

KURIER

NR 382
23 stycznia 2013

Związkowy

ISSN 1505-1455

Hycle!

czytaj >> str.3



Ważna kasa, a nie klasa

„Według Podkarpackiego Centrum Edukacji Nauczycieli pracę może stracić ponad tysiąc nauczycieli” – tak zaczyna się nagłówek na gazeta.pl. Na Podkarpaciu może zostać zamkniętych nawet 135 szkół. Ale to tylko niewielki wycinek prowadzonej polityki likwidacyjnej państwa.

ŁUKASZ ŁUGOWSKI

Rok wcześniej na Podkarpaciu zlikwidowano 179 szkół i 700 nauczycieli straciło pracę. Neoliberalowie wciąż są głodni pieniędzy. Ciągłe mało. Ciągłe za mało dzieci. Ciągłe za dużo szkół. Dla nich dzieci mogą się uczyć w 40-, 50-, 100-osobowych klasach. I dojeżdżać dziesiątki kilometrów do najbliższej szkoły. Polityka neoliberalistów z Platformy Obywatelskiej to z nazwy polityka reform. W rzeczywistości likwidacja resztek państwa i szans edukacyjnych. Ta polityka to po prostu regres cywilizacyjny.

nie zostaną zamknięte w tym roku, zostaną zlikwidowane w przyszłym.

Transport? Tylko prywatny

„Protest przeciwko likwidacji linii kolejowych” - kolejny nagłówek z lokalnych mediów. Kolejne cudowne reformy rządu, czyli likwidacja linii kolejowych i odcinanie różnych miejscowości od jedynej już publicznego środka transportu. Bo o PKS-ach można zapomnieć. Istnieją już tylko w nielicznych małych miejscowościach. A wszystko to, bo się nie opłaca... Nie opłaca się, by ludzie mieli

skich wizyt, więc raczej likwidować ich nie będzie. Lepiej za wszystko dodatkowo płacić.

Niestety, likwidacja dotyczy także komunikacji miejskiej. Podnosi się nam ogromnie opłaty za przejazd komunikacją miejską, a „nierentowne” linie likwiduje się. Zlikwidowano tramwaje w Gliwicach i Będzinie. Likwiduje się połączenia w pozostałych miastach Polski. Zapowiadano, że metro w Warszawie nie będzie jeździć nocą. Jednak jeździć będzie, ale tylko do 2 w nocy. Nikt nie myśli o tym, by wprowadzić bezpłatną komunikację miejską. By w ten

wości te zaczęły się kurczyć, zamiast rosnąć.

Służby do odstrzału

Likwiduje się urzędy Poczty Polskiej. Dziś wiele osób musi odebrać pocztę z urzędu, która niestety nie mogła zostać odebrana osobiście w domu. Bo byliśmy w pracy. Pracy, której coraz mniej. Mniej, bo zamyka się zakłady pracy, prywatyzuje przedsiębiorstwa użyteczności publicznej. Ludzie tracą pracę, tylko po to, by garstka cwaniaków zarobiła kolejne miliony. Garstka międzynarodowych

tura transportowa... Regres, którego ofiarami jesteśmy my. Zwykli ludzie na co dzień korzystający ze zdobyczy wcześniejszych pokoleń.

Z taką łatwością likwiduje się w Polsce wiele miejsc pracy. Z taką łatwością zamyka szkoły, urzędy Poczty Polskiej, szpitale, transport publiczny. Jednocześnie lekką ręką pozwala się budować dyskontom w małych miejscowościach. Sieci hipermarketów wchodzą w coraz to mniejsze miejscowości rujnując lokalne sklepiki i lokalny handel. Powodując jeszcze większe bezrobocie. To ludzie nie muszą mieć pracy i pieniędzy? Ważne, że mają gdzie kupować? Wydawać resztki swoich oszczędności. Marne zapomogi. Skromne emerytury i renty póki ich jeszcze nie odbiorą rządzący. A zyski zamiast zostawać w tych małych miejscowościach, znikają gdzieś na zagranicznych kontach.

Przykładów takiej polityki można wymieniać w całej Polsce tysiące. W różnych branżach. W różnych usługach publicznych. W różnych zakładach pracy. Wszędzie likwiduje się kosztem nas. Oszczędza się kosztem nas. Zero myślenia o przyszłości. Zero racjonalnej polityki dla nas wszystkich. Wszędzie chodzi o kasę. Nieraz o grubą. Miliony, miliardy, trafiają w ręce chciwców. Nam za to pozostaje bieda. Ponad 60% ludzi w Polsce żyje poniżej minimum socjalnego. Ponad 2,5 mln ludzi żyje poniżej minimum egzystencji! To próg poniżej którego nie stać nas nawet na jedzenie. Czyli de facto te 2,5 miliona ludzi chodzi głodnych. Nie raz skrajnie niedożywionych czy umierających z głodu. Czasem w mediach mówi się o takich przypadkach. Czasem. Mówić, czasem, to stanowczo za mało. Czas by zacząć robić! Donald Tusk musi odejść. By nasze dzieci nie patrzyły codziennie na ruinę, tylko na rozwijający się kraj. Kraj, w którym rozszerza się usługi publiczne. Kraj, w którym nie trzeba bać się nadchodzącego jutra. Ze stabilną, dobrze płatną pracą. Bez umów śmieciowych. Z dachem nad głową. To jest możliwe. To się da zrobić. Ta władza musi odejść.

Mądrych nam nie potrzeba?

Na nic zdają się argumenty, że im mniejsze klasy tym lepiej dla dzieci i nauczycieli. Tym lepiej wykształcona młodzież. A co dopiero myślenie o przyszłości! Myślenie o przyszłości to już absurdalny, nad wyraz, postulat. Za dużo wysiłku dla Platformy. Właśnie teraz rozpoczyna się kolejny wyż demograficzny, który niedługo trafi do szkół. Czy ci „mądrzy” ludzie siedzący w parlamencie będą wtędy otwierać szkoły, by dzieci nie tłoczyły się w kilkudziesięciosobowych klasach? Nie. Wsadzą więcej uczniów do jednej klasy. Liczy się tylko kasa, nic więcej. Ta polityka to dramat dla zwalnianych nauczycieli i personelu szkół. To dramat dla pracujących nauczycieli, którzy będą musieli się przekrzykiwać z hałasem przepełnionych sal.

To dramat dla naszych dzieci, gdyż w tak licznych klasach uczyć się to nie lada wyczyn. To dramat dla przyszłych pokoleń. W kraju, w którym po wojnie zlikwidowano analfabetyzm, zaczyna się pojawiać analfabetyzm wtórny. Wszystko przez regres cywilizacyjny jaki się dokonuje. Tyle lat starań wielu pokoleń, by rozbudować oświatę dla własnych dzieci, wnuków, prawnuków... Tyle wysiłku nauczycieli, by mieć dobrze wykształcone społeczeństwo. A wszystko to tylko po to, by w pięć lat jakiś Donald Tusk zaprzepścił wysiłki pokoleń. A woj. podkarpackie to nie jedyny region, gdzie likwiduje się szkoły. Już teraz likwidację szkół zapowiada się w Krakowie. Te, które nie zostały zamknięte rok temu, będą zamknięte w tym roku. Te, które

łatwy dojazd do pracy. Nie opłaca się, by z małych miejscowości tanio i szybko dostać się na ferie, czy wakacje. Ty obywatelu drogi, najlepiej to masz jeździć samochodem, by płacić ogromną akcyzą za paliwo. A jak cię nie stać? Siedź w domu. Utrzymanie dróg dla samochodów też kosztuje. Posłowie Platformy wpadają więc na kolejny genialny pomysł – drogi powiatowe powinny być płatne! Jutro, wyjeżdżając z domu, zaraz za bramą naszego płotu będzie stać bramka, w której będzie trzeba wnieść opłatę za wjazd na drogę powiatową. Jak już wyjedziesz na płatną drogę powiatową, na krótkim odcinku pięć razy złapie cię fotoradar. Płać. PO pomyślało także o tym. Drogami czasami porusza się nasz drogi premier w trakcie gospodar-

stwo zlikwidować korki. Zmniejszyć ilość spalin w powietrzu, którym oddychamy. I jeszcze przy tym zaoszczędzić na naprawach dróg. Bez potrzeby budowy nowych obwodnic i parkingów. Można zaoszczędzić i to sporo! To jest oszczędzanie z myślą o społeczeństwie, a nie przeciwko niemu. Mądra polityka z korzyścią dla innych, a nie jak ta dzisiejsza. Likwidować, prywatyzować, komercjalizować, a ty się martw o własną przyszłość. Pownownie jakiś tam Donald Tusk zaprzepaszcza starania pokoleń, by rozbudować infrastrukturę transportową. Pokoleń, które z nadzieją patrzyły w przyszłość. Z nadzieją, myśląc, że w 2013 roku będziemy mogli tanio i szybko przemieszczać się po kraju. A tu się okazuje, że możli-

korporacji, czy też koncernów zarobi na prywatyzacji polskiej służby zdrowia. Nierentowne placówki się zlikwiduje. Bo po co nam blisko domu oddział ratujący życie? Przecież chodzi tylko o kasę. Którą zresztą chwali się NFZ. W 2012 r. zaoszczędził 2 miliardy złotych. Mimo, że wiele publicznych szpitali ma kłopoty finansowe, bo nie płaci się im za nadwykonania. Na kim zaoszczędzono? Jak zwykle na nas. To my przecież korzystamy ze służby zdrowia. I to nas oszczędności bezpośrednio dotyczą. A oni liczą tylko pieniądze. Do tych wszystkich rzeczy dochodzi jeszcze likwidacja małych lokalnych sądów. Regres cywilizacyjny postępuje. Szkolnictwo, służba zdrowia, urzędy Poczty Polskiej, sądy, infrastruk-



Michał Tomaszek

TKM
www.terazkmy.plTeraz
K... MyWładza się
wyżywi

www.terazkmy.pl

Kryzys dotarł do górnictwa. Zamiast przyjąć będą zwolnienia. Zamiast podwyżek obniżka płac. A to wszystko w ramach kryzysowej polityki rządu Platformy Obywatelskiej.

Po nich będzie potop

BOGUSŁAW ZIĘTEK

Rząd manipulując produkcją energii powoduje, że branża górnicza zaczyna tonąć. Energię produkuje się głównie z węgla brunatnego. Wściekli są górnicy pracujący na brunatnym. Żywotność ich odkrywek skraca się w ten sposób o połowę. Szczerców pracujący na rzecz Bełchatowa zamiast 20-25 lat, będzie produkował 10 lat. Miał dawać górnikom zatrudnienie przez 25 lat. Teraz wskutek polityki rządu węgla wystarczy na 10 lat. Co potem? Zwolnienia.

Tymczasem na zwałach śląskich kopalń zalega już kilka milionów ton węgla. Sprzedaż leży. Energetyka wymusza niższe ceny. Kompania Węglowa, największa spółka górnicza w Europie musi ograniczać wydobycie, sprzedaż, inwestycje. Ma to już swoje konsekwencje. Zamiast przyjąć, będzie ograniczenie zatrudnienia. Zamiast podwyżek, strach o to, czy nie będzie niższych zarobków. Kompania, która mogłaby przyjąć pracowników zwalnianych z Fiata, niemal w 100 procentach, sama będzie musiała ograniczyć zatrudnienie. W ubiegłych latach, tylko ta jedna spółka zatrudniała po 4,5-5 tysięcy nowych pracowników rocznie. Wielu z nich to ci, którzy odchodzili z Fiata i Opla. Sprawdzili się. Kopalnie, które ich zatrudniały, były zadowolone. Pracownicy, którzy przeszli do górnictwa z fabryk motoryzacyjnych, też. Wyższe zarobki, spokojniejsza praca. Teraz, kiedy branża motoryzacyjna kuleje, zwolnieni z fabryki w Tychach mogli znaleźć zatrudnienie w okolicznych kopalniach. Nie znajdują.

Rząd najpierw załatwił przymysł motoryzacyjny. Teraz dorzyna górnictwo. Aby odsunąć

groźbę wzrostu cen energii, unikającą m.in. z przyjęcia zobowiązań pakietu klimatycznego, pełną parą produkuje się energię z węgla brunatnego. Jest tańsza, niż z węgla kamiennego. Skutki są jednak fatalne. Tracimy tysiące miejsc pracy. Dobrze prosperująca branża, która przynosiła miliardowe zyski, inwestowała, zatrudniała nowych pracowników, dawała miliardy do budżetu, za chwilę będzie musiała ograniczać produkcję i popadnie w tarapaty. Za jakiś czas ta polityka fatalnie skończy się także dla kopalń węgla brunatnego. Zapłacą za rabunkową politykę, krótszą żywotnością. Ale rządu to nie obchodzi.

Rząd, zamiast rozwiązywać problemy, dba wyłącznie o bieżący PR. Później choćby potop. Liczy się tylko ucieczka do przodu. Jeszcze dzień, jeszcze miesiąc, jeszcze jakiś czas. Przed podwyżkami energii, uciec dorzynając górnictwo. Budżet uratować, grabiąc ludzi skuteczniejszą egzekucją kar, grzywnien i mandatów. Zaoszczędzić na czym się da. Najlepiej na najślabszych i najbiedniejszych. Zlikwidować jeszcze kilkaset szkół, skomercjalizować szpitale. To jeszcze kilkadziesiąt miliardów łatwego łupu, który można przetransferować z sektora publicznego do prywatnych kieszeni. Dla tych, którzy uwłaszczą się na naszym zdrowiu i wzbogacą na naszej chorobie i nieszczęściu. Podnieść ceny biletów komunikacji miejskiej, opłaty za wodę, czynsze, ścieki, śmieci. O 10, 30, 100, 400 procent. Zdrzeć skórę z nas, ile można. Społeczeństwu wmówić, że ci, którzy się bronią, to oszołomy. Nieodpowiedzialne warchoły. Margines. Większość?

To odpowiedzialni obywatele, którzy rozumieją, że nie ma innego wyjścia. Popierają politykę władzy. I głosują na Platformę Obywatelską.

Warszawa

>> podwyżki podatku od nieruchomości, czynszów komunalnych, opłat za środki transportu od stycznia,

>> droższe bilety komunikacji miejskiej,

>> od lipca wzrost cen za wodę, ścieki i śmieci.

Wrocław

>> podwyżka opłat za wodę i ścieki, wyższy podatek od nieruchomości i wyższe opłaty za środki transportu,

>> od lipca wzrost cen za śmieci.

Kraków

>> droższe bilety komunikacji miejskiej, średnio o 15-20%.

>> wyższe ceny za wodę i ścieki,

>> wzrost cen za ciepło dostarczane do mieszkań - o 6,3%.

Śląsk

>> wyższe ceny za wodę i ścieki - wzrost od kilku do kilkunastu procent,

>> podwyżka cen biletów komunikacji publicznej. Średnio o 8% w całej aglomeracji,

>> wyższe podatki od nieruchomości,

>> drastyczny wzrost cen za śmieci.

Szczecin

>> droższa woda i ścieki o około 10%, a w Koszalinie 14%, w Świnoujściu 15%,

>> jak wszędzie wzrost opłat za śmieci.

Gdańsk

>> podwyżki cen wody i ścieków,

>> podwyżka podatku od nieruchomości.

Poznań

>> podwyżka cen wody i ścieków,

>> droższe bilety komunikacji miejskiej.

Podobnie w Zielonej Górze, Gorzowie, Bydgoszczy, Olsztynie, Kielcach, Lublinie.

Drastyczne podwyżki czekają też mieszkańców mniejszych gmin i miejscowości. Tam ich skutki mogą być jeszcze bardziej dotkliwe, ponieważ trudniej o pracę, a wynagrodzenia są o wiele niższe niż w dużych miastach.

Kto to powiedział?

„Każde dziecko wie, że wypadków jest więcej, bo jest więcej samochodów, a dróg nie przybywa. Nieudacznicy z rządu (...) tej prawdy nie pojęli. Zauważyłem też fenomen. Drogi są coraz gorsze, ale na ulicach pojawiły się fotoradary. Polacy mają być kontrolowani w każdym miejscu. Utrudnić ludziom życie do maksimum, a na końcu ich skontrolować wszystkich bez wyjątku. To jest filozofia (???). Tylko facet, który nie ma prawa jazdy, może wydawać pieniądze na fotoradary nie na drogi”. To słowa Donalda Tuska. Wygłoszone w 2007 roku podczas konwencji Platformy Obywatelskiej w Poznaniu. W trakcie kampanii wyborczej do parlamentu. Na dwa tygodnie przed wyborami Donald Tusk grzmiał z mównicy. Jego pełne wigoru przemówienie raz za razem przerywały huragany okłasków i salwy śmiechu. Tusk kpił ze swojego politycznego konkurenta, że ten „zamiast budować drogi stawia radary”. Drwił, że nie ma prawa jazdy, więc nie wie, co to podróżować samochodem. Dziś Donald Tusk gardłuje ze swoim ministrem Nowakiem, który chce usiać kraj siecią fotoradarów. Kontrole mają być na każdym kroku. Nowością władzy PO mają być tzw.

kontrole kaskadowe.

Donald Tusk w pełni popiera pomysły swojego ministra. Kierowcy mają być tropieni na każdym kroku. Płacić, płacić, jeszcze raz płacić. Jego minister finansów zaplanował przecież w budżecie na ten rok, że wpływy z mandatów, kar i grzywnien wzrosną o jedną czwartą. Rosną ceny biletów komunikacji publicznej. Wszystkich nas czeka wymiana praw jazdy, bo rząd chce skasować od każdego kierowcy pieniądze za nowy dokument. Drogi się sypią, a autostrady są otwierane tylko po to, aby następnego dnia zacząć na nich remonty. Posłowie PO wpadli na genialny pomysł, aby także drogi powiatowe były płatne.

Dziś Tusk już nie kpi z fotoradarów. Dziś Tusk je stawia. Dziś Tuska już nie martwi się stanem dróg. Nie uważa nadlosem „kontrolowaniem i karaniem wszystkich bez wyjątku.” Nie piętnuje takiej filozofii władzy. Dziś Tusk lata samolotem. Kilka razy w tygodniu. Na obiad do Gdańska na mecz z kolegami. 40 tysięcy za godzinę. Ktoś za to musi zapłacić. Frajerzy, którzy dostaną zdjęcie z dykacją. My! Społeczeństwo!

BZ



Michał Tomaszek

Potrzebujesz pomocy? Zgłoś się do nas!

Potrzebujesz wsparcia? Twoje prawa są łamane?

Masz problemy z pracodawcą? Nie czekaj!

Zgłoś się do nas. POMOŻEMY.

Bezpłatna pomoc prawna:

KATOWICE, ul. Warszawska 19

tel. 32-206-89-09; sekretariat@wzz.org.pl

WARSZAWA, Aleja Wyzwolenia 18

tel. 22-392-91-80

(prosimy o telefoniczne umówienie wizyty),

partipraczy-mazowsze@o2.pl, biuro.prawne.wwa@o2.pl

Śląsk: Wykolejona kolej

Województwo śląskie koleją powinno stać. To w tym regionie jest infrastruktura – ogromne zagęszczenie linii kolejowych, a przede wszystkim ci, którzy mogą korzystać z usług kolei – mieszkańcy dużych miast i wielkie przedsiębiorstwa. Klapa Kolei Śląskich pokazała, dlaczego nic z tego nie będzie.

KONRAD MARKOWSKI

Ponad miesiąc temu, 9 grudnia Kolejy Śląskie przejęły od Przewozów Regionalnych obsługę wszystkich przewozów w województwie śląskim. Urząd Marszałkowski pozazdrościł innym województwom kolei regionalnych, choć wprowadzenia takich na Śląsku – przy o wiele wyższej niż w reszcie Polski liczbie linii kolejowych, było gigantycznym przedsięwzięciem.

Propaganda sukcesu

Spółkę Kolejy Śląskie powołano do życia 17 lutego 2010 r., a jej pierwszy pociąg wyjechał na tory 1 października 2011 r. obsługując najbardziej rentowną linię Gliwice – Częstochowa, przy której położonych jest pięć największych miast województwa (Katowice, Częstochowa, Sosnowiec, Gliwice i Zabrze). W trasę puszczono nowoczesny skład Flirt, a media prześcigały się w wychwalaniu nowego przewoźnika. Promocja, ale i lepszy tabor – przypomnijmy: na jednej trasie, okazały się skuteczne. W ciągu roku Kolejy Śląskie odnotowały na tej linii wzrost liczby pasażerów o 30% w porównaniu z Przewozami Regionalnymi, wcześniej obsługującymi tą trasę.

Koleje Śląskie nagrodzono tytułem Symbol 2011 w kategorii Debiut Rynkowy w ramach programu prowadzonego przez redakcję „Monitora Rynkowego”, dodatku do „Dziennika Gazeta Prawna”. A Marek Worach, prezes KŚ otrzymał nagrodę roczną w wysokości 21 tys. zł.

Od razu było wiadomo, jakie są ambicje Urzędu Marszałkowskiego – przejąć obsługę wszystkich połączeń pasażerskich w regionie. Cały czas trwały utarczki między Urzędem a Przewozami Regionalnymi. Wiadomo, własna kolej regionalna to prestiż, ale też posadki dla kolegów z PO, z czym było trudniej w przypadku PR, gdzie decyduje „warszawka”.

W połowie ubiegłego roku marszałek śląski odwołał przygotowywany przetarg na obsługę połączeń kolejowych i zlecił KŚ ich obsługę bez przetargu. W efekcie zlikwidowano Śląski Zakład Przewozów Regionalnych, a jego prawie 2 tysiące pracowników straciło

robotę. – Na pracę w Kolejach Śląskich trzeba zasłużyć – mówił Worach w lipcu ubr. Z PR do KŚ trafiły 543 osoby, choć i tak stanowiły 70 proc. załogi nowego przewoźnika. Pracownicy teoretycznie już byli, a jak z taborem?

Przetargi na dostawę taboru dla Kolei Śląskich odbywały się

przewozów w województwie. To była akurat niedziela, kiedy tradycyjnie kursuje mniej pociągów. Choć nie wyjechały 3 pociągi KŚ, a wiele było spóźnionych, to prezes Worach i marszałek Matusiewicz odtrąbili wielki sukces. – Nie było łatwo. Nikt nam nie wierzył, poddawano nam nogi, ale udało się –

kich wcześniej trzeba było się przesiadać).

Kto zawinił?

Na początku zarząd Kolei Śląskich zrzucił winę na... jednego z dyspozytorów. Potem słyszeliśmy, że przyczyną opóźnień pociągów jest oblodzona sieć, choć miesiąc wcześniej głośzono, że KŚ inwestuje w tabor spalinowy, by uniknąć podobnych sytuacji. Trudno było te wyjaśnienia traktować poważnie. Zabrakło wszystkiego, choć najbardziej rozsądku – przyćmionego propagandą sukcesu.

Okazało się, że niektórzy kolejarze nie znali nawet tras, którymi jechali – co już podpada pod paragraf. Nowy szef KŚ, Michał Borowski tłumaczył, że Przewozy Regionalne powstrzymywały ludzi przed przechodzeniem do KŚ, gdyż postanowiły wypłacić „trzynastki” tym, którzy zostaną w firmie do grudnia. Tyle że KŚ i tak przejęły tylko jedną czwartą ze zwolnionych pracowników PR, więc o czym mowa? Każdy wolałby chyba zrezygnować z „trzynastki”, wiedząc o zapowiedzianej likwidacji własnej firmy i możliwości pracy w innej.

Koleje Śląskie miały być tańsze od Przewozów Regionalnych. No tak, na ludziach już zaoszczędzono – przypomnijmy, że w KŚ pracuje prawie trzykrotnie mniej osób niż w śląskich PR. Nawet gdyby ktoś zarzucał PR przerosty zatrudnienia, to trudno zrozumieć, jak 867 pracowników (w tym 70 zatrudnionych przez agencje pracy tymczasowej!) mogło utrzymać sprawny ruch kolejowy w województwie.

Nie oszczędzono natomiast na taborze – choć i tak z mizernym efektem. Powtarzane, odwołane przetargi, sprzęt z usterkami (nawet wśród nowych zamówień, jak w składach elf z bydgoskiej Pesy, które miały trafić na Śląsk w ubiegłym tygodniu, ale wykryto w nich 40 usterek!). Zgodnie z podpisaną 11 września ubr. trzyletnią umową KŚ z samorządem wojewódzkim, koszty związane z pozyskaniem niezbędnego taboru mają zmieścić się w ok. 470 mln zł. Tyle, że większość z tego to

koszty dzierżaw.

Trzyletnia dzierżawa 8 używanych szynobusów od Sigma Tabor – 46 mln zł, osiem innych szynobusów w leasingu na pięć lat – również od Sigma Tabor: 48,2 mln. Zakupy 2 szynobusów od firmy Newag 40,9 mln zł. Trzyletnia dzierżawa sześciu nowych elektrycznych zespołów z bydgoskiej Pesy: 219,2 mln zł. Roczna dzierżawa z wykupem od warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej dwóch zmodernizowanych składów: 10,3 mln zł. Do tego: dzierżawa na rok 17 wagonów niemieckiej spółki Heros Rail Rent (ok. 7 mln rocznie), podobnie z 50 wagonami spółki Ceske Drahy (ok. 20,7 mln zł na rok) oraz 15 lokomotywami od konsorcjum firm Lotos Kolej i Railpool (62,8 mln zł na rok). Skalkulujmy na szybko, choć to tylko część wydatków na tabor: 455 mln zł, z czego 90 mln to koszty rocznych dzierżaw, które trzeba będzie odnawiać (wyliczenia za Polską Agencją Prasową). Zapowiada się, że 470 mln zł z umowy szybko zostanie przekroczone. A dochodzą kolejne problemy: kilka dni temu Kolejy Śląskie odstąpiły od umowy z Heros Rail Rent, podpisując nową na wynajem wagonów z PKP Intercity. Dopiero teraz (!) okazało się bowiem, że wagony dzierżawione od niemieckiej firmy nie spełniają wymogów zawartych w specyfikacji warunków zamówienia, ale Niemcy nie zamierzają łatwo ustąpić – i można spodziewać się sprawy w sądzie, albo kosztownej ugody, za co i tak zapłaci śląski podatnik.

Koleje Śląskie znakomicie się jednak ubezpieczyły: 19 listopada podpisały z samorządem województwa umowę przedwstępną zobowiązującą strony do zawarcia kolejnej 5-letniej umowy - na okres od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2020 r. A co będzie, jak nie podołają? Podatnik zapłaci. Już teraz Kolejy Śląskie za grudniowy kataklizm na torach będą musiały ponieść konsekwencje: zapłacić za opóźnienia. A właściwie nie zapłacić, tylko po prostu o tyle mniej dotacji dostaną z Urzędu Marszałkowskiego. Tylko, przy braku kasie, na czym będą jeszcze oszczędzać?



Michał Tomaszek

z problemami. PR nie chciały udostępnić składów konkurencji. Część przetargów trzeba było powtórzyć, inne odwołać, a w ich miejsce rozpisać nowe. Ostatecznie KŚ wydały na tabor dużo więcej, niż planowano. Tabor miał dojechać do KŚ pod koniec listopada. Władze spółki nie informowały jednak, w których lokalizacjach będą stacjonowały pojazdy, gdyż obawiały się... „dywersji ze strony nieprzychylnych osób”! Gdy w listopadzie dziennikarze przepytali prezesa Woracha, czy w razie braków w taborze Kolejy Śląskie podstawią komunikację zastępczą, usłyszeli zwięzłą odpowiedź: – Nie ma takiej możliwości.

Taka piękna katastrofa

Zderzenie tej propagandy sukcesu z rzeczywistością okazało się bolesne – zwłaszcza dla pasażerów.

9 grudnia Kolejy Śląskie przejęły od Przewozów Regionalnych obsługę wszystkich

ogłosił Matusiewicz. Worach nie przyjmował nawet do wiadomości odwołania wspomnianych trzech pociągów. – Wszystkie pociągi wyjechały w trasę. Trzeba się nauczyć czytać rozkłady jazdy – radził pasażerom pociągów, które nie pojawiły się na peronie.

Z apokalipsą na torach przyszło się zmierzyć w pierwszy dzień roboczy nowego rozkładu jazdy, poniedziałek 10 grudnia: odwołano 58 pociągów, a 20% tych, które wyjechały na tory, było opóźnionych. Potem było jeszcze gorzej. Wtorek – ponad 70 odwołanych pociągów, potem było ich aż 92. Trzeba było wprowadzać zastępczą komunikację autobusową.

W środę i czwartek posypały się dymisje. Władze województwa zwróciły się o pomoc do innych przewoźników – PKP Intercity wypożyczyło wagony, a Przewozy Regionalne przejęły obsługę linii stykowych z sąsiednimi regionami (bo przy połączeniach międzywojewódz-

Odpowiedzialni za katastrofę Kolei Śląskich? Z głodu nie umrą

Po wpadce Kolei Śląskich poleciał ze stanowiska m.in. marszałek Adam Matusiewicz oraz prezes Kolei Śląskich, Marek Worach. Ale spokojnie, nie trafią na zasilek. Byłemu marszałkowi, który wraz z zaradnym bratem Jackiem Matusiewiczem, jest jednym z głównych rozgrywających w śląskiej PO, na pewno przypadnie w udziale jakaś rada nadzorcza w publicznej spółce, bo też platformersi, choć wychwalają inicjatywę prywatną, to najbardziej lubią odcinać grube kęski z publicznego tortu. Worach – zawód: dyrektor, bo cały czas był dyrektorem i zawsze z podobnym, fatalnym skutkiem. Ten gość daleki jest nawet od poczucia przyzwoitości, co tylko w niewielkim stopniu uzasadniają jego „żółte papiery”, wyrobione po to, by nie mógł odpowiadać za przewinienia w innych firmach. Otóż ten pan wciąż jest pracownikiem Kolei Śląskich. A nie można go zwolnić, bo... jest na L4.

Tak naprawdę to jednak czubek góry lodowej, bo gdyby tak pogrzebać głębiej w Kolejach Śląskich (przetargi, obsługa PR, zaplecze techniczne itp.), to okazałyby się one dobrym miejscem dla upychania zasłużonych działaczy PO, czy też do ściągania publicznej kasy przez firmy znajomych z rządzącej nam miłościwie partii. Ale jakoś nikt się nie pali do tego grzebania...

A teraz dla porównania: roczna dotacja samorządu wojewódzkiego dla Przewozów Regionalnych wynosiła ponad 100 mln zł, dochodząc w końcu do 150 mln zł.

Poza tym, jak się okazało, sztucznie wykreowano rozkład jazdy, według którego, czym szczylił się władze KŚ, o 20 proc. miała wzrosnąć liczba połączeń. Okazało się, że po prostu określone odcinki tras kolejowych zostały podzielone na dwa albo trzy, no i w ten magiczny sposób wzrosła liczba połączeń. Pociągi na tych liniach miały jeździć także szybciej. No, ale jak to zrobić przy niedoinwestowaniu sieci torów? Po prostu ograniczono liczbę stacji, na których miały się zatrzymywać pociągi.

Co dalej?

Po takim katastrofalnym debiucie, każda nawet drobna poprawa musi oznaczać sukces. Propaganda sukcesu Kolei Śląskich zmieniła się w zwykłą propagandę. Jak zwróciło uwagę, Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska, „początkowo Koleje Śląskie podawały dokładne dane dotyczące ilości pociągów które zostały odwołane. Od Wigilii Bożego Narodzenia przewoźnik powrócił do uprawiania medialnej propagandy, zastępując ilość odwołanych pociągów... procentami. Zniknęły również informacje na których relacjach kursuje zastępcza komunikacja autobusowa”.

W ten sposób wygaszono popyt na wielu liniach, no bo kto pójdzie na stację kolejową, nie wiedząc, czy pojedzie pociągiem, czy autobusem – i tak spóźnionymi? A poza tym może się okazać, że wagony są nieogrzewane, bo pasażerowie już masowo skarżą się na mróz w składach Kolei Śląskich.

4 stycznia Urząd Transportu

Kolejowego zgodził się przedłużyć Kolejom Śląskim termin odpowiedzi na protokół pokontrolny, sporządzony po kontroli w spółce. Wnioski z kontroli poznamy dopiero pod koniec stycznia, ale będą dotyczyć m.in. dopuszczenia do czynności związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego osób, które nie posiadają odpowiednich kwalifikacji, pracy maszynistów ponad przewidzianą normę czasu pracy, a także eksploatacji pojazdów kolejowych bez ważnej dokumentacji technicznej.

Michał Borowski, prezes KŚ, tłumaczył, że „zabrakło czasu. Gdybyśmy mieli jeszcze miesiąc więcej na przygotowania, to wszystko wyglądałoby inaczej. Trochę też uśpił nas sukces na dwóch liniach, które obsługiwaaliśmy wcześniej. Teraz skala jest o wiele większa. Nie mieliśmy szans przejść generalnej próby, żeby sprawdzić, czy to wszystko zagra”. To za co ekipa Kolei Śląskich brała gruby szmal, gdy miała prawie dwa lata na przygotowanie tego gigantycznego przedsięwzięcia?!

Tak naprawdę problem Kolei Śląskich, to po prostu odprysk zapaści polskich kolei. Zapaści Polskich Kolei Państwowych nie spowodowanej przez jej pracowników, tylko przez politykę kolejnych rządów i władz regionalnych. Zapaści spowodowanej podzieleniem PKP na liczne spółeczki, a przede wszystkim jej niedoinwestowaniem.

– Jednak ta rewolucja była zwycięska, a jeżeli pod koniec zwycięskiej rewolucji jej szef spadł z barykady i padł, to trudno – oznajmił z tradycyjnym uśmiechem Adam Matusiewicz, żegnając się 18 stycznia ze stołkiem marszałkowskim. Dla kogo zwycięska? Dla pasażerów, kolejarzy, czy może koleśi z PO, którzy na Kolejach Śląskich zarobili okrągłe sumki?

Wielkopolskie Powstanie Komunikacyjne Bojkot podwyżek cen biletów



www.rozbrat.org

„Kasuj władze, nie bilety” – to główne hasło przyświecające Wielkopolskiemu Powstaniu Komunikacyjnemu. Akcja ta to bojkot podwyżek cen biletów komunikacji miejskiej w Poznaniu. Protest odbył się w środę 16 stycznia, przy udziale przedstawicieli WZZ „Sierpień 80”.

Poznań to następne miasto, w którym radni zdecydowali się podnieść (po raz kolejny!) ceny biletów na tramwaj i autobus. Od początku roku w stolicy Wielkopolski za najtańszy bilet normalny (15-minutowy) zamiast 2,60 zł pasażerowie płacą 2,80 zł. Decyzję o podwyżce poznańscy radni podjęli, odrzucając w grudniu obywatelski projekt uchwały w sprawie zamrożenia podwyżek cen biletów komunikacji miejskiej. Pod projektem podpisało się ponad 16 tys. osób. Tymczasem 15-minutowy bilet nie starczy na podróż, bo całe miasto jest rozkopane, co mogą potwierdzić przedstawiciele „Sierpnia 80”, którzy wsparli Powstanie.

Protest zorganizowała miejscowa Federacja Anarchistyczna. Uczestnicy najpierw zorganizowali wiec, a następnie wsiadli do dwóch tramwajów – oczywiście, bez kasowania biletów. Zaklejono ponadto wszystkie kasowniki. W tramwajach protest za pomocą megafonów był kontynuowany. Co bardzo ważne, w bojkocie ochoczo



udział wzięli mieszkańcy miasta niezwiązani z żadnymi organizacjami. Przyszli, bo – jak mówili – „nie chcą poprzez wzrost kosztów biletów spłacać wydatki, jakie miasto poniosło na organizację Euro 2012”. Również podczas jazdy tramwajem dało się słyszeć słowa poparcia od podróżnych. Interes własnego portfela jest zauważalny.

– Odrzucony przez radnych obywatelski projekt uchwały był pierwszą taką inicjatywą w Poznaniu. Nasz protest ma podgrzać atmosferę niezadowolenia widoczną wśród mieszkańców. Ich coraz mniej stać na przejazd środkami komunikacji miejskiej – powiedział w imieniu organizatorów protestu Szczepan Kopyt z Federacji.

Trzeba pracować już godzinę dziennie, by pokryć cenę biletu na dojazd do pracy i z powrotem. To niesprawiedliwe i niezasadne. Komunikacja miejska powinna być społecznie użyteczna, a staje się tylko dla wybranych. Podwyższanie cen

biletów spowoduje, że wielu osób nie będzie stać na ten niegdyś najtańszy środek transportu miejskiego. Wybiorą własne nogi lub samochody. A przecież niegdyś było inaczej, bo to z samochodów przesiadali się do autobusów i tramwajów.

Protestujący poddali pod rozważanie ideę odpłatnej komunikacji. Bowiem tylko w 30 proc. wpływy ze sprzedaży biletów finansują komunikację. Gdyby wprowadzić bezpłatną komunikację miejską, miasto zamiast tracić – paradoksalnie by zyskało. Zmniejszyłyby się natężenie ruchu samochodowego w mieście, a więc nie trzeba by co chwilę finansować kosztownej naprawy dróg. Korki byłyby mniejsze, a powietrze czystsze. Zniknęłyby wydatki na wydruk biletów i utrzymanie biletomatów. Za tym pomysłem przemawia i ekonomia i ekologia! Widać to na przykładzie wielu miast europejskich, w których takie rozwiązania funkcjonują z powodzeniem od lat.

Protesty przeciwko podwyżkom cen biletów będą kontynuowane w Warszawie i w Poznaniu. Rozpoczną się też w Katowicach, gdzie podwyżka ma wejść od 1 kwietnia br. Związkowcy „Sierpnia 80” zapewniają, że nie odpuszczą samorządowcom, którzy zaczęli bawić się w kieszonkowców i uchwalając podwyżkę cen biletów, coraz głębiej sięgają do naszych kieszeni.



Masz dość ciągłych podwyżek cen biletów komunikacji miejskiej? Chciałbyś przeciwko temu zaprotestować?

Skontaktuj się z nami:

>> partipraczy-mazowsze@o2.pl

lub >> luklug@wp.pl

Ryszard Konieczko

Kto garścią ziemię nosi, góry

Trwa siódmy tydzień protestu zachodniopomorskich rolników. Ich traktory stoją w centrum Szczecina, ciągle gotowe na kolejne blokady dróg. Przeciwno wyprzedają ziemi tzw. „słupom”, działających na zlecenie zagranicznych firm, które w Polsce chcą uprawiać żywność modyfikowaną genetycznie.

PATRYK KOSELA

Proceder jest stosunkowo prosty. Zagraniczne firmy rolne zatrudniają w Polsce tzw. „słupy”, które stają do organizowania tu przez Agencję Nieruchomości Rolnych przetargów sprzedaży lub dzierżawy ziemi. Naszą ziemię uprawną nabyć może tylko rolnik, obywatel Polski. Zatem zagraniczny kapitał obszarniczy, głównie z Niemiec, ale także Holandii i Danii podstawią ludzi i zgarnia ziemię.

Do przetargów stają podkupieni ludzie, którzy przyjeżdżają nawet rowerami, przelicytowują miejscowych rolników, biorą dokument i odjeżdżają. W umówionym miejscu przekazują dokumenty faktycznemu, a więc zagranicznemu nabywcy. Tego samego dnia lub dzień później uiszczają całą gotówkę. Prawnie trudno się o to doczepić. „Słup” oficjalnie bierze pożyczkę od obcokrajowców, zgłasza ją w Urzędzie Skarbowym i płaci 2 proc. od zaciągniętej fikcyjnie kwoty.

Do 2016 r. obowiązuje moratorium na sprzedaż polskiej ziemi obcokrajowcom. Ale łatwo to ominąć. Podbijane ceny przez „słupów” dochodzą nawet do 50 tys. zł za 1 ha, podczas gdy średnia realna cena w woj. zachodniopomorskim to ponad 20 tys. zł. Na to nie stać polskiego właściciela gruntów rolnych. Ziemia idzie w ręce spółek zarejestrowanych w Polsce, jednak udziały w nich mają obcokrajowcy. Po 2016 r. obcokrajowcy będą mogli oficjalnie machać aktami notarialnymi wskazującymi, że ziemia po polskiej stronie należy do nich. „Słup” wnosi następnie nabyte grunty aportem do spółki, stają się jej własnością i absolutnie nie służą powiększaniu gospodarstw rodzinnych, czemu miała służyć polityka Agencji.

Zdarzenia tego typu odbywają się w całej Polsce, jednak szczególnie widać to w Zachodniopomorskiem. Dlaczego? Tamtejsza gleba to czarnoziemy – najlepsza ziemia. Ziemia na Zachodnim Pomorzu już w 80 procentach jest w zagranicznym władaniu.

„Obecny stan prawny skutecznie uniemożliwia rolnikom prowadzenie działalności przetwórczej, która mogłaby polepszyć kondycję finansową gospodarstw, uchronić polską wieś przed ubóstwem i umożliwić konsumentom dostęp do lokalnych produktów” –

tłumaczyli protestujący w Krakowie, którzy solidaryzowali się z walką w Szczecinie. Protest firmowała Międzynarodowa Koalicja dla Ochrony Polskiej Wsi – ICPPC, Koalicja Polska Wolna od GMO i Best Proeko.

Na Zachodnim Pomorzu coraz głośniej się mówi, że polskie ziemie wykupowane są pod uprawę żywności genetycznie modyfikowanej – GMO.

Rozmowy z rządem...

Choć sprawa wybuchła teraz, nie jest nowym problemem. Już w czerwcu 2012 r. w tej sprawie odbyło się spotkanie rolników z prezesem ANR w Warszawie. Ustalenia, do jakich doszło, wskazywały m.in. na to, że komisje przetargowe będą zobowiązane,



by szczególnie analizować przedkładane przez spółki dokumenty i eliminować „figurantów”. Miały też zostać wprowadzone ograniczenia – jedna osoba mogłaby kupić tylko do 300 ha ziemi (łącznie z tą już posiadaną). Jednak do tej pory nie wdrożono tego w życie.

Stąd rozpoczęty 5 grudnia i trwający do tej pory protest. Rolnicy poczuli się oszukani przez rządzących. Zawiązali Międzyzwiązkowy Komitet Protestacyjny Rolników Województwa Zachodniopomorskiego i zaczęli działać. Twierdzą, że szczeciński Oddział Terenowy ANR „przypomina obecnie sklep z ziemią, działający na podobnych zasadach jak te z obuwiem”. Swoje zastrzeżenia ma Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, jednak żadne śledztwo w sprawie nieuczciwych praktyk w ANR nie zostało wszczęte.

Zdesperowani rolnicy od 5 grudnia non stop pikietują przed szczecińskim oddziałem ANR. Blokowali ulice miasta, a także drogi wojewódzkie. Przed budynkiem chcieli wylać gno-

jówkę, jednak beczkowóz zatrzymała policja. Na proteście spędzili święta Bożego Narodzenia, Sylwestra i Nowy Rok.

Po tym, gdy sformułowali zarzuty, że przetargi na sprzedaż ziemi, które organizowała szczecińska Agencja, były przeprowadzane niezgodnie z prawem, dyrektor oddziału, Adam Poniewski, zażądał przeprosin od liderów Międzyzwiązkowego Komitetu Protestacyjnego. Zagroził skierowanie pozwu do sądu.

Na niepokoje zareagował minister rolnictwa i rozwoju wsi, Stanisław Kalemba. Jeszcze w grudniu zapowiedział przygotowanie propozycji rozwiązań prawnych i organizacyjnych dotyczących eliminowania niepra-

widowości polegających przede wszystkim na występowaniu tzw. słupów w przetargach.

– W województwie zachodniopomorskim od kilkunastu lat znaczna część gruntów jest w gospodarowaniu spółek i podmiotów z udziałem kapitału zagranicznego. To ma miejsce i nie ulega wątpliwości – przyznał Kalemba. – Skala tego jest dosyć duża i zgadzam się, że polscy rolnicy powinni mieć możliwość w pierwszej kolejności powiększenia swoich gospodarstw.

Jego propozycje protestujący określili jako „bleblanie” bez konkretów i rozwiązań. Rolnicy mają swoje wizje znalezienia drogi wyjścia z problemu. Gdy minister na spotkaniu z rolnikami w Szczecinie wygłaszał monolog (m.in. na temat eksportu żywności na rynek unijny, 200 ton nadwyżki produkcji mięsa wołowego i świetnej kondycji mleczarni!) – ci buczeli. Niektórzy wychodzili z sali.

Co ciekawe, rolniczy opór poparł szef PSL w powiecie słupskim. Protestujący nie wierzą i nie ufają jednak politykom. – Apeluję do rolników, nie

wierzyć ślepo w obietnice polityków, którzy nas stale łudzą obietnicą bez pokrycia – zaapelował Artur Mackiewicz z Rady Krajowej NSZZ Rolników Indywidualnych „Solidarność”.

Ustalenia do pogwałcenia

Po długiej wymianie korespondencji pomiędzy Komitetem Protestacyjnym a Ministerstwem Rolnictwa oraz po spotkaniach obu stron, podjęto pewne decyzje. Chodziło m.in. o powołanie wspólnej grupy roboczej i kontrolę w zachodniopomorskim oddziale ANR. Zająć się on ma konkretnymi rozwiązaniami prawnymi, mającymi zapobiec kupowaniu gruntów rolnych przez „słupy”.

Jednak lista rozbieżności liczyła aż siedem punktów. W pierwszym z nich protestujący podkreślają, że nie widzą możliwości współpracy z obecną dyrekcją oddziału ANR. Minister zapowiada kontrolę w Agencji, a jej wyniki mamy poznać do końca stycznia. Ustalono, że w przypadku podejrzenia, iż do przetargu chce stanąć osoba podstawiona, zostanie on odwołany. Ponadto, każdy nabywca gruntu będzie musiał uprawiać ziemię przez 10 lat i nie będzie mógł jej sprzedać pod groźbą kary finansowej i odebrania mu tej nieruchomości. Punktem spornym jest skład komisji przetargowych. Protestujący postulowali również, by ANR obowiązkowo stosowała prawo odkupu lub pierwokupu ziemi w przypadku, gdy jest ona wykorzystywana niezgodnie z przeznaczeniem, o którym mówi ustawa.

11 stycznia br. podpisano porozumienie. Uzgodniono dwie sporne dotąd kwestie. Dotyczą one składu komisji przetargowej, decydującej o sprzedaży państwowej ziemi, oraz odkupu gruntów przez ANR w przypadku, gdy jest ona użytkowana dla celów nierolniczych lub gospodarstwo nie jest osobiście prowadzone przez osobą, która je nabyła. Protestującym obiecano również zmianę na stanowisku prezesa szczecińskiego oddziału ANR. Po podpisaniu dokumentu, protest rolników w Szczecinie został zawieszony, ale ciągniki i protestujący pozostali.

Stara śpiewka

W międzyczasie do Szczecina przyjechał wicepremier Ja-

nusz Piechociński. Nie spotkał się z protestującymi, lecz jedynie z działaczami PSL. – Ministerstwo Rolnictwa dąży do kompromisu, a rolnicy swoim protestem sprzyjają opozycji, która na wiosnę chce złożyć wniosek o wotum nieufności dla premiera – mówił Piechociński na konferencji prasowej. Rolniczą walkę określił jako „polityczną”.

To rozwścieczyło rolników. Zaostrzyli i rozszerzyli swój protest. Wyjechali na drogi nie tylko woj. zachodniopomorskiego. Na blokady wyjechano także w ościennych województwach: pomorskim, kujawsko-pomorskim i lubuskim.

Polityczna nagonka na środowisko chłopskie narastała. – Ci, którzy dziś wyjeżdżają ciągnikami, w przyszłości też mogą być „słupami” – rzucił w mediach Stanisław Gawłowski, wiceminister środowiska i szef Platformy Obywatelskiej w regionie. Zaraz po tym upubliczniono spis członków jednego z kół PO w Szczecinie, z których połowa piastuje stanowiska w publicznych instytucjach. A na liście jest około 30 pracowników m.in. ANR, Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa czy wydziału rolnictwa urzędu marszałkowskiego.

Niedługo po tym „Gazeta Wyborcza” opublikował list napisany najprawdopodobniej przez Jarosława Łojko, który kieruje zachodniopomorskim oddziałem Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa. Jest też sekretarzem zachodniopomorskiej Platformy Obywatelskiej, szefem klubu radnych tej partii w sejmiku i zaufanym człowiekiem Gawłowskiego. W liście tym nawołuje parlamentarzystów PO do obrony Adam Poniewski, dyrektora ANR w Szczecinie. „Adam był oddany swojej pracy i decyzja o jego zwolnieniu jest dla całego środowiska zachodniopomorskiej Platformy szokiem i skandalem” – można przeczytać w liście. Poniewski podał się ostatecznie do dymisji tak, jak chcieli rolnicy. Po krótkim czasie media podały jednak, że... w Agencji zostaje, na stanowisku „Kierownika Sekcji Organizacyjno-Prawnej”.

Rolnicy poczuli się oszukani. – To wielka chała! – mówi nam Edward Kosmal, przywódca protestu zachodniopomorskich

się doczeka

rolników. – Nie było i nie będzie kontroli w Agencji Nieruchomości Rolnych. Nie chcą odpowiadać na nasze zarzuty. Czemu się boją.

Poparcie

Zachodniopomorski protest oraz postulaty popierają rolnicy zrzeszeni w NSZZ RI „Solidarność”, Krajowy Związek Rolników, Kółek i Organizacji Rolniczych, Związek Zawodowy Rolników Rzeczypospolitej „Solidarni” z Jeleniej Góry oraz WZZ „Sierpień 80”. Napłynęły też pisma poparcia z większości województw, w których organizacje rolnicze ogłosiły pogotowie strajkowe.

21 grudnia pod Urzędem Wojewódzkim w Gdańsku odbyła się pikiet solidarnościowa wspierająca protestujących rolników. Podobnie było też we Wrocławiu. Na znak poparcia pikietowano również w Gorzowie Wlkp., Żywcu czy w Krakowie.

Do protestujących przyjechał nawet rektor Uniwersytetu Szczecińskiego. – Możecie liczyć na wsparcie merytoryczne pracowników uniwersytetu, prawników, ekonomistów. I pomoc organizacyjną – zadeklarował prof. Edward Włodarczyk. Powołany zostanie „Kongres Wsi Województwa Zachodniopomorskiego” przy wsparciu miejscowych uczelni wyższych.

O rolniczym proteście pozytywnie wypowiedzieli się również politolodzy. Uznali, że niewykluczone, iż to właśnie rolnicze protesty w Szczecinie, które być może doprowadzą do zmian, będą najważniejszym wydarzeniem 2013 roku. Dr Maciej Drzonek uważa natomiast, że gdyby kilka lat temu stoczniozycy z taką determinacją walczyli o swoją firmę, być może do dziś by istniała. – Dziwiłem się, kiedy upadała stocznia, że takiej determinacji wielu związkowców wówczas nie wykazało, żeby postawić na nogi cały Szczecin. Nie twierdzą, że nie było manifestacji, ale one nie były tak nośne, jak wydarzenie, jakim było zamknięcie Stoczni Szczecińskiej. Przecież to zakład wpisany w świadomość tożsamościową tego miasta – stwierdził na antenie Radia Szczecin.

Podczas blokad ulic i dróg, rolnicy wręczali szczecinianom specjalny list, w którym tłumaczyli powody i cele protestu. Chcieli w ten sposób przekonać ich do swojej racji i wytłumaczyć zasadność protestu, który mógł utrudniać nieco życie w mieście. I chyba się udało. Wszystkie sondaże przeprowadzone w mieście wykazywały



poparcie społeczności miejskiej do rolniczego protestu.

Co teraz? Pomożemy!

– Bronią układu! – oburza się na PO i PSL Edward Kosmał w rozmowie z „Kurierem Związkowym”. Rozmawialiśmy z nim w piątek 18 stycznia. Znalazł kilka minut na rozmowę. Zaraz wracał do organizowania blokady rolniczej, jaka ruszyła od poniedziałku.

Wolny Związek Zawodowy „Sierpień 80” dwukrotnie zabrał głos odnośnie protestu na Pomorzu Zachodnim. W apelu z 20 stycznia przewodniczący WZZ „Sierpień 80”, Bogusław Ziętek zwrócił się do organizacji rolniczych, środowisk chłopskich oraz do ruchu pracowniczego o solidarność, a także wsparcie walki rolników z Zachodniopomorskiego i innych regionów.

– Apeluję w imieniu związku zawodowego, zrzeszającego pracowników najemnych różnych sektorów, branż i zakładów pracy o jedność i wspólne działanie organizacji i środowisk robotniczych, pracowniczych z tymi rolniczymi. Tylko działając razem możemy odnieść zwycięstwo naszych wspólnych interesów – oświadczył przewodniczący związku.

Ziętek podkreśla, że to wiejska ziemia żywi przemysłowe miasta. Jego zdaniem wykup polskich ziem rolnych to odbieranie rolnikom miejsc i narzędzi pracy, które przyrównać można do likwidacji przemysłu stoczniozycy czy też do zwolnień w tuskim Fiacie. – Na przykładzie tego, co widać w Szczecinie śmiało można powiedzieć, że prawo w państwie Donalda Tuska nie działa. Tu większy zjada mniejszego i to barbarzyńska filozofia. Uda nam się temu przeciwstawić tylko i wyłącznie wtedy, gdy świat pracy i rolnicy staną ramie w ramie. Było tak w sierpniu 1980 roku. Jesteśmy

organizacją, która odwołuje się do tamtych ideałów. Stąd dziś nasz wielki apel o solidarność pracowników i rolników – tłumaczy Ziętek.

Szef „Sierpnia 80” przypomina, że Śląsk dzielą tygodnie od pierwszego od 32 lat strajku generalnego. Organizują go wspólnie 4 największe związki zawodowe. I jak mówi, jedność protestów pracowniczych i rolniczych może spowodować rozlanie się fali strajkowej na całą Polskę i wybuch strajku powszechnego. – Nie ma co patrzeć na wcześniejsze animozje. Z takiego założenia wyszły związki, które organizują wielki śląski protest. Działamy w myśl dobre zasady: „jeden za wszystkich – wszyscy za jednego”. Apeluję do organizacji rolniczych, wiejskich i chłopskich o kierowanie się tym samym hasłem. Jedność danego środowiska i wspólne działanie różnych grup zawodowych i społecznych to szansa na zwycięstwo w konfrontacji ze zbankrutowaną polityką rządzących – twierdzi związkowiec.

Ziętek mówi, że społeczeństwo nie może dać się podzielić. Dodaje, że istnieje konieczność, by w proteście społecznym „górnik szedł obok rolnika, a pielęgniarz obok rybaka”. Szef związku tłumaczy też, że każda grupa społeczna czy zawodowa ma swoje interesy, których nie wywalczy działając osobno: – Tylko działając razem możemy powiedzieć rządowi dość. I spełnić nasze postulaty. Razem powiemy DOŚĆ!

Jeszcze w tym tygodniu związkowcy WZZ „Sierpień 80” mają pojechać do Szczecina ze wsparciem dla protestujących rolników. Przedstawiciele związku i Międzyzwiązkowego Komitetu Protestacyjny Rolników Województwa Zachodniopomorskiego są w stałym kontakcie.

Nowa struktura „Sierpnia 80”

No to lecimy!

4 stycznia 2013 r. w Porcie Lotniczym Lublin powstała Komisja Zakładowa Wolnego Związku Zawodowego „Sierpień 80”. Jest to kolejna struktura naszego związku na terenie województwa lubelskiego (obok, m.in. Komisji Międzyzakładowej w PZL-Świdnik S.A., Komisji Zakładowej w Teatrze Muzycznym w Lublinie oraz komisji oddziałowych w Tesco Polska w sklepach tej sieci w Lublinie, Łukowie oraz Hrubieszowie).

Informację o powstaniu Związku w Porcie władze spółki otrzymały 7 stycznia. Na początku do organizacji związkowej wstąpiło 23 pracowników, głównie ze Służby Ochrony Lotniska, a obecnie należy do niej 38 członków liczącej 136 osób załogi. Na czele KZ stanął Bartłomiej Błaziak, jego zastępcami zostali Katarzyna Ul oraz Sławomir Kasprzak, zaś funkcję skarbnika pełni Izabela Supryn.

Jak mówi przewodniczący związku w Porcie Lotniczym, najbliższy okres jego działalności ma być poświęcony negocjacji w kwestii wynagrodzeń dla pracowników. – Stoimy na stanowisku, że w krótkim czasie należy rozpocząć negocjacje z Zarządem Portu na temat stworzenia w firmie przejrzystego systemu wynagradzania, który uwzględni, zarówno aspiracje pracowników, w tym zakresie, jak i możliwości Spółki na obecnym etapie jej funkcjonowania – mówi Błaziak.

Inną sprawą, którą chcą się zająć związkowcy na lotnisku, jest stworzenie regulaminu Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych, który będzie uwzględniał sytuację materialną osób z niego korzystających. Jak podkreślił przewodniczący „Sierpnia 80” w PLL, liczy on na zaangażowanie w te działania większości pracowników, także tych jeszcze niezwiązkwonnych, oraz zadeklarował, że chce prowadzić możliwie szerokie konsultacje z całą załogą spółki.

Port Lotniczy Lublin, leżący na terenie pobliskiego Świdnika, to sztandarowa inwestycja lo-

kalnych władarzy, tak dla władz Lublina z prezydentem Krzysztofem Żukiem (PO) na czele, jak i dla marszałka województwa Krzysztofa Hetmana (PSL). Inwestycja pochłonęła 400 mln zł, z czego 144,5 mln zł to dotacje ze środków unijnych. Na otwarciu lotniska 17 grudnia pojawił się m.in. minister transportu Sławomir Nowak, który podkreślał, że jest to pierwszy od 1989 roku zbudowany od podstaw port lotniczy. Jak istotna jest to dla lokalnych elit politycznych inwestycja niech świadczy fakt, że specjalny list skierował do osób biorących udział w tej uroczystości prezydent Bronisław Komorowski, który podkreślił, że „nowa brama kontaktów z Europą i światem”, jaką jest PLL, istotnie zwiększa szanse rozwojowe regionu.

Choć zarząd PLL zadeklarował gotowość do przewidzianej ustawą współpracy z nowo powstałą komisją związku, a rzecznik spółki Piotr Jankowski ograniczył się do potwierdzenia, że komisja się ukonstytuowała, informacje o jej założeniu w tak newralgicznym miejscu wywołały lokalną burzę. Dziennikarz lubelskiego wydania „Gazety Wyborczej” nie mógł wyjść ze zdziwienia, że nie dość, że związek założono niecały miesiąc od otwarcia lotniska (choć taki argument akurat ze strony dziennikarza tej gazety nie powinien dziwić – przypomnijmy, że w spółce Agora, do której należy „Wyborcza” pierwsza struktura związkowa powstała... ponad 20 lat po jej założeniu) i że przystąpiła do niego jedna czwarta pracowników, to jeszcze jest to związek, jak podkreśla, „bardzo radykalny”, wspominając w tym kontekście o aktywności „Sierpnia 80” w województwie lubelskim – w tym o wygranym, trwającym ponad tydzień, strajku w PZL-Świdnik w listopadzie 2011 oraz o wielu akcjach w obronie pracowników wielkich sieci handlowych.

Szymon Martys

Jak założyć **Sierpień 80**

1. Zbierz grupę przynajmniej 10 osób i skontaktuj się telefonicznie z biurem Komisji Krajowej, tel. 032-206-89-09; fax 032-206-84-30
2. W biurze Komisji Krajowej lub na internetowej stronie www.wzz.org.pl znajdziesz uchwałę i wniosek o rejestrację.
3. Z wypełnionymi i podpisanymi drukami przyjedź do biura Komisji Krajowej w Katowicach, ul. Warszawska 19. Rejestrację można otrzymać w tym samym dniu.
4. W każdej sprawie pracowniczej lub dotyczącej założenia związku możesz napisać na maila >> bzietek@wzz.org.pl



Przed strajkiem

Nie ma zakładu pracy, który nie powiedziała by TAK dla strajku generalnego w regionie śląsko-dąbrowskim. Lista związkowych postulatów wzrosła do sześciu. Ten ostatni dotyczy sytuacji w oświacie. Referenda strajkowe trwają. „Warszawka” się przestraszyła i twierdzi, że chce rozmawiać.

PATRYK KOSELA

Podczas ostatniego spotkania (14 stycznia) reprezentantów związków zawodowych tworzących Międzyzwiązkowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy, zdecydowano o poszerzeniu listy postulatów o kolejny, szósty punkt, który dotyczy sytuacji w oświacie. Żądanie to dotyczy „zaprzestania likwidacji szkół i zaprzestania przerzucania finansowania szkolnictwa publicznego na samorządy”.

Wcześniejsze postulaty dotyczą ochrony mieszkańców województwa śląskiego przed skutkami kryzysu gospodarczego i utratą miejsc pracy, ochrona przedsiębiorstw działających w tym regionie i stanowczy sprzeciw wobec drastycznie rosnących kosztów utrzymania oraz łamania praw pracowniczych w Polsce.

Pierwsze żądanie to stworzenie osłonowego systemu regulacji finansowych oraz ulg podatkowych dla przedsiębiorstw utrzymujących zatrudnienie w okresie niezawinionego przestoju produkcyjnego. Chodzi o to, aby przedsiębiorstwa nie zwalniały ludzi i nie likwidowały miejsc pracy w czasie kryzysu, tylko razem z rządem płaciły postojowe. Drugi postulat to wprowadzenie systemu rekompensat dla przedsiębiorstw energochłonnych, które dotknie wprowadzenie od początku przyszłego roku unijnego Pakietu Klimatyczno-Energetycznego. Chodzi o to, aby rząd wspierał przedsiębiorstwa, które wykańcza zbyt drogi prąd, bo inaczej te zakłady i miejsca pracy zostaną przeniesione za granicę. Trzecie żądanie to uchwalenie przez Sejm ustawy ograniczającej umowy śmie-

ciowe. Chodzi o to, aby ludzie mieli stałą i stabilną pracę, aby mogli odkładać na emerytury. Czwarta kwestia dotyczy służby zdrowia. Związkowcy żądają likwidacji Narodowego Funduszu Zdrowia. Chodzi o to, aby składki trafiały na leczenie pacjentów w regionie, a nie były przejadane przez centralę. Ostatni postulat dotyczy utrzymania rozwiązań emerytalnych, przysługujących pracownikom zatrudnionym w warunkach szczególnych i szczególnym charakterze. Chodzi tu o utrzymanie emerytur pomostowych na wcześniejszych, sprawiedliwych zasadach, aby ludzie przed emeryturą nie trafiali na bruk bez środków do życia.

Referenda i ich wyniki

Dotychczas za strajkiem opowiedzieli się hutnicy, kolejarze oraz pracownicy zatrudnieni w przemysłach: metalowym, zbrojeniowym, energetycznym i ciepłowniczym. Głosowanie „na tak” zakończyli górnicy z największej spółki węglowej w Unii Europejskiej – Kompanii Węglowej, a także ci z Południowego Koncernu Węglowego. Od oddania ostatniego numeru „Kuriera Związkowego” do druku, poznaliśmy wyniki kolejnych referendów strajkowych.

Strajk generalny poparli pracownicy m.in. Konsorcjum Ochrony Kopalń (81,52 proc. głosujących za protestem), Jastrzębskiej Spółki Węglowej (94 proc.), Katowickiego Holdingu Węglowego (99 proc.), Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji w Jaworznie (96 proc.), elektrociepłowni Elcho w Chorzowie (83 proc.), Przedsiębiorstwa Energetyki

Ciepłej w Bytomiu (92,5 proc.), spółki STS Inżyniera (97 proc.), Fortum Zabrze (88 proc.), Tauron Wytwarzanie (98 proc.), Tauron Ciepło (94,3 proc.) i Elektrowni Rybnik (97 proc.).

21 stycznia rozpoczęły się referenda w zakładach branży motoryzacyjnej oraz w oświacie. Tydzień później, 28 stycznia rozpoczną się w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej i w Tramwajach Śląskich, a także w służbie zdrowia. 11 lutego ruszą głosowania w zakładach zaplecza górniczego. Przewidywany termin zakończenia głosowań to 20 lutego.

Rząd przemówi?

Przedstawiciele MKP-S otrzymali zaproszenie na spotkanie od wicepremiera i ministra gospodarki Janusza Piechocińskiego. Do spotkania ma dojść 30 stycznia w Katowicach.

By strajku nie było, rząd musi uznać bankructwo swojej polityki społeczno-gospodarczej i zacząć realizować nasze postulaty. Rządzący doskonale zdają sobie sprawę, że albo będą musieli zmienić swoją politykę, albo strajki i protesty społeczne zmienią ten rząd. Gniew społeczny narasta. Śląski strajk generalny może być przykładem, a fala protestów zapoczątkowana w regionie śląsko-dąbrowskim może rozlać się na całą Polskę.

Tymczasem podczas niedzielnej mszy metropolita katowicki Wiktor Skworec nawiązał do przygotowań strajkowych. I zaznaczył, że strajk jest środkiem ostatecznym i bronią obojętną. – Właściwą drogą rozwiązywania problemów jest dialog społeczny. O podjęcie dia-

logu społecznego apelujemy do każdej ze stron, postulując równocześnie wsparcie rodzimego przemysłu i chronienie istniejących miejsc pracy – mówił duchowny. Tyle, że na razie taki dialog zawsze oznaczał odbieranie kolejnych praw pracowników, o ile nie był poparty ich mobilizacją. To strona społeczna chce poważnie rozmawiać. Rząd nie!

Związki razem!

Przygotowania do strajku trwają od niemal trzech miesięcy. Od samego początku Wolny Związek Zawodowy „Sierpień 80” przeprowadza w miejscowościach regionu akcje informacyjne. Odwiedziliśmy już sporo miast. Rozdaliśmy dziesiątki tysięcy naszych gazet. Przeprowadziliśmy wiele rozmów z mieszkańcami. Chcemy dotrzeć do kolejnych osób z informacjami o strajku. Wierzmy, że Śląsk stanie w strajku. Wszystko w proteście przeciwko wyniszczającej polityce rządu Donalda Tuska. W ostatnim tygodniu zorganizowaliśmy akcje w Gliwicach i Rybniku.

Strajk generalny w województwie śląskim organizuje Międzyzwiązkowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy, który tworzą największe związki działające w regionie: NSZZ „Solidarność”, OPZZ, Forum Związków Zawodowych, WZZ „Sierpień 80”.

Naszą siłą jest jedność i działanie w myśl słusznej zasady: jeden za wszystkich – wszyscy za jednego. Stąd porozumienie największych związków zawodowych działających w regionie.

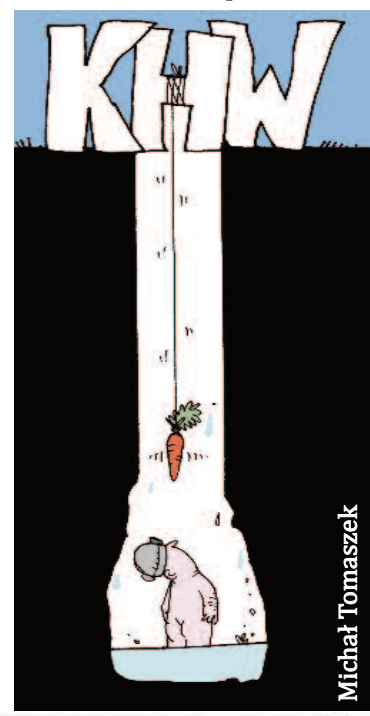
KHW:

Albo podwyżki, albo protest

W Katowickim Holdingu Węglowym z każdym miesiącem sytuacja staje się coraz gorsza. Górnicy z kolejnych kopalń mają dość ciągłego obniżania im wynagrodzeń. Z miesiąca na miesiąc zarabiają mniej. Holding stosując zasadę „dziel i rządź” - raz da parę złotych na jedną kopalnię, raz na inną. Nie zmienia to jednak faktu, że górnicy KHW od lat nie widzieli podwyżki. A ostatnie miesiące są szczególnie kiepskie. Wydawałoby się, że w tych warunkach związki zawodowe działające w Holdingu powinny podnieść krzyk i domagać się od zarządu dodatkowych pieniędzy. Tymczasem nie. Do tej pory żaden ze związków zawodowych nie wystąpił z żądaniem podwyżki płac, nie wszczął sporu zbiorowego. Żaden poza WZZ „Sierpień 80”.

Już w ubiegłym roku zażądaliśmy dodatkowej wypłaty po 2000 zł na każdego. Pod koniec roku rozszerzyliśmy żądanie o postulat podwyżki płac o 700 zł miesięcznie oraz włączenie ruchomych wskaźników w stałe elementy płacowe. 16 stycznia odbyła się kolejna tura rozmów. Bez efektu. Kolejne etapy to protokół rozbieżności, mediacje i strajk. Już dziś widać, że bez protestów podwyżek nie będzie. Nie ma więc innego wyjścia, jak przygotować się do protestów ze strajkiem włącznie. To załogi muszą zdecydować, czy chcą walczyć o podwyżki płac, czy też kolejny rok chcą zarabiać coraz mniej. Muszą także odpowiedzieć sobie na pytanie: po co związki zawodowe, które nie walczą?

Szczepan Kasiński



Michał Tomaszek