

Olędzki, Michał

Dojazdy pracownicze do Płocka w latach 1960-1965 : (część I)

Notatki Płockie 26/3-108, 41-45

1981

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

DOJAZDY PRACOWNICZE DO PŁOCKA w latach 1960—1965

(Część I)

Wprowadzenie

Dojazdy do pracy (pracownicza migracja wahadłowa) stanowią doniosły w skutkach dla współczesnych społeczeństw przemysłowych typ migracji wewnętrznych ludności. W szerszym ujęciu można je zdefiniować jako formę przestrzennej ruchliwości społeczno-zawodowej, wyraża ona bowiem w istocie rzeczy kształtowanie się przemian w terytorialnym i społeczno-zawodowym podziale pracy i przekształcanie tym samym przestrzennych układów struktur demograficznych i społeczno-gospodarczych miast i wsi.

Dojazdy do pracy są nierozzerwalnie związane z industrializacją: ich rozmiary, dynamika rozwoju, zasięg i kierunki są funkcją rozmieszczenia i rozwoju przemysłu oraz usług. Koncentracja przemysłu i usług w większych miastach i nienadążanie budownictwa mieszkaniowego za wzrostem liczby miejsc pracy, występowanie obszarów nierozwiniętych gospodarczo z przewagą produkcji rolniczej i dużym przyrostem ludności zdolnej do pracy, polityka stabilizacji zatrudnienia w rolnictwie — wszystkie te czynniki wpływają na migrację wahadłową między ośrodkiem uprzemysłowionym lub uprzemysławianym a miejscowościami zapóźnionymi w rozwoju gospodarczym, przerażnie o charakterze rolniczym.

Trudności mieszkaniowe w ośrodkach uprzemysłowionych i ograniczenia meldunkowe, a z drugiej strony upodobania części pracowników do wiejskiej rezydencji prowadzą do szybkiego rozwoju stref podmiejskich, a tym samym do wydłużania się ciągów komunikacyjnych, do wzrostu kosztów dowozu ludności do pracy i innych kosztów społecznych.

Pracownicza migracja wahadłowa kryje więc w sobie szereg poważnych problemów społeczno-gospodarczych. Wielokrotnie badania naukowe prowadzone przez Katedrę Geografii Ekonomicznej Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Krakowie, Katedry SGPiS, Instytut Ekonomiki Rolnej w Warszawie i inne ośrodki wykazały siłę jej oddziaływania na wzrost społecznego podziału pracy, na przeobrażenia struktury społeczno-zawodowej (przede wszystkim poprzez powstanie i rozwój kategorii „chłopów-robotników”, łączących pracę na roli z pracą poza rolnictwem), na zmiany w strukturze agrarnej, kulturze materialnej wyrażające się m.in. w budowie domów i wyposażeniu wnętrza według miejskich wzorów, w systemie prowadzenia gospodarstwa, na przeobrażenia mo-

delu życia rodziny i kultury umysłowej, na kierunki i poziom aspiracji ludności wyrwanej z tradycyjnych, parafialnych układów bytowania.

Rangę problematyki pracowniczej migracji wahadłowej podnosi niewątpliwie jej masowy charakter i gwałtowny rozwój w okresie szybkiego uprzemysłowienia. W latach 1947—1959 w Polsce, gdy zatrudnienie poza rolnictwem ogółem wzrosło o około 129% — dojazdy do pracy na liniach PKP wzrosły aż do 384%, zaś przewozy pasażerów liniami PKS i innych przedsiębiorstw samochodowych o około 800%. Dane te są niepełne, nie obejmują bowiem przewozu pracowników własnym taborom zakładów pracy¹⁾.

Mimo doniosłości i masowości dojazdów do pracy, dopiero w dniu 1.10.1964 roku Główny Urząd Statystyczny przeprowadził pierwsze, powszechne ich badanie w skali całego kraju. Liczba dojeżdżających wyniosła 1534918 osób, tj. 19,8% ogółu zatrudnionych²⁾. Tematyka badań została jednak ograniczona do podstawowych informacji. Dotyczyły one tylko liczby pracowników dojeżdżających codziennie do pracy z podziałem wg płci i wg miejsca zamieszkania na wsi i w mieście w ramach każdego powiatu oraz udziału dojeżdżających w ogólnej liczbie zatrudnionych w uspołecznionych zakładach pracy, działających na zasadach rozrachunku gospodarczego i finansowego z budżetu, z wyjątkiem zakładów zaliczonych do działu „Organizacje polityczne i społeczne”.

Rozszerzenie badania o inne elementy nie dałoby, zdaniem GUS, właściwych efektów ze względu na brak w zakładach pracy dokładnych danych źródłowych potrzebnych do prawidłowego ustalenia informacji szczegółowych. Okazało się w praktyce, że nawet w warunkach ograniczenia tematyki stosunkowo znaczna część sprawozdań była obciążona błędami, które musiały być usuwane w toku opracowania przez organa statystyczne³⁾. Dlatego też dla szczegółowego ukazania problemów społeczno-ekonomicznych dojazdów do pracy potrzebne są specjalne badania terenowe, sięgające do innych technik gromadzenia informacji o tym masowym procesie migracyjnym. Badania takie są jedynie realną drogą do znalezienia praktycznych, częściowych rozwiązań złożonych zagadnień dojazdów do pracy. Odnosi się to przede wszystkim do rejonów uprzemysławianych, gdy na właściwą organizację pracowniczej migracji wahadłowej nie jest jeszcze za późno. Wiadomo bowiem, że ograniczenie

dojazdów do pracy przez politykę deglomeracyjną, czyli akcją *ex post*, natrafia na znaczne opory i przynosi nikłe rezultaty w stosunku do zamierzeń.

* * *

Przyspieszona industrializacja rejonu płockiego, związana z budową Mazowieckich Zakładów Rafineryjnych i Petrochemicznych w Płocku wywołała wzmożoną migrację wahadłową pracowników pochodzących z rolniczego zaplecza. Niepokój o skutki społeczno-ekonomiczne żywiłowego rozwoju dojazdów do pracy uzasadniał podjęcie badań szczegółowych struktury społeczno-zawodowej pracowników dojeżdżających i tendencji rozwojowych zbiorowości migrującej. Badania takie były koniecznością w sytuacji, gdy oficjalne zestawienia statystyczne dojazdów do pracy, opracowywane przez Wydział Zatrudnienia MRN w Płocku, zawierały jedynie proste informacje o powiatach, z których rekrutują się dojeżdżający pracownicy i o środkach lokomocji, z których korzystają, pomijając nawet orientacyjne dane o dystansie i nasileniu dojazdów z poszczególnych stref izochronicznych. Informacje te, które dają jedynie ogólną orientację o rozmiarach migracji wahadłowej i prostych jej cechach, były niewystarczające do celów aktywnej polityki społecznej i polityki zatrudnienia.

Nic więc dziwnego że „dojazdy pracownicze do Płocka” stały się tematem badań IGS. Operując narzędziem „indywidualnej karty struktury”, zgromadziły podstawowe informacje, rozproszone w różnych dokumentach personalnych o obiektywnych cechach i warunkach życia pracowników dojeżdżających codziennie spoza Płocka do zakładów gospodarki uspołecznionej funkcjonujących na terenie m. Płocka, a uzupełniono je danymi uzyskanymi w drodze wywiadu osobistego z zainteresowanymi.

Zastosowana w badaniach technika uzasadniona była tym, że „Karta struktury” uznana jest przez badaczy społecznych przede wszystkim za narzędzie poznania procesów masowych i umożliwiła ustalenie różnych korelacji i stosunków liczbowych, ukazanie wzajemnego powiązania badanych zjawisk i w pewnym stopniu przyczyn ich występowania⁴⁾. „Indywidualna karta struktury” wydawała się dlatego najbardziej efektywną techniką osiągnięcia głównych celów badawczych, które sprowadzały się do: poznania struktury społeczno-zawodowej pracowników dojeżdżających, określenia siły z jaką występuje wśród nich tendencja przesiedleńcza i jej strukturalne uwarunkowania, ukazania możliwości stabilizacji zatrudnienia i adaptacji zbiorowości migrującej do Płocka, jako do środowiska pracy i życia oraz do rozpatrzenia celowości przekształcenia migracji wahadłowej w przesiedleńczą.

Zbadanie struktury pracowniczej migracji wahadłowej, ustalenie strukturalnych uwarun-

kowań jej tendencji rozwojowych uznano jako klucz do objaśnienia szczegółowych problemów dojazdów zamiejscowej ludności do Płocka. Wydawało się ponadto, że uzyskane za pomocą „karty struktury” informacje posłużą jako materiał wyjściowy i kontrolny do innych badań nad procesami społecznymi, które zachodzą w środowiskach przemysłowych.

Badania Zakładu Polityki Zatrudnienia IGS, których wyniki syntetyczne będą głównie wykorzystane w niniejszym opracowaniu, objęły 3.692 pracowników dojeżdżających codziennie do 66 zakładów pracy gospodarki uspołecznionej w Płocku; stanowili oni 69,1% ogólnej liczby pracowników dojeżdżających według stanu na 1 V 1963 r. Układ proporcji wg terytorialnego rozmieszczenia badanych pracowników (p. tabl. 2) wskazuje, że informacje zebrane w toku badań odzwierciedlają w sposób reprezentatywny całą populację, ujawniając ponadto fakt migracji wahadłowej spoza rejonu płockiego, czego w sprawozdaniach dotychczasowych nie stwierdzono.

Zdajemy sobie sprawę z tego, że w oparciu o zebrane materiały nie można wyczerpująco scharakteryzować wszystkich interesujących problemów dojazdów do pracy i że analiza zgromadzonych informacji musi być uproszczona, ażeby można było zorientować się w wybranych najważniejszych tendencjach i najbardziej istotnych zagadnieniach. Mimo pewnych uproszczeń i niekompletności obrazu postaramy się jednak przedstawić podstawowe jego elementy w przekonaniu, że okaże się użyteczny do lepszego zrozumienia sytuacji pracowników dojeżdżających oraz do praktycznego namysłu nad racjonalną organizacją codziennych wędrówek do pracy, a może i nad kalkulacją kosztów społecznych produkcji, uwzględniającą czas i wysiłek nerwowy pracowników skazanych na dalekie, długotrwałe dojazdy.

Dynamika dojazdów do pracy w Płocku

Jakie są rozmiary migracji wahadłowej w latach 1960—1965, tj. w okresie budowy kombinatu petrochemicznego w Płocku w porównaniu ze stanem z roku 1955? Jak kształtowała się jej ewolucja na tle rozwoju zatrudnienia w gospodarce uspołecznionej miasta Płocka w tym okresie? Na pytanie te daje odpowiedź tabl. 1.

W porównaniu z ogólną liczbą czynnych zawodowo, która rosła systematycznie, liczba dojeżdżających do pracy spoza obszaru miasta Płocka, po gwałtownym skoku w latach 1960 i 1961, ustabilizowała się na poziomie ponad pięciokrotnie wyższym niż w 1955 r., z tendencją do spadku, wyraźną zwłaszcza w stosunku do ogólnego zatrudnienia. Liczby bezwzględne dojeżdżających do pracy i ich procentowy udział w ogólnej masie czynnych zawodowo na terenie Płocka są jednak dość duże i przemawiają zdecydowanie za rangą kryjącej się w nich problematyki.

Rozwój dojazdów do pracy i zatrudnienia w Płocku w latach 1955—1965
(stan na 31.XII)

Tablica 1

Wyszczególnienie	1955	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Liczba dojeżdżających do pracy spoza miasta	820	1 960	4 140	4 900	4 780	4 610	4 434
Wskaźnik dynamiki (1955=100)	100	239	505	597	583	562	541
Zatrudnienie ogółem (bez uczniów)	11 650	16 325	19 251	22 930	24 226	26 357	28 468
Wskaźnik dynamiki (1955=100)	100	140	166	196	207	226	244
Odsetek dojeżdżających w stosunku do ogółu zatrudnionych	7,0	12,0	21,5	21,4	19,7	17,4	15,5

Źródło: „Notatki Płockie” nr 2/36 1966 r., s. 28—29 i przeliczenia własne.

Warto chyba zaznaczyć, że obraz dynamiki dojazdów pracowniczych przedstawiony w tabl. 1 jest fotografią stanów zatrudnienia pracowników dojeżdżających spoza miasta w dniu 31. XII każdego roku. W zimie jak wiadomo, występuje znaczna redukcja zatrudnienia, która dotyczy w pierwszym rzędzie pracowników zamiejscowych, liczby więc zawarte w tablicy odzwierciedlają raczej minimalne rozmiary dojazdów. W okresie wiosenno-jesiennym notuje się znacznie wyższe liczby dojeżdżających. I tak np. 1.V.1963 r. liczba dojeżdżających spoza Płocka wynosiła 5 338; 1 X 1964 r. liczba ta sięgała 5 850 a 30 V 1966 r. — wzrosła do 6 616⁵⁾. Badania dynamiki dojazdów w ciągu roku, na podstawie liczby miesięcznych biletów pracowniczych sprzedawanych przez PKS, wykazują znaczne wahania stanów zatrudnienia pracowników dojeżdżających.

Mamy więc do rozpatrzenia zjawisko nie tylko pokąźnych rozmiarów, ale i zmienne w czasie, nasilające się i słabnące w poszczególnych miesiącach, co wywiera istotny wpływ na produkcję, komunikację i inne usługi, jak i na sytuację życiową dojeżdżających.

Badania dojazdów do pracy, przeprowadzone przez IGS w połowie 1963 r. jak wynika z tabl. 1, przypadły w zasadzie na srodek sześćdziesiątego wzmoczonego uprzemysławiania Płocka, gdy rozmiary zjawiska ustabilizowały się w granicach 5 tys. osób dojeżdżających codziennie do pracy spoza obszaru Płocka. Jak przedstawia się układ przestrzenny według powiatów zamieszkania zbadanej populacji w zestawieniu z ogólną masą dojeżdżających do Płocka w połowie 1963 r.? Informuje o tym tabl. 2.

Badana zbiorowość stanowi 69,1% ogólnej masy dojeżdżającej wg stanu z 1 V 1963 r., ale w stosunku do przeciętnego rozmiaru dojazdów do pracy w roku odsetek ten jest jeszcze wyższy. Pozwala to, jak się wydaje, twierdzenie formułowane na podstawie danych o badanej zbiorowości odnosić w zasadzie do całej populacji pracowników dojeżdżających do Płocka.

Porównanie przestrzennego rozkładu miejsc zamieszkania pracowników dojeżdżających do Płocka wg stanu ustalonego przez nasze badania z 1963 r. z wynikami ogólnej rejestracji z 15 IX 1961 r. pozwala uchwycić charakterystyczne przemiany w terytorialnej strukturze dojazdów do pracy.

Otóż badania IGS przede wszystkim ukazały rozszerzenie się strefy oddziaływania Płocka, jako ośrodka podaży miejsc pracy. Stał się on środowiskiem pracy dla ludności z 87 gromad i z 7 miast, wchodzących w skład rejonu, a także dla wielu osób zamieszkałych na terenach formalnie do rejonu płockiego nie zaliczonych. Na jesieni 1961 r. migracja wahadłowa między Płockiem a otaczającymi go skupiskami ludności obejmowała jeszcze tylko 39 gromad oraz 4 miasta. Rozszerzenie zasięgu te-

Tablica 2

Porównanie badanej zbiorowości dojeżdżających z ogólną populacją według stanu na 1 V 1963 r.

Wyszczególnienie	Ogólna zbiorowość dojeżdżających		Zbiorowość badana	
	osób	%	osób	%
Ogółem dojeżdżających	5 338	100,0	3 692	100,0
w tym:				
z pow. płockiego	2 923	54,7	1 897	51,4
z pow. gostynińskiego	1 395	26,1	931	25,2
z pow. sierpeckiego	686	12,8	527	14,3
z pow. płońskiego	16	0,3	21	0,5
z pow. lipnowskiego	318	5,9	215	5,9
spoza regionu	—	—	101	2,7

Źródło: Dane Wydziału Zatrudnienia PMRN w Płocku oraz badania Zakładu Polityki Zatrudnienia IGS z 1963 roku.

rytorialnego dojazdów do pracy oznaczało zarazem wzmocnienie dominującego udziału skupisk wiejskich w migracji wahadłowej do Płocka. W 1963 r. ze wsi dojeżdżało 93,6% badanych, a tylko 6,4% z miast.

W 1963 r. wystąpił również istotny i trwały, jak wynika z danych dla lat 1964 i 1965⁶⁾, wzrost udziału skupisk powiatu płockiego w migracji wahadłowej do Płocka. Liczba gromad powiatu płockiego, z których dojeżdża ponad 50 osób, wzrosła w okresie 1961-1963 z 9 do 15, a gromad, z których dojeżdża ponad 100 osób — z 5 do 7. Łączna liczba osób dojeżdżających z tych najbardziej zaktywizowanych obszarów wzrosła z 807 do 1180 osób (z 55% do ponad 62%). Średnia liczba dojeżdżających z jednej gromady w 1963 r. wyniosła 82,4 podczas gdy w 1961 r. wynosiła 63,4.

Rozszerzenie zasięgu codziennych wędrowek do pracy w Płocku jest charakterystyczne również dla pozostałych powiatów, wchodzących w skład rejonu płockiego, z wyjątkiem powiatu płońskiego. Powiat płoński już w 1962 r. został wyeliminowany faktycznie z zasięgu płockiego rynku pracy, przynajmniej dla badanej kategorii pracowników. Prawdopodobnie wysokie koszty dowozu pracowników leżały u podstaw zaprzestania werbunku z terenu tego powiatu.

Orientacyjne dane o dojazdach na dzień 31 grudnia 1963, 1964 i 1965 r. wskazują, że udział powiatu płockiego, sierpeckiego i gostyńskiego kształtował się na ustabilizowanym w zasadzie poziomie, lekko zmniejszając się, proporcjonalnie do ogólnej liczby dojeżdżających. Rozproszenie miejsc zamieszkania pracowników migrujących codziennie do Płocka jest znaczne i można przypuszczać, że odpowiada w zasadzie rozproszeniu nadwyżek ludności zdolnej do pracy przede wszystkim w gospodarstwach rolnych rejonu. Dla stwierdzenia jednak, w jakiej mierze migracja wahadłowa ludności wiejskiej objęła tereny wykazujące nadwyżki siły roboczej lub pogłębiła deficyt rąk do pracy niezbędnych dla rolnictwa w tych miejscowościach, które nie miały nadmiaru ludności zdolnej do pracy, potrzebne są odrębne badania. Nasze badania nie wykluczają w każdym razie możliwości nadmiernego oddziaływania siły roboczej z rolniczego zaplecza Płocka, które ma sprzyjające warunki rozwoju intensywnej produkcji roślinnej i hodowlanej.

Ewentualne korygowanie dynamiki dojazdów do pracy w rejonie Płocka powinno więc uwzględnić potrzeby produkcji rolnej w strefie podmiejskiej i sprzyjać rekrutacji pracowników z terenów, na których występują nadwyżki rąk do pracy. Rzecz w tym, że tereny o nadwyżkach siły roboczej są na ogół znacznie oddalone od Płocka i gorzej usytuowane względem sieci komunikacyjnej, co podwyższa istotnie koszty dowozu pracowników, czyniąc z dojazdów do pracy nieopłacalną formę pokrycia zapotrzebowania na siłę roboczą ze strony przedsiębiorstw przemysłowych i budowlanych. Wydaje się wszakże, że jest to krótko-

wzrocna „bieżąca” kalkulacja, która nie uwzględnia długofalowych kosztów społecznych rabunkowej gospodarki siłą roboczą rolniczego pochodzenia. Z punktu widzenia gospodarstwa społecznego bardziej opłacałoby się być może zorganizowanie migracji definitywnej z oddalonych terenów o nadwyżkach siły roboczej.

Struktura społeczno-zawodowa pracowników dojeżdżających do Płocka

W okresie 1946—1960 Płock rozwijał się w wolniejszym tempie, ale w tym samym kierunku, co inne miasta Polski. Odsetek zatrudnionych w przemyśle i budownictwie był taki sam w Płocku, jak przeciętnie w miastach Polski⁷⁾. Płock już przed budową kombinatu petrochemicznego był miastem uprzemysłowionym i niezbyt zapóźnionym w rozwoju, ale niewątpliwie budowa Mławowieckich Zakładów Rafineryjnych i Petrochemicznych istotnie wpłynęła na strukturę społeczno-zawodową ludności miasta. Wzrósł współczynnik aktywności zawodowej ludności z 28,7 w 1955 r. do 39,0 w 1965 r.⁸⁾. Liczba czynnych zawodowo w przemyśle na 1 000 ludności wzrosła ze 130 osób w 1955 do 184 w 1965 r.⁹⁾. Wzrósł także istotnie w latach 1960—1965 udział pracowników dojeżdżających spoza obszaru miasta w ogólnej liczbie zatrudnionych na terenie Płocka (jak to pokazano w tabl. 1).

Pracownicy dojeżdżający spoza miasta stanowią przeważającą część załogi budującej kombinat i znaczną część załóg przedsiębiorstw przemysłowych miasta. Kategoria ta oddziałuje na strukturę społeczno-zawodową ludności miasta, jak również na strukturę ludności rejonu, przede wszystkim ludności wiejskiej. Zrozumiała jest więc potrzeba gruntowniejszego poznania struktury społeczno-zawodowej właśnie tej kategorii pracowników — nosicieli wiejskich wartości do miast i miejskich wartości na wieś.

Uznając kwalifikacje zawodowe za jedną z najważniejszych cech struktury społeczno-zawodowej¹⁰⁾, a także za podstawowy czynnik kształtowania losów pracowników dojeżdżających (przemawiający, bądź na rzecz ich stabilizacji w mieście, bądź na wsi, w rolnictwie) skoncentrujemy uwagę przede wszystkim na charakterystyce kwalifikacji zawodowych badanej zbiorowości. Charakterystyka ta obejmie oprócz poziomu wykształcenia także: staż pracy w zawodzie wykonywanym, staż pracy w aktualnym w momencie badania zakładzie pracy oraz globalny okres aktywności zawodowej, mierzony sumą lat dzielących podjęcie pierwszej pracy od momentu badania. Łącznie elementy te dają przybliżoną miarę stopnia teoretycznego i praktycznego przygotowania do pracy, a tym samym dają w jakiejś mierze wyobrażenie o wartości zawodowej pracowników dojeżdżających.

Analiza kwalifikacji zawodowych może być właściwie przeprowadzona tylko w powiązaniu z ogólną charakterystyką badanej zbiorowości.

Dlatego przedstawione będą cechy środowiska zamieszkania, cechy demograficzne i cechy środowiska pracy pozarolniczej badanej kategorii pracowników.

Cechy środowiska zamieszkania

Większość badanych pracowników mieszka w środowisku wiejskim (około 94%) i większość w tym właśnie środowisku nagromadziła zasób wiedzy i nawyków produkcyjnych przed rozpoczęciem pracy pozarolniczej. Około 81% urodziło się na terenie tego samego środowiska powiatowego, w którym obecnie mieszka, 41% nawet pozostaje w tej samej miejscowości. Są to więc pracownicy zasiedziali, silnie powiązani z macierzystym, lokalnym, wiejskim środowiskiem bytowania.

Większość wychowała się w warunkach życia właściwych rodzinom indywidualnych właścicieli gospodarstw rolnych (ok. 56%), z tego ponad 27% w gospodarstwach o powierzchni 5-10 ha. Ponad 30% pochodzi z rodzin robotniczych, w których ojciec nie miał określonego zawodu, a tylko 8,1% z rodzin robotników wykwalifikowanych i rzemieślników wiejskich oraz 1,5% (55 osób) z rodzin pracowników umysłowych.

86,6% badanych pracowników nie zalicza się jednak aktualnie do kategorii rolników-właścicieli gospodarstw; oficjalnie więc, przytłaczająca większość uważa się za nie związanych własnością z rolnictwem, co wskazuje, że co najmniej chce uchodzić za „jednozawodowych” miejskich pracowników. Również 1,5% zbadanych właścicieli gospodarstw przyznaje, iż w gospodarstwie rolnym nie pracuje. Należy jednak zaznaczyć, że 4% badanych podało, iż pracuje w gospodarstwie rolnym choć go nie posiada; występuje więc i taka kategoria pracowników dojeżdżających, którzy nie związani bezpośrednio własnością — łączą pracę pozarolniczą z zajęciami rolniczymi. Takim pracownikiem jest szczególnie trudno podnosić kwalifikacje zawodowe w czasie poza pracą.

Jednocześnie warunki mieszkaniowe badanych pracowników, determinujące w znacznym stopniu możliwości podnoszenia kwalifikacji w czasie wolnym, są dla większości raczej trudne. 67,1% badanych nie ma własnego mieszkania, wśród właścicieli mieszkań przeważają pracownicy mający jedną lub 2 izby o powierzchni 30 m². Z danych spisu powszechnego 1960 r. dla wsi powiatów rejonu płockiego wynika, że mieszkania wiejskie są znacznie przeludnione, nawet w porównaniu z normami przeciętnymi dla miast¹¹⁾, można więc uznać, że pracownicy dojeżdżający do Płocka mieszkają również w znacznie przeludnionych pomieszczeniach. Sytuacja ta utrudnia wypoczynek i dokształcanie się w warunkach domowych, a zarazem stanowi silny materialny bodziec do zdobywania i podnoszenia kwalifikacji w celu pozyskania i utrzymania dochodowej pracy poza rolnictwem.

Możliwości zdobywania i uzupełniania kwalifikacji limitują jednak w decydującej mierze warunki codziennych wędrówek między miejscem zamieszkania i miejscem pracy. Czas tracony na pokonanie odległości w obie strony zmniejsza odpowiednio globalny fundusz czasu aktywności pracowniczej. Warunki transportu wykluczają w zasadzie możliwości dokształcania się w czasie przejazdu i powodują dodatkowe fizjologiczne zmęczenie. W badanej zbiorowości stopień zmęczenia dojazdami determinują w decydującej mierze warunki transportu samochodowego. Ponad 80% dojeżdża do pracy środkami zbiorowego transportu samochodowego, 8,4% korzysta z roweru, 4,8% — z transportu kolejowego. 58,3% zbadanych pracowników pokonuje codziennie w obie strony od 42 do ponad 100 km, a 53,5% traci w obie strony od 2 do ponad 5 godzin. Prawie 30% traci 82-100 minut w obie strony. Przytłaczająca większość badanych pracowników dojeżdża więc ze stref izochronicznych uznanych za niedogodne (ponad 90 minut w obie strony).

cd. w kolejnych numerach

PRZYPISY

¹⁾ Zob. T. Mrzygłód: Polityka rozmieszczenia przemysłu w Polsce w latach 1946—1980, Warszawa 1962, KiW, s. 114.

²⁾ Zob. Z. Peuker, S. Tajchman: Wyniki badania statystycznego dotyczącego dojazdów do pracy. „Wiadomości Statystyczne” z. 3/1965, s. 18—21.

³⁾ Zob. Z. Peuker, S. Tajchman: Wyniki badania statystycznego dotyczącego dojazdów do pracy „Wiadomości Statystyczne” z. 3/1965, s. 18—21.

⁴⁾ Por. „Z badań klasy robotniczej i inteligencji”, PWN, Łódź 1958, s. 17. Praca pod red. J. Szczepańskiego.

⁵⁾ Źródło: Wydział Zatrudnienia PMRN w Płocku i Powiatowy Inspektorat Statystyczny.

⁶⁾ W 1964 r. z pow. płockiego dojeżdżało 2 734 osób, a w 1965 — 2 590 wg stanu na 31 XII.

⁷⁾ J. Piotrowski: Zmiany w strukturze społeczno-zawodowej ludności miasta Płocka, Zeszyty Rejonów Uprzemysławianych nr 2/1962, s. 90.

⁸⁾ „Notatki Płockie”: nr 2/36 1966, s. 29.

⁹⁾ Tamże, s. 29.

¹⁰⁾ Zob. W. Wesołowski: Ewolucja struktury społeczno-zawodowej ludności w rozwiniętych krajach kapitalistycznych „Studia Socjologiczno-Polityczne” Nr 2, Warszawa 1959, s. 21.

¹¹⁾ Zob. „Więść współczesna” Nr 4 1963, Serwis Statystyczny, s. 154—160. Na 1 izbę przypadają w 1960 r. 1,97 osób w pow. płockim, 1,98 — w pow. gostyńskim, 2,04 — w pow. sierpeckim.