



Rozdroża

Październik 2003 NR 9

Gazeta Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Warszawie

Już niedługo „Tramwaje Warszawskie” pojadą w kierunku lepszej przyszłości

– Rozmowa z Krzysztofem Karosem – Prezesem Spółki „Tramwaje Warszawskie”

„Rozdroża”: Ostatnio, coraz częściej słychać o planowanym rozwoju komunikacji szynowej w W-wie, szczególnie tramwajowej. Wynika, zatem, że coś w tej sprawie drgnęło i władze Warszawy zaczynają dostrzegać TW. Proszę przybliżyć naszym czytelnikom najbliższe plany rozwoju TW.

„Krzysztof Karos”: W stworzonym planie inwestycyjnym na lata 2003-07 zgłosiliśmy kilka tematów związanych z rozwojem TW. Pierwszym z nich jest dokończenie budowy linii tramwajowej z pętli Nowe Bemowo do ulicy Broniewskiego. Drugim, dość istotnym dla nas, tematem jest modernizacja linii wzdłuż Alej Jerozolimskich od pętli na Banacha do pętli Gocławek. Chodzi tu głównie o stworzenie warunków dla szybszego przejazdu tramwajów na tej najbardziej obciążonej trasie. Oba tematy zostały również, zgłoszone przez m.st. W-wę do Ministerstwa Gospodarki i Marszałka Województwa Mazowieckiego z prośbą o dofinansowanie z funduszy strukturalnych Unii Europejskiej. Koszt obu proponowanych przez nas tematów oscyluje w granicach 80 - 85 milionów złotych. Gdyby udało się pozyskać pieniądze z funduszy Unii w wysokości ok. 50% całości kosztów plus pewne środki

Spółki TW, wówczas powstałyby realne szanse zrealizowania ich w niedalekiej przyszłości.

metra Wawrzyszewska i ulicy Wolumen. Choć są głosy w Radzie Nadzorczej TW, żeby rozważyć przedłużenie linii do ulicy



Jednocześnie zgłosiliśmy do planu inwestycyjnego miasta, temat związany z przedłużeniem linii z ulicy Powstańców Śląskich i Reymonta do planowanej stacji

Marymonckiej i zakończyć ją w rejonie obecnej pętli awaryjnej. Koszt tej inwestycji jest niewielki i oscyluje w granicach 20

dok.str. 5

PAMIĘTAJMY! W DNIACH 21-22 PA•DZIERNIKA BR.



Leszek Grzechnik

**GŁOSUJEMY NA:
JANUSZA SAKOWSKIEGO
I LESZKA GRZECHNIKA.
NA KARCIE DO GŁOSOWANIA
STAWIAMY DWA „X”.
JEDEN PRZY KOLEDZE JANUSZU,
DRUGI PRZY KOLEDZE LESZKU.
NASZ CZŁOWIEK W RADZIE,**



Janusz Sakowski

**TO JUTRO MOŻE BYĆ LEPSZE. NASZ CZŁOWIEK W RADZIE, TO NASZ GŁOS
MOŻE DECYDOWAĆ O PRZYSZŁOŚCI MZA.**



21 – 22 października, decydujemy o naszej przyszłości i przyszłości MZA

W wielu naszych poprzednich wydaniach gazety informowaliśmy, przekonywaliśmy, że każdy, kto pracuje w MZA, jest z nimi związany i zależy mu na przyszłości firmy, ale także i swojej, powinien w tych dniach uczestniczyć w wyborach i oddać swój głos na najlepszych jego zdaniem kandydatów. Kandydatów, którzy będą reprezentować jego interesy i pośrednio interesy jego rodziny.

Za kilka dni wybory, do Rady Nadzorczej w MZA.

Dla przypomnienia informacji, które były wielokrotnie publikowane w poprzednich wydaniach przypominamy.

Pracownicy zatrudnieni, w MZA wybierają

nazwiska dwóch kandydatów do Rady Nadzorczej. Zgodnie z porozumieniem koalicyjnym w sprawie wyborów do Rad Nadzorczych, pomiędzy ZZPKM i NSZZ – Solidarność i wystawieniem dwóch wspólnych kandydatów w osobach Janusza Sakowskiego z ZZPKM i Leszka Grzechnika z NSZZ – Solidarność, członkowie naszego Związku ZZPKM powinni przy ich nazwiskach postawić znaki „X”

Pamiętajmy, postawienie na karcie do głosowania dwóch znaków „X” czyni kartę ważną i jest liczone jako głos ważny. Postawienie jednego, czy więcej jak dwa znaków „X”, może uczynić z karty głos nieważny.

Pamiętajmy także, że najbliższe wybory to kolejna próba dla naszych statutowych członków, która wykaże ich zaangażowanie w sprawy firmy i Związku. Uczestnicząc w wyborach i oddając głos, spełniamy również nasze prawo do współdecydowania o losach MZA, a jego losy chyba nikomu z nas nie są obojętne. W dniach wyborów nie powinno nikogo z członków ZZPKM zabraknąć przy urnach wyborczych. Liczne uczestnictwo naszych członków w wyborach, po raz kolejny udowodni, że ZZPKM jest silnym, zjednoczonym Związkiem Zawodowym, z którym musi się liczyć nie tylko pracodawca, ale również inne czynniki mające wpływ na podejmowanie decyzji o przyszłości MZA.

Wybory uzupełniające do Rady Nadzorczej w MZA

Po wielu tygodniach oczekiwania, niepewności wreszcie doczekaliśmy się wyborów uzupełniających do Rady Nadzorczej w MZA. Szkoda, że procedura tak długo trwała, ale na szczęście w 10-tym miesiącu funkcjonowania Spółki z o.o. MZA podległej Radzie Nadzorczej wreszcie doszło do podjęcia decyzji, że Rada w tym składzie jest niekompletna i nie zawsze może podejmować ważne dla firmy MZA decyzje.

Wybory uzupełniające odbędą się w dniach 21-22 października br. Komisje w poszczególnych zakładach będą pracowały od godziny 6.00, 21 października do godziny 6.00, 22 października, czyli 24 godziny. Jedynym wyjątkiem będzie zakład T-4, gdzie wybory odbędą się 21 października w godzinach od 6.00 do 16.00, co wynika ze specyfiki pracy zakładu.

W momencie ukazania się tego numeru można w poszczególnych zakładach sprawdzać listy uprawnionych do głosowania.

Według informacji uzyskanych w Komisji Wyborczej w dniu 6.10.03 do godziny 11.00 zostały zgłoszone kandydatury niżej wymienionych osób:

1. Janusz Sakowski z poręczenia ZZPKM zatrudniony w zakładzie R/T 10 „Ostrobramska”
2. Leszek Grzechnik z poręczenia NSZZ „Solidarność” zatrudniony w zakładzie T-4 CWS
3. Stanisław Wielądek z poręczenia „Solidarności 80” zatrudniony w zakładzie R/T 11 „Kleszczowa”,
4. Michał Gąsowski z poręczenia WZZK RP zatrudniony w zakładzie R/T 10 „Ostrobramska”,
5. Jan Trzebiński z poręczenia „Sierpień 80” zatrudniony w zakładzie R/T 11 „Kleszczowa”,
6. Beata Ostrowska z poręczenia „Kontra”

zatrudniona w zakładzie R/T - 7

7. Zenon Kopyściński z poręczenia NZK

zatrudniony w zakładzie R/T 13 „Stalowa”

8. Dariusz Marcinow – startuje indywidualnie,

9. Muszyński Jacek - startuje indywidualnie,

10. Janusz Szewczyk – startuje

indywidualnie.

Komisja zatwierdziła wzory kart do głosowania. Karta będzie zawierać powyższe nazwiska w kolejności alfabetycznej. Przy każdym nazwisku będzie kratka w kształcie kwadratu, w której należy postawić znak „X” w przypadku, gdy popiera się daną osobę. Zgodnie z regulaminem karta do głosowania, która jest głosem jest ważna, gdy będą na niej zaznaczone w kwadratach dwa nazwiska. Zaznaczenie jednej lub więcej niż dwóch osób na karcie unieważnia kartę, a tym samym oddany głos.

Komisja zatwierdziła przygotowaną listę osób uprawnionych do głosowania i tyle zostanie przygotowanych do głosowania. Jednak w trosce, aby przypadkiem kart nie zabrakło np. w wyniku niewyraźnego druku, zniszczenia podczas transportu będzie w rezerwie kilkanaście kart. Wszystkie karty do głosowania są drukami ściślego zarachowania i do rozliczenia po wyborach przez poszczególne komisje zakładowe. Takie zabezpieczenie pozwoli uniknąć ewentualnych manipulacji kartami.

Komisja Wyborcza zaczyna pracę swą pracę 20.10.03 poprzez dostarczenie do komisji zakładowych kart do głosowania, zabezpieczonych odpowiednimi pieczęciami. W tym dniu poszczególne Komisje Zakładowe powinny zabezpieczyć urny do głosowania stosownymi pieczęciami, jak również przygotować lokale wyborcze w uzgodnieniu z kierownikami poszczególnych zajezdni. Urny wyborcze będą zamknięte przez 24 godziny bez względu na frekwencję głosujących.

Dopiero 22 października po godzinie 6.00, czyli po zamknięciu lokali wyborczych, zostaną otwarte i nastąpi komisyjne liczenie głosów. Do godziny 12 w dniu 22 października poszczególne Komisje dostarczą protokoły do Centralnej Komisji Wyborczej i wówczas będzie można oczekiwać wstępnych wyników wyborów. Oficjalne ogłoszenie wyników wyborów nastąpi trzy, cztery dni później, tj. po okresie zgłaszania zastrzeżeń przez zainteresowane strony, co do ważności wyborów.

Komisja Wyborcza liczy, iż w dniach wyborów kandydatów na członków do Rady Nadzorczej MZA, żaden z pracowników nie zapomni o swym obowiązku głosowania i zadecyduje nie tylko o tym, kto będzie go reprezentował w Radzie, ale również o swej przyszłości jako pracownika i przyszłości swojej firmy MZA.

Wiwo
01.10.03. r.

Ogłoszenie

Sprzedam nowe felgi aluminiowe do Fiata Punto (13x5,5)
Jerzy Pustelnik R-7
tel. 853 22 68 (po godzinie 15)
lub t. kom. 0 605 738 675

Rozdroża – Gazeta ZZPKM, W-wa
 ul. Siedmiogrodzka 20
 Nakład 1500 egz.
 Wydaje: Prezydium ZZPKM
 Redaguje: Witek Włodzimierz
 Skład: Piotr Dobrzyński, tel. 0 501 602 845
 Materiały prosimy kierować pod adres:
 01-232 Warszawa, ul. Siedmiogrodzka 20,
 tel. 631-42-72, 632-11-83



Chcę coś zrobić dla mieszkańców Warszawy.

– Rozmowa z Krzysztofem Mordzińskim nowym członkiem Zarządu TW ds. Techniczno – Eksploatacyjnych

„Rozdroża”: Jest Pan od niedawna, trzecim, nowym członkiem Zarządu TW. Proszę przybliżyć naszym czytelnikom swoją osobę i zadania, jakie powierzono Panu w Zarządzie.

„Krzysztof Mordziński”: Urodziłem się w Warszawie w 1946 roku i mieszkam w niej od urodzenia, cały czas. Znam to miasto, jego problemy i codzienną rzeczywistość. W roku 1963 podjąłem studia na Politechnice Warszawskiej na Wydziale Mechanicznym, Energetyki i Lotnictwa (MEiL). W 1969 roku ukończyłem studia na tym wydziale i podjąłem pracę w Centralnym Urzędzie Jakości i Miar (CUJiM) w Warszawie. W sumie przepracowałem w CUJiM dziesięć lat, aż do roku 1979. Pracując w Laboratorium Pomiarów Siły i Twardości w 1979 r. obroniłem pracę doktorską na wydziale MEiL z dziedziny pomiarów sił zmiennych. W 1979 roku zaoferowano mi stanowisko adiunkta w Centralnym Ośrodku Badań i Rozwoju Techniki Kolejnictwa (COBiRTK) na Olszynie Grochowskiej, w Zakładzie Pojazdów Szynowych, w laboratorium zajmującym się także pomiarami siły. Tam pracowałem 2,5 roku, a przełom lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych nie był łatwym okresem. W COBiRTK zostałem Przewodniczącym Komisji Zakładowej „Solidarności”. W grudniu 1981 roku byłem internowany przez 4,5 miesiąca w Białotęcie i następnie w lipcu 1982 przeniesiony służbowo do Głównego Inspektoratu Kolejowego Dozoru Technicznego. Tam pracowałem do 1987 roku i zajmowałem się opiniowaniem oraz zatwierdzaniem dokumentacji technicznej wagonów do przewozów towarów niebezpiecznych. W 1987 r. przeniósłem się do nowopowstałej, jednej z pierwszych w Polsce, spółek z o.o.: Domu Handlowego Nauki (DHN) przy Polskiej Akademii Nauk. Tam zajmowałem się szeroko rozumianą tematyką promocji i wdrożeń nowych rozwiązań technicznych. Rok 1989 to pierwsze „prawie wolne” wybory do Sejmu i Senatu RP, w czasie których zaproponowano mi poprowadzenie warszawskiego biura Komitetu Obywatelskiego „Solidarność” w dawnej „Niespodziance”, przy Placu Konstytucji. Po wyborach organizowałem w gmachu Sejmu sekretariat Obywatelskiego Klubu Parlamentarnego. W kwietniu 1990 r. padła propozycja ze strony ówczesnego Premiera RP, Tadeusza Mazowieckiego, abym powrócił do ówczesnego Polskiego Komitetu Normalizacji, Miar i Jakości (PKNMiJ) i spróbował wprowadzić konieczne zmiany w dziedzinach metrologii, normalizacji i jakości. Od 1990 do 1993 roku byłem Prezesem Komitetu. Po zniesieniu PKNMiJ oraz utworzeniu Głównego Urzędu Miar (a także Polskiego Komitetu

Normalizacyjnego oraz Polskiego Centrum Badań i Certyfikacji) od 1 stycznia 1994 r., na prośbę Premiera Waldemara Pawlaka, kierowałem dalej tym Urzędem. Trwało to następne 10 lat, czyli do marca 2003 roku. W chwili obecnej zostałem powołany do

tak będziemy starać się pracować. Wracając do sprawy wymiany taboru – jest to jedna z najtrudniejszych spraw, jakie mnie czekają. Trudne i skomplikowane procedury przetargowe oraz długi czas oczekiwania na ewentualne dostawy nowego taboru – około



Zarządu TW, w którym mam się zajmować sprawami technicznymi i eksploatacyjnymi. **„R”:** Chyba nie będzie to zbyt łatwy kawałek chleba. W znacznej części tabor do wymiany, „miasto” nie płaci zbyt ochoczo na usługi, a trzeba remontować torowiska, sieć. Sporo pracy, a na wszystko może zabraknąć pieniędzy.

„Krzysztof Mordziński”: Jest kilka ważnych zagadnień, którymi będę się zajmował w ciągu najbliższych miesięcy. Jednym z nich jest modernizacja i przygotowanie do wymiany taboru tramwajowego, a to wymaga dokładnej i sumiennej realizacji ustawy o zamówieniach publicznych. Trzeba jasno powiedzieć, że obecnie obowiązujące procedury w wielu przypadkach spowalniają tempo podejmowanych przedsięwzięć. Na jednym z ostatnich posiedzeń Zarządu była omawiana m.in. sprawa pilnego wypracowania takich metod działania, aby zamówienia publiczne dotyczące dostaw części zamiennych dla taboru oraz elementów stosowanych w układach torowych i sieciowych, przyspieszyć. Aby, o ile jest to możliwe, przewidywać pewne sytuacje, które mogą powstać i wpłynąć negatywnie na wyniki i efekty naszej pracy. **„R”:** Czasami trudno przewidzieć wszystkie takie sytuacje.

„Krzysztof Mordziński”: To fakt, że niektórych sytuacji nie da się przewidzieć, ale trzeba robić wszystko, żeby właściwe procedury uruchamiać jak najszybciej i próbować bez zbędnej zwłoki załatwiać to, co należy do TW i co zależy od TW. Mam nadzieję, że

dwóch lat od podpisania umowy. Jednak patrzę na rozwiązanie tej kwestii optymistycznie i wiem, że będziemy w TW podejmować wszelkie możliwe kroki, aby jak najszybciej – we współpracy z właściwymi organami miejskimi – poradzić sobie z tym problemem. Nie mamy już czasu, aby czekać dalej. Nie ma go też społeczeństwo Stolicy.

Trzeba wspomnieć jeszcze o grupie spraw związanych z konserwacją, modernizacją i budową układów torowych oraz energetyki sieciowej. Problemów i zagadnień jest dużo, a rozwiązanie wielu z nich jest uzależnione wprost od posiadanych środków finansowych. Sytuacja finansowa Spółki nie jest zła, ale konieczna jest pewna pomoc władz miasta. Miasto chce dzisiaj, aby Spółki zajmujące się transportem publicznym jeszcze sprawniej działały, ale jednocześnie nie ma zbyt dużych środków, aby zwiększać stawki za wykonywane usługi. Mam jednak nadzieję, że i w tej sprawie coś niedługo drgnie. Ten optymizm daje mi chociażby otrzymane ostatnio pismo z Biura Nadzoru Właścicielskiego Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy. Możemy w nim przeczytać, że w dziedzinie wymiany taboru TW powinny dokonać uzgodnień z ZTM i wypracować konsensus co do charakterystyki nowych tramwajów, przewidywanych cen zakupu oraz harmonogramu wymiany. Przy opracowaniu ostatecznych rezultatów wspólnych negocjacji ZTM będzie uwzględniał



Szkoda, że tylko raz w roku jest taki festyn

Teraz, w te pochmurne, deszczowe dni października warto spojrzeć na zdjęcia z przed miesiąca, a dokładniej z 13 września br. Wtedy to, w Łazach koło Łochowa na terenie ośrodka

znanych także Polakom ludowych pieśni. Oczywiście nie zabrakło tradycyjnego „Góralu, czy ci nie żal”, który na życzenie publiczności był kilkakrotnie grany. W przerwach występów,

górska kapela na życzenie przygrywała indywidualnie przy suto zastawionych stołach uczestników.

Sporo skocznej i tanecznej muzyki, która porwała niemal wszystkich do tańca, zaprezentowała kapela „Łochowanie” z Łochowa.

Zaprezentowane

TW oraz ZTM. Swoją obecnością zaszczylicili festyn: Dyrektor ZTM – Robert Czapla, Prezes MZA – Roman Podsiadły, Prezes TW – Krzysztof Karos, Członek Zarządu TW – Maciej Józwik, Prezesi SUS Włodzimierz Woźniak i Andrzej Stelmachowicz, Przewodniczący innych Związków Zawodowych działających w MZA i TW, kadra kierownicza obu spółek. Zaproszeni goście jak również uczestnicy festynu dziękowali organizatorom za profesjonalne i na wysokim poziomie zorganizowanie festynu. W rozmowach podkreślali również, że szkoda, iż tylko raz w roku odbywają się tak udane imprezy. Powinno być ich znacznie więcej, ale niestety, pochłaniają znaczne środki finansowe, a te nie zawsze są w dostatecznej ilości.

Ciepła, słoneczna pogoda, miła atmosfera zachęcały do pozostania jak najdłużej na terenie gościnnego ośrodka SUS w Łazach, lecz niestety wszystko, co dobre i miłe, szybko się kończy. Z nieukrywaniem smutkiem w oczach i niedosytem w późnych godzinach popołudniowych, pełni wrażeń, powrócili do Warszawy uczestnicy festynu, obiecując na pożegnanie organizatorom, że na pewno



kolonijnego SUS odbył się kolejny festyn ZZPKM – Pożegnanie lata.

Piękny, słoneczny dzień, choć na chwilę przypomniał uczestnikom festynu o niedawnych wakacjach, urlopach, czasie lenistwa i bez troski.

Pierwsi uczestnicy zjechali do Łaz tuż po godzinie 8 rano. Na terenie ośrodka czekały już na nich atrakcje sportowe, rekreacyjne, kulinarne, rozrywkowe. Na dzieci czekały: euro bangle, mechaniczny byk, walki sumo, pneumatyczne zjeżdżalnie i mnóstwo innych atrakcji. A kiedy dzieci wyszumiały się na karuzelach, zjeżdżalniach mogły wziąć udział w konkursach, zawodach organizowanych przez harcerzy z Hufca – Ursus. Dużym zainteresowaniem dzieci cieszyły się konkursy plastyczne, sprawnościowe w typowych harcerskich grach. Harcerze przez cały czas trwania festynu w specjalnie wybudowanym z leśnych żerdzi miasteczku zajmowali sporą grupę dzieci, dając tym samym ich rodzicom, czas na wytchnienie i rozmowy w gronie przyjaciół, znajomych, z którymi, na co dzień nie zawsze jest czas zobaczyć się.

Niemal każdy znalazł coś dla siebie. Dzieci mnóstwo atrakcji, dorośli miłą taneczną muzykę graną na przemian przez trzy kapela. Niewątpliwą atrakcją muzyczną był prosto ze słowackich Pienin zespół góralski, grający wiele

przeboje z lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych zachęcały do zabawy starszą część uczestników, przypominając im ich młode lata.

Dla nieco młodszych przygrywała do tańca i do słuchu kapela disco-polo z Łochowa.

Jednym słowem, wachlarz zaprezentowanych melodii zadowolił wszystkich, co zgodnie potwierdzali w rozmowach z organizatorami festynu.

A organizatorzy pośród wielu innych atrakcji zapewнили wszystkim dzieciom paczki ze słodyczami, a dla wszystkich uczestników poczęstunek z wybornego bigosu i pieczonej kielbaski. Organizatorzy zaprosili również do udziału w festynie dzieci z Domu Dziecka „Julin” w Kaliskach koło Łochowa, którym od kilku lat opiekuje się także przy innych okazjach, ZZPKM.

Sporo emocji dostarczyły zawody sportowe organizowane dla dzieci i dorosłych. Turniej

piłkarski zorganizowany z „czwórka piłkarskich” reprezentujących różne zakłady TW i MZA wygrała bezapelacyjne drużyna z zakładu R - 11 „Kleszczowa”.

Na festyn zaproszono również kadrę kierowniczą MZA i



Kapela słowackich górali

powrócą tu za rok na tak wspaniałą i pyszną zabawę.

Jednym słowem, organizatorzy i uczestnicy, ocenili festyn na „piątkę” z plusem.

Korzystając z okazji, za pośrednictwem gazety, organizatorzy festynu Zarząd ZZPKM serdecznie dziękują kierowcom, przewożącym uczestników za bezinteresowną, kosztem swego wolnego czasu pracę, koleżankom i kolegom z Komisji Socjalnej ZZPKM za przygotowanie paczek dla dzieci, nadzorowanie imprezy, a w szczególności Spółdzielni Usług Socjalnych, która udostępniła ośrodek w Łazach i przygotowała dla uczestników poczęstunek. Specjalne podziękowania dla harcerzy z Hufca – Ursus za organizację imprez dla dzieci uczestników i pracę porządkową po festynie. Podziękowania należą się również wszystkim pozostałym, którzy aktywnie i bezinteresownie uczestniczyli w organizacji imprezy, jak również w trakcie jej trwania i po zakończeniu.

A swoją drogą – spotkamy się już za niecały rok.



R-11 – zwycięzcy turnieju piłkarskiego



Już niedługo „Tramwaje Warszawskie”... – dok ze str. 1

milionów złotych. Powyższe programy związane są z rozwojem linii tramwajowych zgłoszonych przez nas. Dodatkowo zgłosiliśmy jeszcze modernizację 3 pętli tramwajowych. Dwie, wiążą się bezpośrednio z trasą Banacha – Gocławek. Szczególnie zależy nam na modernizacji pętli na Gocławku, by stworzyć z niej nowoczesną, wielofunkcyjną pętlę, na której można by było połączyć ruch tramwajowy z autobusowym. Z kolei modernizacja pętli na Banacha, w dużej mierze jest uzasadniona tym, że po realizacji modernizacji ulicy Grójeckiej, w rejonie Placu Narutowicza będzie ograniczona nasza pętla o jeden tor na rzecz poszerzenia jezdni.

Jest również w planach miasta wybudowanie w najbliższym okresie linii tramwajowej łączącej ulicę Puławską z Wilanowem wzdłuż ulicy Sobieskiego. To pozwoliłoby, w dalszych planach, na wybudowanie całkowitej obwodnicy zachodniej od Bemowa aż po Wilanów, której częścią byłby odcinek łączący pętlę Banacha z ulicą Puławską poprzez Pole Mokotowskie. np. tunelem czy linią naziemną. Są już takie koncepcje i trzeba dodać, że bardzo wysoko oceniane przez fachowców związanych z komunikacją miejską, którzy badali i analizowali problemy rozwoju komunikacji tramwajowej w W-wie. Jest również rozważana koncepcja wydłużenia linii tramwajowej od pętli na Żeraniu wzdłuż ulicy Modlińskiej do nowych osiedli na Tarchominie. Jednak jej wybudowanie, to są duże koszty. Problemem może być jej przebieg nad Kanałem Żerańskim. Jednak jest to wykonalne i trzeba brać pod uwagę również tę możliwość. W przyszłości planowane jest połączenie poprzez Most Północny – Tarchomin z ul. Marymoncką i węzłem Młociny a dalej metrem z Centrum W-wy. Dla mieszkańców Tarchomina dojazd do Centrum, na pewno skróciłby się o połowę, jak nie o więcej.

„Rozdroża”: To są plany na najbliższą przyszłość, która zapowiada się dość optymistycznie. Więcej kilometrów torowisk, to więcej tramwajów, szybkiej miejskiej komunikacji. Więcej tramwajów, to więcej pracy niemal dla każdego pracownika firmy. To przyszłość, a jak wygląda dzisiejsza rzeczywistość. Tabor jest już trochę wystużony, część trzeba wymienić na nowy. Czy będą w tym roku lub najbliższej rzeczywistości zakupy nowego taboru?

„Krzysztof Karos”: Jest to dzisiaj nasz największy problem, ponieważ posiadany przez nas tabor w blisko połowie jest już amortyzowany. Naliczana przez nas amortyzacja od wartości taboru, wyniesie w tym roku 23 miliony złotych. Jest to bardzo mała kwota, aby kupić nowe wagony, z tzw. najwyższej półki – te najnowocześniejsze.

Wystarczyłaby na zakup jedynie trzech wagonów, a mamy do wymiany 326 wagonów. Gdyby je zamienić na 30 metrowe, przegubowe, niskopodłogowe, wówczas moglibyśmy mówić o zakupie 160 wagonów.

„R”: Może lepiej kupić, te tańsze „Delfiny”?

„Krzysztof Karos”: „Delfiny” sprawdziły się w W-wie. My jako TW, jesteśmy z nich zadowoleni. Naszą opinię podzielają także pasażerowie. Posiadane środki nie pozwalają na tzw. „fajerwerki”, czyli duży zakup nowego taboru, który spełniałby wszystkie nasze oczekiwania. Trudno w tej chwili powiedzieć czy „miasto” wspomże Spółkę w zakupie nowego taboru, a bez tej pomocy niewiele zrobimy. Niestety, nie udało się nam przed przekształceniem w Spółkę dokonać zakupów, jak zrobiło to MZA. Głównie z powodu składania przez dostawców w przetargach nieważnych ofert. Wyglądało to, jakby dostawcy chcieli nas przeczekać. Odbiło się to niekorzystnie na obu stronach, a na nas najbardziej. W wyniku tego proces wymiany tramwajów został praktycznie wstrzymany na min. 3 lata. W chwili obecnej trwają w Spółce prace nad stworzeniem wieloletniego planu inwestycyjnego, na co najmniej 5 – 7 lat do 2010 roku. Ten plan musi uwzględniać kwestie finansowe i kwestie użytkowe zarówno dla pasażerów, jak i dla TW, naszych pracowników, motorowych. Jest to bardzo trudne zadanie. W tej chwili zaczynamy dyskusję z naszymi partnerami: z ZTM, Biurem Komunikacji, Biurem Inwestycji, Biurem Nadzoru, tak żeby można było opracować optymalny i realny plan. Jak będziemy mieli ustalone, jakie tramwaje mamy kupić, będzie można zacząć realizować plan. Niekorzystne jest, że na tramwaj niskopodłogowy trzeba czekać od 20 do 24 miesięcy od dnia podpisania umowy. Zdajemy sobie sprawę, że bez zasilenia zewnętrznego, w tym ewentualnie z Unii Europejskiej, realizacja pożądaných wielkości dostaw będzie niemożliwa.

Na szczęście wzrasta we władzach miasta świadomość, iż TW są niedoinwestowane i brakuje pieniędzy na odtworzenie taboru. My swoją drogą deklarujemy, że będziemy wspólnie z miastem rozwijać sieć tramwajową.

„R”: Sporo emocji wśród motorowych i pracowników TW wzbudziły na mieście tramwaje „solówki”, że nie spełniają swego zadania, a czasami wręcz, są utrudnieniem.

„Krzysztof Karos”: Ja „Solówki” traktowałbym na razie na zasadzie eksperymentu, pewnej ciekawostki. Sam jak widzę na ulicy taki pojedynczy tramwaj, to mam mieszane uczucia. Jednak była to między innymi decyzja ZTM-u, by taki

eksperyment przeprowadzić. Pracownicy mogą się niczego nie obawiać tak ze względów technicznych jak i innych. Na razie obserwujemy i nie mamy negatywnych sygnałów. Umówiliśmy się z ZTM-em, że skupiamy się w naszych ocenach na sprawach eksploatacji tramwaju, czy są problemy organizacyjne, techniczne, bezpieczeństwa motorniczych itp. Natomiast ZTM chce się skupić na odbiorze przez pasażerów „solówek”. Czy jest to trafna decyzja czy nie itd.

„R”: Jak długo będzie trwał ten eksperyment?

„Krzysztof Karos”: Do końca tego roku. Czy i kiedy i w jakim zakresie będą podejmowane próby, decyzje ZTM-u o większej ilości wagonów pojedynczych, trudno mi w tej chwili powiedzieć. Z naszego punktu widzenia nie jest to najlepsze rozwiązanie. Jeżeli poprawi to częstotliwość kursowania a my zyskamy dodatkowe wzkm, to wówczas jesteśmy, za, ale na razie trudno coś powiedzieć. Na razie obserwujemy i wyciągamy stosowne wnioski. Dla nas jest najważniejsze, abyśmy nie tracili rynku a stale go powiększali ilością usług i wzkm. Jak na razie jesteśmy ewenementem w skali kraju, ale także i w Europie, że w ciągu ostatnich 10 lat notowaliśmy stały, systematyczny wzrost zadań przewozowych. Dziesięć lat temu mieliśmy niecałe 40 milionów wzkm. Dziś mamy 48,6 miliona wzkm. Liczymy, iż te zadania nie będą się zmniejszały, że może już mija zagrożenie zmniejszaniem zadań, że być może uda się nam wejść na dzienny poziom ponad 710 pociągów. Dodatkowo trzeba sobie zdawać sprawę, że warszawskie standardy komunikacyjne 6,6 osoby na m2, daleko są od europejskich, gdzie normy zakładają max 4 osoby na m2. Musimy dążyć do europejskich standardów, wówczas wzrośnie szansa na przyciągnięcie ludzi do komunikacji miejskiej i zrezygnowania przez nich z własnych pojazdów.

„R”: TW jeszcze nie przedstawiły planu finansowego. Kiedy będziemy mogli go poznać?

„Krzysztof Karos”: Nie mamy jeszcze zatwierdzonego planu finansowego na 2003 r. Myślę, że jak będzie zatwierdzony i przyjęty przez władze miasta ten wieloletni plan inwestycyjny, to później będzie można szybciej opracowywać bieżące plany roczne. Bieżący plan jest praktycznie przyjęty przez Zarząd i złożony do władz miasta. Myślę, że na początku października zostanie przyjęty przez wszystkie strony. Wówczas będziemy mogli porozmawiać o jego szczegółach i wyjaśnić wszelkie wątpliwości, które ewentualnie może mieć załoga.

dok.str. 6



dok. ze str. 3

oczywisty fakt rzutowania cen zakupu taboru na wysokość stawki za wżkm, którą strony uzgodnią w zakupie usług świadczonych przez TW. TW opracują następnie wariant lub warianty wieloletniego planu gospodarczego, zawierające planowane inwestycje ze wskazaniem źródeł ich finansowania (stawka za wżkm, źródła własne i obce). Końcowa wersja planu gospodarczego będzie poddana procedurze zatwierdzenia przez m.st. Warszawę, a zatwierdzony plan będzie stanowił podstawę uruchomienia niezbędnych procedur wykonawczych.

Taki zapis daje szansę na realizację nowych planów inwestycyjnych.

„R”: Czyli jednym słowem sporo pracy, a od czego chce Pan zacząć?

„Krzysztof Mordziński”: W pierwszej kolejności muszę dobrze poznać podległy mi pion w TW, w tym problemy, z którymi borykają się jednostki i komórki organizacyjne. Żadnych spraw związanych z ważnymi dla TW zagadnieniami nie będę odkładał na później.

W chwili obecnej można zauważyć wstępne oferty od producentów taboru tramwajowego, z pewnymi nowymi możliwościami finansowania. W niektórych przypadkach pozwalają one na nie wydatkowanie od razu pełnej kwoty, przeznaczonej na zakup wagonów. Mamy również propozycję dotyczącą próbnych jazd po Warszawie tramwajów niskopodłogowych, którą jedna z firm chce realizować jeszcze na jesieni tego roku. Inne firmy chcą jeszcze w tym roku zaangażować się mocniej w działania marketingowe i sondażowe.

„R”: Czy może Pan zdradzić, jakie to firmy?

„Krzysztof Mordziński”: Znani producenci wagonów tramwajowych, a więc Bombardier, Siemens i Alstom oraz nowi: Stadler. Ta ostatnia – szwajcarska – firma chce wejść na polski rynek i niedługo będziemy gościli jej oficjalną delegację. Firma pragnie rozmawiać z władzami Warszawy, a także z TW, co być może zaowocuje w przyszłości korzyściami – przede wszystkim dla mieszkańców Warszawy.

„R”: Czyli jednym słowem czeka Pana sporo pracy, ale widzi Pan jednocześnie w niej sporo optymizmu i realną, stabilną przyszłość dla TW.

„Krzysztof Mordziński”: Mam taką nadzieję i myślę, że za kilka miesięcy, gdy umówimy się na kolejną rozmowę, będę mógł pochwalić się jakimiś sukcesami. Nie osiągnie się ich inaczej, niż w ścisłym współdziałaniu Zarządu z pracownikami firmy – począwszy od kadry kierowniczej, aż

po pracowników na wszystkich stanowiskach robotniczych. Z dotychczasowych moich obserwacji wynika, że z tą załogą można zrobić wiele dobrego.

„R”: A zatem życzymy Panu w imieniu naszych czytelników sukcesów zawodowych i mamy nadzieję, że niedługo spotkamy się ponownie i porozmawiamy na inne tematy.

Not. Wiwo
W-wa 1.10.2003 r.

Do Redakcji wpłynął list...

Staramy się być gazetą wiarygodną, polegającą na sprawdzonych informacjach. Niestety, nie zawsze się nam do końca udaje. Czasami wkradają się pewne nieścisłości i niedomówienia. Dlatego cenimy sobie wszelkie uwagi krytyczne i sprostowania, które zawsze po stwierdzeniu faktów zamieszczamy. Czasami, niektóre uwagi i sprostowania nie są zbyt przekonujące, ale naszym obowiązkiem jest ich zamieszczenie bez komentarzy, co czynimy poniżej. Komentarze w tym przypadku pozostają jedynie po stronie czytelników.

Do Redakcji wpłynął list z prośbą o zamieszczenie. Poniżej treść listu.

Warszawa 18.09.03

Redakcja Gazety ZZPKM „Rozdroża” W numerze 7 gazety „Rozdroża” z sierpnia 2003 roku, został zamieszczony artykuł, w którym pracownik Oddziału „Redutowa” Włodzimierz Kaźmierski miał kilka uwag i spostrzeżeń odnośnie kosztów pogotowia technicznego oraz organizacji pracy Tatry.

Pracownicy Działu Transportu mieszczącego się przy Słowackiego 45a są zainteresowani na podstawie, jakich danych Pan Kaźmierski oznajmił wszystkim pracownikom MZA i TW, że koszt jednej godziny Tatry wynosi 700 zł.

Faktyczny koszt za usługę kształtuje się na poziomie 125 za godzinę. W artykule został on zawyżony „jedynie” o 560 %.

Nieprawdą jest, też stwierdzenie, że w przypadku awarii autobusu, na pogotowie techniczne – Tatrę, trzeba oczekiwać od 4 do 5 godzin.

W związku z powyższym przeanalizowano dokumenty źródłowe, przeprowadzono rozmowy z kierowcami i dyspozytorami Działu Transportu, oraz sprawdzono uzyskane informacje u naszego głównego dysponenta, czyli w Dziale Nadzoru Ruchu, który nie otrzymywał żadnych skarg od pracowników TW lub MZA i nie stwierdził tak rażąco długich okresów oczekiwania na holowanie.

W przyszłości zanim artykuł zostanie wydrukowany, proponujemy pracownikom redakcji sprawdzić informacje podawane przez rozmówców, gdyż mogą one podważać prawdziwość pozostałej części gazety. Prosimy o sprostowanie nieprawdziwych informacji w najbliższym numerze „Rozdroży”, ponieważ są one bardzo krzywdzące dla osób obsługujących Tatry i całego Działu Transportu.

Podpisano

**Szef Utrzymania Taboru
Zbigniew Adamski**

Już niedługo „Tramwaje Warszawskie”... – dok ze str. 5

„R”: W ostatnim numerze „Rozdroży” zaproponowaliśmy, aby TW podjęły dodatkową działalność, poza przewozową. Myślę tutaj o wagonie restauracyjnym. Jakże są zapatrywania Zarządu TW na naszą propozycję?

„Krzysztof Karos” Omawiając na jednym z posiedzeń Rady i Zarządu działania w zakresie marketingowym a dokładniej w zakresie poprawy wizerunku firmy rozważaliśmy również kwestię uruchomienia tzw. linii clubingowej w czasie weekendów. Wówczas nie zostały jakieś wiążące kwestie ustalone. Mam nadzieję, że do tego tematu powrócimy i ponownie rozważymy. Liczę na pomoc

Redakcji „Rozdroży” w tej sprawie, że doprowadzimy do spotkania i dyskusji. Uważam, że jest to temat, który może przynieść dodatkowe pieniądze, a zarabiać trzeba na wszystkim. Myślę, że trzeba jak najszybciej wyzwoić wśród pracowników świadomość, że muszą szukać wspólnie z nami nowych możliwości zarobienia pieniędzy nie tylko dla siebie, ale i dla firmy. Więcej pieniędzy w firmie to jej rozwój, dodatkowe zatrudnienie, a nie widmo kolejnych zwolnień. Chciałbym, aby wśród załogi powstał swego rodzaju „głód na poszukiwanie nowych form zarabiania pieniędzy”. Pierwsze symptomy już są, ale jeszcze nieśmiało i sporadycznie.

Chciałbym podkreślić, że wszelkie inicjatywy pracowników, organizacji związkowych są zawsze bardzo mile widziane przez Zarząd TW i Radę Nadzorczą TW. Każda z nich będzie przedyskutowana i skierowana do realizacji, jeśli przyniesie konkretne wymierne efekty ekonomiczne, gospodarcze. Myślę, że jak podejmiemy szeroki dialog na temat rozwoju firmy, możliwości dodatkowego zarabiania pieniędzy, także z działalności poza podstawowej, przewozów, to uda się nam wspólnie rozwiązać wiele obecnych i przyszłych problemów. Liczę na załogę TW.

Not. Wiwo
W-wa 01.10.2003 r.



Obradował Zarząd ZZPKM

W dniu 19.09.2003 roku w siedzibie Spółdzielni Usług Socjalnych (SUS) przy Wale Miedzeszyńskim 391 po raz pierwszy po wakacjach spotkał się na roboczym posiedzeniu Zarząd ZZPKM.

Na wstępie, przed rozpoczęciem obrad Przewodniczący ZZPKM Waldemar Dominicki serdecznie podziękował członkom Zarządu za aktywne i bezinteresowne uczestnictwo w pracach Komisji Wyborczej, jak i samych wyborach do Rady Nadzorczej w Tramwajach Warszawskich. Jednocześnie poprosił o przekazanie podziękowań dla pozostałych członków komisji, którzy nie mogli być, ze względu na obowiązki służbowe, w dniu 19 września w siedzibie SUS. W swym wystąpieniu Przewodniczący ZZPKM podziękował również wszystkim związkowcom za aktywne uczestnictwo w wyborach i tym samym podkreślenie siły Związku i jego roli, jaką zajmuje w firmie Tramwaje Warszawskie. W zakończeniu swego wystąpienia poprosił zebranych, a za ich pośrednictwem pozostałych członków Związku, o równie aktywne uczestnictwo w wyborach do Rady Nadzorczej w MZA.

W porządku obrad w punkcie pierwszym podsumowano festyn ZZPKM w Łazach w dniu 13 września br. Stwierdzono, że festyn został zorganizowany na bardzo dobrym poziomie, a jego uczestnicy po raz kolejny mogli miło spędzić jeden z ostatnich ciepłych i słonecznych dni lata. Świadczą o

tym opinie uczestników, którzy stwierdzili, że ostatni festyn był ciekawszy od poprzedniego z większą ilością atrakcji, które mogły zadowolić nawet najbardziej wybrednych. Prezes w imieniu Zarządu jak również pozostałych członków Związku serdecznie podziękował Prezesom SUS za udostępnienie terenu, jak również zorganizowanie poczęstunku dla uczestników festynu. Prosił również o przesłanie podziękowań kierowcom, którzy w tym dniu, kosztem swego wolnego czasu i bezinteresownie obsługiwali autobusy dowożące uczestników festynu z Warszawy do Łaz i z powrotem.

Jednym z kolejnych punktów posiedzenia było podsumowanie wyborów do Rady Nadzorczej w TW.

Jak zapewne wszyscy wiedzą do Rady Nadzorczej wszedł zdecydowaną większością oddanych, ważnych głosów, członek ZZPKM Krzysztof Tomaszewski. Zarząd zapoznał się z informacją o przebiegu wyborów, ilością oddanych głosów w poszczególnych zakładach TW. Wybory przebiegły w spokojnej i wyważonej atmosferze. Nie stwierdzono żadnych naruszeń regulaminu wyborów, jak również żadnych protestów unieważniających prawidłowość przeprowadzonych głosowań. W zakończeniu omawiania punktu wystąpił z podziękowaniami za oddane głosy i poparcie Krzysztof Tomaszewski. W

swym krótkim wystąpieniu stwierdził, że postara się nie zawieść udzielonego mu zaufania i włoży jak najwięcej wysiłku w prace Rady, aby pilnować interesów Związku i jego członków w firmie TW. Jednocześnie życzył koledze Januszowi Sakowskiemu, kandydatowi z ramienia ZZPKM do Rady Nadzorczej w MZA, równie dużego poparcia w wyborach i podobnej wygranej.

W jednym z ostatnich punktów posiedzenia Zarządu, omówiono bieżącą działalność SUS. W-ce Prezes SUS Andrzej Stelmachowicz poinformował o letniej akcji i jej wynikach, stwierdzając, że tegoroczne lato pod względem wykorzystania bazy należało do udanych, mając jednocześnie nadzieję, że w okresie jesiennym i zimowym nie zabraknie chętnych do korzystania z wczasów w ośrodkach SUS. Jednocześnie poinformował zebranych, a za ich pośrednictwem prosił o przekazanie, iż od dnia 23.09.2003 roku można odbierać w siedzibie SUS karty stałego klienta upoważniające do korzystnych zniżek przy wykupie kolejnych usług i wczasów w ośrodkach SUS. O kartę mogą ubiegać się wszyscy, którzy w tym roku skorzystali z wczasów w ośrodkach SUS.

Kolejne posiedzenie Zarządu zaplanowano w drugiej połowie października.

Not.wiwo
19.09.03 r.

List otwarty Edmunda Milewskiego do Zenona Kopyścińskiego-przewodniczącego Z.Z Niezależnego Związku Zawodowego Kierowców przy M.Z.A w Warszawie.

Szanowny Kolego z uwagą Przeczytałem Twój wywiad prasowy stanowiący jak miemam wstęp do ubiegania się o jedno z miejsc w Radzie Nadzorczej naszej firmy, a że skierowałeś go do członków i sympatyków w.w. związku, więc i do mnie. Chociaż nie jestem jego członkiem, to jednak sam fakt, że współtworzyłem go z kolegami, kiedy Ty jego obecny przewodniczący nie miałeś o tym pojęcia, stawia mnie w rzędzie gorących jego sympatyków, którzy z uwagą śledzą tok działalności związkowej.

Teraz korzystając z uprzejmości kolegów z innych Związków działających w MZA, podobnie jak Ty odpowiem co sądzę na temat twojej kandydatury na łamach prasy związkowej.

Na wstępie postawię krótkie, precyzyjne stwierdzenie: **Byłoby wielką krzywdą dla nas szeregowych pracowników M.Z.A gdybyś jakimś cudem został wybrany do Rady Nadzorczej naszej firmy!**

A teraz dla pełniejszej jasności tego stwierdzenia postaram się go pokrótce uzasadnić, aby było to zrozumiałe dla nieorientowanych w temacie.

Zenku, kiedy rozpoczynaliśmy z kolegami

działalność związkową sam zaproponowałem Twą kandydaturę na przewodniczącego N.Z.Z.K. widząc w Twojej osobie człowieka mogącego zrobić dużo dobrego dla współpracowników. Czy pamiętasz jakie stawialiśmy sobie wtedy cele? Były szlachetną ideologią zmierzającą do poprawy warunków pracy, jej bezpieczeństwa i poszanowania pracownika (w tym wypadku kierowcy) za jego trud włożony w wykonywaną pracę.

Ze wzruszeniem jeszcze dziś wspominam drobne postępy i osiągnięcia w działalności związkowej- nasze wspólne robotnicze sukcesy, kiedy cały zarząd zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami koncentrował się na ludzkich sprawach dotyczących warunków pracy na naszym podwórku zawodowym.

Ale cóż w życiu jak w piosence „nic nie może wiecznie trwać” i my jako grupa stanowiąca monolit zaczęliśmy szwankować. Jaka była przyczyna tego, że po około 1,5 do 2 lat zaczęło w „naszych trybach” coraz mocniej zgrzytać? Dla mnie odpowiedź jest oczywista – **ODERWAŁ SIĘ OD LUDZI.**

Zacząłeś traktować związek jak swój

prywatny folwark. Sam decydowałeś o tym co słuszne, a co nie warte pietruszki. Ze smutkiem zacząłem dochodzić do przekonania, że zamiast wspólnego dobra zaczęłeś szukać własnych korzyści (premie, organizacja wypoczynku dla pracowników). Czy pamiętasz nasze rozmowy, w których próbowałem przekonać Cię, że tak postępować się nie godzi, bo ludzie odbierają to jako wstrętne i obrzydliwe. Do dziś zastanawiam się jak można było być obojętnym na tego typu uwagi. Obojętnym tak do końca to Ty nie byłeś, bo przecież zacząłeś wyraźnie dystansować się ode mnie jako niewygodnego- za dobrze poinformowanego współpracownika. Zacząłeś niszczyć imiennie na mnie wystawiane zaproszenia, nie informując mnie o tym sam jeżdżąc do dyrekcji, choć oficjalnie zarząd związku to właśnie mnie delegował do tej pracy (dotyczy prac Zakładowej Komisji Socjalnej M.Z.A. na Senatorskiej).

Potem doszedłeś do wniosku, że związkowa komisja integracji źle się sprawuje i sam postanowiłeś ją zastąpić z zespołem przez siebie dobranym,

dok.str. 8



List otwarty – cd...

choć poprzedniej praworządnie wybranej przez Krajowy Zjazd Delegatów nikt nie rozwiązał.

A dalej patrząc nastąpiły posunięcia, które miały na celu stworzenie „nimbu” o nie zastąpieniu Ciebie w niczym przez kogokolwiek. Wszelkiego rodzaju szkolenia, które się odbywały dla potrzeb związku do czasu mojej obecności dotyczyły tylko Ciebie, no może nie tylko Ciebie, bo czasami forsowałeś pogląd, że na koszt związku należy szkolić ludzi z poza związku, którym z kolei związek płacił za świadczone usługi (czy to nie jest paradoksalne zjawisko?).

Czas upływał i przynosił nowe zaskakujące efekty. Bo oto związek się rozwijał, przybierał funkcji absorbujących siły i czas i należało doprowadzić do restrukturyzacji struktur związkowych, ale Ty na samą myśl o podzieleniu się „władzą” w związku dostawałeś wstrząsu termicznego. Do czego to doprowadziło? Ponownie mógłbym to ująć krótko: „Kto robi wszystko i wszędzie, ten nie robi nic”. Zenku żebyś mógł zrozumieć dlaczego zbierasz dziś tyle krytycznych uwag najlepiej byłoby abyś usiadł i przejrzał dokumentację z okresu pierwszych 2 lat działalności Związku, koncentrując swą uwagę na tym, czym się wtedy zajmowałeś oraz zestawiał ją z działalnością z ostatniego roku.

Tam była troska o dobro pracownika, dziś jest troska o jak najlepsze miejsce dla Ciebie! Pomyśl dobrze, czy jesteś w stanie przypomnieć sobie kiedy ostatni raz byłeś z nami w dyspozytorni? Kiedy jak jeden z nas przywitałeś się z kolegami? My tego nie pamiętamy. Przychodząc do pracy wchodzisz od dawna boczną furtką bojąc się spotkać kogoś z nas, by nie słyszeć tego co załoga sądzi dziś o Tobie, a szkoda może być uwzględnić gorzkie rozczarowanych ludzi. **Tvoja postawa dowodzi, że po prostu o nas zapomniałeś.**

Masz teraz nowe towarzystwo. Otoczyłeś się

ludźmi, którzy Ci schlebiają dopatrując się swojej szansy, wychodząc z założenia „że” przy Zenkowej fortunie może i nam coś skapnie”.

A teraz nawiążę do obecnej sytuacji w naszej firmie. Wszyscy wiemy, że sytuacja wymaga dużych zmian w związku z przekształceniami. Tworzy się nowe funkcje i powstają nowe stanowiska. A jak to wpłynęło na Ciebie? Z Twojego wstąpienia wynika, że chęć bycia „kimś” odebrała Ci zdrowy rozsądek. Ponieważ dostrzegłeś, że jest do zdobycia nowa „**posadka marzenie**”. Z tego powodu zaczynasz się mizdrzyć do pracowników, dla których dotychczas nie miałeś czasu. (**Sprawa Jurka jest tu kompromitującym Cię jako działacza przykładem**). Zacząłeś przebiegając nożkami i zacierać ręczki z podniecenia, że oto jest nowy kasek do polknięcia, ale uważaj stary druhu abyś się nie zakrzusił, bo co za dużo to nie zdrowo. A Ty zdaje się straciłeś zdrowy rozsądek. Zawierasz układy i porozumienia z tymi, których do niedawna obrzucałeś błotem- czy to godne człowieka? Jeżeli uważasz, że jest dziś o co walczyć, bo jest do zdobycia fotel w Radzie Nadzorczej, to chyba ten cel przystoił Ci rzeczywisty obraz z Twojego otoczenia, a ten wcale nie jest tak pozytywny dla Ciebie. Wiedz, że liczne grono popierających Cię kolegów zamieniłeś na wąskie grono łaszących się pochlebców. W udzielonym wywiadzie napisano, że masz żonę i dzieci. Ale czy żona ma męża w Twojej osobie? **Przemyśl to wszystko dokładnie, otrząśnij się i wróć do nas, bo takiego jak dziś Cię nie akceptujemy i popierać nie będziemy.**

Zdaję sobie sprawę, że z treści tego listu jak i z formy jego przedstawienia nie będziesz zadowolony, ale przecież znasz mnie tyle lat i wiesz, że dla mnie nie ma odcieni szarości- białe jest białe, a czarne jest czarne.

Dotychczas próbowałem różnych form skorygowania Twojego postępowania: od

indywidualnych rozmów poprzez otwarte apele podczas oficjalnych narad. Wobec braku jakichkolwiek reakcji z Twojej strony zrezygnowałem z kolejnych funkcji, aby Ci wykazać, że naprawdę nie akceptuję twojej postawy, a trochę tego było bo przecież byłem zastępcą zarządu zakładowego, zastępcą zarządu krajowego i członkiem zarządu głównego. Jak sam stwierdziłeś „Mega- Centrali-Forum Związków Zawodowych”, którą to funkcję bardzo skwapliwie objąłeś, kiedy trafiła się tylko możliwość – tylko w jaki sposób? Ja mając Ciebie za kontrkandydata w tajnych wyborach wygrałem w demokratycznej rywalizacji, a Ty samozwańczo zadeklarowałeś, że tam będziesz do końca kadencji, co spotkało się z milczącą aprobatą ogółu. Tak na dobrą sprawę przy Twojej silnej osobowości mało kto potrafi Ci się otwarcie przeciwstawić.

A teraz jeszcze raz w telegraficznym skrócie pragnę podać do przemyślenia wyborcom jedno pytanie: Jak jedna osoba może **należycie** pracować pełniąc funkcje w:

- a) Zarząd Zakładowy Zw. Zaw.
- b) Zarząd Krajowy Zw. Zaw.
- c) woj. Struktura Forum Zw. Zaw.
- d) Zarząd Gł. Forum Zw. Zaw.
- e) Sejmowa komisja
- f) Rada Nadzorcza

Niech odpowiedź na postawione pytanie będzie reakcją na kandydaturę Kolegi Zenona Kopyścińskiego do Rady Nadzorczej naszej firmy.

Ja na tę kandydaturę odpowiadam po trzykroć NIE!

Edmund Milewski
Kierowca Nr 456 z R-13

Ps.

Zenku gdybyś uznał ten list za nie zgodny ze stanem faktycznym jestem do Twojej dyspozycji, najlepiej w formie publicznej debaty podczas kampanii przedwyborczej.

Uzupełniona Rada Nadzorcza w TW

W dniach 9 i 10 września br. odbyły się wybory uzupełniające do Rady Nadzorczej w TW. W wyborach wybierano przedstawicieli załogi. W sumie wystartowało 6 kandydatów reprezentujących różne zakłady i Związki Zawodowe działające na terenie TW. Największe poparcie i ilość głosów otrzymał członek ZZPKM Krzysztof Tomaszewski. Drugie miejsce zajął członek NSZZ Solidarność Andrzej Grabarski. Pozostali kandydaci otrzymali mniejszą ilość głosów. Zgodnie z regulaminem wyborów do Rady Nadzorczej mogą wejść 2 osoby, które otrzymały największą ilość głosów. W tym momencie do Rady weszli Krzysztof Tomaszewski i Andrzej Grabarski, którzy będą reprezentowali załogę zatrudnioną w TW. Należy mieć nadzieję, że będą godnie

reprezentowali swych wyborców, jak również pozostałych członków załogi. Swoją pracą w Radzie Nadzorczej na pewno przyczynią się do skutecznego dbania o interesy zatrudnionych, a przede wszystkim by nie zabrakło dla nich pracy, godnego poszanowania pracownika i jego potrzeb w miejscu pracy i poza nią.

Za pośrednictwem naszej gazety obaj, świeżo wybrani członkowie Rady Nadzorczej serdecznie dziękują wszystkim za uczestnictwo w wyborach i udzielone poparcie, zaufanie, którego postarają się na pewno nie zawieść.

W najbliższym numerze będziemy starali się przekazać najważniejsze informacje o zakresie prowadzonych prac i podejmowanych uchwał przez Radę Nadzorczą.

Podziękowanie

Dla Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Warszawie ul. Siedmiogrodzka 20, 01 – 232 Warszawa Dyrektor Domu Dziecka „Julin” w Kaliskach, wychowawcy i wychowankowie, serdecznie dziękują za pomoc w funkcjonowaniu naszego domu, za zaproszenie nas na festyn do Łaz, zorganizowanie wspaniałej zabawy oraz za przekazanie paczek ze słodyczami dla naszych wychowanków. Jesteśmy wdzięczni za okazane serce. W dowód wdzięczności dedykujemy cytat: „człowiek jest wielki nie przez to, co posiada, lecz przez to, czym dzieli się z innymi...” Zapraszamy do Julina
Podpisano

Dyrektor Domu Dziecka „Julin”
w Kaliskach
Agata Kuczyńska



Chcąc być konkurencyjnymi na rynku, musimy się stale modernizować.

– Rozmowa z Tadeuszem Kajtaniakiem - Kierownikiem Zakładu Naprawy Tramwajów (T-3)

Zakład Naprawy Tramwajów jest jednym z najstarszych zakładów Tramwajów Warszawskich. Niektóre źródła podają nawet, że w tym roku powinien obchodzić swoje stulecie. Mimo swojego zacnego wieku, który można jeszcze dostrzec na elewacji frontowej najstarszej hali, zakład tętni pracą przy remontach tramwajów, produkcji i regeneracji części i zespołów na remontowany tabor i dla Zakładów Eksploatacyjnych.

Zakład stale się modernizuje, aby sprostać coraz bardziej wymagającym remontom taboru, który mimo ogromnej ilości elektroniki, nowoczesnej elektrotechniki, wymaga większej precyzji oraz fachowości. Dzisiaj wyzwaniem dla kierownictwa i załogi jest przygotowanie zakładu do przyszłych, niedalekich już remontów wagonów niskopodłogowych.

„Rozdroża”: Proszę przybliżyć naszym czytelnikom zakładane plany modernizacyjne zakładu T-3.

„Tadeusz Kajtaniak”: Generalnie plany modernizacyjne są podzielone jakby na dwa tematy. Jeden z nich to przystosowanie zakładu do przeprowadzania remontów wagonów nowej generacji. Stworzenie warunków do wjazdów, przejazdów technologicznych, zabezpieczenie odpowiedniego oprzyrządowania mechanicznego, elektrycznego i elektronicznego. W chwili obecnej są zakończone prace przygotowawcze do ogłoszenia przetargu na wykonanie odpowiedniej dokumentacji technicznej i budowlanej. Myślę, że uda się jeszcze w tym roku stworzyć taką dokumentację, ale jak zawsze wszystko jest uzależnione od funduszy.

Drugim tematem równie istotnym, jest zmodernizowanie lakierni, która w obecnym kształcie była projektowana i wykonana w latach pięćdziesiątych. Wówczas, była super nowoczesną do ówczesnego taboru. Dzisiaj jest inny tabor i inne wymagania, lakiernia nie spełnia wszystkich naszych oczekiwań.

W chwili obecnej mamy już pełną dokumentację na tradycyjną lakiernię natryskową i proszkową. Myślę, że pierwsze prace zaczniemy jeszcze w tym roku, ale podobnie jak w pierwszym temacie, jest to uzależnione od funduszy. W pierwszym etapie modernizacji lakierni chcielibyśmy zakupić niezbędne oprzyrządowanie i urządzenia, a w następnym zamontować je w istniejącej kubaturze hali. W tym przypadku nie przewidujemy istotnych, utrudniających codzienną pracę, dużych robót budowlanych.

Nowa lakiernia powinna znacząco poprawić

jakość prac lakierniczych, a przede wszystkim stworzyć lepsze warunki pracy dla lakierników i pośrednio dla ludzi pracujących w innej części hali.

„R”: Jednym słowem zakład będzie się rozwijał i dostosowywał do coraz bardziej wymagającego rynku.



„Tadeusz Kajtaniak”: Chcąc utrzymać się na rynku, sprostać jego coraz większym wymaganiom, musimy stale myśleć o modernizacji zaplecza. Stale je unowocześniać a przez to zmniejszać koszty własne. Według analiz i obserwacji możemy nasz zakład modernizować w istniejącej kubaturze,

możemy przystosowywać go do techniki XXI wieku i stale poprawiać warunki pracy załogi. Myślę, że podobny jak ja punkt widzenia ma również pozostałe kierownictwo i załoga.

Zakład Naprawy Tramwajów T-3 jest jednym z ważnych ogniw w funkcjonowaniu całej firmy TW. Musimy sobie z tego zdawać stale sprawę, że nowoczesność naszego zakładu ma pośrednio wpływ na nowoczesność całej firmy, która przecież musi sprostać najbardziej wymagającym zamówieniom przewozowym naszych klientów - czyli warszawiaków.

„R”: Czasami pojawiają się głosy, że zakłady transportu publicznego powinny ograniczać własne remonty na rzecz wydania ich „na zewnątrz”. Podobno jest to bardziej ekonomiczne, bo odpadają niektóre stałe elementy obciążające koszty roboczogodziny.

„Tadeusz Kajtaniak”: Ekonomia rządzi się

pewnymi prawami. Jednym z nich jest tzw. rachunek ekonomiczny. Wielokrotnie analizowaliśmy nasze koszty remontów z innymi podobnymi zakładami w Polsce. Robimy to stale i systematycznie, w chwili obecnej mogę powiedzieć, że jesteśmy najtańsi. Po przeprowadzeniu modernizacji,

o których wspominałem wcześniej, nasze koszty powinny ulec zmniejszeniu i tym samym staniemy się jeszcze bardziej konkurencyjnymi na rynku, a to z kolei może zapoczątkować większą ilość zamówień z zewnątrz.

Myślę, że chcąc utrzymać, jako TW rynek warszawski powinniśmy mieć większe pole manewru ekonomicznego i technicznego, a na takie manewry pozwala własne, dobrze wyposażone zaplecze techniczno-remontowe.

„R”: Zakład remontowy, to urządzenia, technika, technologia, ale za tym wszystkim kryją się ludzie tworzący załogę. Jaka ona jest Pana zdaniem?

„Tadeusz Kajtaniak”: Faktem jest, że przez wiele lat udało się nam stworzyć bardzo dobrą załogę z wysokimi kwalifikacjami i dużym osobistym zaangażowaniem w swą codzienną pracę. Wielu z pracowników wykazuje się dużą innowacyjnością, pomysłami na usprawnienie pracy i tym samym obniżenie w końcowym efekcie kosztów.

Myślę, że rozumiemy się nawzajem w codziennej pracy. Wszyscy znają swoje zadania i starają się wypełniać je jak najlepiej. To z kolei stwarza dobrą atmosferę



Chcąc być konkurencyjnymi...– dok. ze str. 9

w zakładzie, która niejednokrotnie jest potrzebna do rozwiązywania trudnych sytuacji, czy to na polu technicznym czy międzyludzkim. Muszę podkreślić, że nie mała w tym jest zasługa Związków Zawodowych, które czują się współodpowiedzialne za teraźniejszość i przyszłość zakładu.

„R”: Coraz nowocześniejszy zakład, zgrana, wypróbowana załoga. Czyli przyszłość dla załogi rysuje się w miarę stabilnie.

„Tadeusz Kajtaniak”: Trudno powiedzieć jak będzie to wyglądało w dalszej perspektywie. Jeżeli przyszłoroczne zadania będą na obecnym poziomie, to na pewno nie będzie źle. Myślę, że zadania będą podobne, jednak na razie trudno powiedzieć coś w większych szczegółach. Szukujemy się również do nowych zadań, a jeśli będzie ich przybywać, to na pewno pracy nie powinno zabraknąć.

„R”: Myślę, że nie bez znaczenia dla istnienia zakładu jest to, że buduje się w Polsce, niemal w pełni, polskie tramwaje. Oparte o polską myśl techniczną, konstrukcyjną, wykonawczą. Dzięki temu łatwiej je remontować, a i sam koszt remontu jest znacznie mniejszy.

„Tadeusz Kajtaniak”: To fakt. Myślę, że powinniśmy popierać i promować polskie produkty. Tramwaj „Delfin” jest naprawdę bardzo udanym i dobrym polskim produktem opartym o nowoczesną technologię elektrotechniki z Instytutu Elektrotechniki z W-wy. Dla nas jest to również ważne, bo w przypadku kłopotów mamy blisko, możemy się porozumieć i skutecznie rozwiązać każdy problem. W chwili obecnej mamy zatrudnionych wysokiej klasy elektroników, którzy już przygotowują stanowiska do przyszłych remontów wagonów niskopodłogowych, mocno „nafaszerowanych” elektroniką. Myślę, że razem, nasi elektronicy i

elektronicy z Instytutu, będą stanowili dobrą bazę wiedzy i fachowości do przeprowadzenia na wysokim poziomie remontów elektronicznych nawet najbardziej skomplikowanych wagonów. Jednak elektronicy, to nie wszystko również, ślusarze, spawacze, elektrycy, stolarze, tapicerzy, ci wszyscy którzy pracują w zespołach, są też ważni. Ich wzajemne uzupełnianie się, chęć wykonania swojej pracy jak najlepiej, także bardzo istotnie wpływa na końcowy efekt w postaci wyremontowanego wagonu i w całokształcie wyniku ekonomicznego firmy. Chciałbym za pośrednictwem gazety podziękować załodze za oddanie w pracy i liczę, że także w przyszłości będziemy mogli się wzajemnie zrozumieć i starać, aby nasz zakład T-3 był coraz lepszy. Z tym zakładem jestem związany od kilkudziesięciu lat i widzę jak zmienia się on na lepsze, podobnie jak tramwaje warszawskie.

Rozmowy w związkowym pokoju

– Czyli, o czym rozmawiają związkowcy z ZZPKM w Zakładzie Naprawy Tramwajów (T-3)

Nie od dziś wiadomo, że związkowcy nie tylko pilnują interesów pracownika przed pracodawcą, ale także, pośrednio chcą wpływać na losy swego zakładu, miejsca pracy i bliższej i dalszej przyszłości swojej firmy. Firmy, z którą niejednokrotnie są związani od kilku pokoleń, często całymi rodzinami. Szczególnie jest to widoczne w Zakładzie Naprawy Tramwajów T-3 przy Młynarskiej, gdzie wielu pracowników może się poszczycić, iż jest drugim, trzecim pokoleniem związanym zawodowo z tramwajami. Często można usłyszeć, że tramwaje i ich historię znają lepiej niż własną rodzinę.

Dlatego, zależy im, aby ich niemal rodzinny zakład stale się rozwijał, unowocześniał dając tym samym poczucie stabilizacji życiowej i jasnej, konkretnej przyszłości dla nich i ich dzieci.

Troska o przyszłość zakładu przejawiała się w dyskusji związkowców z T-3 podczas jednego z zebrań w związkowym pokoju. W rozmowie uczestniczyli: Przewodniczący Organizacji Oddziałowej ZZPKM Tadeusz Mocos oraz Elżbieta Ciesielska, Anna Budnik, Dariusz Kamiński, Grzegorz Radzio, Andrzej Chlebowski i Mikołaj Sędziak.

„Tadeusz Mocos”: Podobnie jak cała załoga, czujemy się współodpowiedzialni za losy zakładu. Zależy nam na jego rozwoju, nowoczesności, by mógł sprostać coraz bardziej wymagającym zamówieniom. Chcemy uczestniczyć w jego modernizacji. Jednak by uczestniczyć w pełni w jego modernizacji myślę, że powinniśmy więcej wiedzieć o najbliższych planach rozwoju, produkcji, także tych dalszych, w

perspektywie kilku lat. Niestety, nie zawsze jest nam to dane. Co prawda jako związkowcy mamy lepszy i bliższy kontakt z kierownictwem i możemy uzyskać więcej informacji, niż pracownik z warsztatu, ale na wiele pytań nie otrzymujemy odpowiedzi. Ludzie pytają się, co będzie za pół roku, rok, a my czasami nie potrafimy im odpowiedzieć na pytania i rozwiązać ich wątpliwości.

„Elżbieta Ciesielska”: To fakt. Często spotykam się z ludźmi i pytają mnie, bo uważają, że jak jestem w Zarządzie Oddziałowym, to zapewne więcej wiem. A ja czasami nie potrafię odpowiedzieć na ich pytania. Potem powstają niedomówienia, ludzie szukają jakiś, nie zawsze wiarygodnych, przecieków i zaczynają budować własne wizje, które bardzo często nie mają pokrycia. Niestety, potem są rozczarowania, złość, a to w efekcie może psuć atmosferę w pracy. Przy dzisiejszej niepewności jutra, zła atmosfera w pracy, to bliska droga do upadku firmy.

„Mikołaj Sędziak”: Wiemy, że w chwili obecnej, „miasto” ma trudności finansowe, że ogranicza wydatki niemal wszędzie, także w komunikacji. Mniejsze wydatki „miasta”, to mniejsze wpływy do firmy i do naszego zakładu, ale przecież kiedyś sytuacja poprawi się. Pytanie tylko, kiedy? Gdybyśmy mogli uzyskać od kierownictwa więcej informacji na ten temat i powiedzmy, ktoś by powiedział – słuchajcie, jest źle i nie będzie lepiej przez najbliższe dwa, trzy lata, a potem zacznie się coś zmieniać, myślę, że ludzie zrozumieliby i wyszli naprzeciw trudnościom. Myślę, że w wielu wypadkach,

można by było polegać na ich większym zaangażowaniu w pracę. Być może czasami bezinteresownym.

„Tadeusz Mocos”: Przez wiele lat mojej pracy w tej firmie, zaobserwowałem, że na ludzi z T-3 można liczyć. To naprawdę bardzo oddani swojej pracy i firmie ludzie. Ludzie chcą pracować tylko nie zawsze mogą. Zdarzają się sytuacje, że pracę trzeba spowolnić lub czasami wręcz ją zatrzymać. Z prostego powodu. Braku części, bo trzeba czekać na wyniki przetargu, czy specjalistycznych narzędzi, bo cena ich zakupu, także wymaga procedury przetargowej. Ludzie chcą pracować i niewiele ich obchodzi jakaś tam procedura przetargowa. Myślę, że ktoś w firmie naprawdę powinien się tym zająć i coś zmienić. Zatrzymanie pracy, to brak wpływu pieniędzy do firmy, a tramwaje muszą jeździć.

„Andrzej Chlebowski”: Jednak ostatnio trochę się poprawiło. Przybyło nam elektonarzędzi i narzędzi pneumatycznych. Fakt, praca stała się trochę lżejsza, ale pozostaje problemem części, które trzeba zamawiać na zewnątrz. Wiele z nich dorabiamy, regenerujemy, ale każdy materiał ma jakąś granicę wytrzymałości i kiedyś nie wytrzyma kolejnej regeneracji. Mamy XXI wiek i chyba powinniśmy odchodzić od podtrzymywania, na co dzień technologii z XIX wieku. Chyba, że dla potrzeb muzeum. „Grzegorz Radzio”: A pro po tego muzeum. Myślę, że jak ktoś w firmie nie zacznie myśleć o przyjmowaniu do pracy młodych ludzi, to niedługo na naszym warsztacie



Rozmowy w związkowym pokoju – dok. ze str. 10

będą tylko ludzie przypominający trochę muzeum. Ludzie z ogromnym doświadczeniem, wiedzą, której nie zdają przekazać młodym. Naprawdę, zabraknie następców, a przecież obecna załoga nie będzie żyła wiecznie.

„Dariusz Kamiński”: Masz rację, ale jest to także uzależnione od polityki zarządzania zasobami ludzkimi firmy, której właściwie do końca nie znamy. Ciągłe z różnych przecieków, słyszymy, że jeszcze będzie się zwalniać, a nie przyjmować. Skąd, zatem mają znaleźć się w firmie ludzie młodzi?

„Grzegorz Radzio”: Myślę, że można to jakoś rozwiązać. Na pewno są jakieś koncepcje, tylko nikt nie chce nam o nich powiedzieć. Być może, gdyśmy je znali, mogli przedyskutować, to wspólnie znaleźlibyśmy najlepsze rozwiązanie. Tylko, prawda jest taka, że nikt nie chce z nami dyskutować o przyszłości firmy, tylko zaskakuje nas decyzjami, które trzeba wykonać, a nie przedyskutować.

„Tadeusz Mokos”: Niestety, niewiele możemy w tym temacie zrobić. Od kilku lat utarła się w firmie tendencja, by jak najmniej rozmawiać z najbardziej zainteresowanymi, czyli pracownikami. Oni mają robić, a nie dyskutować, bo co oni wiedzą o zarządzaniu kapitalistycznym przedsiębiorstwem. Lecz taka opinia naszych decydentów z góry może być w wielu przypadkach błędna, o czym wiele razy przekonaliśmy się na własnej skórze. Nie miejsce i czas na

przedstawianie przypadków, ale niemal wszyscy tutaj, moglibyśmy wymienić wiele takich sytuacji.

Jednym słowem, chcemy wiedzieć więcej. Chcemy rozmawiać i czuć się współodpowiedzialnymi za losy firmy. Chcemy, aby kierownictwo dało nam odczuć, że jako związek, jesteśmy również jednym z elementów zarządzających, decydujących i nasze zdanie jest równie ważne jak innych członków ścisłego kierownictwa. Myślę, że jeśli będziemy na każdym kroku współdziałać jako związkowcy, pracownicy, wskazywać kierownictwu, co jeszcze można usprawnić, co zmienić na lepsze, czasami krytykować, stale być na warsztacie i w biurze, to w niedługim czasie udowodnimy potrzebę naszego bycia tutaj i współdecydowania.

„Mikołaj Sędziak”: Pięknie powiedziane, ale czy wykonalne?

„Tadeusz Mokos”: Na pewno nie jest to łatwe, ale sukcesy nie przychodzą łatwo. Wymagają cierpliwości, czasu, wytrwałości. Jeżeli będziemy chcieli zrealizować swoją koncepcję, określimy założenia i plan jej wprowadzenia, dodatkowo będziemy konsekwentni, to na pewno osiągniemy wspólnie sukces. Jednak do tego potrzebni są ludzie; nasi pracownicy, związkowcy, którzy powinni mówić głośnie o swych spostrzeżeniach, dawać wnioski, upominać się o ich realizację. Nieważna jest

przynależność związkowa oraz poglądy polityczne - te są czasami dobre poza zakładem pracy.

W zakładzie pracy wszyscy jesteśmy pracownikami, których najbardziej interesuje los firmy i miejsca pracy. Jeżeli będziemy o niej głośno rozmawiać, nie ukrywać swojego, czasami krytycznego, zdania, to na pewno będzie się nam lepiej pracowało. Lepsza praca, to lepsza chociaż nie zawsze tak jest.

„Elżbieta Ciesielska”: A zatem, od czego zaczynamy?

„Tadeusz Mokos”: Od codzienności, poznawania ludzkich problemów i bolączek. Nie tylko w ich miejscu pracy czy otoczeniu, ale także poza pracą. Chcąc lepiej bronić naszych pracowników przed pracodawcą, musimy lepiej znać ich problemy, poznawać ich propozycje. Zacząć tworzyć własną bazę, pomysłów, rozwiązań. Tworzyć bazę ludzi, na których można polegać, zaufać im, tak jak oni zaufali nam. Musimy podtrzymać, ostatnio często wystawianą na próbę, naszą rodzinną jedność. Musimy nie tylko wytrwać, ale także rozwijać się. Musimy to ludziom powiedzieć i udowodnić im i sobie, że jesteśmy zdecydowani, konkretni, że jesteśmy dla pracodawcy partnerami a nie ludźmi z drugiej strony barykady.

Not. Wiwo

W-wa 1.10.2003 r.

Dni Transportu Publicznego

W dniach 20 i 21 września br. warszawiacy mieli niemałą gratkę obejrzeć, na co dzień trudno dostępne do zwiedzania, kulisy funkcjonowania warszawskiego transportu

publicznego. Innymi słowy obejrzeć zakłady transportu miejskiego od „kuchni”, czyli wejść na teren zajezdni tramwajowych i autobusowych oraz stacji techniczno – postojowej metra. Swoje podwoje w tych dniach otworzyła zajezdnia tramwajowa przy Woronicza i zajezdnia autobusowa również

przy Woronicza.

Organizatorami imprezy byli: Klub Mitośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie i Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej również z Warszawy. Współorganizatorami były Zarząd Transportu Miejskiego, Miejskie Zakłady



Dni Transportu Publicznego – cd.



Autobusowe, Metro, Warszawska Kolej Dojazdowa, Polskie Koleje Państwowe – Przewozy Regionalne i Tramwaje Warszawskie.

Niemalą atrakcją dla zwiedzających była możliwość odbycia krótkiej przejażdżki zabytkowymi tramwajami czy nie mniej zabytkowymi autobusami Jelcz z lat 60-tych popularnie nazywanym „ogórki”. Zwiedzający mieli także możliwość dokładnego zobaczenia całego zaplecza technicznego zajezdni tramwajowej i autobusowej, oraz nowoczesnych pojazdów do obsługi i naprawy torowisk, sieci trakcyjnej. Na terenie zajezdni autobusowej przy Woronicza zwiedzający mogli obejrzeć najnowszy typ autobusu MAN NM 223, odbyć pierwszą lekcję jazdy autobusem, czy nabyć wiele różnych gadżetów związanych z komunikacją miejską, takich jak modele autobusów, tramwajów, pamiątkowe koszulki, wydawnictwa, okolicznościowe znaczki i wiele innych.

Zwiedzający mogli również w specjalnie zaaranżowanym kinie letnim obejrzeć pokazy filmów o tematyce warszawskiego transportu publicznego jak również bogato wyposażoną wystawę fotografii i modeli tramwajów i autobusów, które kiedyś kursowały z niełatwym wdziękiem po warszawskich ulicach.

Jak wspomnieliśmy wcześniej

współorganizatorami Dni Transportu były również Metro, PKP i WKD, które następnego dnia 22.09. zaproponowały wszystkim zwiedzającym bezpłatne przejażdżki zabytkowymi pojazdami



szynowymi, ale już o innym „kalibrze” wielkości i możliwości przewozu pasażerów. Dni Transportu Publicznego w tym roku były zorganizowane po raz drugi. Poprzednie Dni po raz pierwszy odbyły się w zeszłym roku i odwiedziło je ponad 2 tys. osób. Tegoroczne dni, zorganizowane z większym rozmachem, według wstępnych sondaży pierwszego dnia, odwiedziło ponad 3 tys.

osób.

Organizatorzy mają nadzieję, że Dni Transportu Publicznego wejdą na stałe do kalendarza imprez w Warszawie i z roku na rok będą się cieszyły coraz większą popularnością. A na tej ostatniej zależy organizatorom najbardziej, gdyż im więcej Warszawiaków zobaczy urok starych tramwajów, tym chętniej będą korzystać z nowoczesnych, jeżdżących obecnie po ulicach, tramwajów. Bo przyszłość komunikacji miejskiej jest tylko w stałym i systematycznym rozwoju komunikacji szynowej.

W zakończeniu trzeba powiedzieć, że dzięki sporemu zaangażowaniu w przygotowanie imprezy Zarządów TW i MZA, „Dni” stały się również doskonałą okazją do zaprezentowania się medialnie, reklamowo i promocyjnie dla obu Spółek. Szczególnie ważne jest to dla MZA, które stale musi walczyć o pasażera z rosnącą konkurencją. Dzięki imprezie MZA i TW podkreśliły jeszcze raz swoje ważne miejsce i pozycję w przewozach

mieszkańców w W-wie, jak również, że są związane z tym miastem od wielu lat i będą służyć mu dalej. Będą to robić coraz lepiej, nowocześniej, bo stale się modernizują i wychodzą naprzeciw oczekiwaniom pasażerów, by jeździć coraz szybciej, coraz wygodniej, coraz kulturalniej jak w innych miastach europejskich.

Cafe Wiscika



Zapewniamy profesjonalną obsługę wszelkich uroczystości okolicznościowych takich jak: - wesela, chciny, komunie, bankiety, przyjęcia okolicznościowe, przyjęcia zaślubne. Posiadamy duży teren zieleni. Zapewniamy szeroki wybór smacznych dań i potraw kuchni staropolskiej. Posiadamy parkiet taneczny i wspólna muzykę na żywo. Istnieje możliwość kompleksowej obsługi Młodej Pary (foto, video, muzyka, samochód itd.) Ponadto zapewniamy nocleg dla 42 osób w hotelu obok. Parking strzeżony.

Wystawiamy faktury vat.

Każda impreza kalkulowana i omawiana jest indywidualnie, staramy się sprostać wszystkim życzeniom klienta.

Dla pracowników MZA i TW od 20 do 30% rabatu.

Nasz adres: 03 975 Warszawa, Wał Miedzeszyński 391 Tel 617 70 11. 0-609 601 215