



Rozdroża

Kwiecień 2004 NR 4 (15)

Gazeta Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Warszawie

1 MAJA

Niestety, coraz częściej kojarzy się Polakom z początkiem długiego weekendu. Okazją do wiosennego wypadu za miasto z rodziną, przyjaciółmi. Oderwaniem się od rzeczywistości, na którą niemal wszyscy zgodnie narzekają. Narzekają coraz głośniej, ale w zaciszu domowego ogniska lub gdzieś na towarzyskich spotkaniach. Niestety i na tym się kończy. Z owego potoku słów niezadowolenia, goryczy, rozczarowań nic nie wynika. Nie powstaje żadna myśl, która zainspirowałaby do działania na rzecz poprawy własnego losu i losu innych. A przecież przeszło sto lat temu nasi przodkowie również narzekali na złe warunki pracy, płacy, bezrobocie, brak szans na lepszą przyszłość dla siebie i swych dzieci. Narzekali, ale również działali na rzecz poprawy. Potrafili zmanifestować swoje niezadowolenie w miejscu pracy, na ulicy. Starali się pokazać swoją siłę, która tworzona była poprzez ich masowy, spontaniczny, zorganizowany ruch. Pokazać swoją siłę, z którą trzeba się liczyć.

Czyżby już nic z niej zostało? A może ktoś rozważnie uciszył ją, rozproszył dla własnych, sobie tylko znanych powodów? Rozproszył, bo jednostkami łatwiej sterować niż wyjść naprzeciw oczekiwaniom zwartej, jednomyślnej, pracowniczej masy?

Jeszcze wiele pytań można zadawać, tylko, po co. Jedno jest pewne, zatraciliśmy jako Polacy swoją godność, swoją chęć do walki o lepsze jutro. Daliśmy się omamić, wmówić sobie przez wąską grupkę niestety,

także Polaków, że najlepszym dla nas rozwiązaniem jest przyjąć zachodni styl życia. Konsumpcyjny ze wszystkimi następstwami, o których w całości jakoś nikt nie chciał mówić. Dziś owa grupka zapomniała o swoich korzeniach, że kiedyś wjechała na „grzbietach” robotników do salonów i poucza swoich dawniejszych kolegów. Wmawia, że każdy ma szansę na urządzenie sobie życia po swojemu, że musi być zaradny z inicjatywą. Tylko, czy na pewno każdy?

Jesteśmy zdolnym, łatwo uczącym się narodem, ale niestety nie wszyscy przyswajają wiedzę z dużą szybkością i niestety nie wszyscy mogą być prezesami, dyrektorami. Ktoś musi pracować na innym stanowisku, aby dyrektor miał, kim rządzić i wcielać w życie swoje pomysły. Jednak jeszcze nie wszystko stracone. Gdzieś jeszcze, w jakiś zakamarkach, tli się niewielki płomyk robotniczej świadomości, godności i chęci walki o lepsze jutro. Jeszcze się tli, ale może wybuchnąć w każdej chwili płomieniem, którego nie da się łatwo opanować. A ta chwila, to nasze wejście do Unii. Nie dlatego, że jak krążą plotki, drastycznie

wzrosną ceny, że mocniej zaciśnie się pętla na szyi i ludzie nie wytrzymają i wyjdą na ulice. Nie, to nie ta chwila. Tą chwilą będzie połączenie się organizacji związkowych, polskich i zachodnioeuropejskich. Wzajemne uczenie się, poznawanie metod walki związkowej od zachodnich organizacji. Silnych, jednomyślnych i co najważniejsze, z którymi liczą się zachodni pracodawcy, ministerstwa, rządy. Ich siłę będzie można po raz kolejny obejrzeć w dzienniku telewizyjnym w relacjach z manifestacji pierwszomajowych w Paryżu, Berlinie. A u nas, znowu jakieś nieudane, małe pokojowe pochody. Bo u nas klasa robotnicza, pracownicza weekenduje. Wszystko jest OK., dobrobyt, świetlana przyszłość i tylko gdzieś, pod wieczór, przy grillu, po raz kolejny rozgorzeje dyskusja lekko trąconych robotników do wniesienia kolejnego toastu za święto klasy pracowniczej. Zaczną się kolejne narzekania na tych z prawej, lewej strony. Narzekania, biadolenie, które w efekcie do niczego nie prowadzi poza porannym kacem.

dok.str. 2

Ogólnopolski Dzień Walki z Bezrobociem – 11.04.2004r

Od kilku lat jedenasty kwietnia jest dniem walki z bezrobociem. W tym roku niestety przypadł w wielkanocną niedzielę. Prawdopodobnie, wielu z tych, co mają pracę, zapomniało o tym przy świątecznym stole zając się smakotkami. Jedynie bezrobotni gdzieś z Mazur, Pomorza, Małopolski, często przy małym kawałku białej kielbasy i chlebie podzielonym na pięć, sześć osób nie mogli o swym losie zapomnieć. Zapomnieć w tym świątecznym dniu, że są bezrobotnymi.

Często wielu z nich zastanawiało się w tym dniu, czym i komu zawinił, że mają taki los. Dlaczego nikt im nie chce pomóc? Czyżby byli społecznymi wyrzutkami, skazanymi na izolację ze „zdrowego, ambitnego, przebojowego społeczeństwa”?

Niestety, z roku na rok powiększa się grupa

bezrobotnych. Ani rządy prawicy ani rządy lewicy niewiele zrobiły, aby statystyki poprawiły się. Właściwie, to nic nie zrobiły. Teraz znowu pojawiają się kolejni uzdrowiacze z pod znaku Ligi Polskich Rodzin z czołowym zwalniczem, niszczycielem panem Wrzodakiem (ma na swoim koncie ZM „Ursus” i nie tylko), czy super meny z pod znaku Samoobrony (bankruci, naciągacze bankowi, spekulanci). Wśród tych uzdrowicieli polskiej gospodarki, bo tylko ona może wchłonąć naszych bezrobotnych, nie brakuje także innych organizacji z pod znaków koła, krzyża, serca, zielonego liścia i cholera wie co jeszcze. Wszyscy obiecują, obiecują, ale tak naprawdę, to niewiele robią, bo często także nie chcą. Brakuje im dobrych pomysłów i wykonawców tych pomysłów. Wiele z tych „wykonawców” zwolnili, nie dopuścili do głosu, bo wówczas

dok.str. 3



1 maja – dok. ze str. 1

A może warto uczcić to święto inaczej. Jeśli już nie na manifestacji, w proteście przeciwko otaczającej nas rzeczywistości, gdzie jesteśmy w niej coraz bardziej spychani w nicość, to przynajmniej na spełnieniu dobrego uczynku, szczególnie dla młodych. Przed nimi stoi wiele wyzwań i muszą sobie z nimi poradzić. Może warto w tym dniu przy grillu nie biadolić a porozmawiać z młodymi. Opowiedzieć im, że w życiu nie tylko ważne są pieniądze i rzeczy za nie nabyte. Opowiedzieć, że równie ważne jest zachowanie swojej godności, wykazanie się, że jest się człowiekiem mającym prawa. Człowiekiem myślącym, a nie tylko kolejnym trybikiem w wielkiej maszynie. Nie po to, przed stu laty walczyli nasi przodkowie, abyśmy dzisiaj zaprzepaścili ich walkę o lepsze nasze jutro. Trzeba otwarcie powiedzieć, sporo z tej ich walki dobrego pozostało, ale my dzisiaj świadomie lub nie niszczymy ich zdobycze. Niszczymy coraz bardziej, ale wielu zniszczonych rzeczy nie da się już

odbudować. Przepadną bezpowrotnie. Może warto, zatem, pierwszego maja pomyśleć o tym. Zatrzymać dalszą dewastację zdobyczy socjalnych, kulturowych, intelektualnych. Zatrzymać i zawalczyć, chociaż o cofnięcie niektórych straconych już rzeczy. Nie biadolić, ale porozmawiać, co możemy zrobić. Jak, z kim i dlaczego? Tylko świadoma walka o zachowanie swojej godności w miejscu pracy, wykazanie się, że jest się potrzebnym, niezastąpionym w dużej jednomyślnej masie pracowniczej pozwoli na zachowanie swojego miejsca pracy. Samo biadolenie, gdzieś w zaciszu, w kącie nie wystarczy, aby myśleć spokojnie o pracy. Nie pozwoli spokojnie budować przyszłości dla siebie i swoich dzieci.

Może warto, zatem uczcić ten dzień nie tylko kolejnym toastem, ale również wspomnieniami, rozmową z młodymi. Dać im wiarę w siebie, że mogą i powinni coś robić także dla innych, a nie tylko zamieniać się w kolejne trybiki maszyny,

za marne grosiki, bo tak chce pracodawca, bankier, pseudopolityk, których pełno w sejmie.

Pamiętajmy w tym dniu o tych, którzy walczyli o nasze lepsze jutro i nie niszczymy tego, co wywalczyli. Zróbmy coś, aby to zachować i budować jeszcze lepsze jutro. To jest nasz obowiązek. Jak przestaniemy biadolić i zaczniemy coś tworzyć, to będzie to, nie na rękę obecnym zbawcom narodu z pod znaków koła, krzyża, sierpa. Oni nas nie zbawią a im większe biadolenie to lepiej dla nich.

Pamiętajmy także w tym dniu o tych, co stracili pracę, o tych, co jej szukają. Oni na nas liczą. Wierzą, że możemy coś dla nich zrobić, bo mamy większe możliwości. Wierzą, że wreszcie skończy się biadolenie.

A swoją drogą, warto obejrzeć w tym dniu wiadomości w TV. Posłuchać, o co i jak walczą koledzy z Unii, a jak my przy nich wyglądamy. Wyciągnąć wnioski.

A póki, co, tradycyjnie – Niech żyje Pierwszy Maja – nasze pracownicze święto.

List otwarty Związków Zawodowych do Prezesa MZA

Warszawa 24.03.2004r.

Pan Roman Podsiadły

Prezes Miejskich Zakładów Autobusowych

Sp. z o.o. w Warszawie

Szanowny Panie Prezesie

W ostatnim czasie coraz częściej na łamach prasy ukazują się informacje na temat – jak to w naszym oddziale źle się dzieje. Dziwi nas to i niepokoi, bo przecież prawda wygląda zupełnie inaczej.

Oddział T i R-6 „Redutowa” w rozmaitych rankingach plasuje się zawsze w ścisłej czołówce. Dzieje się tak gdyż Oddziałem kieruje odpowiednia kadra.

Nie należy też zapominać o dużym zaangażowaniu całej załogi, której zależy aby pracować w dobrym zakładzie pracy.

Chcemy wspomnieć tutaj o ogromnej pracy wykonywanej przez Kierownictwo pionu ruchu, a w szczególności Pana Stanisława Łuszkiewicza, który jest wybitnym specjalistą od właściwej organizacji pracy kierowców.



Należy też podkreślić ogromną pracę jaką wkłada w ten Zakład Pan Sławomir Flis. Jesteśmy pełni podziwu dla tego młodego człowieka, który wreszcie zajął się remontem całego zaplecza technicznego jak również właściwej organizacji pracy na zapleczu. Bardzo często widzimy go w pracy już o czwartej rano jak i późnym wieczorem, kiedy zjeżdżamy do zajezdni.

Cieszy nas również fakt, że kiedy zwracamy się do kogokolwiek z kierowników z jakimś problemem, to sprawy załatwiane są praktycznie od ręki.

Rzecz jasna, że stanowisko Związków Zawodowych oraz przedstawicieli pracodawcy z natury rzeczy jest konfliktogenne, jednak na obszarze T-6 i R-6 Redutowa wszelkiego rodzaju konflikty i problemy rozwiązywane zostają zgodnie z obowiązującymi przepisami Ustawy o związkach zawodowych oraz kodeksem pracy.

Biorąc to wszystko pod uwagę, prosimy, aby Pan Prezes nie brał pod uwagę opinii jaka wyrabia nam „brukowa prasa”, a jedynie fakty, które przecież przedstawiają prawdziwy obraz Naszego Oddziału.

Podpisano:

Związek Zawodowy Pracowników

Komunikacji Miejskiej w W-wie – Zarząd Oddziałowy – Redutowa, Komisja

Wydziałowa NSZZ-Solidarność – Oddział R/T-6, Komisja Zakładowa

Solidarność 80, Wolny Związek Zawodowy Kierowców RP – Zarząd

Oddziałowy – Redutowa, Niezależny Związek Zawodowy Kierowców –

Zarząd Wydziałowy Zakład R-6



Ogólnopolski Dzień Walki z Bezrobociem – dok. ze str 1

okazałoby się, że są po prostu zwykłymi karierowiczami, a nie ludźmi z odpowiednim przygotowaniem, z poczuciem odpowiedzialności za gospodarczy los kraju. Okazałoby się, że nie są gospodarzami w tym kraju, a jedynie marnymi pijawkami, choć tym ostatnim należy się szacunek, bo czasami potrafią wyssać tę złą krew, aby uzdrowić organizm. Jednak nie oni.

A bezrobocie to nie jest tylko przejściowe zjawisko społeczne związane z gospodarką rynkową. To przede wszystkim ogromna, trudna do wyeliminowania przez lata patologia społeczna. To choroba, która utrzymując się chronicznie, doprowadza do nieodwracalnych zmian psychicznych w społeczeństwie. To choroba, która często doprowadza do rozpadu społeczeństwa. Rodzi ludzką agresję, brak tolerancji, brutalność, bezwzględność. Wprowadza brutalne zasady łańcucha pokarmowego – silniejszy zjada, eliminuje słabszego.

Pierwsze objawy już pojawiły się w Polsce. Wzrasta bezrobocie, wzrasta przestępczość i to ta najbardziej brutalna, zabójstwa, pobicia, kradzieże z pobiciem. Motyw – pieniądze. A i wśród pracujących stosunki międzyludzkie w pracy stale się pogarszają. Wzajemne oskarżanie, donoszenie, stała eliminacja współpracowników. Zaledwie 15 lat, a już nie da się łatwo wyeliminować pewnych złych przyzwyczajeń. Z każdym rokiem może być coraz gorzej. Coraz trudniej namówić ludzi do pracy, choć za symboliczną złotówkę, jeżeli łatwiej im się żyje z kradzieży, kombinowania. Co najgorsze, stale ta grupa powiększa się i wchodzi w błędne koło zaczynając nawzajem się okradać. Biedny kradnie biednemu. A to jest między innymi jedno z następstw rozwijającego się bezrobocia. Bezrobocia, nad którym nikt w tym kraju już nie panuje i przez lata nie zapanuje, jeśli nie będzie miał realnego planu i nie będzie się czuł gospodarzem tego kraju. Unia może nam pomóc w walce z bezrobociem, ale nie wyeliminuje go, jeśli nie będziemy mieli realnego planu i nie będziemy chcieli go zrealizować. To my musimy chcieć. Chcieć, to nie znaczy puszczać słowa na wiatr, ale mniej mówić, więcej działać. Musimy chcieć zwalczać bezrobocie nie tylko poprzez tworzenie nowych miejsc pracy, ale przede wszystkim przez niedopuszczanie do rozwoju patologii społecznych. Musimy wreszcie zacząć zauważać zło wokół nas. Zacząć więcej ze sobą rozmawiać, informować się o nim. Konsolidować w grupy wzajemnego wsparcia społecznego, koleżeńskiego.

Wspomagać się w trudnych sytuacjach i pomagać innym. Tworzenie takich grup właśnie wśród nas, a nie w rządowych programach najszybciej może zacząć eliminować bezrobocie. Taka grupa jest swego rodzaju instytucją, która w miarę rozwoju zatrudni księgowego, inspiratora, organizatora. Będzie potrzebowała coraz większej ilości usług z zakresu zaopatrzenia, organizacji i będzie musiała zwracać się do wyspecjalizowanych firm, które powstały właśnie z takich grup. Z czasem może powstać szeroka sieć wzajemnych usług i pracy, która nie będzie wymagała ogromnych nakładów na stworzenie stanowisk pracy.

Musimy walczyć z bezrobociem. W chwili obecnej nie możemy liczyć, iż rząd przyjdzie nam z pomocą, że może Unia da pracę. Musimy ją sami stworzyć, uruchomić i dopiero wystąpić po pieniądze do Unii. Unia nic wcześniej nie da. Musimy pokazać, że umiemy to robić i już to robimy. Bezrobocie nie musi być

stałym elementem naszego życia i nie musi wcale występować jako jeden ze składników gospodarki wolnorynkowej, jak twierdzą ekonomiści, bo podobno ludzie wtedy bardziej szanują pracę. Jeśli stworzy się ludziom realne szanse ich rozwoju, stałego wzbogacania swojej osobowości, wyrobi chęć do dążenia do wyznaczonych celów, wówczas ich praca stanie się „motorem” do pro społecznych postaw, a nie tylko konsumpcyjnego modelu życia. Postaw, które z czasem przyczynią się do zwrócenia większej uwagi także na bezrobotnych i przyjdzie im z pomocą.

A zatem, już od jutra, zaczniemy skuteczniej walczyć z bezrobociem, a walkę zaczniemy od nas samych. Od zmiany postawy i nabrania chęci do poszukiwania najlepszych rozwiązań. Póki jeszcze mamy pracę, jesteśmy związkiem zawodowym i mamy jeszcze możliwości.

Wiwo w kwietniu 2004 roku.

Czerwone, zielone na skrzyżowaniu

– Czyli kto tym rządzi a nie wszyscy o tym wiedzą.

Są tematy, o których wszyscy mówią, ale jakoś nikt nie chce o tym szczerze i otwarcie porozmawiać. Porozmawiać, napisać notatkę służbową. Pomóc sobie i innym, a może przy okazji załatwić sprawę, która psuje sporo nerwów motorniczym, kierowcom, szczególnie w dni poprzedzające długie świąteczne czy wiosenne, letnie, jesienne weekendy. Czyli piątki popołudniu, gdzie ruch na ulicach staje się powolniejszy, korkuje się i szlag trafia rozkłady jazdy. Dodatkowo, „nasza biedna policja drogowa”, próbuje jakoś to wszystko usprawnić i zaczyna ręcznie

sterować nie tylko dłońmi, ale również coraz częściej światłami na sygnalizacji ulicznej. Niemal wszyscy kierujący pojazdami szynowymi i autobusami mogą z pamięci wymienić miejsca, gdzie policja ręcznie steruje sygnalizacją. Miejsca, godziny, dni tygodnia. Choćby koło pomnika Łotnika, Plac Zawiszy, Plac Narutowicza itd. Nie chodzi mi o to, że policja nie powinna tego robić. Powinna, jeśli to, choć trochę usprawni ruch, ale powinna to robić także w uzgodnieniu np. z ZTM. Zapewne i policja i ZTM dokładnie wiedzą, gdzie

dok.str. 4





Czerwone, zielone na skrzyżowaniu – dok. ze str. 3

są takie miejsca i w jakie dni, godziny, korkuje się miasto. Wymiana takich danych mogłaby pomóc w opracowywaniu np. specjalnych rozkładów jazdy, które uwzględniałyby potrzebę wysłania dodatkowych wozów. Rozkładów dla zajezdni i służb kontrolnych ZTM-u. Takie awaryjne rozkłady pomogłyby także pasażerom. Krócej staliby na przystankach.

O tym, że rozkłady jazdy opracowane przez ZTM już od dawna nie są najlepsze mówią wszyscy. Coraz bardziej odstają od rzeczywistości, gdzie niemal z miesiąca na miesiąc przybywa samochodów, a ulice jakoś nie chcą rozciągnąć się jak przysłowiowa guma. Ciągłe nie można do końca załatwić specjalnych pasów dla autobusów. Specjalnej sygnalizacji dla tramwajów. Ciągłe nie widać wspólnej koordynacji wszystkich służb: TW, MZA, ZTM, ZDM, Policji w celu usprawnienia komunikacji zbiorowej. Wszyscy zgodnie mówią – brak pieniędzy i po sprawie.

Jednak, niektórzy na takiej sprawie zarabiają i to czasami całkiem nieźle. Pomimo licznych notatek służbowych motorniczych, kierowców

do swoich dyspozytorów, kierowników ruchu z prośbą o poprawki, latami nie zmieniają się rozkłady, które coraz bardziej są absurdalne. Rozkład obowiązuje, a gdzieś za krzakami stoi kontrola z ZTM-u i łapie czasy i karze a to za przyspieszenie, a to za opóźnienie. Szczególną aktywność wykazują właśnie w piątki. A kierowcy, motorowi dalej piszą kolejną tonę papieru i mają nadzieję, że wreszcie ktoś ich prośby wysłucha, zacznie myśleć o pasażerach, a nie tylko o maksymalizacji zysków.

W swych prośbach dotarli także do naszej redakcji i po raz kolejny, tym razem na łamach gazety postulują, aby ktoś wreszcie zaczął układać rozkłady jazdy także w oparciu o ich uwagi, a nie tylko o jakieś wyrwykowe badania studentów. Wystarczy tylko poprosić

każdego z prowadzących pojazd, aby przedstawił swoje uwagi o trasie, w jakich godzinach, w jakich dniach i uwzględnić to. Powstaną oszczędności dla każdego, które będzie można zobaczyć w ciągu dosłownie dwóch miesięcy. Tylko czy wszyscy chcą oszczędzać?

Powróćmy do tego tematu w najbliższym czasie z dokładnymi danymi i będziemy te sprawę „maglować” aż do skutku. Chcemy mówić o absurdach, ale chcemy je również wyeliminować. Czekamy na kolejne sygnały naszych czytelników z dokładnym podaniem trasy, miejsc, dni, godzin, gdzie następuje załamanie rozkładu. Gdzie w tym samym czasie wyjeżdżają z pętli 3,4 wozy. Gdzie przeloty zamiast 3 minut muszą trwać 5 minut i wiele innych paranoi w tym temacie. Skoro nie pomagają notatki, to my postaramy się tę sprawę jakoś popchnąć.

Wiwo 11.04.04.r.

Śladem naszych publikacji

W lipcu zeszłego roku w numerze 6 „Rozdroży” zamieściliśmy rozmowy pracowników z zajezdni R-3 „Mokotów” z kierownictwem zakładu o nurtujących ich problemach i sposobach ich rozwiązania. Od tamtej pory upłynęło kilka miesięcy. Odwiedziliśmy ponownie zakład, chcąc dowiedzieć się, co udało się załatwić od tamtej pory. Rozmawialiśmy z ludźmi, którzy wówczas uczestniczyli w tamtej rozmowie, jak również z innymi, którzy o niej tylko czytali. Niestety, ich opinie nie zawsze były zbyt pozytywne, lecz z

dziennikarskiego obowiązku zamieszczamy je poniżej. Być może tym razem ktoś uważniej je przeczyta, wróci do tamtego wywiadu i załatwi sprawę po myśli pracowników, bo oni na to czekają.

Jednym z tematów wówczas poruszanych, była sprawa umundurowania. Znowu zbliża się lato i zapewne temat stanie się ponownie gorący jak poprzednie lato. Zadaliśmy pracownikom pytanie, czy coś się od tamtej pory zmieniło?

- Niestety, w umundurowaniu, a właściwie

w jego wykończeniu (nylonowa podszewka) nic się nie zmieniło. Dalej są te same wzory i ta sama firma, która je dla nas szyje. Widocznie jest najtańsza, ale za to musi używać tańszych, a przez to gorszych materiałów – stwierdziła jedna z pań motorniczych.

- Chodzę już na czwartą poprawkę swojego munduru. Ciągłe coś nie tak. Mówiłam, że przyniosę swoją podszewkę, żeby tylko nie dawał swojej. Niewiele to pomogło. Będę musiała w domu wypruć firmową i wszyć swoją. Nie mam zamiaru w tym roku przeżywać podobnych katuszy, jak pot spływa gdzieś..., a ja muszę jeszcze kilka godzin jeździć – dodała inna z naszych rozmówczyń.

- Spodnie też pozostawiają wiele do życzenia. Sporo dają kłopotu szczególnie latem. Chyba to nie ten materiał na letnie spodnie, albo we wzorach był inny a teraz dają inny. Szczerze mówiąc, od tamtej rozmowy pobierałem już sorty mundurowe, ale nic się nie zmieniły. Te same materiały, to samo wykończenie, które trzeba poprawiać. Właściwie, to się nic nie zmieniło – dodał od siebie jeden z motorniczych.

Podobnych opinii było jeszcze kilka i wszystkie w podobnym tonie. Można uszyć mundur indywidualnie dla jednej osoby, z innych materiałów, ale droga jest długa i najczęściej zabiera prywatny czas pracownikom na jej załatwienie.

dok.str. 5



Śladem naszych publikacji – dok ze str. 4

Szkoda, że w tym temacie, jak na razie nic się nie zmieniło. Być może ktoś, gdzieś powinien tym tematem zająć się jeszcze raz. Bo znowu idzie lato.

Innym tematem związanym z letnimi upałami była sprawa wydania odpowiedniej decyzji o zainstalowaniu kontaktów pod małe, przenośne wentylatorki. Co w tej sprawie słyhać, zapytaliśmy motorniczych i osoby z zaplecza technicznego.

- Jak na razie nie dostaliśmy żadnego pisma pozwalającego na instalowanie odpowiednich gniazdek, jak również samych gniazdek. Możemy po cichu komuś zamontować, ale to tylko zaufanym, jak przyniesie takie gniazdko gdzieś z miasta. Ale są to sporadyczne przypadki, bo motorowi rzadko kiedy jeżdżą dłużej tym samym wozem – stwierdził jeden z elektryków.

- Zamontowanie takiego gniazdka, to raptem 5 minut roboty, a samo gniazdko kosztuje w hurtowni 3 zł. Myślę, że to żaden wydatek dla firmy a montaż moglibyśmy wykonać własnymi siłami dwóch ludzi w trzy, cztery dni – dodał inny z naszych rozmówców.

- Jeśli by było takie gniazdko na każdym wozie, to ja bym kupił za swoje pieniądze taki wentylator. Widziałem na bazarze, takie samochodowe po 5, 10 złotych. Oczywiście lepiej, żeby kupił je firma, ale jak już musimy oszczędzać, to dofinansuję firmę ze swoich i kupię wentylatorów. Takie małe go..., ale naprawdę bardzo poprawia warunki pracy motorowemu w lato. Szczególnie na wozach starszego typu – stwierdził z przekonaniem jeden z przedstawicieli grupy motorowych.

Szkoda, że i w tej sprawie nic się nie zmieniło przez te parę miesięcy. Widać, sprawy łatwe, do załatwienia od ręki, tanie są sprawami najtrudniejszymi. Być może ze względu na swą błahość uciekają decydentom z pola widzenia, ale dla ludzi pracujących, na co dzień w niełatwych warunkach stresu, nieustannej uwagi, są sprawami ważnymi. No, bo nic tak człowieka nie denerwuje latem, jak pot ściekający z czoła, gorący asfalt, stojące powietrze, a on musi to wszystko znosić i mieć wzmożoną uwagę. Czyż człowiek zmęczony upałami może być czujny i wydajny? Polecamy tę sprawę osobom, które latem w chłodnym cieniu pokoju, przy włączonych dwóch wentylatorach na twarz, będą

zastanawiać się jak podnieść wydajność pracy motorowych latem, gdy ich brakuje i są urlopy.

Inną zgłaszaną sprawą było uruchomienie bezpłatnego połączenia na numer 995 z telefonów komórkowych. Niestety i ta sprawa jakoś nie nabiera odpowiedniego tempa. Telefony tanieją, rozmowy również. Czyżby, znowu ktoś, gdzieś podpowiadał komuś, że lepiej poczekać, aż sprawa załatwi się sama? A sprawa nie załatwi się sama, bo sieci telefonii komórkowej nie są zainteresowane uruchamianiem z własnej inicjatywy kolejnych bezpłatnych połączeń. Nastawione są raczej na maksymalizację zysków, podobnie jak MZA i TW, przy jak najmniejszych kosztach. A w tym wypadku wystarczy tylko jedno pismo, jedna rozmowa i po

sprawie. Sprawdzaliśmy to.

W tamtym materiale pisaliśmy także o kłopotach z częściami zamiennymi, procedurą przetargową. Niestety i w tej sprawie nic się nie zmieniło, a z poszczególnych zakładów TW dobiegają sygnały, że jak na razie jest gorzej niż w zeszłym roku. Piszemy o tym także w bieżącym numerze pisząc o innej zajezdni.

Jednym słowem, idąc śladem naszych publikacji, możemy stwierdzić, że niewiele, jak na razie, udało się nam załatwić. Jednak, nie od razu Kraków zbudowano. Jednak my będziemy dalej drażnić tematy. Powracać do nich jak bumerang. Powracać, nie tylko krytykować, ale i dawać konkretne rozwiązania.

Wiwo 5.04.04r.

Wiosna w pełni, kwitną drzewa i łamią lusterka w tramwajach

Do naszej redakcji zwróciła się grupka motorniczych niemal ze wszystkich zajezdni z gorącym apelem, aby na naszych łamach poprosić odpowiedzialne służby wewnętrzne i miejskie odpowiedzialne za konserwację zieleni miejskiej, aby szczególnie teraz, jeszcze przed pełnym kwitnięciem zadbać o przycięcie drzew i krzewów. Szczególnie chodzi o te wzdłuż linii tramwajowych na Puławskiej, koło Cmentarza Włoskiego, na Marymoncie i w kilku innych miejscach. Drzewa są szczególnie niebezpieczne dla wystających tramwajowych lusterek, a tym samym i dla motorniczych, po deszczu. Wówczas ciężkie od wody gałęzie opadają znacznie niżej. Sytuacja znacznie pogorszy się jak będą już liście.

A przypadków urwania lusterka już w tym roku było kilka. Na szczęście obeszło się tylko na złamaniu lusterka a nie dodatkowo poranieniu motorniczego. A zatem motorniczy proszą o przyjrzenie się drzewom i krzewom. Odpowiednio wcześniejsze zareagowanie odpowiednich służb może zapobiec nie tylko tragedii, ale również przyczynić się do pewnych oszczędności w TW. Nie będzie trzeba zakładać dodatkowych lusterek.

Będziemy wdzięczni, że nasze sprawy są dostrzegane i jednocześnie chcemy wyjść naprzeciw apelom Zarządu o zwiększenie oszczędności.

Wdzięczna grupa motorniczych z ZZPKM.

ww.





Młody, zdolny też chce mieć szansę

Każda firma, która myśli o swojej przyszłości, chce się rozwijać, zdobywać nowe rynki, zamówienia, musi myśleć o stałym, systematycznym podnoszeniu kwalifikacji, bez wyjątku, wszystkich pracowników. Bez względu na to, czy jest to sprzątaczką (nowe narzędzia pracy ułatwiające, przyspieszające pracę) czy jest to dyrektor, prezes wszyscy muszą podnosić swoje kwalifikacje. Firma, w której niemal wszyscy stale się uczą i tę zdobytą wiedzę stale wprowadzają w życie jest firmą prężną, przyszłościową, mało podatną na wszelkie zawirowania ekonomiczne, społeczne, polityczne. Jednak w takiej firmie musi istnieć tzw. system rezerw kadrowych. System, w którym automatycznie lub na zasadzie czytelnych mechanizmów, ludzie podnoszący swoje kwalifikacje stale przemieszczają się w systemie organizacyjnym poziomo (wyższe stawki, większe obowiązki) lub pionowo (awans

na wyższe stanowisko, większa odpowiedzialność, itd.). System, który jest niezbędną bazą danych dla każdego szefa firmy, jeśli myśli o wykonywaniu coraz trudniejszych zadań.

Niestety, w wyniku moich obserwacji, rozmów, poszukiwań, nie znalazłem takiego do końca spełnionego systemu ani w MZA ani w TW. Są jakieś szczątkowe pozostałości, być może po poprzedniej firmie, ale nie są na bieżąco uzupełniane i dążą raczej w kierunku samozniszczenia. Na dzień dzisiejszy, tak naprawdę, nikt nie zajmuje się poważnie rejestrowaniem ludzi, którzy uczą się, podnoszą, często za swoje pieniądze, kwalifikacje. Często z myślą, aby wreszcie ktoś w tej firmie zobaczył, docenił wiedzę i odpowiednio wykorzystał dla dobra firmy.

W TW i MZA sporo pracuje młodych, zdolnych, dobrze wykształconych ludzi, których z różnych powodów, jakoś, nikt nie chce zauważyć. Często wykonują pracę, którą powinni wykonywać ludzie z mniejszym i bardziej dostosowanym do stanowiska pracy wykształceniem. Np., w TW na stanowisku lakiernika, mechanika pracują ludzie po zarządzaniu środkami transportu, elektronicy, którzy z powodzeniem mogą wykonywać pracę o wiele bardziej skomplikowaną i samodzielną. Pracują w tej firmie od 10, 15 lat i naprawdę znają mechanizmy funkcjonowania firmy i mogą wniesić wiele nowego, inspirującego. Zaczynali pracę po technikum i przez lata kształcili się na inżynierów, magistrów mając nadzieję, że wreszcie ktoś w ich firmie zauważy ich, doceni i zaczął awansować poprzecznie czy pionowo. Niestety, ktoś w zapędzie nowoczesnego zarządzania firmą, zapomniał o rejestrowaniu rezerw kadrowych we własnej firmie. Tanich, pewnych i do zastosowania od ręki. Teraz poszukuje na mieście ludzi, których trzeba nauczyć, dostosować i niestety znacznie drożej opłacić, nie mając pewności czy osiągnie sukces. Być może warto by było podczas jednej z

narad Zarządów pomyśleć o odbudowaniu systemu rezerw kadrowych, jako podstawy do planowania rozwoju firmy. Wykorzystać wreszcie ten potencjał wiedzy, praktyki ukryty wśród ludzi, którzy są kierowcami, motorniczymi, lakiernikami, mechanikami. Nie potrzeba na to wielkich pieniędzy, super nowoczesnych systemów komputerowych. Potrzeba jedynie kogoś, kto usiadzie w dziale kadr i przejrzy kartoteki, uporządkuje je w pewien logiczny ciąg. Kiedy już to zrobi, to dosłownie w ciągu 2,3 miesięcy, po zatrudnieniu ludzi zgodnie z ich stanowiskiem może nastąpić zwrot poniesionych kosztów. A w następnych miesiącach firma zacznie już zarabiać. Trudno w tym artykule dawać gotowe wzorce i rozwiązania jak taki system powinien wyglądać i funkcjonować, ale są i w MZA i TW ludzie, którzy wiedzą jak to powinno funkcjonować. Jeśli nie, to nieskromnie powiem, że z wykształcenia jestem pedagogiem pracy, który takie systemy budował i obsługiwał i mogę służyć radą i pomocą.

A więc, dajmy szansę młodym, zdolnym, wykształconym. Nie bójmy się, że zagrożą naszym stanowiskom pracy. Mogą zagrozić, jak nie damy im szansy. Doświadczenie, praktyka plus młodzieńczy zapał mogą szybko przynieść efekty, a na nie liczą wszyscy i ci starsi i ci młodszy, którzy chcą pracować w MZA i TW, najlepszych firmach komunikacyjnych w Warszawie.

Wiwo w kwietniu 2004 roku.

Z głębokim żalem i smutkiem
żegnamy zmarłego
dnia 26. 03. 2004 r.

Ś.†P.

JERZEGO KRUPIŃSKIEGO

Naszego wieloletniego kolegę związkowca, który na zawsze pozostanie w naszej pamięci jako człowiek bezinteresowny, oddany sprawie pracy dla innych, bardziej potrzebujących. Zawsze będziemy pamiętać kolegę jako wybitnego działacza związkowego, dla którego dobro innych było ważniejsze niż własne zdrowie, szczęście rodzinne. Twoje młode, zaledwie przeżyte przez 55 lat życie, z czego większość oddane dla dobra komunikacji miejskiej w Warszawie, mogłoby jeszcze trwać dalej. Trwać dla dobra ludzi, których zawsze ceniłeś, kochałeś i chciałeś jeszcze tyle dla nich zrobić. Mimo, że nie ma już Ciebie przy nas, zapewniamy, że twoje dzieło, które zacząłeś na pewno postaramy się zrealizować do końca. Zawsze w naszej pamięci zostaniesz człowiekiem wielkiego serca, oddanym swym życiem dla innych.

**Prezydium i Zarząd Związku
Zawodowego
Pracowników Komunikacji
Miejskiej
w Warszawie
Koledzy z TLT**

Rozdroża – Gazeta ZZPKM, W-wa

ul. Siedmiogrodzka 20

Nakład 1500 egz.

Wydaje: Prezydium ZZPKM

Redaguje: Winek Włodzimierz

Skład: Piotr Dobrzyński, tel. 0 509 094 062

Materiały prosimy kierować pod adres:

01-232 Warszawa, ul. Siedmiogrodzka 20,

tel. 631-42-72, 632-11-83





Trzeba coś zrobić z tym regulaminem

– Czyli uwagi do obowiązującego Regulaminu Komisji Socjalnej

Obecnie obowiązujący regulamin działania Komisji Socjalnej i procedura przyznawania przez nią zapomóg, budzi coraz więcej kontrowersji. Często posiedzenia Komisji przypominają arenę walki politycznej. Są okazją do wzajemnych oskarżeń, przytyków, złośliwości, a cierpi na tym najczęściej składający wniosek o zapomogę.

Obecnie obowiązujący regulamin był już kilkakrotnie poprawiany, ale były to najczęściej niewielkie poprawki raczej kosmetyczne niż zasadnicze. Był również tworzony w czasach, kiedy w zakładzie działał jeden związek, a tym samym nie było różnic zdań. Teraz w każdym zakładzie działa po kilka związków, które mają różne zapatrywania i każdy inaczej widzi procedurę przyznawania zapomóg. Chcieliśmy poznać sprawę bliżej i poprosiliśmy o rozmowę w tym temacie jednego z członków Komisji Socjalnej w zakładzie R-4 'Żoliborz' – Andrzeja Krystosiaka - Przewodniczącego Zarządu Oddziałowego ZZPKM.

„Rozdroża”: Wiele mówi się ostatnio o konieczności poprawy regulaminu komisji socjalnej, że nie przystaje do rzeczywistości, nie spełnia oczekiwań, że należy go jak najszybciej poprawić w wyniku wspólnych prac związków. O ile wiem, „Zarządzający”, czyli Zarząd TW, funduszem proponował takie prace, ale nic z nich nie wyszło i musiał sam stworzyć regulamin i wprowadzić go w życie. Związki jakoś nie mogły się dogadać.

„Andrzej Krystosiak”: To fakt. Były takie próby i niestety speliły na niczym. Myślę, że i w obecnej sytuacji trudno by było znaleźć wspólne porozumienie w tym temacie, między innymi, dlatego, że niektóre związki wykorzystują pewne nieprawidłowości dla swoich celów czy kampanii agitacyjnych. Jednak nie o tym chciałbym mówić. Myślę, że najlepszym w chwili obecnej rozwiązaniem, aby choć trochę usprawnić regulamin jest wprowadzenie przez „Zarządzającego” poprawek mówiących o większym obiektywizmie komisji, demokratyzacji jej prac, większej swobody w podejmowaniu decyzji i likwidacji punktów, które w tym momencie paraliżują, a czasami wręcz uniemożliwiają pracę komisji. W naszym zakładzie już takie przypadki były i niestety cierpią na tym najczęściej ludzie, którzy nie chcą się mieszać w jakieś rozgrywki a jedynie potrzebują często natychmiastowej pomocy.

„R”: Mówił Pan o poprawkach. Czy może je Pan bliżej przedstawić?

„Andrzej Krystosiak”: Mówiąc o demokratyzacji prac, miałem na myśli, mimo, że pozwala ustawa, wprowadzenie zasady głosowania nad każdym wnioskiem większością głosów. Podobnie jak ma to miejsce np. w Sejmie.

Obecnie wniosek może „nie przejść”, jeżeli jeden z członków komisji, a najczęściej są to oddziałowi przewodniczący poszczególnych związków, zgłosi „veto”.

W naszym zakładzie jest 5 związków, czyli w komisji 5 osób. Jeżeli cztery powiedzą tak, a jedna powie nie, to wniosek o zapomogę upada, mimo że wszyscy wiedzą, że był składany przez naprawdę potrzebującą osobę. Tak nie powinno być. Powinna być większość głosów a związki powinny się dogadywać w określonej sprawie, konkretnego człowieka, jego sytuacji na zasadzie koalicji, aby naprawdę pomóc, bo on tego oczekuje. „Zarządzający” powinien to jasno i wyraźnie określić.

Mówiąc o obiektywizmie, miałem na myśli danie komisji uprawnień, aby mogła w przypadkach budzących wątpliwości zapoznać się na miejscu z sytuacją materialną, rodzinną składającego wniosek. Np. w przypadku pożaru, kradzieży po takiej wizji lokalnej, komisja mogłaby nawet podnieść kwotę zapomogi. Regulamin tego nie określa w szczegółowy sposób, a powinien. Powinien wytyczyć w miarę dokładne miary obiektywizmu i podać „narzędzia” umożliwiające obiektywizm.

Myślę, że w regulaminie powinien znaleźć się również zapis mówiący, że w przypadku spraw problemowych i niemożności dojścia do porozumienia

poszczególnych związków sprawę powinien przejąć „Zarządzający” i podjąć decyzję na podstawie zaciągniętych opinii.

Wreszcie mówiąc o swobodzie w podejmowaniu decyzji, miałem na myśli rozszerzenie uprawnień członków komisji do kompletowania dodatkowych dokumentów ułatwiających podejmowanie decyzji. Dodatkowych rozmów, wizji lokalnych. To w efekcie mogłoby uwiarygodnić nasze prace w oczach składających podania o zapomogę, że dostali je naprawdę potrzebujący, a nie inni na zasadzie kumoterstwa, układzików.

Myślę, że trzeba jeszcze poprawić parę innych zapisów i uszczegółowić je. Wiem, że powinno to powstać w wyniku wspólnych negocjacji i rozmów, ale skoro tak trudno znaleźć porozumienie wśród związków, to może poprosić kogoś z zewnątrz, kto opracowałby regulamin na podstawie naszych uwag i wniosków a następnie poddał pod głosowanie wśród wszystkich pracowników bez względu na przynależność polityczną i związkową na zasadzie większości głosów za wersją „A” czy „B”. Wówczas regulamin byłby zatwierdzony przez większość. Byłby bardziej czytelny i nie pozwalał na swego rodzaju manipulacje. Fundusz socjalny jest naszym, wypracowanym przez nas wszystkich pracowników funduszem. Powinni mieć do niego dostęp wszyscy, na równych prawach. Regulamin trzeba poprawić po raz kolejny, ale niech to będą poprawki, które uwzględniają obecne realia występujące w zakładach.

„R”: Dziękuję za rozmowę i myślę, że powrócimy jeszcze do tematu.

Wiwo 8.04.04.r





Idea wsparcia koleżeńskiego

W dniu 22 marca br. w Warszawie z inicjatywy Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych (OPZZ) i Instytutu Współpracy i Partnerstwa Lokalnego odbyło się pierwsze spotkanie związkowców z terenu Warszawy i Mazowsza, inicjujące tworzenie sieci związkowych specjalistów partnerstwa lokalnego. Inaczej mówiąc, tworzenie zespołów przystosowania zawodowego, w których jednym z celów jest przystosowanie pracowników do podnoszenia kwalifikacji, dostosowanie do zmiennych warunków zatrudnienia lub w określonych sytuacjach pomoc po utracie pracy.

Ze strony OPZZ w spotkaniu uczestniczył Przewodniczący OPZZ – Ryszard Łepik. Stronę amerykańską, głównego sponsora i koordynatora Programu Partnerstwa Lokalnego reprezentował Attache ds. Pracy Ambasady USA John Armstrong. Polskiego wykonawcę programu, którym jest Instytut Współpracy i Partnerstwa Lokalnego z Katowic reprezentował Gedeon Werner.

Z ramienia ZZPKM w spotkaniu uczestniczył Zdzisław Budkiewicz z zajezdni przy Woronicza.

Podczas spotkania uczestnicy mogli zapoznać się z aktualnym stanem realizacji wieloletniego programu dla Polski, jego głównymi elementami i planami na przyszłość.

Z programu Partnerstwa Lokalnego skorzystało już wiele zakładów, które przechodziły lub przechodzą dostosowanie do nowych warunków ekonomicznych, społecznych.

Jedną z idei Programu jest powołanie Zespołów Przystosowania Zawodowego na terenie niemal każdego, większego zakładu pracy w W-wie i na Mazowszu. A czym jest Zespół Przystosowania

Zawodowego? Jest to na ogół zespół przedstawicieli kierownictwa i pracowników, włącznie z przedstawicielami związków zawodowych, których zadaniem jest czuwanie nad pracownikami pod kątem podnoszenia kwalifikacji, dostosowywania się do zmiennych warunków zatrudnienia czy zagrożonych zwolnieniami grupowymi. Rola Zespołu polega także na tworzeniu planu przejścia, przygotowującego pracowników do otrzymania informacji i usług, jakie są im potrzebne do rozpoczęcia osobistego planowania zmiany pracy.

W najbliższym czasie z inicjatywy Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej zostaną podjęte działania, aby powołać na terenie MZA i TW pierwsze Zespoły Przystosowania Zawodowego (ZPZ). Jednym z pierwszych zadań (ZPZ), będzie szeroka akcja informacyjno-szkoleniowa dla członków związku, rozpoznanie sytuacji zagrożeń i możliwości przeciwdziałania w odpowiednio wcześniejszym czasie. Według wstępnych ocen, istnieje

ogromna potrzeba wyjścia naprzeciw coraz bardziej zawiłym sprawom zatrudniania, zależnościom pracownik – pracodawca. W szczególności w sprawach dokładnie wyjaśniających wzajemne zależności, o których niestety, większość pracowników nie wie, a w większości przypadków tylko domyśla się i to nie zawsze dobrze, bo nie ma dostępu do rzetelnych, wiarygodnych źródeł informacji. ZPZ powinny tę lukę rzetelnie i wiarygodnie wypełnić.

Bliższe informacje o zasadach działania, powołania ZPZ w ramach struktur ZZPKM można uzyskać u kolegi Zdzisława Budkiewicza pod numerem telefonu 853 70 98.

W najbliższych wydaniach „Rozdroży” postaramy się nieco przybliżyć ideę ZPZ wraz z podaniem konkretnych przykładów dla MZA i TW. Jednocześnie zachęcamy do uczestnictwa w kursach, które są przygotowywane dla członków ZZPKM. Być może pierwszy z nich rozpocznie się jeszcze pod koniec maja br., ale o tym postaramy się odpowiednio wcześniej poinformować.

Wiwo w kwietniu 04r.

Rozmowy w związkowym pokoju

– Czyli, o czym rozmawiają związkowcy ZZPKM z zakładu R-4

Poruszane w poniższym tekście sprawy dotyczą nie tylko zakładu R-4, ale również innych zakładów w Tramwajach Warszawskich. O tym rozmawia się nie od dziś, ale zaczyna to coraz bardziej doskwierać ludziom. Co to za sprawy?

- W tej chwili mamy dość spore, przejściowe, mam nadzieję, kłopoty z ruchem. Mamy za mało motorowych i na ich miejsce muszą iść ludzie z warsztatu.

Niemal codziennie rano do ruchu idzie 5,6,7 osób. Tramwaj wyjedzie, ale na warsztacie nie ma komu zrobić roboty – stwierdza jeden z rozmawiających w pokoju związkowym. – Jak tak dalej będzie, jeszcze przez dwa, trzy tygodnie – to nie będzie czym wyjechać na miasto. Niestety mamy najgorszy tabor w TW i wymaga on znacznie więcej pracy i konserwacji. To, że jeszcze jeździ, to naprawdę zasługa tylko ludzi z warsztatu, którzy dosłownie z niczego potrafią jeszcze coś „wyrzeźbić”, bo trudno to nazwać pracą.

- Tak, ale wszystkiego nie da się zrobić tylko głową i rękoma. Prawdziwy „cyrk” jest z częściami zamiennymi. Polikwidowano magazyny. Utworzono jeden centralny i logistykę, która niestety nie nadąża za zamówieniami. Na jedną część czeka się 2-3 tygodnie, a na niektóre i dłużej. Ja zamówiłem stycznik SU-300 do „105” przeszło miesiąc temu i dopiero wczoraj przyszedł – dodał inny także z warsztatu.

- To, co. Tramwaj stał przez miesiąc na zajezdni – zapytałem

- No nie. Udało się nam wyjąć stycznik z innego tramwaju, który siedział na naprawę

dok.str. 9





Rozmowy w związkowym pokoju – dok. ze str 9

główną. Zrobiliśmy tzw. „podmiankę”, ale czy na tym rzecz polega. Zresztą, zanim wagon poszedł do naprawy, to jeszcze parę innych rzeczy wymontowaliśmy. Gorzej jest z nowoczesnymi tramwajami. Tutaj musimy niestety znacznie dłużej czekać na części i tramwaj na ogół stoi na zajezdni. – odpowiedział mi na pytanie, po czym kontynuował dalej. – Np. na pantografy czekamy 2,3 tygodnie. Podobnie z przetwornicami, a tu ciągle poganiają. Szybciej, szybciej, bo zadania trzeba realizować. My chcemy, ale czym? Ciągłe się o tym mówi, ale nie widać jakieś istotnej poprawy. Ktoś naprawdę powinien przy tym usiąść i wreszcie definitywnie rozwiązać sprawę.

- Myślę, że powinniśmy dostać trochę więcej zaufania, że potrafimy także rządzić się pieniędzmi. Nie chodzi o to abyśmy robili całe zaopatrzenie sami, ale choć jego część. Żeby można było zamówić część dzisiaj a jutro będzie już na warsztacie. Nam chodzi o szybki zakup. Szybkie usunięcie awarii a nie czekać i kombinować, bo w którymś momencie i z tego kombinowania nic nie wychodzi. Nasza energia jest zupełnie gdzie indziej spożytkowana. Musimy wymontować, przelożyć do innego tramwaju. Potem jeszcze raz zamontować wymontowaną część jak przyjdzie nowa. Jednym słowem, niektóre czynności robimy dwa, trzy razy zamiast raz. Czy o takie oszczędności nam chodzi? Przecież w którymś momencie zabraknie ludzi na warsztacie do napraw, bo połowa będzie wymontowywać, część kombinować ze starych, a tylko część montować. A ludzi z warsztatu stale chcą zwalniać na ulicę, albo zabierać do ruchu. Zamiast oszczędności zaczynają powstawać straty.

- Myślę, że powinniśmy przyjrzeć się organizacji pracy, bo coś w niej nie sztytuje – przerwał trzeci z rozmówców.

- Tak, ale organizacją pracy można się zająć dopiero jak wszystko masz. Np. masz części, szybkie zaopatrzenie, fachowców, dobrze wyposażone zaplecze, czas na pracę. A jak tu mówić o organizacji pracy, jak połowy rzeczy nie ma. Nawet najlepsza organizacja nie pomoże jak nie ma czym robić. A jak można dobrze zorganizować „szabrowanie”, kombinowanie, jak każdego dnia wyskakuje coś nowego i trzeba łątać gdzie indziej dziury. To naprawdę czasami przypomina pracę jakby dopiero co wojna się skończyła. Ale



wtedy jechało się na szaber do Berlina, Wrocławia i tramwaj jechał. A teraz gdzie szabrować?

- Ludzie zaczynają naprawdę coraz bardziej narzekać. Młodych szlak trafia i chcą uciekać, a starzy lada chwila odejdą na emerytury. Co wtedy?

- No cóż. Tramwaj jakoś pojedzie, a czy to ważne, kto go prowadzi i gdzie zajędzie. W powyższym tekście na prośbę rozmówców zachowaliśmy anonimowość. Mimo wszystko, iż sprawy są oczywiste i

wszystkim znane, część rozmówców obawia się o utratę pracy.

Czekamy na podobne sygnały i jak zawsze zachowamy anonimowość. Chcemy pokazywać, co ludzi martwi i czego się obawiają. Mamy jednocześnie nadzieję, że nasza gazeta jest czytana również przez ludzi odpowiedzialnych za poruszane tutaj sprawy i dzięki temu będą oni na bieżąco informowani o nastrojach wśród załogi.

Wiwo 8.04.04.r.

Musimy wzajemnie rozumieć się i mieć do siebie zaufanie

– Rozmowa z Włodzimierzem Pieńczykowskim -kierownikiem pionu ruchu w zajezdni R-4 „Żoliborz”



W zajezdni „Żoliborz” pracuje ponad 300 motorniczych. Trzysta osób, to trzysta problemów, niemal tyle charakterów, zapatrywać na przyszłe swe życie i nie mniej sposobów na nie. A sposoby są różne, nie zawsze zgodne z oczekiwaniami kierownictwa. O tych i innych sposobach staramy się

porozmawiać. Być może ta rozmowa doprowadzi niektórych czytelników, zwłaszcza z zajezdni R-4 do jakiś wniosków i pozwoli zrozumieć, że ich praca jest potrzebna nie tylko im, ale także ich koleżankom, kolegom z zajezdni, bo razem tworzą zespół.

dok.str. 10



Musimy wzajemnie rozumieć się – dok ze str. 9

„Rozdroża”: Proszę przybliżyć naszym czytelnikom Pańskie oczekiwania, a być może model doskonałości pionu ruchu w zajezdni, R-4.

„Włodzimierz Pieńczykowski”: No cóż. Oczekiwania jest wiele, a do modelu doskonałości stale staramy się zmierzać. Jednak zanim to osiągniemy, musimy po drodze załatwić parę spraw. Jedną z najpilniejszych jest zmniejszenie absencji chorobowej, w której niestety przodujemy wśród innych zakładów. Na pewno chorób nie da się uniknąć, ale wiele z nich, tak naprawdę nie było typowymi chorobami, tylko czymś innym, o którym wiedzą korzystający ze zwolnień lekarskich i czasami ja. Mam tu na uwadze szczególnie ludzi, którzy dość często korzystają z krótkich, przerywanych zwolnień lekarskich. Jest to pewna grupka ludzi, która czasami potrafi dość skutecznie zdeorganizować pracę nie tylko zakładu, ale także zdeorganizować pracę swoim koleżankom i kolegom. Niestety przyczynia się także do tego, iż inni koledzy, którzy starają się dobrze pracować nie otrzymają 5% nagrody. Kiedyś jak chorował, to nie dostawał premii, ale za to inni dostawali. Teraz niestety, jedni „bimbają” pod płaszczykiem choroby, a inni zgrzytają zębami.

Niestety, zabrano nam pewne środki motywacyjne do lepszej pracy, bo nic tak nie dyscyplinuje jak właśnie dodatkowe pieniądze. Ci lepsi mogą też kiedyś stracić zapał do pracy.

Jestem zdania, że powinno się ludzi motywować do pracy, a nie karać. Np. zadzwonił do mnie niedawno jeden z motorniczych pracujących na Śląsku i pytał się o warunki pracy w Warszawie. Korzystając z okazji zapytałem jak tam jest z dyscypliną pracy. I muszę powiedzieć, że jest o wiele większa. Np. nie mogą przyspieszać, opóźniać, bo wszystko rejestruje komputer pokładowy. Jeżeli zarejestruje, że przyspieszył 3 minuty, musi zapłacić 60 złotych kary. Sporą karę dostaje także, za brak odpowiedniej ilości biletów przy sobie w trakcie kontroli. Musi mieć minimum po 10 sztuk w każdym rodzaju. Jeśli nie ma, to może zapłacić nawet 200 złotych. Czyli wyjeżdżając na miasto musi ich mieć znacznie więcej i w dodatku kupuje za swoje. Inną sprawą są dużo mniejsze stawki za godzinę. Jestem daleki od tego, aby wprowadzić takie środki dyscyplinujące, ale podejrzewam, że ktoś zaczyna o tym myśleć gdzieś wyżej. Jeżeli nie poprawi się dyscyplina pracy, to możemy się tego niedługo spodziewać, a będzie to między innymi zasługą niewielkiej ilości pracowników,

którzy obecnie ciągną innych w dół.

„R”: Czyli jest to dość pilna sprawa do załatwienia i rozumiem, że dla Pana dość istotna.

„Włodzimierz Pieńczykowski”: Tak, to w tej chwili najważniejsze i najpilniejsze, szczególnie teraz, gdy niemal z dnia na dzień odchodzą ludzie na wcześniejszą emeryturę w dość dużej ilości, a na ich miejsce zaczyna nam brakować ludzi nie tylko do ruchu na mieście ale także w zakładzie. W chwili obecnej musimy się podpierać ludźmi z zaplecza technicznego, którzy w awaryjnych sytuacjach muszą zastępować innych, mniej zdyscyplinowanych i odpowiedzialnych. Niestety cierpi na tym zaplecze i praca, którą także trzeba wykonać. Coraz częściej zwracam się z apelami do pracowników, wyjaśniam sytuację. Do niektórych trafi to, ale do niektórych nie.

Jest nietypowa sytuacja, którą musimy przetrwać własnymi siłami. Ludzie muszą to zrozumieć i naprawdę zacząć lepiej przykładać się do pracy. Muszą zacząć więcej rozmawiać ze sobą. Chcieć zrozumieć jeden drugiego. Wyjść naprzeciw trudnościom i współpracować ze sobą na niemal każdym odcinku. Musi być wzajemne zaufanie i zrozumienie. Myślę, że wszyscy powinni zrozumieć, na czym ta praca polega i jak należy ją wykonywać, aby nie było zastrzeżeń nie tylko ze strony kierownictwa, ale przede wszystkim ze strony kolegów. Być może ten mój apel odniesie jakiś skutek? Dobrze by było, aby tak się stało.

„R”: W zakładzie pracuje ponad 300 motorniczych. Trudno szybko dotrzeć do każdego z odpowiednią informacją. Ludzie pracują na zmiany, o różnych porach i w różnych miejscach uczyniają pracę. Zapewne jest to utrudnienie w prawidłowym przepływie niezbędnych informacji.

„Włodzimierz Pieńczykowski”: Niestety, w chwili obecnej tak. Myślę jednak, że z czasem udałoby się i to przełamać. Dobrym rozwiązaniem byłoby powrót do idei brygad składających się z kilku motorniczych, którzy pracowaliby np. na jednej linii, w jednym rejonie. Znaliby się nawzajem lepiej, współtworzyli jakiś postawiony im plan. Staraliby się wykonać go jak najlepiej wzajemnie dyscyplinując się, kontrolując a tym samym pozyskując dodatkowe pieniądze na swoje wynagrodzenie. Z pośród swego grona wybraliby najlepszego, który mógłby być ich brygadziwą. Łącznikiem z kierownictwem. Wiele istotnych spraw organizacyjnych, regulaminowych znacznie szybciej docierałoby do ludzi. Mogliby szybciej reagować, a jak szybciej

reagować to szybciej między innymi także zarabiać. Mógłby lepiej zadbać o interesy swojej brygady. Potrafiłby najlepiej powiedzieć i wypełnić ankiety SOOP. Taka brygada ciągnęłaby się nawzajem i gdyby znalazł się ktoś w niej odstający od reszty, musiałby odejść, a na jego miejsce przyszedłby lepszy. Po jakimś czasie ci, którzy zbyt nie przykładają się do pracy nie mogliby znaleźć swojej brygady, a tym samym mieć trochę gorsze warunki pracy i płacy. Oczywiście jest to bardzo spłaszczony i skrócony schemat organizacyjny, który trzeba by było jeszcze dobrze przemyśleć i dopracować. Myślę, że pomógłby on znacznie na szybszą komunikację wewnątrzzakładową i szybsze reagowanie na potrzeby firmy.

„R”: Rozumiem, że w odpowiednim czasie dostaniemy od Pana jakieś bardziej szczegółowe opracowanie i będziemy mogli je przedstawić naszym czytelnikom, a potem rozpocząć dyskusję być może nad jego dopracowaniem i zrobieniem z tzw. ludzkim wymiarem twarzy.

„Włodzimierz Pieńczykowski”: Myślę, że tak. Być może już niedługo przedstawię jakieś bardziej szczegółowe założenia i chętnie podejmę dyskusję. Chciałbym, aby to ewentualne udoskonalenie dyscypliny i organizacji pracy powstało wspólnie z załogą, bo wówczas ma ono naprawdę duże szanse powodzenia. Jest zrozumiałe dla wszystkich i dyscyplinujące. A nam chodzi przede wszystkim, aby to ludzie rozumieli swoją rolę w miejscu pracy, współtworzyli ją i odpowiadali za nią.

„R”: Muszę powiedzieć, że dość wznioste hasła, ale mają szansę powodzenia, jeżeli faktycznie wszyscy będą chcieli to zrozumieć i wprowadzić w życie. Dziękuję za rozmowę.

Wiwo 8.04.04.r.

