



Rozdroża

Kwiecień 2005 NR 4 (27)

Gazeta Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Warszawie

Odszedł człowiek, ale pozostała jego mądrość

Wraz ze śmiercią Papieża Jana Pawła II skończyła się pewna epoka w dziejach nie tylko Polski, ale i świata. Epoka duchowego spokoju. Skupienia nad tym, co ważne, co może dać lepszą przyszłość następnym pokoleniom. Epoka, w której przede wszystkim królowało pojednanie, wyrozumiałość dla ludzkich słabości i przeciwdziałanie konfliktom etnicznym, politycznym, społecznym.

Osoba Papieża, ale także Polaka, dawała swoim postępowaniem, rozumieniem spraw, przykład, wzorzec dla wielu ludzi. Jednak najwięcej oczywistych, głoszonych przez niego prawd o życiu i jak z niego korzystać, powinni wyciągnąć właśnie Polacy. Mający podobną, duszę, mentalność, postrzeganie świata. Jednak w historii ostatnich lat, nie zawsze kierowali się jego słowami i myślami. O wielu nie chcieli myśleć lub udawali, że nie pamiętają.

Teraz, gdy odszedł duchowy przywódca, znowu skupiają się w zamyśleniu i przywołują do siebie jego słowa, myśli. Znowu chcą być dobrymi Polakami, katolikami, ludźmi o wielkim, otwartym na ludzka krzywdę, sercu. I dobrze by było, żeby w krótkim czasie te chęci przeszły w konkretne działanie wokół siebie dla dobra innych i dopiero później dla siebie. By zawsze pamiętać o drugim człowieku, jego potrzebach, pragnieniach, tęsknotach i konieczności realizacji wielu z nich. Pamiętać także, że kłótnie, spory nie są drogą do znalezienia najlepszego rozwiązania dla wielu nurtujących nas spraw. Jedynie nieustanny, konstruktywny, dialog w oparciu o rzeczowe argumenty jest drogą ku lepszej przyszłości.



Teraz, kiedy odszedł wielki człowiek. Człowiek, który wiele zrobił a jeszcze tyle chciał zrobić i pozostały jego mądrości, nauki dla nas, warto by było aby zanim się coś powie, pomyśleć jak on by to zrobił? A na pewno zrobiłby z myślą o dobru drugiego człowieka. I to była i będzie jedna z jego największych mądrości, które powinny kierować naszym życiem.

Papież Jan Paweł II już za życia był wielkim. Jednak dopiero teraz, kiedy odszedł fizycznie jako człowiek, nie można ogarnąć umysłem, wzrokiem jego duchowej wielkości, podobnie jak jego mądrości, która pozostanie na wieczność.

Uczmy się jego mądrości i stosujmy ją na co dzień

Wiwo 2-3 kwietnia 2005 roku

Przyszłość MZA – Czyli posiedzenie Zarządu ZZPKM z udziałem Janusza Bosakirskiego – członka Zarządu MZA

W piątek 15 kwietnia br. w świetlicy zakładu T-3 obradował Zarząd ZZPKM. Jednym z punktów posiedzenia było spotkanie ze zaproszonym na Zarząd Januszem Bosakirskim – członkiem Zarządu MZA. Była to pierwsza okazja do szczerzej rozmowy o przyszłości MZA ludzi, którzy swą firmę postrzegają z różnych poziomów i chcą jej rozwoju, a nie upadku.

Poniżej zamieszczamy skróty z tej dyskusji.

Można powiedzieć, że mój kontakt z komunikacją miejską w Warszawie – powiedział na wstępie Janusz Bosakirski – trwa dość długo. Swoją karierę zawodową zaczynałem jeszcze w MZK w 1972 roku. Z różnych względów, przez parę lat nie pracowałem później w MZK, ale innych warszawskich firmach, Polmobbil Miejskim Przedsiębiorstwie Usług Komunalnych i innych. Zrzędzeniem losu powróciłem do fir-

my, w której zaczynałem, tylko teraz nazywa się MZA. Jestem w firmie od połowy stycznia, br. i jako członek Zarządu jestem odpowiedzialny za sprawy operacyjne (przewozy i eksploatacja). Przychodząc do firmy – właściciel, czyli miasto – postawiło wiele zadań nie tylko dla mnie, ale i dla całej firmy. Właściciel chce, by firma zaczęła przynosić jakieś dochody, zyski. Jak

dok. str. 2



Przyszłość MZA – Czyli ... – dok. ze str. 1

wszyscy wiedzą jest to trudne zadanie do wykonania, a i uwarunkowania do jego wykonania także nie są stabilne. Choćby ceny paliwa, zmienne opłaty, podatki. A cena ZTM-u, która jest podstawą do naszych kalkulacji jest niestety sztywna. To w pewnym zakresie powoduje większe lub mniejsze straty. Co w tym przypadku możemy zrobić i co robimy? Musimy wprowadzić pewną zmianę organizacji pracy, która pozwoli zaoszczędzić następne pieniądze.

Mówiąc o tym, że generalnie kierunek firmy jest taki, aby firma stała się prawdziwą firmą przewoźową i tylko przewoźową. Należy odchodzić od tego, że firma jest przedsiębiorstwem produkcyjno – handlowym, transportowo – przewoźowym. Trzeba to jasno powiedzieć. Chcielibyśmy odchodzić od tego, by wszystkie sprawy związane z eksploatacją były załatwiane przez naszych pracowników. Począwszy od remontów, przeglądów aż po sprzątanie, dezynfekowanie itd. Na dzień dzisiejszy są to ogromne koszty. Musimy je zmniejszyć.

Jest pewne dążenie Zarządu MZA, aby uporządkować organizację pracy, by w firmie zostały najlepsze służby, w sensie ludzi. Najlepiej przygotowani a przez to samo, lepiej wynagradzani. Chcemy wiele, teraz załatwianych spraw, przez naszych ludzi, wydać w formie zleceń na zewnątrz. Obcym firmom, które zrobią to za pewne lepiej i przede wszystkim taniej.

Rozpoczęliśmy wdrażanie pewnego programu pilotażowego na zajezdni „Kleszczowa”. Od czerwca ta zajezdnia będzie pracowała nowym rytmem, jeśli chodzi o utrzymanie taboru. Zmieni się pewna podległość właścicielska autobusu. Powstanie Wydział Utrzymania Eksploatacji Taboru, który będzie spełniał rolę właściciela i on będzie decydował, czy ten konkretny ma mieć przegląd, naprawę. Jeżeli stwierdzi taka potrzeba będzie szukał najbardziej optymalnego rozwiązania. Ekonomicznego rozwiązania, tak, aby zmniejszyć koszty. Np. będzie decydował czy naprawić czy wymienić, założyć używane czy regenerowane, itd. Część napraw wydać na zewnątrz, zlecić je wyspecjalizowanym firmom, np. wyświetlacze tras, czy inne elektroniczne podzespoły. W ten sposób zrobimy obniżenie kosztów własnych.

W ramach tej nowej organizacji podległość będzie taka, że będzie też wydział utrzymania ruchu, który będzie spełniał rolę właściciela, i który będzie nadzorował ruch i dbał o wykonanie planu. Oczywiście we współpracy z innymi służbami. Generalnie chodzi o to, żeby istniała pewna analiza, opłacalność, celowość wykonania prac. To w efekcie końcowym powinno dać pożądany efekt obniżenia kosztów.

Oczywiście takie rozwiązanie ma spowodować, że zajezdnia będzie odpowiedzialna za 2 rzeczy. Jedną to, to, żeby autobu-

sy były czyste, sprawne, podobnie jak budynki i cała infrastruktura. Za to będzie odpowiedzialny kierownik techniczny. Za drugą sprawę będzie odpowiedzialny tzw. kierownik ruchowy. Do jego zadań będzie należało wykonanie planu i odpowiedzialność za kierowców. W ten sposób będzie 2 kierowników, a nie jak dotychczas 4.

Oczekujemy, że w ten sposób podniesie się jakość napraw i usług. Być może będzie mniej odpisów, mniej niedokończonych spraw a w efekcie obniżymy koszty eksploatacyjne.

Chcielibyśmy obniżyć zatrudnienie w zapleczu i dojść może nie do zachodniego modelu 1 pracownik na 10 autobusów, ale przynajmniej 1 na pięć autobusów. Dzisiaj jest to 1 pracownik na 2 autobusy. Wiem, jest to związane z wieloma rzeczami, ale trzeba do tego dążyć.

Plany są dalekosiężne. Chcemy zrobić pewną restrukturyzację. Planujemy, że zrobimy ją w 2 lata. Chcemy wprowadzić system łączności w autobusach, między innymi w celu poprawy bezpieczeństwa. Jednak wiele z tych rzeczy zależne jest od przetargów, a te jak wszyscy wiedzą, ciągną się czasami bardzo długo.

Po wystąpieniu Pana Bosakirskiego członkowie Zarządu zaczęli zadawać wiele szczegółowych pytań. Wiele z nich, niestety, nie dostało oczekiwanych odpowiedzi. Oto niektóre z nich wraz z odpowiedziami.

Głos z sali: - Dużo mówił Pan o obniżeniu kosztów. Między innymi o ograniczeniu biurokracji, budowie systemów łączności. A tutaj według pana słów, raczej widzę przyrost biurokracji, coraz więcej papierów, jednym słowem więcej pracy dla umysłowych a mniej dla fizycznych.

Janusz Bosakirski: - Jeśli chodzi o biurokrację, będziemy się starać ją ograniczać. Będziemy eliminować pewne zbędne obiegi dokumentów. Ma w tym pomóc stale rozbudowywany system łączności komputerowej pomiędzy oddziałami. Chcemy doprowadzić, aby były tylko dokumenty w formie elektronicznej. Jednak na razie są tysiące dokumentów, które musimy wypełniać, bo takie są przepisy i one nam narzucają pewien styl pracy. Powiem, że nie znaczy to, że zabraknie pracy dla fizycznych. Oni także znajdą zatrudnienie. Na dzień dzisiejszy nie przewidujemy żadnych zwolnień ludzi z zaplecza, jednak zatrudnienie będzie spadać w tzw. sposób naturalny, emerytury, renty, itd. Wiem, w jakim stanie są autobusy, że wymagają większej obsługi, ale mam nadzieję, że przetargi wreszcie dojdą do skutku i zaczniemy wymienić tabor. Liczę także na większe zaangażowanie w obsługę autobusów, firm z zewnątrz.

Głos z sali: - Jakież zadania będzie miała „Włościańska”?

Janusz Bosakirski: - Przed „Włościań-

ską” stoją poważne zadania. W nowym modelu ma przejąć wszelkie naprawy od zajezdni, oczywiście te grubsze, wymiana osi, itd. „Włościańska” ma również przejąć kontrole nad wszystkimi częściami, odpowiednio nimi dysponować, rozdzielać. Prawdopodobnie część zadań mechaników z zajezdni przejmą mechanicy z Włościańskiej lub ci, którzy są teraz, ale będą to już mechanicy zatrudnieni w T-4. Chcemy doprowadzić do tego, aby jedno źródło było odpowiedzialne za stan techniczny wszystkich autobusów we wszystkich zajezdniach.

Głos z sali: - Chodzą słuchy, że część terenów „Włościańskiej” trzeba będzie oddać miastu?

Janusz Bosakirski: - Jeśli o tereny, to tu pozwolę sobie „wrzucić kamyczek do związkowego ogródka”. W porozumieniu z 2002 roku pomiędzy związkami a „miastem” zrobiono pewne zapisy. Między innymi o tym, że miasto wniesie aportem do spółki ten i inne tereny. Niestety do tej pory tego nie zrobiło. My jako Zarząd, nie byliśmy stroną. To, że „miasto” nie wywiązuje się z porozumień powinno być interesem związków, aby wymusiły na „mieście” realizację tego postanowienia. Oczywiście prowadzimy rozmowy z „miastem”. Są obietnice, uchwały, jednak nic dalej się nie dzieje. Myślę, że w tej sprawie musi być większy nacisk związków na tę sprawę. A jeśli już będziemy musieli oddać tereny, to tylko ten kawałek, gdzie jest lakiernia.

Głos z sali: - Chce Pan powiedzieć, że teraz są wam potrzebne związki, żeby załatwić za was robotę? A jak załatwią, to wy załatwicie związki poprzez proponowane Spółdzielnie Pracy dla kierowców? Wyprowadzicie związki z zakładu, czy o to chodzi?

Janusz Bosakirski: - Tego nie powiedziałem, widzę rolę związków w nowym MZA. Uważam, że powinny być.

Głos z sali: - Jaka przyszłość czeka „Chelmską”?

Janusz Bosakirski: - No, niestety, temat bardzo przykry. Mimo usilnych starań Zarządu, związków sprawa jest już raczej „przyklepana”. „Chelmska” ma istnieć do połowy przyszłego roku. Już teraz planujemy rozdysonowanie autobusów, kierowców.

Głos z sali: - Mam bardzo wiele uwag, co funkcjonowania „Centrum Napraw Mana” na Woronicza. Bo to chyba nie polega na tym, żeby mój autobus Man jechał na Stalową i po dwóch dniach wraca nie naprawiony, bo nie było części. Potem dostaję 12 kwitów na części, muszę je ściągnąć by naprawić u siebie. To, po co te 2 dni stał na Stalowej?

Janusz Bosakirski: - To jakiś błąd logistyczny, Tak nie powinno być.

Głos z sali: - ale tak jest bardzo często i



Przyszłość MZA – Czyli ... – dok. ze str. 2

zaczyna to przybierać na sile. Chyba gdzieś popełniono błąd? Ktoś imiennie za to odpowiada? Czy nie lepiej się z tego wycofać, jak z wielu innych spraw? Nie eksperymentować „na żywym organizmie”?

Janusz Bosakirski: - Będziemy to rozważać. W przyszłości przejmie te sprawy „Włościańska”

Głos z sali: - Widzę, że na „siłę” chcemy

wejść w zachodnie rozwiązania, od których tam się już odchodzi. Wiele z nich jest u nas nie do przyjęcia. Inne drogi, inne obciążenie taboru, inna koncentracja miasta. Czy myśląc o nowych rozwiązaniach, ktoś to bierze pod uwagę? A jak się nie uda?

Janusz Bosakirski: - A skąd Pan wie, że się nie uda? Jeżeli coś nie wypali, to

rozliczy nas za to miasto.

Podczas dyskusji padło jeszcze wiele innych interesujących pytań. Wiele z nich nie dostało wyczerpującej, rzeczowej odpowiedzi. Jednak mimo wszystko warto, aby pracownicy usłyszeli na nie odpowiedzi. Postaramy się na wiele z nich uzyskać odpowiedzi w najbliższym czasie.

Wiwo 15.04.2005 r

Kluby Honorowych Dawców Krwi

– Pod tym tytułem chcemy pokazywać działalność społeczną ludzi dobrej woli. Ludzi, dla których liczy się zdrowie, życie innych i są w stanie dać im to, co mają najcenniejszego. Ludzką krew.

W sumie w MZA i TW pod patronatem Rady Klubów działa 10 klubów HDK-PCK przy poszczególnych zajezdniach. W naszym cyklu chcemy pokazać ich społeczną działalność, która niejednokrotnie jest, na co dzień mało widoczną, ale niezmiernie ważną.

Dzisiaj przedstawiamy Klub HDK-PCK przy zajezdni R-11 „Kleszczowa”.

Klub liczy 60 członków. Większość to kierowcy. Rocznie oddaje blisko 74 litry krwi. Aktywnie uczestniczy w wielu akcjach promujących honorowe krwiodawstwo jak również uczestniczy w akcjach „Ratunek”, gdzie na hasło – potrzebna krew, dodatkowo członkowie klubu oddają honorowo krew. W zeszłym roku klub uczestniczył w 2 takich akcjach. Radę Klubu tworzą: Przewodniczący klubu Tadeusz Tetelewski, wiceprzewodniczący to: Krzysztof Pękalski i Mieczysław Kucharski oraz członek Zarządu Witold Zdunik.

- Nasz klub działa niemal od początku funkcjonowania zajezdni „Kleszczowa” – mówi Mieczysław Kucharski. - Od wielu lat, dzięki współpracy Rady Klubu z kierow-

nictwem zajezdni, udało się nam pozyskać wielu nowych honorowych krwiodawców jak i wiele spraw załatwić. W tym miejscu chciałbym serdecznie podziękować Panu Jerzemu Ryńskiemu – kierownikowi zajezdni, który w ostatnich tygodniach wiele pomógł, aby nasz Klub uzyskał swoje stałe, odnowione lokum. Wreszcie mamy piękny pokój, w którym, członkowie naszego klubu mogą się spotkać, wymienić poglądy, wspólnie pomóc sobie, jak także innym, którzy tej pomocy potrzebują.

- W obecnych czasach, honorowe krwiodawstwo nie cieszy się już taką popularnością, jak kiedyś – stwierdza Tadeusz Tetelewski. - Ludzie teraz patrzą bardziej materialnie niż ideowo. Niestety, ale taka jest rzeczywistość. Wielu nie wystarcza satysfakcja za oddaną krew w postaci drobnych upominków, czy dyplomów, odznaczeń, a my na dzień dzisiejszy tylko tyle możemy zaoferować. Jednak mimo wszystko, jest jeszcze spora grupa ludzi, którzy czują potrzebę niesienia pomocy innym bezinteresownie. Trzeba dodać, że nasza działalność jest wspierana przez wielu sponsorów. Do najważniejszych należą związki zawodowe działające w naszej firmie takie jak: Związek Zawodowy Pracowników Komunikacji Miejskiej, NSZZ „Solidarność” oraz związek „Kontra”. Dużą pomoc niosą Prezesi Tramwajów Warszawskich i Miejskich Zakładów Autobusowych. To między innymi dzięki ich pomocy nasz i inne kluby zrzeszone w Radzie Klubów sprawnie działają.

- Myślę, że nasze działanie można by było zwiększyć także dzięki pozyskaniu nowych sponsorów – mówi Krzysztof Pękalski. - Jako Rada Klubu staramy się ich pozyskać, a w najbliższym czasie będziemy te nasze działania bardziej aktywizować. Być może dzięki pewnym działaniom w pozyskaniu dodatkowych sponsorów, uda się nam pozyskać większą ilość honorowych krwiodawców, bo jednak mimo wszystko krwi ciągle jest zbyt mało.

- No właśnie. Dużo się mówi o braku krwi – wtrąca Witold Zdunik – a z drugiej strony, lekarze pracujący w punktach oddawania

krwi, nie zawsze są grzeczni i kompetentni. Ich, czasami ignorancja, czasami potrafi skutecznie zniechęcić wielu krwiodawców. Czasami zachowują się jakbyśmy im zawracali głowę i nie potrzebowali naszej krwi. To boli i bardzo podważa nasz ludzki odruch niesienia pomocy innym. Jednak są punkty, gdzie nasz dar jest odbierany naprawdę godnie i po ludzku. –

- Tak, jednak mimo wszystko działamy i będziemy działać dalej, dopóki będzie potrzebna innym nasza krew – stwierdza Tadeusz Tetelewski. - Jesteśmy otwartym klubem i zawsze chętnie widzimy nowych członków. Przyjmujemy, zaopiekujemy się każdym nowym nie tylko z naszej zajezdni, ale także z poza niej. Jeśli będzie nas coraz więcej, wówczas będziemy mogli zrobić więcej, skuteczniej. I być może, wrócą te czasy, kiedy w tym kraju nie brakowało krwi, a krew była ogólnie dostępnym lekiem, a nie tylko dla wybranych. –

- Jak zawsze jesteśmy otwarci nie tylko na nowych członków klubu – dodaje Mieczysław Kucharski, – ale także na współpracę z innymi klubami w podejmowaniu wspólnych akcji promocyjnych, pomocowych. Otwarcie na współpracę w Radzie Klubów i współpracę z klubami z miasta, województwa. Myślę, że trzeba wrócić do dawnych, wypróbowanych wzorców i wskrzesić dawną ideę krwiodawstwa.

Jak widać z powyższych rozmów, dzięki społecznej działalności wielu ludzi dobrej woli, honorowe krwiodawstwo ma przyszłość i ma szanse rozwoju dla dobra wielu ludzi. Mimo trudnych czasów, kłopotów z pozyskaniem sponsorów na działalność, ludzie się nie poddają i chcą działać.

Czekamy na kolejne zgłoszenia innych klubów HDK-PCK działających w Radzie Klubów przy MZA i TW, które chcą pokazać swoją działalność i pochwalić się swoimi wynikami, wnioskami.

Być może dzięki przedstawianiu ich działalności przybędzie kolejna grupa honorowych krwiodawców. Ludzi, którzy są ponad podziałami politycznymi, materialnymi i liczy się dla nich jedynie idea niesienia bezinteresownej pomocy potrzebującym.





Czy przypadkiem niezbyt dużo optymizmu?

*Czyli nasz komentarz do wystąpienia Pana Janusza Bosakirskiego
– członka Zarządu MZA podczas zebrania Zarządu ZZPKM*

Trudno powiedzieć, czy słowa Pana Bosakirskiego do członków Zarządu miały zasilać jakąś nutę optymizmu, ale jedno jest pewne. Zrodziły wiele wątpliwości, niejasności i jeszcze raz potwierdziły brak strategii działania, a plany, które mają uzdrowić MZA, niestety są pisane na wodzie i wcale nie nowe, tylko bez przerwy odkurzone, mimo że się nie sprawdziły. Wiele z nich zmierza w dość dziwnym kierunku, jakby likwidacji obecnej firmy i stworzenia jakiegoś trudnego do określenia przedsiębiorstwa kilku ludzi i 1000 urzędników, którzy nie panują nad sytuacją w komputerach, biurze. Bo jak można inaczej nazwać jedną z wielu propozycji, aby Związki Zawodowe zaczęły prowadzić biuro pośrednictwa pracy, aby zatrudniały kierowców, wystawiały rachunki, negocjowały ceny? W tym momencie przestają być związkami a stają się pracodawcą, którego bardzo łatwo wykorzysta zleceniodawca, czyli MZA.

Wygląda to tak, jakby Zarząd MZA nie mogąc dogadać się z „miastem, ZTM-em, przyjmował ich warunki a potem wszystko przewalił na związki zawodowe. Czyżby MZA chciało być kolejnym pośrednikiem? Każdy następny, niestety zawsze zabiera sobie część, a temu ostatniemu pozostaje tylko głodowa stawka. Tak może być i w tym przypadku. Tym, który będzie pracował jeszcze za mniej niż dotychczas, będzie kierowca, usługobiorca.

Podchwycenie tego pomysłu i wprowadzenie go do realizacji przez MZA, będzie oznaczało dla 3tys kierowców stratę pra-

cy. Doprowadzi do wymuszenia przyjęcia niższych stawek u nowego pracodawcy. A Zarząd MZA będzie miał oszczędności i w sposób elegancki pozbędzie się od siebie związków. Jednym słowem czysty interes dla MZA, a pan Bosakirski powiedział, że może to być interes dla obu stron. Ale czy na pewno?

Inny pomysł, to maksymalne wyrzucenie drobnych prac w ręce obcych, zewnętrznych firm. Niemal cała elektronika ma iść do obcych. Na tej liście znajdują się także części mechaniczne, naprawy itd.

Podobno ma przynieść duże oszczędności, bo zewnętrzne firmy robią to taniej. Być może, ale czy ktoś, kto to proponował, zastanowił się nad tym, że kapitalizm w Polsce ma krwiożerczą twarz? Że niemal nagminne jest zmaganie się firm by wymusić na dużym odbiorcy wyższej ceny? Pojecie „wolnego rynku” w Polsce jest utopią. Ot taki choćby przykład. Pewna firma zleciła innej wykonywanie remontów elektroniki. Firma młoda, chwyciła haczyk, ale po roku okazało się że wyszła na tym byle jak. Wystąpiła o podwyżkę za usługi. Odbiorca odmówił i powiedział, że ogłosi przetarg. Ok., przetarg się odbył, ale wybrano oferenta o wiele droższego niż tego pierwszego, który chciał podwyżkę. Dlaczego? Bo ta pokrzywdzona firma zmówiła inne, by nie wystawiały niskiej ceny, tylko konkretną. Firma musiał wybrać wyższą cenę, bo nikt nie chciał dać niższej. I teraz firma, która tak szarżowała cenami, musi na nowo szukać elektroników, bo teraz pla-

ci więcej niż jak miała swojego

To są, niestety oczywiste fakty. Czy naprawdę nikt, tego nie przewidział, rysując takie plany?

Dużo do życzenia, czy aby przyniesie oszczędności centralizacja napraw, części na Włociańskiej, ma i ten projekt. Być może pomysł dobry, ale żeby zadziałał, trzeba najpierw bardzo dużo zainwestować (łączność, logistyka, magazyny, itd.), a jak nie wypali, to, co wtedy? Kolejna strata i powrót do ręcznego, skutecznego sterowania?

Te i podobne pomysły, były już „ogrywane” w MZA. Wiele z nich pokazało, że się nie sprawdzają. Po co je po raz kolejny odkurzać.

Jednym słowem widać pomału, że brakuje w tej firmie pomysłu na rozwój, a raczej na jej zwiniecie. Przykre to, ale coraz bardziej realne. Dlatego właśnie teraz nadchodzi czas, aby związki zaczęły coraz bardziej bić na alarm, że w firmie dzieje się źle.

Jeśli Zarząd MZA chce pomocy związków np. w sprawie załatwienia trenów na Włociańskiej, to, czemu tego nie wykorzysta i tupnąć nogą, aby naprawdę powstało partnerstwo, a nie pozorantwo.

Mimo, że widzę to pesymistycznie, widzę jeszcze trochę optymizmu. Ten optymizm, kryje się ludziach, którzy napędzają swoją codzienną pracę owa maszynierię. Oni widzą jeszcze, że coś się da zrobić, tylko trzeba dać im wiarę, że potrafią. A to jest już rola Związków Zawodowych

Wiwo.16.04.05r

Postaram się nie zawieść Was, wyborcy

Za pośrednictwem gazety, chciałby jeszcze raz serdecznie podziękować moim wyborcom, którzy oddając na mnie swój głos w wyborach do Rady Nadzorczej TW zaufali mi. Postaram się ich zaufania nie stracić, a o ile będzie to możliwe, upewnić ich w przekonaniu o słuszności wyboru.

Zobowiązuję się aktywnie współpracować z nimi, jak także z innymi, poprzez zasięganie opinii, konsultowanie się w wielu istotnych sprawach, częstych rozmowach. Za pośrednictwem gazety będę starał się na bieżąco informować o pracach Rady, tak by wiedza o jej działaniach, planach, była szeroko dostępna. Jak zawsze postaram się odpowiadać na szczegółowe pytania zainteresowanych osobiście podczas zebrania, jak również telefonicznie.

Jako osoba wybrana przez Was, jako osoba godna zaufania i poświęcenia w jej ręce waszych spraw, moim obowiązkiem jest służyć wam.

Jeszcze raz serdecznie dziękuję Wam wyborcy

Krzysztof Tomaszewski

Dziękuję za okazane zaufanie

Słowa podziękowań za okazane mi zaufanie i oddanie na mnie głosu w wyborach do Rady Nadzorczej MZA, zapewne nie wystarczą Wam moi wyborcy. Wiem, że oddając na mnie głos, chcecie abym swoją pracą w Radzie reprezentował wasze interesy jak najlepiej. Bym stał na straży waszych stanowisk pracy, waszej przyszłości w firmie, jak również rozwoju samej firmy.

Postaram się nie zawieść okazanego mi zaufania i zrobię wszystko aby upewnić was o słuszności wyboru.

Podobnie, jak podczas poprzedniej kadencji, jestem zawsze do waszej dyspozycji i udzielania odpowiedzi na wszystkie pytania. Osobiście podczas indywidualnych rozmów, zebrania, jak także telefonicznie.

Dziękuję za okazane zaufanie. Postaram się go nie zawieść

Janusz Sakowski



Warto wiedzieć

Konkubinat także jest rodziną

Nie ma jednej definicji rodziny – zawierają ją różne akty prawne, czyniąc to na swoje potrzeby. Najbardziej pojemna dotyczy sfery socjalnej i obejmuje osoby pozostające we wspólnym gospodarstwie domowym. To określa, jak silne muszą być między nimi więzy. Z tego wniossek, że rodzinę tworzą także konkubenci i ich dzieci. Dlatego firma ubezpieczeniowa nie może uchylić się od wypłaty odszkodowania za śmierć konkubenta spowodowaną wypadkiem samochodowym, twierdząc, że konkubina nie jest rodziną.

Jerzy K. i Wiesława F. żyli w konkubinacie i razem mieszkali. Mieszkał też z nimi Michał, syn Wiesławy, którego wspólnie wychowywali. Jerzy K. początkowo był zatrudniony jako kierowca, potem pracował razem z Wiesławą – pomagał jej w prowadzeniu sklepu meblowego, zajmował się także rozwożeniem mebli. Po kilku latach wspólnego pożycia Jerzy K. zginął w wypadku samochodowym spowodowanym przez cudzoziemca prowadzącego samochód na niemieckiej rejestracji. W wypadku tym zginęła także matka Wiesławy, a ona została poważnie ranna. Ponieważ uznała, że w związku ze śmiercią konkubenta należy się jej oraz jej synowi odszkodowanie z polisy OC sprawcy wypadku, zwróciła się o nie do Polskiego Biura Ubezpieczeń Komunikacyjnych w Warszawie, które reprezentuje zachodnich ubez-

piezycieli. Gdy spotkała się z odmową, ponieważ poinformowano ją, że ani ona ani jej syn nie są najbliższymi członkami rodziny, pozwała ubezpieczyciela do sądu. Za podstawę powództwa podała art. 446 par. 3 kodeksu cywilnego, który mówi, że w związku ze śmiercią poszkodowanego sąd może przyznać najbliższemu członkowi rodziny stosowne odszkodowanie, jeżeli wskutek tego ich sytuacja życiowa uległa znacznemu pogorszeniu.

W odpowiedzi pozwany wniósł o oddalenie powództwa, podtrzymując, że konkubina i jej syn nie są najbliższymi członkami rodziny, bo konkubinat w ogóle nie jest rodziną.

Sąd I instancji uwzględnił powództwo i zasądził na rzecz Wiesławy F. 15 tys. zł, a na rzecz Michała F. 30 tys. zł. Ustalił, że powódka i jej syn pozostawali w trwałym, silnym związku ze zmarłym, chłopak traktowany był przez niego jak syn, nie ma więc wątpliwości, iż tworzyli rodzinę. Polskie Biuro Ubezpieczeń Komunikacyjnych odwołało się, ale sąd II instancji apelację oddalił. Wtedy pozwany wniósł kasację, w której zarzucał przede wszystkim błędne zastosowanie art. 446 par.3 k.c. Podczas rozprawy przed sądem najwyższym 13 kwietnia jego pełnomocnik udowydniał, że podstawa ustaleń, co to jest rodzina, bo jednoznacznej definicji tego pojęcia nie ma, powinien być kodeks rodzinny i opiekuńczy i słowniki. Wynika z nich, że rodzina, to rodzice,

dzieci, osoby przysposobione, powinowaci. Nigdzie nie mówi się o konkubinacie. Sąd Najwyższy nie zgodził się z tym poglądem i kasację oddalił. W ustnym uzasadnieniu zwrócił uwagę, że szereg aktów prawnych zawiera definicję rodziny, ale czyniąc to na swój użytek. Najbardziej pojemna jest definicja stosowana w sferze socjalnej, bo mówi o osobach pozostających we wspólnym gospodarstwie domowym. I właśnie ona powinna mieć zastosowanie w omawianej sprawie. Nie ma wątpliwości, że więzy łączące zmarłego z Wiesławą F i jej synem były bardzo silne i trwałe, a więc że żyli w konkubinacie, tworzyli rodzinę. Skoro tak, odszkodowanie się należało.

Sygn. akt IV CK 648/04

Marta Pionkowska

Gazeta Prawna nr 73(1438)14.04.05r.

To jest jakaś paranoja

Bo jak można inaczej nazwać zabieg jednoosobowego właściciela Spółki MZA (Prezydent i Rada W-wy, jako organ kontrolny i nadzorujący), który powinien dbać o jej rozwój, zwiększenie dochodów, a wszystko robi żeby ją zlikwidować. Z jednej strony chce, aby firma przynosiła dochód i żeby jak najmniej do niej dokładać, a z drugiej strony poprzez swoje organy kontrolne wymusza zmniejszenie ilości zadań i stawia coraz większe problemy z wykonaniem ich. Jednym z takich problemów jest dopuszczanie do tego, aby jego firma woziła powietrze a nie zarabiała. Bo jak inaczej nazwać tzw. niepłatne kilometry dojazdowe i zjazdowe, które są coraz większym udziałem w całym bilansie wzm. Z jednej strony oszczędza na miejskiej kasie i każe oszczędzać innym (miedzy innymi swemu organowi, jakim jest ZTM), a z drugiej strony karze swoją firmę za wożenie powietrza, nieumiejętność gospodarowania, zbyt wysokie koszty, itd. Jednym słowem chce i nie chce, może i nie może. Jeden wielki kołowrót, który doprowadza jadących na nim pasażerów o zawrót głowy, który w którymś momencie doprowadza ich do torsji, a być może przy dalszym kołowaniu zapaści i zejścia. Żeby nie być gołosłownym przytoczmy kilka liczb (proszę ewentualnych kontestatorów o nie czepianie się liczb, bo są one pewnym uproszczeniem, aby zobrazować problem), które jednoznacznie potwierdzają powód do myślenia. Powód nie tylko dla zarządzających firmą w imieniu właściciela, ale również samego właściciela.

Ot, taka sobie jedna zajezdnia (celowo nie wymieniam, która) robi dzienne, tygodniowe, miesięczne bilanse wyjechanych kilometrów. Dziennie robi ich prawie 30 tysięcy. Z czego ponad 1000 jest niepłatnych.

dok. str. 6

Z prawdziwym bólem informujemy,
 *iż także w ostatnich dniach
 odszedł od nas na zawsze
 jeden z założycieli ZZPKM
 ostatnio zatrudniony
 w Tramwajach Warszawskich
 w zakładzie R-3*

Eugeniusz Sobolewski

*Zaledwie rok temu odszedł na
 emeryturę, a mimo to
 ciągle czuł się związany
 ze swoją firmą i chciał
 jeszcze dla niej wiele zrobić.
 Niestety, nie zdążył*

**Prezydium, Zarząd
 i członkowie
 Związku Zawodowego
 Pracowników
 Komunikacji Miejskiej**

Z ogromnym żalem zawiadamiamy,
 *iż w ostatnich dniach odszedł
 od nas na zawsze
 nasz kolega związkowiec,
 ostatnio zatrudniony
 w oddziale R-10
 „Ostrobramska”*

Grzegorz Cychner

*Młody, zaledwie
 czterdziestoletni,
 pełen zapału, pomysłów
 i chęci do życia.
 Niestety, choroba była silniejsza
 i ten nierówny bój ona wygrała.*

**Prezydium, Zarząd
 i członkowie
 Związku Zawodowego
 Pracowników
 Komunikacji Miejskiej**



To jest jakaś paranoja — dok. ze str. 5

Ktoś powie, że to tylko jedna trzydziesta. Tylko albo aż tyle. Bo jeżeli rok ma 365 dni i każdego dnia jest ponad 1000 km, to w roku daje ponad 365 tysięcy km (doliczyć się bez 2 tysięcy 400 tysięcy km). Zakładając średnio 40 litrów oleju napędowego na 100 km, to w roku, owa zajeżdźnia puszcza w powietrze 10 tysięcy litrów, ot tak, niby dla zabawy. Zakładając, że firma kupuje paliwo hurtem po 3 zł, to zajeżdźnia traci tylko na samym paliwie 30 tysięcy złotych. Niby nie dużo, ale do tego zestawienia trzeba doliczyć, obsługę techniczną, kierowców, itd. Przy średnim wyliczeniu, że kierowca może na godzinę zrobić 40 km to jest to ponad 10 tysięcy godzin, a każda ponad 20 zł, daje nam to około 200 tysięcy złotych straty dla firmy. Około 1/3 to koszty obsługi technicznej. Następna 1/5 to koszty pozostałe. Z prostej wyliczanki wynika, że 30 tysięcy złotych zaczyna się robić w 300 tysięcy, żeby nie powiedzieć prawie 500 tysięcy złotych, (choć jest to uproszczone liczenie). Jeżeli mamy 6 zajeżdźni, a to wyliczenie nie było robione na podstawie największej, daje to nam kwotę 3 milionów złotych, jeżeli nie większej. Jeżeli MZA zanotowało w zeszłym roku stratę w granicach (być może się mylę) na poziomie ok. 10 milionów złotych, to prawie 1/3

była spowodowana „wożeniem powietrza”. Dlaczego? Bo właściciel wydał decyzję o oszczędności miejskiej kasy, a realizację tego założenia, zlecił swemu organowi wykonawczemu, kontrolnemu, który skrupulatnie polecenie wypełnił, jakby nadzorował obcego, a nie swojego niewolnika. I nagle właściciel dochodzi do wniosku, że jego niewolnik mu się nie opłaca, bo nie przynosi oczekiwanych zysków, czyli po co mu dać miskę ryżu (załatwić wreszcie akty własności i przekazać je spółce). Lepiej zagłodzić niewolnika, może jeszcze sobie sam wykopie grób, to zaoszczędzi „pan” na innym niewolniku.

Niestety, w tym działaniu właściciela nie widać za grosz dobrego gospodarowania swoim majątkiem, a podobno szykuje się na zarządcę jeszcze większego gospodarstwa. Jeśli nie radzi sobie z tym co ma, to co robi z większym? Zastawi, odda w lepsze ręce? Bo nie chcę myśleć, że przebawi, jak przedwojenna arystokracja, która nabyła majątki, często za karty. Ale to nie ten temat i nie teraz.

Jednym słowem jest poważne zadanie do wykonania przez nową Radę Nadzorczą MZA. Musi wreszcie wytłumaczyć właścicielowi, że to co robi teraz i być może będzie robił w przyszłości on lub jego następca,

doprowadzi do upadku jego własnej firmy, a to z kolei przełoży się na upadek miasta. Miasto, które nie jest rządzone przez właściciela, który ma coś do powiedzenia poprzez swoje firmy i kształtowanie tym samym jego koniunktury, upada i zamienia się w wieś. Historia zna wiele takich przykładów, nawet ta polska historia.

A wystarczy tylko, aby właściciel chciał, chociaż zapłacić 50 groszy za 1 wzkm poza rozkładem, Dało by to zmniejszenie strat MZA o jakieś 2-3 miliony złotych w skali roku. MZA zabierało by pasażerów na dojazdach i zjazdach. Pasażerowie byłiby zadowoleni, MZA również, a największe plusy zebrałby właściciel za to, że dba o mieszkańców, pasażerów. Dostałby dobrą prasę, która na pewno by mu się przydała w wyborach na zarządcę większego gospodarstwa. Nie mówiąc o tym, że wreszcie dałby oddech własnym spółkom, które w ramach wdzięczności wreszcie by mu dały oczekiwany zysk, a ludziom w nich pracującym, lepszą sytuację finansową i zachętę do jeszcze lepszej bardziej wydajnej pracy. I znowu zyski.

A na koniec proste pytanie. O co tu chodzi? O paranoję? Czy (boję się tego powiedzieć) o sabotaż?

Wiwo 5.04.2005r.

Co można wyczarować ze złomu?

Dobra huta może wyczarować ze złomu dobrą stal, żeliwo i parę innych rzeczy, gorzej, jeśli z prawie złomu, jakim są niektóre autobusy MZA, kierowcy muszą wyrobić plan i zarobić, tak jakby jeździli zupełnie nowiutkimi autobusami.

O tym, że trzeba natychmiast wymienić prawie 70 procent taboru wiedzą wszyscy. A w tej liczbie jest prawie 150 autobusów, które powinny iść już tylko do huty, a nie ulice.

W wyniku słusznej lub nie, decyzji wprowadzono wszystkie autobusy, nadające się tylko do kasacji do jednej zajeżdźni R-6 „Redutowa”. Patrząc na plac postojowy, odnosi się wrażenie, że z dawnej zajeżdźni zrobiono jakby plac złomowy przed hutą. Tylko te kominy jakoś za niskie i za szczupłe, jak na hutę.

Jednak ten plac, dwa razy dziennie, puśtoszeje i nagle te wszystkie, oczekujące na swą ostatnią drogę, autobusy radośnie wyruszają na miasto, a w nich tytani pracy, ryzykanci, oczerniani przez pasażerów, wyzywani za stan autobusów, kierowcy. Radośni, ale i szczerze modlący się, żeby podczas jazdy po mieście nie nawalił, dojechał do zajeżdźni.

A mechanicy, gdy widzą wyjeżdżające autobusy, z ręką na sercu, przypominają matki z łzami w oczach, które żegnają synów idących na wojnę. A tych „matek”, niemal każdego miesiąca ubywa i powra-

cający „synowie” (autobusy), często okaleczeni, zaczynają odczuwać brak „matczynej ręki”.

Jeśli tak dalej pójdzie, to któregoś dnia zabraknie „matek” a synowie zostaną osieroconeni. Bez nich, nie wyjdą kolejnego dnia na wojnę, na warszawskie ulice.

Podobno w ramach „słusznego” planu, firma chce doprowadzić, aby na każdej zajeżdźni były tylko dwa typy autobusów. Pytanie tylko, dlaczego, akurat na Redutową trafiły najgorsze długie Ikarusy i Jelcze? Dlaczego inne zajeżdźnie dostały nieco inne lepsze Ikarusy? Pytają o to często trochę zawiedzeni tym stanem, kierowcy z Redutowej. Uważają się za tych gorszych i nie wiedzą, dlaczego? Przecież, tak samo jak inni kierowcy z innych zajeżdźni, pracują ciężko, starają się wyrobić jak najlepiej plan, wkładają w swoją pracę jak największą. Często swój wolny czas, a w ramach docenienia ich zasług, ktoś ich w specyficzny sposób wynagradza. Wynagradza sprzętem, który nadaje się tylko na złom.

Oczywiście, zaraz się spotkam po tym tekście z głosami, że przesadzam, nie znam faktycznej sytuacji, że dramatyzuję. Być może, ale piszę o tym, co widzę. Piszę o autobusach pięknie pomalowanych, ale jak się puknie w farbę słychać nie blachę tylko jakby tekturę. A taki odgłos daje też rdza.

Nie chcę polemizować czy decyzja była słuszna czy nie, ale piszę o rozżaleniu kierowców. O ich pretensjach do kierownictwa firmy i rozczarowaniu, które często prowadzi do wygaśnięcia zapału do pracy, do lepszej wydajności, a chyba firmie zależy by ludzie pracowali coraz lepiej i wydajniej.

Wiem, że tej decyzji nie da się już cofnąć, ale zawsze można ją trochę poprawić jakimś pociągnięciem. Np. szybszą wymianą lub pewną zamianą z inną zajeżdźnią.

Może ten apel pisany w imieniu kierowców z Redutowej poruszy czyjeś sumienie i przyjedzie, powie, że to chwilowe, że będzie lepiej i kiedy. Naprawdę, trochę ludzkiego odruchu i dania wiary ludziom.

Wiwo w kwietniu 05 roku

Rozdroża – Gazeta ZZPKM, W-wa

ul.Siedmiogrodzka 20

Nakład 1500 egz.

Wydaje: Prezydium ZZPKM

Redaguje: Winek Włodzimierz

e-mail: wiwo3@op.pl, GG-2768808

Materiały prosimy kierować pod adres:

01-232 Warszawa, ul. Siedmiogrodzka 20,

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

T-3 nie tylko odnawia tramwaje, ale także buduje

W początkach maja br. Tramwaje Warszawskie uruchamiają nową linię tramwajową. A raczej reaktywują, tę z przed 100 lat. Pierwszą w XXI wieku tramwajową warszawską linię konną z Placu Zamkowego na Plac Bankowy.



Na pewno dla wielu turystów, będzie to kolejna turystyczna atrakcja Warszawy i poczucie smaku jazdy tramwajem jak przed stu laty. Kiedy właściwie nie było jeszcze tylu samochodów, a na ulicach królowały dorożki, pocztowe dyliżanse i wiele innych konnych pojazdów. Trasa linii będzie wiodła między innymi przez Plac Teatralny wśród zabudowy XIX wiecznej Warszawy, która doda dodatkowego uroku jazdy tramwajem.

Atrakcja, atrakcją, ale jak widać mimo ogromnych kosztów budowy nowych tradycyjnych linii tramwajowych, Tramwaje Warszawskie postawiły na budowę z własnych środków nowych linii niezależnie od dotacji, subsydiów. Być może ta nowa linia, jak na razie z jednym tramwajem, nie jest jeszcze wielkim dochodem, zyskiem, ale wszystko wskazuje na to, że na pewno nie będzie deficytowa.

Należy pochwalić w tym momencie Zarząd TW za podjęcie tej inicjatywy, która przy odpowiednim nagłośnieniu może stać się piękną kartą firmy w ratowaniu tradycji, powrotu do historii Warszawy. Może pokazać, że TW są naprawdę warszawską firmą i są ze swym miastem mocno związane nie tylko pod kątem finansowym, ale także kulturowym, historycznym.

Należy mieć nadzieję, że ta akcja zaanicjuje następne nie mniej ciekawe i cenne dla Tramwajów Warszawskich jak również dla Warszawy. Ta akcja pokazuje także, że można zarabiać nie tylko na wzkm od ZTM, ale również na wła-

snych wzkm i nowych liniach. Że można także zarabiać na turystyce, promocji W-wy.

Cieszy nas fakt, że wreszcie ktoś za-

uważył, że można skorzystać z prawa handlowego spółki i zarabiać także na innych usługach niż tylko usługowo-przewozowe dla ZTM.

Być może, ta inicjatywa TW pokaże niektórym decydentom w MZA, aby także i oni pomyśleli o rozszerzeniu działalności gospodarczej. A wszystko po to, żeby zarabiać.

Życzymy Zarządowi TW powodzenia finansowego w tym przedsięwzięciu. Będziemy pilnie obserwować rozwój akcji i ewentualne zyski.

Poniżej zamieszczamy już w tej chwili historyczne zdjęcia z ostatnich dni przed oddaniem konnego tramwaju do eksploatacji. W momencie, kiedy ta gazeta trafi do czytelników, zapewne tramwaj będzie się już szykował z końmi do pierwszych jazd po mieście.

Wiwo.18.04.05r



Prezydium i Zarząd ZZPKM dziękują..

Prezydium i Zarząd Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej w Warszawie, dziękuję, za pośrednictwem gazety, związkowym koleżankom i kolegom, oraz wszystkim wyborcom za aktywne uczestnictwo w wyborach do Rad Nadzorczych TW i MZA.

Specjalne słowa podziękowań kierujemy do koleżanek i kolegów, którzy poświęcili swój prywatny czas do przygotowania i sprawnego przeprowadzenia wyborów. Wszystkim, którzy aktywnie pracowali w Komisjach Wyborczych. Swoją postawą, zaangażowaniem, jeszcze raz udowodnili, że można na nich liczyć i że są prawdziwymi społecznymi aktywistami związkowymi.

Jeszcze raz serdecznie dziękujemy

**Prezydium i Zarząd
Związku Zawodowego
Pracowników Komunikacji Miejskiej**



Koledzy, a gdzie wasza kultura osobista?

Niestety, bardzo często słysząc na zajezdniach o jej pełnym braku. Ludzie nawzajem obrażają się różnego rodzaju wyzwiskami, nie rzadko kalumniami. Świadczy to braku zachowania jakichkolwiek zasad moralnych a jedną z nich jest własna godność i godność innego człowieka. Inaczej kultura osobista. Często brak owej kultury często ujawnia się podczas sporów politycznych i przekonaniowych, a zaczyna się zawsze niewinnie. O tak, z głupiego przypadku.

Otóż, któregoś pięknego, wiosennego dnia na jednej z zajezdni autobusowych, a dokładnie w dyspozytorni koledzy kierowcy omawiali wyniki ostatnich wyborów do Rady Nadzorczej MZA. Spokojnie, bez nerwów, aż do momentu, kiedy przypadkowo jeden, przypadkowy kierowca podслуchał rozmowę i starał się za wszelką cenę do niej włączyć. Początkowo ignorowany, zaczął swoje racje coraz głośniej przekrzykiwać. W którymś momencie zaczął swe racje podpieierać wyzwiskami kolegów włączając w to ich przekonania polityczne, jako te niestusne, nie tego koloru i że za ten kolor, to oni jeszcze zapłacą (celowo nie przytaczam epitetów, bo nie warto powtarzać steku bzdur). Ze spokojnej dyskusji stała się typowa „pyskówka”, a jej świadkami było sporo osób. Osoby, do których były kierowane owe „epitety” zachowały „zimną krew”. Nie rozkręcały spirali nienawiści. W tym przypadku wyka-

zały się posiadaniem pełnej kultury osobistej, czego nie można powiedzieć o „owym” koledze, który jej nie posiadał wcale, a że jest jeszcze polityczna, to zapewne wcale nie wie.

Sprawa na tyle była głośna, że musiała znaleźć swój finał u kierownika jako skarga kolegów za naruszenie ich godności osobistej. Prześladowania za przekonania polityczne i dyskryminację, co niestety w kodeksie pracy, może być uznane, za naruszenie praw pracowniczych i domaganie się od pracodawcy zadość uczynienia. (szkalowani koledzy czekają na rozwiązanie sprawy przez kierownika).

A „ów” jedyny, sprawiedliwy i wszystko wiedzący sprawca dalej sobie chodź bezkarnie, myśląc, że na wszystko ma monopol, także na prawdę i osądzanie innych.

Na szczęście jednak ustawodawca pomyślał o tym wprowadzając odpowiednią poprawkę do kodeksu pracy. Już nikt nie może nikogo prześladować za przekonania religijne, polityczne itp. Jest to wykroczenie i musi być karane (pisaliśmy o tym w poprzednich numerach gazety). Należy mieć nadzieję, że ta powyżej opisana sprawa będzie załatwiona do końca i nie ulegnie przedawnieniu jak wiele innych jej podobnych wcześniej.

Celowo nie podajemy, która to zajezdnia i kto kim był i kiedy. Liczymy na to, że najbardziej zainteresowani, oraz świadkowie zajścia, załatwią sprawę tak jak należy, bez

zbytniego rozgłosu, choć niektórym, przydałoby się trochę „przytrzeć nosa” i nauczyć trochę kultury osobistej i politycznej (zresztą są małe szanse, ale próbować trzeba).

A swoją drogą. Prawda jest taka, że są różni ludzie i mają prawo inaczej myśleć. Wszyscy nie mogą myśleć tak samo, ale mają także prawo do tego, żeby ktoś inny szanował ich to prawo do swobody wyznania i wolności osobistej. Szkoda, że często ludzie zapominają o tym i nie szanują się nawzajem.

Takich, jak powyższy przypadek, niestety, na zajezdniach nie brakuje. Czasami pojawiają się ze zdwojoną siłą, której jak się nie zatrzyma, może przerodzić się w niekontrolowaną niezdrową zawiść. Może wprowadzić w miejscu pracy niezdrową atmosferę, a po co? Czy jeszcze ludzie mają za mało kłopotów? Czy jeszcze muszą tępić się nawzajem za przekonania polityczne? Co ciekawe owa zawiść zaczyna się także pojawiać nie tylko w poziomie, ale również w pionie – podwładny – zwierzchnik.

Może warto by było, aby ktoś wreszcie zajął się tym tematem i zaczął wprowadzać jakieś zasady zdrowego rozsądku i kultury osobistej. Jak tego teraz nie robi, to po prostu, któregoś dnia zwariujemy. Może warto wywieścić na widocznych miejscach ów zapis o dyskryminowaniu i zacząć go egzekwować, bo tak dalej być nie może.

Wiwo w marcu 2005 roku

Czy na pewno są to oszczędności?

W ramach goniłwy za oszczędnościami w MZA, pomysł goni pomysł. Jednak, nie każdy jest dobry i chyba nie zawsze przynosi oczekiwane oszczędności. Chyba takim, lekko nie trafionym pomysłem jest przydział koszul dla kierowców. Otóż w firmie są lepsi i gorsi. Tym lepszym jest kierowca zatrudniony na cały etat, bo dostaje dwie koszule na rok. Tym gorszym jest kierowca zatrudniony na ¼ etatu bo dostaje 1 koszulę na rok. Według przepisów, tyle mu się należy, a nie ważne jest że często pracuje nawet dłużej, jak ten na pełny etat. Polityka firmy prowadzi do maksymalizacji obniżyki kosztów, gdzie się tylko da. Zatrudnienie na ¼ etatu jest taką oszczędnością, bo to inny ZUS, podatki itd. Jednak ktoś doliczył się, że można jeszcze zaoszczędzić na koszulach. Ale czy na pewno?

Coraz częstsze są przypadki (a będą bardziej widoczne latem) jak co jakiś czas, instruktorzy „polują” na „koszule”. Wiedzą o tym przypadku i zaczynają to wykorzystywać. Wiedzą, że kierowca musi być czysty, zadbane, mieć świeżą koszulę. Wiedzą, także, że niektórzy mają tylko jedną i siłą rzeczy musi co drugi dzień włożyć inną, nie służbową. Wiedzą również

na której zajezdni jest najwięcej kierowców na ¼ etatu, potencjalne ofiary ich polowania. Jednym słowem wiedzą bardzo dużo, aby skutecznie karać kierowców, a część tych kar, niestety wypłaca MZA. Czyli zaoszczędzone pieniądze na koszulach idą do innej kieszeni. Tajemnicą poliszynela (albo raczej koszuli) jest, ile faktycznie MZA na tym zaoszczędziło a ile wydało i czy nie dołożyło.

Skoro MZA już musi oszczędzać na koszulach, dobrze, niech oszczędza, ale dlaczego kierowcy muszą być stresowani, nie rzadko obrażani z powodu, chyba nie do końca przemyślanej decyzji.

A wystarczyłoby tylko dać takiemu kierowcy 2 koszule np. na półtora roku i byłoby po sprawie. Kierowca zawsze czysty, zawsze w świeżej koszuli i już nie musi się bać pod brama instruktorów, bo przypomni sobie, że nie ma na sobie służbowej koszuli. A i instruktorzy, może by zajęli się także innym tematem, ot choćby takim jak gnębienie raportami Zarządu Dróg Miejskich, że są dziury w jezdni (choć wiem, że to do ich zadań nie należy, ale czemu nie).

Powyższy problem poruszaliśmy na naszych łamach na prośbę kierowców tych zatrudnionych na ¼ etatu ale także ich ko-

legów, zatrudnionych na pełny etat, którzy widzą pewną paranoję zjawiska.

Czekamy na pozytywne załatwienie sprawy dla tej grupy kierowców. Może ktoś jeszcze raz przeliczy, skalkuluje i załatwi sprawę. Z ogromną przyjemnością napiszemy o tym na naszych łamach i wystawimy na prawdę piękną laurkę.

Wiwo w kwietniu 2005 roku

Piszcie do mnie
wiwo3@op.pl

Niestety świat idzie do przodu. Przepływ informacji powinien być coraz łatwiejszy i szybszy. Wiele się dzieje i coraz szybciej warto o tym informować. W związku z tym udostępniam czytelnikom swój prywatny e-mail, aby mogli przysyłać mi informacje, tematy, które warto poruszyć na łamach gazety.

Pozdrawiam wiwo3@op.pl



Wybory do Rad Nadzorczych zakończone

W marcu br. roku odbyły się wybory do Rad Nadzorczych w TW i MZA.

W dniach 21-22 marca odbywały się wybory w TW. Ogółem w wyborach w tramwajach głosowało 2867 osób, czyli niemal cała załoga i ta frekwencja była o wiele lepsza od poprzedniej, sprzed 2 lat. Na pewno może to świadczyć o wzrastającej świadomości pracowników, i o tym jak ważne dla ich przyszłości są te wybory i że ich głos się liczy. Poniżej podajemy oficjalne wyniki wyborów według ogłoszenia Komisji Wyborczej.

1. Boetcher Henryk uzyskał 828 głosów
2. Cieslik Bernard 187 głosów
3. Grabarski Andrzej 322 głosy
4. Goloński Lesław 252 głosy
5. Radomski Andrzej 136 głosów
6. Radwan Waldemar 438 głosów
7. Tomaszewski Krzysztof 704 głosy

Przedstawicielami załogi do Rady Nadzorczej Tramwajów Warszawskich zostali:

Boetcher Henryk i Krzysztof Tomaszewski

Podpisano
Przewodniczący Komisji Wyborczej
Jerzy Piłka
Sekretarz Komisji Wyborczej
Daniel Krawczyk
Warszawa 24.03.2005 roku

W dniach 30 i 31 marca br. odbyły się wybory do Rady Nadzorczej w MZA. W sumie w wyborach wzięło udział 4244 osoby. Także i w przypadku MZA tegoroczny wynik frekwencji był znacznie lepszy od poprzedniego. Również u pracowników MZA wzrosła świadomość, że te wybory jednak o czymś decydują i są ważne, a nie tak, jak jeszcze niedawno, pokutowała opinia, że czy będzie głosował czy nie, to i tak się nic nie zmieni. Poniżej podajemy wyniki wyborów w MZA w kolejności alfabetycznej:

1. Bednarski Jacek uzyskał 416 głosów
2. Gąsowski Michał 201 głosów
3. Grzechnik Leszek 1151 głosów
4. Kuligowicz Zbigniew 132 głosy
5. Majewski Robert 155 głosy

6. Ostrowska Beata 292 głosy
7. Sakowski Janusz 1104 głosy
8. Szustak Dariusz 92 głosy
9. Wieladek Stanisław 348 głosów
10. Zieliński Leszek 353 głosy

Jak z powyższego zestawienia widać przedstawicielami załogi do Rady Nadzorczej Miejskich Zakładów Autobusowych zostali

Grzechnik Leszek i Sakowski Janusz

Następne wybory do Rad Nadzorczych dopiero za trzy lata. Mamy nadzieję, że przez te trzy lata wybrani przedstawiciele załogi postarają się wiele uczynić dla dobra pracowników firm, którzy im zaufali oddając na nich swój głos, jak również dla swoich firm. Wspólnie będziemy pilnowali, aby godnie nas reprezentowali i czujnie śledzili rozwój firm

Jako Redakcja „Rozdroży” jeszcze raz składamy gratulacje nowo wybranym i razem z załogą, co jakiś czas będziemy się dopominali o dokładne raporty z prac Rad Nadzorczych.

Wiwo 2 kwietnia 2005 roku

Trzeba coś z tym zrobić

Wielokrotnie pisaliśmy na naszych łamach, o tym, że jednym z naczelných zadań związków zawodowych, jest nie tylko upominanie się u pracodawcy o prawa pracownicze, ale również troska o przyszłość firmy. Jej rozwoju i dalszych perspektyw finansowych. Związek Zawodowy Pracowników Komunikacji Miejskiej, niemal codziennie, swym działaniem, troską o przyszłość firm interweniuje, rozmawia, doradza. Jedną z takich spraw, są straty finansowe MZA na tzw. niepłatnych wzkm. Sprawa zaczyna się robić coraz bardziej drażliwa i niepokojąca już nie tylko w skali jednej zajezdni, ale także całej firmy. Świadczyć może o tym jedno z pism, które cytujemy poniżej.

**Pan Waldemar Dominicki
Przewodniczący ZZPKM**

W trosce o dobro pracowników zatrudnionych w Oddziałach R/T-6 w związku z coraz częstszymi głosami oburzenia ze strony pracowników, a w szczególności kierowców, Komisja Oddziałowa R/T6 „Redutowa” ZZPKM, zwraca się z prośbą do Pana Przewodniczącego o interwencję w Zarządzie Spółki dotyczącą dojazdowych oraz zjazdowych wzkm niepłatnych. Ich ilość, jak również ogrom ponoszonych przez oddział kosztów z tego tytułu, w czasie, kiedy ze względu na brak funduszy liczy się każdą złotówkę, musi budzić złe nastroje. Te ogromne straty, jak również, po ostatnich decyzjach Zarządu Spółki, stan taboru w naszych oddziałach może

być przystawowym gwoździem do trumny naszej zajezdni, a to może skutkować kolejną utratą miejsc pracy i dalszymi zwolnieniami. Szczególnie bulwersujący jest obowiązujący od dnia 1 lutego br. rozkład jazdy linii 719. Idiotyzmem można nazwać przejazd autobusu z zajezdni do miejscowości Leszno bez zabierania pasażerów. Analogiczna sytuacja jest w czasie zjazdu. Powoduje to duże straty finansowe, jak również wściekłość ze strony oczekujących na przystankach ludzi. Coraz częściej pojawiają się groźby pod adresem kierowców jak również groźby dewastacji autobusów. Tak, więc, oprócz ponoszonych kosztów zaczyna być zagrożone bezpieczeństwo kierowców.

Uważamy, że już najwyższy czas, by Zarząd MZA, zwrócił uwagę na przedstawiony problem. Wyeliminowanie jak największej ilości kilometrów niepłatnych to wymierna korzyść przekładająca się na poprawę stanu finansowego MZA. Jak ogromne mogą być to oszczędności w skali roku świadczy dzienny (załączony do pisma) wykaz tylko oddziału R/T – 6. W tym na szczególną uwagę zasługuje procentowy udział kilometrów niepłatnych. Jakikolwiek brak działań w tej materii sugeruje, iż Zarząd Spółki najchętniej tworzy oszczędności kosztem pracowników. Sztandarowym tego przykładem jest bierność Zarządu w jak największym ograniczaniu niepłatnych kilometrów przy jednoczesnym li-

kwidowaniu dowożących pracowników, tzw. ekstrówek.

Wobec powyższego zwracamy się z prośbą o przedstawienie powyższych sugestii i wskazanie Zarządowi MZA innych niż koszt załogi możliwości poprawy sytuacji finansowej spółki. Zaoszczędzone w ten sposób pieniądze proponujemy przeznaczyć na podwyżki. Prosimy również o przekazanie kopii ewentualnego wystąpienia Prezydium ZZPKM w przedmiotowej sprawie do Zarządu MZA w celu podania go do wiadomości pracowników.

Ze związkowym pozdrowieniem
Zarząd Oddziałowy ZZPKM R/T – 6
„Redutowa”
w-wa 23.02.05 r.

Z powyższego widać, że nie jest obojętne ludziom jak i gdzie pracują. Identyfikują się z firmą i wiedzą, że tworzą ją. Wiedzą, że od ich pracy zależy ich byt. Warto by było, aby wreszcie, ktoś w Zarządzie zauważył, że nie tylko Zarząd myśli, ale także ludzie na bezpośrednim stanowisku pracy, gdzie jest tworzony dochód firmy. Ich głos, ich pomysły czasami, w skali mikro, mogą tworzyć makro biznesy. Mimo, że piszemy o tym od jakiegoś czasu, liczymy, że wreszcie „ciemny kierowca” swym intelektem zapali światło w korytarzach i na niektórych biurkach.

Po komentarz do powyższej sprawy odsyłamy do innego artykułu w bieżącym wydaniu.

Wiwo 12.04.05.r



A może z „ekstrówki” do Leszna zrobić nocny autobus?

Od dłuższego czasu, prawie 32 osoby zamieszkujące Leszno i okolice, będące pracownikami MZA proszą Dyрекcję MZA o zorganizowanie im dogodnych dojazdów do pracy we wczesnych godzinach porannych. Jednym słowem proszą o „ekstrówkę” z Leszna do Redutowej przez Górczewską. Niestety ich prośby spotykają się najczęściej z chwilową odmową, ze względu na finansowych MZA. MZA w chwili obecnej nie stać na dotowanie linii pracowniczych.

W związku z tym, za naszym pośrednictwem, owe 32 osoby, zwracają się z propozycją, aby z „ekstrówki” zrobić nocny autobus jako linię gospodarczą MZA. Linię, która w całości byłaby własnością MZA i uzyskiwane pieniądze ze sprzedaży biletów zasilatyby tylko i wyłącznie kasę firmy. Według ich rozeznania, gdyby taki autobus jechał w stronę Leszna, powiedzmy około godziny 2 w nocy, cieszyłby się dużym wzięciem mieszkańców Leszna wracających z pracy lub różnych

impres. O wiele większa popularnością cieszyłby się w drugą stronę, czyli do W-wy. Około godziny 3 – 3,30, bo oprócz pracowników MZA czy TW, mogliby z niej skorzystać inni mieszkańcy jadący do pracy w, W-wie, którzy zaczynają pracę o 5 czy 6 rano. Według wstępnych kalkulacji z takiego autobusu, codziennie w tygodniu mogłoby skorzystać około 60 osób. Ewentualną inicjatywę powołania takiej linii, poparłoby także finansowo władze samorządowe Leszna i powiatu zachodniowarszawskiego.

Jak widać, proponowana linia miałaby „wzięcie”, a odpowiednio zareklamowana w lokalnej prasie szybko stałaby się popularna. Z drugiej strony, zamiast „ekstrówki” MZA mogłoby zarabiać i dowozić dodatkowo swoich pracowników. I wcale nie trzeba tego uzgadniać z ZTM-em. Po prostu trzeba zacząć myśleć o tzw. liniach gospodarczych. A MZA uzyskanie takiej koncesji na pewno nie sprawiłoby to kło-

potu. Jednak, według obecnych założeń rozwojowych MZA, firma chce odchodzić od dodatkowych źródeł dochodu, a zająć się tylko działalnością przewozową. Szkoda, no, ale cóż.

Będziemy się tą sprawą interesować i jeżeli w najbliższym czasie nie dojdzie do proponowanego rozwiązania, zaproponujemy podjęcie własnej działalności gospodarczej, a o wynikach jej powiadomimy odpowiednie władze Warszawy. Być może spojrzą na „sвій interes” innym wzrokiem. Bo jak na razie, nie chcą lub udają, że nie widzą jak wyciekają im pieniądze, które w tym przypadku leżą na ulicy.

A to tylko „ekstrówkę” z Leszna. Nie wspominamy o „ekstrówkach” z Otwocka, Grodziska, Legionowa, itp.

Może dla firmy są to grosze, ale na pewno pokryją koszty paliwa i pozwolą zarobić, choć 2 zł.

ALE ZAROBIC!!!!!!!

Co można wyczarować ze złomu?

Dobra huta może wyczarować ze złomu dobrą stal, żeliwo i parę innych rzeczy, gorzej, jeśli z prawie złomu, jakim są niektóre autobusy MZA, kierowcy muszą wyrobić plan i zarobić, tak jakby jeździli zupełnie nowiutkimi autobusami.

O tym, że trzeba natychmiast wymienić prawie 70 procent taboru wiedzą wszyscy. A w tej liczbie jest prawie 150 autobusów, które powinny iść już tylko do huty, a nie ulice.

W wyniku słusznej lub nie, decyzji wprowadzono wszystkie autobusy, nadające się tylko do kasacji do jednej zajezdni R-6 „Redutowa”. Patrząc na plac postojowy, odnosi się wrażenie, że z dawnej zajezdni zrobiono jakby plac złomowy przed hutą. Tylko te kominy jakoś za niskie i za szczupłe, jak na hutę.

Jednak ten plac, dwa razy dziennie, pustoszeje i nagle te wszystkie, oczekujące na swą ostatnią drogę, autobusy radośnie wyruszają na miasto, a w nich tytani pracy, ryzykanci, oczerniani przez pasażerów, wyzywani za stan autobusów, kierowcy. Radośni, ale i szczerze modlący się, żeby podczas jazu po mieście nie nawalił, dojechał do zajezdni.

A mechanicy, gdy widzą wyjeżdżające autobusy, z ręką na sercu, przypominają matki z łzami w oczach, które żegnają synów idących na wojnę. A tych „matek”, niemal każdego miesiąca ubywa i powracający „synowie” (autobusy), często okaleczeni, zaczynają odczuwać brak „matczynej ręki”.

Jeśli tak dalej pójdzie, to któregoś dnia zabraknie „matek” a synowie zostaną osierozeni. Bez nich, nie wyjdą kolejnego dnia na wojnę, na warszawskie ulice.

Podobno w ramach „słusznego” planu, firma chce doprowadzić, aby na każdej zajezdni były tylko dwa typy autobusów. Pytanie tylko, dlaczego, akurat na Redutową trafiły najgorsze długie Ikarusy i Jelcze? Dlaczego inne zajezdnie dostały nieco inne lepsze Ikarusy? Pytają o to często trochę zawiedzeni tym stanem, kierowcy z Redutowej. Uważają się za tych gorszych i nie wiedzą, dlaczego? Przecież, tak samo jak inni kierowcy z innych zajezdni, pracują ciężko, starają się wyrobić jak najlepiej z siebie. Często swój wolny czas, a w ramach docenienia ich zasług, ktoś ich w specyficzny sposób wynagradza. Wynagradza sprzętem, który nadaje się tylko na złom.

Oczywiście, zaraz się spotkam po tym tekście z głosami, że przesadzam, nie znam faktycznej sytuacji, że dramatyzuję. Być może, ale piszę o tym, co widzę. Pi-

sze o autobusach pięknie pomalowanych, ale jak się puknie w farbę słychać nie blachę tylko jakby tekturę. A taki odgłos daje też rdza.

Nie chcę polemizować czy decyzja była słuszna czy nie, ale piszę o rozżaleniu kierowców. O ich pretensjach do kierownictwa firmy i rozczarowaniu, które często prowadzi do wygaśnięcia zapału do pracy, do lepszej wydajności, a chyba firmie zależy by ludzie pracowali coraz lepiej i wydajniej.

Wiem, że tej decyzji nie da się już cofnąć, ale zawsze można ją trochę poprawić jakimś pociągnięciem. Np. szybszą wymianą lub pewną zamianą z inną zajezdnią.

Może ten apel pisany w imieniu kierowców z Redutowej poruszy czyjeś sumienie i przyjdzie, powie, że to chwilowe, że będzie lepiej i kiedy. Naprawdę, trochę ludzkiego odruchu i dania wiary ludziom.

Wiwo w kwietniu 05 roku

Spółdzielnia Usług Socjalnych zaprasza

Co prawda, do lata zostało jeszcze trochę czasu, ale co bardziej zapobiegliwi, już zarezerwowali swoje turnusy. Nie ma już miejsc w czerwcu i lipcu. Ale sierpień jeszcze nie do końca jest zapelniony, spragnionymi słońca pracownikami TW i MZA.

Są jeszcze wolne miejsca na kempingu w Międzywodziu. Także w drugiej połowie sierpnia można wyjechać na wypoczynek do Mrzeżyna. Są jeszcze wolne miejsca.

Na sierpniowe, i nie tylko, wczasy zapraszają także ośrodki w Karpaczu i na Mazurach.

Jak zawsze można przyjechać do ośrodków na krótki weekend, ale także 7 dniowe wczasy.

Według uzyskanych informacji w Zarządzie

SUS, prace przygotowawcze do nowego letniego sezonu ruszyły całą parą. We wszystkich ośrodkach trwa wielkie sprzątanie i malowanie. W Mrzeżynie następne pokoje uzyskują coraz wyższy standard. Przy tym tempie modernizacji ośrodków, którą prowadzi teraz SUS, prawdopodobnie za rok, najpóźniej dwa, wszystkie ośrodki będą miały standard, dobrych, europejskich kurortów nad ciepłym morzem.

Szczegółowe informacje można uzyskać w ośrodkach lub w siedzibie Zarządu w W-wie przy Wale Miedzeszyńskim.

Jednym słowem – „Wczasy z SUS-em są dla zdrowia plusem”

Wiwo 15.04.05r.