

MIEJSKI
ZAKŁAD
KOMUNIKACYJNY
W SZCZECINIE

Biuletyn INFORMACYJNY

STYCZEŃ-MARZEC 2006 nr 1 (65)/2006



W numerze:

- zastępcy *dyrektora o sobie*
- MZK w ocenie NIK
- tramwaje szczecińskie
dzisiaj i \utro
- kalendarium zmian
organizacyjnych
- zmiany w *zajezdni Pogodno*
- modernizacji *taboru*
- inwestycje i *remonty*
- bezpieczeństwo *użytkowania*
maszyn
- *fundusz socjalny*
- *sport i rekreacja*

Wznowienie wydawania „Biuletynu” Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego pozwoli na wymianę informacji i podejmowanie tematów dotyczących celów i kierunków zmian zachodzących w MZK.

Głównym zadaniem kierownictwa MZK jest realizacja czterech podstawowych strategii: zarządzania majątkiem, jakością, kosztami operacyjnymi i zasobami ludzkimi.

Podejmowane decyzje mają na celu podniesienie poziomu jakości świadczonych mieszkańcom Szczecina usług komunikacji tramwajowej. Ponieważ jakość „kosztuje”, każdą złotówkę budżetu MZK należy wydać racjonalnie. Szeroko pojęta racjonalność to podstawowy kierunek zmian, jakie dokonują się w naszym zakładzie od kilku lat.

Zachęcam wszystkich pracowników do podjęcia współpracy z Redakcją „Biuletynu” i przedstawienia swoich poglądów i propozycji zmian, mających na celu rozwój naszego zakładu.

Jerzy Manduk

Po pięciu latach przerwy z przyjemnością wznawiamy wydawanie Biuletynu Informacyjnego MZK. Przy tej okazji kilka słów o jego historii.

Pierwszy numer biuletynu ukazał się w 1988 r. Przez dwa lata wydawany był jako Biuletyn WPKM, a od 1991 roku, po zmianie nazwy zakładu, jako Biuletyn Informacyjny MZK.

Biuletyn wpisany został do sądowego rejestru dzienników i czasopism 29 sierpnia 1990 r.

Pierwsze kolegium redakcyjne wyłoniono spośród pracowników Pionu Eksploatacji (obecnie w strukturach ZDiTM). Redaktorem naczelnym został Wacław Szydłowski, wówczas kierownik Działu Zabezpieczenia Technicznego Ruchu. Pozostałe członkinie kolegium to: Kazimiera Grzybowska, Alina Świtalska oraz Barbara Hołowacz-Zagórska.

W skład obecnego kolegium redakcyjnego wchodzi: Bożena Waszczuk i Alicja Pietraszek z Działu Organizacyjno-Prawnego, Wanda Młodawska z Działu Bezpieczeństwa i Higieny Pracy oraz Ryszard Roszak z Wydział Sieci Elektro trakcyjnej i Torów.

Mimo skromnej formy, biuletyn stanowi swoistą kronikę zakładu. Przeglądając stare numery, znajdziemy informacje o sprawach bieżących, ówczesnych zamierzeniach i planach rozwoju firmy, a także relacje z uroczystości zakładowych.

Obecnie formę wydawnictwa pozostawiamy bez większych zmian, nawiązując do dawnych wydań. Czytelnik znajdzie tu informacje o sytuacji ekonomicznej i finansowej zakładu, organizacji pracy, zarządzaniu, postępie technicznym, usługach przewozowych, bezpieczeństwie pracy, działalności socjalnej. Sposób prezentacji materiałów będzie różnorodny, w postaci artykułów informacyjnych, nowinek, materiałów historycznych, wywiadów, relacji...

W związku z możliwością uzupełnienia składu kolegium prosimy o nawiązanie współpracy - osoby, znające specyfikę zakładu i zainteresowane pracą w redakcji. Szczegółowe zadania kolegium redakcyjnego zawiera okólnik dyrektora nr 21DO/2006 z dnia 12 stycznia 2006 r.

Ponieważ artykuły do biuletynu piszą pracownicy zakładu, wszystkich, którzy chcą podzielić się ciekawymi pomysłami i informacjami, zachęcamy do przysyłania swoich materiałów do redakcji.

Bożena Waszczuk

JAK NAS OCENIAJĄ NAJWYŻEJ

W ostatnim kwartale ub. roku (listopad - grudzień 2005) „gościliśmy” w Miejskim Zakładzie Komunikacyjnym Najwyższą Izbę Kontroli (NIK).

Już gorzej przytrafić się nam nie mogło - grudzień to przecież początek zimy, a więc problemy bieżące z utrzymaniem technicznym taboru, to okres rozliczeniowy zadań remontowych i inwestycyjnych w Zakładzie, to przygotowania do przetargów na zakup części, materiałów i usług na 2006 r., to przygotowania do rocznych rozliczeń finansowych, podatkowych i sprawozdawczych. Grudzień, to również przygotowania do świąt Bożego Narodzenia w naszych domach i rodzinach.

Daliśmy radę, choć kontrolą objęto działalność MZK za lata 2004 i 2005, w bardzo szerokim zakresie, w tym:

- wykonywanie zadań przewozowych komunikacji tramwajowej,
- bezpieczeństwo świadczonych usług,
- zamówienia publiczne (przetargi),
- wykorzystanie i rozliczenie dotacji przedmiotowych na remonty torowisk i wymianę słupów, na modernizację taboru tramwajowego,
- wykonanie planów finansowych i zachowanie dyscypliny finansów publicznych,
- strukturę przychodów i kosztów,
- działania naprawcze, oszczędnościowe, zarządzanie majątkiem Gminy będącym w zarządzie MZK.

Z wielką przyjemnością i satysfakcją przyjęliśmy wyniki kontroli NIK, przekazane na ręce Dyrektora MZK Pana dr Jerzego Manduka, w lutym 2006 r., w formie wystąpienia pokontrolnego. W dokumencie stwierdzono jednoznacznie: „**Najwyższa Izba Kontroli pozytywnie ocenia działalność Zakładu w zakresie realizacji usług przewozowych**”.

Dokument kontroli nie zawierał żadnych uwag, kontrola nie wykazała jakichkolwiek nieprawidłowości w badanym zakresie, nie sformułowano zaleceń do wykonania przez Dyrektora MZK. To wielki sukces Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Szczecinie, jego Dyrekcji i Pracowników. To potwierdzenie tego, że pomimo ogromnych trudności finansowych, niezależnych od MZK, realizujemy rzetelnie zadania Gminy w zakresie usług przewozowych, że działamy gospodarnie i racjonalnie, zgodnie z przepisami prawa.

Na ocenę tę zapracowała cała załoga MZK, w tym emerytowani już obecnie: Pan Kazimierz Bogacki - Zastępca Dyrektora ds. Eksploatacji, Pani Małgorzata Czuchaj - Główny Księgowy, Pani Józefa Kumesz - Kierownik Działu Księgowości i Analiz Ekonomicznych. Przy tej okazji, im również składamy gratulacje i podziękowania.

Jak nas oceniają najwyżej? Wysoko!

Zbigniew Bil



Zbigniew Bil

zastępca dyrektora ds. finansowych -
główny księgowy

20 marca skończył 43 lata. Zodiakalne ryby - wg horoskopu zachodniego, zając ~ wg horoskopu chińskiego. „Zając” jest człowiekiem bardzo rodzinnym i dlatego, jak twierdzi, czuje się bardzo dobrze w licznej i wspaniałej Rodzinie Tramwajarskiej MZK.

Zonaty od 18 lat, ma dwóch synów w wieku gimnazjalnym. Razem z rodziną mieszka na os. Kijewo, w prawobrzeżnej części Szczecina. Żyje w zgodzie z sąsiadami i administracją osiedla.

Z wykształcenia magister ekonomii o specjalności zarządzanie finansami w podmiotach gospodarczych, absolwent Wydziału Transportu i Łączności Uniwersytetu Szczecińskiego. Ukończył także Studium Podyplomowe na Wydziale Nauk Ekonomicznych i Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego o kierunku rachunkowość. Posiada dyplom audytora wewnętrznego uzyskany w Ernst & Young Academy of Business w Warszawie. W czerwcu 2003 r. złożył egzamin (jako druga osoba w kraju) przed Komisją Egzaminacyjną Ministerstwa Finansów, zdobywając uprawnienia i certyfikat audytora wewnętrznego finansów publicznych. Jest także, co może wywołać lekki niepokój, wpisany na listę kandydatów na syndyków upadłości prowadzoną przez Prezesa Sądu Okręgowego w Szczecinie. Dla uspokojenia należy jednak dodać, że Gmina jako jednostka samorządowa nie może ogłosić upadłości.

Najwyższą wartość, spośród uzyskanych kwalifikacji, jak twierdzi Pan Dyrektor Bil, ma dla niego Dyplom Honorowego Motorniczego Zajezdni Tramwajowej Pogodno, zdobyty 18 czerwca 2005 r. składem technicznym nr 785-786 2ICs/Na2000. Jest więc uprawnionym członkiem Braci Tramwajarskiej — i jest z tego bardzo dumny.

W pracy najbardziej ceni wzajemny szacunek, a stosunek do wykonywanych obowiązków obrazuje chętnie cytatem z opowiadań J. Londona:

„Oto wstaję do pracy, modłę się w pokorze - spraw abym się nie lenił dobry Panie Boże, i abym, jeśli przed zmrokiem zemrzeć mi przypadnie, pozostawił robotę skończoną przykładnie”.

Od i kwietnia 2005 r. zatrudniony w Miejskim Zakładzie Komunikacyjnym w Szczecinie. Jako najważniejsze zadanie, które wyznaczył dla siebie, jako głównego księgowego i zastępcy dyrektora ds. finansowych, jest dążenie do rozwoju naszego Zakładu oraz dbałość o bezpieczeństwo majątku i zatrudnionych pracowników.

„I minął rok” - wszystkim Koleżankom i Kolegom, pracownikom Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Szczecinie, dziękuję za pierwszy rok wspólnej pracy, za pomoc w wykonywaniu trudnych zadań i obowiązków, za zaufanie, za Wasze zaangażowanie i profesjonalizm.

Zbigniew Bil

TRAMWAJE SZCZECIŃSKIE

DZISIAJ I JUTRO

MZK Szczecin eksploatuje obecnie 205 jednostek taborowych, w większości dość wysłużonych (średnia wieku - 24 lata). Jedynie część taboru odpowiada współczesnym polskim warunkom eksploatacyjnym, tj. 14 wagonów 105 N 2 k /2000 i ok. 25 wagonów 105 N i kolejnych wersji po gruntownej modernizacji. Najbardziej wyeksploatowane serie pojazdów to wagony produkcji polskiej 102 N (20 szt.) oraz GT 6 (13 szt.), sprowadzone w roku 1996 z przedsiębiorstwa komunikacyjnego z Dusseldorfu. Wiek tych pojazdów osiąga odpowiednio 35 i 50 lat. Ponadto do statutowych obowiązków zakładu należy utrzymanie ok. 110 km torów i 118 km sieci trakcyjnej jezdnej z infrastrukturą zasilającą. Zadania te realizują obecnie 2 zajezdnie tramwajowe, tj. Zajezdnia Pogodno i Zajezdnia Gołecin (po wyłączenia z eksploatacji w październiku 2004 r. Zajezdni Niemierzyn), Wydział Sieci Elektrotrakcyjnej i Torów oraz Wydział Napraw Taboru (powołany do życia w kwietniu 2005 roku) przejmujący zadania spółki Centralne Warsztaty w zakresie modernizacji taboru 105 N, napraw podzespołów i ostatnio remontów nadwozi wagonów tramwajowych.

Zadania powyższe zakład realizuje na bieżąco przy sukcesywnym zmniejszaniu stanu zatrudnienia. Obecnie jest to 705 osób. Dla poprawy funkcjonowania komunikacji tramwajowej w Szczecinie i warunków pracy załogi, podejmowane są (w miarę możliwości finansowych) działania unowocześniające substancję budowlaną zaplecza utrzymania technicznego (modernizacja dachów, sieci ciepłych jak też zaplecza sanitarnego).

Roboty prowadzone są w systemie zleconym jak też częściowo gospodarczym. Wszystko to przy racjonalizacji wydatków zakładu. Poprawa funkcjonowania komunikacji tramwajowej i opracowywany obecnie program stopniowego wzrostu jakości usług świadczonych naszym klientom winien zahamować spadek wpływów zakładu z tytułu prowadzonej podstawowej działalności operacyjnej.

W program ten wpisują się zarówno modernizacje jak i remonty taboru prowadzone przez Wydział Napraw. Łącznie na rok 2006 przewiduje się wykonanie modernizacji 7 wagonów typu 105 N i remontów pudeł 20 wagonów. Przewiduje się też działania mające na celu kapitalny remont odcinków torów, np. planowany remont ciągły około 500 m toru w ul. Ku Słońcu. W roku ubiegłym wyremontowano



Zmodernizowany układ torowiska w rejonie Bramy Portowej

300 m w tym ciągu.

Jednocześnie prowadzone są w sposób ciągły rozmowy z Urzędem Miasta Szczecina o konieczności kompleksowej modernizacji ulic Potulicka, Narutowicza jak też Arkońska i Niemierzyńska z torowiskiem

włącznie. Dalsze odkładanie w czasie tych inwestycji grozi realnym wstrzymaniem ruchu tramwajów w okresie 1-2 lat. Dotyczy to zwłaszcza ciągu ulic Arkońska - Niemierzyńska (nie zmienia tego bieżące działania remontowe prowadzone sitami Wydziału Sieci Elektrotrakcyjnej i Torów). Wg informacji WGKiOŚ UM, roboty inwestycyjne na tych ciągach podjęte zostaną w 2008 roku (w roku 2007 przygotowana zostanie dokumentacja techniczna, prace studialne prowadzone są obecnie). W roku bieżącym realizowana jest nakładem 1,4 mln zł w systemie zleconym przez MZK - od wielu lat oczekiwana - budowa nowego mostu kablowego na Wyspę Jaskółczą. Pozwoli to na likwidację ogromnego zagrożenia pracy urządzeń zasilających własnych jak też zagrożenia osób postronnych.

Jednakże zadaniem o podstawowym znaczeniu jest zdobywanie środków na

modernizację torowisk (w chwili obecnej ok. 30% z nich wymaga pilnego remontu) jak też przyjęcie i realizacja spójnego programu wymiany taboru tramwajowego. Od 2 lat realizujemy remonty torów i słupów trakcyjnych za kwotę 2,4 mln zł rocznie (dotacja budżetowa). Na lata przyszłe przewiduje się zwiększenie tych kwot (poza modernizacjami prowadzonymi w ramach działalności inwestycyjnej UM Szczecin). Pozwoli to, jak zakładamy, na doprowadzenie do stanu pełnej sprawności technicznej torowisk na linii nr 8 (zwłaszcza odcinków ulic Ku Słońcu i Sikorskiego) oraz linii nr 7 (odcinki ulicy Boh. Warszawy). Linie te wpisują się w topografię przyszłego tzw. szybkiego tramwaju, którego elementy zawarte są w uchwalonej właśnie „Polityce transportowej miasta”.

Zgodnie z tym dokumentem, wiodącym środkiem komunikacji w silnie zurbani-

zowanych dzielnicach Szczecina będzie tramwaj, prowadzony w dużej mierze po wydzielonych torowiskach. Dla zapewnienia podstawowych ciągów komunikacji tramwajowej zamierzamy tak skonfigurować obieg składów, aby obsługę linii nr 7 i 8 (w pierwszej kolejności nr 8) zapewnić w pełni sprawnym i przyjaznym dla pasażera taborom. Będą to wagony 105 N 2 k/2000 (względnie 105 Na po kompleksowej modernizacji), jak też nowo pozyskany tabor w roku 2006 i 2007. Źródłem nowych wagonów będzie zakup 6 doczep czynnych do wozów 105 N 2 k/2000, których dostawa planowana jest do końca 2007 roku (przetarg na ich dostawę ze środków pomocowych UE jest w trakcie ogłoszenia) oraz pozyskanie zmodernizowanego taboru przegubowego z przedsiębiorstwa BVG Berlin. Jeśli prowadzone rozmowy z partnerem niemieckim zakończą się powodzeniem, przewidujemy sprowadzenie 20-23 zestawów typu KT 4 Dt do końca 2006 roku.

Pierwsze dwa tramwaje tego typu powinny pojawić się w naszym mieście dla przeprowadzenia jazd próbnych już w kwietniu br.

Trzecim źródłem nowego taboru powinny być środki pomocowe UE towarzyszące projektom modernizacyjnym infrastruktury torowo-sieciowej. Środki takie są już potencjalnie dostępne. Warunkiem ich pozyskania jest spójny program ich wykorzystania (w tym prawidłowo przygotowane wnioski aplikacyjne i dokumentacja techniczna) oraz przewidywany wkład własny w wysokości 25% projektu.

Przykłady działania tego typu rozwiązań widać w innych polskich miastach, jak: Kraków, Poznań, Łódź, Warszawa, Wrocław, Gdańsk czy Elbląg.

Mechanizm ten potencjalnie jest możliwy do uruchomienia w Szczecinie, tak by od lat 2009 - 2010 rozpocząć zamawianie nowoczesnych (częściowo niskopodłogowych) wagonów tramwajowych.

Krzysztof Turczyn



mgr inż. Krzysztof Turczyn

(lat 45)

zastępca dyrektora ds. eksploatacji

Absolwent Politechniki Szczecińskiej - Wydziału Budownictwa i Architektury specjalności Drogi, Ulice, Lotniska.

Studia podyplomowe na Politechnice Gdańskiej w zakresie projektowania, budowy i diagnostyki dróg szynowych oraz na Uniwersytecie

Szczecińskim w zakresie marketingu i zarządzania przedsiębiorstwem. Dodatkowo staże zawodowe w Centrum Naukowo-Technicznym Kolejnictwa w Warszawie.

Od początku swojej drogi zawodowej związany z branżą torową przedsiębiorstwa PKP. Początkowo na inżynierskich stanowiskach liniowych aż do stanowisk administracyjnych w kierownictwie pionu infrastruktury.

Ostatnio główny inżynier w Zakładzie Linii Kolejowych w Szczecinie.



Tramwaj KT4Dt w barwach przedsiębiorstwa BVG Berlin

KALEDDARIUM ZMIAN ORGANIZACYJNYCH W LW LATACH 2000 - 2006

~ 2000 ~

1 lipca - wydzielenie ze struktur MZK nowego podmiotu gospodarczego pod nazwą „Centralne Warsztaty” Spółka z o.o. było następnym ważnym etapem restrukturyzacji naszego zakładu. Nowo utworzona spółka powstała na bazie mienia wydzielonego z MZK.

~ 2003 ~

10 czerwca - połączono zadania dwóch dotychczasowych komórek organizacyjnych: Planowanie i Analizy Ekonomiczne i Dział Finansowo-Księgowy. Połączone zadania przejął nowo utworzony Dział Księgowości i Analiz Ekonomicznych.

- 2004 -

31 marca - na mocy ustawy o finansach publicznych w strukturze organizacyjnej zakładu w pionie dyrektora wprowadzono komórkę Audytu Wewnętrznego (DA). Do zadań komórki należy prowadzenie audytu wewnętrznego, tj. dostarczenie dyrektorowi niezależnej i obiektywnej oceny funkcjonowania MZK w zakresie gospodarki finansowej pod względem legalności, gospodarności, celowości, rzetelności, a także przejrzystości i jawności.

1 października - wyłączenie z eksploatacji Zajezdni Tramwajowej Niemierzyn. Tabor i zadania likwidowanej zajezdni przejęły pozostałe zajezdnie. Pracowników zatrudniono w zajezdniach tramwajowych Pogodno i Gołecin oraz w pozostałych jednostkach organizacyjnych. Prawie stuletni budynek zajezdni, zgodnie z zaleceniami i nakazami PIP, wymagał gruntownego remontu. Remontu wymagał też nadmiernie wyeksploatowany plac manewrowy przed zajezdnią. Koszt niezbędnych do wykonania zadań, umożliwiających bezpieczną eksploatację zajezdni, według szacunkowych obliczeń przekraczał kwotę 11 milionów zł. Wyłączenie zajezdni z eksploatacji nie spowodowało zwiększenia kosztów, a pozwoliło uniknąć konieczności wydatkowania środków na niezbędne zadania remontowe.

- 2005 -

1 stycznia - Prezydent Miasta postanowił zawiesić działalność spółki „Centralne Warsztaty”. Powołany przez prezydenta zespół opracował harmonogram wyga-

szania działalności spółki CW. W związku z powyższym, nastąpiło przejście przez MZK pracowników spółki CW w trybie art. 231 Kodeksu pracy.

30 marca - zadania dotyczące organizowania i prowadzenia systemów informatycznych w MZK przypisano do ramowych zadań pionu dyrektora i tym samym jednostka organizacyjna „Główny Informatyk” przeniesiona została z pionu głównego księgowego do pionu dyrektora.

1 maja - w pionie zastępcy dyrektora ds. eksploatacji utworzono Wydział Napraw Taboru. Część załogi nowo utworzonego wydziału stanowią byli pracownicy spółki CW. Do podstawowych zadań wydziału należą: napraw taboru, produkcja i regeneracja części zamiennych, konserwacja i remonty maszyn, sprzętu i urządzeń mechanicznych.

1 września - zlikwidowano jednostkę organizacyjną „Biuro Prawne”. Zadania biura w zakresie obsługi prawnej zakładu przejęła kancelaria radcy prawnego na mocy umowy o stałą obsługę prawną. Zadania w zakresie prowadzenia dokumentacji dotyczącej obsługi prawnej przejął Dział Organizacji i Zarządzania, zmieniając nazwę na Dział Organizacyjno-Prawny.

- 2006 ~

10 stycznia - zadania Wydziału Napraw Taboru rozszerzono o świadczenie usług w zakresie remontów i modernizacji wagonów tramwajowych na potrzeby zakładu i na rzecz osób trzecich. Aby sprostać nowym zadaniom, zwiększono stan zatrudnienia w wydziale.

1 marca - wprowadzono zmiany organizacyjne polegające na przeniesieniu Działu Administracyjno-Socjalnego z pionu zastępcy dyrektora ds. finansowych - głównego księgowego do pionu dyrektora, podziale Działu Kadr i Płac na dwie odrębne jednostki organizacyjne: Dział Kadr, podporządkowany dyrektorowi i Sekcją Płac, podporządkowaną zastępcy dyrektora ds. finansowych - głównemu księgowemu oraz przejściu z dniem 3 kwietnia całości zadań dotyczących zamówień publicznych przez Dział Zamówień Publicznych i Marketingu.

15 marca - całość zadań dotyczących funkcjonowania pogotowia tramwajowego przejął Wydział Sieci Elektrotrakcyjnej i Torów.

Alicja Pielraszek

W 2005 roku minęło 60 lat komunikacji miejskiej w powojennym Szczecinie. Dla przypomnienia podajemy jak zmieniała się nazwa naszej firmy w latach 1945 - 2006:

Lipiec 1945 - Tramwaje i Autobusy Miasta Szczecina,

1 stycznia 1951 - Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Szczecinie,

1 stycznia 1953 - Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne,

1 stycznia 1976 - Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Szczecinie

Od 1 sierpnia 1991 r. przedsiębiorstwo państwowe przekształcono w zakład budżetowy jednostki samorządu terytorialnego.

1 sierpnia 1991 - Miejski Zakład Komunikacyjny w Szczecinie,

1 lipca 1992 - Miejski Zakład Usług Komunalnych w Szczecinie oddział pn.

Miejski Zakład Komunikacyjny,

od 1 czerwca 1995 - Miejski Zakład Komunikacyjny w Szczecinie.

MZK jako zakład budżetowy jest wydzieloną jednostką organizacyjną Gminy Miasto Szczecin i działa m.in. na podstawie ustawy o finansach publicznych.

Duch Zajezdni Niemierzyn wspiera Zajezdnię Pogodno

O decyzji wyłączenia z eksploatacji Zajezdni Tramwajowej Niemierzyn dowiedziałem się na jednej z cotygodniowych porad. Było to prawdopodobnie w kwietniu 2004 roku. Ta wiadomość nie była zaskoczeniem. Wątek ten przejawiał się w różnych nieoficjalnych rozmowach od pewnego czasu.

Pamiętam, że w tym momencie ogarnął mnie jakiś żal i smutek, że najstarsza zajezdni, a tramwajowa kończy swoją służbę dla szczecińskiego tramwaju. Od 1907 do 2004 roku była wpisana w historię szczecińskiej komunikacji. To z tej zajezdni wyjechał pierwszy tramwaj w polskim powojennym Szczecinie.

Zamknięcie Zajezdni Niemierzyn spowodowało przyspieszenie prac mo-

dernizacyjno-remontowych w Zajezdni Pogodno, które musiały zostać zmodyfikowane w obliczu nowych potrzeb.

Datę ustalono na dzień 1 października 2004 r. Niewiele czasu mieliśmy na przygotowanie się do przyjęcia 27 wagonów tramwajowych, stanowiących 74% stanu inwentarzowego likwidowanej Zajezdni Niemierzyn. Były to 23 wagony 102 Na oraz 4 wagony 105 N po modernizacji. Poza taborem liniowym, przejęto także 4 wagony specjalistyczne. Zajezdnia Pogodno przejęła obsługę linii 3, 4 i 12.

Podjęliśmy intensywne prace aby przygotować pomieszczenia socjalne dla 47 motorniczych oraz 17 pracowników zaplecza. Te dwie grupy zawodowe

były najliczniejsze i na przygotowanie dla nich pomieszczeń na odpowiednim poziomie trzeba było poszukać środków finansowych.

Dyrekcja MZK znalazła pieniądze, które zostały przeznaczone na adaptację byłego sklepu rowerowego w budynku administracyjnym) na salę motorniczych, łącznie z zapleczem socjalnym. Prace remontowe wykonali pracownicy zajezdni.

Zakres tych prac był bardzo duży. Należało część ścian wyburzyć, postawić nowe, połączyć starą i nową część sali aby stanowiły jedną całość. Na podłodze wyłożono nowe kafelki, przebudowano instalację elektryczną i wodociągową. Przeszklono i pomalowano okna.

W nowej części powstało zaplecze kuchenne, które w znaczny sposób zwiększyło komfort spożywania posiłków przez pracowników zajezdni. Zaplecze zostało wyposażone w kuchenkę mikrofalową, czajnik bezprzewodowy, lodówkę. Nie było problemów z zapleczem sanitarnym, które poddane w 2003 r. gruntownemu remontowi ze środków inwestycyjnych, spełnia wymagania bhp, jest nowoczesne i schludne.

Nie ma też problemów z ciepłą wodą i ogrzewaniem całego obiektu podczas zimy. W 2004 r. zajezdnia została podłączona do sieci grzewczej SEC. Ta inwestycja spowodowała likwidację dwóch kotłowni, bardzo uciążliwych zarówno dla zajezdni jak i środowiska naturalnego. Pracownicy zlikwidowanych kotłowni zostali przekwalifikowani i skierowani do innych prac w zajezdni.

Przeznaczenie dodatkowych środków finansowych w ostatnich dwóch latach dało możliwość wykonania szeregu

bardzo poważnych prac również w zapleczu technicznym zajezdni, szczególnie w halach remontowo-przeglądowych. Kompleksowy remont dachów nad halami z wymianą świetlików spowodował, że po raz pierwszy od wielu lat mamy szczelne dachy i pomieszczenia nie są zalewane w czasie opadów deszczu. Jeśli dodamy do tego, że na przełomie 2004 i 2005 roku wymieniono bramy wjazdowe do hal (od 12 do 19) to mamy cały ogrom prac, jakie zostały wykonane w tak krótkim czasie w obiekcie TZP Wykonane prace poprawiły warunki pracy oraz wytyczyły dalszy ciąg remontów, które aktualnie są w trakcie realizacji. Obecnie prowadzony jest remont kapitalny z modernizacją szatni, łaźni i toalet pracowników zaplecza technicznego, hali OC. W tym samym zadaniu ujęto modernizację stołówki. W planie jest jeszcze remont 18. kanału przeglądowego, polegający na wymianie kafelków i modernizacji oświetlenia w kanale. Prace zostaną wykonane w zakresie własnym przez pracowników TZP Do prac przystąpimy w połowie marca.

Nie jest to koniec zamierzeń dyrekcji MZK i naszych w zakresie poprawy warunków pracy w wydziale TZP Mamy przed sobą remont kapitalny centralnego ogrzewania w halach i pomieszczeniach warsztatowych, przebudowę ściany zachodnio-północnej hali OC, stworzenie stanowiska do podnoszenia wagonów tramwajowych wszystkich typów itp. Ale o tych zamierzeniach szerzej innym razem.

Ryszard Tamm

Zajezdnia Niemierzyn została zbudowana w 1907 roku. Przebudowę przeprowadzono dwukrotnie: w roku 1912 oraz w latach 1929-1930. Od tego czasu niewiele zmieniło się w jej wyglądzie i infrastrukturze. To z Zajezdni Niemierzyn, po zakończeniu II wojny światowej, wyjechały na ulice Szczecina pierwsze tramwaje. Do 1994 roku eksploatowano tam wagony typu „N” i pochodne. Później wprowadzano do eksploatacji kolejno: wagony typu 102 Na, w latach 1996-1997 wagony GT-6 i B4, a od 1997 roku wagony 105 N i 105 Na. Do zadań zajezdni należała obsługa czterech Unii tramwajowych: 3, 4, 11 i 12.

Decyzję o likwidacji zajezdni podjęto ze względu na znaczne koszty eksploatacji, przekraczające możliwości MZK. W przeddzień likwidacji - 30 września 2004 r. - w zajezdni zatrudnionych było: 65 motorniczych, 32 pracowników zaplecza i 12 pracowników na stanowiskach nierobotniczych. Po likwidacji, pracowników i tabor tramwajowy przejęły zajezdnie Pogodno i Gołęczin.

Od 1 stycznia 2006 roku w byłej zajezdni działa Muzeum Techniki i Komunikacji - Zajezdnia Sztuki. Muzeum przejęło także budynki przy ul. Lenartowicza po galerii OFFicyna. W obydwu obiektach będą gromadzone dobra kultury materialnej, dokumentacja związana z komunikacją miejską, gospodarką komunalną i inżynierią miejską oraz zabytki techniki związane z historią miasta i regionu. Muzeum ma już pierwsze obiekty: trzy tramwaje przekazane z Zajezdni Pogodno.

Mamy nadzieję, że ten zabytkowy obiekt będzie służył miastu i jego mieszkańcom jako instytucja kultury równie długo jak dotychczas, co pozwoli uchronić od zniszczenia i zapomnienia zabytki techniki i kultury materialnej - świadectwa rozwoju miasta.

Materiał sporządzony na podstawie materiałów ze strony internetowej Janusza Światowego (www.swialowy.org) oraz publikacji prasowych („Głos Szczeciński” 30 stycznia 2006r., artykuł Małgorzaty Annusewicz).

REMONTY I MODERNIZACJE ZNÓW W MZK

Wydział Napraw Taboru rozpoczął działalność 20 kwietnia 2005 r. z kilkunastoosobową załogą. Naszymi podstawowymi zadaniami była naprawa silników, przetwornic, wózków oraz regeneracja kół bieżących. Jednak sytuacja wymuszała rozszerzenie zakresu napraw, co powodowało zwiększenie zatrudnienia. W końcu trzeciego kwartału 2005 r. otrzymaliśmy nowe zadanie, którym jest modernizacja czterech wagonów typu 105 Na. Podejmując się tego wyzwania otrzymaliśmy pomoc Zajezdni Pogodno i Gołęczin oraz Wydziału Sieci Elektrotrakcyjnej i Torów.

Z początkiem tego roku rozpoczęliśmy estetyzację wagonów 105 N w planowanej na ten rok liczbie 20 sztuk. Obecnie mamy ukończonych 5 wagonów i dalsze dwa w trakcie prac.

W drugim kwartale planujemy zakończenie modernizacji 4 wagonów i rozpoczęcie następnych 3 wagonów typu 105 N. Jednocześnie planujemy wykonanie dla Wydziału Sieci Elektrotrakcyjnej i Torów dwóch zwrotnic i 60 iglic: szczecińskich i warszawskich.

Podsumowując rok naszej działalności, uważam, że był to dobry okres, choć nie ustrzeżliśmy się błędów i niewielkich potknięć.

Wiesław Górski

ZADANIA INWESTYCYJNE I REMONTOWE WYKONANE W 2005 ROKU

W 2005 roku zrealizowano następujące zadania:

- 1) inwestycyjne:
 - a) zakup dwóch samochodów - dla zaopatrzenia i pogotowia sygnalizacyjnego,
 - b) zakup komputerów,
 - c) modernizację układów pomiarowo-rozliczeniowych (wykonano dokumentację projektową oraz zamontowano układy w czterech podstacjach trakcyjnych);
- 2) remontowe:
 - a) remont dachów - część niska w Zajezdni Tramwajowej Pogodno, w dwóch podstacjach prostownikowych (Piotra Skargi i Kolumba), wymiana świetlików w hali naprawczej w Zajezdni Tramwajowej Gołęczin (zadanie zakończono w marcu 2006 roku),
 - b) wymianę instalacji centralnego ogrzewania w budynku administracyjnym Zajezdni Tramwajowej Pogodno,
 - c) remont pomieszczeń higieniczno-sanitarnych zaplecza technicznego w Zajezdni Tramwajowej Pogodno,
 - d) wykonanie posadzki na korytarzach w budynku administracyjnym przy ul. Klonowica 5.

Zadania te zrealizowano dzięki ujęciu ich w planie finansowym zakładu.

Koszty realizacji wyniosły 1 176 019,48 złotych.

Ponadto Urząd Miejski przyznał dodatkowe środki finansowe w ramach dotacji na wykonanie następujących zadań:

- 1) modernizację taboru tramwajowego - dotacja celowa w wysokości 2 milionów złotych,
- 2) remont torowisk tramwajowych oraz wymianę słupów trakcyjnych - dotacja przedmiotowa w wysokości 2,4 miliona złotych.

Powyższe zadania zostały wykonane przez jednostki organizacyjne naszego zakładu: Wydział Napraw Taboru i Wydział Sieci Elektrotrakcyjnej i Torów.

Krystyna Gawrońska

WYMOGI DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA UŻYTKOWANIA MASZYN

Przynależność do Unii Europejskiej zobowiązuje nas do przestrzegania przepisów i dyrektyw tam obowiązujących. Jednym z takich dokumentów, będącym transformacją do polskiego prawa Dyrektywy UE nr 89/655/EWG, jest rozporządzenie Ministra Gospodarki w sprawie minimalnych wymagań dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy w zakresie użytkowania maszyn przez pracowników podczas pracy. Rozporządzenie weszło w życie z dniem 1

stycznia 2006 r.

Chcąc wywiązać się z tych wymagań, na mocy pisma dyrektora MZK, została powołana komisja do przeprowadzenia przeglądu maszyn eksploatowanych w naszym zakładzie. Wnioski pracy komisji zostały zawarte w protokołach pokontrolnych, w których zaproponowano działania dostosowawcze.

Większość eksploatowanych maszyn i urządzeń została wyprodukowana w la-

tach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych ubiegłego wieku. Na naszym stanic ewidencyjnym są również eksponaty z roku 1958 i 1959 (wiertarka i szlifierka). Są one sprawne technicznie, ale, niestety, wyeksploatowane, dlatego nic spełniają obecnie obowiązujących podstawowych wymagań stawianych maszynom pod względem bezpieczeństwa.

Najczęściej wymieniane zastrzeżenia, stwierdzone podczas przeglądu maszyn, to: nieczytelne oznakowanie elementów sterowniczych i sygnalizacyjnych, brak stosownych znaków ostrzegawczych, brak koniecznych osłon, szczególnie niezbędnych przy urządzeniach wirujących, a także brak dokumentacji technicznej dla poszczególnych maszyn oraz dzienników konserwacji. Tylko nieliczne z urządzeń

posiadają wymagane znaki bezpieczeństwa „B” lub „CE”.

Aby wywiązać się z obowiązku przestrzegania przepisów UE i przystosować użytkowane maszyny i urządzenia do wymogów minimalnych, należałoby dokładnie określić zakres prac dostosowawczych i przeznaczyć bliżej nieokreślone, ale znaczne środki pieniężne na ten cel.

Ponieważ czas przeznaczony na przystosowanie sprzętu roboczego do wymogów zawartych w rozporządzeniu minął 1 stycznia 2006 r., należałoby w trybie bardzo pilnym przystąpić do działania, by wywiązać się z nałożonego na zakład obowiązku.

Wanda Młodawska

Zakładowy Fundusz Świadczeń Socjalnych w 2006 roku

W dniu 28 lutego 2006 r. zakładowa komisja socjalna zatwierdziła plan Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych na 2006 rok.

Planowany odpis na ZFSS wynosi **854.184,00 zł**. Środki Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych w 2006 r. zostaną przeznaczone na:

- refundacje wczasów,
- refundacje kolonii i obozów,
- organizacje weekendów,
- prowadzenie działalności wczasowej w ośrodku wczasowym w Marianowie,
- zapomogi bezzwrotne,
- talony dla pracowników, emerytów i rencistów,
- imprezę noworoczną dla dzieci,
- pożyczki na cele mieszkaniowe.

Do korzystania ze świadczeń ZFSS uprawnieni są pracownicy i ich rodziny oraz emeryci i renciści naszego zakładu, zgodnie z zarządzeniem z dnia 24 marca 2003 r. nr 2/GA/2003 (zmienione zarządzeniami nr 19/GA/2004 i nr 26/GA/2005).

Według stanu na dzień 31 grudnia 2005 r. opieką zakładu objętych jest 1472 emerytów i rencistów.

Ewa Sutkowska

Zdrowie i sprawność dla każdego

„Ruch jest w stanie zastąpić prawie każdy lek,
ale wszystkie leki razem wzięte nie zastąpią ruchu”

Na skutek postępu technicznego szybko zmienia się otaczający nas świat, rozwój urządzeń technicznych zastępuje wysiłek fizyczny człowieka, zarówno w pracy jak i w domu, obciążając coraz bardziej jego psychikę i powodując „deficyt ruchu”. Nie pozostaje to bez wpływu na zdrowie i wydolność człowieka ani jego samopoczucie.

Wychodząc naprzeciw potrzebom naszych pracowników i ich rodzin, założyliśmy w grudniu 2001 roku Ognisko rekreacyjno-sportowe „TOR”.

Głównym celem ogniska jest planowanie i organizowanie imprez rekreacyjnych i sportowych (biegi, piłka nożna, zajęcia fitness, wieczorki taneczne).

Od początku naszej działalności zorganizowaliśmy wiele imprez, wśród nich między innymi:

- cztery turnieje gier w piłkę nożną o puchar dyrektora MZK,
- dziewięć biegów o puchar dyrektora MZK, we współpracy z Klubem „Maratończyk”,
- wyjazdy na około 30 imprez biegowych w naszym kraju, w Niemczech i w Holandii (mistrzostwa Europy i świata),
- wieczorki taneczne.

Na imprezach tych członkowie naszego ogniska, reprezentując nasz zakład, zdobyli medale, puchary i wiele wyróżnień.

Wydatnie w realizacji naszych dążeń do popierania aktywności ruchowej, która powinna być jednym z głównych

sposobów spędzania czasu wolnego, pomaga nam przychylność zarządu naszej firmy i związków zawodowych. Wolny czas po pracy, podczas weekendu i urlopu, wykorzystujemy więc na uprawianie sportu i turystyki.

Pamiętaj! Tylko systematyczne ćwiczenia trzy razy w tygodniu wzmacniają zdrowie, poprawiają kondycję, zwiększają sprawność, ułatwiają odpoczynek i sprawiają przyjemność.

Ćwicz więc w gronie rodzinnym, z przyjaciółmi, z sąsiadami - sprawi ci to wiele radości i satysfakcji.

Polecamy marsze i biegi na świeżym powietrzu, które są najbardziej naturalną formą ruchu. Można je uprawiać w ciągu całego roku, w zasadzie wszędzie: w lesie, w parku, na boisku, na łące.

Biegając wzmocnisz cały organizm, dzięki czemu zapobiegiesz chorobom i zachowasz sprawność fizyczną aż do późnego wieku.

Ognisko nasze serdecznie zaprasza na wspólne bieganie w soboty i niedziele o godz. 9.00.

Spotykamy się w Zajeźdni Tramwajowej Pogodno, skąd kierujemy się do naszego urokliwego Lasku Arkońskiego. Spośród osób uczestniczących w treningach wyłani będą reprezentanci naszej firmy na zawody organizowane w ramach ogniska.

Mirostaw Wyrębski



Kolegium redakcyjne:

Redaktor naczelna: Bożena Waszczuk, tel. 091 439-40-11 w. 212

Sekretarz redakcji: Alicja Pietraszczek, tel. 091 439-4011 w. 210

Wanda Młodawska, tel. 091439-40-11 w. 240

Ryszard Roszak, tel. 091 439-40-11 w. 565

Redaktor wydania: Alicja Pietraszek

Zezwolenie: GP-II-441/1385/88