



# KURIER DEMBUDU



Nr 42 (rok XV), maj 2012  
ISSN 1506-1426

*Pismo Członków i Mieszkańców Spółdzielni Budowlano-Mieszkaniowej „DEMBUD”*

# Zakończona inwestycja



**UWAGA! • UWAGA! • UWAGA! • UWAGA! • UWAGA! • UWAGA! • UWAGA! • UWAGA!**

**Walne Zgromadzenie członków SBM „DEMBUD”  
odbędzie się 2 czerwca 2012 roku, o godzinie 10  
w sali Teatru Na Woli, ul. Kasprzaka 22**

# Z A W I A D O M I E N I E

Zarząd Spółdzielni Budowlano-Mieszkaniowej „DEMBUD” zawiadamia, że w dniu 2 czerwca 2012 r. w sobotę o godz.10 odbędzie się XXV WALNE ZGROMADZENIE CZŁONKÓW SPÓŁDZIELNI w sali TEATRU NA WOLI w Warszawie przy ul. KASPRZAKA 22.

## Porządek obrad:

1. Otwarcie i wybór Prezydium.
2. Wybór Komisji: skrutacyjnej i wnioskowej.
3. Przyjęcie porządku obrad.
4. Przyjęcie protokołu z poprzedniego Walnego Zgromadzenia z dnia 18.06.2011 r.
5. Sprawozdanie Rady Nadzorczej.
6. Sprawozdanie Zarządu, przedstawienie sprawozdania finansowego za 2011 r.
7. Przyjęcie sprawozdania Rady Nadzorczej.
8. Przyjęcie sprawozdania Zarządu.
9. Przyjęcie sprawozdania finansowego za 2011 r.
10. Udzielenie absolutorium dla członków Zarządu.
11. Informacja Zarządu o podwyżkach opłat za użytkowanie wieczyste i odwołaniach złożonych przez SBM „DEMBUD”.
12. Uchwała o najwyższej sumie zobowiązań.
13. Uchwała w sprawie przeznaczenia nadwyżki bilansowej za rok 2011 na fundusz remontowy i zasobowy, zabezpieczający terminowość realizacji zobowiązań Spółdzielni.
14. Zmiany w Statucie Spółdzielni.
15. Uchwała w sprawie zbycia prawa do miejsca postojowego przy ul. Słomińskiego 19.
16. Rozpatrywanie ewentualnych odwołań od uchwały Rady Nadzorczej o wykreśleniu z rejestru członków Spółdzielni.
17. Wolne wnioski.
18. Informacja o inwestycji Liberty Development Poland Sp. z o.o. przy ul. Grzybowska/Żelazna.
19. Zakończenie obrad.

Protokół z poprzedniego Walnego Zgromadzenia Członków Spółdzielni, sprawozdania i bilans oraz projekty uchwał będą wyłożone w biurze Spółdzielni SBM „DEMBUD” (Warszawa, ul. Żelazna 41 lok. 9) od dnia 18.05.2012 r. w godz. 10–15 z wyjątkiem sobót.

Członkowie Spółdzielni mają prawo do zapoznania się z tymi dokumentami.

W punkcie porządku obrad Walnego Zgromadzenia dotyczącym zmian w statucie SBM „DEMBUD” projekt uchwały przewiduje zwiększenie liczebności Rady Nadzorczej. Rada miała by liczyć od 10 do 13 członków, a jej liczebność na daną kadencję ustalać będzie Walne Zgromadzenie przy wyborach nowej Rady Nadzorczej. Zmiana ta ma na celu umożliwienie lepszej reprezentacji poszczególnych osiedli w Radzie Nadzorczej.

**PREZES ZARZĄDU  
WITOLD ROMANOWSKI**

# Szanowni Państwo

*Po raz kolejny zwracam się do Was za pomocą naszej gazety. Okazuje się bowiem, że jest to najlepszy i najpewniejszy środek naszej komunikacji, mimo że mamy swoją stronę*



*w Internecie, na którą jednak wielu z Was nigdy nie zagląda. Tak więc pozostaje nam stara dobra gazeta jako niezawodny środek komunikacji. Każdy z mieszkańców czy najemców lokali użytkowych dostaje ją niejako do rąk własnych.*

*A spraw, o których powinniście Państwo wiedzieć, trochę się nagromadziło. Mamy przecież nową Radę Nadzorczą, inny nieco skład Zarządu Spółdzielni. Zmniejszyła się liczba etatowych pracowników.*

*Dramatycznej zmianie uległa też sytuacja nas – spółdzielców – w związku z nowymi stawkami opłat za użytkowanie wieczyste.*

*Nareszcie wyjaśniła się i miejmy nadzieję, że pomyślnie się zakończy zawieszona od kilku lat sprawa ruiny przy ulicy Krochmalnej 55.*

*I wreszcie sprawa naszych nowych inwestycji. Najprawdopodobniej ruszymy z nowymi budowlami.*

*O tym wszystkim piszemy w nowym numerze „Kuriera Dembudu”.*

*A ponadto polecam Państwu, jako fan motoryzacji, mój artykuł przedstawiający historię naszych warszawskich autobusów.*

*Zapraszam do lektury.*

**Witold Romanowski**

## Podziękowanie

Czas pędzi jak oszalały i jest w swoim przemijaniu nieubłagany. I tak nasz przyjaciel i wspaniały pracownik naszej Spółdzielni inż. Roman Kępka odszedł na zasłużoną emeryturę. Po 12 latach niezwykle efektywnej pracy na naszą rzecz. Zdawałoby się, że to było wczoraj – czerwiec 1999 roku – kiedy Roman zawitał w nasze progi. Przyszedł do nas ze SPEC-u, gdzie był wicedyrektorem. Pracę rozpoczął w niezwykle trudnym dla „Dembudu” momen-

cie, kiedy wymieniono prawie 80% Zarządu Spółdzielni. I doskonale swoją pracę wykonywał. Bez przesady mogę powiedzieć, że to jeden z najwspanialszych ludzi, jakich miałem okazję poznać i razem pracować. Zawsze spokojny, opanowany nawet w najbardziej gorących chwilach. Rzadko spotykany realista doskonale potrafiący ocenić każdą sytuację.

Dawno temu osiągnął wiek emerytalny i nawet kilkakrotnie chciał odejść na

zasłużony odpoczynek, ale... Zawsze był potrzebny, zawsze coś jeszcze miał do zrobienia i na prośby koleżanek i kolegów zostawał.

Aż do marca 2012 roku, kiedy to w wieku 72 lat odszedł na jak najbardziej zasłużoną emeryturę. Nie zerwał jednak kontaktu ze swoją firmą i ciągle stara się uczestniczyć w życiu „Dembudu”.

Dziękujemy Ci, Romanie, za wszystko.

**Witold Romanowski**

# Zmiany organizacyjne

Od 1 kwietnia 2012 roku zmienił się skład Zarządu SBM „Dembud”. Na zasłużoną emeryturę odszedł pan Roman Kępka zajmujący od kilku lat stanowisko zastępcy prezesa Zarządu Spółdzielni ds. eksploatacji, będący wcześniej członkiem Rady Nadzorczej.



Obecnie Zarząd Spółdzielni składa się z trzech członków Zarządu, a są to:  
Witold Romanowski – prezes Zarządu Spółdzielni,  
Elżbieta Szostak – zastępca prezesa Zarządu ds. ekonomicznych,  
Jacek Kos – zastępca prezesa Zarządu ds. technicznych, który przejął część spraw związanych z eksploatacją.

**Od stycznia 2012 roku odeszło jeszcze czterech pracowników, którzy również zakończyli pracę ze względu na osiągnięcie wieku emerytalnego.**

Obecnie Spółdzielnia zatrudnia 33 pracowników, którzy pod kierownictwem prezesa Witolda Romanowskiego dbają o Państwa rozliczenia finansowe, jakość zamieszkiwania oraz stan zasobów Spółdzielni, w skład których wchodzi Państwa lokale.

Z uwagi na zmniejszenie liczby pracowników nastąpiła potrzeba zmian organizacyjnych i strukturalnych, a także sposobu zarządzania Spółdzielnią. SBM „Dembud” staje się firmą zajmującą się profesjonalnie zarządzaniem nieruchomościami. Pracownicy pogłębiają wiedzę z zakresu zarządzania nieruchomościami na studiach licencjackich oraz podyplomowych, biorąc udział w różnego rodzaju szkoleniach, zdobywając wykształcenie na studiach magisterskich z zakresu zmian

w przepisach podatkowych oraz ustawach mających bezpośredni wpływ na działalność Spółdzielni.

Ze względu na coraz większą ilość spraw i zagadnień związanych z eksploatacją Zarząd podjął decyzję o powołaniu pełnomocnika Zarządu ds. eksploatacji, który z ramienia Zarządu przejmie obowiązki związane z eksploatacją naszych budynków. Uchwałą Zarządu Spółdzielni na pełnomocnika Zarządu Spółdzielni ds. eksploatacji od dnia 1.05.2012 r. został powołany pan Krzysztof Ściśtowski, wieloletni pracownik Spółdzielni pracujący na stanowiskach bezpośrednio związanych z eksploatacją, a obecnie kończący studia licencjackie z zakresu zarządzania nieruchomościami. **Agnieszka Rumin**

**W dniu 18 czerwca 2011 roku na Walnym Zgromadzeniu Członków Spółdzielni odbyły się wybory do Rady Nadzorczej SBM „Dembud” na nową, trwającą 3 lata kadencję (2011–2014).**

W skład Rady Nadzorczej SBM „Dembud” wchodzi:

1. Dorota Bujalska – przewodnicząca
2. Jacek Jagielski – zastępca przewodniczącej
3. Aurelia Kuran-Puszkarska – sekretarz
4. Janusz Schmidt – przewodniczący Komisji Rewizyjnej
5. Ewa Ciborowska – członek Komisji Rewizyjnej
6. Tomasz Mysłek – członek Komisji Rewizyjnej
7. Piotr Matuszewski – przewodniczący Komisji Inwestycyjnej
8. Marek Pijanka – członek Komisji Inwestycyjnej
9. Witold Stański – członek Komisji Inwestycyjnej.

## Pożegnania

W styczniu 2012 roku pożegnaliśmy członka Spółdzielni pana Andrzeja Morawskiego związanego ze Spółdzielnią od 1992 roku. Jako adwokat wielokrotnie wspierał działania Spółdzielni.

W marcu 2012 roku pożegnaliśmy pana Jana Romanowskiego, wieloletniego pracownika, a później współpracownika SBM „Dembud”. Od 1992 roku pan Jan Romanowski pełnił funkcję

pełnomocnika Zarządu ds. inwestycji w naszej Spółdzielni. Zawsze bardzo zaangażowany w pracę i sprawy Spółdzielni.

Prawnik meo

## Nie tylko

Ulica Żelazna 63, 65 i ul. Grzybowska. Od lat trwają różne postępowania administracyjne dotyczące planowanej budowy na terenie przy ul. Żelaznej 63, Żelaznej 65 i ul. Grzybowskiej, m.in. w miejscu istniejącego wyjazdu z podziemnego garażu Osiedla Żelazna. Inwestor, firma Liberty Development Poland Sp. z o.o. i jej właściciel p. Max Ebenstein, planują realizację na tym terenie dużej inwestycji w postaci „zespołu budynków biurowo-usługowych” (wielofunkcyjnych) z uzupełniającą funkcją mieszkaniową, z garażem podziemnym, wjazdami i pełną infrastrukturą techniczną, wewnętrznym układem drogowym i parkingowym, zagospodarowaniem terenu, małymi formami architektonicznymi oraz odbudową i rozbudową budynków przy ul. Żelaznej 63 i 65, przesunięciem istniejącego muru zabytkowego wraz z fragmentem dawnej hali fabrycznej, po uprzedniej rozbiórce budynku mieszkalne-

## Nasze dem

A teraz o inwestycjach na terenach sąsiadujących z Osiedlami Spółdzielni, w których stronami są Spółdzielnia i właściciele lokali w budynkach stojących na działkach sąsiadujących z planowanymi inwestycjami.

Uwaga – właściciel lokalu może być stroną w postępowaniu administracyjnym dotyczącym decyzji budowlanych, jeżeli wykaże, że ma interes prawny w udziale w takim postępowaniu. Oceny, czy właściciel lokalu ma interes prawny, dokonują organy administracji, które często odmawiają właścicielom przymiotu strony i uznają, że mają oni jedynie interes faktyczny (np. subiektywne pogorszenie ich sytuacji przez budowę obok nowego budynku; zatłoczenie ulicy; zmniejszenie ilości światła itp.), nie uprawniający do udziału w postępowaniu administracyjnym na prawach stron.

1. Ul. Krochmalna 55, działka nr 68 o powierzchni 491 m<sup>2</sup>, pozostająca od 1992 r. w użytkowaniu wieczystym SBM „Dembud”, zabudowana starym budynkiem, który od 2009 r. stoi pusty i niszczeje, a jego stan grozi katastrofą budowlaną i zagraża mieszkańcom Osiedla Żelazna. Spółdzielnia ma od 2008 r. decyzję o warunkach zabudowy tej działki, a w dniu 7.11.2011 r. złożyła do

# Marcin Bagiński informuje nasze inwestycje



go przy ul. Żelaznej 65 w Warszawie. Teren planowanej inwestycji od 1992 r. pozostawał w sferze zainteresowań i starań SBM „Dembud”, jak też stan tego terenu i decyzje z nim związane miały i mają istotne znaczenie dla mieszkańców Osiedla Żelazna. Wystarczy przypomnieć dramatyczne wydarzenia związane z zawaleniem się części kamienicy przy ul. Żelaznej 65, a także kwestię funkcjonowania jedyne go wyjazdu z podziemnego garażu Osiedla Żelazna. O każdym toczącym się postępowaniu administracyjnym informowana jest zarówno Spółdzielnia, jak i właściciele wyodrębnionych lokali w Osiedlu Żelazna, wszędzie tam, gdzie naruszony jest interes Spółdzielni lub mieszkańców osiedla – Zarząd SBM „Dembud” zapoznaje się z całością złożonej dokumentacji i składa odwołania.

W ostatnim czasie firma Liberty Development Poland uzyskała m.in. decyzję Prezydenta

Miasta Warszawy nr 158/N/11 z dnia 11.07.2011 r. wydającą pozwolenie na budowę trzech zjazdów tymczasowych z ul. Grzybowskiej oraz jednego zjazdu tymczasowego z ul. Żelaznej na czas budowy powyższej inwestycji. SBM „Dembud” wniosła do Wojewody Mazowieckiego odwołanie od tej decyzji, gdyż nie zapewnia ona w czasie planowanej budowy istniejącego wyjazdu na ul. Grzybowską z podziemnego garażu Spółdzielni. Decyzją nr 195/Wol/11 z dnia 20.10.2011 r. Prezydent Miasta Warszawy ustalił warunki zabudowy dla inwestycji opisanej powyżej, a następnie decyzją nr 112/Wol/2012 z dnia 10.04.2012 r. Prezydent Miasta Warszawy zatwierdził projekt budowlany i udzielił pozwolenia na budowę dla etapu A w postaci budynku biurowo-usługowego LIBERTY TOWER na narożniku ulic Żelaznej i Grzybowskiej. Od decyzji tej Spółdzielnia „Dembud” złożyła w dniu 27.04.2012 r. odwołanie do Wojewody

Mazowieckiego. Oba powyższe odwołania nie zostały do tej pory rozpoznane. Ponadto Zarząd SBM „Dembud” uczestniczy w całym szeregu rozmów z przedstawicielami inwestora na temat szczegółowych kwestii technicznych, wynikających z realizacji w sąsiedztwie tak dużej inwestycji, i składa stosowne wnioski oraz odwołania. Kwestie te dotyczą m.in. przebiegu i ewentualnej zmiany sieci kanalizacyjnych, ciepłowniczych czy elektrycznych, gdzie następuje kolizja i konieczność przebudowy lub przesunięcia sieci i przewodów obsługujących Osiedle Żelazna. We wszystkich postępowaniach administracyjnych Zarząd SBM „Dembud” konsekwentnie podkreśla i wskazuje, że Osiedle Żelazna jest wspólną nieruchomością Spółdzielni i właścicieli wyodrębnionych lokali zarządzaną przez „Dembud”. Ma to na celu pełną ochronę praw właścicieli lokali, niezależnie od tego, czy są członkami Spółdzielni.

## budowskie problemy

Wydziału Architektury Urzędu Dzielnicy Wola wniosek o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę i o rozbiórkę rudery przy ul. Krochmalnej 55, wraz z kompleksowym projektem budowlanym i szeregiem wymaganych decyzji w sprawach dotyczących planowanej budowy (decyzja na lokalizację zjazdu z ul. Krochmalnej, zgoda na usytuowanie nowego budynku w linii zabudowy ulic, w odległości mniejszej niż 6 m od krawędzi jezdni, zgoda Stołecznego Konserwatora Zabytków na planowaną inwestycję itp.). Postępowanie to zostało na wniosek Spółdzielni zawieszono w dniu 30.12.2011 r. ze względu na prowadzone przez Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego postępowanie w sprawie nakazania rozbiórki niniejszego budynku przy ul. Krochmalnej 55. Spółdzielnia złożyła szereg dokumentów świadczących o zagrożeniu i wręcz o groźbie katastrofy budowlanej, w tym opinię zespołu rzeczoznawców pod kierunkiem prof. Kazimierza Szulborskiego, jak też wystąpiła m.in. o interpelację do radnych Dzielnicy Wola, z miernym zresztą skutkiem. Powiatowy Inspektor Nadzoru Budowlanego dla m. st. Warszawy wydał 30.03.2012 r. decyzję nr I-OT/154/2012

nakazującą m.st. Warszawa rozbiórkę budynku przy ul. Krochmalnej 55, decyzja ta stała się ostateczna z dniem 20.04.2012 r. i obecnie czekamy na jej wykonanie.

2. Ul. Żelazna 69 A; działka nr 18/3 o powierzchni 368 m<sup>2</sup> zabudowana w całości budynkiem mieszkalnym pozostającym w administracji Urzędu Dzielnicy Wola. Grunt ten od 1992 r. pozostaje w użytkownictwie wieczystym SBM „Dembud”. Spółdzielnia jeszcze w 2010 r. złożyła do Pani Prezydent m.st. Warszawy wniosek o rozwiązanie umowy użytkowania wieczystego tej działki, gdyż spółdzielcy ponoszą koszty związane z gruntem, z którego korzysta wyłącznie Miasto. Wniosek ten był później ponawiany, ale mimo to i monitów Urząd w ogóle na niego nie zareagował i Spółdzielnia rozważa podjęcie działań prawnych w tym zakresie.

3. Teren dawnych Browarów Warszawskich (firma Haberbusch i Schiele). Cały teren dawnych Browarów Warszawskich stanowi obszar wpisany do rejestru zabytków – jak wygląda jego ochrona, widać na miejscu, z okien osiedla Żelazna i Łucka. Trwają obecnie uzgodnienia inwestora, który kupił ww. teren, ze Stołecznym Konserwatorem Zabytków, na temat wydania

decyzji o warunkach zabudowy dla inwestycji w postaci zespołu budynków mieszkalno-usługowych z garażem podziemnym, parkingami naziemnymi, dojazdami, wewnętrznym układem drogowym i infrastrukturą techniczną. Obszar ten obejmuje teren między ulicami Grzybowską, Wróńską, projektowanym przedłużeniem ulicy Krochmalnej i Osiedlem Żelazna SBM „Dembud”. Inwestor uzyskał już zgodę na zmianę sposobu użytkowania dawnych budynków Browarów Warszawskich, to jest warzelni, laboratorium, willi Schielego i piwnic butelkowni (której już nie ma – została rozebrana).

4. Ulica Sienna 82; działka sąsiadująca z budynkiem SBM „Dembud” przy ul. Żelaznej 41. Inwestor, firma Lavmiuer Consultants Sp. z o.o., uzyskał decyzję nr 21/W/12/WZ z 28.02.2012 r. o warunkach zabudowy dla inwestycji w postaci rozbudowy i nadbudowy istniejącego budynku biurowego przy ul. Siennej 82. Ze względu na to, że planowana rozbudowa narusza prawo budowlane i pogarsza warunki użytkowania lokali w budynku przy ul. Żelaznej 41 – Spółdzielnia „Dembud” złożyła w dniu 16.04.2012 r. odwołanie od ww. decyzji.

# Zdaniem biegłych

## OPINIA NIEZALEŻNEGO BIEGŁEGO REWIDENTA dla Walnego Zgromadzenia Członków SPÓŁDZIELNI BUDOWLANO-MIESZKANIOWEJ „DEMBUD”

**1. Przeprowadziliśmy badanie załączonego sprawozdania finansowego SPÓŁDZIELNI BUDOWLANO-MIESZKANIOWEJ „DEMBUD” z siedzibą w 00-836 Warszawie ul. Żelazna 41 lok. 9 za rok obrotowy 2011, na które składają się:**

- 1) wprowadzenie do sprawozdania finansowego,
- 2) bilans sporządzony na dzień 31 grudnia 2011 roku, który po stronie aktywów i pasywów zamyka się sumą 327 785 704,07 zł,
- 3) rachunek zysków i strat za rok obrotowy od 01 stycznia do 31 grudnia 2011 roku wykazujący zysk netto 149 316,88 zł,
- 4) zestawienie zmian w kapitale (funduszu) własnym za rok obrotowy od 01 stycznia do 31 grudnia 2011 roku wykazujący zmniejszenie kapitału własnego o kwotę 3 106 789,27 zł,
- 5) rachunek przepływów pieniężnych za rok obrotowy od 01 stycznia do 31 grudnia 2011 roku wykazujący zmianę stanu środków pieniężnych zmniejszenie o kwotę 3 397 404,81 zł,
- 6) dodatkowe informacje i objaśnienia.

Za sporządzenie zgodnego z obowiązującymi przepisami sprawozdania finansowego oraz sprawozdania z działalności odpowiedzialny jest kierownik jednostki.

Kierownik jednostki oraz członkowie rady jednostki są zobowiązani do zapewnienia, aby sprawozdanie finansowe oraz sprawozdanie z działalności spełniały wymagania przewidziane w ustawie z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2009 r. Nr 152, poz. 1223, z późn. zm.).

Naszym zadaniem było zbadanie i wyrażenie opinii o zgodności z wymagającymi zastosowania zasadami (polityką) rachunkowości tego sprawozdania finansowego oraz czy rzetelnie i jasno przedstawia ono, we wszystkich istotnych aspektach, sytuację majątkową i finansową, jak też wynik finansowy jednostki oraz o prawidłowości ksiąg rachunkowych stanowiących podstawę jego sporządzenia.

**2. Badanie sprawozdania finansowego przeprowadziliśmy stosownie do postanowień:**

- 1) rozdziału 7 ustawy z dnia 29 września 1994 o rachunkowości (Dz. U. z 2009 r. nr 152, poz. 1223 z późn. zm.),
- 2) krajowych standardów rewizji finansowej, wydanych przez Krajową Radę Biegłych Rewidentów,
- 3) statutu Spółdzielni.

Badanie to zaplanowaliśmy i przeprowadziliśmy w taki sposób, aby uzyskać racjonalną pewność, pozwalającą na wyrażenie niezależnej opinii o badanym sprawozdaniu finansowym. Badanie obejmowało w szczególności sprawdzenie poprawności zastosowanych przez Spółdzielnię przyjętych zasad (polityki) rachunkowości oraz szacunków, sprawdzenie, w przeważającej mierze w sposób wrywkowy, dowodów księgowych i zapisów w księgach rachunkowych, z których wynikają liczby i informacje zawarte w sprawozdaniu finansowym, jak i całościową ocenę tego sprawozdania. Uważamy, że nasze badanie stanowiło wystarczającą podstawę do wyrażenia miarodajnej opinii o przedmiotowym sprawozdaniu.

**3. Naszym zdaniem, zbadane sprawozdanie finansowe, zawierające dane liczbowe i objaśnienia pisemne:**

- 1) przedstawia rzetelnie i jasno wszystkie informacje istotne dla oceny sytuacji majątkowej i finansowej badanej Spółdzielni na dzień 31 grudnia 2011 roku, jak też jej wyniku finansowego za rok obrotowy od 01 stycznia do 31 grudnia 2011 roku,
- 2) sporządzone zostało, we wszystkich istotnych aspektach, zgodnie z określonymi w podanej wyżej ustawie zasadami (polityką) rachunkowości oraz na podstawie prawidłowo prowadzonych ksiąg rachunkowych,
- 3) jest zgodne z wpływającymi na treść sprawozdania finansowego przepisami prawa i postanowieniami statutu Spółdzielni.

**4. Sprawozdanie z działalności Spółdzielni jest kompletne i zgodne z postanowieniami art. 49 ust. 2 ustawy o rachunkowości, a zawarte w nim informacje, pochodzące ze zbadanego sprawozdania finansowego, zgodne są z tym sprawozdaniem.**

Warszawa, 30.04.2012 r.

## Placówki SKOK Wołomin

### MAŁOPOLSKA

**Kraków**  
ul. Kalwaryjska 69  
tel. 12 257-03-24

### MAZOWSZE

**Ciechanów**  
ul. Pułtaska 14  
tel. 23 672-90-82

**Ciechanów**  
ul. Sienkiewicza 14  
tel. 23 672-08-77

**Garwolin**  
ul. Kościuszki 45  
tel. 25 682-22-84

**Garwolin**  
ul. Króka 4a  
tel. 25 682-09-02

**Gostynin**  
ul. Rynek 15  
tel. 24 235-32-30

**Góra Kalwaria**  
Piłska 38  
tel. 22 750-19-59

**Kobyłka**  
ul. Wołomińska 1  
tel. 22 763-42-00

**Kolbiel**  
ul. Szkoła 1  
tel. 25 757-30-40

**Kosów Lacki**  
Wolności 51  
tel. 25 787-90-12

**Legionowo**  
ul. Jagiellońska 12a  
tel. 22 784-19-01

**Łochów**  
ul. Długa 10  
tel. 25 675-00-43

**Łomianki**  
ul. Warszawska 160  
tel. 22 751-01-98

**Maków Mazowiecki**  
ul. Kościuszki 3  
tel. 29 717-19-46

**Marki**  
ul. Pomnikowa 1  
tel. 22 614-01-18

**Mińsk Mazowiecki**  
ul. Kościuszki 2 (przy ZUS-ie)  
tel. 25 758-34-32

**Mława**  
ul. Żwirki 21 B  
tel. 23 654-55-22

**Mrozy**  
ul. Kińskiego 1  
tel. 25 759-78-19

**Mszczonów**  
ul. Warszawska 22  
tel. 46 857-25-88

**Nasielsk**  
ul. Warszawska 25  
tel. 23 691-24-51

**Nowy Dwór Maz.**  
ul. Morawicza 2a (w Kaufandzie)  
tel. 22 775-33-89

**Ostrołęka**  
ul. Piłsudskiego 7  
tel. 29 764-42-66

**Ostrów Mazowiecka**  
Plac Ludwika Waryńskiego 1  
(przy Carrefourze)  
tel. (29) 746-30-05

**Otwock**  
ul. Kupiecka 1  
tel. 22 779-65-20

**Ożarów Maz.**  
ul. Kolejowa 4a  
tel. 22 721-19-37

**Piaseczno**  
ul. Sienkiewicza 63  
tel. 22 750-11-08

**Piaseczno**  
ul. Szkoła 24  
tel. 22 750-26-72

**Piława**  
Al. Wyzwolenia 71  
tel. 25 682-04-68

**Płock**  
ul. Sienkiewicza 32  
tel. 24 231-71-79

**Płońsk**  
ul. Grunwaldzka 32  
tel. 23 662-89-79

**Płońsk**  
ul. Grunwaldzka 46/48  
tel. 23 661-31-84

**Przasnysz**  
ul. Św. St. Kostki 16  
tel. 29 756-42-34

**Pułtusk**  
ul. Rynek 19  
tel. 23 692-51-21

**Radzymin**  
ul. POW 8  
tel. 22 786-51-50

**Serock**  
ul. Pułtaska 46  
tel. 22 782-67-02

**Siedlce**  
ul. Piłsudskiego 55  
tel. 25 631-35-64

**Sochaczew**  
ul. Żeromskiego 13  
tel. 46 862-18-46

**Sochaczew**  
ul. Targowa 18D  
tel. 46 661-11-49

**Sokolów Podlaski**  
ul. Wolności 43  
tel. 25 781-30-74

**Thuszczy**  
ul. Kościuszki 9  
tel. 29 757-23-86

**Warszawa**  
ul. Jasna 1  
tel. 22 827-15-54

**Warszawa**  
ul. Puławska 130  
tel. 22 844-24-40

**Warszawa**  
ul. Soczi 6 (przy Mokpolu)  
tel. 22 648-33-08

**Warszawa**  
ul. Surowiewskiego 10  
(w Mokpolu)  
tel. 22 648-32-07

**Warszawa**  
ul. Targowa 59  
tel. 22 618-06-86

**Węgrów**  
ul. Rynekowa 3  
tel. 25 792-00-70

**Wołomin**  
ul. Kościelna 69  
tel. 22 787-39-63

**Wołomin**  
ul. Fieldorfa 1  
tel. 22 787-47-13

**Wołomin**  
ul. Piłsudskiego 18  
tel. 22 776-70-05

**Wołomin**  
ul. Legionów 27  
tel. 22 787-23-23

**Wołomin**  
ul. Legionów 29  
tel. 22 787-23-23

**Wyszki**  
ul. Właska 58  
tel. 29 743-09-57

**Wyszki**  
ul. 11 Listopada 28  
tel. 29 742-55-61

**Wyszogród**  
ul. Płocka 12  
tel. 24 231-15-30

**Zabki**  
ul. Wojska Polskiego 3  
tel. 22 782-48-00

**Zielonka**  
ul. Kolejowa 5  
tel. 22 761-19-65

**Żelechów**  
ul. Rynek 20  
(obok optyka)  
tel. 25 754-11-34

### LUBELSKO

**Lublin**  
Plac Dworcowy 4 A (przy PKP)  
tel. 81 536-95-25

**Lublin**  
Al. Racławickie 4  
tel. 81 532-79-96

**Lublin**  
ul. Królewska 7  
tel. 81 532-47-93

**Lublin**  
ul. Agatowa 16 paw. 3  
tel. 81 528-44-22

**Łuków**  
ul. Kwiatkowskiego 3  
tel. 25 798-28-25

**Stoczek Łukowski**  
ul. Piłsudskiego 2 (naprzeciw Kościółki)  
tel. 25 644-12-47

### woj. ŁÓDZKIE

**Kutno**  
ul. Wyszyńskiego 5  
(w Kaufandzie)  
tel. 24 253-74-24

**Łowicz**  
ul. Zduńska 38  
tel. 46 837-47-58

**Łódź**  
ul. Narutowicza 86  
tel. 42 678-58-59

**Łódź**  
ul. Zachodnia 21  
tel. 42 650-20-39

**Łódź**  
ul. Pabianicka 62  
(Szpital Kopernika)  
tel. 42 687-31-44

**Skierzwice**  
ul. Gałęskiego 8  
tel. 46 832-37-79

### PODKARPACIE

**Jarosław**  
Rynek 26  
tel. (16) 823-01-02

**Podlasie Augustów**  
ul. Rynek Zygmunta Augusta 20  
tel. 87 643-54-58

**Białystok**  
ul. Legionowa 28/2  
tel. 85 744-23-23

**Białystok**  
ul. Malmęda 11  
tel. 85 653-75-72

**Bielsk Podlaski**  
ul. Mickiewicza 58/2A  
tel. 85 730-30-31

**Brańsk**  
ul. Sienkiewicza 31  
tel. 85 730-92-83

**Grajewo**  
Pl. Niepodległości 20/2  
tel. 86 272-30-93

**Hainówka**  
ul. Ka. I. Wierobieja 2  
tel. 85 682-24-38

**Łomża**  
Al. Legionów 32 D  
tel. 86 216-23-97

**Suwałki**  
ul. Kościuszki 75  
tel. 87 566-02-36

**Wysokie Mazowieckie**  
ul. 1000-lecia 1  
tel. 86 275-00-93

**Zambrów**  
ul. Mazowiecka 1  
tel. 86 271-10-08

**Zambrów**  
ul. Podziwornego 37  
tel. 86 271-05-19

### WARMIA I MAZURY

**Ełbląg**  
ul. Pułkownika Dąbka 138/6  
tel. 55 235-20-06

**Elk**  
ul. Wojska Polskiego 7/1  
tel. 87 610-09-30

**Olsztyn**  
ul. Mrogoniowska 8  
tel. 89 527-97-79

**Olsztyn**  
ul. Piłsudskiego 44a  
tel. 89 533-99-33

**Ostróda**  
ul. Czarnieckiego 23  
tel. 89 642-15-43

### WIELKOPOLSKA

**Kalisz**  
ul. Parczewskiego 9/3  
tel. 62 757-80-50

**Krotoszyn**  
ul. Kaliska 1  
tel. 62 722-60-56

**Ostrów Wlkp.**  
ul. Kolejowa 10/1A  
(wejście od pl. 23 Stycznia)  
tel. 62 730-78-10



Dla rolnika, dla medyka, dla sprzedawcy ... i dla Ciebie

Pożyczka lekka  
jak piórko



# To pasja, a nie praca

Rozmowa z Krzysztofem Ścisłowskim,  
pełnomocnikiem Zarządu ds. eksploatacji

## Jest Pan nowym szefem tzw. eksploatacji?

Tak, od marca tego roku, gdy pan prezes Kępka odszedł na emeryturę.

## I jak idzie?

Ciężko, bo to naprawdę niełatwy kawałek chleba. Ciągły stres, bo przecież wiadomo, że zawsze coś się dzieje. A to jakaś awaria (bo tych nie da się uniknąć w stu procentach, a to jakieś ludzkie problemy, a to coś innego...

## No, ale chyba po godzinach pracy...

O jakich my tu godzinach pracy mówimy!? Prowadząc ten wycinek, człowiek w zasadzie zawsze jest w pracy! Ja naprawdę nie mam normowanych godzin pracy. Bo nawet kiedy prywatnie przejeżdżam koło jakiegoś nasze-

## KRZYSZTOF ŚCISŁOWSKI

Pracuje w SBM „Dembud” od 1997 roku. Zaczynał jako administrator. Potem był kierownikiem osiedli Ostrowska, Prezydenckie, Parkowe. Następnie został kierownikiem grupy technicznej, czyli dzisiejszej ekipy konserwacyjno-remontowej. Obecnie jest pełnomocnikiem Zarządu SBM „Dembud” ds. eksploatacji.

go osiedla, to zawsze wstąpię, sprawdzę, skontroluję...

## ...bo pańskie oko konia tuczy...

Można by tak powiedzieć. I tak pomatu staramy się zmienić sposób myślenia także naszych pracowników. Sposób myślenia o zarządzaniu nieruchomościami, które zostały nam powierzone. Administratorzy nie mogą być urzędnikami pracującymi od godziny 8 do 16. Muszą się tym zajmować ciągle, tak jakby to było ich. Bo to trochę tak jak z gospodyniami domowymi, które zawsze znajdą coś do roboty. Dlatego musi się zmienić mentalność naszych administratorów. I jeśli któryś z nich nie chce czy nie może tego zrozumieć, musi sobie znaleźć inne zajęcie. I na pewno nie w nieruchomościach!







# Nasz nowy design

Sukcesywnie wprowadzamy nowy wystrój naszych klatek i halli. Robimy to niejako przy okazji koniecznych przecież remontów. Dotychczas zrobiliśmy to na Czerniakowskiej 131, Franciszkańskiej 14, Żelaznej 41 oraz Słomińskiego 15 i 19. Chcielibyśmy podkreślić, że środki pozyskaliśmy z działalności gospodarczej Spółdzielni, a nie z funduszu remontowego. Mamy nadzieję, że nowy desing spodoba się Państwu i go zaakceptujecie.



# Szcze

Rozmowa z wiceprezesem  
SBM „Dembud”  
Jackiem Kosem



# Śliwe zakończenie



ślepą ścianą od strony właśnie Bonifraterskiej.

**Podobno miasto sprawiało wam wiele problemów z nabyciem brakującej działki do wykończenie inwestycji?**

Niesamodzielnej działki – trzeba koniecznie dodać! I wreszcie, po wielu latach starań, zbyło ją nam za horrendalne pieniądze!

**I budowa zachodniej pierzei ruszyła.**

Tak. I dzięki temu naszemu miastu przybył wspaniały obiekt, którym można się pochwalić!

**Rzeczywiście. A ten nowoczesny na wskroś design...**

Dominuje szkło, które pokrywa część zewnętrznych ścian mieszkań i halli. W tych ostatnich nawet sufity i drzwi są pokryte okładzinami imitującymi tafle szkła. Zaś reszta ścian klatek schodowych wykończona jest groszkowanym betonem architektonicznym.

**Nowatorsko, można by rzec...**

Jak zawsze, kiedy projektują architekci z pracowni ARE Jakuba Wacławka i Stiasnego...

**Ile mieszkań jest w nowym budynku?**

Trzydzieści mieszkań, dwa penthouse'y i dwa duże lokale usługowe.



**W końcu, po wielu latach starań, udało się zakończyć inwestycję przy zbiegu Bonifraterskiej i Franciszkańskiej...**

Chciałoby się powiedzieć: nareszcie! Bo przecież piękny budynek przy Franciszkańskiej z bardzo nowoczesną i elegancką szklaną elewacją trochę straszyl



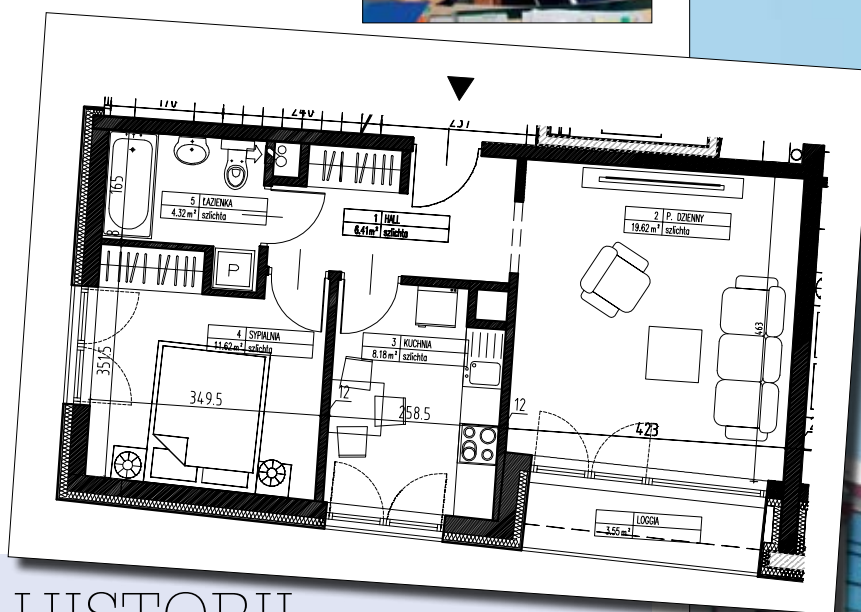
# Krochmalna 55

Po ciężkich bojach (co szerzej przedstawił mec. Bański) ruszamy z inwestycją przy ul. Krochmalnej 55. Projektowany budynek ma być uzupełnieniem istniejących budynków mieszkalnych SBM „Dembud” – (Osiedla Żelazna) – w miejscu przewidzianego do wyburzenia budynku mieszkalnego substandardowego, niezamieszkanego.

W budynku przewidziano 17 mieszkań. Wysokość budynku dopasowano do wysokości bezpośrednich sąsiadów, tzn. od 5 do 6 kondygnacji nadziemnych. Ściany zewnętrzne od strony północnej i wschodniej przedłużają elewacje budynków istniejących. Na poziomie parteru przewidziano garaż na 7 miejsc z wjazdem od istniejącego podjazdu (ul. Krochmalnej) i pomieszczenia administracji, na poziomie piwnic

(poziom –I) garaż na 20 miejsc w systemie platform 2-stanowiskowych typu „Klaus”, dostępny poprzez wjazd od istniejącego garażu podziemnego sąsiednich budynków SBM „Dembud”.

**Katarzyna Kośla**



## TROCHE HISTORII

Ulica-legenda, niegdyś jądro ciemności żydowskiej Warszawy, sportretowana przez Isaaca Bashevisa Singera, dziś skurczyła się do pustawej uliczki, a bliżej placu Żelaznej Bramy przechodzi nawet w aleję parkową. Istnieje od drugiej połowy XVII w., gdy wytyczono ją w miejscu drogi narolnej jako ulicę jurydyk Grzybów i Wielopole. W 1770 r. nazwano ją Krochmalną, gdyż na dzisiejszej posesji 1/3 mieściła się fabryka krochmalu. Przed wojną była to jedna z bardziej charakterystycznych ulic Warszawy, zamieszkała przeważnie przez Żydów. Uznawano

ją za najbardziej zaniebdaną ulicę Śródmieścia. W skrajnie przeludnio-



nych i brudnych kamienicach gnieździł się nędzarze, prostytutki i przestępcy. W 1944 r. Krochmalna została w wielkim stopniu zniszczona, a jedyny jej ocalały fragment rozciąga się pomiędzy ulicami Ciepłą a Żelazną. Pojawiają się pomysły rewaloryzacji tych domów, będących przecież elementem Warszawy upamiętnionej przez laureata literackiej Nagrody Nobla. Z chętnie opisywanego przez Singera okresu tuż przed I wojną światową zachowały się dwa budynki: kamienica Nusbauma (nr 30) z 1914 r. i kamienica Herkowicza (nr 46) z 1912 r.



# – Ruszamy!



# Wracamy na Dynasy

W roku 2004 pojawiła się możliwość odbudowy rotundy przy ul. Dynasy. Niestety, z różnych powodów inwestycja nie doszła do skutku, teraz, po 8 latach, powracamy na skarpę. Na ul. Dynasy w ocalałej modernistycznej

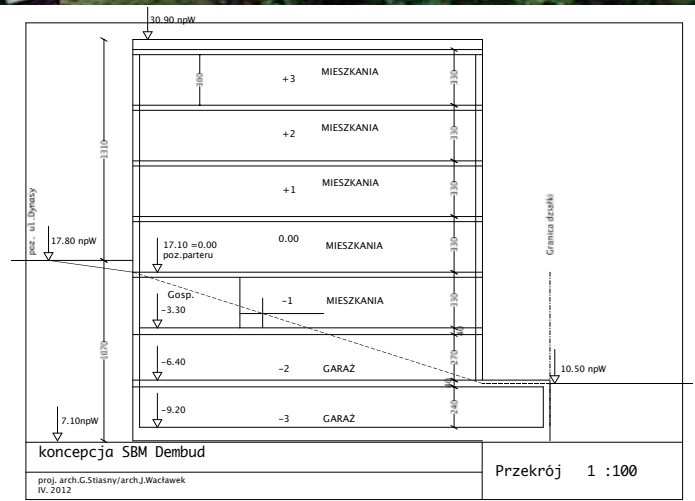
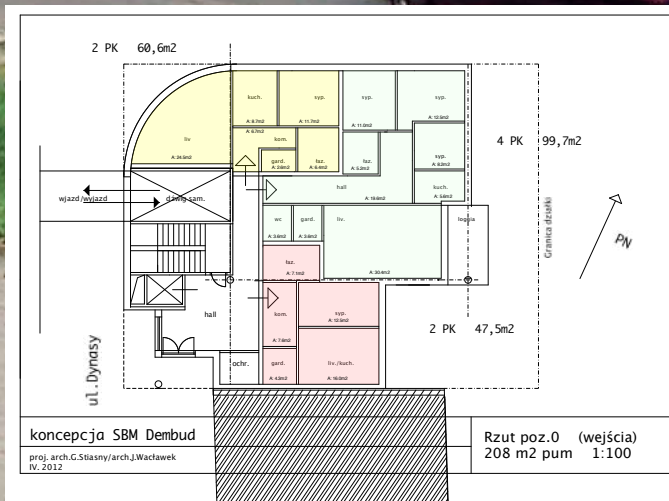
zabudowie dwudziestolecia międzywojennego powstanie kamienica zamykająca pierzeję na północy. Kameralny budynek składać się będzie z 16 lokali mieszkalnych o łącznej powierzchni użytkowej 1821 m<sup>2</sup>

i 22 miejsc postojowych w garażu podziemnym. Bliskość nowo budowanej stacji metra Powiśle, a jednocześnie duża ilość zieleni, a także atrakcji kulturalnych stanowią o wyjątkowości tej lokalizacji.

## TROCZĘ HISTORII

Dynasy – fragment warszawskiego Śródmieścia na pograniczu Powiśla przy skarpie wiślanej. Nazwa pochodzi od nazwiska księcia Karla Ottona von Nassau-Siegena, znanego z „Pana Tadeusza” jako księżę Denassów, awanturnika, podróżnika i myśliwego. W 1780 r. poślubił on Karolinę Sanguszkową z domu Gozdzką, właścicielkę posiadłości i pałacu w Warszawie w jurydyce Aleksandria. Modrzewiowy pałac Gozdzkich, wcześniej Lubomirskich, spłonął w 1776 lub 1777 r. Nowo budowany pałac również spłonął w 1788 r. Ocalało z niego jedynie południowe skrzydło zamieszkiwane przez biedotę. Do posiadłości przylgnęły nazwy Góry de Nassau, Góry Dynasowskie oraz Wzgórza Denassowskie. Kolejny właściciel hrabia Seweryn Uruski postanowił w połowie XIX wieku zorganizować tu centrum handlowe Warszawy – targowisko Sewerynow, lecz konkurencja bazarów i targowisk była zbyt silna i przedsięwzięcie splajtowało (budynek zbudowany w latach 1846–1848, proj. Franciszek Maria Lanci, rozebrany w 1937).

W 1892 r. wzniesiono w ogrodach popałacowych siedzibę Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów wg projektu Stefana Szyllera, a obok, poniżej skarpy, tor kolarski. W 1896 r. architekt Karol Kozłowski, twórca gmachu Filharmonii, wznosił przy ul. Obożnej kilkupiętrową rotundę, mieszczącą panoramę malarskie (Panorama Tatr Stanisława Janowskiego – wystawa przyniosła straty). W 1913 r. w budynku rotundy otwarto teatr. W 1937 r. skończyła się umowa dzierżawy i powoli teren toru kolarskiego był zabudowywany budynkami mieszkalnymi. W 1937 r. budynek rotundy został gruntownie przebudowany przez firmę Chevrolet z przeznaczeniem na nowoczesny garaż z wjazdem po pochylni, warsztaty samochodowe i stację benzynową. W czasie II wojny światowej uległa zniszczeniu zabudowa Dynasów – z rotundy zostały ruiny przyziemia. Ślad po dawnych Dynasach stanowią dziś też ulica Dynasy, wytyczona na początku XX wieku.



Apartamenty Piano House powstają z myślą o tych, którzy pragną harmonijnego połączenia życia w centrum miasta z bliskością natury.

# Życie

# w najlepszej tonacji

Budynek został usytuowany w najpiękniejszym rejonie Powiśla, pełnym parków, wspaniałej architektury i atrakcji kulturalnych.

Piano House zaprojektowano w stylistyce miejskich kamienic z klasycznym wykończeniem z naturalnego kamienia – piaskowca i granitu, z elementami drewna. Wewnętrzny dziedziniec, obsadzony drzewami i krzewami, prowadzi do trzech reprezentacyjnych lobby. Komfortowe rozwiązania, wysoka jakość materiałów oraz dbałość o każdy detal zaspokoją nawet najbardziej wymagających.



„DEMBUD”  
oficjalnym  
partnerem  
inwestycji





# PIANO |||| HOUSE

ŻYCIE  
W NAJLEPSZEJ  
TONACJI



## APARTAMENTY PIANO HOUSE

Harmonijne połączenie życia w centrum miasta z bliskością natury, w najpiękniejszym rejonie warszawskiego Powiśla.

Komfortowe rozwiązania, wysoka jakość materiałów oraz dbałość o każdy detal zaspokoją nawet najbardziej wymagających.

KWIECIEŃ 2012

Rozpoczynamy sprzedaż apartamentów

ICON  
REAL ESTATE

Warszawa  
ul. Fr. Nullo 2

T: 22 244 13 60  
M: 692 411 342  
info@pianohouse.pl

[www.pianohouse.pl](http://www.pianohouse.pl)

# 90 lat warszawskich

## Trudne, ale jakże piękne początki

**To był rok 1917. Doszło do niespodziewanej awarii w elektrowni tramwajowej, co spowodowało przerwę w kursowaniu bardzo już popularnych i masowo używanych tramwajów. Wtedy to podjęto decyzję o wprowadzeniu autobusu na najbardziej uczęszczaną linię nr 3, wiodącą z pl. Zbawiciela na pl. Krasińskich. W ramach zastępstwa, oczywiście.**

A potem już poszło... Powołano w magistracie – w 1920 r. – Wydział Ruchu Autobusowego. Na koniec pierwszego półrocza tegoż roku do stolicy dotarły pierwsze autobusy marki Saurer produkcji szwajcarskiej. Podkreślić należy, że do naszego miasta dotarły one samodzielnie, co przy stanie polskich dróg, a raczej ich braku, trzeba uznać za niemały wyczyn. Drugą marką, która wyjechała na nasze ulice, była Benz z Niemiec, a dokładnie z firmy w Baden.

Jak można przeczytać w fachowej literaturze, miały te pojazdy piękną kartę w czasie wojny polsko-bolszewickiej. Ratowały swoje miasto niczym słynne paryskie taksówki w I wojnie światowej, którymi przewożono odwody armii francuskiej na front. Nasze autobusy również zostały wykorzystane do przewozu wojska. I doczekały się nawet osobistego podziękowania od gen. Hallera.

Myliłby się jednak ten, kto by powiedział, że rozwój tego rodzaju komunikacji poszedł jak z płatka. Nic bardziej mylnego. Tramwaj był cały czas konkurencyjnym środkiem transportu i przy ciągłej rozbudowie długości torowisk oraz zwiększaniu liczby linii zaczął po prostu wypierać swojego kołowego konkurenta. W ciągu pierwszego pięciolecia istnienia autobusy przewiozły prawie 10 milionów pasażerów i pokonały ponad 2 miliony kilometrów.



### Autobus wkracza do Śródmieścia

Było to w roku 1928. Wtedy dotarły do Warszawy pierwsze francuskie wozy marki Somua. Z racji wysuniętej maski silnika zwane przez warszawiaków świniami bądź mopsami.

Nowe wozy zostały rzucone na utworzoną trasę wiodącą z placu Teatralnego do pl. Zbawiciela, oznakowaną jako linia A. Była ona bardzo mądrze pomyślana. Wiodła ulicami, przy których mieściła się większość teatrów i kabaretów oraz urzędów centralnych (Sztab Generalny, Ministerstwo Poczty i Telegrafów i innych). Dwa lata później dokupiono nowe, bardziej nowoczesne modele tej marki.

I to był początek ekspansji autobusów. Połączony z masową akcją poprawiania jakości stołecznych ulic! Remontowano przede wszystkim te, którymi miały przebiegać nowe linie autobusowe.

A zapotrzebowanie na ten nowoczesny i wygodny rodzaj komunikacji miejskiej rosło. Pod koniec 1933 r. pojawiła się prywatna konkurencja pod nazwą Społecznej Komunikacji Autobusowej. Obsługiwały je ursusy AW oraz dobrze znane saurery. „Prywaciarze” rzucili swe wozy na tereny rozwijające się – Wolę, Sadybę, Pragę, czyli tam, gdzie nie było tramwajów.

### Nowe marki

Jak łatwo się domyślić, gwałtowny rozwój komunikacji autobusowej musiał zaowocować zakrojonymi na szeroką skalę zakupami nowych pojazdów. I pojawiło się ich w Warszawie co niemiara. Warto je przypomnieć. Interesującym, choć nie bardzo pasującym do obsługi centrum był produkowany na licencji Saurera autobus „Zawrat”. Ciekawy wygląd miał model „Zawrata” przeprojektowany i przebudowany przez inż. Stanisława Pankiewicza – późniejszego twórcy słynnej w PRL-u syrenki.

Nieco później pojawił się niemiecki henschel zabierający 44 pasażerów z automatycznie zamykanym drzwiami i wspoma-



# autobusów

ganiem kierownicy! Był to pierwszy u nas autobus na... gaz drzewny! Osiągał szybkość 50 kilometrów na godzinę. Wkrótce potem na ulice miasta wyjechały pierwsze mercedesy benz. Na wskroś nowoczesne i służące za wzór innym powstającym w tym czasie pojazdom miejskim. I wreszcie polski chevrolet 183 FS „Bielany”. Specjalnie opracowany typ autobusu przystosowanego do miejskich warunków. Niewielki – tylko z 26 miejscami siedzącymi i 7 stojącymi, ale wąski, zwrotny i doskonale radzący sobie na wąskich uliczkach Warszawy.



I tak w olbrzymi skrócie dotarliśmy do roku 1939, kiedy to we wrześniu straciliśmy niepodległość, nastąpiły mroczne czasy niemieckiej okupacji, a komunikacja autobusowa na długie lata – aż do 1945 r. – praktycznie przestała istnieć.

## Podsumowanie międzywojnia

W marcu 1939 r. Warszawa miała 132 autobusy + 2 autokary oraz 4 przyczepy garażowane i naprawiane w trzech zajezdniach autobusowych. Obsługiwały one 17 stałych linii o łącznej długości 71 km i przeciętnej długości dla poszczególnych linii – 4,17 km.

## Czerwony autobus...

**...ulicami mego miasta mknie! Tak śpiewano ponad pół wieku temu, kiedy w odbudowywanej stolicy reaktywowano komunikację autobusową.**

W czasie okupacji Niemcy bardzo szybko zlikwidowali linie autobusowe. Benzyna na front, a nie do wożenia podludzi po wrogim mieście – taką logiką kierowali się okupanci. I kiedy w styczniu 1945 r. zakończyła się gehenna „miasta nieujarzmionego”, jego mieszkańcy natychmiast przystąpili do odbudowy komunikacji. Wiadomo, wpieryw były tramwaje i trolejbusy, zwane pieszczotliwie przez warszawiaków „trajlusiami”, a potem wreszcie pojawiły się i autobusy. Chociaż... na początku, czyli jeszcze w 1945 r., ich namiastką były zwykłe ciężarówki dostosowane do przewozu... Nie, nie zwykłych obywateli, a tylko i wyłącznie urzędników i pracowników firm tu działających. Inaczej mówiąc, były one przeznaczone jedynie do przejazdów służbowych. I co ciekawe, początkowo firmą obsługującą tę namiastkę komunikacyjną było coś o nazwie Państwowy Urząd Samochodowy, w skrócie zwany PUS-em. Co wtedy jeździło? Ano przeważnie zachodnie ciężarówki z demobilu: bedfordy, chevrolety, dodge czy dzisiaj zapomniane już, a wtedy niezwykle popularne i cieszące się doskonałą opinią studebakery.

### Nadwiślańskie piętrusy

Z początkiem następnego roku pojawiły się ONE – cuda znad Tamizy, czyli piętrowe autobusy Leyland-Titan. Aż całe dziesięć sztuk. Taki dwupoziomowy autobus mógł zabrać do 60 pasażerów i miał



24 miejsca siedzące na dole i 12 na górze. Dzisiaj nie wiadomo, czy pochodziły one z dostaw tzw. UNRRA, czy zostały zakupione przez Polonię z USA. Zaznaczyć trzeba, że nie były to pojazdy nowe (większość została wyprodukowana pod koniec lat 30. i była eksploatowana przez wiele lat w Anglii) i – należy to przyznać – nie za bardzo nadawały się do arcytrudnych warszawskich warunków. Dlatego ich kariera trwała krótko – ostatni egzemplarz jeździł jeszcze w 1949 r.

Angielskie wozy nie były jedynymi dziwolągami, które śmigały po stołecznych ulicach. I tak Polonia francuska pozazdrościła amerykańskiej i też zakupiła autobusy dla Warszawy. Były to pojazdy firmy Tubauto z silnikiem Panharda. Pojawiły się także węgierskie mavagi. Miano ich sprowadzić do stolicy 100 sztuk, ale po włączeniu do eksploatacji pierwszych 80 z reszty zrezygnowano, bo były bardzo delikatne, niewygodne, słabej jakości i co za tym idzie bardzo usterkowe. A potem jeszcze w 1954 r. sprowadzono niecałe 30 sztuk „ruskich busów”, czyli pokraccie wyglądających ZiS-ów 155. Wysokie, wąskie, z jeszcze węższymi drzwiami nie należały do wygodnych środków komunikacji miejskiej.

### Era chaussonów

Pierwsze były chaussony APH 47. Ech, co to były wozy! Jak marzenie. Nowoczesne, wygodne, ekonomiczne i trwałe! Bardzo trwałe. Kupiono je w 1947 r. we Francji, płacąc za nie węglem.

Stworzony na podwoziu Renaulta, z silnikiem Panharda na ropę, z nadwoziem właśnie Chaussona. Z charakterystycznym wystającym nosem czy też dziobem, pod którym krywał się silnik. Drzwi automa-

tycznie otwierane, co prawda tylko dwie pary i wąskie. W sumie po warszawskich ulicach kursowało bodaj około 130 autobusów tej marki. Trzeba zaznaczyć, że był to jeden z bardziej ulubionych wozów warszawiaków. I, co zrozumiałe, bardzo długo utrzymały się w taborze MZK. Warszawiacy ochrzcili je mianem „kogutów”.

W 1954 r. sytuacja międzynarodowa w Europie uległa poprawie. Znowu można było handlować z państwami zachodnimi. I znowu podpisano kontrakt z firmą Chausson. Tym razem na nowy model APH 521. Doskonały wóz. Kupowaliśmy go od wspomnianego 1954 r. aż do końca tej dekady. W sumie sprowadzono ich 358 sztuk.

W tym modelu było do 80 miejsc dla pasażerów, z czego 30 miejsc siedzących! Chausson słynął z niezwykle wygodnych foteli pasażerskich, dlatego też był często wykorzystywany do zamiejskich wycieczek. To były tak doskonałe autobusy, że jeszcze w 1966 r. planowano zakup kolejnych 50 wozów! A te już używane utrzymały się i były użytkowane w 1966 r.,



obsługując linię okrężną 100 oraz linie 125 i 325.

Niestety, francuskie autobusy zostały wyparte przez krajowe jelcze produkowane na licencji czeskiej Skody...

### Wspomnień dawnych czar

Kilka tygodni temu miłośnicy starej komunikacji autobusowej, którzy uratowali już wiele wspaniałych starych autobusów, sprowadzili z Belgii wrak czy raczej pozostałości po chaussonie APH 47. Kupili go z własnych funduszy, zapłacili jakieś kolosalne cła, by... go odbudować i zachować dla potomności. To wspaniałe! Może tylko cieszyć. A pamiętam, wiele lat temu, kiedy prowadziłem swój warsztat samochodowy, wszedłem w posiadanie chaussona APH 521. Trzymałem wóz przez kilka lat, by wreszcie, nie mając już warunków do dalszego przechowywania, przekazać go muzeum. Celowo pominę jego nazwę, bo kilka lat później, decyzją kierownictwa tej placówki, został on sprzedany do... Francji. Jako obiekt o małej wartości muzealnej.

## Trzy dekady, trzy marki

**Kiedy przyszły lata 60., stało się jasne, że rozwijające się dynamicznie miasto potrzebuje nowoczesnej komunikacji. W tym także nowych, ekonomicznych, wygodnych i trwałych autobusów. Wybór padł na czeską Škodę.**

### Czas jelczy

Zmiana warty zaczęła się jeszcze pod koniec lat 50. Wtedy to pojawiły się w stołecznym mieście pierwsze, bardzo nowoczesne na owe czasy, czechosłowackie autobusy Karosa. W zasadzie była to Skoda, od ciężarówki – 706 RT – tej firmy pochodziło podwozie i silnik. Z zakładu Karosa pochodziło nadwozie, zaś całość była montowana w zakładach LIAZ. Stąd też na niektórych egzemplarzach tych pojazdów widniała ta ostatnia nazwa. To był niezły autobus. Miał 24 miejsca siedzące, 50 stojących...

Próbne, tak chyba można je określić, wozy z bratniej CSRS kursowały na liniach pośpiesznych. A już wkrótce produkcja tychże pojazdów ruszyła w Jelczu, by zdominować rynek autobusowy nie tylko w Warszawie, ale w całym kraju. W samej tylko stolicy liczba jelczy grubo przekroczyła tysiąc. Jak podkreślają ich miłośnicy, jeszcze w połowie następnego dekady wyjeżdżało na ulice miasta ponad 1200 wozów tej marki.

Do tego, wobec coraz większego zapotrzebowania, doszły jelcze przegubowe! Pierwsze wykonano z karos jeszcze cze-



skiej produkcji. Zrobiono to w prosty sposób, łącząc dwa w jeden. Miały one jednak dużo wad. Dlatego skrócono je i takie skierowano do ruchu. Pamiętam opowieść jednego z kierowców, który – nie kryjąc przerażenia – wspominał, jak to na śliskiej

jezdni ten drugi człon autobusu stanął w poprzek, a całość nie dawała się wyhamować... I ta część autobusu „złamana” pod kątem prostym do czoła pojazdu gnała ulicą, zmiatając wszystko, co napotkała na swojej drodze.

Ogólnie jednak były to niezłe wozy, bardzo pomocne w rozwiązywaniu problemów miejskiej komunikacji. I jeszcze jedna sprawa. Zabytkowe dzisiaj egzemplarze jelczy zostały ochrzczone przez dziennikarzy największej polskiej gazety mianem „ogórka”. I pod taką ksywką występują we współczesnych opisach. Chciałbym podkreślić, że wtedy, w latach 60. i 70., taka nazwa nie funkcjonowała.

## Nowoczesność znad Sekwany

Na przełomie dekad stało się jasne, że Warszawa potrzebuje nowych autobusów. W szranki o uzyskanie intratnego kontraktu stanęło wiele renomowanych światowych firm. Począwszy od bratnich socjalistycznych – Ikarusa z Węgier i nowej Karosy z Czechosłowacji – poprzez kapitalistyczne – włoskiego FIATA, hiszpańskiego Pegaso, Magirus-Deutz z RFN-u (dla młodszych Czytelników informacja: tak nazywane były w skrócie Niemcy Zachodnie) czy duńskiego DAB-a Leylanda – aż po wyrób z dalekiej Azji – japońskiego Hino. Rywalizację wygrał francuski Berliet. Był to rzeczywiście najnowocześniejszy autobus ze wszystkich prezentowanych, ale czy najlepszy? Warszawska ulica mówiła, że kupiono go, by ratować finansowo komunistyczną partię Francji, która miała udziały w tejże wytwórni. Cokolwiek by jednak mówić, był to pierwszy autobus, który od podstaw został zaprojektowany jako... autobus! Jak to określono, był „czystą konstrukcją autobusową”. PR 100 z niską jak na owe czasy i standardy podłogą, bo silnik zamontowano z tyłu. Dwudrzwiowy. Mógł zabrać na pokład 97 pasażerów (29 na siedzeniach). Pierwszy w Polsce autobus z półautomatyczną skrzynią biegów. Ogólnie bardzo nowoczesny i wygodny, ale nie w naszych socjalistycznych warunkach. Starsi pamiętają to bardzo dobrze – fatalny stan jezdni, przeładowanie sięgające nierzadko 200% dopuszczalnej normy. To wszystko powodowało, że berliety przeszły do historii jako bardzo zawodne i nietrwałe autobusy. No i te tylko dwie pary drzwi. Niewygodne jak diabli przy najmniejszym nawet toku. Dlatego od razu zlecono Francuzom opracowanie nieco większego wozu z trzema parami drzwi. I tak powstał PR 110. Niby



wygodniejszy, ale jakby bardziej „krowiasty”. Pamiętam, jak specjaliści, recenzując nowy model, wychwalali go pod niebiosa (bo tak trzeba było – wszak partia nigdy się nie myliła), ale podkreślali, że niektóre zakręty na warszawskich ulicach trzeba będzie przerabiać, bo ten typ berlieta nie wyrabiał się na ciasnych wirażach! I tak jeździły sobie te francuskie nowoczesności, aż na przełomie lat 1978 i 1979 przyszła „zima stulecia”. Może nie najmroźniejsza, ale niezwykle śnieżna! Pamiętnego sylwestra w całym kraju stanęły pociągi na zasypanych torowiskach. W miastach służby nie były w stanie uprzątać śniegu. Polska zamarzała w okowach śniegu. A w Warszawie? Biedne nowoczesne berliety zupełnie nie dawały sobie rady na zaśnieżonych ulicach. I to był koniec kariery „francuzów”. Chociaż nie do końca...

### Come back ikarusa

Tuż, tuż przed tym kataklizmem, zdając sobie sprawę z ułomności berlietów,

srowadzono do Warszawy pierwszą partię węgierskich ikarusów 280.11, które, jak się później miało okazać, zapoczątkowały zupełnie nowy rozdział w dziejach naszej warszawskiej komunikacji. Po pierwszych, niezbyt udanych próbach z początku lat 60. ikarus triumfalnie wrócił na ulice stolicy, bo...

Otóż te autobusy – również nowoczesne pod względem niektórych rozwiązań konstrukcyjnych – okazały się być tym, na co Warszawa czekała i co jej było nie tyle potrzebne, ile niezbędne! Duży, pojemny, odporny na wszelkie niedogodności i, co najważniejsze, niezwykle trwałe pojazdy. 16,5-metrowy autobus, z czterema parami drzwi, silnikiem umieszczonym centralnie pod podłogą między osiami, z wszechstronnym niebywale wnętrzem od razu przypadł do gustu warszawiakom. Miał oczywiście i swoje wady – był niezwykle wysoki (z racji owego silnika schowanego pod podłogą). I bardzo hałaśliwy. Co było już niejako tradycją, bo jego poprzednik tej samej marki, ikarus 618, był bardzo zwrotny, ale tak głośny, że szybciotko go wycofano z użytkowania na ulicach Warszawy. Większym grzechem węgierskiego autobusu było jednak co innego. On niezwykle dymił! Ruszając z przystanku, wypluwał z siebie obłoki czarnego jak smoła dymu. Trującego dymu. Tak bardzo, że drzewa przy przystankach schły na potęgę. A na pl. Konstytucji, który był wtedy (i do tej pory resztą jest) jednym wielkim węzłem komunikacyjnym, z dziesiątek tam rosnących lip przeżyło ten kataklizm smogowy ledwie kilka.

Ale rzeczony ikarus niestrudzenie woził, i do tej pory jeszcze wozi (!) kolejne pokolenia mieszkańców grodu Warsa i Sawy. Ile to już minęło? Ponad 30 lat! Był ów ikarus wielokrotnie modyfikowany (i mając inny, nowy silnik już tak strasznie nie dymił), ale zewnętrznie ciągle to ten sam autobus. Swój żywot w MZA zakończył przed mistrzostwami Europy w piłce nożnej. Bo dzisiaj jest czas solarisa i mana...

**Witold Romanowski**



# Spółdzielnia mieszkaniowa czy wspólnota mieszkaniowa – co wybrać?

**Spółdzielczość jako forma własności istnieje już od ponad 150 lat. Zasoby spółdzielcze stanowią w Polsce znaczny udział (około 30%) w zasobach mieszkalnych ogółem. Lokale mieszkalne spółdzielcze są użytkowane na podstawie spółdzielczego własnościowego i lokatorskiego prawa do lokalu. Coraz więcej lokali jest przekształcanych z lokali własnościowych i lokatorskich w odrębną własność.**

Spółdzielnie obecnie budują lokale, które po zakończeniu budowy staną się od razu odrębną własnością, gdyż zgodnie z obowiązującą ustawą nie można już ustalać spółdzielczego własnościowego prawa do lokalu. Spółdzielnie mieszkaniowe działają na podstawie dwóch ustaw: ustawy z dnia 16 września 1982 r. – prawo spółdzielcze oraz ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o spółdzielniach mieszkaniowych i już w artykule 1 ust. 1 ww. ustawy jest sformułowany główny cel spółdzielni mieszkaniowych, określony jako zaspokajanie potrzeb mieszkaniowych i innych

potrzeb członków oraz ich rodzin poprzez dostarczenie członkom lokali mieszkalnych, domów jednorodzinnych oraz lokali o innym przeznaczeniu.

Obecnie w Polsce przygotowany jest projekt nowej ustawy o spółdzielniach mieszkaniowych, który przewiduje radykalne zmiany w przepisach ustawowych. Takim przepisem jest możliwość przekształcenia spółdzielni we wspólnotę mieszkaniową. Przeciwnicy projektowanej ustawy mówią, że zapisy o spółdzielniach mieszkaniowych doprowadzą do likwidacji spółdzielczości w Polsce.

W ustawie tej przewiduje się zapis, który nie będzie dawał możliwości wyboru mieszkańcom danego budynku, czy chcą być wspólnotą mieszkaniową, czy też nie. Projekt nowej ustawy określa, że pierwszy podpisany akt notarialny będzie decydował o powstaniu wspólnoty mieszkaniowej.

Przepisy ustawy o własności lokali definiują wspólnotę mieszkaniową jako ogół właścicieli, których lokale wchodzą w skład określonej nieruchomości. Wspólnota może nabywać prawa i zaciągać zobowiązania, pozywać i być pozwana. Przepisy ustawy nie definiują wspólnoty jako pełnej osoby prawnej, określana jest ona jako rodzaj zrzeczenia właścicieli działającego we wspólnej sprawie ale na rzecz współwłaścicieli nieruchomości..

Porównanie spółdzielni ze wspólnotą moim zdaniem wypada na korzyść spółdzielni.

Często członkowie wspólnoty nie zdają sobie sprawy z tego, jakie czekają ich obowiązki. Jeśli mieszkańcy danego budynku zostają wspólnotą mieszkaniową, to biorą na swoje barki bardzo odpowiedzialne zadania, takie jak podpisywanie umów z dostawcami, rozliczanie poszczególnych mieszkańców, pilnowanie płatności zaliczek jako elementów ochrony posiadanego majątku, który jest jedynym zabezpieczeniem zobowiązań wspólnoty wobec dostawców usług.

W spółdzielni tym wszystkim zajmuje się zarząd spółdzielni. Spółdzielnia jako podmiot, który istnieje już od jakiegoś czasu na rynku, ma większe doświadczenie, które jest bardzo pomocne w zarządzaniu mieniem. Od kilku lat, a dokładnie od pierwszych aktów notarialnych przenoszących na członków własność ich lokali, zarządy spółdzielni stały się zarządcami nieruchomości wspólnych i – jak widać na przykładzie „Dembudu” – potrafią zarządzać w sposób zgodny z oczekiwaniami większości mieszkańców.

**Anna Pichała**



# Nasze restauracje

**WUOK & SUSHI**

**Słomińskiego 19 lok. 507**

**Babooshka**

**Oboźna 9**



**Oboźna 9**

**czyli chilli**

**Oboźna 9**



**Łucka 18**



**Oboźna 9**



**Żelazna 41**



**Żelazna 41**

Presto City Cafe  
**al. J. Pawła II 61  
lok. 202**

Pub Trend  
**Słomińskiego 17  
lok. 1-2**

## Informacje i telefony

### Administracja

Administracja Nr 1	– ul. Żelazna 67, 69a i ul. Krochmalna 57	– tel. 22/624 65 67
	– ul. Żelazna 41	– tel. 22/890 20 84; 602-280-681
Administracja Nr 2	– ul. Łucka 18 i ul. Łucka 20	– tel. 22/620 97 90; 795-129-232
Administracja Nr 3	– al. Jana Pawła II 61	– tel. 22/636 66 89; 784-584-031
Administracja Nr 4	– ul. Z. Słomińskiego 15, 17 i 19	– tel. 22/637 52 70; 607-885-293
Administracja Nr 5	– ul. Grzybowska 2	– tel. 22/436 11 41; 784-583-875
	– ul. Czerniakowska 131	– tel. 22/841 04 55; 784-583-875
Administracja Nr 6	– ul. Sady Żoliborskie 2	– tel. 22/ 832 44 43
	– ul. Oboźna 9	– tel. 22/211 32 21
	– ul. Franciszkańska 14	– tel. 22/635 18 22
	– ul. Bonifraterska 8	– tel. 602-232-298
	– ul. Grębałowska 19	– tel. 602-232-298

### Ochrona

Przy Administracji Nr 1	– ul. Żelazna 67, 69a i ul. Krochmalna 57	– tel. 22/654 01 93
	– ul. Żelazna 41	– tel. 22/890 20 84
Przy Administracji Nr 2	– ul. Łucka 18 i ul. Łucka 20	– tel. 22/654 18 58
Przy Administracji Nr 3	– al. Jana Pawła II 61	– tel. 22/838 24 79
Przy Administracji Nr 4	– ul. Z. Słomińskiego 15	– tel. 22/637 52 74
	– ul. Z. Słomińskiego 19	– tel. 22/637 52 71
Przy Administracji Nr 5	– ul. Grzybowska 2	– tel. 22/436 11 52
	– ul. Czerniakowska 131	– tel. 22/841 04 55
Przy Administracji Nr 6	– ul. Oboźna 9	– tel. 22/211 32 24
	– ul. Franciszkańska 14	– tel. 22/635 18 22
	– ul. Sady Żoliborskie 2	– tel. 663 008 572

### Biuro SBM „DEMBUD”

Ul. Żelazna 41 lok. 9, tel. 22/620 11 74; 22/652 18 75 do 77, fax. 22/620 27 45

pon. 10.00–18.00, wt.–pt. 8.00–16.00

e-mail: [biuro@dembud.pl](mailto:biuro@dembud.pl), [www.dembud.pl](http://www.dembud.pl)

Prezes Zarządu SBM „DEMBUD” **Witold Romanowski** przyjmuje w każdą środę w godz. 10.00–16.00.

Zastępca prezesa ds. technicznych **Jacek Kos** przyjmuje w każdy poniedziałek w godz. 10.00–18.00.

Pełnomocnik Zarządu ds. eksploatacji **Krzysztof Ścisłowski** przyjmuje w każdy poniedziałek w godz. 12.00–18.00.

**KURIER**  
**DEMBUDU**

Nr 42 (rok XV), maj 2012, ISSN 1506-1426



Wydawca: Spółdzielnia Budowlano-Mieszkaniowa „DEMBUD”,

ul. Żelazna 41 lok. 9, 00-836 Warszawa, tel. 22 652 18 75

Redaguje: Paweł Ludwiczki z zespołem, foto Andrzej Marzec.

Nadzór merytoryczny: Witold Romanowski.

e-mail: [kurier@dembud.pl](mailto:kurier@dembud.pl)

Za treść reklam redakcja nie odpowiada. Egzemplarz bezpłatny.

Do użytku wewnętrznego.