



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 1/29

STYCZEŃ 2007



Ostatnie ostrzeżenie

– str. 7–9

Cargo chce zmian w ZUZP

– str. 3

Zjednoczeni czyli silniejsi



Spadła ostatnia kartka kalendarza z cyfrą 2006 i rozpoczęliśmy nowy rok. Wiele z nas zapewne wraca jeszcze pamięcią do końcówki poprzedniego. Protest pod siedzibą resortu pracy udowodnił wszystkim niedowiarkom, że możliwe jest wspólne działanie koleja-

rzy w obronie naszych najważniejszych praw. Ci, którzy uczestniczyli w pikiecie na własne oczy przekonali się jak wielka moc tkwi w kolejarzach i jak bardzo są silni, gdy działają razem.

W 2007 rok wszyscy weszliśmy jednak z bagażem starych problemów. Nie minęło kilka dni, a dołączyły do nich nowe. Zarząd PKP Cargo S.A. przedstawił projekt zmian w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy pozbawiający nas praktycznie wszystkich uprawnień. Tu i ówdzie słyhać zapowiedzi odwołania kolejnych pociągów regionalnych od 1 lutego, a polskie tory otwarto dla zagranicznych przewoźników towarowych. To tylko

kilka z całej listy problemów, z którymi przyjdzie nam się zmierzyć.

Pamiętajmy, że nic nie dostaliśmy raz na zawsze. O każdą, nawet najdrobniejszą sprawę musimy nadal toczyć twarde boje. Dlatego konieczne jest zwarcie naszych szeregów i wielka mobilizacja. To, co pokazali zjednoczeni kolejarze 19 grudnia 2006 roku w Warszawie pozwala, mimo wszystko, patrzeć z umiarkowanym optymizmem w przyszłość. Wierzę bowiem, że działając wspólnie uda nam się rozwiązać problemy i odnaleźć w nowej rzeczywistości.

Na szczęście mało jest osób lekceważących powagę sytuacji i liczących na to, że stosując populizm, fałsz i obłudę ugrają dla siebie profity. Mam nadzieję, że maszyniści, którzy zostali zatrudnieni w Kolejach Mazowieckich to ludzie potrafiący wyciągać wnioski, zwłaszcza w stosunku do tych, którzy w imię własnych, partykularnych celów nikczemnie ich oszukali obiecując, że stanie się inaczej. Zwykła ludzka uczciwość wymaga mówienia prawdy tym, kogo się reprezentuje, nawet jeśli nie jest ona popularna. Na krzywdzie ludzkiej nie wolno budować kapitału.

Zamiast dbać o godne warunki i miejsca pracy, owi demagodzy jedynie zwodzili i podjudzali, po czym zostawili zbyt łatwowiernych na lodzie, tak po prostu. Według kalendarza chińskiego rok 2007 jest Rokiem Świni. Jestem jednak przekonany, że nie będzie należał do ludzi tego pokroju.

Leszek Miętek



Głos Maszynisty

WIEK NAJLEPSZY HONORU I WIEK ZAWODOWA

Biuletyn Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych w Polsce

Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
tel. (0-22) 474 26 15
fax (0-22) 474 26 16
tel. kol. 922 474 26 15 lub 16
e-mail: rkzzm@wp.pl

Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki
Kolegium: Kazimierz Jamrozik, Roman Jordan, Adam Murawski

Layout: Elżbieta Górecka

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Okładka: Pikieta kolejarzy pod siedzibą MPiPS.

Fot. R. Zarzecki

Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiestacji, a także zmiany tytułów. Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

BeneficialKredyt POŻYCZKA GOTÓWKOWA DLA MASZYNISTÓW

CECHY NASZEJ POŻYCZKI GOTÓWKOWEJ

- Decyzja kredytowa już w 2 godziny
- Minimum formalności
- Bez poręczycieli
- Wcześniejsza spłata pożyczki możliwa bez żadnych dodatkowych opłat
- Pożyczka bez wizyty w banku
- Szybkie przekazanie środków po zawarciu umowy
- Pieniądze na dowolny cel
- Dostępna opcja ubezpieczenia spłaty pożyczki
- Możliwość składania pojedynczych i wspólnych wniosków

CHARAKTERYSTYKA POŻYCZKI – przykładowe wysokości rat

	6000 PLN	10 000 PLN	15 000 PLN	25 000 PLN
4 lata	184,26	307,09	460,64	767,74
3 lata	226,03	376,72	565,08	941,81
2 lata	311,04	518,40	777,60	1296,00
1 rok	569,05	948,42	1422,64	2371,06

Rzeczywista roczna stopa oprocentowania wyliczona od całkowitego kosztu pożyczki dla 10 000 zł na okres 48 miesięcy wynosi 22,57%.

KRYTERIA PRZYZNANIA POŻYCZKI

- Minimalny wiek wnioskodawcy – 24 lata
- Okres kredytowania od 12 do 48 miesięcy
- Rodzaj zatrudnienia – umowa o pracę lub własna działalność gospodarcza
- Wysokość pożyczki od 2 000 zł do 30 000 zł

ZŁÓŻ WNIOSK PRZEZ TELEFON! 0 801 88 99 77

Infolinia czynna od poniedziałku do soboty w godzinach 9.00 – 21.00, w niedziele w godzinach 10.00–21.00
Koszt połączenia jest równy cenie jednego impulsu za połączenie lokalne. Możesz również zadzwonić pod numer (0-22) 314 01 50.

KOD PROMOCJI 35408

Cargo chce zmian

Zarząd PKP Cargo S.A. przekazał do konsultacji społecznej bulwersujący projekt zmian do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy spółki. Propozycje te przedstawiamy wraz z wyjaśnieniem, co faktycznie będą oznaczać dla pracowników.

Według projektu PKP Cargo S.A. w ZUZP skreśla się:

1. W § 3 ust.3 – nie będzie określonego układem miejsca pracy.

2. W § 5 termin 5 dni roboczych zamienia się na kodeksowe 3 – jest to czas jaki mają zakładowe organizacje związkowe na przedstawienie swojej opinii w sprawie zwolnienia pracownika.

3. W § 7 skreśla się ust.2 – że pracodawca (o ile miał wolne miejsca pracy) powinien przyjąć do pracy członka rodziny pracownika, który nie z własnej winy uległ śmiertelnemu wypadkowi lub stał się niezdolny do pracy.

4. W § 17 skreśla się ust. 4 – pracodawca nie chce uzgadniać z pracownikiem zmian w indywidualnych rozkładach czasu pracy pracownika.

5. W § 22 skreśla się ust. 5 – pracodawca nie chce dokonywać bieżącej analizy zasadności stosowania godzin nadliczbowych.

6. W § 29 ust. 1 skreśla się pkt 6 – pozbawia się całkowicie drużyny trakcyjne dodatku kilometrowego.

7. W § 37 skreśla się ust. 1 – pracodawca nie ma zamiaru dodatkowo płacić pracownikom za zajęcie dnia wolnego nie udzielając im w zamian czasu wolnego.

8. W § 40 skreśla się ust. 2 i 3 – pracodawca nie ma zamiaru partycypować w wynagrodzeniu pracownika wezwanego przez właściwy organ do obowiązkowego stawiennictwa w sprawach mających związek z wykonywaną pracą.

9. W § 41 skreśla się ust. 3 – radcy prawni nie będą już zainteresowani przedłużaniem procesów sądowych.

10. Skreśla się § 42 – pozbawia się pracowników wszelkich posiłków profilaktycznych i regeneracyjno-wzmacniających.

11. Skreśla się § 43 – pozbawia się pracowników diet z tytułu podróży służbowej, a drużyny trakcyjne tzw. ryczałtów.

12. Skreśla się § 44 – pozbawia się pracowników zatrudnionych bezpośrednio na stanowiskach związanych z prowadzeniem ruchu na

liniach kolejowych możliwości korzystania z leczenia profilaktycznego lub rehabilitacyjnego.

13. W § 62 skreśla się ust. 2 – pracodawca nie chce uzgadniać planu urlopów.

14. Skreśla się § 63 – pozbawia się pracowników drużyn trakcyjnych 4 dni dodatkowego urlopu.

15. Skreśla się § 64 – pozbawia się pracowników zatrudnionych generalnie w systemie równoważnego czasu pracy dodatkowych 8 dni urlopu.

16. Skreśla się § 65 – pozbawia się pracowników zatrudnionych w punktach przeładunkowych dodatkowego urlopu.

17. W § 67 skreśla się ust. 5 i 6 – pozbawia się pracowników całkowicie gratyfikacji z okazji Święta Kolejarza.

18. Skreśla się § 69 – pracodawca nie chce być obligowany terminami przekazywania funduszy na rachunki ZFŚS.

19. W § 73 skreśla się ust. 4 – pracodawca nie ma zamiaru zapewnić pracownikom zatrudnionym w warunkach szczególnie uciążliwych bezpłatnych posiłków i napojów.

20. W załączniku Nr 7 pracodawca próbuje maksymalnie ograniczyć pracownikom dodatki za pracę w warunkach szkodliwych, uciążliwych lub niebezpiecznych. Drużynom trakcyjnych i pracownikom zespołów manewrowych obniża z 11% do 6% dodatek za pracę w warunkach uciążliwych.

21. W załączniku Nr 9 pracodawca zamierza ograniczyć stawki i okresy pobierania przez pracowników dodatku wyrównawczego.

Według projektu PKP Cargo S.A. do ZUZP dodaje się:

1. § 31a – pracodawca zamierza zmniejszyć odpowiednio poszczególne składniki wynagrodzenia za czas niezdolności do pracy wskutek choroby.

Fot. Tomasz Makuch



W interesie polskiego kolejnictwa

Z Mirosławem Chaberkim, podsekretarzem stanu do spraw kolejnictwa w Ministerstwie Transportu rozmawia Rafał Zarzecki

– W ubiegłym roku środowisko kolejarskie nie doczekało się rządowej „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2009”. Prace nad dokumentem nadal trwają, ale propozycje resortu transportu – dotyczące stworzenia grupy podatkowej i oddłużenia PKP spotkały się ze sprzeciwem Ministerstwa Finansów...

– Należy podkreślić, że obecny rząd jest pierwszym, który problemy transportu potraktował dogłębnie, z zamiarem ich rzeczywistego rozwiązania, czemu właśnie ma służyć Strategia. Ostatni projekt tego dokumentu został złożony pod obrady Rady Ministrów 24 października 2006 roku. W trakcie uzgodnień międzyresortowych Ministerstwo Transportu uwzględniło zgłaszane uwagi. Nasz punkt widzenia zderzył się bowiem z możliwościami całego państwa. Nie zamierzamy jednak się okopać, lecz szukamy rozwiązań pozwalających na uzyskanie maksimum tego, co można w tej sytuacji uzyskać. Pojawiają się nowe zapisy, ale nie zmieniamy filarów Strategii. Nie chcemy na przy-

oddłużenie Przewozów Regionalnych. Pozwoliłoby to uzyskać płynność finansową w Grupie PKP. Trzeba jednak zdawać sobie sprawę z tego, że polski rząd nie jest w stanie wyłożyć na ten cel 8 miliardów złotych. Dlatego zaproponowaliśmy inne rozwiązanie – oddłużenie Przewozów Regionalnych przy wykorzystaniu Funduszu Kolejowego. To sposób nie obciążający budżetu środkami, lecz wymagający rządowych gwarancji. Trzeba podkreślić, że zastosowanie tego mechanizmu pozwoliłoby przeznaczyć środki z Funduszu Kolejowego na modernizację infrastruktury kolejowej w takim samym zakresie, jaki obowiązywałby bez zmian w tym Funduszu. Mimo naszych wysiłków brak jest jednoznacznego stanowiska Ministerstwa Finansów. Ubolewamy nad tym, ale nie ustajemy w staraniach. Oddłużenie spółki Przewozy Regionalne to warunek pełnego wykorzystania środków unijnych oraz przeprowadzenia procesu usamodzielnienia, bo władze lokalne nie

kolejarskiego. Jakimi argumentami zamierza Pan ich do niej przekonywać?

– Rozumiem, że dla wielu może to nie być wymarzone rozwiązanie. Sęk w tym, że jest niezwykle potrzebne, bo w bezpośredni sposób zabezpiecza interesy polskiego kolejnictwa. Musimy przystosować się do otwarcia rynku przewozów pasażerskich, co nastąpi prawdopodobnie w 2010 roku. Usamorządowanie to krok w dobrym kierunku, zwłaszcza jeśli weźmiemy pod uwagę kształt prawa unijnego. Znajdują się w nim zapisy, że władze samorządowe zostaną zwolnione z obowiązku ogłaszania przetargu na przewozy o charakterze usług publicznych, ale tylko w przypadku jeśli będą miały własnego operatora. Stworzenie spółek samorządowych, tzw. kompanii, ma na celu obronę miejsc pracy polskich kolejarzy. Posiadając własną spółkę władza samorządowa nie będzie przecież zlecała innym podmiotom wykonywania przewozów. Jeśli wszystko zostawimy po staremu, za kilka lat Przewozom Regionalnym przyjdzie stawić czoła bardzo silnej konkurencji zagranicznej. Dowodem może być sytuacja na kolejach niemieckich. W grudniu ubiegłego roku wielkim zaskoczeniem dla DB Regio (odpowiednika naszych Przewozów Regionalnych) był przegrany przez tę firmę przetarg z firmą o kapitale francuskim na wykonywanie przewozów w Brandenburgii.

Myszę, że udało się zdobyć pewne zaufanie ze strony partnerów społecznych i coraz lepiej się rozumiemy. Z uwagą wsłuchujemy się w głos przedstawicieli pracowników. Zamierzamy wspierać w 2007 roku postulaty poszczególnych grup zawodowych, m.in. maszynistów, w odniesieniu do kwestii emerytalnych, zdrowotnych i pracowniczych, jak choćby wprowadzenia dwuosobowej obsługi lokomotyw.

kład prywatyzować spółkę Grupy PKP, bo zdecydowanie lepszym rozwiązaniem są działania na rzecz tworzenia wolnego rynku w obszarze transportu kolejowego.

Spośród priorytetów Strategii absolutnie kluczowe jest jak najszybsze

zgadzają się na przejęcie części długu PR. Niezależnie od tego cały czas trwają prace nad oddłużeniem całej Grupy PKP.

– Idei usamodzielnienia sprzeciwia się duża część środowiska

– Dotychczasowe doświadczenia pokazują, że samorządom trudno porozumieć się w ramach jednego województwa, a co dopiero mówić o kilku. Widać to choćby w rozkładzie jazdy pociągów.

– Stworzymy narzędzia daleko idącej regulacji, by usprawnić tę

współpracę. Pamiętajmy, że podmiot zwany kompanią będzie własnością kilku województw i obszar planowania relacji obejmie kilka sąsiednich województw. Resort transportu – dysponując dotacją budżetową na przewozy międzywojewódzkie – zamawiać będzie stałe połączenia o znaczeniu ogólnokrajowym, do których firmy samorządowe i inni przewoźnicy będą mogły się dostosować. Podobnego rozwiązania dopracowano się już właściwie w Intercity. Dążymy do segmentacji rynku kolejowych przewozów pasażerskich. Rząd zatroszczy się o połączenia w całym kraju, samorządy zadbają o lokalnych mieszkańców, a PKP Intercity zajmie się biznesowymi przewozami kwalifikowanymi. Czwartym segmentem będą przewozy aglomeracyjne, o typowo miejskim charakterze.

Planujemy również wykorzystać idee uzgodnień w ramach tzw. krajowej konferencji rozkładów jazdy. Organ ten wyposażymy w takie kompetencje jak zmiana nawet lokalnych rozkładów jazdy, żeby zapewnić dogodne skomunikowania.

– Oponenci mogą Panu zarzucać rozbijanie jedności kolejarskiej.

– Kolej XIX wieku funkcjonowała w zupełnie innym otoczeniu gospodarczym, społecznym i politycznym. Natomiast kolej przełomu XX i XXI wieku to kolej, która musi odpowiadać wyzwaniom globalizacji jakie dokonują się zarówno w gospodarce, jak i poszczególnych społeczeństwach. Jeśli mówimy o przewozach o charakterze publicznym warto pamiętać o trzech funkcjach: organizatora przewozów, dofinansującego i wykonującego przewozy. Nie sprawdziło się rozdzielenie tych funkcji pomiędzy poszczególne podmioty. Skupienie ich w jednym pod-

miocie, czyli tzw. kompanii, stwarza szansę na dodatkowe pieniądze dla kolei. Przykładem na to, że samorządy potrafią dobrze dbać o kolejową spółkę są Koleje Mazowieckie. Możemy wstrzymać się z tworzeniem spółek samorządowych do 2010 ro-



ku i czekać, aż sprawa sama się rozwiąże w podobny sposób jak to się stało w Niemczech. Na takie ryzyko Ministerstwo Transportu nie może sobie pozwolić.

– PKP Cargo już od tego roku musi konkurować na zliberalizowanym rynku przewozów towarowych z firmami z krajów UE. Czy było do tego właściwie przygotowane?

– Mówiąc o konkurencyjności trzeba odnieść się do konkurentów. Inaczej to porównanie wygląda z kolejami bułgarskimi, litewskimi czy czeskimi, a inaczej z francuskimi czy niemieckimi. Jednak głównym wyznacznikiem konkurencyjności są tzw. przewagi konkurencyjne. Tworzone są one na dwóch poziomach: prawodawstwa i samej firmy. W tym pierwszym przypadku zrobiliśmy wiele. Wszyscy mają jednako-

we zasady dostępu do tras przewozowych, otrzymywania licencji czy świadectw bezpieczeństwa. Intencją resortu transportu jest również przekazanie PKP Cargo wszystkich aktywów potrzebnych do realizacji zadań przewozowych. Istnieje wreszcie ogromna sfera przewag konkurencyjnych – działań poprawiających efektywność, pozostających w gestii samej firmy. Strategia PKP Cargo na lata 2005–2015 zakłada przebudowę i modernizację posiadanego taboru oraz stosowanie różnych metod finansowania i inwestycji. Z naszych danych wynika, że polskie spółki kolejowe, w tym PKP Cargo, są przygotowane na pojawienie się firm z Unii Europejskiej.

Mówiąc o konkurencyjności nie sposób nie wspomnieć o pracownikach Cargo. Sukces firmy to także ich sprawa, bo wymiennie przekłada się na wynagrodzenie i miejsca pracy. Należy wzmocnić poczucie identyfikacji ze spółką. Nie można przy tym zapominać o korzeniach i pozostawać głuchym na problemy całej Grupy PKP.

– Jak układa się Panu współpraca ze związkami zawodowymi, a zwłaszcza ZZM?

– Oceniam ją jako dobrą. Myślę, że udało się zdobyć pewne zaufanie ze strony partnerów społecznych i coraz lepiej się rozumiemy. Z uwagą wsłuchujemy się w głos przedstawicieli pracowników. Zamierzamy wspierać w 2007 roku postulaty poszczególnych grup zawodowych, m.in. maszynistów, w odniesieniu do kwestii emerytalnych, zdrowotnych i pracowniczych, jak choćby wprowadzenia dwuosobowej obsługi lokomotyw.

– Dziękuję za rozmowę.

Święto SKM

Dziesiątą rocznicę poświęcenia sztandaru ZZM w trójmiejskiej SKM oraz pięciolecie tej spółki obchodzono 7 stycznia.

W uroczystej mszy, którą odprawił metropolita gdański arcybiskup **Tadeusz Gościński**, wzięli udział m.in. wicemarszałek Senatu **Maciej Płażyński**, wicemarszałek Sejmiku Województwa Pomorskiego **Mieczysław Struk** oraz zarząd i pracownicy SKM. Po nabożeństwie wszyscy spotkali się na wspólnym obiedzie. O sztandarze ZZM Gdynia-Cisowa piszemy także na s. 15. (L)

Fot. autor i Zbigniew Stelmach



NAM MOŻESZ ZAUFAĆ



PKP CARGO
Spółka Akcyjna

*Największy w Polsce i drugi w Unii Europejskiej
kolejowy przewoźnik towarów*

Oferujemy szeroki wachlarz usług
przewozowo - logistycznych

Gwarantujemy terminowy, bezpieczny i konkurencyjny
transport towarów dostosowany do potrzeb klientów

ZAPRASZAMY DO KORZYSTANIA Z NASZYCH USŁUG

PKP CARGO S.A.
02-021 Warszawa, ul. Grójecka 17

Centrum Informacji o Usługach PKP CARGO S.A.
tel. 032 719 53 00, fax 032 719 58 63
czynne od poniedziałku do piątku w godz. od 7.00 do 17.00

www.pkp-cargo.pl

Ostatnie ostrzeżenie

Blisko 10 tysięcy kolejarzy z różnych związków zawodowych przemaszewowało ulicami Warszawy pod siedzibę Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej. Tam głośno domagało się utrzymania rozwiązań pozwalających na godne odejście na emeryturę. Był to bez wątpienia największy kolejarski protest od wielu lat.

Pikietę pod resortem pracy zorganizowały: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce, Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP, Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP i Związek Zawodowy Drużyn Konduktorskich w RP. Już na miejscu okazało się, że „piątkę” wspierali czynnie także przedstawiciele innych organizacji. Zniknęły, oby na dobre, podziały oraz wzajemne niesnaski. Niemal cała kolejarska rodzina zjednoczyła się w imię wspólnego celu i z całą mocą pokazała swoją ogromną siłę i determinację. I – co ważne – udało się uniknąć incydentów.

Ustawa o zgromadzeniach publicznych nałożyła na organizatorów pewne wymogi formalne, które należało spełnić, aby wszystko odbyło się zgodnie z prawem. Przygotowania do pikiety rozpoczęły się bowiem dużo wcześniej. Od pewnego czasu strona związkowa bezskutecznie domagała się konstruktywnych rozmów na temat kwestii emerytalnej. Odrzucono propozycję prezyden-

dokończenie na str. 8–9



Ostatnie ostrzeżenie

dokończenie ze str. 7

ta ZZM dotyczącą wprowadzenia korzystnych rozwiązań dla pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Torpedowano każdą inicjatywę argumentując to oszczędnościami budżetowymi. W tym czasie specjalne rozwiązania emerytalne przyznano górnikom i lekką ręką topiono miliony w Iraku, a kolejne zarezerwowano na misję w... Afganistanie. Fatalne podejście Ministerstwa Finansów do kolei to jednak nic nowego. Miarka się przebrała, gdy utrzymanie specjalnych rozwiązań emerytalnych dla

kolejarzy wykluczili przedstawiciele innych resortów. Oliwy do ognia dołała zwłaszcza na posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa **Teresa Guzels**, dyrektor Departamentu Ubezpieczeń Społecznych MPiPS (patrz nr 10/2006 GM). Wtedy stało się jasne, że o prawa pracownicze pozostaje walczyć w inny, jedynie możliwy, sposób.

Potrzebą chwili było przerwanie przygotowań do świąt i dotarcie w południe 19 grudnia ub.r. na stołeczny Plac Defilad. Mimo terminu frekwencja dopisała. Samych członków ZZM zjechało do Warszawy 2 tysiące, z czego niektórzy specjalnym pociągiem. Wyposażeni w transparenty, flagi, gwizdki i trąbki wyróżniali się w kolorowym tłumie, który po uformowaniu wyruszył pod resort pracy. Na bardzo szerokich warszawskich ulicach: Marszałkowskiej i Alejach Jerozolimskich ponadkilometrowy, niezwykle hałaśliwy pochód wyglądał niesamowicie. Przemarsz spowodował pewne komplikacje w przejeździe przez centrum miasta (zawieszono m.in. na ten czas kursowanie autobusów i tramwajów) i dał się we znaki niektórym warszawiakom. Mimo to nie brakowało takich, którzy pozdrawiali manifestantów.

Pod resortem najpierw odśpiewano uroczyste Mazurka Dąbrowskiego. Następnie odczytano petycję przekazaną do premiera RP za pośrednictwem minister pracy (patrz strona 10). Potem, na specjalnie przygotowanej mównicy, przemawiali szefowie kolejańskich związków. – Jesteśmy tu, bo rząd nie chce się zająć emeryturami dla kolejarzy. Tak traktuje wyciągniętą rękę do dialogu przy stole rokowań. Przyszliśmy tutaj wszyscy razem, bez względu na związek i spółkę, w której jesteśmy zatrudnieni. To nasze ostatnie ostrzeżenie! Więcej tu nie przyjdziemy. Niemożliwe, żeby rząd, który tyle mówi o dialogu chciał konfrontacji. Liczymy na opamiętanie. W przeciwnym razie rząd przekona się jak wygląda Polska bez kolei – powiedział **Leszek Miętek**, prezydent ZZM. W podobnym tonie wypowiadali się również inni związkowcy. – W przeszłości bywało tak, że jeden związek strajko-



wał, a inny łamał ten strajk. To się już nie powtórzy! Jeśli dojdzie do strajku, staniemy wszyscy – podkreślił **Henryk Grymel**, szef „S”. – Kolej podzielono na wiele spółek, a my i tak udowadniamy, że jesteśmy razem, zjednoczeni – dorzucił **Jerzy Kędzierski**, przewodniczący F ZZZP PKP. – Nie dajmy odebrać sobie ostatniego prawa, jakie nam pozostało. Ze względów bezpieczeństwa nie można dopuścić, żeby kolejarz zatrudniony w szczególnym charakterze pracował do tak sędziwego wieku – mówił **Aleksander Motyka**, szef ZZDR PKP. – Rząd, który uważa się za prospołeczny chce nam wydrzeć uprawnienie, które wywalczyli jeszcze nasi dziadkowie. Nie pozwolimy na to – dodał **Ireneusz Miszczuk**, przewodniczący RK ZZDK w RP.

Po okresie oczekiwania, który umilała orkiestra dęta z Tarnowskich Gór, do protestujących wyszła **Anna Kalata**, minister pracy. Zapewniła, że zapoznała się ze złożoną na jej ręce petycją. Jak przyznała, w resorcie pracy trwają analizy szczegó-



wych rozwiązań, które zostaną potem omówione na szczepku międzyresortowym i przedstawione do konsultacji społecznych pod koniec stycznia 2007 roku. Trzymamy za słowo Pani Minister – mówili demonstrujący, którzy w spokoju rozeszli się do domów.

Tekst i fot. Rafał Zarzecki

P.S. Organizatorzy pikiet – SKK NSZZ „S”, F ZZZP PKP, ZYM, ZZDR PKP, ZZDK w RP – skierowali 4 stycznia pismo do MPiPS domagając się spotkania w celu ustalenia sposobu realizacji postulatów zawartych w petycji.

Podziękowanie

Serdecznie dziękuję wszystkim, którzy mimo zbliżających się Świąt tak licznie przybyli na pikietę. Wspólnie stanowimy wielką siłę i możemy zdziałać naprawdę wiele. Pamiętajmy jednak, że protest w Warszawie był pierwszym krokiem na drodze do realizacji naszych postulatów.

Leszek Miętek
Prezydent ZYM





ZZDKwRP



Petycja związków zawodowych działających w Grupie PKP

Pan
Jarosław Kaczyński
Premier Rządu RP

Pani
Zyta Gilowska
Wicepremier
Minister Finansów

Za pośrednictwem
Pani
Anna Kalata
Minister
Pracy i Polityki Społecznej

Szanowna Pani Minister!

W pogoni za oszczędnościami budżetowymi rząd RP pozbawił nas, polskich kolejarzy, specjalnych rozwiązań emerytalnych. Na nic zdały się nasze starania i mediacje o przywrócenie kolejarzom godnych warunków odejścia na zasłużony odpoczynek po wielu latach pracy. Na posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa przedstawiciel resortu pracy powiedziała kolejarzom stanowcze i jednoznaczne NIE.

Nie mamy już złudzeń. O swoje prawa musimy walczyć w inny sposób. Skuteczne działania, z którymi liczą się rząd i parlament pokazali górnicy. Dlatego dziś tu jesteśmy, bo chcemy po raz ostatni w pokojowy sposób upomnieć się o swoje prawa. Nasza obecność jest dowodem sprzeciwu wobec lekceważenia i aroganckiego traktowania kolejarzy i społeczeństwa przez kolejne rządy RP. Każdy kolejarz podpisując umowę o pracę wiedział, na co się godzi i do jakiego wieku na danym stanowisku będzie pracował. W trakcie stosunku pracy warunki te jednostronnie zostały zmienione. Tak być nie może!!! Na to nie pozwolimy!!!

Ta wielotysięczna manifestacja pokazuje determinację i siłę kolejarzy w walce o nasze słuszne prawa. Utrzymywanie, że kolejarz ma pracować do tak sędziwego wieku doprowadza do zagrożenia życia ludzi i bezpieczeństwa przewożonych towarów.

PROTESTUJEMY PRZECIWKO:

utrzymywaniu w pracy kolejarzy zatrudnionych w wieku 60 lat dla kobiet i 65 lat dla mężczyzn pracujących w warunkach szczególnych i o szczególnym charakterze.

ŻĄDAMY:

1. Wprowadzenia w ustawie o emeryturach opcji zerowej nadającej prawo do emerytury kolejowej w wieku 55 lat dla kobiet i 60 lat dla mężczyzn wszystkim kolejarzom zatrudnionym w PKP przed 31.12.1998 roku.
2. Wprowadzenia zapisów w ustawie o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP umożliwiających wszystkim pracującym na kolei w warunkach szczególnych i o szczególnym charakterze przejście na wcześniejszą emeryturę po 40 latach pracy z zaliczeniem przelicznika 14 miesięcy za rok pracy.
3. Wpisania do ustawy o emeryturach pomostowych możliwości przejścia na wcześniejszą emeryturę w wieku 50 lat dla kobiet i 55 lat dla mężczyzn zatrudnionych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego w przypadku utraty możliwości wykonywania zawodu ze względów zdrowotnych.

Jeżeli ww. postulaty związków zawodowych reprezentujących wszystkich kolejarzy nie zostaną spełnione, to będziemy zmuszeni do podjęcia w najbliższym czasie kolejnych działań protestacyjno-strajkowych.

1. Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność”
2. Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP
3. Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce
4. Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP
5. Związek Zawodowy Drużyn Konduktorskich w RP

Warszawa, 19 grudnia 2006 r.

W organizacjach zakładowych

Z nowym rokiem wprowadzamy nową rubrykę. O bolączkach i wyzwaniach w skali całego związku oraz sprawach lokalnych będą w każdym numerze „Głosu Maszynisty” opowiadać przewodniczący poszczególnych organizacji ZZM. Zapraszamy do lektury!

Stanisław Kocoń, przewodniczący ZZM w Katowicach:



– Miniony rok był trudny dla działalności związkowej. Dlatego wszyscy chcielibyśmy, aby spełniły się życzenia spokoju i zadowolenia z pracy w 2007 roku. Pojawiają się jednak poważne znaki zapytania.

Nowelizacja ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa PKP, projekt zmian w Zakładowym Układzie Zbiorowym dla Pracowników PKP Cargo S.A., kwestia rozwiązań emerytalnych dla kolejarzy to najważniejsze priorytety w działalności naszego związku. Na to wszystko nakładają się ponadto codzienne problemy w zakładach pracy. Należą do nich m.in. częste zmiany w rozkładach jazdy, kłopoty w zawarciu wszystkich rozwiązań Kodeksu pracy oraz ZUZP w programie „Grafik”, co utrudnia ułożenie harmonogramu pracy w sposób prawidłowy. Nie ma również regulacji obejmujących kwestie zatrudniania

i wynagradzania maszynistów kończących kurs rewidenta taboru towarowego. Nie brakuje też problemów z wdrażaniem różnego rodzaju instrukcji obowiązujących drużyny trakcyjne, często niejednoznacznie interpretowanych. Te i wiele innych niedogodności nie nastraja, niestety, optymistycznie.

Mam tylko nadzieję, że każdy pracownik PKP Cargo S.A. będzie traktowany przez rządzących Polską oraz pracodawcę jak podmiot, a nie przedmiot. Życzę tego sobie, jak i wszystkim członkom ZZM.

Leszek Komendacki, przewodniczący ZZM w KM sp. z o.o.



– Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce w spółce Kolej Mazowieckie w Warszawie istnieje od 16 miesięcy. Wielu z nas mając za sobą wieloletni staż pracy w PKP Cargo z pewnymi obawami zatrudniało się u nowego pracodawcy. Powsta-

nie naszej organizacji poprzedzone było wieloma dyskusjami. Potrzeba zjednoczenia maszynistów w jedną grupę zawodową zaowocowała przyjęciem nas do Rady Krajowej ZZM i rozpoczęciem działalności w KM.

W Kolejach Mazowieckich spotkaliśmy się z przyjaznym przyjęciem, a współpraca z zarządem i pracownikami układa się pozytywnie. Dzięki wielkiej pomocy całej RK ZZM i przychylności kierownictwa spółki udało nam się podpisać korzystny Pakt Gwarancji Pracowniczych i Regulamin Zakładowy, natomiast prace nad Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy są zaawansowane w 80 procentach.

Głównym celem, jaki sobie wyznaczaliśmy i który realizujemy, jest dbanie o interesy członków naszej organizacji i ich prawa – zarówno związkowe, jak i pracownicze. Nie chcemy być populistyczni. To właśnie prawda i partnerska współpraca zjednuje nam zwolenników i sympatyków. Czas pokaże, że mamy rację – my, dbający o miejsca i godne warunki pracy dla maszynistów, a nie zgraja demagogów pilnujących swoich prywatnych interesów, a w trudnych sytuacjach chowających głowy w piasek.

NASZA ODZNAKA



Jak informowaliśmy, na grudniowym posiedzeniu Rady Krajowej w Wiśle przyjęto wzory odznaczenia związkowego oraz flagi ZZM. Flagi można zobaczyć na zdjęciach z protestu w sprawie emerytur w Warszawie, gdzie niejako przeszły chrzest bojowy. Obok prezentujemy odznakę.

Spotkania z prezydentami

Zapraszamy na spotkania z członkami prezydium ZZM na których omawiane kierunki działań naszej organizacji oraz ogólna sytuacja na kolei.

Najbliższe odbędą się:

- 30 stycznia w Bydgoszczy,
- 8 lutego w Łazach,
- 23 lutego w Czerwieńsku,
- 27 lutego w Lublinie.

Ponad prawem

Maszynista popełniający w swojej pracy równie rażące błędy zostałby ukarany bardzo dotkliwie. Autorzy kiepskich przepisów niechybnie mogą za to spać spokojnie...

Z dniem 1 października 2006 r. wprowadzono w życie nowe przepisy wewnętrzne – instrukcję Ir-8 (R-3) o postępowaniu w sprawach wypadków kolejowych autorstwa spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Nie trzeba nikogo przekonywać, że generalnie przepisy wewnętrzne służą uszczegółowieniu aktu prawnego, rzecz jasna bez zmiany jego treści. To instrukcję należy dostosować do zgodności z aktem prawnym, nie zaś odwrotnie. Wątpliwe, czy o tej oczywistej zasadzie pamiętano podczas opracowywania Ir-8 (R-3).

Pochylając się nad dokumentami z miejsca widać różne definicje. W instrukcji Ir-8 czytamy: „zabity – osoba, która utraciła życie w katastrofie kolejowej lub w jej wyniku doznała obrażeń ciała, powodujących śmierć w ciągu 30 dni licząc od dnia katastrofy”. Natomiast w ustawie o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadku przy pracy...: „za śmiertelny wypadek przy pracy uważa się wypadek w wyniku którego nastąpiła śmierć w okresie nieprzekraczającym 6 miesięcy od dnia wypadku”. Widać autorom z PLK zapisy ustawy umknęły uwadze.

W rozdziale instrukcji dotyczącym zasad postępowania po wypadku czytamy: „rozwiązanie drogi przebiegu może nastąpić po uprzednim opisanu stanu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i uzyskaniu

zgody przewodniczącego komisji”. Nijak to się ma do treści postanowień zawartych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 2005 r. nakładających na zespół powypadkowy obowiązek przeprowadzenia badań. Komu i czemu zatem ma służyć wprowadzenie tego przepisu? Uważam, że rezygnacja z przeprowadzenia badań może nastąpić tylko wtedy, gdy zagrożone jest życie ludzkie.

Trudno również przejść do porządku dziennego nad obowiązkiem uzgadniania wniosków końcowych „niezależnej komisji” przez „kierownika jednostki organizacyjnej, której przedstawicielem jest przewodniczący komisji”. Takie postanowienie powoduje, że niejednokrotnie przedstawiciel infrastruktury będzie sędzią w swojej własnej sprawie. Ponadto zostaje w ten sposób podważona zasada samodzielności, bezstronności i niezależności działania komisji powypadkowej, co jest sprzeczne z Dyrektywą Unii Europejskiej 2004/49/WE.

Zupełnie niezrozumiałe jest pominiecie przez autorów instrukcji Rozporządzenia Rady Ministrów dotyczącego ustalania okoliczności i przyczyn wypadków przy pracy w zakresie powoływania zespołu powypadkowego. Rozporządzenie w sposób jednoznaczny nakazuje udział w owym zespole przedstawiciela służby

bezpieczeństwa i higieny pracy oraz społecznego inspektora pracy. Obowiązek ten bywa jednak pomijany. Przykładem jest skład zespołu powypadkowego na okoliczność wypadku w Zaryniu z 16/17 listopada 2006 r., gdzie o wymogu nie pamiętano



Autor – przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych ZZM służy poradą pod numerem telefonu 0 667 640 005.

zarówno przy powołaniu komisji szczebla zakładowego, jak i specjalnej.

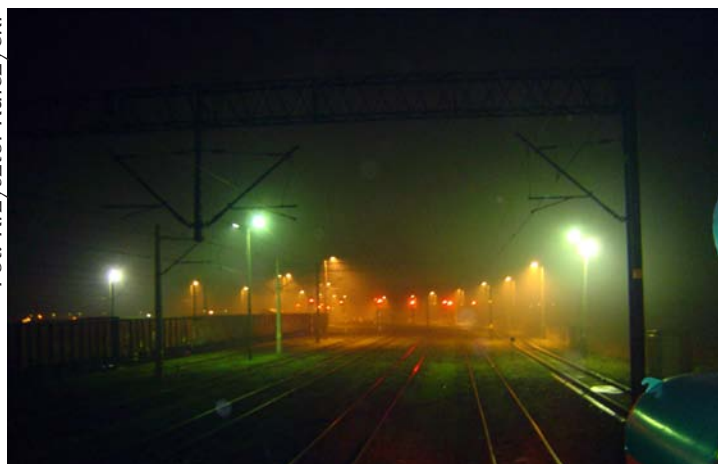
Niekój wzbudza również uprawnienie udzielone komisji powypadkowej. Pozwala na ocenę stanu psychicznego i fizycznego uczestników wypadku. Dotychczasowa praktyka dowodzi, że w zespole powypadkowym brak osoby z takimi uprawnieniami, mimo iż – według Rozporządzenia Rady Ministrów z 2004 roku – oceny stanu psychicznego i fizycznego może dokonać tylko lekarz je posiadający. Tuż po wypadku jego uczestnik może być w szoku, dlatego namawiam kolegów maszynistów do powstrzymania się od składania wyjaśnień pod presją lub pod wpływem emocji. Proponuje ponadto nałożenie na przewodniczącego komisji obowiązku zapewnienia opieki lekarskiej nad uczestnikami wypadku np. przez psychologa oraz stworzenia właściwych warunków socjalnych.

Z powyższych przykładów dobitnie wynika, że opracowana instrukcja o postępowaniu w sprawach wypadków i incydentów kolejowych Ir-8 (R-3) zawiera istotne niedociągnięcia powodujące konieczność jej nowelizacji. Trudno w tym momencie nie zastanawiać się, czy twórcy wadliwych przepisów poniosą odpowiedzialność służbową.

Eugeniusz Śliwiński
Przewodniczący Komisji
Obrony Praw Pracowniczych

P.S. Państwowa Inspekcja Pracy poparła powyższe spostrzeżenia i zapowiedziała interwencję. W tekście powołano się na:

1. Ustawę z dnia 30 października 2002 r. (Dz.U. 199, poz.1673)
2. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 28 lipca 1998 r. (Dz.U.115, poz. 744)
3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. (Dz.U.212, poz.2152)
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2005 r. (Dz.U.126, poz.1056)



Fot. Krzysztof Kulczycki



Pod semaforem

Wszyscy uczestnicy pikiety w sprawie specjalnych rozwiązań emerytalnych, która odbyła się pod siedzibą resortu pracy i polityki społecznej 19 grudnia 2006 r. Blisko 10-tysięczna, zjednoczona armia, jaka przetoczyła się przez Warszawę, stanowi wielką siłę. Polscy kolejarze znowu pokazali, że nie pozwolą sobą pomiatać i trzeba się z nimi poważnie liczyć.

Zarząd PKP Cargo S.A. za projekt zmian w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy spółki. Zmian odbierających w praktyce niemal wszystkie uprawnienia różnym grupom zawodowym. Szukanie drastycznych oszczędności w funduszu wynagrodzeń to woda na młyn dla pracowników rozważających zmianę pracodawcy, co fatalnie rokuje PKP Cargo.



BOCZNY TOR

Placebo

Niedawno przekonywano nas, że lekiem na problemy spółki PKP Przewozy Regionalne jest tzw. regionalizacja. Specyfik sprawdzony, nie powodujący żadnych powikłań, wręcz istne чудо – przekonywało konsylium. Wypisano receptę, powierzając obowiązki organizowania tego typu połączeń samorządom wojewódzkim. Terapia trwa nadal, ale pacjent zamiast zdrowieć chudnie w oczach, wprowadzając w załopotanie lekarzy.

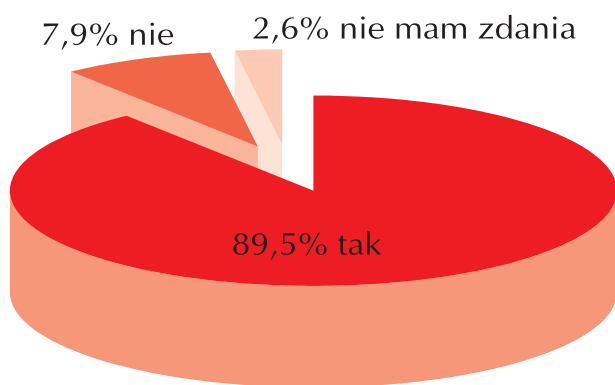
Do końca 2006 roku tylko dwa samorządy podpisały umowę ze spółką Przewozy Regionalne na organizowanie i dofinansowanie regionalnych przewozów kolejowych w 2007 roku: małopolski i świętokrzyski. W chwili oddawania numeru do druku dołączył do nich kujawsko-pomorski. Oznacza to, że zdecydowana większość pociągów uruchamianych obecnie przez PR nie ma zapewnionego finansowania. O zgrozo, taka sytuacja utrzymuje się miesiąc od wprowadzenia nowego rozkładu jazdy.

Co będzie dalej, łatwo przewidzieć, bo już to przerabialiśmy. Najprawdopodobniej okaże się, że ten i ów samorząd nie jest w stanie pokryć całego deficytu PR, które zlikwidują połączenia. Miejsce odwołanych pociągów szybko zajmąbusy. Nie muszą chyba dodawać, co oznacza to dla kolejarzy.

Przełom w przewozach regionalnych nie nastąpił. Doktor okazał się znachorem, cudowny specyfik – placebo, a pacjent wylądował na intensywnej terapii. Czas wołać księdza, bo jeśli się dobrze przyjrzeć nowy lek jest w istocie starym. Tylko nazywa się jakoś inaczej – tym razem „usamorządowienie”.

SONDA

Czy Twoim zdaniem kolejarze powinni mieć osobne uregulowania emerytalne?



Źródło: www.zzm.org.pl



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

Spółka z o.o.

31-505 Kraków, ul. Bosacka 6

tel./fax (012) 421 08 20, 421 95 78, 430 36 57
tel. (012) 393 54 81

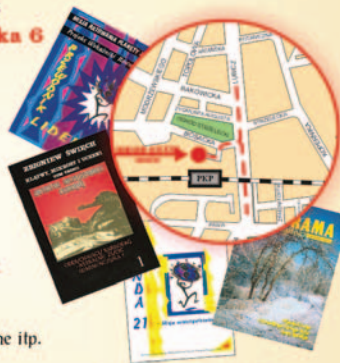
Oferuje Państwu szeroki zakres:

- składu i grafiki komputerowej
- druku offsetowego
- oprawy introligatorskiej

Drukujemy na maszynach arkusowych i zwizowych:

- wydawnictwa książkowe, czasopisma
- taryfy, katalogi, foldery reklamowe i kalendarze
- akcydensy: listy przewozowe, bilety, karty gwarancyjne itp.

Ponadto wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami



**SERDECZNIE
ZAPRASZAMY**

uprzejmypan@interia.pl

fraszki Jerzego Szulca

Dyplomacja
Obcałował polityk
polityka
Ale nie znaleźli
wspólnego języka.

Małżeńskie porachunki
Kochał ją bez reszty,
był dzielny w miłości
Ale z ilorazem
miał dużo trudności.

Diagnoza
Nie lekarz, nie rentgen,
tylko dyskoteka
Pokaże co wart jest
kręgosłup człowieka.

Dyplomacja
Obcałował polityk
polityka
Ale nie znaleźli
wspólnego języka.

Immunitet
Przejrzeli na wylot,
lecz nie było kogo
Tylko go w ten wylot
pocałować mogą.

HOO MOR

Przychodzi mała dziewczynka do sklepu
zoologicznego.

- Poplose tego pięknego klólicka z wystawy.
- Tego czarnego?
- Może być ten czarny.
- A może wolisz białego lub brązowego?
- Plose pana, mojego pytona wali jakiego on jest kololu...

Osiedle nowobogackich. Dzieci bawią się
w piaskownicy, wykopując dziurę telefona-
mi komórkowymi. Nagle jedno z nich trafia
na kamień i jego komórka łamie się. Dzie-
ci w śmiech.

- No i co się śmiejecie?! Jutro tatuś kupi mi
nowy, lepszy! – płacze nieszczęsny malec.
- Ale dzisiaj, jak ostatni wieśniak, będziesz
kopać łopatką!

Wiszą na drzewie trzy leniwce i kłócą się,
który jest bardziej leniwy.

Pierwszy mówi:

- Idę sobie ulicą, patrzę, a tu worek złota
na ulicy leży, ale nie chciało mi się go pod-
nieść.

Na to drugi:

- A ja spotkałem nagą Claudię Schiffer na
wydmach. Chciała żeby się z nią zabawić,
ale nie chciało mi się.

Trzeci:

- A wiecie chłopaki, ja ostatnio byłem w ki-
nie, na bardzo śmiesznej komedii, lecz przez
cały film płakałem.
- No co ty, na komedii i płakałeś?
- Bo siadłem sobie na jajkach i nie chciało
mi się wstać poprawić.

Żona do męża:

- Wiesz? Dzisiaj mi się poszczęściło! Idę
obok zsyu na śmieci, patrzę a tam para
pantofelków stoi. A jakie piękne! Przymie-
rzam – mój rozmiar!

Mąż:

- Taaa... Poszczęściło Ci się.

Po paru dniach żona znowu mówi:

- Słuchaj, idę do domu, a u nas na pod-
jeździe, na żywopłocie, futro z norek wisi.
Przymierzam – mój rozmiar!

Mąż kręci głową z podziwem:

- Szczęściara z Ciebie. A ja – popatrz – nie
wiem czemu, ale szczęścia nie mam. Wyob-
raź sobie, wkładam wczoraj rękę pod po-
duszkę, wyciągam bokserki, przymierzam
– ale cholera nie mój rozmiar!

Kącik filatelistyczny

Ozdobą każdego klasera miłośnika kolei są znaczki przedstawiające
parowozy. To najwidoczniej wynik nostalgii za tymi pojazdami.



Cztery znaczki z serii „Zabytko-
we Parowozy” o numerach 3847 –
3850 przedstawiające nasze paro-
wozy: osobowe Ok1-359 i Ol49-7
o nominalach 1,10 zł oraz towarowy
Tki3-87 i pociąg Pm36-2 o nomi-
nalach dwuzłotowych Poczta Polska
wprowadziła do obiegu 21.09.2002
r. Pierwsze dwa wydano w nakła-
dach po 5 mln sztuk, dwa następne po
2 mln 400 tys. szt. Znaczki wydruko-
wano techniką offsetową. Można je
było nabywać w dwóch rodzajach ar-
kuszy: tzw. sprzedażnych po 20 sztuk
oraz ozdobnych po 12 znaczków (3 se-
rie). Obok prezentujemy koperty Pierw-
szego Dnia Obiegu FDC z tymi walora-
mi. Autorem projektu znaczków, kopert
oraz okolicznościowego datownika sto-
sowanego 21.09.2002 r. w Urzędzie
Pocztowym w Wolsztynie był Jacek
Brodowski. (amur)



Grupa Compensa

Compensa należy do najszybciej rozwijających się grup ubezpieczeniowych w Polsce. W skład grupy wchodzi Towarzystwo Ubezpieczeń Compensa S.A. oraz Towarzystwo Ubezpieczeń na Życie Compensa S.A. Obie Spółki współdziałają ze sobą tak, aby oferować naszym Klientom pełny zakres ubezpieczeń.

Grupa Compensa oferuje kompleksową i w pełni profesjonalną obsługę w zakresie ubezpieczeń majątkowych i osobowych oraz ubezpieczeń na życie.

Towarzystwo Ubezpieczeń Compensa S.A. w swojej ofercie posiada ubezpieczenia komunikacyjne, majątkowe, osobowe i ubezpieczenie zdrowotne.

Towarzystwo Ubezpieczeń na Życie Compensa S.A. w swojej ofercie posiada indywidualne ubezpieczenia na życie oraz grupowe ubezpieczenia na życie.

Dzięki rosnącemu zaufaniu klientów z roku na rok przybywa osób i firm, które swoją przyszłość i bezpieczeństwo finansowe powierzają Grupie Compensa. O sile i stabilności towarzystw Grupy Compensa świadczy także wysokość ich kapitałów akcyjnych, które należą do najwyższych na polskim rynku ubezpieczeniowym.

Compensa należy do Vienna Insurance Group.

Austriacka precyzja

Vienna Insurance Group jest wiodącą austriacką grupą ubezpieczeniową w Europie Środkowo — Wschodniej. Jej silne zaplecze finansowe stanowi Wiener Städtische. Agencja Standard & Poor's oszacowała rating finansowy Wiener Städtische na poziomie „A+” ze stabilną pozycją. Poza Austrią grupa jest obecna na terenie: Białorusi, Bułgarii, Chorwacji, Republiki Czech, Niemiec, Węgier, Lichtensteinu, Polski, Rumunii, Serbii i Czarnogóry, Słowacji oraz Ukrainy. We Włoszech i na Słowenii działają oddziały Wiener Städtische. W Austrii do Grupy należą Donau Versicherung, Bank Austria Creditanstalt Versicherung i Union Versicherung.

Towarzystwo Ubezpieczeń Compensa S.A.

Towarzystwo Ubezpieczeń na Życie Compensa S.A.

Al. Jerozolimskie 162, 02-342 Warszawa, Compensa Kontakt: 0 801 120 000
www.compensa.pl

Member of Vienna Insurance Group

COMPENSA
kunszt ubezpieczeń

Nasze sztandary

ZZM Gdynia-Cisowa

W tym miesiącu obchodzono dziesiątą rocznicę poświęcenia sztandaru organizacji, który wykonała Anna Trutkowska z pracowni haftu artystycznego w Tczewie.



Powstał on z inicjatywy **Kazimierza Ellwarta** – ówczesnego przewodniczącego Rady Okręgu ZZM w Gdańsku i **Tadeusza Winiarskiego** – przewodniczącego Rady Zakładowej ZZM Lokomotywni Gdynia Cisowa.

Sztandar uroczystie poświęcił metropolita gdański arcybiskup **Tadeusz Gocłowski**. Stało się to 7 stycznia 1997 r. w hali Lokomotywni Gdynia Cisowa. Chorążym pocztu był ówczesny maszynista instruktor, a dziś emeryt **Tadeusz Chojnowski**. Towarzyszyli mu ówczesny zastępca przewodniczącego RZ ZZM, obecnie również emeryt **Henryk Kędziora** i maszynista instruktor **Andrzej Urbaniak**. (L)



*Już w styczniu
nowy letni
katalog*

„Zadzwoń po bezpłatny egzemplarz pod numer:

Warszawa, tel.: (22) 47 44 669
Kraków, tel.: (12) 39 33 575

Gdańsk
81-354 Gdynia, Pl. Konstytucji 1
tel.: (58) 721 12 44
tel./fax: (58) 721 17 44
e-mail: bsgdansk@naturatour.pl

Wrocław
50-032 Wrocław, ul. Piłsudskiego 37
tel.: (71) 717 15 70, 717 52 31
tel./fax: (71) 717 56 72
e-mail: bswroclaw@naturatour.pl

Lublin
20-016 Lublin, ul. Narutowicza 57
tel.: (81) 534 07 57
tel./fax: (81) 534 07 56
e-mail: bslublin@naturatour.pl

Szczecin
70-222 Szczecin, ul. Partyzantów 2
tel.: (91) 488 45 36
tel./fax: (91) 471 54 93, 471 58 81
e-mail: bsszczecin@naturatour.pl

Poznań
61-875 Poznań, Al. Niepodległości 8 a
tel.: (61) 633 51 52, 633 51 56, 633 36 74
tel./fax: (61) 633 51 03
e-mail: bspoznan@naturatour.pl

Katowice
40-013 Katowice, ul. Mielęckiego 7
tel.: (32) 257 57 83, 257 56 22
fax: (32) 257 57 28
e-mail: bskatowice@naturatour.pl

Kraków
31-128 Kraków, ul. Karmelicka 60
tel.: (12) 393 35 75
tel./fax: (12) 393 57 28
e-mail: bskrakow@naturatour.pl

Warszawa
00-801 Warszawa, ul. Chmielna 106
tel.: (22) 654 26 36, 474 10 70, 474 46 69
tel./fax: (22) 474 18 81
e-mail: bswarszawa@naturatour.pl

lub zamów przez internet: www.naturatour.pl