

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 3/31

MARZEC 2007



Narodziny Konfederacji
– str. 6–9

Szansa na atrakcyjne ubezpieczenie

Rada Krajowa ZZM pracuje nad zawarciem ubezpieczenia dla członków ZZM na wypadek utraty możliwości wykonywania zawodu maszynisty z przyczyn zdrowotnych.

To elitarnie ubezpieczenie dla członków ZZM ma sens tylko wówczas, jeśli wejdziemy w nie całym związkami. A jeśli tak, byłoby to możliwe tylko poprzez pokrycie składki ubezpieczeniowej ze składki członkowskiej. Aby to zrobić Krajowy Zjazd Delegatów ZZM musiałby w kwietniu podnieść wysokość składki członkowskiej o 1 procent, co dałoby właśnie śred-

nią kwotę odpowiadającą składce ubezpieczenia. W naszym przekonaniu ubezpieczenie byłoby dla członków ZZM bardzo korzystne. Za składkę wynoszącą 11,5 zł (odpowiadającą 1 procentowi średniej składki członkowskiej) możliwe jest uzyskanie odszkodowania z tytułu utraty możliwości wykonywania zawodu maszynisty z przyczyn zdrowotnych w wysokości

15 tys. zł. Członkom ZZM nie wykonującym obecnie pracy na stanowisku maszynisty będzie się należało odszkodowanie w tej samej kwocie w przypadku utraty możliwości wykonywania pracy.

Ponieważ ostateczną decyzję związaną z nowym ubezpieczeniem chcemy podjąć w zgodzie z opiniami członków ZZM bardzo prosimy o przekazywanie ewentualnych uwag i sugestii do przewodniczących organizacji zakładowych.

Prezydent ZZM

Do członków ZZM !

W związku z decyzją o prowadzeniu dokumentacji związanej z historią ZZM począwszy od okresu międzywojennego do dzisiejszych czasów powołany został zespół ds. utworzenia i prowadzenia kroniki ZZM.

Apelujemy do wszystkich o pomoc w odtworzeniu historii Związku. Prosimy wszystkich kolegów posiadających dokumenty, zdjęcia itp. o ich udostępnienie celem skopiowania, zeskanowania. Gwarantujemy ich zwrot oraz umieszczenie nazwiska ofiarodawcy przy przekazanym dokumencie. Wszystkich zainteresowanych prosimy o kontakt telefoniczny z sekretariatem Biura Rady Krajowej (tel. kol. 22 474 26 15) bądź Kazimierzem Jamrozikiem (tel. kom. 667 642 622), ewentualnie nadsyłanie materiałów mailem lub pocztą (adresy poniżej w stopce redakcyjnej).

Dziękujemy z góry za pomoc. Niech nas łączy honor i więź zawodowa!

Leszek Miętek



Głos Maszynisty

WIĘCZNIEMOŚĆ HONORU I WIERZĄCZYSTWA

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

Współpraca: Kazimierz Jamrozik,
Roman Jordan, Adam Murawski

Layout: Elżbieta Górecka

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Okładka: I Walny Zjazd Delegatów KKZZ
Fot. R. Zarzecki

Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adaptacji, 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 poręcycieli
- 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 niedzielę 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

Poskramianie związków

Nasilają się protesty na kolei. Rząd wydaje się nie mieć dla niej serca, a niektórzy przedstawiciele pracodawców nawet nie próbują udawać, że widzą w związkowcach partnerów. Traktowane jak zło konieczne związki zawodowe zacieśniają tymczasem współpracę.

Zwalczanie związków zawodowych nie jest tylko domeną kolei. Praktycznie co kilka dni opinię publiczną elektryzują informacje o zwolnieniach pracowników będących aktywnymi, czytaj niewygodnymi dla kierownictwa, działaczami związkowymi lub usiłujących założyć organizację w zakładzie. Dotyczy to nie tylko wielkich sieci handlowych. Ostatnio głośno było m.in. o gorszących wydarzeniach w takich choćby firmach jak Solid Security, Selgros czy Fiat GM Powertrain Polska. Podczas gdy na Zachodzie związki zawodowe cieszą się uznaniem pracodawców i są szanowanym partnerem w dyskusji, w Polsce – zawdzięczającej niepodległość organizacji związkowej – w dobie kapitalizmu stały się dla pracodawców zbędnym balastem. Goniący za zyskiem domorośli menedżerowie za ciężką pracę oferują minimalne wynagrodzenie (wypada się cieszyć, że nie żyjemy w Chinach i nie pracujemy za miskę ryżu). Związkowiec walczący o prawa pracownicze „taniej siły roboczej” jawić im się musi jako rywal – groźna przeszkoda psująca biznes, a nie partner.

Oczywiście obszar negatywnych zjawisk w PKP ma inną skalę, bo kolejarskie związki zawodowe są mocno zakotwiczone i nadal silne. Daje się jednak zauważyć, że organizacje reprezentujące pracowników uwierają naszych pracodawców. Trzeba się bowiem z nimi liczyć, uzgadniać, konsultować etc. zamiast „robić wynik” i ciąć koszty jak należy. Do białej gorączki doprowadza pracodawców szczególnie związkowy postulat dzielenia się wypracowanymi zyskami z pracownikami. Podejmowane są liczne próby osłabiania strony związkowej, a grono pracodawców zasilają dawni czynni działacze. Dialog społecz-

ny zaczyna zaś być wyłącznie monologiem konfrontacyjnie nastawionych pracodawców. Wprawdzie są oni skłonni iść na kompromisy z partnerami społecznymi, ale tylko w tzw. sytuacji podbramkowej, gdy grunt pali się pod nogami, bo pracownicy wykazują ogromną determinację. Pokazał to dobitnie konflikt na tle płacowym w Polskich Liniach Kolejowych.

Przez kilka tygodni byliśmy tam świadkami batalii o podwyżkę. Wca- le jednak nie o jakąś spektakularną, bo



Pikieta kolejarzy pod resortem pracy (19.12.06). Fot. autor

raptem rządu 100 zł netto do zasadniczego uposażenia. Dla zarządu tej spółki „stowa” była kwotą tak astronomiczną, że zaproponował „na rękę” kilkakrotnie mniej. Zbulwersowania nie kryli nawet dziennikarzy opiniotwórczych tytułów, którym wizja strajku o takie pieniądze przypomniła „Ziemię obiecaną” Reymonta. Przy okazji wyszło na jaw, że średnia pensja pracowników PKP spada na łeb i szyję – na tle tzw. sektora przedsiębiorstw wynosi raptem 84 procent. Rosną są za to dysproporcje pomiędzy zarobkami personelu, a kadry zarządzającej. Nie będzie dużym ryzykiem postawienie tezy, że

poprawa wyników finansowych w Grupie PKP, czym chełpią się zarządy spółek, była możliwa m.in. dzięki obcinaniu pracownikom dodatków i realnym zmniejszaniu ich płac. Obecnie wśród kolejarzy znajdują się i osoby zarabiające jedynie nieco ponad 1000 zł.

Tak czy owak, zdecydowanie i determinacja protestujących w PLK przyniosła pożądany efekt. Wygląda na to, że pracownicy „peelki” wywalczyli swoje dopiero na torach. Skuteczność takich środków daje do myślenia wszędzie tam, gdzie problemów nie brakuje.

W PKP Cargo, zmuszonym stawiąć czoła rosnącej w siłę konkurencji, mamy do czynienia wręcz z istnym kryzysem – wewnątrz ścisłego kierownictwa, na styku zarząd – rada nadzorcza oraz dziwną polityką personalną. Wszyscy przedstawiciele załogi w radzie zwrócili się do organu właścicielskiego o interwencję. Na razie wykazują dobrą wolę i cierpliwie czekają, ale jak długo?

Co gorsza nie widać też żadnego postępu w sprawach fundamentalnych, wymagających regulacji na szczeblu rządowym. Strategii ciągle brak, a kwestia oddłużenia

budżetu państwa wobec kolei nadal budzi sprzeciw resortu finansów. 26 lutego pięć central: ZZM, NSZZ „Solidarność”, Federacja ZZP PKP, ZZ Dyżurnych Ruchu PKP oraz ZZ Drużyn Konduktorskich w RP wystosowało pismo do premiera Jarosława Kaczyńskiego w sprawie uregulowania zobowiązań PKP Przewozy Regionalne wobec spółek Grupy. Odzewu na razie nie słychać. Ponadto „wielka piątka” poprosiła premiera o osobistą interwencję w sprawie wcześniejszych emerytur dla kole-

dokończenie na str. 10

Samorządowa „wukadka”

Z Grzegorzem Dymckim, prezesem zarządu Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o. rozmawia Rafał Zarzecki

– Wygląda na to, że terminy zostaną dotrzymane i uda się wreszcie sfinalizować transakcję nabycia udziałów WKD przez samorządy, choć może w zmienionym składzie. Czy stołeczny ratusz nadal jest zainteresowany tym przedsięwzięciem?

– Z deklaracji jego przedstawicieli oraz szefów ZTM wynika, że tak. Obecnie Zarząd Miasta Stołecznego Warszawy wnikliwie analizuje sytuację. Zapewnił sobie również możliwość odkupienia udziałów od Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w ciągu trzech miesięcy.

– Wskutek zaniechań urzędników wszystko bardzo się opóźniło. Planowany jest zakup nowego taboru za 142 mln zł. Czy uda się wykorzystać gwarantowane pieniądze na inwestycje do 2010 roku?

– Niestety, zadania te mogą być zrealizowane z pewnym opóźnieniem. Dwa lata są raczej nie do nadrobienia, choćby z punktu widzenia wymiany taboru. Jak wiemy, proces zakupu nowych pojazdów jest określony procedurami i zwykle bywa długotrwały.

Obecnie eksploatowany tabor serii EN94 wybudowano w latach 70., a zaprojektowano jeszcze wcześniej. Oczywiście podlegał modernizacji, ale co tu ukrywać, jest stary, niefunkcjonalny. Zakup nowego taboru jest potrzebą chwili i cieszę się, że są na to środki.

– Samorząd przekaze spółce WKD także użytkowany przez nią ekt EN95 bydgoskiej PESY. Użytkowany to chyba zresztą za dużo powiedziane, bo głównie poddawany naprawom...

– Eksploatowany dotychczas na mocy umowy dzierżawy zawartej z urzędem marszałkowskim EN95 będzie wniesiony aportem i zasili majątek spółki WKD. Faktycznie, liczba występujących w tym pojeździe usterek była znacznie wyższa niż w starszych, eksploatowanych składach. Pamiętajmy jednak, że pojazd jest prototypem, takie też za-



– Zawsze znajduję czas dla partnerów społecznych, a z drugiej strony widzę pełne zrozumienie dla problemów spółki.

stosowano w nim rozwiązania, ale mimo wspomnianych wyżej problemów przejechał już ponad 150 tysięcy kilometrów.

– Spółka WKD zarządza liniami kolejowymi nr 47,48 i 512. Co stanie się z tą infrastrukturą?

– Obecnie WKD zarządza infrastrukturą na mocy umowy dzierżawy zawartej z PKP S.A. Umowa z Konsorcjum przewiduje, że zarówno grunty, jak i budowle trwale z nimi związane, po uregulowaniu stanu prawnego będą sukcesywnie przekazywane samorządowi woj. mazowieckiego. Stanie się on ich właścicielem w przyszłości, a WKD będzie je dzierżawić. Pozwoli to uniknąć

potencjalnych zakusów związanych np. z zamknięciem linii w przypadku ewentualnej prywatyzacji spółki. Wierzmy także, że dzięki takiemu rozwiązaniu właścicielowi łatwiej będzie znaleźć środki na modernizację i utrzymanie linii we właściwym stanie. Będziemy na pewno o to występować. Remont linii i nowy tabor pozwoliłyby skrócić czas jazdy z Warszawy do Grodziska o 5–6 minut. Brzmi to może niezbyt imponująco, ale przy tym zagęszczeniu przystanków nie można jeździć szybciej. Pamiętajmy jednak, że obecnie na trasie Warszawa–Komorów, odcinku porównywalnym z długością linii warszawskiego metra, średnia prędkość handlowa jest podobna jak w podziemnej kolejce.

– Jak układała się dotychczas współpraca „wukadki” z samorządami lokalnymi?

– Bardzo dobrze. Sugestie dotyczące kursowania pociągów i wspólnych rozwiązań były i są realizowane. Przykładowo z gminami Brwinów, Michałowice i Grodzisk Mazowiecki razem remontujemy przystanki, a samorządy partycypują w ogólnych kosztach. Dobrze też układa się współpraca nad podniesieniem bezpieczeństwa podróżnych. Przystanki w Pruszkowie i Milanówku są na bieżąco monitorowane przez straż miejską za pomocą kamer.

– A co Pan powie o współpracy z przedstawicielami pracowników?

– Związkowcy to w większości nasi długoletni pracownicy, znający problemy WKD od podszewki. Na pewno istnieją tematy dyskusyjne, jak kwestia płac, ale występują one wszędzie. Uważam, że wzajem-

ne relacje są ustawione właściwie. Zawsze znajduję czas dla partnerów społecznych, a z drugiej strony widzę pełne zrozumienie dla problemów spółki.

Chciałbym podkreślić, że nowe inwestycje, nowy technologicznie tabor zwiększają zapotrzebowanie na pracowników i zapewne przyczynią się do powstania nowych miejsc pracy. To również swoista gwarancja dla obecnie zatrudnionych w WKD, tym bardziej, że spółka notuje stały przyrost liczby pasażerów o ok. 4 procent rocznie. W 2006 roku spółka przewiozła 6,6 mln pasażerów. Nikt nawet sobie nie wyobraża, żeby linia i działalność przewozowa WKD były zagrożone.

– Dziękuję za rozmowę.

Jak sprzedawano WKD

W grudniu 2004 roku została parafowana umowa sprzedaży udziałów spółki WKD między PKP S.A. a przyszłym właścicielem – Konsorcjum Samorządowym. Udziałami miało się podzielić sześć gmin leżących wzdłuż linii WKD (34 procent udziałów), Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego oraz Miasto Stołeczne Warszawa (po 33 proc.). Ustalono niską cenę – 3 mln zł, ale nowy właściciel zobowiązał się zainwestować w spółkę do 2010 roku ok. 166 mln złotych. 30 września 2005 umowa została spisana notarialnie, a mazowiecki samorząd zagwarantował sobie w niej prawo ewentualnego odkupienia udziałów od przyszłych udziałowców, którzy ewentualnie zrezygnują. Dalej wszystko szło już jednak jak po grudzie. O ile UM WM otrzymał wymaganą przy tego typu transakcjach zgodę UOKiK jeszcze w 2005 roku, o tyle ratusz wystąpił o nią dopiero w połowie 2006 roku, by uzyskać ją w lipcu 2006 r. Pochłoniętym wyborom prezydenckim, a potem samorządowym stołecznym urzędnikom temat WKD zwyczajnie umknął uwadze. Ostatecznie 1 marca 2007 podpisano aneks do umowy, z tym że nowe władze Warszawy na razie zrezygnowały z nabycia „swoich” udziałów, co otworzyło drogę mazowieckiemu sejmikowi do zakupu także tej części.



**Oferujemy szeroki wachlarz usług
przewozowo - logistycznych**

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



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 8.00 do 16.00

www.pkp-cargo.pl

Narodziny Konfederacji

Zainaugurowała działalność Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych, którą do życia powołały ZMZ, ZZ Dyżurnych Ruchu PKP i ZZ Drużyn Konduktorskich w RP. Na I Walnym Zjeździe Delegatów przyjęto m.in. uchwałę programową, wytyczono kierunki działania oraz wybrano władze KKZZ.

Przewodniczącym został Leszek Miętek, a wiceprzewodniczącymi – Aleksander Motyka i Jacek Drożdziel. Kolejarska brać jednoczy się, by wspólnie stawić czoła licznym zagrożeniom.

Konfederacja stawia sobie za cel działanie w obronie polskiej kolei i miejsc pracy polskich kolejarzy oraz zapewnienie im godnych warunków pracy i płacy. Brak rządowej strategii,

nie uregulowana kwestia oddłużenia budżetu państwa wobec kolei, konfrontacyjne działania zarządów poszczególnych spółek Grupy PKP i coraz trudniejsza sytuacja na kolei wymaga podjęcia wspólnych, skuteczniejszych działań. Bez wątpienia nowy, silny podmiot to



znacznie większa szansa na realizację postulatów grup pracowniczych. – Zdamy sobie sprawę z tego, że KKZZ będzie bardzo wymagającym partnerem w dialogu społecznym – podkreślali także przybyli do Warszawy na zjazd przedstawiciele pracodawców. Dyplomatycznie gratulowali, ale przesadnie zadowoleni z tego powodu na pewno być nie mogli. Ścisłą współpracę nawiązały i instytucjonalizowały bowiem trzy organizacje zrzeszające ponad 20 tysięcy pracowników PKP związanych bezpośrednio z ruchem kolejowym. Konfederacja zapowiedziała intensyfikację poszczególnych działań, co szybko znalazło wyraz w podejmowanych uchwałach.

Delegaci poparli działania central związkowych w sprawie wcześniejszych emerytur dla kolejarzy, a także w kwestii strategii i oddłużenia kolei. Upoważnili Radę KKZZ do podjęcia wszelkich działań – do strajku włącznie – w celu ich wyegzekwowania. Wezwali również zarząd PKP S.A., jako organ właścicielski spółek Grupy PKP, do spowodowania wzrostu wynagrodzeń w kolejowych spółkach pozwalającego na osiągnięcie poziomu 110 procent średniej płacy w gospodarce narodowej. KKZZ w pełni poparł również postulaty podwyżek płac stawiane przez kolejarские związki zawodowe. Delegaci stanowczo sprzeciwili się prowokacyjnym i konfrontacyjnym działaniom zarządów spółek Grupy PKP oraz prezesa Związku Pracodawców Kolejowych, a także zażądali natychmiastowego rozwiązania sporu wokół podwyżek płac. Zapowiedzieli również podjęcie działań mających na celu przestrzeganie zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego przez przewoźników.

Ustalono także, że siedzibą Rady KKZZ będzie siedziba, z której wywodzi się przewodniczący Konfederacji. KKZZ będzie działała w oparciu o struktury regionalne. Utworzone 8 okręgów zacznie

dokończenie na str. 8

Podział na okręgi:

Centralny:

ZZM: Białystok, Grodzisk Mazowiecki, Łódź, SNZZMK w Karsznicach, ZZMK w Łodzi, Warszawa, NSZZM w Łukowie, KM Warszawa,

ZZDR PKP: Warszawa, Siedlce, Białystok, Łódź, Małaszewicze, KR ZZDR PKP przy CKP Warszawa,

ZZDK w RP: Czeremcha, Łódź Kaliska.

Wschodni:

ZZM: Lublin, Skarżysko-Kamienna, Kielce,

ZZDR PKP: Lublin, Skarżysko-Kamienna, Kielce, KR ZZDR PKP Kielce, KR ZZDR PKP przy LHS Zamość, KR ZZDR PKP przy CZ Kielce,

ZZDK w RP: Lublin, Chełm, Zamość, Kielce, Skarżysko-Kamienna, Sędziszów.

Południowy:

ZZM: Kraków, Nowy Sącz, Żurawica, PZZM Dębica,

ZZDR PKP: Kraków, Rzeszów, Nowy Sącz, KR ZZDR PKP przy CL Przemyśl, KR ZZDR PKP przy PR Rzeszów,

ZZDK w RP: Sucha Beskidzka, Rzeszów, Zagórz, Stalowa Wola, Przemyśl.

Śląski:

ZZM: Czechowice, Łazy, Częstochowa, ZZMK w Łazach, Katowice,

ZZDR PKP: Katowice, Gliwice, Częstochowa, Tarnowskie Góry,

ZZDK w RP: Czechowice-Dziedzice.

Północny:

ZZM: MZZMK w Bydgoszczy, Bydgoszcz, NZZM Toruń, Gdynia, SKM Trójmiasto, Olsztyn, MPZZM Malbork, WMZZMK w Iławie,

ZZDR PKP: Gdańsk, Toruń, Bydgoszcz, Olsztyn,

ZZDK w RP: Olsztyn, Toruń.

Dolnośląski:

ZZDR PKP: przy IZ Wrocław, KR ZZDR PKP przy CZ Wrocław, KR ZZDR PKP przy IZ Wałbrzych, Opole, KR ZZDR PKP przy CZ Legnica,

ZZDK w RP: Opole, Nysa, Kluczbork.

Zachodni:

ZZM: Czerwieńsk, Ostrów Wielkopolski, Poznań, MZZM w Zbąszynku,

ZZDR PKP: Poznań, Zielona Góra, Ostrów Wielkopolski,

ZZDK w RP: Żagań, Poznań, Leszno, Piła, Konin, Ostrów Wielkopolski.

Pomorski:

ZZM: w PR Kołobrzeg, Szczecin,

ZZDR PKP: Szczecin, Gorzów Wielkopolski, Koszalin,

ZZDK w RP: Szczecin.

Narodziny Konfederacji

dokończenie ze str. 7

funkcjonować nie później niż w ciągu 3 miesięcy. To właśnie od współpracy na tym szczeblu, od każdego z kolegów, będzie zależał jej sukces. Solidne fundamenty zostały już przygotowane. Warto przy tym podkreślić, że cały zjazd przebiegał bardzo sprawnie. Pozwala to z umiarkowanym optymizmem patrzeć w przyszłość.

Rafał Zarzecki

Fot. autor i M.Gadomski



Delegatami na historyczny I Walny Zjazd Delegatów KKZZ w dniach 28 lutego-1 marca byli: Czesław Białek, Stanisław Bugajski, Aleksander Chałas, Krzysztof Ciećka, Maciej Ciesielski, Anna Cieślak, Krzysztof Czarnecki, Helena Dolanowska, Jacek Drożdźiel (wybrany wiceprzewodniczącym KKZZ), Mieczysław Fyda, Marek Gadomski, Adam Golec, Leon Gójski, Ireneusz Góralski, Andrzej Janowski, Leszek Komendacki, Andrzej Kozina, Mieczysław Kubiszyn, Wojciech Lehmann, Leszek Miętek (przewodniczący KKZZ), Adam Misztal, Aleksander Motyka (wiceprzewodniczący), Jerzy Oleszak, Waldemar Pacek (skarbnik), Stefan Panek, Mieczysław Pawelec, Bożena Pindelska, Tadeusz Pleskot, Halina Rybińska, Bogusław Sady, Halina Szafrąńska (sekretarz), Kazimierz Szydłowski (przewodniczący Komisji Rewizyjnej), Janusz Waloszczyk oraz Stanisław Wolski.

Gośćmi byli m.in. Mirosław Chaberek – podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Andrzej Wach – prezes zarządu PKP S.A., Krzysztof Mamiński – przewodniczący Związku Pracodawców Kolejowych, Andrzej Osipów – prezes SKM w Trójmieście, Zenon Kozendra – członek zarządu PKP Cargo, Grzegorz Kuciński – członek zarządu Kolei Mazowieckich, dyrektor Grzegorz Woźny z Przewozów Regionalnych, Paweł Soroka – koordynator Polskiego Lobby Przemysłowego oraz przedstawiciele organizacji związkowych.

UCHWAŁA PROGRAMOWA

Walnego Zebrania Delegatów Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych na I kadencję

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom naszych członków powołaliśmy do życia Konfederację Kolejowych Związków Zawodowych.

Szanując suwerenność poszczególnych związków zawodowych wchodzących w jej skład, poprzez wspólne działania chcemy zwiększyć skuteczność walki o polską kolej i należną pozycję polskiego kolejarza, a także godne warunki pracy i płacy dla naszych członków.

KKZZ swoją działalność opiera na lojalności, honorze i wzajemnym wsparciu związków zawodowych, oraz działaniach we wszystkich obszarach naszej pracy.

Zachodzące zmiany w sferze europejskich i polskiej kolei, liberalizacja rynku kolejowego, powstanie wielu spółek z byłego PKP powoduje, że musimy w nowatorski i zdecydowanie różny od dotychczasowego sposób prowadzić wspólne działania związków zawodowych opierając funkcjonowanie KKZZ na elastycznych i ekspansywnych zasadach dających szansę zjednoczenia kolejarzy wokół obrony najbardziej żywotnych interesów naszych członków.

Szczególną uwagę KKZZ ukierunkuje na:

- I. Podjęcie działań na rzecz poprawy polityki państwa wobec polskich kolei i jej pracowników poprzez:
 - 1) wspieranie projektów władzy ustawodawczej i wykonawczej RP, które z jednej strony będą sprzyjały rozwojowi polskich kolei, i z drugiej strony, których celem będzie zagwarantowanie, że z korzyści, jakie niesie ze sobą wzrost gospodarczy w RP, skorzystać będą mogli również kolejarze,
 - 2) wspieranie rozwiązań systemowych prowadzących do zrównoważenia transportu kolejowego i drogowego oraz oddłużenia Państwa wobec Kolei,
 - 3) podejmowanie działań w celu uzyskania reprezentacji KKZZ w Parlamencie i Samorządach terytorialnych,
 - 4) podjęcie wszelkich działań dozwolonych prawem zmierzających do korzystnych rozwiązań emerytalnych dla kolejarzy,
- II. Podjęcie działań o charakterze systemowym mających na celu obronę miejsc pracy i poprawy warunków pracy poprzez:
 - 1) stosowanie i kontynuowanie dotychczasowych bezwzględnych metod i sposobów ochrony i obrony naszych grup zawodowych przed zwolnieniami z pracy,
 - 2) wspieranie zmian w prawie pracy odzwierciedlającym nowe formy i procesy restrukturyzacji zatrudnienia w oparciu o dialog społeczny,
 - 3) popieranie zmian w zakresie kosztów pracy oraz mechanizmów płacowych, które sprzyjałyby zwiększeniu zatrudnienia, a także rozszerzeniu zakresu inwestowania w kapitał ludzki,
 - 4) wspieranie i podejmowanie inicjatyw w rozwiązywaniu problemów społecznych dotyczących zatrudnienia, przeciwdziałania nierówności i wszelkim postaciom dyskryminacji,
 - 5) odpowiednią współpracę z Rządem RP, w tym szczególnie z ministrem właściwym ds. Transportu i jego urzędem, komisjami sejmowymi, urzędami centralnymi, samorządami, organizacjami pozarządowymi i innymi działającymi w obszarze transportu,
 - 6) nawiązanie współpracy z innymi ogólnokrajowymi organizacjami związkowymi,
 - 7) nawiązanie współpracy w celu wzajemnej wymiany doświadczeń z Kolejowymi Związkami Zawodowymi działającymi na terenie krajów Unii Europejskiej.
- III. Podejmowanie działań, których celem będzie umocnienie pozycji i roli Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych poprzez:
 - 1) pozyskiwanie nowych członków Związków Zawodowych tworzących Konfederację, które zależne jest i polegać powinno na:
 - a) skuteczniejszej obronie podstawowych praw pracowniczych,
 - b) wspieraniu tych działań przez struktury ponadzakładowe Związków Zawodowych,
 - c) poprawę systemu informacji o bieżącej działalności wszystkich struktur organizacyjnych Związków Zawodowych tworzących KKZZ,
 - d) opracowywanie i wydawanie w tym celu dodatków do Biuletynów Związkowych,
 - 2) zwiększenie ilości bezpośrednich kontaktów władz KKZZ z członkami związków ją tworzących.

Ostatni dzwonek

Wojciech Lehmann, przewodniczący ZZM w Czerwieńsku:



– Powodem do zadowolenia jest zakończone Walne Zebranie Delegatów wieńczące powstanie Kolejowej Konfederacji Związków

Zawodowych. Cieszę się, że kolejarze jednoczą się m.in. w obronie praw pracowniczych, walce o godziwe płace i wcześniejsze emerytury. Wierzę, że wspólne działania w ramach tej struktury okażą się skuteczniejsze. Zachowując swoją autonomię związkową zintensyfikujemy współpracę między poszczególnymi organizacjami. Porozumienie „na górze” to fundament. Wszyscy musimy bowiem pamiętać, że sukces tego przedsięwzięcia zależy od współpracy „w terenie”.

Powstanie KKZZ to również wyraźny sygnał dla partnerów społecznych, że oczekujemy poważnego

traktowania. Środowisko kolejarskie jest zbulwersowane brakiem postępów w rozmowach o wcześniejszych emeryturach oraz podwyżkach przyrównujących średnią płacę do poziomu w sektorze przedsiębiorstw. O kilkanaście procent gorsze pensje kolejarzy to zaszłości historyczne. Tytuł, że zamiast wyrównywania różnic obserwujemy odwrotną tendencję. Nikt nie chce powiedzieć dlaczego zarobki coraz mniejszej grupy kolejarzy są znacznie niższe, choć wymaga się od nich coraz cięższej pracy. Sprawy emerytalne i płacowe wydają się w tej chwili absolutnie priorytetowe i wymagają zdecydowanych działań. To ostatni dzwonek.

Nie zapominamy przy tym o naszych codziennych zadaniach w zakładach pracy i regionie. ZZM w Czerwieńsku został m.in. zaproszony do współpracy przez Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego. Pracujemy nad stworzeniem bardziej racjonalnego i dostosowanego do potrzeb lokalnych mieszkańców rozkładu jazdy. Rozmowy

dotyczą m.in. obsad autobusów szynowych, planów pracy, obiegu lokomotyw oraz szynobusów. Mocno się w to angażujemy. Jesteśmy zresztą w szczęśliwej sytuacji, bo w lubuskim nie wyczuwa się zagrożenia likwidacją pociągów.

Rada Krajowa ZZM powierzyła ZZM w Czerwieńsku organizację jubileuszowego, już 10., turnieju piłkarskiego o Puchar Prezesa PKP Cargo i Prezydenta ZZM. Przygotowania do tego wydarzenia idą pełną parą. Mamy doświadczenie, bo organizowaliśmy 6 lat temu turniej w Zbąszynku, po którym zostały dobre wspomnienia. Tegoroczna impreza odbędzie się w dniach 5–7 lipca na obiektach Miejskiego Ośrodka Rekreacji w Zielonej Górze. Udało nam się zachęcić do współpracy władze miasta oraz wiele firm i instytucji. To z jednej strony integracja członków związku, z drugiej zaś aktywny wypoczynek na świeżym powietrzu. Dla władz lokalnych to okazja do pokazania walorów województwa i miasta Zielona Góra. Zostało to docenione m.in. przez prezydenta Z. Góry Janusza Kubickiego.

Spotkania z prezydentami

Wszystkich członków związku serdecznie zapraszamy na kolejne spotkania z przedstawicielami prezydium Rady Krajowej ZZM. Przypominamy, że są one znakomitą okazją do dyskusji na temat kierunków działań naszej organizacji, a także uzyskania obiektywnych informacji o aktualnej sytuacji w PKP CARGO S.A oraz na całej kolei.

Najbliższe odbędą się:

- 27 marca w Warszawie (CM),
- 28 marca w Dębicy,
- 29 marca w Żurawicy.

Poskramianie związków

dokończenie ze str. 7

jarzy. Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej postępuje w sposób skandaliczny. Albo gra na czas (co może skończyć się fatalnie, bo obecne zasady obowiązują tylko do końca 2007 r.), albo zmagają się z brakiem fachowców, bo jak ognia unika merytorycznego dialogu. Na ostatnim spotkaniu z przedstawicielami resortu stronie związkowej nie przedstawiono żadnych konstruktywnych propozycji. Najwidoczniej w MPiPS zapomniano już o grudniowej wizycie 10-tysięcznej armii kolejarzy.

Czy konieczna będzie następna inwazja na Warszawę, pokaże czas. Jedno jest pewne – sytuacja na kolei jest zła, a kolejarze wściekli. W poszczególnych organizacjach związkowych dominuje silne przeświadczenie, że wspólne, silne uderzenie pięścią w stół w tej i innych sprawach może przynieść skutek i przyczynić się do realizacji celu. A ten ponoć usłyszą środki...

Rafał Zarzecki

Nasze pasje

Bestie i piękne



Po kilkugodzinnym obcowaniu z ogromnymi lokomotywami wielu z nas znajduje w domu wytchnienie przy zajęciach wymagających cierpliwości i delikatności. Nasz kolega, maszynista z gliwickiej Sekcji Eksploatacji Zakładu Taboru w Katowicach, Paweł Pluta zajmuje się hodowlą ptaków. Jest uznanym hodowcą, nagradzanym na wielu ogólnopolskich wystawach.

Parafraza baśni Jeanne-Marie Le-prince de Beaumont w tytule była pierwszym skojarzeniem, jakie nasu-nęło mi się z chwilą poznania Pawła i jego zainteresowań. Z jednej strony ciężkie, ogromne pojazdy i ciągnięte przez nie ładunki, z drugiej zaś hodowane ptaki – delikatne i piękne. Po trudnej, wyczerpującej pracy całkowity kontrast, niemal inny świat. Wymagająca cierpliwości i wytrwałości praca bez oglądania się na korzyści materialne, wyłącznie dla własnej przyjemności.

Paweł pracuje jako starszy maszynista elektrycznych pojazdów trakcyjnych w Zakładzie Taboru Katowice, sekcja Gliwice. Należy do Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce od chwili jego reaktywowania. Na propozycję, by opowiedział o swoim hobby zareagował początkowo sceptycznie. Po kilku rozmowach udało się go jednak przekonać.

Całe jego życie zawodowe związane jest z koleją, pałeczkę przejął po ojcu. – Wolny czas dzielę między rodzinę i moje hobby – opowiada. – Od 1988 r. hoduję kanarki. To kontynuacja mojej fascynacji ptakami jeszcze z młodości. Wtedy hodowałem gołębie, ale warunki życia w blokowisku zmusiły mnie do zmiany rasy ptaków – dodaje maszynista.

Zaczynał jako laik od niewielkiej hodowli w domu, co spotykało się z niezadowolaniem rodziny, szczególnie w okresie pierzenia. Gdy „rodzina” kanarków powiększyła się ho-

dowca zmuszony został do wynajęcia pomieszczenia. Z biegiem lat jego osiągnięcia były coraz większe. Kilkakrotnie zdobywał wicemistrzostwo Polski na wystawach ogólnopolskich, a także mistrzostwo regionu śląsko-dąbrowskiego, był mistrzem oddziału oraz Gliwic. Aktualnie Paweł jest mistrzem Polski w kategorii kanarków lipochromowych i kształtnych. Tytuł zdobył na 70. Ornitologicznych Mistrzostwach Polski w Czeladzi. – Praca w turnusie wiąże się z częstą nieobecnością w domu, więc zdany jestem na pomoc bliskich. W swojej hodowli stosuję rozmnażanie monogamiczne, czyli parami, gdyż z biologicznego punktu widzenia jest ono najwłaściwsze. Bardzo ważną rolę w hodowli kanarków odgrywa genetyka. Najtrudniejszym czasem jest okres rozmnażania, czyli lęgowy – wyjaśnia. – Po lęgach następuje okres pierzenia, a następnie przygotowanie ptaków do wystawy. Mimo, że hobby zajmuje mi wiele czasu i wymaga wyrzeczeń zdobycie dobrego miejsca na mistrzostwach rekompensuje cały trud. Moim marzeniem jest szczęśliwie dotrzeć na kolei do emerytury, a potem w spokoju słuchać śpiewu ptaków. Marzę też o udziale w mi-

strzostwach świata, ale koszty są zbyt duże – wyjął przedstawicielowi „GM”.

Swoją opowieść o hodowli ptaków mógłby snuć bez końca. Ale nie tylko one są jego pasją. Podróżując po Europie żywo interesuje się rozwiązaniami innych kolei. Można by rzec, że życie dzieli pomiędzy kolej i ptaki. – Nie zaniedbuje przy tym swojej pracy. Rzetelnie i sumiennie wywiązuje się z powierzonych obowiązków – mówi o nim z-ca naczelnika gliwickiej Sekcji. Posiada też ogromną wiedzę o obsługiwanych pojazdach. Jeszcze w Technikum Kolejowym był jednym z konstruktorów tzw. symulatora do nauki sterowania i obsługi lokomotywy serii ET22. Chociaż codzienne obowiązki i hobby pochłaniają Pawłowi dużo czasu zawsze udaje się go nieco wygospodarować na pracę społeczną w naszej organizacji. Tak trzymać!

rij



Paweł Pluta (z prawej) z okazałym pucharem. Fot. archiwum

Skutek czy przyczyna?

Poznaliśmy treść protokołu końcowego komisji specjalnej na okoliczność wypadku w Zaryniu z dnia 16/17 listopada 2006 r. Ustalono, że zasadniczą przyczyną wypadku było: „niezatrzymanie się pociągu towarowego nr 95585 przed semaforem odstępowym blokady liniowej (sbl) nr 2685 P wskazującym sygnał «stój»”.

Jako przyczynę pierwotną ustalono „brak właściwej reakcji maszynisty pociągu 95585 na sygnał semafora odstępowego sbl nr 2673 P wskazującego sygnał „S-5”. Komisja przeszła do porządku dziennego nad pytaniem kto i kiedy zamknął kurek rozerwanego pociągu 451381 przy wagonie nr 33. Jej zdaniem dokonała tego osoba niezwiązana z wypadkiem ani pracami komisji powypadkowej. Nie bardzo tylko wiadomo z czego wynika pewność komisji...

W opisie wydarzenia przyjęto, że w chwili mijania semafora sbl 2673 P przez pociąg 95585, jego obraz wskazywał „S-5”. Bardzo odważne stwierdzenie biorąc pod uwagę uszkodzenie ostatniego semafora sbl 2673 P oraz innych elementów instalacji związanych z prawidłowym funkcjonowaniem blokady liniowej. Uważam, że pełnej sprawności semafora sbl w momencie przejazdu pociągu można co najwyżej domniemywać. Musi bowiem zastanawiać dlaczego maszynista obsługujący do ostatniej chwili prawidłowo urządzenia czujności nie zareagował

na obraz semafora z sygnałem „S-5” i nie zmniejszył prędkości. Jaka była tego faktyczna przyczyna i co właściwie jest przyczyną, a co skutkiem?

Odpowiedź powinna być zawarta w treści protokołów ustaleń końcowych nie tylko w komisji specjalnej, ale i w protokole „ustalenia okoliczności i przyczyn wypadków przy pracy”. Wnioski końcowe tych dwóch dokumentów nie muszą być lustrzanym odbiciem, gdyż zakres działania tych zespołów określono w różnych aktach prawnych. Zgodnie z przepisami obowiązującymi w dniu wypadku, pracownik bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zakładowy społeczny inspektor pracy CM Bydgoszcz powinni odpowiedzieć na to pytanie, gdyż z urzędu muszą być uczestnikami zespołu. Obowiązek ten wynika z Rozporządzenia Rady Ministrów opublikowanego w Dzienniku Ustaw 115 poz. 744 z 1998. Trudno jednak w składzie powołanej na tę okoliczność komisji dostrzec realizację tego postanowienia. Tym bardziej jesteśmy ciekawi, kto podpisze ustale-

nia ww. protokołu po zapoznaniu się z treścią rubryki nr 10: „podpisy członków zespołu powypadkowego uczestniczących w ustalaniu okoliczności i przyczyn wypadku”. Jedno jest pewne, zatwierdzającym musi być pracodawca po-



Autor – przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych ZM służby porządkową pod numerem telefonu 0 667 640 005.

szkodowanego. Od grudnia 2006 r. w paragrafie 3 owego rozporządzenia wprowadzono istotną zmianę. Obecnie brzmi on: „okoliczności i przyczyny wypadków ustala powołany przez pracodawcę zespół powypadkowy, w którego skład wchodzi pracownik służby bezpieczeństwa i higieny pracy oraz społeczny inspektor pracy”. Istota zmiany polega na tym, że jest to już zespół samodzielny i niezależny, który nie wchodzi w skład komisji powypadkowej powoływanej zgodnie z instrukcją Ir-8 (R-3), jak było wcześniej.

Ten tok myślenia znajduje potwierdzenie w paragrafach 6 i 7, gdzie czytamy m.in.: „zespół powypadkowy jest zobowiązany wykorzystać materiały zebrane przez organ prowadzący śledztwo lub dochodzenie jeżeli materiały te zostaną udostępnione”. To trudne i odpowiedzialne zadanie, tym bardziej, że obowiązkiem tego zespołu jest dokonanie prawnej kwalifikacji wypadku, zgodnie z wymogami określonymi w Dz.U. 199 poz. 1673 z 2002 r. z p.zm.).

W Urzędzie Transportu Kolejowego dowiedzieliśmy się, że wkrótce ma zostać powołana Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych. Ciekawe, jak będzie wyglądać współpraca między dwoma zespołami badającymi okoliczności i przyczyny wypadków. Kto i w jaki sposób będzie powiadamiał członków zespołu powypadkowego powołanego przez pracodawcę. Znaków zapytania jest zresztą więcej. Miejmy nadzieję, że PKP Cargo dostrzega te problemy.

Eugeniusz Śliwiński
Komisja Obrony Praw Pracowniczych



Najszybsze pociągi świata

Eurostar

W czasach, gdy polscy maszyniści prowadzą najszybsze pociągi zelektryfikowanymi lokomotywami ET 22, mijając często składy towarowe z pocziwą „siódemką” na czole cykl o najszybszych pociągach świata jednych może przyprawić o podwyższone ciśnienie, a dla innych być prowokacją. Wierzę jednak, że dla sporej części kolegów będzie to interesujący materiał, tak jak wierzę w to, że przynajmniej część czytelników poprowadzi pociągi z prędkością wyższą niż dzisiejsze skromne 160 km/h.

Na dobry początek proponuję Eurostar – pierwszą szybką kolej łączącą bezpośrednio trzy europejskie stolice. W 1988 roku koleje brytyjskie British Rail, francuskie SNCF i belgijskie SNCB utworzyły konsorcjum IPG mające za zadanie zbudowanie linii kolejowych łączących Londyn z Paryżem i Brukselą poprzez budowany tunel pod Kanałem La Manche. Eurostar zainaugurował swoją działalność 14 listopada 1994 roku dwiema parami pociągów na dobę zarówno pomiędzy Londynem i Paryżem, jak i Londynem i Brukselą. Dziś jest to odpowiednio: 16 i 9 par pociągów dziennie. Linia jest rozbudowy-

wana tak, aby połączyć Kolonię i Amsterdam.

Na nowo zbudowanych liniach we Francji i Belgii pociąg osiąga szybkość 300 km/h, co umożliwi podróż między Londynem i Paryżem w 2 godz. i 35 minut, a Londynem i Brukselą – w 2 godz. i 15 min. W tym roku planowane jest oddanie do użytku nowej linii na terenie południowej Anglii, co spowoduje skrócenie czasu jazdy o dalsze 20 minut.

Konstrukcja pociągów Eurostar opracowana przez Alstom oparta została na rozwiązaniach francuskich TGV.



Charakterystyczne jest połączenie wagonów wspólnymi wózkami, co poprawia komfort jazdy i lepiej zabezpiecza przed wykołaceniem (tzw. efektem węża). Eurostar to najdłuższy szybki pociąg pasażerski w Europie. Jeden zestaw o długości 394 metrów i masie 815 ton składa się z dwóch lokomotyw znajdujących się na obu końcach pociągu i 18 wagonów. 16 silników trakcyjnych (po 4 na lokomotywach i po 2 na wózkach skrajnych wagonów) zasilanych jest napięciem z sieci 25 kV 50 Hz oraz 3 kV

i 750 V prądu stałego (z trzeciej szyny) co wiąże się z mocą odpowiednio 12.2 MW, 5.7 MW oraz 3.4 MW. Wymogi bezpieczeństwa w tunelu spowodowały, że pociągi Eurostar są węższe od TGV o około 10 cm, a poprzez umieszczenie dodatkowego wózka pomiędzy 9 i 10 wagonem możliwe jest podzielenie go w sytuacjach awaryjnych na dwie części. Jazda możliwa jest przy czynnych 2 z 6 wózków napędnych. Na stacjach przeprowadzana jest kontrola osobista wszystkich pasażerów, podobnie jak na lotniskach.

W komfortowej kabine maszynisty zainstalowano 5 automatycznych systemów czujności i system sygnalizacji kabinowej TVM 430. Prowadzący pociąg napotyka na 6 różnych konwencjonalnych systemów sygnalizacji i prowadzi pociąg jednoosobowo.

Maszyniści angielscy z którymi miałem okazję rozmawiać chwalą warunki pracy, przyznają jednak, że poprzeczka stawiana im jest wysoka.

Posiadacze zarówno biletów FIP, jak i Międzynarodowej Karty Zniżek, mogą korzystać z Eurostara wykupując rezerwację z Brukseli do Lille za 6.50 EUR, a do Londynu za 28 EUR (2 kl.) lub za 48 EUR (1 kl.), która to cena zawiera wyśmienity posiłek. Polecam.

Stanisław Donarski
Fot. Andrzej Harassek



Pod semaforem

ZZM, ZZ Dyżurnych Ruchu PKP i ZZ Drużyn Konduktorskich w RP za powołanie do życia Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych. Kolejarze nie tylko

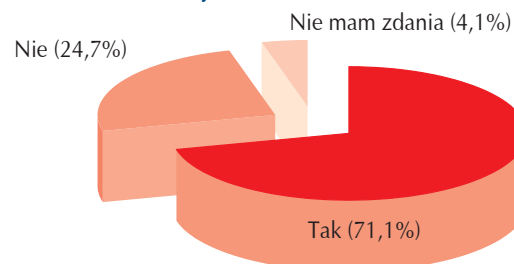
nie dają się dzielić – przed czym przestrzegał Jan Paweł II – ale nawet zwierają szyki. Integracja środowiska kolejarskiego cieszy wielu, choć na pewno nie wszystkich...

Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej za brak rozwiązań dotyczących wcześniejszych emerytur dla kolejarzy związanych z bezpieczeństwem ruchu. O ostatnim spotkaniu w resorcie ze stroną związkową można tylko powiedzieć, że się odbyło. Ślamazarne tempo prac w MPiPS może doprowadzić do niepokojów społecznych.



SONDA

Czy u prywatnych przewoźników kolejowych powinny powstawać struktury ZZM?



Źródło: www.zzm.org.pl

fraszki Jerzego Szulec'a

Bohater

Bał się swego cienia
A dziś słońce zmienia.

Oportuniści

Do ruchu oporu
wstąpiło dwóch zuchów
Piją do oporu
i leżą bez ruchu.

Za-kochani

W swą miłość prawdziwą
uwierzyli święcie
On kocha za-żarcie,
ona go za-wzięcie.

Oświecenie

Dziś nie tylko chłopci
i mieszczyki wiedzą
Co im piszczy w trawie...
i bruździ za miedzą.

Każdy orze
Po to świnia ryje,
choć tłusta i syta
By innym utrudnić
drogę do koryta.

HOO MOR

Pewnego dnia szef dużego biura zauważył nowego pracownika. Kazał mu przyjść do swego pokoju.

– Jak się nazywasz?
– Jurek – odparł nowy.

Szef się skrzywił:

– Słuchaj, nie dociekam, gdzie wcześniej pracowałeś i w jakiej atmosferze, ale ja nie zwracam się do nikogo w mojej firmie po imieniu. To rodzi poufałość i może zniszczyć mój autorytet. Zwracam się do pracowników tylko po nazwisku, np. Kowalski, Malinowski. Jeśli wszystko jasne, to jakie jest twoje nazwisko?

– Kochany – westchnął nowy. – Nazywam się Jerzy Kochany.

– Dobra, Jurek, omówmy następną sprawę.

– Czy mogę na pani polegać?
– Legnij pan.

Kierowca zatłoczonego autobusu ostro nim manewruje. Pasażerowie przewracają się, walą głowami w szyby itp.

Jeden z pasażerów:

– Panie, do diabła, świnie pan wieziesz, czy co?!
Na to kierowca:

– A co? Ktoś się w ryj uderzył?

– Koleżanka pije ?

– Nie.

– Dlaczego?

– Mam problemy z nogami.

– Uginają się?

– Nie, rozkładają...

Przychodzi zajacek do nowootwartego sklepu misia i mówi:

– Misiu, poproszę pół kilo soli.

– Wiesz zajaczkule, nie mam jeszcze wagi.

Nasypię ci na oko...

– Do d... sobie nasyp, debilu!!!

Dwóch 80-letnich starszuchów spotyka się w parku.

– Wiesz – mówi jeden – chyba moja żona umarła.

– Dlaczego tak myślisz? – drugi na to.

– No niby z seksem jak dawniej, ale w mieszkaniu bałagan.

Spotyka pajak pajaka.

– Cześć, co robisz?

– Gram w motylki.

– Skąd masz?

– A, ściągnąłem sobie z sieci...

Każdy Chińczyk powinien w życiu zrobić trzy rzeczy:

– buty

– dżinsy

– magnetofon.

Kącik filatelistyczny

Jubileuszowe, bo już 50., spotkanie Ogólnopolskiego Klubu Zainteresowań „Kolejnictwo” im. Ernesta Adama Malinowskiego odbędzie się 21 kwietnia w Warszawie. Prezentujemy z tej okazji okolicznościowy datownik.



Spotkania mają za cel popularyzację i promocję filatelistyki o tematyce szynowej – kolejowej i tramwajowej. Można podczas nich obejrzeć nowości filatelistyczne przygotowywane przez Poczta

Polską, uzupełnić swoje zbiory lub wymienić poszczególne walory np. na monety, karty telefoniczne lub inne ciekawe pamiątki związane z koleją i nie tylko. To prawdziwa gratka dla wszystkich osób zainteresowanych filatelistyką, w tym szczególnie kolejową.

Gospodarz spotkania **Piotr Topolski** zapewnia, że atrakcji nie zabraknie. Tego dnia w Urzędzie Pocztowym nr 79 w Warszawie będzie stosowany okolicznościowy datownik, który prezentujemy obok. Autorem projektu datownika, stylizowanego na klubowej odznace, jest prezes OKZ „Kolejnictwo” **Krzysztof Żurawski**. Podczas spotkania będzie można nabyć również dwie okolicznościowe, beznominałowe karty pocztowe. Wszystkich zainteresowanych zapraszamy do Zespołu Szkół im. inż. Stanisława Wysockiego czyli dawnej warszawskiej „kolejówki”, mieszczącej się przy ul. Szczyliwickiej 56. (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 Leszno



To jeden z najstarszych sztandarów w naszej organizacji. Powstał dzięki dobrowolnym składkom członków ZZM Lokomotywni Leszno. Wykonały go siostry zakonne z klasztoru w Poznaniu. Uroczyste poświęcenie sztandaru odbyło się 9 listopada 1991 roku. Poczet tworzyli wówczas **Andrzej Heliński** (chorąży) oraz **Jerzy Defitowski** i **Jan Wenclewski**.



(L)



Spędź
z nami Święta