



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 9/61

WRZESIEŃ 2009



Święto Maszynisty
– str. 6–13



Porozumienie ws. świadczeń

Związek Pracodawców Kolejowych i Ponadzakładowe Organizacje Związkowe podpisały 21 września porozumienie w sprawie zmiany zasad realizacji uprawnień do ulgowych świadczeń przejazdowych, ustalonych w Porozumieniu z dnia 2 grudnia 2002 r. Poniżej przedstawiamy jego treść.

Wypełniając postanowienia ust. 17 Porozumienia zawartego w dniu 2 grudnia 2002 r. w Warszawie pomiędzy Związkiem Pracodawców Kolejowych a Ponadzakładowymi Organizacjami Związkowymi, strony ustalają następujące zasady realizacji uprawnień do ulgowych świadczeń przejazdowych, wynikających z Rozdziału XII Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Pracodawców Zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych (PUZP):

§ 1

1. Osoby wymienione w § 66, w § 67 w ust. 1 w pkt 1–3 oraz w § 86 PUZP, uprawnione są do nabywania biletów odcinkowych imiennych miesięcznych, za które opłata określona jest w cenniku, stanowiącym załącznik Nr 1 do niniejszego Porozumienia.

2. Osoby wymienione w § 67 w ust. 1 w pkt 4 PUZP uprawnione są do nabywania biletów odcinkowych imiennych miesięcznych z ulgą 80%.

§ 2

Osoby wymienione w § 66 PUZP uprawnione są ponadto do nabywania:

1) „biletu sieciowego imiennego” rocznego, ważnego na wszystkie kategorie pociągów uruchamianych przez PKP Przewozy Regionalne spółka z o.o., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. oraz „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o., którego cena w 2010 roku wynosi 140 zł.

2) „biletu sieciowego imiennego” rocznego, ważnego na wszystkie kategorie pociągów uruchamianych przez PKP Intercity S.A., którego cena w 2010 roku wynosi 240 zł – w klasie dowolnej i 180 zł – w klasie drugiej.

3) „biletu sieciowego imiennego” rocznego, ważnego na wszystkie kategorie pociągów, o których mowa w pkt 1) i 2), którego cena w 2010 roku wynosi 380 zł – w klasie dowolnej i 320 zł – w klasie drugiej.

§ 3

Cena jednego uprawnienia do ulgowych świadczeń przejazdowych, wykupywanego przez Pracodawców na 2010 rok wynosi:

1) dla osób wymienionych w § 66 PUZP oraz członków ich rodzin, o których mowa w § 67 w ust. 1 w pkt 4 PUZP:

- a) w klasie dowolnej – 666 zł,
- b) w klasie drugiej – 545 zł,

2) dla osób wymienionych w § 67 w ust. 1 w pkt 1–3 i w § 86 PUZP oraz członków ich rodzin, o których mowa w § 67 w ust. 1 w pkt 4 PUZP:

- a) w klasie dowolnej – 339 zł,
- b) w klasie drugiej – 242 zł.

§ 4

1. Osoby wymienione w § 67 w ust. 1 w pkt 1–3 oraz w § 86 PUZP uiszczają opłatę na pokrycie kosztów związanych z wydaniem „znaczka” poświadczającego uprawnienia do ulgowych świadczeń przejazdowych w danym roku kalendarzowym, ponoszonych przez pracodawców, którzy wykupują te uprawnienia.

2. Opłata, o której mowa w ust. 1, wynosi w 2010 roku 12,50 zł.

§ 5

Ceny, o których mowa w § 2 w pkt 1), 2), 3), i w § 3 oraz opłata, o której mowa w § 4, mogą być skorygowane w latach następnych o wskaźnik wynikający z rzeczywście dokonanych zmian cen biletów jednorazowych, lub średnioroczny wskaźnik inflacji, ogłaszany przez Prezesa GUS.

§ 6

1. Strony zgodnie oświadczają, iż w III kwartale 2009 r. przystąpią do negocjacji w sprawie zmiany postanowień Rozdziału XII PUZP, poprzez zawarcie Protokołu dodatkowego do PUZP.

2. Zasady realizacji uprawnień do ulgowych świadczeń przejazdowych, ustalone w niniejszym Porozumieniu, obowiązują do czasu zrealizowania postanowień, o których mowa w ust.1, jednak nie dłużej niż do roku 2012.

Załącznik Nr 1 do Porozumienia z dnia 21 września 2009 r. Cennik biletów odcinkowych imiennych miesięcznych

1. Ceny biletów odcinkowych imiennych miesięcznych, na odległość do 200 km w pociągach osobowych

Przewoźnik	Klasa 1	Klasa 2
Przewozy Regionalne	15,00 zł	10,00 zł
Koleje Mazowieckie	14,00 zł	10,00 zł
WKD	–	10,00 zł

2. Ceny biletów odcinkowych imiennych miesięcznych, na odległość do 200 km w pociągach pospiesznych

Przewoźnik	Rodzaj pociągu	Klasa 1	Klasa 2	Informacje dodatkowe
Intercity	pociągi objęte rezerwacją miejsc, zwane „M” (dawne TLK)	25,50 zł	17,00 zł	uprawnienia do zajęcia wolnego (nie zarezerwowanego) miejsca do siedzenia, bez obowiązku posiadania miejscówki
	pociągi nie objęte rezerwacją miejsc, zwane „D”	30,00 zł	25,00 zł	bilet miesięczny na pociągi „D” uprawnienia do przejazdów pociągami „M” w klasie i w relacji wskazanej na bilecie

Rewidenci w Konfederacji



Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych rośnie w siłę. Związek Zawodowy Rewidentów Taboru jest kolejną organizacją, która zasiła szeregi KKZZ.

Decyzja zapadła podczas posiedzenia Rady KKZZ, które odbyło się 8 września w Warszawie. Wziął w nim udział przewodniczący Związku Zawodowego Rewidentów Taboru Włodzimierz Rudy (fot. z prawej, pierwszy z lewej), którego wniosek został rozpatrzony pozytywnie i którego po chwili Konfederacji serdecznie powitali „na pokładzie”. ZZRT liczy ok. 2 tysięcy członków i ma siedzibę w Katowicach.



Co godne podkreślenia, założona 2,5 roku temu przez trzy związki zawodowe Konfederacja liczebnie rozrosła

się przez ten okres dwukrotnie. Obecnie tworzy ją bowiem już sześć kolejarskich związków zawodowych zrzeszających pracowników związanych z eksploatacją i ruchem pociągów. Do ZZ Maszynistów Kolejowych w Polsce, ZZ Dyżurnych Ruchu PKP oraz ZZ Drużyn Konduktorskich w RP dołączali kolejno Związek Dyspozytorów PKP, ZZ Kolejarzy w Przemysłu oraz właśnie ZZ Rewidentów Taboru. Od lipca 2008 roku KKZZ jest w strukturach ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych, a przewodni-

czący Konfederacji – Leszek Miętek – od listopada ub.r. – członkiem Prezydium OPZZ.

Przed wzmocnioną KKZZ poważne zadania. Szczegółowo analizowano zatem sytuację w spółkach Grupy PKP i samorządowych oraz wypracowano strategię działania na najbliższy okres. Przyjęto również wspólne stanowisko w sprawie toczących się negocjacji na temat ulg przejazdowych na przyszły rok. Omówiono również kwestie szkoleń członków związku w ramach OPZZ.

Przedstawiciele Konfederacji przyłączą się także do akcji protestacyjnej przeciwko zwolnieniu z pracy Elwiry Niemiec – przewodniczącej Związku Zawodowego Pracowników Pokładowych Polskich Linii Lotniczych. Pikieta pod siedzibą Ministerstwa Skarbu z udziałem delegacji KKZZ odbędzie się 28 września o godzinie 12. (R)



Intercity się zwija

Potwierdziły się obawy kolejarzy oraz pasażerów. W ramach trzeciej korekty rozkładu jazdy spółka zlikwidowała od 1 września blisko 10 procent swoich połączeń.

Na całej trasie odwołano m.in. takie składy jak Ex Klimczok, Ex Heweliusz, TLK Augustyn Kordecki oraz pospieszne: Wiking, Bystrzyca, Proсна, Szyndzielnia i Cisy. Kursowanie kilku innych pociągów ograniczono do wybranych dni, a ponad dwudziestu – skrócono trasy. W niektórych relacjach wprowadzono komunikację... autobusową. Drastyczne cięcia spółka

PKP Intercity tłumaczy niską frekwencją oraz brakiem możliwości dalszego dofinansowania przewozów międzywojewódzkich. Limit Ministerstwa Infrastruktury na ten rok został już rzekomo wyczerpany, a próby zdobycia na ten cel dodatkowych pieniędzy zakończyły się ponoć fiaskiem.

Warto jednak pamiętać, że część zlikwidowanych połączeń spółka

PKP Intercity przejęła nie dalej jak kilka miesięcy wcześniej od Przewozów Regionalnych, tuż przed ich usamodzielnieniem. W ramach wyodrębnionych Oddziałów Przewozów Międzywojewódzkich, czyli razem z majątkiem i pracownikami. Wedle pomysłodawców tej koncepcji miało to doprowadzić do uporządkowania rynku kolejowych przewozów pasażerskich i zapewnienia im finansowania. Efektem jest jednak brak pieniędzy, cięcia oraz kompletny chaos. Uruchomienie kilku pociągów w miejsce tych, które wycięła PKP IC zapowiedziała bowiem spółka... Przewozy Regionalne. ■



Prezydent Leszek Miętek reprezentował Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce na konferencji Eurotrans 2009, zorganizowanej na Uniwersytecie Szczecińskim 17-18 września.



Podczas licznych paneli dyskutowano na temat innowacyjności w transporcie, w tym także kolejowym. Udział w imprezie wzięli m.in. europoseł Bogusław Liberadzki, przedstawiciele środowisk akademickich oraz najważniejszych kolejowych spółek.

Ofensywa Deutsche Bahn

Koncern DB Schenker przejął Przedsiębiorstwo Transportu Kolejowego Holding S.A. Operatorzy należący do niemieckiej firmy posiadają już ponad 9 procent rynku kolejowych przewozów towarowych. Więcej mają tylko PKP Cargo i CTL Logistics.

Ziobro przywrócony do pracy

Jak poinformował Warsztat.info wyrokiem Sądu Pracy w Gliwicach z 17 września br. został przywrócony do pracy Waldemar Ziobro, przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Warsztatowych. Głośno domagali się tego kolejarzy związkowcy, m.in. prezydent ZZM Leszek Miętek.

W uzasadnieniu wyroku sąd uznał, że wszystkie zarzuty pracodawcy zawarte w wypowiedzeniu były nieuzasadnione.



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

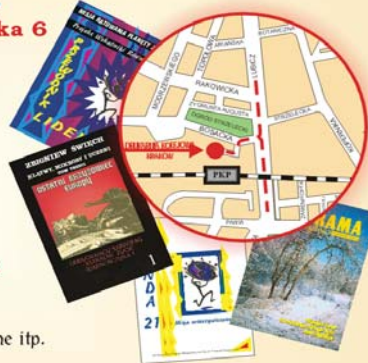
Oferuje Państwu swoje usługi w zakresie:

- składu i grafiki komputerowej
- druku offsetowego
- oprawy intrologatorskiej

Drukujemy na maszynach arkuszowych i zwojowych:

- 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**

Personalia

Grzegorz Kędziora został powołany na stanowisko członka zarządu – dyrektora ds. finansowych i ekonomicznych spółki PKP PLK.

Nominację na dyrektora Śląskiego Zakładu PKP Przewozy Regionalne otrzymał Przemysław Gardoń. Jego zastępcą została Barbara Bielawska

(R.)

Z prac Rady Krajowej

W trakcie posiedzenia 9 września Rada Krajowa wybrała m.in. członków zespołu doradczego prezydium.

Prezydium RK ZZM w nowej kadencji pomagać będą Marek Kraska, Wojciech Wygrała, Piotr Nojszewski, Leszek Komendacki, Andrzej Heliński, Czesław Białek, Marek Kośny, Jan Starszuk, Stanisław Kocoń i Krzysztof Paczkowski.

Rada zdecydowała także o dalszej współpracy z towarzystwem ubezpieczeniowym AXA i firmą Polkomtel. Szefowie sektorów: towarowego, pasażerskiego i samorządowego



złożyli sprawozdania z dotychczasowych prac oraz poinformowali o sytuacji w poszczególnych spółkach. Omawiano przebieg negocjacji w sprawie świadczeń przejazdowych i przyjęto stanowisko w tej sprawie.

Krajowa Komisja Rewizyjna nie wniosła zastrzeżeń co do zgodności i celowości gospodarowania związkowymi środkami. Przewodniczący KKR Kazimierz Jamrozik poinformował, że w wyniku wyborów wyłoniony został wiceprzewodniczący Komisji. Został nim Wieńczysław Kossakowski. Funkcję sekretarza KKR pełnić będzie Adam Murawski. ■

naturalnie z nami

przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo

PKP cargo
GRUPA PKP

Wystąpienie prezydenta ZZM z okazji Dnia Maszynisty

Witam serdecznie wszystkich uczestników Centralnych Obchodów Dnia Maszynisty Kolejowego!

Witam na naszym corocznym, maszynistowskim święcie, które jest w tym roku wyjątkowe ze względu na przypadające rocznice 90-lecia założenia Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce oraz 20-lecie jego reaktywacji. Związek z wielkimi tradycjami, którego dzieje są nierozdzielnie związane z historią polskich kolei.

Spotykamy się w miejscu dla maszynistów szczególnym. Jest to hala byłej lokomotywowni Szczecin Główny. Jest to też przykład jak można wykorzystywać obiekty kolejowe, które w eksploatacji dzisiejszej kolei nie są potrzebne.

Obchody rocznicowe są wyjątkową okazją do refleksji nad jego historią oraz tym co dzieje się w Związku dziś i tym co nas czeka w przyszłości. Nikogo na tej sali nie trzeba chyba przekonywać, że polscy kolejarze, a wśród nich maszyniści, to wielcy patrioci. Ten patriotyzm i szacunek dla tradycji przekazywany jest z pokolenia na pokolenie. Mimo wichrów historii nadal stoimy na straży fundamentalnych wartości, o które walczyli nasi pradziadowie. To oni w 1919 roku, wkrótce po odzyskaniu przez Polskę niepodległości, założyli organizację, która od początku akcentowała przywiązanie do ojczyzny i dziedzictwa narodowego, a zarazem miała na celu obronę praw grupy zawodowej maszynistów.

Dzieje Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce to nieustanna walka z piętrzącymi się trudnościami i przeciwnościami losu. Ale co najważniejsze, walka z której związek wyszedł zwycięsko, czego dowodem jest fakt, że wspólnie możemy świętować jego jubileusze.

Początki nie były łatwe, bo przypadły na trudne czasy XX-lecia międzywojennego. Mimo to ZZM sku-

tecznie walczył wówczas o poprawę bytu swoich członków, emerytów i rencistów oraz pomagał wdowom i sierotom. Wydawał własne fachowe publikacje oraz rozpoczął tworzenie bazy kulturalno-wypoczynkowej dla członków związku, czyli tzw. domy związkowe. Na przeszkodzie w dalszym rozwoju działalności stanęła jednak II wojna światowa. A także nowa, powojenna rzeczywistość Polski Ludowej, w której nie znalazło się miejsce dla wolnych związków zawodowych. W 1947 roku ZZM został rozwiązany przez komunistyczne władze, a przez następne dziesięciolecie polscy kolejarze mieli tylko jeden związek, którym sterowała PZPRowska „przybudówka” – Centralna Rada Związków Zawodowych. W latach 80. ub. wieku część maszynistów szansa na obalenie komunistycznych władz upatrywała w „Solidarności”. Gdy po obradach Okrągłego Stołu nadarzyła się jednak okazja do reaktywowania ZZM polscy maszyniści skrzętnie ją wykorzystali.

Nierozdzielność historii maszynistowskiego związku zawodowego z pogmatwanymi losami polskich kolei sprawia, że musieliśmy i nadal musimy skupiać swoją uwagę nie tylko na obronie interesów grupy zawodowej maszynistów, ale także na obronie – kiedyś niepodległości ojczyzny, a teraz – na obronie istnienia i rozwoju polskich kolei. Znaczenie polskich kolei i jej wpływu na suwerenność Polski doceniał szczególnie marszałek Józef Piłsudski, któremu polscy kolejarze czynnie pomagali w latach 20. ub. wieku. Kolej stanowiła wówczas ważny nerw odradzającego się państwa i stymulowała rozwój polskiego przemysłu. Jej rozkwit został zatrzymany przez wybuch drugiej wojny światowej. Lata powojenne to powolna odbudowa, ale począwszy od lat 90. następuje niestety odwrotny trend – konsekwentna degradacja tego, co wtedy

udało się zbudować. Obecne czasy, w których króluje pogląd, że najgorszy handel jest lepszy niż najlepsza praca, dopełniają dzieła zniszczenia. To, że Polska jest obecnie największym likwidatorem linii kolejowych w Europie nie przysparza nam chluby.

Stosunek władz państwowych do polskich kolei w różnych okresach historii przekłada się na rangę i standard życia maszynisty. Trudno dziś nawet porównywać status maszynisty przedwojennego z maszynistą dzisiejszym. Kto dzisiaj pamięta obowiązującą po zmianach w 1934 roku pragmatykę kolejową ustanawiającą na odpowiednim poziomie status kolejarza, w tym maszynisty albo chociażby pragmatykę obowiązującą na powojennych kolejach polskich. Nie wspominając o bezpłatnej kolejowej służbie zdrowia i lekarstwach, czy chociażby kolejarzskim mundurze, którego posiadanie dziś przez pracownika jest tylko iluzoryczne.

Przedwojenny związek zawodowy maszynistów funkcjonując niezależnie od ówczesnego pracodawcy potrafił m.in. w 19-letnim okresie zbudować własne domy związkowe, pomagać sierotom i wdowom oraz rozwijać własne biblioteki z fachową literaturą. Jak to się ma w stosunku do działającego – jak to się coraz głośniej mówi na koszt pracodawcy – dzisiejszego związku? Związku, czy raczej związków, które są traktowane przez pracodawców w kategoriach bardziej pasożytniczych niż partnerskich. To, że związek w swojej powojennej działalności nie dorobił się własnej siedziby pokazuje, że jego funkcjonowanie w obecnie obowiązujących uregulowaniach prawnych nie jest efektywne. ZZM nie był też niestety podmiotem podziału majątku związkowego po transformacji i na nowo sami musimy budować podstawy materialne swojego funkcjonowania.

ciąg dalszy na str. 8



AXA dla ZZM

Od 1 kwietnia 2009 r. ruszył program ubezpieczenia grupowego przygotowany przez AXA Życie Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. dla członków ZZM oraz ich małżonków i pełnoletnich dzieci. Szeroki zakres ochrony uwzględnia ryzyko trwałej niezdolności do wykonywania zawodu (wszystkie zawody wymienione w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 16 sierpnia 2004 r.) – Podgrupa 1 i Podgrupa 2. Ubezpieczenie dla małżonków i pełnoletnich dzieci członków ZZM to zakres Podgrupy 3. Dla członków ZZM, którzy uzyskali już świadczenie z tytułu trwałej niezdolności do wykonywania zawodu u poprzedniego ubezpieczyciela lub nie pracują w zawodzie wymienionym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury – Podgrupa 4.

Zakres ubezpieczenia		Podgrupa 1 dla członków ZZM	Podgrupa 2 dla członków ZZM	Podgrupa 3 dla małżonków i dorosłych dzieci	Podgrupa 4 dla członków ZZM
Śmierć wskutek wypadku komunikacyjnego przy pracy		188 000 zł	192 000 zł	–	100 000 zł
Śmierć wskutek wypadku komunikacyjnego		142 000 zł	145 000 zł	48 000 zł	75 000 zł
Śmierć wskutek NW przy pracy		142 000 zł	145 000 zł	–	75 000 zł
Śmierć wskutek NW		96 000 zł	98 000 zł	32 000 zł	50 000 zł
Śmierć wskutek zawału serca lub udaru mózgu		–	–	32 000 zł	–
Śmierć Ubezpieczonego		46 000 zł	48 000 zł	16 000 zł	25 000 zł
Trwały uszczerbek na zdrowiu wskutek NW		25 000 zł za 1% uszczerbku 250 zł	26 500 zł za 1% uszczerbku 265 zł	25 600 zł za 1% uszczerbku 256 zł	25 000 zł za 1% uszczerbku 250 zł
Trwały uszczerbek na zdrowiu wskutek zawału serca lub udaru mózgu		25 000 zł za 1% uszczerbku 250 zł	26 500 zł za 1% uszczerbku 265 zł	25 600 zł za 1% uszczerbku 256 zł	25 000 zł za 1% uszczerbku 250 zł
Leczenie szpitalne	Pobyt na OIOM (jednorazowe świadczenie)	500 zł	500 zł	500 zł	500 zł
	Rekonwalescencja	250 zł	250 zł	250 zł	250 zł
	Pobyt spowodowany NW przy pracy	od 1 do 14 dnia 150 zł od 15 do 180 dnia 100 zł	od 1 do 14 dnia 150 zł od 15 do 180 dnia 100 zł	od 1 do 14 dnia 90 zł od 15 do 180 dnia 60 zł	od 1 do 14 dnia 90 zł od 15 do 180 dnia 60 zł
	Pobyt spowodowany NW	od 1 do 14 dnia 100 zł od 15 do 180 dnia 50 zł	od 1 do 14 dnia 100 zł od 15 do 180 dnia 50 zł	od 1 do 14 dnia 60 zł od 15 do 180 dnia 30 zł	od 1 do 14 dnia 60 zł od 15 do 180 dnia 30 zł
	Pobyt spowodowany chorobą	od 1 do 14 dnia 60 zł od 15 do 180 dnia 50 zł	od 1 do 14 dnia 60 zł od 15 do 180 dnia 50 zł	od 1 do 14 dnia 36 zł od 15 do 180 dnia 30 zł	od 1 do 14 dnia 36 zł od 15 do 180 dnia 30 zł
Trwała niezdolność do pracy w wykonywanym zawodzie		11 000 zł	13 000 zł	–	–
Poważne zachorowanie – 23 jednostki chorobowe		7 500 zł	8 500 zł	2 500 zł	3 500 zł
Operacja medyczna		3 500 zł	3 500 zł	–	2 000 zł
Śmierć małżonka lub partnera		16 000 zł	17 000 zł	6 500 zł	12 000 zł
Śmierć małżonka lub partnera wskutek nieszczęśliwego wypadku		32 000 zł	34 000 zł	13 000 zł	24 000 zł
Śmierć rodzica (w tym rodzica małżonka)		3 000 zł	3 000 zł	1 000 zł	2 400 zł
Urodzenie dziecka Ubezpieczonego		–	–	–	1 400 zł
Składka za cały zakres ubezpieczenia (miesięczna składka za osobę)		76 zł	81 zł	40 zł	50 zł

Wszelkie pytania można kierować do osób obsługujących ubezpieczenie we wszystkich jednostkach terenowych lub do Pani Magdaleny Badowskiej - Specjalisty Obsługi Ubezpieczeń Grupowych AXA na adres magdalena.badowska@axa-polska.pl oraz do Pani Joanny Dlouhy - Dyrektora ds. Sprzedaży przez Kanały Zewnętrzne na adres joanna.dlouhy@axa-polska.pl.

Święto maszynisty

Blisko 800 maszynistów i zaproszonych gości uczestniczyło w Centralnych Obchodach Dnia Maszynisty Kolejowego w Szczecinie. W tym roku wyjątkowych – bo połączonych z jubileuszowymi uroczystościami z okazji 90-lecia założenia ZKM i 20-lecia jego reaktywacji.

Do stolicy Pomorza Zachodniego maszyniści zaczęli zjeżdżać 17 września. Wieczorem spotkali się w rozłożonym przy akademikach,

czyli miejscu zakwaterowania, gigantycznym namiocie. Obiektu strzegli ochroniarze, a „przepustką” był specjalny identyfikator. W namiocie skocznie przygrywała kapela, a część przybyłych miała okazję zademonstrować swoje umiejętności wokalne.

Główne uroczystości miały miejsce w piątek, 18 września. Spod szczecińskiego dworca kilkusetosobowy, barwny korowód prowadzony przez orkiestrę i poczty sztandarowe przemaszzerował do Bazyliki Archikatedralnej Świętego Jakuba. Maszyniści nieśli transparent po-



Wystąpienie prezydenta ZKM

ciąg dalszy ze str. 6

Szanowni Goście, Drodzy Koledzy

Mija właśnie dwadzieścia lat od wznowienia działalności ZKM. Warto dziś zadać też sobie pytanie jaki byłby status dzisiejszego maszynisty, gdyby nie odwaga i determinacja grupy założycielskiej ZKM z roku 1989. A po nich dziesiątki i setki założycieli ZKM na poziomie lokomotywni.

Doskonale pamiętamy w jakich trudach i bólach odradzał się związek. Jak wielu miał przeciwników, których nie brakuje zresztą do dzisiaj.

Popularne w powojennej Polsce przypisywanie sobie kierowniczej roli przez niektóre grupy społeczne – i to zarówno te sprzed, jak i po 1989 roku – stoi w sprzeczności z polityką ZKM. Nigdy nie byliśmy, nie jesteśmy i nie będziemy koniunkturalnym związkiem zawodowym. Zawsze stawaliśmy i stawiamy w obronie żywotnych interesów polskich kolei jako dziedzictwa narodo-

wego i dorobku wielu lat pracy pokoleń polskich kolejarzy, w tym grupy maszynistów, którą reprezentujemy. To wartości absolutnie nadrzędne, których nie warto sprzeniewierzać nawet za cenę wrogości ze strony tych, którzy reprezentują zgoła odmienne stanowisko.

W 20. rocznicę reaktywacji ZKM dziękujemy grupie 33 założycieli, że w trudnych czasach nie ugięli się pod presją i doprowadzili do rejestracji naszego Związku. Szczególne podziękowania należą się też tym, którzy kontynuując to, co stało się 13 października 1989 roku w warszawskim sądzie, budowali podstawy działania ZKM w swoich zakładach pracy. Wielu z nich jest tu teraz z nami. Dzisiaj już wiemy na pewno, że ZKM jest jedynym spoiwem jedności maszynistów. Wiemy także, że budowanie jedności nie przychodzi łatwo.

Źle się stało, że nasze drogi z częścią maszynistów rozeszły się po zjeździe w Dźwirzynie w 1997 roku. Podobnie zresztą jak w latach 30, kiedy powstał

konkurencyjny do ZKM Bezpartyjny Związek Zawodowy Maszynistów. Maszyniści mają te same problemy, a zapewnienie należytej reprezentacji ich interesów wymaga działania wspólnego. Dlatego uważam, że obecny podział nie jest wcale nieodwracalny, a powrót do jednego związku maszynistów jest potrzebą chwili. Myślę, że krokiem w tym kierunku byłaby organizacja wspólnych obchodów Dnia Maszynisty w roku przyszłym. Wiem, że jest to możliwe przy dobrej woli z obu stron.

W jedności siła! To stara prawda, którą musimy się kierować spełniając oczekiwania wielu członków związku. Jednoczymy kolejarską brać na płaszczyźnie Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych. Współdziałamy z innymi związkami branżowymi w strukturach OPZZ. Dzięki temu stajemy się silniejsi i skuteczniejsi.

To nie puste słowa. Najlepszym przykładem są emerytury pomostowe, których nigdy byśmy nie mieli, gdyby



pierający stoczniowców. W bazylice odbyło się nabożeństwo w intencji maszynistów, którzy w podziękę powierzyli duszpasterzom drewnianą figurkę Świętej Katarzyny Aleksandryjskiej – patronki kolejarzy. Ci natomiast dziękowali za świadectwo wiary, podkreślając zarazem jak bardzo zauważalna była w Szczecinie grupa zawodowa maszynistów. Okazało się, że nigdy bazylika nie gościła tak wielkiej liczby sztandarów. Maszynistowskich pocztów było tego dnia aż 22, w tym jeden ze Słowacji.

Akademia rozpoczęła się tradycyjnie od hymnu „Marsz Polonia”. Potem prowadzący wiceprezydent Krzysztof Ciećka ogłosił minutę ciszy poświęconą kolegom, którzy udali się na wieczną służbę. Przemówienia rozpoczął prezydent ZM Leszek Miętek, potem głos zabrali minister infrastruktury Cezary Grabarczyk, Maciej Libi-

nie decyzje o tym szerokim współdziałaniu ZM z KKZZ i OPZZ. Dla tych organizacji ZM jest też ważnym elementem podnoszącym skuteczność działania.

Szanowni Koledzy

W jedności siła oznacza jednak nie tylko współdziałanie z innymi związkami zawodowymi. To także, a może przede wszystkim, aktywność poszczególnych członków w działania związku zawodowego. To oczywiste, że siła związku zależy od aktywności jego członków, a związek to nie tylko przewodniczący, ale grupa osób mająca wspólne interesy i wspólnie o nie walcząca. Ta stara prawda musi być konsekwentnie wcielana w życie. Bodaj jak nigdy dotąd aktywności i zaangażowania członków w życie związku potrzebujemy właśnie dziś. Bez tego trudno będzie bowiem bronić interesów osób, które reprezentujemy. Potrzeba nam determinacji porównywalnej z tą, jaka wyzwoliła się w 1989 r.

wśród założycieli ZM!

Jedność buduje się nie wielkimi słowami, ale często zwykłymi gestami. Takimi jak chociażby pozdrowienie przez podniesienie ręki mijających się na szlaku maszynistów. Gest od lat przyjęty w środowisku maszynistów dziś jakoś stał się niestety zapomniany. Na spotkaniu w Katowicach jeden z członków ZM zapytał mnie, dlaczego maszyniści nie pozdrawiają się na szlaku? Właśnie, dlaczego?

Może przy okazji obchodów rocznicowych warto przypomnieć sobie, o co związek walczył przez ostatnie 20 lat: jakie były postulaty głódówki na Dworcu Centralnym, o co był strajk z 1998 roku i inne protesty. Przypomnieć sobie czasy kiedy maszynista wychodząc do służby zabierał ze sobą bochenek chleba, konserwy albo słoik smalcu, bo nie wiedział na jak długo wyjedzie w trasę.

Dziś to się zmieniło. Dzięki determinacji m.in. ZM udało się ucywilizować warunki i czas pracy. Obo-

wiązują harmonogramy i maszynista przestał być niewolnikiem kolei. To nie przyszło samo – o te zasady trzeba było walczyć!

Warto również zadać sobie pytanie, jak do tych osiągnięć podchodziemy dziś. Czy czasem sami nie gwałcimy tych zasad? Jak bowiem traktować próby wydłużenia maksymalnej liczby nadgodzin w roku nawet do 300 godzin, będącej w pogwałceniu z przepisami Kodeksu pracy, albo zgody na wyznaczenie dwóch miejsc pracy, a także powszechne zgody na odstępstwa od harmonogramów pracy? I to wszystko w sytuacji, kiedy zwalnia się maszynistów z pracy. Czy czasem sami nie marnotrawimy przypadkiem czegoś, co z takim trudem zostało zdobyte?

Warto również zadać sobie pytanie co dziś dla maszynistów znaczy honor i więź zawodowa? Pielęgnowanie wzajemnego szacunku między maszynistami bez względu na to w jakiej spółce pracują to podstawowe wyzwanie dnia dzisiejszego, kiedy maszyniści pracują

Święto maszynisty



resortowych i związkowych (patrz ramka). Ale nie tylko. Szefostwo Przewozów Regionalnych za wzorową postawę dodatkowo wyróżniło maszynistę z Olsztyna – Ryszarda Kowalczyka. Natomiast prezydent Leszek Miętek ze względu na przypadającą w tym roku rocznicę 90-lecia założenia ZZM i 20-lecia je-

szewski z Kancelarii Prezydenta RP, wicemarszałek zachodniopomorski Jan Krawczuk, przewodniczący OPZZ Jan Guz oraz prezesi i członkowie zarządów kolejowych spółek. Potem przyszedł czas na bodaj najbardziej wzruszający moment – wręczenia odznaczeń państwowych,



u różnych pracodawców. Wykonujemy tę samą trudną i odpowiedzialną profesję i jesteśmy narażeni na te same liczne niebezpieczeństwa! Bez względu na to gdzie pracujemy. Jeśli nie będziemy nawzajem się szanować – zgodnie z hasłem, do którego tak często się odwołujemy – to trudno oczekiwać, że będą szanowali nas inni.

Obecne, nadzwyczaj trudne czasy aż nadto pokazują, że ZZM potrzebuje konsolidacji i aktywności członków nie tylko po to, aby bronić zdobyczy z przeszłości, ale też aby w obliczu globalnego kryzysu gospodarczego nie dopuścić do utraty miejsc pracy. Nie możemy dopuścić, aby spółki kolejowe znalazły się w takiej sytuacji, jak polskie stocznie. Dziś, tu w Szczecinie, nasi koledzy stoczniowcy muszą wychodzić na ulice, by walczyć o byt swoich rodzin i o swoje miejsca pracy, które utracili w sposób przez siebie niezawiniony. Solidaryzujemy się z nimi. To przecież nie robotnicy doprowadzili do upadku

stoczni, tak jak nie robotnicy doprowadzili do globalnego kryzysu, ale to na pracownikach głównie skupiają się jego tragiczne skutki.

Przykład polskich stoczni dowodzi jak wielkie są zagrożenia dla naszych miejsc pracy. Wynikające chociażby z poddawania naszych firm nierównej, nieuczciwej konkurencji na rynku, a także wyprzedaży majątku kolejowego, z którego środki nie służą podniesieniu konkurencyjności spółek, ale idą na spłatę długów i łatanie dziury budżetowej. Podobne zagrożenia budzą plany prywatyzacji polskich przewoźników, i to w sytuacji dekonjunkury i kryzysu. Mamy prawo oczekiwać, a wręcz żądać od rządu i naszych pracodawców stworzenia warunków stabilnej pracy w rozwijających się polskich spółkach kolejowych. Mamy prawo żądać, aby dorobek wielu pokoleń polskich kolejarzy nie został zamotrawiony i wyprzedany na potrzeby doraźnych celów koniunkturalnych. Musimy uczynić wszystko, aby

poliska kolej nie podzieliła losu polskich stoczni, aby znalazła należne miejsce w systemie transportowym polskiej gospodarki i aby przyszłe pokolenia mogły korzystać z efektów pracy swoich ojców. Nie wymagamy cudów, a jedynie stworzenia nam warunków uczciwej i równej konkurencji międzygąziowej w transporcie oraz międzynarodowej – wśród przewoźników kolejowych.

Nie możemy pozwolić też, aby słowo kryzys stało się swoistym wytrychem dla obniżania standardów bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w tym skracania okresów szkolenia maszynistów. Odpowiedzialność maszynisty za zdrowie i życie setek przewożonych ludzi sprawia, że te kwestie mają dla nas kluczowe znaczenie. Nigdy nie pozwolimy, aby w pogoni za zyskiem czy oszczędnościami stawiano na szali bezpieczeństwo i życie ludzkie!

To, że Nasz Związek będzie zmuszony walczyć o przetrwanie nie jest tylko teoretycznym zagrożeniem.



go reaktywacji uhonorował członków związku, którzy reaktywowali organizację w 1989 roku. Nie były to zresztą jedyne jubileuszowe akcenty – w kularach można było obejrzeć wystawę zdjęć z minionego okresu, a na stoisku Poczty Pol-

skiej – zaopatrzyć się w walory filatelistyczne. O rocznicy będą też jeszcze przez jakiś czas przypominać plakaty, naklejane m.in. na taborze.

Pewna symbolika wiązała się z miejscem akademii. Zorganizowano ją w nietypowej scenerii –

budynku wyłączonej z eksploatacji dawnej szczecińskiej lokomotywni. Obecnie zagnieździł się w niej klub muzyczny Heya, jeden z największych tego typu w Polsce. Mimo współcześnie zaaranżo-

Pierwszym sygnałem specyficznego podejścia do związków zawodowych było niepodpisanie przez polski rząd unijnej Karty Praw Podstawowych. Efekty tej polityki widoczne są teraz, kiedy słychać buńczuczne zapowiedzi radykalnych zmian w ustawie o związkach zawodowych. Trwają bezpardonne ataki na liderów związkowych, którzy zwalniani są z pracy za działalność związkową, tak jak ostatnio nasza koleżanka z PLL LOT, czy wcześniej przewodniczący Związku Zawodowego Pracowników Warsztatowych PKP. Zdumiewa, jak szybko niektórzy politycy i biznesmeni zapomnieli, dzięki komu Polsce udało się zrzucić kajdany. Dla nich związki zawodowe są dziś przeszkodą do bezkarnego trwonienia dorobku wielu pokoleń. To wielkie zagrożenie dla całego ruchu związkowego w Polsce, z którym już wkrótce także ZZM będzie musiał się zmierzyć.

W sytuacji kiedy Polska stała się członkiem Unii Europejskiej, a dla

transportu kolejowego granice praktycznie przestały istnieć, skuteczne reprezentowanie interesów maszynistów wymagało wyjścia poza ramy działalności krajowej. Działalność ZZM w dzisiejszych czasach musiała nabrać wymiaru międzynarodowego. Obecność na naszych tegorocznych, rocznicowych obchodach Prezydenta Związku Maszynistów Czeskich i Prezydenta Związku Maszynistów Słowackich to nie tylko przyjacielska sąsiedzka wizyta, ale oznaka, że ZZM – podobnie jak Związek przedwojenny będący członkiem Międzynarodowej Federacji Transportowców – jest dziś ważnym elementem wspólnoty europejskich maszynistów. W obliczu otwarcia rynków kolejowych w Europie nasze aktywne członkostwo w Europejskim Związku Zawodowym Maszynistów ALE jest koniecznością. Jako maszyniści podejmujemy coraz intensywniejsze wspólne działania, tym bardziej, że nasi koledzy z ETF starają się

zamknąć nam drogę do europejskiego dialogu społecznego. ALE udowadnia jednak, że jest ważną platformą współpracy. Żyjąc w Europie bez granic mamy wspólne problemy, które możemy razem rozwiązywać.

Koledzy Maszyniści

Broniąc przyszłości naszych miejsc pracy konieczne jest zaangażowanie wszystkich, każdego z nas, z osobna. To, że związkowi potrzeba aktywności członków nie oznacza, że potrzebna jest danina krwi, czy nadzwyczajne działania i gesty. Wystarczy pozytywne myślenie, że jestem we wspólnocie maszynistowskiej, że jestem członkiem nowoczesnego i dobrze zorganizowanego związku zawodowego, że nie jestem sam, że mam zaufanie do mojej organizacji, że nie chcę stać z boku gdy inni upominają się o moje interesy, że mam o co walczyć, bo nic nie zostało nam dane raz na zawsze.

Święto maszynisty

Odznaczeni

Zasłużony dla Transportu RP

Janusz Kowalik, Zygmunt Norko

Zasłużony dla Kolejnictwa

Andrzej Boniecki, Krzysztof Czarnecki, Kazimierz Dudziuk, Adam Graczyk, Adam Kaczerowski, Tadeusz Mazurek, Rafał Michalski, Grzegorz Michna, Janusz Młynarczyk, Leszek Pawlik, Leszek Peda, Tadeusz Pleskot, Piotr Rybikowski, Tadeusz Sirocki, Andrzej Widera

Zasłużony dla ZZM

Ks. Ryszard Marciniak, Andrzej Tucholski, Czesław Białek, Kazimierz Błachnio, Jerzy Boć, Zbigniew Gęborys, Mieczysław Fyda, Marek Kraska, Ireneusz Góralski, Stanisław Świerczek



Wystarczy wzbudzenie odpowiedzialności za to co dzieje się z kolejną i z maszynistami nie tylko w perspektywie kilku lat brakujących mi do emerytury, ale w perspektywie dużo dłuższej. Zadbanie o pozostawienie polskich kolei, ale także i naszego związku dla przyszłych pokoleń sprawi, że będziemy podobni do maszynistów i kolejarzy z okresu przedwojennego. Do spuścizny, do której tak często wracamy.

Warto podjąć ten wysiłek i zaangażować się właśnie teraz – w czasach głębokich i nieodwracalnych często przemian. Aby ci, którzy przyjdą po nas, nie powiedzieli, że ich ojcowie nie zrobili nic w obronie najwyższych wartości.

Szanowni Goście, Koledzy Maszyniści

Pozwólcie, że korzystając z okazji naszego maszynistowskiego święta złożę życzenia naszym gościom, pracodawcom, aby w ZZM znajdo-

wali konstruktywnego i rzeczowego partnera do współpracy. Życzę, aby nie zabrakło Wam woli i determinacji w zarządzaniu firmami, w których pracujemy, zmierzającym do ich rozwoju.

Życzę przedstawicielom Rządu RP, właścicielom spółek Grupy PKP, Przewozów Regionalnych, Kolei Mazowieckiej, SKM w Trójmieście i WKD aby uwierzyli że są to firmy które potrafią sprostać wyzwaniom rynku, jeśli tylko stworzy się im ku temu uczciwe i równe warunki.

Serdeczne życzenia kieruję do kolegów emerytów i rencistów.

Życzę Wam przede wszystkim zdrowia i spokoju na zasłużonym po latach ciężkiej pracy odpoczynku. Pamiętajcie, że dla ZZM zawsze będziecie ważni i zawsze będziemy liczyli na Wasze wsparcie i zaangażowanie. Na Wasze aktywne działanie poparte doświadczeniem jest i będzie miejsce w naszym Związku.

Życzenia swoje kieruję do kolegów maszynistów tu obecnych, ale też tych którzy teraz pracują na szlakach kolejowych i tych co łączą się z nami myślami, abyście zawsze cało i zdrowo wracali do domu. Życzę Wam, aby praca którą wykonujecie dawała należytą satysfakcję i uznanie wśród przełożonych. Życzę, abyście byli spokojni o swoje miejsce pracy i aby ta ciężka, i odpowiedzialna praca dawała możliwość godnego utrzymania rodziny. Życzę też wiary we wspólne skuteczne działania w naszym Związku Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce, wzmocnionym siłą KKZZ i OPZZ.

Wszystkim życzę zdrowia i wszelkiej pomyślności w pracy zawodowej i życiu osobistym.

Niech nas łączy honor i więź zawodowa!

Leszek Miętek
Prezydent ZZM

Szczecin, 18 września 2009



wanych wewnątrz bez trudu wyczuwalny był dawny klimat obiektu. A jego nowe wcielenie świetnie sprawdziło się podczas części artystycznej – występu żywiolowej formacji Omen Band, której charyzmatyczne liderki porwały do kilkugodzinnej zabawy znaczną część uczestników obchodów.

raz
Fot. Autor i G.Moc



**Organizatorzy Centralnych Obchodów Dnia Maszynisty Kolejowego
dziękują firmom,
które przyczyniły się do organizacji przedsięwzięcia:**

NAJWIĘKSZA SIEĆ W POLSCE **Plus**
RAZEM LEPIEJ





Grupa maszynistów z Południowego Zakładu PKP Cargo S.A. zdobyła słowackie prawa kierowania.

Całe przedsięwzięcie rozpoczęło się od wytypowania w zakładzie 19 maszynistów, którzy rozpoczęli naukę języka słowackiego. Kurs odbywał się w Ośrodku Szkolenia Zawodowego w Krakowie, a lektorami byli absolwenci Uniwersytetu Jagiellońskiego. Po trzech miesiącach inten-

sywnej nauki pierwszy etap szkolenia został zakończony. Każdy z uczestników otrzymał zaświadczenie o ukończeniu kursu językowego.

Był to jednak dopiero początek drogi, a następne zadanie okazało się znacznie trudniejsze. Głównym celem drugiego etapu szkolenia, który rozpoczął się w połowie czerwca, było opanowanie przepisów kolejowych obowiązujących na Słowacji. Tym razem

wykładowcami byli nasi południowi sąsiedzi, a wykłady i konwersacje odbywały się w języku słowackim. Kurs zakończył się 12 sierpnia egzaminami (pisemnym i ustnym), sprawdzającymi wiedzę ze znajomości tamtejszych przepisów kolejowych. Choć materiał do przyswojenia był obszerny, a czasu nie za dużo, każdy z uczestników kursu uzyskał uprawnienia. Wręczenie dokumentów z udziałem członków zarządów polskich oraz słowackich spółek Cargo odbyło się 21 sierpnia.

Edward Wesołowski

Fot. Roman Pecka

Maszyniści, którzy zdobyli uprawnienia:

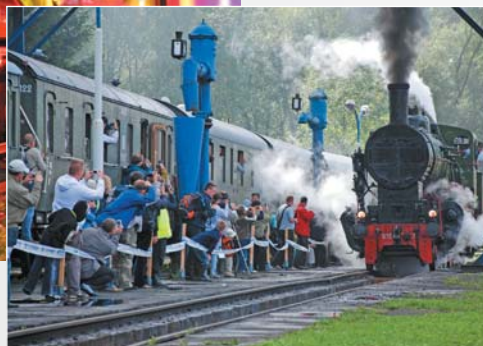
Jacek Olesiak, Andrzej Dąbrowski, Grzegorz Gunia, Jan Gut, Jerzy Kantor, Wiesław Kita, Kazimierz Kozioł, Jerzy Kozyra, Andrzej Kwiatkowski, Józef Lichoń, Marek Lipień, Leszek Lupa, Krzysztof Michalik, Jan Piórecki, Edward Wesołowski, Kazimierz Widel, Marian Więcek, Marek Wójs, Dariusz Zielen



Kilka tysięcy miłośników starej kolei spotkało się na V edycji Parowozjady, organizowanej przez PKP Cargo i Fundację Era Parowozów.

Dotkliwie odczuwalny w przewozach towarowych kryzys gospodarczy spowodował, że impreza, która odbyła się w dniach 5–6 września, miała nieco

skromniejsze ramy. Najważniejsze jednak, że się w ogóle odbyła, choć zapewne po raz ostatni w tym składzie organizacyjnym. Przejęcie skansenu taboru kolejowego w Chabówce przez samorząd lokalny wydaje się kwestią czasu.



Na terenie skansenu w ostatni wrześniowy weekend na fanów kolei czekały takie atrakcje jak prezentacja parowozów w iluminacji świetlnej, czy widowisko muzyczne. Na okoliczne, malownicze szlaki wyruszyły zabytkowe pociągi. Uczestnicy imprezy mieli rzadką okazję odwiedzić parowozownię, przypatrzeć

się z bliska pracy kolejarzy, także maszynistów. Dla dzieci przygotowano zabawy i konkursy. Kto wie, może wyrosną z nich kolejarze lub pasjonaci kolejnictwa? Tym większa szkoda,

że przyszłość ciekawych imprez promujących kolej - takich jak Parowozjada, czy pożytecznych instytucji - jak np. Muzeum Kolejnictwa jawi się jako wielka niewiadoma...

Infolinia: 0 801 000 527

www.naturatour.pl



NATURA ^{Sp. z o.o.}
tour

Promocja MAX - 500!

**Wielka wyprzedaż oferty wczasowej
Natura Tour**

7 dni z wyżywieniem ...

... maksymalnie 500 zł!



Doba pracownicza

Według Departamentu Prawnego Głównego Inspektoratu Pracy, zgodnie z art.128 par.3 kodeksu pracy przez dobę pracowniczą należy rozumieć kolejne 24 godziny, poczynając od godziny, w której pracownik rozpoczyna pracę zgodnie z obowiązującym go rozkładem czasu pracy. Wynika z tego, że ten, kto rozpoczął pracę o 10 i skończył o 18, może w kolejnym dniu rozpocząć pracę nie wcześniej niż o 10. W innym bowiem wypadku zostanie naruszona doba pracownicza.

Tak wynika ze stanowiska Głównego Inspektoratu Pracy z 6 kwietnia 2009r. w sprawie naruszenia doby pracowniczej (GPP-417-4560-19/09/PE/RP). Problem ten nie wystąpi jednak w sytuacji, w której pracodawca w dniu przypadającym po dniu wolnym od pracy poleca pracownikowi przyjście do firmy o godzinie wcześniejszej niż godzina pierwotnie ustalona w harmonogramie czasu pracy.

Ponadto departament informuje, że zmiana godzin pracy pracownika w poszczególnych dniach okresu rozliczeniowego stanowi zmianę harmonogramu pracy tej osoby. Harmonogram czasu pracy nie może być jednak dowolnie zmieniany w czasie trwania okresu rozliczeniowego. Zmiany są dopuszczalne jedynie w sytuacjach określonych w za-

kładowych źródłach prawa pracy (np. długotrwała nieobecność lub choroba innego pracownika) oraz w kodeksie pracy (art.151³ i art. 151¹¹). Jeśli zatem dopuszczalność zmiany harmonogramu czasu pracy pracownika nie wynika z tych przepisów, jest ona niedopuszczalna.

Zapoznając się z propozycjami regulaminów pracy dla pracowników PKP Intercity SA. opracowanych przez pracodawcę zauważamy wiele niejasności i niedopowiedzeń, które pozostawione w tej formie są niekorzystne dla pracownika. Przykładowo w treści postanowienia par.12 zauważamy, że ust.5 jest niezgodny z postanowieniami prawa pracy. Według tego paragrafu pracodawca może udzielić nam dnia wolnego już w czasie trwania wypoczynku przysługującego nam po zakończe-

niu pracy. Ponadto w par.11 czytamy: „pracownikowi przysługuje w każdej dobie prawo do co najmniej 12 godzin odpoczynku”. Z par.8 regulaminu możemy się dowiedzieć, że doba pracownicza to kolejne 24 godziny, liczone od godziny podjęcia pracy. Nie wiadomo, czy zapis par.12 ust.5 to zwykła pomyłka, czy świadome działanie.

W treści postanowienia par.9 regulaminu czytamy „do czasu pracy pracownika zalicza się czas: badań lekarskich zleconych przez pracodawcę, w wymiarze 12 godzin”. Pracodawca zapomina, że drużyny trakcyjne - jak i pracownicy związani z ruchem pociągów – są zobowiązani do wykonania badań zgodnie z wymogami określonymi przez Ministra Infrastruktury w Dzienniku Urzędowym nr 212 poz.2152 z 2004 roku. Zakresu tych badań nie da się zrealizować w czasie 12 godzin. Niezgodna z artykułem 167² kodeksu pracy jest treść paragrafu 21 ust. 7 i 8.

Przy opracowaniu regulaminu pracy trzeba pamiętać o obowiązku zachowania jego zgodności z Ponadzakładowym Układem Zbiorowym Pracy dla Pracowników Zatrudnionych Przez Pracodawców Zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych oraz Kodeksem pracy. W art. 18 kp czytamy:

- par.1 „Postanowienia umów o pracę oraz innych aktów, na których powstaje stosunek pracy, nie mogą być mniej korzystne dla pracowników niż przepisy prawa pracy”,
- par.2 „Postanowienia umów i aktów, o których mowa w par.1, mniej korzystne dla pracownika niż przepisy prawa pracy są nieważne; zamiast nich stosuje się odpowiednie przepisy prawa pracy.”

Regulamin pracy pracodawca tworzy w uzgodnieniu z zakładowymi organizacjami związkowymi w ustalonym przez strony terminie.

**Komisja Obrony
Praw Pracowniczych**



Fot. T. Makuch



Wielkie święto w Grójcu i okolicach. Ok. dwóch tysięcy osób witało 23 sierpnia inauguracyjny pociąg na reaktywowanej linii wąskotorowej Tarczyn–Grójec. Uroczystego otwarcia dokonali Piotr Szprendałowicz – zastępca marszałka mazowieckiego i licznie przybyłe władze lokalne. Nie zabrakło także polityków.

Skład relacji Piaseczno–Tarczyn–Grójec liczył siedem ciągniętych przez parowóz wagonów, w tym salonkę Wernigerode. Pociągi kursują w niedziele i na zamówienie.

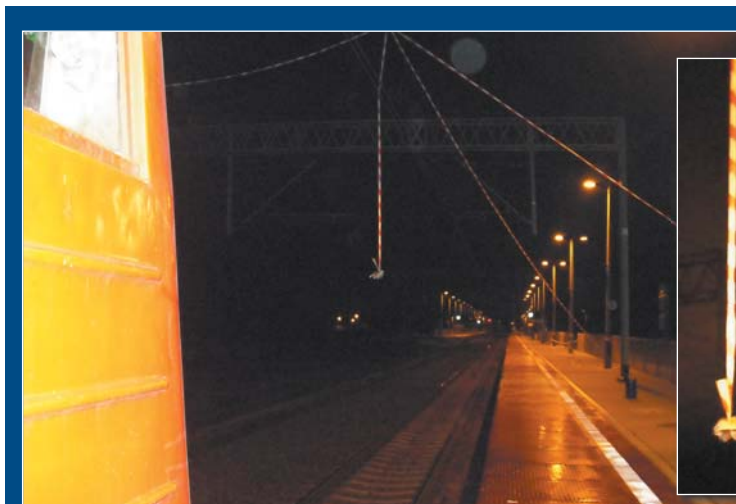
Więcej na www.kolejka-piaseczno.com

Oddali krew

W Zespole Szkół im R. Gostkowskiego w Łazach 8 września odbyła się pierwsza akcja krwiodawstwa w ramach ogólnopolskiego turnieju PCK „Młoda Krew Ratuje Życie”. Udział



wzięli w niej uczniowie i członkowie Klubu HDK PCK „Twoja Krew” w Łazach, z prezesem klubu Mariuszem Dudkiem na czele. ■



Podpatrzone

4 września, stacja Łódź Andrzejów, o włos od tragedii. Taki pakunek – duży kamień owinięty w gazetę spotkałby na swojej drodze Ireneusz Makowski, prowadzący lokomotywą EP07-344 pociąg nr 22114 relacji Warszawa Wschodnia – Łódź Fabryczna. Szczęśliwie ostrzegł go maszynista pociągu osobowego z przeciwnego kierunku, Włodzimierz Nowicki. Ciekawe, co na to policja i Straż Ochrony Kolei...

Pod semaforem

Sąd Pracy w Gliwicach za przywrócenie do pracy Waldemara Ziobro, przewodniczącego ZZ Pracowników Warsztatowych.

Zakłady spółki PKP Intercity S.A. za będącą w sprzeczności z Kodeksem pracy próbę zwiększenia rocznego limitu nadgodzin dla pracowników zespołu drużyn trakcyjnych.



Temida może nie rychliwa, ale sprawiedliwa.



8 września 2009 r.
odszedł na wieczną służbę
nasz kolega
Jarosław Jaruszewski
członek ZZM Grudziądz.
Rodzinie i Najbliższym
wyrazy głębokiego współczucia
składają
koledzy z ZZM Grudziądz

HOMOR

Na parkingu stoi nowe BMW. W pewnym momencie do auta podbiega dresiarz. Wybija szybę, ładuje się do środka, rwie kable, odpala „na krótko” i z piskiem opon odjeżdża w siną dal. Po jakimś czasie zaczyna się rozglądać po wnętrzu auta. Nagle wali się w łuski i mówi:

– O k..., to przecież mój !

– Panie kelner, jakie wino poleciłby pan do tego dania: wytrawne, czy półwytrawne?

– Pan jest z tą damą, która właśnie wychodziła do toalety?

– Owszem.

– To polecam wódkę...

Dwie zakonnice jadą samochodem. Zabrakło im benzyny. Jedna z nich z braku innego naczynia idzie na stację benzynową z nocnikiem. Wraca i z tego nocnika wlewa benzynę do baku.

Obok samochodem przejeżdżają dwaj księża. Jeden mówi do drugiego:

– Siła ich wiary rzuca mnie na kolana...

W aptece:

– Poproszę 50 prezerwatyw.

– Chwileczkę... Hm, mam tylko 48.

– Dobra, niech będą, ale muszę pani powiedzieć, że zepsuła mi pani całą wieczór!

Don Corleone zatrudnił głuchoniemego księgowego, aby niczego nie podsłuchiwał i nie wygadał się. Wybór okazał się trafny, ale po roku okazało się, że brakuje 10 mln dolarów.

Don Corleone zorganizował spotkanie z prawnikiem, który znał język migowy oraz księgowym.

– Zapytaj drania, gdzie jest moja forsza! – zwrócił się do prawnika

fraszki Jerzego Szuleca

Stra-ch-tegia

Tak na boisku grali
Jakby się piłki bali.

Tajemnica

Nikt nic nie wie,
mordy w kuble
Ale już ćwierkają wróble.

Samiec

Uparcie stronił od dam
I robił na stronie to sam.

Gwiazdka

Po reklamie wzięcie
Ma i beztalencie.

Karniaki

Po każdym głębszym
będziemy w stanie...
Mieć coraz płytsze
rozumowanie.

Księgowy rozłożył bezradnie ręce z niewinną miną sugerując, że nie wie o co chodzi. Nie trzeba było nawet tłumaczyć.

Don Corleone wyciągnął lśniący rewolwer, przyłożył do czoła księgowemu i kazał przetłumaczyć prawnikowi.

– Pytam po raz drugi. Trzeci raz nie będę...

Księgowy zmiękł i pokazał na migi prawnikowi, że forsza jest zakopana na

jego podwórku pod wysokim drzewem.

– Co ta świnią powiedziała? – zapytał Don Corleone.

– Powiedział, że nie masz jaj, żeby pociągnąć za spust! – przetłumaczył prawnik

Kącik filatelistyczny

Z inicjatywy Prezydium RK ZKM Centrum Poczty Oddział Rejonowy w Szczecinie wydał beznominatową kartkę pocztową upamiętniającą jubileusz 90-lecia założenia i 20-lecia reaktywacji ZKM oraz Centralne Obchody Dnia Maszynisty Kolejowego w Szczecinie.

Aby podkreślić rangę tych wydarzeń od 18 września w Urzędzie Pocztowym Szczecin 1 przez 28 dni będzie stosowany datownik okolicznościowy: „20 rocznica reaktywacji Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce – Europejski Dzień Maszynisty”. Jego elementem graficznym jest lokomotywa EP09 pod siecią trakcyjną. Widnieje ona także na części ilustracyjnej kartki pocztowej gdzie znajduje się również postanowienie o rejestracji związku w Sądzie Wojewódzkim w Warszawie z dnia 13.10.1989 r. oraz logo ZKM i ALE. Całość dopełnia ilustracja pierwszego znaczka związkowego ZKM. Projektantem zarówno datownika okolicznościowego, jak i wykonanej w nakładzie 2 tys. sztuk kartki pocztowej, jest Piotr Topolski. (amur)



Tradycje Zakładów Naprawczych Lokomotyw Elektrycznych S.A. sięgają początku XX wieku.

Dziś ZNLE jest jedną z czołowych firm na rynku taboru kolejowego.

Spółka zajmuje się projektowaniem nowych lokomotyw i modernizacją istniejących pojazdów trakcyjnych dla operatorów kolejowych na polskim rynku.



Zakłady Naprawcze
Lokomotyw Elektrycznych
Spółka Akcyjna
ul. Chorzowska 58
44-100 Gliwice
www.znle.pl

Zarząd
tel. +48 (032) 2358 201
fax +48 (032) 2358 205
e-mail: dyrekcja@znle.pl

Dział Marketingu i Sprzedaży
tel. +48 (032) 2358 292
fax +48 (032) 2358 301
e-mail: marketing@znle.pl

