



# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

[www.zzm.org.pl](http://www.zzm.org.pl)

**Nr 3/67**

**MARZEC 2010**



Wesołych Świąt Wielkanocnych  
życzy Redakcja



# (N)etykiet@

Historia Internetu ma swoje początki w 1969 roku. Raptem przez 40 lat ewoluował tak, że dziś jest już nie tylko globalną siecią komputerową, ale rozrósł się do skali fenomenu społecznego. Obecnie nie wyobrażamy sobie bez niego życia, podkreślając dobroczynny wpływ na pracę, zdobywanie wiedzy, komunikowanie się. Oczywiście istnieje druga strona medalu, związana z niewłaściwym korzystaniem z wynalazku. Zdefiniowano np. nowe uzależnienie – właśnie od Internetu.

Pojawiły się także osoby używające sieci www w innym celu. Wydają się być uzależnione od szkalowania innych. Za nic mają netykietę, czyli internetowy savoir-vivre. W Internecie z łatwością można przecież przybrać dowolną tożsamość i poślizgnąć się na rozmaitych forach. Zdumiewa, jak zmieniają się niektóre osoby deklarujące etyczne życie w realu będąc online. Jak dają upust swoim najniższym instynktom, czyniąc oręż ze

złośliwości i kłamstwa. O osobach o podwójnym (albo co najmniej podwójnym) obliczu nie wystarczy powiedzieć, że są dwulicowi. Za nickami często kryje się zwyczajne tchórzostwo i obawa przed konsekwencjami wyrażania opinii w sposób otwarty. Chowanie się może być sygnałem, że ktoś nie ma racji. Że nie idzie mu o wywołanie polemiki, merytorycznej debaty, ciekawej dyskusji, ale o otwarcie przysłowiowej puszkii Pandory, o oczernienie przeciwnika, obrzucenie go błotem. Może jakiś kawałek się na dobre przylepi, może uda się zasiał ferment? Jeśli nie, wszystko pozostaje bez konsekwencji. A gdy wirtualna tożsamość spełni swoje zadanie lub zostanie uznana za mało wiarygodną – zawsze można założyć nową.



Nie brakuje i takich, którzy pod fikcyjnymi nickami sami siebie chwala. Zbyt słabi, aby stanąć do konfrontacji klaszczą sobie w najlepsze i dowartościowują się. Myślą pewnie, że skoro nick w żaden sposób nie kojarzy się z ich nazwiskiem czy pracą, to nikt nie wie kim są naprawdę. Tu akurat niektórzy bardzo się mylą...

**Krzysztof Ciećka**



## Głos Maszynisty

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](mailto:rkzzm@wp.pl)

**Redaktor naczelny:** Rafał Zarzecki

**Zespół redakcyjny:** Adam Murawski,  
Eugeniusz Śliwiński, Grzegorz Moc

**Druk:** Drukarnia Kolejowa Kraków

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





# Nasz związkowy dom

**ZZM będzie miało nową siedzibę! Nie tak od razu, bo trzypiętrową nieruchomość w warszawskiej dzielnicy Ursus wymaga wyremontowania i zagospodarowania, ale w bliskiej perspektywie. Ten zakup to inwestycja w przyszłość związku. A dzień 18 marca 2009 roku zapisze się złotymi zgłoskami w jego historii.**

Decyzję o kupnie nieruchomości na potrzeby nowej siedziby zapadła podczas ubiegłorocznego oplatkowego posiedzenia Rady Krajowej ZZM w Karpicku k. Wolsztyna. Podstawową przesłanką była chęć uniezależnienia się od pracodawców. Przez kilka miesięcy trwały poszukiwania obiektu spełniającego takie wymagania jak np. cena, usytuowanie, kubatura. Pod uwagę brane były nieruchomości kolejowe, ale najlepsza oferta pojawiła się na tzw. wolnym rynku. Była nią położona w Ursusie działka (734 m<sup>2</sup>.) wraz z trzypiętrowym budynkiem mieszkalnym z 1935 roku. Na tyle dużym, że po przystosowaniu będą mogły tam się odbywać np. posiedzenia Rady Krajowej, po okazyjnej cenie i blisko przystanku kolejowego.

Po dopełnieniu licznych formalności związanych z zaciągnięciem kredytu 18 marca w kancelarii notarialnej Olszewski, Tulczyńska-Ozga i Partnerzy przy ulicy Długiej w Warszawie doszło do podpisania aktu notarialnego. W imieniu ZZM parafował go prezydent Leszek Miętek oraz wiceprezydent Bogusław Sady. Tym sposobem ZZM stał się posiadaczem własnej nieruchomości. Po raz pierwszy w powojennej historii naszej organizacji!

*raz*



# Milowy krok

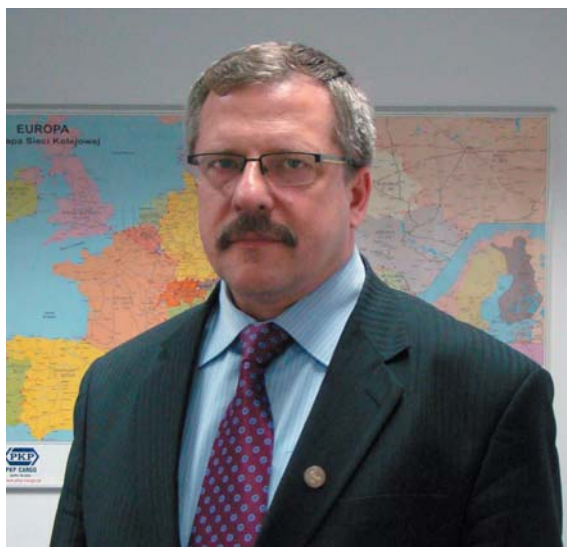
Z Leszkiem Miętkiem, prezydentem ZMZ, rozmawia Rafał Zarzecki

**– Usamorządowienie miało według twórców reformy rozwiązać wiele kłopotów, a tymczasem przyniosło nowe. Ujawniła się tendencja do tworzenia własnych spółek przewozowych przez poszczególne samorządy. Co na to ZMZ?**

– Sytuacja w Przewozach Regionalnych był trudna już w roku ubiegłym. Teraz staje się coraz poważniejsza, z wielu przyczyn. Ze strony ustawodawcy i osób odpowiadających za reformę nie widać jakiegokolwiek chęci do podjęcia interwencji zmierzających do zmian legislacyjnych eliminujących wady usamorządowienia. Jeszcze w styczniu odbyło się spotkanie u ministra Cezarego Grabarczyka, potem zostało zwołane posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, które ze względu na nieobecność marszałków zostało przerwane i przez ponad dwa miesiące go nie wznowiono. Zresztą zespoły robocze rządowo-samorządowo-związkowe pod patronatem ministra Boniego także nie podjęły prac. Nie widać żadnego światła w tunelu.

Do tego doszła zapowiedź nowelizacji ustawy o PKP, co tłumaczy się oczekiwaniami Komisji Europejskiej. Zmiany mają na celu umożliwienie upadłości spółek kolejowych powstałych na mocy ustawy z 8 września 2000 roku. To nie przypadek, że akurat teraz próbuje się je przeformować. W chwili, gdy maksymalnie zliberalizowano rynek przewozów towarowych i spółka PKP Cargo była w poważnych tarapatkach, gdy powstał chaos na rynku pasażerskim, gdy w najlepsze trwa wojenka między PKP Intercity a Przewozami Regionalnymi i gdy koleje niemieckie kupiły polskiego przewoźnika. Jak w ogóle możliwe są uzasadnienia typu „Unia wymaga” w sytuacji,

gdy nie stworzono warunków równej konkurencji, kiedy polscy przewoźnicy powołani na mocy ustawy o PKP muszą płacić haracze na rzecz PKP SA i konkurują na wolnym rynku z podmiotami otrzymującymi pomoc



publiczną w swoich krajach? Czyżby śladem innych działań i sektorów polskiej gospodarki sprywatyzowanych przez upadłość przyszła teraz – zgodnie z hasłem – kolej na kolej?

Na to nakłada się bierność ludzi namawianych zapewne do takich zachowań przez swoje organizacje. Przykładem jest Zakład Przewozów Regionalnych w Katowicach, gdzie Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych wzięła na siebie ciężar zorganizowania referendum strajkowego i potencjalnej akcji protestacyjnej w związku z planami powołania konkurencyjnej dla PR spółki Koleje Śląskie. Referendum okazało się niepełne, bo poza członkami KKZZ nie

wzięli w nim udziału inni pracownicy zakładu. Aż dziw bierze, że pozostała część załogi nie stanęła w obronie swoich miejsc pracy w województwie najbardziej dążącym do powołania oddzielnej spółki przewozowej, którego władze nawet nie ukrywają chęci zatrudniania osób z zewnątrz PR. Oczywiście na nowych warunkach. Każda decyzja ma swoje skutki, także ta dotycząca zaniechania działań.

Za jakiś czas pracownicy PR Katowice zgłoszą się pewnie do osób, które namawiały ich do zbojkotowania referendum. Jestem przekonany, że akurat biorący w nim udział znajdą pracę, ale czy inni? Nie zamierzamy nikogo uszczęśliwiać na siłę. Niemniej zarówno KKZZ, jak i ZMZ muszą zastanowić się nad przewartościowaniem priorytetów w sposób zapewniający ochronę tylko swoich członków.

Daje się przy tym zaobserwować agresywne postępowanie niektórych samorządowców. Nie ma szans na stworzenie strategii rozwoju Przewozów Regionalnych. Widać tendencję do tworzenia nowych spółek, a ośrodki władzy nie są zainteresowane utrzymaniem PR w całości i wykorzystaniem efektu skali. To problemy z którymi będziemy musieli uporać się w tym roku.

**– Realizowany będzie program naprawczy spółki PKP Cargo. Czy spółka wychodzi już na prostą?**

– Na pewno spółka ustabilizowała swoje funkcjonowanie, dzięki m.in. decyzjom podejmowanym wspólnie

**Sygnalizowanie nam problemów z nadzieją, że zostaną rozwiązane przez związek to za mało. Bez współpracy, ale i także własnego współudziału nie da się rozwiązać kwestii związanych z harmonogramem pracy, chronometrażem czasów zdań i objęć, czy bezpieczeństwem i stanem technicznym pojazdów. Maszyniści powinni w zdecydowany sposób upominać się o te sprawy.**



ze związkami zawodowymi. Myślę jednak, że wszyscy musimy pomału przywyknąć do braku stabilizacji. PKP Cargo działa na zliberalizowanym rynku i każdego dnia twardo walczy o kontrakty, mimo wielu bolączek i konieczności restrukturyzacji. Chciałbym wierzyć, że zmiany będą podmiotowo traktowały pracownika, a spółka stanie się bardziej konkurencyjna na rynku. Jeśli chodzi o maszynistów, to problem któremu musimy stawić czoła dotyczy nie nadwyżki zatrudnienia ogółem, ale regionalnych nadwyżek i niedoborów. To poważna sprawa, bo średnia wieku jest w naszej grupie zawodowej wysoka i migracja za pracę staje się niezwykle trudna. Rozumiem jak wielką niedogodnością dla maszynistów jest konieczność okresowego przenoszenia się do pracy w inne regiony, ale trudno znaleźć alternatywę. Mam nadzieję, że procesy naprawcze uzdrowią organizację pracy. Kwestia dyspozycji jest jednym z większych problemów spółki, który maszyniści odczuwają na co dzień. Warto zwrócić uwagę na wdrażanie w PKP Cargo systemu ryczałtowego wynagrodzenia pracowników kadry zarządzającej, od naczelnika sekcji począwszy. Takie były oczekiwania tego środowiska i ZZM nie chciał stać na ich drodze. Czas pokaże, czy nowy system się sprawdzi.

**– Rozpoczęły się negocjacje nad Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy w PKP Intercity? Co z pozostałymi spółkami?**

– Należy się spodziewać rozpoczęcia negocjacji także w innych spółkach. Pewnie już by się tak stało, ale spółki chcą zapewne, by reprezentował je Krzysztof Mamiński, któremu trudno byłoby pogodzić pracę na wielu frontach. A już mówiąc serio, wokół spraw układowych potrzeba ogromnej czujności środowiska. Nie jest tajemnicą, że zarówno po stronie pracodawcy, ale i związ-



ków zawodowych wielu ma apetyt na odebranie maszynistom i innym pracownikom związanych z ruchem pociągów niektórych elementów zapisanych dziś w układach.

Potrzebą chwili jest także zastanowienie się nad właściwymi zasadami pracy maszynisty, który zawsze był odbierany jako fachowiec decydujący czy dana lokomotywa, pociąg wyjedzie na szlak. W spółkach zatrudniających od niedawna maszynistów mamy na tym polu sporo konfliktów. Będą one trwać dopóki maszyniści nie zaczną szanować siebie i swojej pracy. Sygnalizowanie nam problemów z nadzieją, że zostaną rozwiązane przez związek to za mało. Bez współpracy, ale i także własnego współdziałania nie da się rozwiązać kwestii związanych z harmonogramem pracy, chronometrażem czasów zdań i objęć, bezpieczeństwem i stanem technicznym pojazdów itp. Maszyniści powinni w zdecydowany sposób upominać się o te sprawy. Kiedyś gdy parowóz był niesprawny nie było siły, która zmusiłaby maszynistę do wyjechania nim z lokomotywni. Odnoszę wrażenie, że maszyniści w takich przypadkach są teraz za bardzo elastyczni. Zajmiemy się tym podczas Rady Krajowej i debaty nad strategią związku. Metodom realizacji postawionych celów poświęcone będzie całe posiedzenie Rady. Obszarów jest bardzo wiele

– od pilnowania osiągnięć dotyczących organizacji pracy, poprzez politykę związku i przygotowania na wypadek rozmaitych zmian itd. Musimy mieć wypracowane stanowisko i dążyć do jego realizacji.

**– Jeden z priorytetowych celów został właśnie zrealizowany. Związek kupił nieruchomość, która stanie się siedzibą ZZM.**

– To krok milowy, bardzo znaczący. Po raz pierwszy w powojennej historii ZZM staliśmy się właścicielami własnej nieruchomości. Nowa siedziba związku będzie przy ulicy Wojciechowskiego w Warszawie. Jestem szczęśliwy, że nam się udało. To nasze wspólne dzieło, powstałe kosztem wyrzeczeń i determinacji głównie organizacji zakładowych i ich członków. Serdecznie Wam za to koledzy dziękuję. Lepszego prezentu na Święta Wielkanocne nie mogliśmy sobie zrobić. Oczywiście zakup jest pierwszym krokiem, a nieruchomość będzie wymagała zagospodarowania. To inwestycja dla przyszłych pokoleń, spotykających się dziś w zespole młodych ZZM i dyskutujących o strategii związku. Inwestycja na której związek nie straci. A każdy maszynista może już powiedzieć z dumą, że ma swój związkowy dom.

**– Dziękuję za rozmowę.** ■

**Fot. T. Makuch**

# Głos młodych maszynistów

Młodzi maszyniści wypracowali swoje stanowisko w obszarach odnoszących się do polityki zewnętrznej, wewnętrznej, międzynarodowej i informacyjnej ZZM. To ważny głos w dyskusji nad strategią związku na VI kadencję.

Na spotkaniu w Warszawie 18 marca pojawiło się kilka nowych twarzy, co może być powodem do optymizmu, choć umiarkowanego. – Oczywiście cieszy fakt, że młodzież rwie się do działania i leży jej na sercu los ZZM. Żałuję tylko, że młodych maszynistów jest na kolei tak mało – powiedział kierujący pracami zespołu Arnold Modrzejewski z SKM w Trójmieście. To już jednak kamyczek do ogródka kolejowych i samorządowych pracodawców, którzy odpowiadają za te zaniedbania.

W przyjaznej atmosferze miała miejsce swoista burza mózgów.

**Wszystkich młodych maszynistów – członków ZZM zainteresowanych aktywną działalnością związkową i kontaktem z kolegami z zespołu prosimy o maila do Biura Rady Krajowej ZZM: rkzzm@wp.pl (w tytule wiadomości prosimy wpisać „Zespół młodych”).**

Przybyli maszyniści podkreślali, że po zwycięskiej batalii emerytalnej nadchodzi czas na zmianę optyki związku. Uważają, że ZZM bardziej niż dotychczas powinien otworzyć się na młodsze pokolenia. W tym kierunku szły propozycje zmian w statucie związku, lecz z wiadomych względów nie będziemy się o nich rozpisywać. Dla części członków ZZM niektóre przemyślenia mogą wydawać się dość rewolucyjne, ale bezkompromisowość jest w końcu domeną młodości. Tak czy owak powstał dokument zawierający ciekawe wskazówki. Napisany z perspektywy młodych ludzi, czerpiącej z doświadczeń starszych kolegów i chcącej uczyć się od nich związkowego fachu. Ludzi odnajdujących się w nowych realiach i wybiegających daleko w przyszłość.

(R)



## Spotkanie w Pałacu Prezydenckim

Z inicjatywy senatora Stanisława Koguta 11 marca odbyło się spotkanie przedstawicieli kolejarских związków zawodowych z szefem gabinetu prezydenta RP Maciejem Łopińskim. Minister Łopiński poinformował, że prezydent Lech Kaczyński jest zaniepokojony sytuacją na kolei i zamierza przedsięwziąć stosowne działania. Będziemy o nich oczywiście na bieżąco informować na łamach „GM”.



# PRZY WYBORZE OFE ZDECYDUJ SIĘ NA FUNDUSZ, KTÓRY MA DOSKONAŁE WYNIKI



## **AXA Otwarty Fundusz Emerytalny**

Jesteśmy **w czołówce rankingów OFE** pod względem wyników inwestycyjnych.

0801 200 200  
**axa.pl**

Stopa zwrotu AXA OFE za okres od 29 września 2006 r. do 30 września 2009 r. wyniosła 10,025%.  
Źródło: Komisja Nadzoru Finansowego, komunikat z dnia 6 października 2009 r.

**więcej / niż standard**



# Z prac Rad Sektorów

Szefów sektorów zapytaliśmy o sytuację. Oto co nam odpowiedzieli:



**Piotr Rybikowski,**  
przewodniczący  
Sektora Przewo-  
zów Pasażerskich  
ZYM:

– Od ostatniego posiedzenia Rady Sektora odbyły się 3 posiedzenia strony związkowej, w tym zespołu negocyjacyjnego ZYM, z pełnomocnikiem Zarządu PKP Intercity S.A. Krzysztofem Mamińskim, w sprawie negocjacji nowego ZUZP w spółce. Pokazały one, jak trudno będzie wynegocjować nowy układ. Do tej pory stanowiska stron są zdecydowanie rozbieżne. Ponadto odbyło się spotkanie, któremu przewodniczyła dyrektor biura ds. pracowniczych Grażyna Blicharz. W jego trakcie zajęliśmy się sprawą „nieprawidłowości” we właściwym wyliczaniu należności za pracę drużyn trakcyjnych. Ustalono ponowne szczegółowe przeliczenie wynagrodzeń kolegów, którzy wyrazili na to zgodę. Pracodawca zobowiązał się do wystąpienia do właścicieli oprogramowań,

w oparciu o które wyliczane są wynagrodzenia, z wnioskami o wyeliminowanie możliwości powstawania błędów, które wskazali obecni na spotkaniu przedstawiciele ZYM z zakładów: Centralnego, Północnego i Zachodniego. Oczekujemy w tej sprawie informacji pisemnej.



**Sławomir Centkowski**  
– przewodniczący  
Sektora Spółek  
Samorządowych:

– W ostatnim czasie mają miejsce zdarzenia sprawiające, że z coraz większą obawą patrzę na funkcjonowanie spółki Przewozy Regionalne. Mowa m.in. o wypowiedzeniach najmu oraz nie przekazaniu majątku. Ostatnie rozmowy z Zarządem PR oraz przedstawicielami urzędów marszałkowskich uwidaczniają proces dalszego podziału poprzez rozbitcie spółki na małe jednostki działające w obrębie województwa. Takim przykładem jest Górny Śląsk, gdzie odbyło się spotkanie organizacji związkowych z przedstawicielami



Spotkanie z przedstawicielami UMWS w Katowicach.

urzędu marszałkowskiego oraz dyrektorem PR Katowice. Powoli wyłania się obraz tego, co wydarzy się niebawem. Katowicki zakład postrzegany jest przez dyrektora Przemysława Gardonia jako skostniały twór z „mało efektywną załogą”, więc zapowiada wymianę kadr na ludzi młodych i energicznych, znających nowoczesne technologie. Zatrudnienie w nowej spółce odbywać się ma na zasadach wolnorynkowych (wykluczono art. 23<sup>1</sup>), a pracownicy mają zarabiać „godnie” – jak zapowiedział sekretarz UMWS Łukasz Czopik. Na pytanie ile usłyszeliśmy, że ok. 3300 zł średnio na osobę. Nowa spółka ma być nowoczesnym przedsiębiorstwem, ale – jak się dowiedzieliśmy – zamierza kupować stare i używane ezt. W tym roku na zakup taboru urząd zabezpieczył ok. 15 mln zł. Na marginesie warto dodać, że również UMWS wystosował pismo w sprawie zmian do ustawy o PKP, domagając się zapisów umożliwiających... ogłoszenie upadłości spółek kolejowych. KKZZ przewidując taką sytuację zorganizowała i przeprowadziła referendum wśród załogi PR Katowice. Niestety, tylko członkowie KKZZ w 100 proc. wzięli w nim udział i zdecydowanie poparli zaproponowane działania. Inne związki, pomimo zwalniania ich członków oraz innych pracowników, nie były zainteresowane naszymi działaniami. A nie jest to niestety ostatnie województwo, które ma takie aspiracje.

**Henryk Kopański, przewodniczący Sektora Przewozów Towarowych:**

– Na wyjazdowym posiedzeniu Sektora Przewozów Towarowych w Ławie omówiliśmy sprawy or-



Negocjacje nad ZUZP w PKP Intercity.





ganizacyjne oraz bieżącą sytuację w spółce PKP Cargo S.A. Po burzliwej, ale merytorycznej dyskusji uważamy – jako Sektor Przewozów Towarowych – że jesteśmy bardziej zainteresowani programem naprawczym PKP Cargo niż ci, którzy mają go wdrażać. W dalszym ciągu maszyniści krytycznie odnoszą się do pracy dyspozytur (długie oczekiwania pociągów katalogowych na rozkład jazdy). Alokacja punktów utrzymania taboru trakcyjnego ma charakter polityczny i odbywa się bez konsultacji ze związkami zawodowymi. W zakładach pracy brak harmonogramów lub nie są one przestrzegane. W dalszym ciągu nie widzimy poprawy w podziale pracy trakcyjnej.

W Iławie omówiono także propozycję zmian do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy PKP Cargo oraz zgłoszono i wybrano Marka Kraskę do zespołu negocjacyjnego. ■

## Współpraca w ALE

**Spotkanie regionalne prezydentów ALE z Polski, Czech, Słowacji i Węgier odbyło się 17 lutego w Warszawie.**

Ze względu na strajk w swoim kraju nie wzięli w nim udziału tylko przedstawiciele rumuńskiego związku maszynistów FML. W trakcie spotkania omawiano m.in. kwestie związane z dalszym uściśleniem współpracy regionalnej oraz wspólną strategię na kongres wyborczy ALE, który odbędzie się w maju w Barcelonie. ■



*naturalnie z nami*



przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo



**PKP cargo**  
GRUPA PKP

# Dezintegracja czy nowy system?

**Odpowiedzieć na to pytanie próbowali przedstawiciele rządu, parlamentu, świata nauki i związkowcy podczas dyskusji panelowej na temat usamorządowania kolejowych przewozów regionalnych. Zorganizowało ją Polskie Lobby Przemysłowe wraz z Konfederacją Kolejowych Związków Zawodowych i Sekcją Krajową Kolejarzy NSZZ „Solidarność”.**

W Warszawskiej Szkole Zarządzania spotkali się więc 10 marca zarówno teoretycy, jak i praktycy. Omawiali bieżącą sytuację w spółce Przewozy Regionalne i jej otoczeniu, czyli w segmencie kolejowych przewozów pasażerskich, a także szukali rozwiązań naprawczych. Wydają się one potrzebą chwili, bo w rok po usamorządowaniu przyszłość spółki PR jawi się jako wielką niewiadomą, ku wielkiemu rozczarowaniu drżącej o miejsca pracy załogi. Bez względu na rywalizacja w przewozach międzywojewódzkich sprawia, że spać spokojnie nie mogą zresztą także pracownicy PKP Intercity. Panel był zatem dobrą okazją, żeby poznać różne punkty widzenia na bieżące problemy, ale nie tylko. – Ta synergia pozwoli na wypracowanie wspólnego stanowiska, które będzie ważnym głosem w dyskusji na temat przyszłości kolejowych przewozów regionalnych

w Polsce – zapowiedział koordynator PLP Paweł Soroka.

Wystąpienia panelistów zainaugurował Juliusz Engelhardt, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, minister ds. kolei. Przedstawił informacje o dotychczasowym przebiegu procesu usamorządowania. Przekonywał m.in., że decyzja wpisywała się w politykę Unii Europejskiej oraz wynikała z potrzeby decentralizacji państwa i przeniesienia niektórych obowiązków – jak np. przewozy regionalne – ze szczebla centralnego na lokalny. Przypomniał pierwsze trudne lata działalności PKP PR, zmianę formuły finansowania tych przewozów wprowadzone ustawą o transporcie kolejowym, rosnące zadłużenie spółki, nie zrealizowane obietnice poszczególnych rządów, a w efekcie – umowę restrukturyzacyjną ze spółkami Grupy PKP. I dalej – żmudne negocjacje z samorządami województw w sprawie przejścia



udziałów w spółce Przewozy Regionalne zakończone zawarciem porozumienia. Przypomniał o oddłużeniu na kwotę 1,5 mld zł do 2020 roku i zwiększeniu o 0,75 proc. odpisu z podatku CIT dla samorządu na pokrycie bieżących kosztów funkcjonowania spółki PR. Wyjaśnił, że segment przewozów międzywojewódzkich trafił do spółki PKP Intercity, bo zadaniem własnym samorządów województw jest finansowanie i organizowanie kolejowych przewozów regionalnych.

Profesor Kazimierz Fiedorowicz z Warszawskiej Szkoły Zarządzania ustosunkował się do stanowiska KKZZ w sprawie sytuacji w spółce Przewozy Regionalne z 14 stycznia 2010 roku. Jego zdaniem postulaty za mało odnoszą się do spraw pracowniczych, a niektóre wręcz wykraczają poza uprawnienia związków zawodowych. Profesor pochylił się także nad projektem ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Zwrócił uwagę na zapisy wynikające z konieczności wdrożenia unijnego prawa: konkurencji regulowanej, zakazu przyznawania operatorowi wyłącznego prawa organizowania przewozów oraz rozsądnego zysku tam, gdzie przewozy nie są opłacalne i związanej z tym rekompensaty. Ich wdrożenie pozwoli – zdaniem prof. Fiedorowicza – na przezwyciężenie trudności. Uznał, że obecny status PR nie pasuje do formuł prawnych zawartych w projekcie ustawy. Przyszłość spółki widzi albo w zakładzie budżetowym wszystkich samorządów wojewódzkich, któremu można będzie zlecić wykonywanie przewozów bez przetargu, albo w przedsiębiorstwie





działającym na warunkach rynkowych, podlegającemu jednakowoż prawu upadłościowemu. Zdaniem profesora trudno dziś powiedzieć, które z tych rozwiązań jest lepsze.

Posel Janusz Piechociński rozpoczął od informacji o wynikach PR. Ze wstępnych szacunków wynika, że zeszły rok Przewozy Regionalne zakończyły stratą w wysokości ok. 360 mln zł, znowu nie przekraczając kwoty 0,5 mld zł z tytułu umów z samorządami. Wiceprzewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury zgodził się z opinią, że polska kolej była i jest restrukturyzowana przy zbyt małym wsparciu sektora finansów publicznych, a i te skromne pieniądze trafiają niekiedy po czasie, przez co niedoszacowano np. straty PR za 2008 r. w wysokości 138 mln (plus odsetki). Według posła samorządowcy nie odnaleźli się jeszcze jako współwłaściciele spółki i dominuje wśród nich myślenie kategoriami własnego województwa. W tych „silniejszych” ma panować opinia, że wcześniej czy później do rozłamu spółki na kilka kampanii, „słabsze” zaś skłaniają się do wyłaniania przewoźnika w przetargu, bo tak jest taniej. Janusz Piechociński uważa, że zabrakło wsparcia i monitorowania procesu usamorządowienia na szczeblu operacyjnym, a w Grupie PKP szybko doszło do urealniania cen za usługi wykonywane dla PR. Zamiast negocjować okładano się pozwami, karnymi odsetkami, wypowiedziano i zrywano umowy. Szansy na poprawę sytuacji poseł upatruje w dalszych rozmowach zainteresowanych stron, przekazaniu majątku spółkom oraz ustaleniu dlaczego ze strony samorządu do spółki Przewozy Regionalne nie wpłynęło tyle pieniędzy, ile zakładano. Postuluje także wyznaczenie terminu podpisywania umów z samorządami na świadczenie przewozów.

Przewodniczący KKZZ, a zarazem prezydent ZZM, Leszek Miętek odniósł się najpierw do wypowiedzi prof. Fie-



dorowicza. Wyraził żal, że stanowisko związków zawodowych bywa tak traktowane przez świat nauki, bo można napisać dobrą książkę o regułach ekonomicznych, a słabo radzić sobie z praktyką. Przypomniał, że związek zawodowy i tworzący go pracownicy są mocno związani z własną firmą i nie mogą biernie przyglądać się jak giną ich miejsca pracy. Tym bardziej, że kilka miesięcy po usamorządowieniu organa statutowe spółki poddały pod głosowanie wnioski o jej upadłość. Wyraził także powszechne odczucie pracowników Przewozów Regionalnych oraz PKP Intercity, zdezorientowanych i zniesmaczonych polityczno-biznesowym konfliktem odbywającym się na oczach

podróżnych i społeczeństwa. Zapytał, jak załoga ma wytłumaczyć podróżnemu, że pociągi spółek dublują się na tej samej trasie i odjeżdżają w kilkuminutowych odstępach bądź wogóle nie są skomunikowane. W jego przekonaniu skoro podejmowane są poważne decyzje, to trzeba wyciągać z nich wnioski, a nie silić się na nieomyślność.

Szef KKZZ poruszył także kwestię sprzeczności interesów 16 właścicieli Przewozów Regionalnych, którzy nie są w stanie stworzyć strategii firmy, a mimo to podejmują działania restrukturyzacyjne. Nie zgodził się z opinią, że reforma powstała na bazie

*dokończenie na str. 12*



# Dezintegracja czy nowy system?

dokończenie ze str. 10–11

doświadczeń europejskich, bo Polska jest prekursorem tych rozwiązań, tak jak jest również pionierem w dziedzinie liberalizacji rynku przewozów kolejowych. Wykił też uzasadnianie wszystkich decyzji dyrektywami z Brukseli, tak jak kiedyś motywowano to moskiewskimi. Mówił także o braku równych zasad konkurencyjnych między transportem kolejowym i drogowym oraz nierównej konkurencji międzynarodowej i pomocy publicznej dla spółek zagranicznych. Zauważył, że polskie firmy są jej pozbawiane, bo jakoby „Bruksela nie pozwala”, choć w innych krajach takie praktyki są z powodzeniem stosowane i nikt nie robi z tego problemu.

Leszka Miętka wsparł przewodniczący SKK NSZZ „Solidarność” Henryk Grymel, mówiąc, że związki mają prawo do wyrażania opinii na temat tego, co się dzieje w świecie polityki i zarządzania, bo to bezpośrednio rzutuje na miejsca pracy członków organizacji. W jego przekonaniu samorząd to takie przedszkole wielkiej polityki i źle się stało, że samorządowcy zaczęli zachowywać się jak przedszkolaki, które dostały zabawkę i zaczynają się nią bawić. Nawiązał przy tym do konfliktu między PR a Intercity i uruchomienia sieci pociągów interRegio. Przekonywał, że wojna na torach najbardziej dotyka pracowników i pasażerów, którzy otrzymują gorszy rozkład jazdy. Postulował o dialog samorządowców

z kolejarzami, by wyjść naprzeciw oczekiwaniom pasażera, który w tym wszystkim jest najważniejszy. O czym się niestety zapomina – dodał przewodniczący SKK „S”.

Profesor Florian Piasecki z Instytutu Badań Systemowych PAN odwołał się do rozwoju wytwórczości – od chałupnictwa, manufaktury do przemysłu – oraz towarzyszącemu temu procesowi mechanizmowi: prawa koncentracji, nazywanego też efektem skali. Dowodził, że małe przedsiębiorstwa nie przetrwają wojny konkurencyjnej. Zauważył też tendencję, że w epoce globalizacji i łączenia się w coraz większe podmioty Polska dzieli przedsiębiorstwa i system transportowy na kawałki. Wnioski są zatem oczywiste. Zdaniem profesora obecne kłopoty wynikają z demontażu naturalnego systemu i braku koordynacji.

Mieszkający w Wielkiej Brytanii Andrzej Goltz podzielił się m.in. doświadczeniami z prywatyzacji British Rail, która miała przynieść budżetowi oszczędności. Wyszło odwrotnie. Nie dość, że państwo straciło nad pewnymi segmentami kontrolę, to koleje brytyjskie stały się najdroższe w Europie, a dofinansowanie rządowe wzrosło pięciokrotnie. Prywatnym kapitałem okazała się zaś np. firma... Deutsche Bahn. Nawiązując do usamodzielnienia Goltz radzi nie likwidować linii kolejowych o marginalnym znaczeniu lecz przekazywać je samorządom. Proponuje wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań, wykorzystanie partnerstwa lokalno-

społecznego oraz samorządów do lobbingu prokolejowego.

W dalszej części paneliści odpowiadali na pytania. Najwięcej otrzymał ich minister Engel-

hardt. Spytany o licencję na wykonywanie przewozów pasażerskich dla Deutsche Bahn odpowiedział, że pierwszy wniosek nie był kompletny i został zwrócony. Jego zdaniem rząd zapewnił PR źródła finansowania na niespotykanym wcześniej poziomie. Sławomir Centkowski, przewodniczący Sektora Przewozów Pasażerskich ZKM przypomniał, że dotacje w 2008 roku zostały zrealizowane w ok. 1/3. Zainteresował się, czy rząd przewiduje wprowadzenie jakichś kar za niewywiązywanie się z zobowiązań, np. za brak umów ze spółką PR i czy planowane są działania mające na celu utrzymanie status quo spółki. Zdaniem ministra trudno wyobrazić sobie takie przepisy, bo władza samorządowa jest suwerenna. Rząd chce natomiast wiedzieć w jaki sposób marszałkowie rozdysponowali pieniądze z odpisu na podatek CIT, które powinny służyć podwyższeniu kontraktów ze spółką PR. Z docierających do resortu sygnałów wynika, że faktycznie mogły wzrosnąć jedynie o ok. 100 mln zł, zamiast planowanych ok. 250 mln zł. Minister nie wykluczył podziału spółki, ale twierdzi, że rząd nie będzie mógł temu zapobiec. Zapytany jak rozwiązać konflikt PR-IC odpowiedział, że przede wszystkim samorządy muszą zbilansować spółkę PR w 2010 roku. Stwierdził, że popełniono błędy w jej zarządzaniu, podejmując np. decyzję o wprowadzeniu pociągów interRegio, powiększającą stratę spółki na starcie. Zdaniem ministra jedyna droga to porozumienie się PR ze spółkami Grupy PKP.

Podsumowując dyskusję Leszek Miętka wnioskował o refleksję nad tym, jak wydane decyzje przekładają się po roku doświadczeń na życie. Apelowo o podjęcie próby wyeliminowania błędów i rozwiązania palących problemów. Zapewnił przy tym, że do rozmów o przyszłości kolejowych przewozów regionalnych związki zawodowe są gotowe.

**Tekst i fot. (raz)**





# 14 miesięcy za rok

Ministerstwo pracy odpowiedziało na pismo OPZZ w sprawie naliczania okresów pracy na niektórych kolejowych stanowiskach pracy. Poniżej przedstawiamy jego treść.

Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej

Warszawa, dnia 18 lutego 2010 r.

**Marek Bucior**  
Podsekretarz Stanu

DUS – 505-159-BB/09

Pani **Wiesława Taranowska**  
Wiceprzewodnicząca  
Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych  
ul. Kopernika 36/40  
00-924 Warszawa

**Szanowna Pani Przewodnicząca,**

Odpowiadając na pismo z dnia 18 listopada 2009 r. znak: OPZZ-Z2/WT/1119/09/AS w sprawie przepisów ustawy z dnia 28 kwietnia 1983 r. o zaopatrzeniu emerytalnym pracowników kolejowych i ich rodzin (Dz.U. nr 23, poz. 99 z późn. zm.) oraz przepisów ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz.U. z 2009 r. Nr 153, poz. 1227) zwanej dalej ustawą emerytalną, uprzejmie wyjaśniam, co następuje.

Z dniem wejścia w życie reformy powszechnego systemu emerytalno-rentowego przepisy ustawy z dnia 28 kwietnia 1983 r. o zaopatrzeniu emerytalnym pracowników kolejowych i ich rodzin straciły moc.

Od dnia 1 stycznia 1998 r. sprawa uprawnień do emerytury jak również obliczania jej wysokości została uregulowana przepisami ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych.

Przepisami art. 43 ust. 2 ustawy emerytalnej określone zostało, iż każdy rok zatrudnienia na kolei na parowym, spalinowym lub elektrycznym pojeździe trakcyjnym, w drużynach konduktorskich oraz na stanowiskach manewrowych lub ustawiaczy liczy się jako 14 miesięcy zatrudnienia na kolei.

Zasada ta stosowana jest przy ustalaniu uprawnień do emerytury na zasadach określonych przepisami art. 40, którymi to uregulowane zostały uprawnienia do emerytur dla ubezpieczonych urodzonych przed dniem 1 stycznia 1949 r. jak i ustalaniu wysokości świadczeń zgodnie z przepisami art. 53 ustawy emerytalnej.

Zasada ta stosowana jest również przy ustalaniu uprawnień do emerytury określonej przepisami art. 184 w związku z przepisami art. 40, regulujących uprawnienia do emerytury dla ubezpieczonych urodzonych po dniu 31 grudnia 1948 r., zarówno przy ustalaniu wymaganego okresu składkowego i nieskładkowego, wynoszącego w przypadku kobiet 20 lat, a w przypadku mężczyzn 25 lat, jak również co najmniej 15-letniego okresu zatrudnienia na kolei.

Korzystniejsze liczenie okresów na kolei stosuje się także przy ustalaniu wysokości emerytury na zasadach określonych przepisami art. 184 ustawy emerytalnej w części tego świadczenia, która zostaje obliczona na podstawie przepisów art. 53 tej ustawy – w przypadku ubezpieczonych zatrudnionych na kolei, którzy wiek uprawniający do emerytury na zasadach określonych przepisami art. 184 ustawy emerytalnej osiągną w latach 2009–2013.

Z poważaniem

**Marek Bucior**  
Podsekretarz Stanu

# Wokół czasu pracy

**Ustawa z dnia 23 maja 1991r. o związkach zawodowych w treści art. 26 stanowi: „do zakresu działania zakładowej organizacji związkowej należy w szczególności; sprawowanie kontroli nad przestrzeganiem w zakładzie pracy przepisów prawa pracy, a w szczególności przepisów zasad bezpieczeństwa i higieny pracy.”**

Według paragrafu 37 ust. 1 Po-nadzakładowego Układu Zbioro-wego Pracy dla Pracowników Za-trudnionych przez Pracodawców Zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych (PUZP) cza-sem pracy jest cyt. „czas, w którym pracownik pozostaje w dyspozycji pracodawcy w zakładzie pracy lub w innym miejscu wyznaczonym do wykonywania pracy”. Niepo-kojące sygnały kierowane przez członków ZZM do Komisji Obro-ny Praw Pracowniczych związane z tym tematem dotyczą naruszeń postanowienia par. 37 ust. 3 pkt 3, czyli: „do czasu pracy pracow-nika zalicza się: oczekiwania dru-żyn pociągowych po zakończeniu wszystkich czynności związanych ze zdaniem pociągu lub pojazdu trakcyjnego w stacji zwrotnej (za-kładzie taboru), łącznie z okresem jazdy w charakterze pasażera do

stałego miejsca pracy określonego w umowie o pracę”.

## W charakterze pasażera

Związkowcy sygnalizują, że w harmonogramach pracy w praktyce nagminnie pomija się realizację tego postanowienia w części doty-czącej tzw. jazdy pasażerem. Często pracodawca skraca również ustalony z organizacją związkową czas ob-jęcia i zdania pojazdu trakcyjnego, szczególnie w przypadku objęcia – zdania pojazdu trakcyjnego w stacji. Niewątpliwie zdarzają się pojedyn-cze przypadki usprawiedliwiające odstępstwa od tej obowiązującej za-sady. Ale powinny to być przypadki sporadyczne, a skrócony zakres czyn-ności postępowania przez maszyni-stę powinien być opisany i podany do wiadomości zainteresowanym. Okręgowy Inspektor Pracy w War-



Autor – przewod-niczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych ZZM służy pora-dą pod numerem telefonu 0 667 640 005.

szawie omawiając przedstawione nieprawidłowości jednoznacznie stwierdził, że dokonywanie zapisów w wykazie pracy przez maszynistę, niezgodnych ze stanem faktycznym i zasadami określonymi w prawie pracy, jest przestępstwem. Biorąc powyższe pod uwagę maszyniści powinni pamiętać, że wpisanie do wykazu pracy czasu jazdy w cha-rakterze pasażera, zgodnie z posta-nowieniem PUZP, jest ich pracow-niczym i prawnym obowiązkiem. Wykaz pracy to dokument finansowy i nie tylko. Praktyka potwierdza, że w przypadku zdarzenia kolejowe-go kontrola czasu pracy maszynisty przez Komisję Badania Wypadków Kolejowych jest dociekliwa. W przy-padku wykrycia niezgodności zapisu czasu pracy w wykazie pracy za sta-nem faktycznym to nie pracodawca lecz maszynista poniesie związaną z tym odpowiedzialność.

Przeznacz 1% podatku

na ratowanie zabytków kolejnictwa



FUNDACJI ERA PAROWOZÓW

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



## Zmiany w harmonogramach

Z dużym sprzeciwem ze strony pracowników drużyn trakcyjnych spotykają się działania polegające na samowolnym i niekontrolowanym wprowadzaniu zmian w harmonogramach pracy. Zgodnie ze stanowiskiem Głównego Inspektora Pracy (GIP) z dnia 6 kwietnia 2009 r., zmiany w harmonogramach pracy dopuszczalne są jedynie w sytuacjach określonych w zakładowych źródłach prawa, jak np. długotrwała nieobecność lub choroba innego pracownika oraz w Kodeksie pracy. Jeśli zatem dopuszczalność zmiany harmonogramu czasu pracy pracownika nie wynika z tych przesłanek jest ona niedopuszczalna. Zarówno Kodeks pracy w postanowieniu art. 151<sup>2</sup>, jak i ZUZP w załączniku nr 6 informuje, że udzielenie dni wolnych za czas przepracowany w godzinach nadliczbowych nie może spowodować obniżenia wynagrodzenia należnego pracownikowi za pełen miesięczny wymiar czasu pracy. Przeniesienie maszyniście dni wolnych z tytułu wypracowanych nadgodzin do harmonogramu czasu pracy na następny okres rozliczeniowy, niewątpliwie spowoduje obniżenie wynagrodzenia. Zwracam uwagę, że ustawodawca używa określenia wynagrodzenia a nie jednego z jego elementu np. wynagrodzenia zasadniczego. W opinii GIP z dnia 21 kwietnia 2009r. działania pracownika (złożenie wniosku) lub pracodawcy (wskazanie terminu odbioru normy dobowej) powinny nastąpić przed najbliższym terminem wypłaty wynagrodzenia. W przeciwnym razie pracodawca musi wypłacić dodatek, mimo że okres rozliczeniowy nie zakończył się.

## Urlop to urlop

Zwracamy uwagę, że zgodnie z art. 94 Kodeksu pracy właściwa organizacja pracy, pełne wykorzystania czasu pracy oraz zapewnienie właściwych warunków bezpieczeństwa i higieny pracy leży w zakresie obowiązków pracodawcy. Dlatego należy wyrazić stanowczy sprzeciw na pokrywanie niedopracowanych godzin w okresie rozliczeniowym z wykorzystaniem własnego urlopu wypoczynkowego. Wyrażając taką zgodę przyczynialibyśmy się do ukrycia niekompetencji osoby odpowiedzialnej za właściwą organizację pracy. Naszym zdaniem pracodawca powinien w tym przypadku postąpić zgodnie z postanowieniem art.81 Kodeksu pracy. Pracownikowi za czas niewykonywania pracy z przyczyn leżących po stronie pracodawcy, jeżeli był gotów do jej wykonania, przysługuje wynagrodzenie w wysokości nie mniejszej niż 60 proc. obecnego wynagrodzenia.

Zgodnie z postanowieniem par. 25 ust. 4 ustawy o związkach zawodowych, kierowanie działalnością społecznej inspekcji pracy należy do zakresu działania organizacji związkowej. Biorąc powyższe pod uwagę nieprawidłowościami powstałymi wokół harmonogramów pracy można zainteresować zakładowego społecznego inspektora pracy. Dokonanie stosownego wpisu do „książki zaleceń i uwag” z wyznaczeniem terminu odpowiedzi powinno przyczynić się do szybkiej reakcji pracodawcy na zasygnalizowane niedociągnięcia.

**Eugeniusz Śliwiński**  
Przewodniczący Komisji  
Obrony Praw Pracowniczych

# Związkowiec OPZZ

Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych rozpoczęło wydawanie nowego czasopisma. Od lutego oficjalnym organem prasowym Porozumienia Związkowiec OPZZ.



Związkowiec OPZZ zastąpił wychodzący przez lata Nowy Tygodnik Popularny – z założenia również dwutygodnik, ale ostatnimi czasami ze względu na kłopoty finansowe wydawcy ukazujący się dość nieregularnie. Wyjściem z sytuacji okazała się zmiana wydawcy i stworzenie nowego tytułu.

W numerze zerowym Związkowca OPZZ uwagę przykuwają duży wywiad z przewodniczącym Janem Guzem o ruchu związkowym oraz redaktorem naczelnym Super Expressu o wspólnej inicjatywie obywatelskiego projektu zmiany ustawy o emeryturach i rentach z FUS, a także felieton o siedmiu grzechach głównych polskich przedsiębiorców. Mocną stroną pisma jest obszerny dział prawny obejmujący zmiany w prawie i poradnik prawa pracy. Jak zapowiada redaktor naczelny Bojan Stanisławski, wkrótce pod adresem [www.zwiazkowiec.info](http://www.zwiazkowiec.info) ruszy witryna internetowa. Redakcji życzymy połamania piór, a naszych czytelników zachęcamy do prenumeraty Związkowca OPZZ :

**Związkowiec OPZZ**  
ul. Kopernika 36/40, pok. 202  
00-924 Warszawa  
tel. (22) 499 68 98  
e-mail: [redakcja@zwiazkowiec.info](mailto:redakcja@zwiazkowiec.info)



## Przekaż 1% podatku dla potomka maszynisty

### Pomoc dla Mateusza



#### Szanowni Państwo

Synek nasz, który obecnie ma 11 lat, jest dzieckiem niepełnosprawnym z porażeniem mózgowym i epilepsją. Jest po operacji oddzielenia dróg pokarmowych od oddechowych (oddycha przez otwór w tchawicy). To dziecko wymagające szczególnej opieki i troski. Wskazane jest, aby Mateusz uczestniczył w turnusach leczniczo-rehabilitacyjnych kilka razy w roku. Koszt jednego turnusu wynosi 3 800 zł. To duża kwota i nie stać nas na pokrycie jej w całości. Dlatego zwracamy się do Państwa z prośbą o pomoc dla naszego dziecka, dzięki czemu

Mateusz będzie mógł uczestniczyć w turnusach i osiągać dalsze postępy. W związku z tym prosimy o przekazanie 1% podatku na konto fundacji.

W 2010 roku 1% podatku można deklarować na formularzach PIT na rzecz Fundacji, do której należy Mateusz, z dopiskiem MATEUSZ NORKO w polu nr 128.

#### Przykład: PIT-37

<b>H. WNIOSEK O PRZEKAZANIE 1% PODATKU NALEŻNEGO NA RZECZ ORGANIZACJI POŻYTKU PUBLICZNEGO (OPP)</b> Należy podać nazwę OPP, numer wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego (KRS) oraz wysokość kwoty dla OPP.			
124. Nazwa OPP		FUNDACJA POMOCY OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM „SŁONECZKO”	
125. Numer KRS	0000186434	<b>Wnioskowana kwota</b> Kwota z poz. 126 nie może przekroczyć 1% kwoty z poz. 120, po zaokrągleniu do pełnych dziesiątek groszy w dół.	126. Kwota 1% podatku zł ..... gr .....
<b>I. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE</b> W poz. 127 można podać m.in. dane ułatwiające kontakt z podatnikiem, w poz. 128 cel szczegółowy 1% oraz poprzez zaznaczenie kwadratu w poz. 129 wyrazić zgodę na przekazanie OPP danych, o których mowa w art. 45c ust. 5 ustawy, tj. imienia, nazwiska, adresu oraz wysokości kwoty z poz. 126.			
127.			
128.	MATEUSZ NORKO		129. Wyrażam zgodę <input type="checkbox"/>

Jest to pole bezpośrednio pod rubryką dotyczącą przekazania 1% podatku 128 w PIT-37. Po wypełnieniu można złożyć PIT w Urzędzie Skarbowym. Urząd w ciągu 3 miesięcy sam prześle kwotę na subkonto MATEUSZA. Bardzo dziękujemy za pomoc. Dziękujemy też wszystkim, którzy wspomogli nas w roku ubiegłym. Za zebrane pieniądze Mateuszek mógł uczestniczyć w turnusach leczniczo-rehabilitacyjnych oraz kontynuować rehabilitację w domu. Zakupiliśmy również dla naszego synka wózek rehabilitacyjny, fotelik i kombinezon THERATOOLS oraz drobny sprzęt medyczny.

**Rodzice**

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

tel. 091 416 22 50 lub 667 649 701



## Podpatrzone

Dwóch członków ZMM Piotrków Trybunalski wybrało się do Indii. W 17-milionowym Bombaju obejrzeli m.in. dworzec kolejowy, którego jak widać możemy Hindusom tylko pozazdrościć... Przy okazji nasi koledzy zasięgnęli języka, dowiadując się, że średni zarobek maszynisty w Indiach wynosi 50 000 rupii, tj. około 1000 dolarów. Nie trzeba chyba dodawać, że w lokalnych warunkach płacowych świadczy to o wysokim statusie maszynisty.

## LICZBA MIESIĄCA

**10 miliardów**

Tyle dolarów – według Banku Światowego – wynoszą koszty opieki nad ofiarami wypadków na polskich drogach, ubezpieczeń i utraconej produktywności. Czyli 2 proc. PKB w Polsce.

(Raport Banku Światowego o bezpieczeństwie drogowym. Na podstawie danych z 2008 roku)

### HOBBYSTA POSZUKUJE

Pasjonat kolei poszukuje dawnych biletów kartonikowych PKP.

tel. 608 271 650,

e-mail: [tekotka@wp.pl](mailto:tekotka@wp.pl)



Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych działających przy Śląskim Zakładzie Przewozów Regionalnych w Katowicach pragnie serdecznie podziękować wszystkim pracownikom biorącym udział w referendum strajkowym za czynny udział. Postawa głosujących świadczy o zrozumieniu problemu, jakim jest realne zagrożenie naszych miejsc pracy, płacy oraz warunków, w jakich przyjdzie nam ewentualnie pracować.

Działania podejmowane przez Urząd Marszałkowski stanowią niezbitą dowód, iż takie zagrożenie ma miejsce w naszym zakładzie.

Na skutek działań podjętych przez KKZZ w postaci przeprowadzonego referendum oraz ogłoszenia pogotowia strajkowego, Marszałek woj. śląskiego wyraził chęć spotkania z przedstawicielami strony społecznej.

W imieniu KKZZ  
Mariusz Szczurek

Rada Sektora Spółek Samorządowych w imieniu przedstawicieli Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych działających przy Śląskim Zakładzie Przewozów Regionalnych w Katowicach pragnie serdecznie podziękować Radzie Sektora Przewozów Towarowych oraz Radzie Sektora Przewozów Pasażerskich za zrozumienie i wyrażenie jedności zawodowej w tak trudnych dla nas chwilach, poprzez podjęcie uchwał w sprawie nie obsługiwania pociągów spółki PR przez członków ZZM zatrudnionych w PKP Cargo i PKP Intercity na wypadek akcji strajkowej na terenie województwa śląskiego.

za Radę Sektora  
Spółek Samorządowych  
Mariusz Szczurek

Składam serdeczne podziękowanie Radzie ZZM Zajęczkowo Tczewskie oraz wszystkim maszynistom i kolejarzom Honorowym Dawcom Krwi za oddaną krew potrzebną do mojej operacji.

Przemysław Latuszewski

Z ogromnym żalem informujemy, że 2.03.2010 r. zmarł nasz kolega

ŚP

**Grzegorz Gorący**

st. maszynista

w Centralnym Zakładzie Spółki z siedzibą w Łodzi w Sekcji Eksploatacji Taboru Trakcyjnego w Zduńskiej Woli-Karsznicach.

**Rodzinie i bliskim**

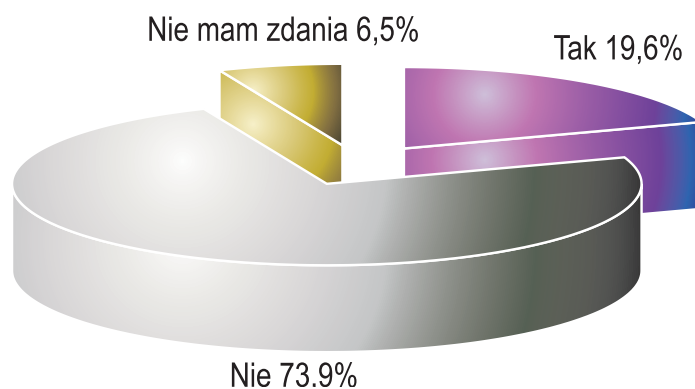
wyrazy głębokiego współczucia składa

Zarząd SNZZ

Maszynistów Kolejowych w Zduńskiej Woli-Karsznicach

### SONDA

Czy popierasz proponowaną przez rząd zmianę w ustawie o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP, w wyniku której możliwe będzie ogłaszanie upadłości spółek powstałych na mocy ustawy z 8 września 2000 r.:



Źródło: [www.zzm.org.pl](http://www.zzm.org.pl)

18 lutego 2010 r. w Bliżynie, pożegnaliśmy zmarłego nagle w wieku 56 lat naszego kolegę, maszynistę,

ŚP

**Bogusława Łakomy**

Cześć Jego Pamięci

Koledzy z ZZMK w Łodzi

## Pod semaforem

Zakup nieruchomości na potrzeby nowej siedziby ZZM. To będzie prawdziwy dom polskich maszynistów, niczym ze zdjęć

z XX-lecia międzywojennego.

Samorządy województw dążące do powołania własnych operatorów kolejowych i likwidacji spółki Przewozy Regionalne. Czyli dezintegracji całego systemu.

Masz interesujące zdjęcie, ciekawe informacje, własne przemyślenia.

Napisz do nas:  
Głos Maszynisty,  
ul. Grójecka 17,  
02-021 Warszawa  
e-mail: [rkzzm@wp.pl](mailto:rkzzm@wp.pl)

## HOO MOR

Wieczór. Pusty tramwaj, w nim tylko dwóch dresiarzy. Wsiada babcia i rozgląda się dookoła. Staje nad jednym z dresiarzy i czeka. Po chwili pyta:

- Przepraszam, mógłby mi pan ustąpić miejsca?
- Ten zdziwiony patrzy dookoła i odpowiada:
- A dlaczego pani nie usiądzie obok, skoro jest pusty wagon i wokół tyle miejsca?
- Bo ja mam chore nerki, a pan tu już wygrzał...

\*

Wraca mąż do domu i od progu woła do żony:

- Rozbieraj się i do łóżka!
- Żona nieco zdziwiona, bo 20 lat pożycia i nigdy mąż się tak nie zachowywał. Zaciekawiona wyskoczyła z fatałaszków i do wyrka. Mąż też szybko pozbywa się ubrania, wskakuje do łóżka, nakrywa żonę i siebie kołdrą razem z głowami i krzyczy:
- Zobacz jaki fantastyczny zegarek sobie kupiłem! Fluorescencyjna tarcza!

\*

Złapał niemowa złotą rybkę. Ta zwraca się do niego:

- Wypuść mnie, a spełnię twoje najskrytsze marzenie. Niemowa w odpowiedzi rysuje w powietrzu romb i wystawia język.
- Czy to znaczy, że chcesz loda? – pyta rybka. Mężczyzna kręci głową, jeszcze raz rysuje romb i wystawia język.
- Aha, rozumiem. Pewnie chcesz pieniądze? – dopytuje rybka.
- Mężczyzna kręci głową i dalej rysuje romb. Na to rybka:
- To sama już nie wiem... Może renault w leasing?

# fraszki jerzego szuleca

### Winobranie

Grosik do grosika,  
grosik od frajera  
Aż się na całego  
sikacza ueziera.

### Ruchliwość

Wiosna za pasem,  
potrzebny mi ruch  
Rzekł zapasiony...  
i wciągnął brzuch.

### Rozrost

Najlepiej wiosną  
Ceny nam rosną.

### Nomenklatura

Nie fair ferajna  
Do afer fajna.

### Goszczenie

Najbardziej upierdliwy  
jest taki gość  
Który nie wyczuwa,  
że mamy go dość.

\*

Dresiarz z nową dziewczyną przychodzi do knajpy ze striptizem. Po pewnym czasie dziewczyna pyta się go kusząco:

- I jak? Pewnie masz erekcję?
- Nie, nokię... – odpowiada dresiarz.

## Kącik filatelistyczny

Z okazji 750-lecia miasta Tczewa w miejscowym Urzędzie Pocztowym nr 1 do końca stycznia 2011 r. stosowany jest datownik stały, ozdobny ze zmienną datą.

Głównym jego motywem są dwie wieżyczki wraz z bramą wjazdową słynnego zabytkowego mostu kolejowo-drogowego przez Wisłę. Datownik nawiązuje tematycznie do logo obchodów 750-lecia lokacji tego jednego z najstarszych miast na Pomorzu. Jest ono umieszczone w lewym dolnym rogu na kopertach przygotowanych przez Urząd Miejski w Tczewie. Autorem projektu logo jest Bartłomiej Siwek, który stwierdził że „jest ono kwintesencją tego, co w Tczewie najlepsze” – czyli zabytkowego; pochodzącego z 1857 roku mostu kolejowo-drogowego oraz przedstawionych w zarysie kościołów: farnego p.w. Podwyższenia Krzyża św. oraz poddominikańskiego p.w. św. Stanisława Kostki z przełomu XIII i XIV wieku. (amur)







**Infolinia: 0 801 000 527**

**[www.naturatour.pl](http://www.naturatour.pl)**

# NATURAtour

**Najlepsze oferty znajdziesz  
w naszych katalogach**

**Jeśli dokonasz rezerwacji wczasów  
w obiektach Natura Tour do 15 marca  
otrzymasz PREZENT NIESPODZIANKĘ**

**Kolonie z NATURA TOUR już od 850 zł  
wspaniała zabawa i wypoczynek  
dla Twojego dziecka.**

**10-lecie Natura Tour**

**SŁOŃCE JEST TAM GDZIE MY !**