



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 9/109

WRZESIEŃ 2013



Kto związkom szyje buty

Projekt zmian w ustawie o związkach zawodowych oraz Kodeksie pracy przygotowany jakoby przez grupę posłów z Zespołu Parlamentarnego ds. Wolnego Rynku pokrywa się w dużej części kropka w kropkę z tzw. analizą Forum Obywatelskiego Rozwoju z 5 grudnia 2012 roku. To organizacja założona przez samego Leszka Balcerowicza.

FOR
Forum Obywatelskiego Rozwoju

Trzy nadmierne przywileje związków zawodowych w Polsce

Synteza

Ustawa o związkach zawodowych z 1991 r.¹ wprowadziła trzy nadmierne przywileje dla związków zawodowych:

- etaty związkowe na koszt pracodawcy, a tak naprawdę na koszt konsumenta,
- pomieszczenia związkowe na terenie zakładu, w praktyce udostępniane na koszt pracodawcy,
- przerzucenie zbierania składek związkowych ze związków zawodowych na pracodawców.

Poszukiwanie równowagi pomiędzy interesami różnych obywateli jest istotą wolnego społeczeństwa. W tym celu obywatele mają prawo organizować się w celu obrony swoich interesów. Jedną z form organizacji obywatelskiej są związki zawodowe. Polskie prawo idzie jednak o krok za daleko. Nie tylko potwierdza możliwość zrzeszania się w związkach zawodowych w celu obrony interesów pracowniczych, ale również wyposaża związki zawodowe w przywileje, których nie mają inne organizacje społeczne.

Nadmierne przywileje związkowe należy znieść:

- Pracownicy, którzy podejmują pracę na rzecz związku, powinni traktować to zajęcie jako działalność społeczną. Jeśli mimo wszystko zdecydowałby się zupełnie zawiesić działalność zawodową, a za działalność związkową pobierać pensję, powinna być ona finansowana z funduszy związkowych. Nie można obciążać pracodawców obowiązkiem wypłacania pracownikom pensji za działalność związkową.
- Lokal na terenie zakładu to nie prawo, ale nadmierny przywilej. Inne organizacje społeczne nie mogą oczekiwać, że ktoś inny zapewni im na swój koszt lokal i jego wyposażenie do działalności. Można rozważyć zagwarantowanie prawa związków do zwolnienia spotkania pracowników na terenie zakładu.
- Wiele organizacji społecznych pobiera od swych członków składki. Związki zawodowe nie są tu wyjątkiem, ale mają wyjątkowy przywilej zbierania swoich składek przez pracodawców i na koszt pracodawców. Powinny to robić na własny koszt i ryzyko, chyba że pracodawca dobrowolnie zgodzi się zbierać składki związkowe.

Nie dalej jak w styczniowym Głosie Maszynisty (GM nr 1/101) pisaliśmy o antyzwiązkowym aliansie właśnie FOR oraz Związku Przedsiębiorców i Pracodawców wymierzonym w trzy uprawnienia zapisane w ustawie o związkach zawodowych z 1991 roku: związkowe etaty, pomieszczenia udostępniane na potrzeby działalności związkowej oraz sposób odprowadzania składek. Inicjatywa zaowocowała konferencją prasową i dokumentem nazwanym Analiza FOR nr 29/2012 „Trzy nadmierne przywileje związków zawodowych”.

W duecie FOR-ZPP ton wydaje się nadawać FOR, ale nie tylko dlatego, że sygnował ów dokument. ZPP zrzesza firmy z sektora małych i średnich przedsiębiorstw (zatrudniające do 250 osób), czyli charakteryzujące się stosunkowo niskim poziomem uzwiązkowienia. ZPP nie jest reprezentatywną organizacją pracodawców w rozumieniu ustawy z 2001 r. o Trójstronnej Komisji do Spraw Społeczno-Gospodarczych, w przeciwieństwie

DOKOŃCZENIE NA STR. 6

UZASADNIENIE

By poszukiwanie równowagi pomiędzy interesami różnych obywateli, pracowników i pracodawców, producentów i konsumentów, pracowników poszczególnych gałęzi gospodarki, które jest istotą wolnego społeczeństwa przebiegało prawidłowo lecz realne. Prawa te nie mogą jednak stać się przywilejami, które wynoszą jedne grupy obywateli nad inne.

Wychodząc naprzeciw potrzebom równego traktowania obywateli zrzeszonych w różnych formach organizacji społecznych zakłada się zniesienie nadmiernych przywilejów związków zawodowych, których nie mają inne organizacje społeczne.

Celem projektu jest zniesienie trzech nadmiernych przywilejów związków zawodowych, tj.:

- (i) Przywileju etatów związkowych na koszt pracodawcy
- (ii) Przywileju pomieszczenia na terenie zakładu pracy, oraz
- (iii) Przywileju obowiązkowego zbierania składek związkowych przez pracodawcę.

Pracownicy, którzy podejmują pracę na rzecz związku, powinni traktować to zajęcie jako działalność społeczną. Jeśli zdecydowałby się na działalność związkową w pełnym wymiarze czasu to ich pensja powinna być finansowana z funduszy związkowych. Nie można obciążać pracodawców, czyli w rzeczywistości konsumentów obowiązkiem wypłacania pracownikom pensji za działalność związkową.

Należy zaznaczyć, że większość dużych organizacji związkowych, które mają prawo do etatów na koszt pracodawcy działa w sektorze publicznym (oświata, nauka, ochrona zdrowia, administracja) oraz branżach charakteryzujących się dużym udziałem własności państwowej (np. górnictwo) lub w branżach o ograniczonej konkurencji. Najbardziej uzwiązkowane branże to te, w których siła konsumenta jest najmniejsza. Łatwiej jest w takich branżach uzyskać korzyści od pracodawców, które pracodawcy łatwo przerzucić w wyższych cenach na konsumenta lub podatnika.

Lokal na terenie zakładu to nie prawo, ale nadmierny przywilej. Inne organizacje społeczne nie mogą oczekiwać, że ktoś inny zapewni im lokal i jego wyposażenie do działalności. Można zagwarantować prawo związków do zwolnienia spotkania pracowników w lokalu na terenie zakładu, co wydaje się zapewniać dostateczny poziom ochrony realizacji przysługujących związkom zawodowym uprawnień.

Wiele organizacji społecznych pobiera od swych członków składki. Związki zawodowe nie są tu wyjątkiem, ale mają wyjątkowy przywilej zbierania swoich składek przez pracodawców i na koszt pracodawców. Powinny to robić na własny koszt i ryzyko, chyba że pracodawca dobrowolnie zgodzi się zbierać składki związkowe.

pod semaforem



Uczestnicy Ogólnopolskich Dni Protestu przeciwko antyspołecznej, antypracowniczej polityce rządu PO-PSL za obywatelską postawę



Marszałkowie województw i minister transportu za brak programu naprawczego spółki Przewozy Regionalne i plany jej ćwiartowania

Podwyżki w Intercity

Zarząd spółki i związki zawodowe podpisały 27 sierpnia porozumienie płacowe. Pracownicy otrzymają podwyżki od 1 września. Wzrost płac jest zagwarantowany również w przyszłym roku.

Porozumienie kończy spór zbiorowy rozpoczęty w czerwcu 2010 roku przez Konfederację Kolejowych Związków Zawodowych, do którego przystąpiły pozostałe organizacje. Postulat dotyczył podwyższenia wynagrodzeń zasadniczych o 500 zł. W wyniku negocjacji, w latach 2011 i 2012 spółka podnosiła płace – o średnio 120 zł.

Od 1 września 2013 r. wdrożona zostanie podwyżka w wysokości średnio 100 zł brutto na jednego pracownika wynagradzanego według Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy. Kolejną ratę podwyżki ta grupa pracowników ma zagwarantowaną w przyszłym roku – średnio 120 zł brutto od 1 lipca 2014 r.

Z kolei pracownicy wynagradzani według krotności otrzymają przy wypłacie za wrzesień 2013 r. jednorazowo 300 zł brutto. Dodatkowo od 1 stycznia 2014 r. zostaną im „odmrożone” wskaźniki. Podstawą ich wypłaty będzie przeciętne wynagrodzenie miesięczne w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w IV kwartale 2009 r. ■

M

P.S. Prezes zarządu PKP Intercity Janusz Malinowski prosił, abyśmy w jego imieniu podziękowali załodze za ciężką pracę, zwłaszcza w okresie świąt i wakacji. – Zarząd widzi te starania i je docenia. Chciałbym pracownikom za to podziękować – powiedział na spotkaniu kończącym spór zbiorowy.



Z okazji Dnia Maszynisty życzymy Wam dumy z wykonywanego zawodu, samych zielonych świąteł i bezpiecznych powrotów do domu, stabilizacji, godnej płacy oraz wiary w skuteczną obronę naszych interesów przez Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce.

PAMIĘTAJCIE – RAZEM TWORZYMY WIELKĄ SIŁĘ!

Prezydium Rady Krajowej Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

Są gwarancje w Cargo!

Związki zawodowe podpisały z zarządem PKP Cargo oraz PKP S.A. Pakt Gwarancji Pracowniczych, czyli umowę zawierającą gwarancje zatrudnienia i socjalne dla pracowników prywatyzowanej PKP Cargo oraz spółek zależnych.

Pakt został podpisany 2 września, po uzyskaniu akceptacji organów korporacyjnych spółki oraz organów statutowych organizacji związkowych. W dobie kryzysu najważniejsza jest praca. Na tym polu dla pracowników z minimum 30-letnim stażem udało się wywalczyć 10-letnie gwarancje zatrudnienia, dla pozostałych zaś 4-letnie. Ponadto PKP Cargo ma również przeznaczyć na premię prywatyzacyjną dla załogi ok. 165 mln zł brutto w postaci akcji, które zostaną nabyte w dniu debiutu firmy na warszawskiej giełdzie. Wysokość premii będzie uzależniona od stażu pracy. Przy ok. 18 tys. pracowników, średnio wychodzi ok. 9 tys. zł brutto na osobę. Akcji nie będzie można zbyć w ciągu 2 lat od dnia pierwszego notowania spółki na GPW.

Pracownicy mają również otrzymać 1,3 tys. zł brutto premii gotówkowej płatnej wraz z wynagrodzeniem za listopad 2013 r. Związki zawodowe zgodziły się na zawieszenie sporu zbiorowego w zakresie wzrostu wynagrodzeń do końca roku i wznowienie rozmów o podwyżkach płac w styczniu 2014 r.

Pakt będzie obowiązywał wszystkich pracowników zatrudnionych na podstawie umowy o pracę, bez względu na wymiar czasu pracy, z zastrzeżeniem osób z niego wyłączonych (głównie stanowiska kierownicze i menedżerskie). Ochrona obejmie również m.in. osoby przebywające na urlopach macierzyńskich, wychowawczych, wypoczynkowych i bezpłatnych, które są nieobecne w pracy z usprawiedliwionych

przyczyn i mogą zgodnie z prawem do niej wrócić.

Gwarancja zatrudnienia oznacza, że pracodawcy nie będą wypowiadać umów o pracę z przyczyn niedotyczących pracowników. Strona społeczna zadbała również o rekompensatę na wypadek naruszenia przez pracodawcę gwarancji zatrudnienia. Wówczas ma on wypłacić na rzecz pracownika jednorazowe odszkodowanie w wysokości równej iloczynowi liczby miesięcy pozostających do końca okresu gwarancji zatrudnienia liczonych od dnia rozwiązania umowy o pracę i miesięcznego wynagrodzenia pracownika obliczonego jak wynagrodzenie za urlop wypoczynkowy. W okresie obowiązywania Paktu spółka zobowiązuje się również corocznie podwyższać wynagrodzenia w wyniku negocjacji ze związkami zawodowymi. Nie później niż od 1 lipca.

Istotnym punktem Paktu jest stabilizacja Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy. Choć pracodawca w trakcie mediacji odżegnywał się od intencji wypowiedzania ZUZP, związki przeczornie zadbały o odpo-

wiednio długi okres jego wypowiedzenia – 24 miesiące. Oraz o zapis, że gdyby do tego doszło, to w okresie 36 miesięcy lub do czasu zawarcia nowego układu zbiorowego spółka będzie stosowała wobec pracowników postanowienia rozwiązane ZUZP. Dodatkowo do czasu wejścia w życie Paktu (nie dłużej niż do 31 marca 2014 r.) pracownikom objętym gwarancjami nie będą wypowiedzane umowy o pracę. Ponadto załoga będzie mieć swoich przedstawicieli w organach statutowych firmy.

Pakt jest na tyle stabilny, że nawet pogorszenie wyniku finansowego spółki nie powinno skutkować utratą korzyści przez pracowników. Strony Paktu mają



wówczas podjąć negocjacje w celu dostosowania zobowiązań finansowych do sytuacji spółki.

Negocjacje nowej wersji Paktu (po zmianie scenariusza prywatyzacji z inwestora strategicznego lub finansowego na giełdową) były długie i toczyły się w dość napiętej atmosferze. We wstępnych propozycjach nowego dokumentu wiele osób było wyłączonych spod ochrony – m.in. Pakt miał nie obowiązywać w spółkach Grupy PKP Cargo. W toku negocjacji udało się znacznie poszerzyć zakres podmiotowy i przedmiotowy. Nie obyło się jednak bez próby sił i testu determinacji zarówno pracowników, jak i ich przedstawicieli w zespole negocjatorów. Ostatnie trzy miesiące były pod tym względem szczególnie trudne.

Dość przypomnieć referendum w spółce, gdzie w przypadku kontynuacji procesu prywatyzacyjnego bez podpisania Paktu Gwarancji Pracowniczych za strajkiem opowiedziało się ponad 96% załogi. W lipcu zarząd zaproponował trzyletnie gwarancje zatrudnienia, ok. 120 mln zł premii oraz przeznaczenie części wpływów z prywatyzacji na Fundusz Własności Pracowniczej. Strona związkowa nie przyjęła tych propozycji i dodatkowo podtrzymała swoje żądania w postaci m.in. podniesienia płacy zasadniczej o 450 zł na zatrudnionego. W prasie pojawiły się bardzo krytyczne komentarze wobec związkowców, a spełnienie tego postulatu uznano za nierealne. Zarząd wyliczał, że oznaczałoby to wzrost średniej pensji o 819 zł

na zatrudnionego (wraz z pochodnymi) i kosztowało spółkę ponad 250 mln zł w skali roku oraz „skonsumowało” zysk firmy z 2012 roku. W rzeczywistości zarząd PKP Cargo nie podjął wówczas negocjacji w sprawie podwyżek. Oliwy do ognia dołało zatajenie w prospekcie emisyjnym złożonym do Komisji Nadzoru Finansowego bardzo istotnej informacji – o zobowiązaniach z tytułu Paktu Gwarancji Pracowniczych, który był negocjowany. Przełom w rozmowach nastąpił w sierpniu. W kolejnym projekcie gwarancje zatrudnienia miały 4 lata, wydłużeniu uległ również okres obowiązywania ZUZP. Związki zawodowe zawalczyły o więcej. Z dobrym skutkiem.

■ MS



naturalnie z nami

Naszą misją jest transport towarów i świadczenie usług logistycznych, przyjaznych i bezpiecznych dla środowiska. **Celem jest zapewnienie satysfakcji i zadowolenia klientów.**

Połączenie funkcji handlowych z eksploatacyjnymi pozwala nam elastycznie reagować na potrzeby rynku oraz rozszerzać ofertę, m.in. o usługi „door to door”, „just in time” oraz „szyte na miarę”.

Uruchamiamy nowe relacje w kraju i zagranicą, w głównych europejskich korytarzach transportowych. Realizujemy samodzielne przewozy kolejowe w Niemczech, Czechach i na Słowacji.

Optymalizujemy systemy planowania i monitorowania przewozów. Wprowadzamy nowe, korzystne dla klienta zasady sprzedaży usług i atrakcyjne bonifikaty. **Wybierając nas, niezawodnie, szybko i prosto trafisz do celu.**

Kto związkom szyje buty

DOKOŃCZENIE ZE STR. 2

do Business Centre Club, Pracodawców RP czy Lewiatana. Na forum Komisji ZPP nie ma więc prawa występowania z wnioskami o wydanie lub zmianę ustawy albo innego aktu prawnego w zakresie spraw objętych zadaniami organizacji pracodawców. Nic to, bo przecież „jak nie kijem, to pałką”.

Forum natomiast stawia sobie za cel rozwój społeczeństwa obywatelskiego. Sęk w tym, że najwyraźniej ów rozwój ma się dokonać na zgliszczach ruchu związkowego. Bo FOR założył w 2007 roku nie kto inny jak profesor Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie Leszek Balcerowicz, były wicepremier i minister finansów oraz prezes NBP. W latach 90. ub. w. autor generującej bezrobocie i ubóstwo terapii szokowej oraz pomysłodawca schładzania gospodarki, co wyhamowało wzrost gospodarczy. Ideowo – skrajny fundamentalista neoliberalnej myśli ekonomicznej, charakteryzującej się bezkrytyczną wiarą w cudowną moc sprawczą mechanizmów wolnorynkowych, niechęcią do sektora publicznego i związków zawodowych. Po odsunięciu od funkcji politycznych Balcerowicz znalazł się na bocznym torze, ale niestety nie na długo. Obecnie z „tylnego fotela” doradza premierowi, rozszerza swoje wpływy oraz lobbuje, m.in. za pomocą FOR – fundacji utrzymującej się nomen omen... z darowizn, subwencji i dotacji.

Zostawmy to na razie i przyjrzymy się wykonawcom przedsięwzięcia. Inicjatywę ustawodawczą zgłosiła grupa posłów (według prawa musi być ich przynajmniej 15.) z niedawno powołanego Zespołu Parlamentarnego ds. Wolnego Rynku, zrzeszającego przede wszystkim posłów PO. Jego twórcą i przewodniczącym jest młody poseł Platformy z Wrocławia Michał Jaros, wcześniej znany głównie z otwierania tzw. orlików w regionie i zbiórki pieniężnej dla klubu piłkarskiego Pogon Lwów. Za zasługi nagrodzony wyróżnieniem „Polityk roku”, przyznany przez – uwaga, uwaga! – Związek Przedsiębiorców i Pracodawców w 2012 r. Poseł Jaros chodzi dziś w glorii chwały i splendoru jako autor projektu ustaw, ale porównując ów dokument z analizą FOR, wnioski są oczywiste. Obszerne partie tekstu są toczka w toczkę takie same.

Do tego towarzystwa wzajemnej adoracji dołączyć jeszcze trzeba jedno ogniwo – medialne. Tym brakującym elementem jest znany z antyzwiązkowych tyrad Dziennik Gazeta Prawna. Wspólny projekt FOR, ZPP, Zespołu ds. Wolnego Rynku oraz DGP to portal internetowy Ulepszcprawo.pl. Najnowszy wpis dotyczy zmniejszenia stawki „chorobowego” z 80 do 50 proc. oraz całkowitej likwidacji tego świadczenia w przypadku krótkiej (kilka dni) absencji pracownika z powodu choroby. ■

raz

Ulgi przejazdowe utrzymane!

Uniknęliśmy powtórki z ubiegłego roku. Mediacje sporów zbiorowych z pracodawcami z ZPK i PR w sprawie ulgowych świadczeń przejazdowych w 2014 roku i latach następnych zakończyły się zawarciem porozumień.

Regulują one szczególnie istotną dla kolejarzy dojeżdżających do pracy kwestię korzystania ze świadczeń w pociągach przewoźników z Grupy PKP (PKP Intercity i PKP Szybka Kolej w Trójmieście) oraz uruchamianych przez Przewozy Regionalne, Warszawską Kolej Dojazdową, Koleje Mazowieckie, Koleje Śląskie, Koleje Wielkopolskie i Koleje Dolnośląskie. Związek Pracodawców

Kolejowych zapowiedział kontynuację rozmów o przystąpieniu do porozumienia spółki Arriva RP. Cały dokument jest udostępniony na serwerze ZZM.

Generalnie związkom zawodowym udało się doprowadzić do utrzymania zakresu i warunków świadczeń na poziomie zbliżonym do tegorocznego. Prawo do nich będzie więc przysługiwać zarówno pracownikom (po upływie okresu

próbego), ich dzieciom oraz współmałżonkom, jak i emerytom, rencistom kolejowych oraz osobom pobierającym kolejowe świadczenia przedemerytalne. Z tym że dla emerytów i rencistów usługi są w dwóch pakietach. Pierwszy obejmuje pociągi IC, KM, SKM w Trójmieście i WKD, drugi – PR, KW, KŚ i KD.

Wymiar ulgi dla pracowników oraz emerytów i rencistów nadal wynosi 99 procent, a koszty wykupu uprawnień są niemal lub wręcz takie same jak w 2013 r. (analogicznie 780,34 zł netto/ 50 zł brutto za pakiet). Dla dzieci i współmałżonków pracownika ulga w II klasie wynosi 80 procent. Wzorem ubiegłych lat, w przypadku współmałżonków 50 proc. kwoty kosztów wykupu ponosi pracodawca, 50 proc. pracownik. Zachowano możliwość nabycia biletów okresowych miesięcznych oraz dopłaty do klasy dowolnej. ■

Kopanie leżącego

Trwa batalia o Przewozy Regionalne i pracowników tej firmy. Marszałkowie i resort transportu chcą PR poćwiartować. W referendum strajkowym 96% załogi opowiedziało się za podjęciem strajku w przypadku fiaska rozmów w sprawie Paktu Gwarancji Pracowniczych.

Zadziwia niefrasobliwość ministra transportu i marszałków wobec największego kolejowego przewoźnika pasażerskiego. PR realizuje usługi adresowane do grup społecznych o dochodach średnich i poniżej średnich - mających ograniczone możliwości korzystania z innych form transportu. Innymi słowy do większości Polaków. Od stycznia do lipca tego roku z usług Przewozów Regionalnych skorzystało ok. 50 mln pasażerów. Dziwne, że wyżej wymienieni nie obawiają się zachwiać tym systemem. Przecież zadanie to jest realizowane w ramach służby publicznej. Gdzie odpowiedzialność za pasażerów i pracowników PR?

Ministerstwo Transportu cały ciężar przekształceń spółki zrzuca na jej właścicieli, czyli marszałków. Ciężko nazwać to pomocą, o odpowiedzialności nie wspominając. Są za to dowody na kopanie leżącego – intensywne, mocno zaawansowane prace nad ustawą umożliwiającą upadłość spółek kolejowych, czy ostatnia odmowa wpisania przez Ministerstwo Finansów 1,2 mld zł do rezerwy celowej w 2014 r. na restrukturyzację spółki.

Tam gdzie rząd mógłby się wykażać, jakoś nie spieszy się z pomocną inicjatywą. Jak choćby w przypadku wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie stawek dostępu do infrastruktury. Odzyskane pieniądze mogłyby posłużyć podreperowaniu kondycji spółki. Sąd Okręgowy w Warszawie uznał roszczenia PR wobec Skarbu Państwa dotyczące pokrycia deficytu za przewozy międzywojewódzkie (na razie uznano roszczenie 322 mln zł wraz z odsetkami, ale spółka walczy łącznie o ok. 780 mln

zł). Można się spodziewać odwołania w drugiej instancji, a kto wie – nawet i kasacji wyroku. Bo pukając do państwowej kasy trzeba się uzbroić w wielką cierpliwość.

Ostatnio forsowany jest plan podziału spółki. Jaki jest argument dla takich działań, poza ciągłymi żalami marszałków, że nie mogą się dogadać? Tego właściwie nie wiadomo. Konsekwencje za to poniesiemy wszyscy – pasażerowie i pracownicy PR. **Niko go nie interesuje, że z rozdrobnieniem wiąże się utrata korzyści skali. Widocznie hurtowy zakup taboru i jego serwisowanie, systemowa obsługa połączeń nie ma znaczenia dla naszych krajowych organizatorów transportu.** Nie myślą odpowiedzialnie o kolei w skali kraju. O tym jak będzie wyglądała w przyszłości organizacja przewozów na stykach województw, synchronizacja rozkładów jazdy, wzajemne honorowanie przez przewoźników swoich biletów. Logika podpowiada, że aby uniknąć chaosu

przewozy w regionach powinna obsługiwać jedna spółka, gwarantująca ich stabilność i niezawodność, dobrze dofinansowana przez właściciela(i), ale przecież nie o logikę tu chodzi... W tym kontekście argumenty strony społecznej są głosem wołającego na puszczy.

We wszystkich scenariuszach układanych dla PR pracownicy spółki są niestety na szarym końcu. Dlatego kwestię priorytetową, o którą walczą obecnie związki zawodowe, jest Pakt Gwarancji Pracowniczych dla spółki. W przeprowadzonym w sierpniu w PR referendum 96% załogi opowiedziało się za podjęciem strajku w przypadku fiaska rozmów w sprawie Paktu. W zagrożonym podobnym scenariuszem jak w województwie śląskim Kujawsko-Pomorskiem nastroje są już strajkowe, a pracownicy zdeterminowani walczyć o swój zakład pracy. Związki zawodowe mocno naciskają na władze województwa, dzięki czemu sytuacja zaczyna się powoli zmieniać na korzyść pracowników PR. Walka jest zacięta i trwa. Czy uda się uratować zakład dowiemy się być może już 23 września, kiedy sejmik województwa będzie decydował o przyznaniu pieniędzy na dalsze funkcjonowanie. Jedno możemy obiecać – na pewno nie odpuścimy. Oczekujemy, że zostaną utrzymane wszystkie miejsca pracy.

■
M.



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

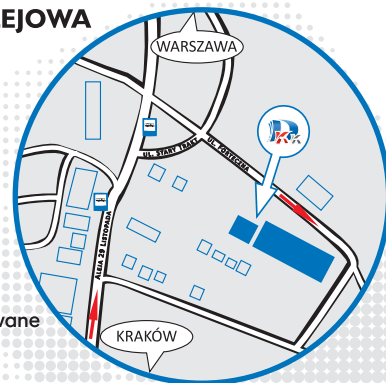
32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A
Centrala, Sekretariat
e-mail: biuro@drukkol.pl
tel./fax : 12 298-04-00

Oferuje usługi w zakresie:

- ⊕ składu i grafiki komputerowej
- ⊕ druku offsetowego
- ⊕ oprawy inroligatorskiej

Wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

**TRADYCJA
KONKURENCYJNE CENY
PROFESJONALIZM**



www.drukkol.pl

Z prac Rady Krajowej

Ochrona przed zwolnieniami pracowników Przewozów Regionalnych i kwestie emerytalne były kluczowymi tematami sierpniowej Rady Krajowej. Pomimo odwołania tegorocznych obchodów Dnia Maszynisty, Rada przyznała odznaki „Zasłużony dla ZZM”.

Wywalczenie Paktu Gwarancji Pracowniczych w zagrożonej dalszym demontażem, a nawet upadłością spółce Przewozy Regionalne jawi się jako sprawa priorytetowa. Członkowie Rady omówili sytuację w poszczególnych zakładach i wyniki referendum strajkowego, które potwierdza, że załoga jest zdeterminowana bronić swoich miejsc pracy. Powiedzenie „teraz, albo nigdy” nabiera w obecnych okolicznościach szczególnego znaczenia. Choć rozmowy trwają, polityczno-marszałkowska otoczka całej sprawy wcale nie ułatwia znalezienia rozwiązań. Z tego powodu Rada Krajowa podjęła niezmiernie ważną uchwałę upoważniającą sektor przewozów pasażerskich do strajku w przypadku fiaska negocjacji w sprawie Paktu. Należy poważnie liczyć się z koniecznością sięgnięcia po to narzędzie.

Ze względu na trudną, wymagającą od członków związku wyjątkowej mobilizacji, sytuację i konieczność działań na wielu frontach (m.in. w ramach Ogólnopolskich Dni Protestów), zapadła decyzja o odwołaniu tegorocznych obchodów Dnia Maszynisty. Niemniej decyzją Rady coroczna tradycja przyznania prestiżowych odznak „Zasłużony dla ZZM” została podtrzymana, a sama uroczystość ich wręczenia przesunięta na grudniowe, „opłatkowe” posiedzenie RK.

Korzystając z obecności szczególnego gościa – Elżbiety Kowalczyk, eksperta ZUS – Rada zajęła się kwestiami emerytalnymi. Padło wiele pytań o moment przejścia na emeryturę i sposoby jej naliczania. W tym roku jest jeszcze możliwość skorzystania z tzw. „starego portfela”, czyli przelicznika 80% z emerytury kapitałowej oraz 20% ze „starej” Ustawy o emeryturach i rentach z FUS. Dotyczy to również osób przechodzących na emeryturę pomostową, które osiągną wiek emerytalny np. za 3 lata. W takich przypadkach będzie ważny moment przejścia na emeryturę, a nie osiągnięcie wieku 60 lat.

Do naliczania emerytury stosuje się nie tylko przelicznik, czyli kalkulator zebranych środków finansowych, ale również corocznie

OSOBY WYRÓŻNIONE ODZNAKĄ „ZASŁUŻONY DLA ZZM”:

Emil Bednarczyk, Stanisław Galecki, Wiesław Filipczyk, Włodzimierz Jawor, Aleksander Kaczmarek, Adam Kirstein, Arkadiusz Kotkowski, Zdzisław Krzyżaniak, Ryszard Neuwerth, Grzegorz Olszewski, Roman Pestka, Bogdan Pomianek, Tadeusz Szczęśniak i Józef Zawiszewski.

ogłaszane przez GUS tablice trwania życia ludności. Wskaźnik ten jest cyklicznie podnoszony, co stanowi czynnik niekorzystny w sytuacji późniejszego przejścia na emeryturę. Członkowie Rady pytali również o stosowanie przelicznika wobec osób, które na dzień 31 grudnia 1998 roku nie posiadały udokumentowanych 25 lat pracy (w tym 15 lat w warunkach szczególnych lub w szczególnym charakterze) – przy czym ten drugi czynnik jest niezbędny do nabycia praw emerytalnych. Wówczas, gdy pracownikowi brakuje przepracowanych lat do obowiązkowych 25, można zastosować przelicznik 14 miesięcy za rok. Takie prawo przysługuje np. maszyniście i pomocnikowi maszynisty. Jeżeli w wyniku jego zastosowania uda się zgromadzić wymagane 25 lat pracy, wówczas można wykorzystać art. 184 starej ustawy o emeryturach i rentach z FUS, czyli przejść na emeryturę w wieku 60 lat. Trzeba przy tym zaznaczyć, że jeżeli maszynista nie skorzysta z emerytury pomostowej lub nie nabędzie prawa do art. 184, to wiekiem emerytalnym jest dla niego 67 lat. Elżbieta Kowalczyk przypomniała również, że prawo do emerytury pomostowej ma czynny maszynista, którego lekarz odsunie od wykonywanych czynności ze względu na stan zdrowia. ■

(M)



Posiedzenia sektorów

Podczas posiedzenia Sektora Przewozów Pasażerskich ZZM 5 września br. omówiono protokół kończący spór zbiorowy KKZZ z PKP Intercity. Przewodniczących organizacji zakładowych uczulono na przypilnowanie w zakładach podziału środków na wzrost uposażeń zasadniczych w taki sposób, aby na konkretny dział pracowniczy spłynęła na podwyżki średnio kwota 100 zł na jednego zatrudnionego. Wyjaśnione zostały również inne wątpliwości z tym związane. Informacjami dysponują przewodniczący.

Członek Rady Nadzorczej PKP Intercity Krzysztof Ciećka poinformował o bieżącej sytuacji spółki. Planowany wynik finansowy to strata ok. 140 mln zł, z czego brak 100 mln zł – efekt cięcia dofinansowania przez MTBiGM do umowy PSC (pociągi TLK). Zakup nowego, kosztownego taboru wzbudza mieszane odczucia, bo spada liczba pasażerów, a nie ma przesłanek do szybkiego wykorzystania jego możliwości na torach PLK. Nie wiadomo też z czego spółka spłaci tak poważne zobowiązania finansowe.

Uczestniczący w posiedzeniu prezydent Leszek Miętek poinformował o bieżącej sytuacji w związku i otoczeniu spółki oraz przedstawił sytuację w Przewozach Regionalnych, mogącą spowodować konieczność przeprowadzenia strajku dla ratowania miejsc pracy. Sektor przyjął jednogłośnie uchwałę w sprawie wyrażania wówczas zgody na pracę i obsługę pociągów PR. Przewodniczący SPP Piotr Rybikowski podziękował przewodniczącemu KKZZ za pozytywne zakończenie sporu w Intercity i negocjacje w sprawie ulg przejazdowych.

Odpowiedź spółki w sprawie zasad przejazdu „pasażerem” drużyn pociągowych SPP traktuje jako nieporozumienie i wystąpi z żądaniem zapewnienia przy przejazdach służbowych bezpłatnych miejscówek, które każda sekcja będzie zamawiała na końcu danego okresu

rozliczeniowego na następny miesiąc. Jacek Białach z ZZM w Krakowie poruszył tematjazd maszynistów czeskich do Katowic i dalej do Warszawy, ze zwróceniem uwagi na ich czas i prawdopodobne koszty ponoszone z tego tytułu przez IC. Sprawa zostanie omówiona podczas najbliższego posiedzenia RN.

Przewodniczący sektora poruszył kwestie czasu pracy (m.in. przypadków czynnej pracy drużyny trakcyjnej i konduktorskiej powyżej 12 godzin, co grozi surowymi konsekwencjami) – oraz postępowania z pracownikiem drużyn pociągowych po wypadku z człowiekiem ze skutkiem śmiertelnym. Sektor wystąpi z odpowiednimi pismami w obu tych kwestiach.

Ostatnim punktem było pismo Bogdana Zaczkiewicza z ZZZM w Szczecinie ws. zapowiedzi przenosin tamtejszej sekcji z Zakładu Północnego do Zachodniego. Wobec braku uzasadnienia dla takiej zmiany oraz kategorycznego żądania pozostawienia Sekcji Szczecin w strukturze Zakładu Północnego, przy pełnej akceptacji członków Sektora wystosowane zostanie pismo do zarządu PKP Intercity.

Obrađujący również 5 września Sektor Spółek Samorządowych analizował dramatyczną sytuację Przewozów Regionalnych, w tym szczególnie trudne negocjacje w Kujawsko-Pomorskim Zakładzie spółki. Mimo licznych spotkań i obietnic samorządu nadal nie ma żadnego dokumentu, który ratowałby Zakład.

Ochronę pracownikom zapewniłby Pakt Gwarancji Pracowniczych.

– Na ten moment mamy same niewiadome – mówił wiceprezydent ZZM Sławomir Centkowski. – Podział spółki spowoduje zwiększenie kosztów utrzymania i jeszcze szybsze doprowadzenie jej do upadłości. Pakt będzie chronił pracowników na okoliczność zmian. Muszą w nim także znaleźć się zapisy zobowiązujące pracodawcę do wypłaty ewentualnych odszkodowań. Dążymy do tego, aby ewentualny nowy przewoźnik przejmował pracowników na podstawie art. 23¹ Kp.

Jarosław Sromała – członek Rady Nadzorczej PR poinformował jeszcze, że spółka wyraziła zgodę na wykup świadczeń przejazdowych dla pracowników, ale na tym dobre wieści się skończyły. Sektor podjął dwie bardzo ważne uchwały – o działaniach do strajku włącznie w razie fiaska negocjacji nad Paktem oraz wzajemnej pomocy maszynistów z ościennych zakładów poprzez odmowę wykonywania pracy, jeżeli do strajku dojdzie. ■



Tykające „dary”

Około 10 tysięcy osób manifestowało swoje niezadowolenie przed Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Była to najliczniejsze zgromadzenie w ramach „Dnia branżowego”. Urzędującemu ministrowi Sławomirowi Nowakowi demonstrujący chcieli wręczyć petycję z postulatami, ale szefowi resortu nie starczyło odwagi by wyjść do zebranych. Wyręczył się... rzecznikiem prasowym.

Dla bardziej rozeznanych postawa ministra TBiGM nie jest oczywiście wielkim zaskoczeniem. Nieprzypadkowo czterodniowym Ogólnopolskim Dniom Protestu przeciwko antypracowniczej polityce rządu PO-PSL przyświecało hasło „Dość lekceważenia społeczeństwa”. Z przejawami buty i arogancji władzy demonstranci zetknęli się także przed siedmioma innymi ministerstwami (skarbu państwa, pracy i polityki społecznej, gospodarki, zdrowia, spraw wewnętrznych, rolnictwa oraz sprawiedliwości). Czyli wszędzie tam, gdzie się pojawili podczas „Dnia branżowego” 11 września br. Ministrowie seryjnie wystawiali na szwank swój autorytet występując się urzędnikami średniego szczebla. A ponieważ wszystko działo się na oczach kamer,

o niechęci do dialogu z pracownikami i ich przedstawicielami dobitnie przekonali się nie tylko protestujący, ale i całe społeczeństwo. To już jednak nie nasze zmartwienie.

Jeśli chodzi o stronę proceduralną, organizacja pikiety pod Ministerstwem Transportu przypadła w udziale OPZZ. Wynikało to z wewnętrznych ustaleń kierownictwa OPZZ, „Solidarności” i Forum Związków Zawodowych. Kolejarze



stanowili zdecydowaną większość protestujących. Gdzieś tam można było jednak również dostrzec delegacje z sektorów transportu morskiego, drogowego i lotniczego oraz innych związków kolejowych. Banery i oznaczniki ZKM bardzo korzystnie wyróżniały się w 10-tysięcznym, kolorowym tłumie.

Na specjalnie zamontowanej mównicy przez godzinę przemawiali liderzy poszczególnych organizacji. Ministrowi Nowakowi solidnie oberwało się m.in. za fotoradarowy fiskalizm, będący na krawędzi upadku PLL LOT i uziemione Dreamlinery oraz kompletną zapaść w gospodarce morskiej. Przewodniczący Branży Transport OPZZ Leszek Miętek dorzucił do tej listy patologii z naszego podwórka – m.in. antykolejową politykę rządu, najwyższe w Europie stawki dostępu do infrastruktury (dwa dni później zostały obniżone o 20 procent) pogarszający się stan bezpieczeństwa na polskich torach skutkujący śmiertelnymi wypadkami, bałagan w segmencie kolejowych przewozów regionalnych i dążenie do umożliwienia upadłości PR etc. O odpowiednią atmosferę zadbał prowadzący pikietę Bojan Stanisławski z dziennika „Trybuna”, wcześniej redaktor naczelny „Związkowca OPZZ”.



Nie zabrakło akcentu humorystycznego. Część protestujących przyniosła ze sobą „prezenty” dla ministra Nowaka – duże i małe zegary, co było nawiązaniem do opisywanej niedawno przez tygodnik Wprost „afery zegarkowej”. Największe czasomierze – ustawione na wymowną godzinę za

DOKOŃCZENIE NA STR. 12



Pan Sławomir Nowak

Minister Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej

Szanowny Panie Ministrze,

Główne przyczyny obecnych Ogólnopolskich Dni Protestu to pogarszające się warunki życia pracowników i ich rodzin, duże bezrobocie, masowe zamykanie szkół, źle działający system opieki zdrowotnej, pogarszające się funkcjonowanie systemu emerytalnego, antypracownicze zmiany w Kodeksie Pracy.

Rząd nie radzi sobie z tymi problemami. Nie podejmuje zgłaszanych przez związki zawodowe propozycji poprawy sytuacji.

Wręcz przeciwnie – na zdecydowane stanowisko związków zawodowych wyrażające się zawieszeniem naszego udziału w pracach Trójstronnej Komisji do Spraw Społeczno-Gospodarczych – zareagował zmasowaną kampanią antyzwiązkową bez odniesienia się do zgłoszonych przez trzy centrale postulatów.

Szanowny Panie Ministrze,

Również w zakresie spraw pozostających w gestii kierowanego przez Pana ministerstwa jest wiele nierozwiązanych problemów.

W sektorze kolejowym żądamy:

- zaprzestania antykolejowej polityki państwa,
- odejścia od ograniczenia o 1 mld zł. funduszu kolejowego,
- żądamy obniżenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej poprzez zwiększenie udziału państwa w nakładach na infrastrukturę kolejową w relacjach 40:60 w stosunku do nakładów na drogi,
- pełnego oddłużenia Spółki Przewozy Regionalne i zmian w ustawie o usamorządowaniu spółek kolejowych gwarantujących integralność przewozów regionalnych w wymiarze ogólnokrajowym,
- pełnego wdrożenia ustaw regulujących kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w tym szczególnie regulujących kwestie procesów szkolenia oraz zasad zatrudniania i czasu pracy pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego,
- podjęcia prac nad opracowaniem koncepcji ochrony obszarów kolejowych zmierzającej do podporządkowania Straży Ochrony Kolei pod centralny organ administracji Państwa, właściwy do spraw transportu, wraz z poszerzeniem uprawnień SOK.

Tykające „dary”

DOKOŃCZENIE ZE STR. 11

pięć dwunasta – zostały wręczone występującemu w niewdzięcznej roli posłańca rzecznikowi resortu wraz z petycją z postulatami. Pozostałe zebrano do kartonu i wysypano pod zamkniętymi na cztery spusty drzwiami wejściowymi do ministerstwa. Absencja ministra do tego stopnia rozgrzała niektórych protestujących, że spalili kukłę z jego wizerunkiem. Deszcz, który w trakcie pikiety się rozpadął, nieco ostudził rozpalone głowy.

Potem nastąpił przemarsz ulicami Warszawy pod Sejm, gdzie kolejno docierali uczestnicy pozostałych demonstracji oraz instalowało się miasteczko namiotowe. Tam stworzyła się doskonała okazja do dyskusji, wymiany doświadczeń oraz nawiązania bliższych kontaktów z przedstawicielami innych branż. Choć był to dopiero początek wspólnej batalii o lepszy byt, to Ogólnopolskie Dni Protestu udowodniły wszystkim niedowiarkom, że ta walka może przynieść upragniony skutek. I trzeba wierzyć, że tak się stanie.

■
(raz)

PODZIĘKOWANIE

Koleżanki i Koledzy

Bardzo Wam dziękuję za liczną obecność na demonstracji pod Ministerstwem Transportu w Warszawie. Byliśmy największą grupą, liczącą około 10 000 osób! Otrzymuję liczne podziękowania od kolegów i koleżanek z innych związków zawodowych oraz dziennikarzy, którzy są pod wrażeniem Waszej determinacji w walce o godne warunki pracy i przyszłość Rzeczypospolitej. Sukces tej demonstracji nie byłby możliwy bez Was. Jestem z Was dumny i jeszcze raz dziękuję!

Leszek Miętek
Przewodniczący Branży Transport
OPZZ

Marsz dwustu tysięcy

Ten dzień przejdzie do historii jako największy od lat 80. ubiegłego wieku protest przeciwko antyspołecznej i antypracowniczej polityce rządu. Związki zawodowe pokazały swoją wielką siłę i determinację oraz umiejętność mobilizacji, współdziałania i przyciągania. A szczególnie liderzy – umiejętność porywania do działania tłumów. Marsz gwiazdzisty 14 września w Warszawie zwieńczył czterodniowe Ogólnopolskie Dni Protestu.

Frekwencja przerosła chyba najśmielsze oczekiwania organizatorów, którymi były trzy reprezentacyjne centrale związkowe – OPZZ, „Solidarność” i Forum Związków Zawodowych. Wywołała również duże zakłopotanie władz miasta, policji i części mediów, którzy znacząco różnili się w swoich rachubach. Ostatecznie „krakowskim targiem” oszacowali protestujących na 100 tysięcy. Znając skłonności do marginalizowania jednych i skłonności do konfabulowania drugich, śmiało możemy przyjąć, że bliższa prawdy jest liczba 200 tysięcy. Dość powiedzieć, że gdy czoło kolumny dotarło do Placu Zamkowego, znaczna część przybyłych z trzech stron miasta protestujących nadal czekała na „zielono światło” w okolicach ronda de Gaulle’a.

Tego dnia spełnił się najgorszy sen rządzących i ich klakierów. Naprzeciw siebie mieli już nie tylko wyszydanych „zwiąchoł”, ale szerokie spektrum społeczeństwa sprzeciwiające się brakowi dia-



DOKOŃCZENIE NA STR. 14



Marsz dwustu tysięcy

DOKOŃCZENIE ZE STR. 13

logu, lekceważeniu potrzeb świata pracy oraz wykluczaniu poza nawias z przyczyn ekonomicznych. Ruch związkowy przekształcił się w ruch społeczny. Ramię w ramię szli przybyli z całego kraju członkowie związków o różnych konotacjach, zwolennicy szeroko rozumianej prawicy i lewicy, członkowie krańcowo odległych od siebie światopoglądowo klubów Gazety Polskiej

i Krytyki Politycznej, słuchacze Radia Maryja i TOK FM, przedstawiciele rozmaitych organizacji pozarządowych, a także niezrzeszeni mieszkańcy stolicy. Nie sposób wreszcie nie wspomnieć o pełnej wzajemnej życzliwości atmosferze panującej tego dnia w Warszawie.

Nie mamy nic przeciwko, by tak pozostało i w konsekwencji przełożyło się na proces zmian, który doprowadzi do poprawy sytuacji pracowników najemnych, emerytów i rencistów. Do upod-



miotowania przez władze każdej z tych grup z osobna, do uwzględnienia ich postulatów przy stanowieniu prawa. Wielkiego kapitału jakim jest otrzymane zaufanie społeczne pod żadnym pozorem nie wolno zmarnować.

R.



NIEKTÓRE HASŁA NA TRANSPARENTACH

„Związki zawodowe są dla nas, a nie dla władzy”, „Idziemy po Was hałastro!”, „Tuskowa polityka niszczy polskiego rolnika”, „Przetrwamy tuskowych dworaków”, „Nie chcemy żyć w chorym kraju”, „Pracownik to nie towar”, „Godnej płacy dla każdego”, „Za kryzys płacą robotnicy, szefowie mają się dobrze”.

Przewodniczący kół ZZM c.d.

Przedstawiamy drugą część zestawienia ukazującego przewodniczących kół w naszej organizacji.



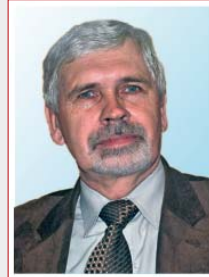
*Andrzej Zabłocki
ZZM w PKP Intercity
Zakład Centralny
Koło Warszawa Olszynka
Grochowska*



*Henryk Nowak
ZZM w PKP Intercity
Zakład Centralny
Koło Lublin*



*Grzegorz Kałużny
ZZM w PKP Cargo
Centralny Zakład Spółki
Koło Piotrków Trybunalski*



*Janusz Drybs
ZZM w PKP Cargo
Północny Zakład Spółki
Koło Toruń*



*Mirosław Świeczkowski
ZZM w Pomorskim
Zakładzie Przewozów
Regionalnych
Koła Gdynia*



*Benedykt Walczak
MZZMK Poznań
Koło Koleje Wielkopolskie*

Wszystkim przewodniczącym kół, których jeszcze nie prezentowaliśmy na naszych łamach przypominamy o przysłaniu maila z informacją i zdjęciem do Biura Rady Krajowej ZZM, najlepiej na adres glosmaszynisty@wp.pl.

Nie mówimy żegnaj

Ostatnia służba i ostatni pociąg SJ 421 przyprawiony do hali w Gdyni Cisowej przez starszego maszynistę Adama Szalbierza 30 sierpnia 2013 r.



Pracę na PKP rozpoczął 1.09.1970 roku w Elektrowozowni Gdynia Chylonia jako rzemieślnik. Od 1.09.1997 r. pracował jako młodszy maszynista, a od 1.02.1982 r. jako maszynista i starszy maszynista pojazdów trakcyjnych.

Członek ZZM od 7.09.1990 roku.

Za naszym pośrednictwem koleżanki i koledzy dziękują za wieloletnią, owocną współpracę i życzą zdrowia oraz pomyślności na nowej ścieżce życia.

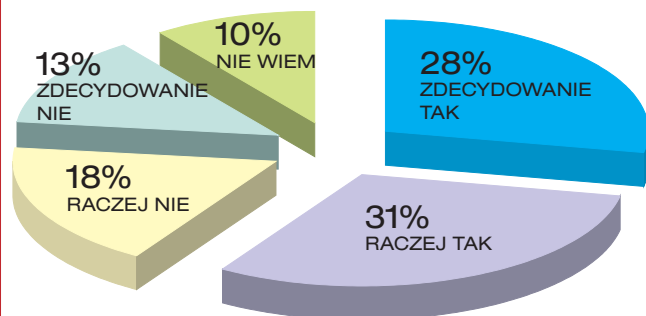
Redakcja przyłącza się do życzeń. ■

200

Orientacyjnie tyle tysięcy osób zgromadziły protesty zorganizowane przez OPZZ, „Solidarność” i Forum Związków Zawodowych. To największa antyrządowa demonstracja w Polsce od 1989 roku.

Barometr

Czy popierasz protesty związkowców?



Sondaż przeprowadzony 10 września br. przez MillwardBrown dla Faktów TVN

Cytat miesiąca

NIE BIERZCIE WARSZAWIAKÓW



ZA ZAKŁADNIKÓW

Z takim historycznym apelem zwróciła się do związków zawodowych prezydent Warszawy Hanna Gronkiewicz-Waltz. Na pewno zachęci wielu z nas do pójścia na referendum.

Skontaktuj się z nami!

- UCZĘSZCZASZ NA SZKOLENIE NA LICENCJĘ MASZYNISTY?
- ZDAŁEŚ EGZAMIN I ODBYWASZ STAŻ NA ŚWIADECTWO MASZYNISTY?
- JESTEŚ LUB ZA CHWILĘ BĘDZIESZ POMOCNIKIEM MASZYNISTY?

W Związku Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce znajdziesz fachową, kompetentną i skuteczną pomoc.

Na stronie www.zzm.org.pl

znajdziesz dane teleadresowe do organizacji związkowych zrzeszonych w ZZM.

W ofercie związku znajdziesz ponadto wiele atrakcyjnych i pomocnych narzędzi dla Ciebie i Twoich najbliższych.

Dzwoń do biura Rady Krajowej ZZM
22 (922) 47 42 615.

Jeśli jesteś pracownikiem PKP Intercity S.A.
– bezpośrednio do przewodniczącego
Sektora Przewozów Pasażerskich ZZM
Piotra Rybikowskiego,
(42 lub kol. 942) 205–66–34.

Do zobaczenia.



W obiektywie



Rośnie nam nowe pokolenie.

Fot. R. Zarzecki

Koledze

**BRONISŁAWOWI
GLAPIAKOWI**

Wiceprzewodzącemu ZZM Gliwice
wyrzy głębokiego współczucia
z powodu śmierci

OJCA

składa
zarząd i koledzy maszyniści
z Koła Gliwice

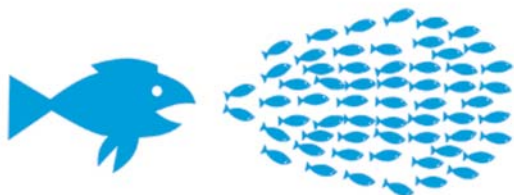
Kolej inspiruje

O niezwykłym hobby 18-letniego Sławomira Tołłoczki poinformował nas dyżurny ruchu stacji Wałcz Zbigniew Chlebek. W czasie pełnienia służb zaobserwował młodego człowieka obserwującego przejeżdżające pociągi oraz uważnie przyglądającego się budynkom stacyjnym i nastawniom. Jak się okazało, ów mieszkaniec Wałcza przenosi później wszystko na papier. Piękne rysunki o tematyce kolejowej wykonuje przeważnie kredką, piórką, akwarelą. Próbuje swych sił również z farbami olejnymi. Co ciekawe, nie rysuje w plenerze, lecz tylko obserwuje wzrokowo dany obiekt czy pociąg, a dopiero w domu przenosi wszystko na papier. (amur)



WWW sieci

W taki sposób za pomocą tzw. memów internetowych reagowaliśmy na naszym profilu na Facebooku na ostatnie wydarzenia.

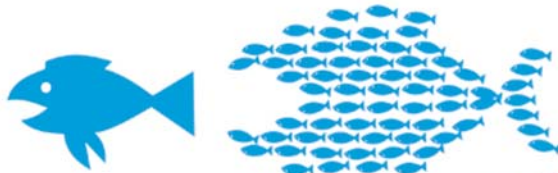


WARTO BYĆ W ZZM!

- Nie jesteś sam lecz w grupie kolegów po fachu pracujących w innych firmach, ale napotykających na podobne problemy. Wspólnie łatwiej je rozwiązać.
- Uzyskujesz prawo konsultowania ze związkowymi prawnikami zagadnień z zakresu prawa pracy
- Możesz liczyć na profesjonalną pomoc w sprawach indywidualnych związanych z wykonywaniem pracy, m.in. po ewentualnych zdarzeniach i wypadkach kolejowych
- Zwiększasz swoją szansę na wyższą płacę i poprawę warunków pracy
- Możesz skutecznie bronić praw pracowniczych i czynnie przeciwstawić się nierównemu traktowaniu, dyskryminacji, lobbingowi i wykorzystywaniu
- Wraz ze swoimi bliskimi zostajesz objęty atrakcyjnymi ubezpieczeniami OC i na życie
- Masz bezpłatny kontakt z bliskimi dzięki atrakcyjnej taryfie w sieci ZZM w telefonii komórkowej Plus

RAZEM MOŻEMY WIĘCEJ!

Skontaktuj się z nami!



Związek Zawodowy
Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
tel. 22 474 26 15
e-mail: rkzzm@wp.pl
www.zzm.org.pl

Humor

Wraca żona do domu. Wchodzi z torbą zakupów do pokoju, wyklada mężowi piwo, zakąski i pyta:

– A ty, kochanie, czemu meczu nie oglądasz? A może golonieczkę ci zrobić?

– Mocno?

– Nie bardzo. Reflektor, zderzak i maska.

•

Nad Morskim Okiem siedzi stary gazda. Przechodzący turyści pozdrawiają go i pytają:

– Co tu robicie?

– Łowię pstrągi.

– Przecież nie macie wędk.

– Pstrągi łowi się na lusterko.

– W jaki sposób?

– To moja tajemnica. Ale jeśli dostanę flaszkę, to ją wam zdradzę.

Turyści wrócili do schroniska, kupili butelkę wódki i zanieśli ją gaździe.

On tłumaczy...

– Wkładam lusterko do wody, a kiedy pstrąg pod pływa i zaczyna się przegładać, to ją go kamieniem i już jest mój.

– Ciekawe... A ile już tych pstrągów złowiliście?

– Jeszcze ani jednego, ale dziennie mam z pięć flaszek...

•

Casting do filmu. Na planie stoi grupka ludzi, podchodzi reżyser i mówi:

– Ty, ty, ty i ty

– Jeszcze ja! Jeszcze ja! – wyrывa się jakiś koleś z tłumu.

– Dobra, ty też. Precz mi z oczu!!!

•

Przychodzi baba do lekarza:

– Panie doktorze, wyrostek mi dokucza.

– Kopnij pani gówniarza, to się odczepi!

•

Premier przechadza się po Warszawie wraz ze swoją żoną. Oglądając wystawy sklepowe mówi do żony:

– Popatrz! Spodnie 50 zł, koszulka 40 zł, futro 150 zł. Nie wiem o co ludziom chodzi, że jest tak źle – jest dość tanio. Wszyscy mówią, że nikogo na nic nie stać.

Żona popatrzyła na męża z ogromną czułością, jak tylko kobieta potrafi i mówi:

– Kochanie. To jest pralnia.

Fraszki Jerzego Szulca

NARABANY

*Albo mu się wraca
Albo się przewraca.*

DEBATA

*Ku pokrzepieniu ducha
Sejmowa pogaducha.*

WYKSZTAŁCIUCH

*Taki on mądry ponoć już
Że bez doradców ani rusz.*



Modelarstwo



Choć „polskie Pendolino” regularnie zacznie kursować najwcześniej za 16 miesięcy, to producenci modeli już dziś wprowadzają do swych katalogów miniaturowe pociągów.

Fot. G. Moc

Filatelistyka

Spora grupa „kolejowych filatelistów” specjalizuje się w zbieraniu przesyłek przewożonych koleją ambulansem pocztowymi. Najcenniejsze są te z końca XIX wieku. U nas walor znacznie młodszy – okolicznościowa koperta przewieziona ambulansem pocztowym nr 634 kursującym pociągiem relacji Bydgoszcz–Warszawa.

Koperta upamiętnia katastrofę kolejową pod Otlóczynem. 19 sierpnia 1980 roku około godz. 4.30 doszło tam do czołowego zderzenia pociągu osobowego nr 5130 relacji Toruń Główny–Łódź Kaliska z towarowym nr 11599 relacji Otlóczyn–Wrocław. W katastrofie uważanej za największą w powojennej historii polskiego kolejnictwa zginęło 67 osób (w tym czterech kolejarzy na służbie), a 64 zostały ranne.

Przesyłkę przewieziono na trasie Toruń–Wrocław dokładnie w 10 rocznicę tej tragedii, o czym świadczy stempelek dodatkowy oraz pocztowe dzienne stemple z ambulansu.

(amur)



Rwący w górach	Np. „Tosca”	Zniszczył Złotą Ordeę; Timur	Góra, siedziba bogów greckich	Roślina doniczkowa; cantedeskia	Odgłos, gdy konar pęka	...san, najwyższa góra Japonii	Wystawia spektakle na Targówku	Nad nią Zgierz (rzeka)	Karol, twórca postaci Winnetou	Stroni od ludzi	Wyjście z koszar	
					Na pierwszy ... oka			Stolica Iraku		7		
Amator fajek		11				Trela lub Stuhr (aktorzy)	10			Angielski aktor („Transporter”)	1000 kg	
... Wedel, cukiernik					Mieszkała w domu Zielone Wzgórze			Krzywa podobna do elipsy		Włókno na liny	13	
Kalwi & ... duet (muzyka klubowa)					Kruszył mury zamku	Jeszcze nie prokurator	Walczy z bykami				6	
							... kulszowa; ischias (ból)			Treść zgodna z rozsądkiem		
Ciasto z kremem budyniowym	Człowiek rozumny		Wszędzie jego ojczyzna	Surogat, namiastka	Dech (nie puścić ... z ust)			Cienka, elastyczna tkanka	Rzadki – nie musi być w płynie			
Włamywacz komputerowy					Tyłna część statku	Bohater „Słubów panieńskich”				Żeni się w filmie „Wesele” (2004)	Składnik ropy naftowej	Rękawiczka łuczniczka
								... miodowa (spadź)	Pistolet akowca			
Kasa dla adwokata		Prowadzi „Jeden z dziecięciu”					Skromność np. w ubiorze					3
					Egiptski władca w okładkach					... extra, tykasz i po bólu		
Ogólnie przyjęta zasada		Woda dzieląca kontynenty				Zna budowę ciała	Carlos z gitarą			2		
				Ubiera się gustownie	... wodna (roślina)				Uchwyt przy obrabiarce	@	16	Jerzy, grał Wokulskiego
Hodowlana ryba	Zafira lub corsa			1		Błacha w balii	Tekst wypowiedziany na scenie	Drugi syn Adama i Ewy				Skóra na torebki
Występ śpiewaka	Pierwiastek o symbolu Cs		„No i ...” (Ferdinand Kiepski)						Filmowy przystojniak		14	
		15				Niefornymy pakunek; tłumok				Niem. ciężarówka		5
Zdarza się po serwie			... Kidman				9		Drapieżne – to np. kondory			
Piosenka płynąca z żagłowca						Ma barwne kwiaty; szlaz				4	Np. owocowy	

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 16 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----

Rozwiązania krzyżówki nr 9 prosimy nadsyłać do 7 października 2013 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 9”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy pobyt weekendowy w wybranym ośrodku Natury Tour dla dwóch osób. Rozwiązanie krzyżówki nr 8: „Przesunięcie obręczy”. Nagrodę – pobyt weekendowy dla dwóch osób w wybranym ośrodku Natury Tour – wylosował **Tadeusz Marczał** z Poznania. Gratulujemy. Informację przesłaliśmy pocztą. Przpominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



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. (22) 474 26 15, fax (22) 474 26 16, tel. kol. 922 474 26 15 lub 16

e-mail: rkzzm@wp.pl

Zespół redakcyjny: Rafał Zarzecki (redaktor naczelny), Magdalena Szulecka, Eugeniusz Śliwiński, Adam Murawski, Grzegorz Moc, Stanisław Donarski

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiacji, a także zmiany tytułów.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

Na okładce: Protest pod reortem transportu Fot. R. Zarzecki



MEDUZA ŚWINOUJŚCIE



TRYGŁAW MIĘDZYZDROJE



SŁONECZNY BRZEG MIELNO



PÓŁWYSEP JASTARNIA



CISNA PERELKA



KAMIENNY POTOK SÓPOT



POLESIE FIRLEJ



ZACISZE SPAŁA



SIWARNA ZAKOPANE



KARPACZ HALNY



KOLEJARZ USTRÓŃ JASZOWIEC



KOLEJARZ ZAKOPANE

PRZEDŁUŻENIE LATA

WRZESIEŃ NAD MORZEM



SOSNA WISŁA

DZIWNÓWEK

OW ZŁOTA RYBKA
POBYT 7-DNIOWY

CENA **480zł**
Z WYŻYWIENIEM

JASTARNIA

OW PÓŁWYSEP
POBYT 7-DNIOWY

CENA **260zł**
BEZ WYŻYWIENIA

MIĘDZYZDROJE

OW TRYGŁAW
POBYT 5-DNIOWY

CENA **150zł**
BEZ WYŻYWIENIA

WWW.NATURATOUR.PL
INFOLINIA: 801 000 527
ZADZWOŃ LUB ZAREZERWUJ ON-LINE

szczegóły w Biurach Podróży
Natura Tour