



Koleżanki i Koledzy!

Właśnie w listopadzie, 25 lat temu, a dokładnie 24 listopada 1982 roku, zarejestrowano w Sądzie Wojewódzkim w Warszawie – Związek Zawodowy Pracowników Miejskich Zakładów Komunikacyjnych m. st. Warszawy, dzisiejszy ZZPKM. Niemal natychmiast, następnego dnia po rejestracji, ówcześni twórcy i założyciele przystąpili do codziennej, żmudnej pracy związkowej, tworząc dzisiejszy jego obraz. Obraz związku, silnego, rozsądnego, stabilnego, z jasną przyszłością i co najważniejsze wychodzącego naprzeciw pracowniczym oczekiwaniom, a nie grze politycznej, kosztem ludzi warszawskiej komunikacji.

Warto o nich wspomnieć, choć podziękowania dla nich, za słuszną wtedy, jak również i teraz, decyzję o stworzeniu związku nie wystarczą. Byli to: Jacek Krzyżanowski, Ewa Wosik, Janusz Gaj, Grzegorz Teofilak, Ludomir Zimolzak, Tadeusz Ceglowski, Eugeniusz Sobolewski, Zbigniew Bąk, Włodzimierz Kosiński. Wojciech Kosnowski, Borys Kozakow, Eugeniusz Lerczuk, Józef Narożniak, Ryszard Samulnik, Bogdan Trzciński, Ryszard Wojciechowski, Andrzej Tomsza.

To właśnie oni, przecierali pierwsze szlaki dla odrodzonych po stanie wojennym nowych związków pracowników warszawskiej komunikacji. To oni, nie chcieli czekać z założonymi rękoma, aż przyjdzie lepsze jutro. Wiedzieli, że chcąc poprawić swój byt, upomnieć się o swoje prawa pracownicze, lepsze jutro swych rodzin, należy działać. Zacząć walczyć, bo walką trzeba nazwać te pierwsze lata działalności naszego związku. Walką o uznanie organizacji związkowej w ówczesnym MZK, walką o ludzką godność, o lepsze zarobki, ale także i, dzisiaj być może rzeczy przyziemne, o codzienne zaopatrzenie żywnościowe związkowców i pracowników. Bo wówczas związek starał się dbać o wszystkich, bez względu na przekonania polityczne, światopogląd.

Dzisiaj obchodzimy 25-lecie naszego związku, jednak jego korzenie sięgają znacznie dalej i mają ponad stuletnią tradycję. Tradycję, do której zawsze przyznawaliśmy się, byliśmy z niej dumni i zawsze czerpaliśmy wzorce dla naszej związkowej działalności.

Jesteśmy związkiem, który jest kontynuatorem ruchu związkowego naszych pradziadków. Związku Zawodowego Tramwajarzy Warszawskich, który powstał w 1906 roku by bronić pracowników przed wyzyskiem, ale również przed uciskiem, ówczesnych władz carskich. Nieustępliwość, stanowczość ówczesnej wiary tramwajarskiej tamtych lat, była wzorcem dla odrodzonego po I wojnie światowej, już w wolnej Polsce Związku Tramwajarzy. Była również wzorcem dla ponownego odrodzenia już po II wojnie światowej. Niestety, powojenna zawierucha polityczne, społeczna, czasami źle pojmowane ideały, wciągnęły ten, już wtedy, z dużymi tradycjami rewolucyjnymi, społecznymi, do narzuconego odgórnie: – Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej i Terenowej, który to dotrwał w warszawskiej komunikacji do 1981 roku. Związku dziwnego, może nie zawsze zgodnego z oczekiwaniami ludzi komunikacji, bo związku, w którym oprócz nas byli także koledzy z wodociągów, dróg miejskich, ciepłownictwa i innych organizacji, firm pracujących na rzecz miasta Warszawy. To właśnie, że skupiał aż tyle różnych profesji, że gromadził w swych szeregach tak wielu ludzi, wśród których nie było słyhać naszego głosu, stało się przyczynkiem dla powstania w 1980 na nowo związku skupiającego tylko ludzi komunikacji. Ówczesny ruch społeczny pod nazwą „Solidarność” wyzwolił nadzieje wśród związkowców na własne, samodzielne niezależne związki zawodowe. I powstały one obok, ówczesnego, branżowego Zw. Zaw. Prac. Gosp. Kom., Autonomiczny Niezależny Samorządny Związek Zawodowy Pracowników Komunikacji Miejskiej i „NSZZ Solidarność”. Niestety, wolność, samodzielność nie trwała długo. 13 grudnia przeżył ją stan wojenny.



To między innymi z tych związków, wyszli ludzie, którzy poczuli się oszukani, późniejsi założyciele naszego związku. Pochodzili z trzech różnych związków. Często o odmiennych poglądach politycznych, wizji innego dochodzenia do prawdy, lecz nie stanowiło to dla nich przeszkody, aby zacząć wszystko jeszcze raz. Być może już lepiej, rozsądniej i bardziej odpowiedzialnie. Nie ważne były dawne animozje, pretensje. Ważne było by stworzyć związek dla ludzi, że trzeba im pomóc.

Bo dla nich związek zawodowy, to przed wszystkim ludzie go tworzący. Ludzie o podobnych poglądach, zapatrywaniach na świat. Ludzie, których łączy pasja działania na rzecz innych. Niesienia pomocy potrzebującym. Ludzie, którzy, niejednokrotnie, kosztem swojego wolnego czasu, walczą o prawa pracownicze, o godność w miejscu pracy, o szacunek dla ludzi. Często, swoje społecznostwo mają we krwi, i jak to się mówi – wysrane z mlekiem matki.

Koleżanki i Koledzy! – dok. ze str. 1

To między innymi oni, jak również ich poprzednicy, często ich ojcowie, dziadkowie – związkowcy uczyli nas jak działać, jak być potrzebnym. Byli i nadal wielu z nich jest dla nas przykładem, wzorcem społecznej postawy. Wzorcem jak żyć i jak być dumnym, że jest się związkowcem – pracownikiem warszawskiej komunikacji. Bo mimo wszystko, na przekór zdaniu, nie zawsze nam sprzyjających ludzi, nie tylko z miasta, trzeba być dumnym ze swojego związku i pracy w warszawskiej komunikacji. A powodów do dumy mamy wiele.

To między innymi, dzięki naszym staraniom, naszej organizacji, jako jedni z pierwszych w Warszawie, podpisaliśmy Ponad-zakładowy Układ Zbiorowy Pracy. Dokument regulujący nasze prawa, nasze oczekiwania od pracodawcy.

To między innymi, dzięki naszym staraniom podpisaliśmy w 1999 a potem w 2002 roku wieloletnie umowy z miastem na wykonywanie usług transportowych na rzecz Warszawiaków przez MZA i TW. Umowy, które dały nam pewną wieloletnią stabilizację, a firmom na spokojne transformacje gospodarcze.

To dzięki nam udało się stworzyć po 1982 roku pierwsze regulaminy pracy, uwzględniające realia, a nie mrzonki planistów zza biurka, gdzieś w Ratuszu.

To dzięki między innymi naszemu działaniu udało się stworzyć SUS, ratując tym samym majątek związkowców, którzy go budowali.

Lista sukcesów przez te 25 lat jest długa. Niestety, działalność związku, to nie tylko pasmo sukcesów. Były i porażki. Trzeba powiedzieć otwarcie. Wiele rzeczy nie udało się załatwić po naszej myśli. Musieliśmy czasami „przytemperować” nasze żądania, ale przeważnie na jakiś czas, rozumiejąc sytuację, wychodząc naprzeciw drugiej stronie – pracodawcom. „Odpuszczaliśmy”, to nie znaczy, że zapominaliśmy. Zawsze wracaliśmy po jakimś czasie, gdy tylko nadarzyła się okazja, aby załatwić jakąś sprawę dla dobra pracowników, czy nawet, niejednokrotnie, dla pojedynczego, szeregowego członka naszego związku.

Takie działanie, wychodzenie naprzeciw potrzebom, oczekiwaniom naszych członków było, jest i będzie nadal jednym z naszych podstawowych haseł dla naszej działalności.

Muszę przyznać otwarcie – jestem dumnym, że jestem jednym z was, że jestem związkowcem właśnie w tej a nie innej organizacji związkowej. Organizacji, która miała, ma i zapewne będzie miała w przyszłości wielu wspaniałych ludzi. Działaczy, ale przede wszystkim ludzi, którzy wierzą w to, co robią, że czują się potrzebni i wiedzą, że są razem. Bo razem, to znaczy silni, odporni na wszelkie przeciwności. Razem nasz głos jest silniejszy, bardziej słyszalny. Z tym głosem muszą się liczyć pracodawcy. Nie zapominajmy o tym, jak nie zapomnieliśmy przez te minione lata. Myślę, że nie

zapomnimy o tym także w przyszłości. Bo przyszłość należy do nas, do związkowców z ZZPKM. Organizacji ludzi światłych, wiedzących, czego chcą i potrafiących wywalczyć to nie tylko słowami, ale jak przyjdzie potrzeba, także twardą, silną ręką.

Koleżanki i Koledzy!

W imieniu Prezydium, Zarządu Związku, Zarządów Oddziałowych, chciałbym Wam serdecznie podziękować za wspólną związkową pracę. Za wspólny trud dla innych, dla siebie, za budowę naszej organizacji, by nadal była prężną, silną i liczącą się na terenie MZA i TW. Mam nadzieję, że razem zrobimy jeszcze wiele dobrego, że wspólnymi siłami wyprowadzimy na szerokie wody dobrej przyszłości, nasze firmy, a także nasz związek. Że być może spotkamy się za następne 25 lat i z dumą będziemy mogli mówić o naszych sukcesach, o naszym wkładzie w rozwój warszawskiej komunikacji.

Dziękuję za okazane mnie, Prezydium, Zarządowi zaufanie. Mogę obiecać, będziemy robić wszystko, aby tego zaufania nie zawieść dla naszego wspólnego dobra. Mam również nadzieję, że mogę tego od Was oczekiwać i, że nadal będziemy pracować nie tylko dla dobra naszego związku, ale również innych pracowników MZA i TW.

Bogdan Bucholc
Przewodniczący ZZPKM

W sprawie podwyżek w TW

W poprzednim wydaniu, sygnalizowaliśmy, iż dzięki działaniom organizacji związkowych u Pracodawcy (Urząd m. st. Warszawy, w imieniu, którego działa Wiceprezydent miasta Jacek Wojciechowicz) udało się wynegocjować podwyżkę dla pracowników warszawskiej komunikacji pracujących w MZA i TW. Dzisiaj, po wielu wcześniejszych uzgodnieniach, udało się podpisać 7 listopada, ostateczną wersję – ile, komu, za co, a kto odejdzie z kwitkiem od kasy.

Podwyżki są przyznane od 1 października 2007. Jednak ich wypłata nastąpi z dniem 10 grudnia 2007 roku. Termin grudniowy powstał między innymi z tego, iż działy rachuby, nie byłyby w stanie dokonać odpowiednich doliczeń w ciągu 3 dni, tj. od 7 do 10 listopada. Takie przesunięcie w czasie może kogoś denerwować, ale i ma swoje dobre strony, bowiem, większa kwota „wpadnie” do kieszeni akurat przed świętami. Czyli jednym słowem będą to pieniądze – wyrównanie za październik i normalne, zgodnie już z harmonogramem za listopad.

- Jak pamiętam jest to druga podwyżka, a właściwie podwyżki – mówi Krzysztof

Tomaszewski – Wiceprzewodniczący ZZPKM, – które są prawie jednakowe dla wszystkich pracowników. Prawie, bo różnica pomiędzy jedną a drugą grupą wynosi zaledwie 15 zł – w skali miesiąca. Są generalnie dwie grupy. Pracownicy zaplecza i pracownicy na stanowiskach nierobotniczych i druga grupa – motorniczych. I właśnie ta druga grupa – motorniczych ma większą podwyżkę, co było zresztą pewnym wskazaniem naszym, jako organizacji związkowej i wiceprezydenta, aby powstrzymać odchodzenie ludzi z pracy oraz pozyskać nowych, głównie młodych pracowników.

- I tak – kontynuuje K. Tomaszewski – grupa motorniczych dostanie 1,34 zł - do godziny. Jeśli ma przykładowo teraz 15,60 zł na godzinę – po podwyżce będzie miał – 16, 94 zł netto. Do tej kwoty dochodzą wszystkie pochodne – nagroda uznaniowa, wysługa. Natomiast dla drugiej grupy, – czyli pracowników na stanowiskach nierobotniczych i pracowników zaplecza – podwyżka wyniesie 1,25 zł – do aktualnej stawki. Jeszcze raz podkreślam. Do tego dochodzi nagroda, wysługa, itd.

Reasumując – daje to średnio kwotę 320

złotych – brutto na jeden pełny etat.

- Jednak to jeszcze nie koniec możliwości dodatkowego wynagrodzenia – dodaje K. Tomaszewski.

W pierwszym kwartale 2008 roku wynagrodzenia pracowników zostaną podwyższone średnio o 80 zł miesięcznie na 1 etat (do wysokości 400 zł), poprzez przeznaczenie tej kwoty na utworzenie funduszu motywacyjnego. Fundusz, z którego powstanie premia regulaminowa czy inna, o innej nazwie. W ten fundusz zostanie także włączona dzisiejsza nagroda uznaniowa (art. 16 Regulaminu Wynagradzania), która obecnie nie spełniła swojego zadania jako element motywacyjny. Między innymi z powodu niezbyt jasnych i czytelnych zasad jej przyznawania. Często przyznawanej na zasadzie „widzi mi się” kierownictwa, a nie zrozumiałych dla pracownika zasad. Ta nowa premia będzie obwarowana, czystymi jasnymi zasadami, zrozumiałymi przede wszystkim dla pracowników. Te zasady muszą być ogólnie dostępne dla pracowników, powiedzmy na tablicach ogłoszeń, aby każdy mógł zapoznać się z nimi i wiedzieć, kiedy na nią

dok. str. 3

W sprawie podwyżek w TW – dok ze str. 2

zasługuje a kiedy nie. My jako związek, stoimy na stanowisku, że należy wygospodarować jak największe środki, nie tylko na fundusz motywacyjny, ale także na podwyżki w przyszłym roku. Będziemy starali się to zrealizować jak najlepiej.

- Jednak, co trzeba stwierdzić z przykrością – wyznaje K. Tomaszewski – będzie w TW grupa, na szczęście niewielka, bo 64 osoby, przy zatrudnionych ogółem ponad 3100 pracowników, które podwyżki nie dostaną z różnych przyczyn. Jest także grupa około 90 osób, które podwyżkę dostaną z pół rocznym opóźnieniem. Tj. po 31 marca 2008 roku.

Zacznijmy od tych, którzy nie dostaną i dlaczego? Otóż, podwyżki wynagrodzenia zasadniczego nie otrzymują pracownicy, którzy w okresie od 1 października 2006 roku, czyli od ostatniej podwyżki do 30 września 2007, zostali ukarani za stawienie się do pracy w stanie wskazującym spożycie alkoholu lub wskazującym na bycie w stanie nietrzeźwości, mają nieobecność nieusprawiedliwioną. Pozostają w okresie wypowiedzenia lub, z którymi pracodawca zamierza rozwiązać umowę o pracę w najbliższych 3 miesiącach. Nie dotyczy pracowników odchodzących na emeryturę i na rentę.

Środki finansowe, które pozostaną z tych pracowników, którzy podwyżki nie otrzymają pozostają w zakładach pracy, w komórkach organizacyjnych na podwyższenie zarobków wskazanym pracownikom w porozumieniu z kierownikiem.

Warunek, który eliminuje z podwyżki na pół roku, nie w ogóle.

Podwyżki wynagrodzeń podlegają zawieszeniu na okres pół roku do 31 marca 2008. Wtedy od 1 kwietnia mógłby otrzymać i oczywiście, jeśli będzie znacząca poprawa ze strony tego pracownika. Jeśli chodzi o motorniczych. To motorniczowie, którzy od 1.10.2006 do 30 września 2007 mają, co najmniej 5 okresów chorobowych (zwolnień lekarskich, L-4) na łączną liczbę, co najmniej 45 dni. Okres chorobowy to łączna ilość dni zwolnienia lekarskiego. Np. może być w jednym okresie chorobowym 2 lub trzy zwolnienia, ale każde następne, po pierwszym jest przedłużeniem pierwszego. Jeśli, ktoś miał 7 dni zwolnienia, przyszedł do pracy na 5 dni i znowu poszedł na zwolnienie, to ma 2 okresy chorobowe. Czyli ktoś ma 5 okresów chorobowych i 45 dni – nie otrzyma przez okres pół roku podwyżki. Jeśli ma 5 okresów chorobowych i 44 dni taką podwyżkę otrzyma. Jeśli 4 okresy chorobowe i 45 lub 46 dni, to też otrzyma. Taka sama sytuacja dotyczy pracowników zaplecza i na stanowiskach nie robotniczych. Nie ma rozgraniczenia ci lepsi, ci gorsi, jak to w pierwszej wersji było proponowane. Wszystko, co poniżej to się należy, jeśli masz 4 okresy i 50 dni to ci się podwyżka należy.

- Trzeba dodać, a właściwie podkreślić – dodaje K., Tomaszewski – że jeżeli w okresie pół roku, kiedy pracownik ma zawieszoną podwyżkę, dalej pracownik, nie poprawi swojej pracy i będzie miał okresy chorobowe, może się spodziewać rozwiązania umowy o pracę w trybie wypowiedzenia wręzonego w terminie do 31 marca 2008r., Czyli jak widać, pracodawca

będzie starannie patrzył na osoby wykorzystujące nadmiernie zwolnienia lekarskie. Nie zamyka im drogi do podwyżki, ale chce w pewien sposób zmotywować ich do pracy, do – powiedzmy - podniesienia swojej dyscypliny pracy.

Szczegółów będzie można się dowiedzieć w Zarządach Oddziałowych, ZZPKM, które będą miały dokładne instrukcje.

Nie eliminuje z podwyżki wypadek w pracy, wypadek w drodze do pracy czy z pracy do domu. Jeśli są kobiety na zwolnieniach będące w ciąży, zwolnienia szpitalne i po szpitalne nie są brane pod uwagę. Zwolnienia po wypadkowe. Jak widać kryteria są dość ostre, ale i jednocześnie łagodne. Raczej ustalając kryteria, pracodawca raczej chciał w pewnym sensie ukarać, tych, którzy nadmiernie wykorzystują zwolnienia lekarskie, nie zawsze z powodu autentycznej choroby. Dla nich owe kryteria są dość ostre. Jak zawsze, każda podwyżka jest okazją dla pracodawcy do podniesienia dyscypliny, jakości i wydajności pracy. Korzysta z niej i to jest jego prawo. Jednak naszym zadaniem jest, aby nie nadużywał zbyt tego prawa i zawsze, mimo wszystko łagodził swoje kryteria. Na zakończenie, pragnę jeszcze raz podkreślić, że dokładne informacje w sprawie podwyżek, będą u Przewodniczących Zarządów Oddziałowych ZZPKM.

Powyższy tekst jest fragmentem wystąpienia Krzysztofa Tomaszewskiego podczas jubileuszowego spotkania, z okazji 25-lecia ZZPKM, spotkania związkowców w zajezdni R-3 „Mokotów” w dniu 7 listopada 2007 roku.

Notował wiwo

Podwyżka płac w MZA

W wyniku, długich i żmudnych negocjacji ZZPKM i innych organizacji związkowych działających w MZA udało się z władzami m. st. Warszawy (pracodawcą) wynegocjować podwyżki dla pracowników. Co prawda uzgodnienia nie do końca są satysfakcjonujące związkowców, ale na dzień dzisiejszy trzeba przyjąć, – co jest.

Jak wiadomo w MZA nie ma do dnia dzisiejszego regulaminu wynagradzania, ani innego dokumentu regulującego prawa i obowiązki pracownicze (*oczywiście poza kodeksem pracy*). Podobno regulamin wynagradzania ma być podpisany nie później jak do 31 marca 2008 roku (28 sierpnia 2007 roku Prezes MZA na spotkaniu ze związkowcami obiecał, że do końca roku chce podpisać nie tylko nowy regulamin, ale i być może ZUZP?).

W związku z tym, że nie ma regulaminu wynagradzania – podwyżka zamienia się w dodatek efektywnościowy do wynagrodzeń w przeliczeniu na pełen etat o charakterze indywidualnym.

I tak w miesiącu październiku br. Pracownikom zatrudnionym według stanu na 1 października 2007, którzy pozostają w zatrudnieniu jednocześnie na 31 października 2007 przysługuje miesięczny dodatek efektywnościowy w przeliczeniu na pełen etat w następującej wysokości: - 555 zł na kierowcę autobusu, 450 zł na pracownika zaplecza technicznego i obsługi i 350 zł na pracownika zatrudnionego na stanowisku nierobotniczym. Dla zatrudnionych na pół etatu – połowa stawki, dla zatrudnionego na 1/3 etatu – 1/3 stawki 555, lub 450 czy 350 zł. I tyle jest jasne. Dalej zaczyna się gąszcz dość dziwnych zapisów, które nie do końca są zrozumiałe i trzeba mieć nadzieję, że nie będą po raz kolejny, dowolnie interpretowane przez przełożonych.

Otóż w kolejnych miesiącach tj. od listopada 2007 do marca 2008 roku – dodatek będzie zmienny. Dla kierowcy autobusu, pracownika zaplecza i obsługi i pracownika na stanowisku nierobotniczym, będzie obliczany za każdy dzień efektywnej pra-

cy (znaczy, gdy stawi się do pracy). Dzień efektywnej pracy musi być zgodny z wymiarem czasu pracy określonym w miesięcznym harmonogramie pracy każdego pracownika – grafikiem). Efektywnym dniem jest również dzień z planowanego urlopu wypoczynkowego, dzień z nie planowanego urlopu zgłoszony i uzgodniony z kierownikiem komórki organizacyjnej, co najmniej na 3 dni przed jego terminem, dzień z urlopu okolicznościowego, dzień z rezerwy, dzień ze szkolenia, dzień z planowanego badania okresowego lub pokontrolnego, dzień ze stałego oddelegowania do pracy związkowej, dzień z oddelegowania na posiedzenia ogólnozakładowych komisji (socjalna, mieszkaniowa, bhp) oraz Rady Pracowników, dzień z oddelegowania w celu udziału w spotkaniu organizowanym przez Zarząd Spółki.

I tak dla kierowcy autobusu dodatek efektywnościowy w listopadzie będzie wynosił 27 zł za każdy dzień na pełny etat, w grud-

dok. str. 4

Podwyżka płac w MZA – dok. ze str. 3

niu 2007 stawka wynosi 30 zł za dzień, w styczniu 2008 – 26 zł, w lutym 27 zł, w marcu 28 zł. Oczywiście za dzień efektywnej pracy. Te zmienne stawki są uzależnione od ilości godzin w miesiącu.

Dla pracownika zaplecza i obsługi na pełny etat – dodatek wynosi w listopadzie 22 zł, w grudniu 24 zł, w styczniu 21 zł, w lutym 22 zł, w marcu 23 zł.

Dla pracownika na stanowisku nierobotniczym – dodatek za dzień na pełny etat w listopadzie wynosi 17 zł, w grudniu 19 zł, w styczniu 16 zł, w lutym 17 zł, w marcu 18 zł.

Czym się kierował Zarząd MZA tak ustalając „dodatki efektywnościowe” trudno powiedzieć. Ale jednoznacznie wskazuje to, iż Zarząd podwyżkę potraktował naprawdę jako dodatek. Czyli nie jest to element stały tylko zmienny. Wskazywać na to mogą następne zapisy, które mówią, iż maksymalna miesięczna wysokość efektywnościowego dodatku nie może być wyższa niż 555 zł dla kierowcy autobusu, 450 zł dla pracownika zaplecza i 350 zł dla pracownika zatrudnionego na stanowisku nierobotniczym. Ale niższa jak widać może być, choć uchwała o tym nie mówi, ale daje zapewne w ten sposób furtkę na dowolność interpretacji.

Jednak w grupie stanowisk nierobotniczych nie wszyscy mogą otrzymać „dodatek efektywnościowy”. Decyzję o tym, którzy pracownicy będą otrzymywać „dodatek” podejmie Zarząd Spółki biorąc pod uwagę aktualną wysokość miesięcznego wynagrodzenia zasadniczego lub wynagrodzenia zasadniczego z dodatkiem wyrównawczym lub ryczałtowego. Analizując paragraf 3 uchwały, można domniemać, iż „dodatek nie musi być w wysokości 350 zł a znacznie mniejszy, jeśli ktoś już go dostanie.

Paragraf 5 uchwały w miarę dokładnie wskazuje, jaki będzie ostateczny podział środków w grupie kierowców i pracowników zaplecza. Mimo szczerych chęci, nie podejmuję się go zinterpretować, choć przez 4 godziny próbowałem zrozumieć (widać nie na moją to głowę), w związku cytuję „żywcem”.

Kierowcy – (środki do dyspozycji oddziału ustalone poprzez pomnożenie średniego zatrudnienia z danego miesiąca i kwoty 555 zł na etat – środki naliczone)/ ilość godzin pracy kierowców zatrudnionych w niepełnym wymiarze czasu pracy poza harmonogramem x ilość godzin efektywnej pracy poza indywidualnym harmonogramem pracy poszczególnego kierowcy zatrudnionego w niepełnym wymiarze czasu pracy.

W grupie pracowników zaplecza i obsługi ostateczny podział środków odbywać się będzie wg schematu (środki do dyspozycji komórki organizacyjnej ustalone poprzez pomnożenia średniego zatrudnienia z danego miesiąca i kwoty 450 zł na etat – środki naliczone) różnica do dyspozycji Członka Zarządu nadzorującego funkcjonowanie poszczególnych komórek organizacyjnych. (???????????????? Istna, czarna magia – przyp. autora)

Dodatek efektywnościowy, z uwagi na jego charakter, nie stanowi podstawy do naliczania dodatku za staż pracy, nagród jubileuszowych i odpraw emerytalno-rentowych, dodatkowego wynagrodzenia rocznego.

Czyli jak widać z powyższych zapisów z podwyżki stał się dodatek, który właściwie nie wiadomo, jaki będzie ostatecznie i kto go dostanie. Mimo, iż tytuł Uchwały nr 3 Zarządu MZA z dnia 31 października 2007 mówi wyraźnie – w sprawie podwyżek płac w Spółce od 1 października 2007.

Ach czepiam się – przepraszam, to tylko takie małe niedopatrzenie.

Jedno, co można powiedzieć z całą pewnością. Jakies dodatkowe pieniądze będą – a czy nazwie się je podwyżką czy dodatkiem – czy to ważne? Niby nie ważne, – ale podwyżka – to element stały – a dodatek – to niestety – element zmienny. Jest i może go nie być. Czy o to chodziło twórcom uchwały? Bo, Związkowi Zawodowemu PKM chodziło o czytelną jasną **podwyżkę** – podkreślam **podwyżkę** – a nie dodatek, obwarowany wieloma, „ale”, do którego zapewne jeszcze powstanie wiele, wiele przepisów szczegółowych, instrukcji, wzorców itd.

A tak na zakończenie. Dosłownie miesiącu temu pisałem w „Rozdrożach” artykuł – „Przemówić ludzkim językiem”. Szkoda, że twórcy Uchwały nie przeczytali tego tekstu. No, ale cóż – mam nadzieję, że wreszcie – ktoś, gdzieś – zastanowi się i napisze następną uchwałę zrozumiałym, jasnym językiem – podobnym, jakiego używa się w Tramwajach Warszawskich pisząc o podobnych sprawach. Bo, na dobrą sprawę, obecna uchwała może znowu narobić więcej nadziei, fermentu, znowu skłócić przełożonych z podwładnymi, niż przyczynić się do podniesienia efektywności pracy.

Jednak trzeba mieć nadzieję, że może za 2-3 miesiące, ów dodatek zrobi się autentyczną podwyżką – krótko i na temat – około 3 zł do godziny dla kierowcy i około 2,50 zł dla pracownika zaplecza. Czysto jasno i po sprawie.

A zresztą – nie znam się – to są tylko moje osobiste wynaturzenia, za które ponoszę wyłącznie ja odpowiedzialność.

Wiwo w listopadzie 2007

Foto relacja

Uprzejmie informujemy, iż po dniu 26 listopada na naszej stronie internetowej zamieścimy obszerną foto-relację z obchodów jubileuszu związku w poszczególnych oddziałach ZZPKM. Relacje z poszczególnych zakładów można również obejrzeć u Przewodniczących Oddziałowych. Zainteresowanych zdjęciami nie tylko z jubileuszowych spotkań odsyłamy również do źródła, gdzie za pomocą poczty e-mail można otrzymać fotografie. Adres e-mail w stopce gazety.

Redakcja



Z cyklu – Ludzie z ZZPKM

Byłem jednym z założycieli Związku

Związek zawodowy, to przede wszystkim ludzie go tworzący. Ludzie o podobnych poglądach, zapatrywaniach na świat. Ludzie, których łączy pasja działania na rzecz innych. Niesienia pomocy potrzebującym. Ludzie, którzy, niejednokrotnie, kosztem swojego wolnego czasu, walczą o prawa pracownicze, o godność w miejscu pracy, o szacunek dla ludzi. Często, swoje społecznikostwo mają we krwi, i jak to się mówi - wysane z mlekiem matki.

Jednym z nich był i jest nadal, były pracownik MZA, kierowca, swego czasu aktywny działacz ZZPKM – Andrzej Tomsza, bardziej znany w swojej byłej zajezdni „Kleszczowa”, jako „Helmut”. Dzisiaj jest już, od 2003 roku, na rencie. Jednak nadal utrzymuje kontakty ze swoją zajezdnią, kolegami z pracy. Interesuje się związkiem, jego poczynaniami, bo jak mówi – związkowcem jest się całe życie.

- Często mnie pytali i nadal pytają, skąd we mnie tyle pasji do działania, niesienia pomocy innym – opowiada Andrzej Tomsza „Helmut”. – A ja zawsze z uśmiechem odpowiadam – to dostałem od swojej mamy, podobnie jak dar życia. To ona od najmłodszych lat wpajała we mnie te słowa: - pomóż komuś, a i to będzie w życiu lepiej, weselej i radośniej, bo zobaczysz w oczach tego drugiego wdzięczność, a to potrafi być cenniejsze od pieniędzy, sławy. Często powtarzała – nie żyj jak samolub. Jeśli możesz to działaj, pomagaj innym. Te jej słowa, często powtarzałem sobie, ale także i innym. Zachęcałem do społecznej pracy każdego, kto chciał pomagać innym, a często nie wiedział jak to zrobić. Moja mama, także od najmłodszych lat była nieustającym społecznikiem. Jako żona oficera Ludowego Wojska Polskiego, działała w Lidze Kobiet, Lidze Rodzin Wojskowych. Jak pamiętam, nasz dom często zamieniał się ośrodek pomocy. Pomocy dobrym słowem, otuchą, ale także pomocy materialnej dla potrzebujących. Nie zawsze łaskawie na to patrzył mój ojciec, któremu życie dało popalić. On widząc moje skłonności społecznikowskie zawsze ostrzegał – pamiętaj, zawsze licz na siebie. Jednak zwyciężyła we mnie wola społecznego działania, choć w swym działaniu wykorzystywałem także jego rady.

Po wojsku podjąłem pracę, jako tokarz, w zakładzie doświadczalnym, już dzisiaj nieistniejącym, Zakładzie Lamp Elektronowych „Róża Luksemburg” przy Towarowej. Dzisiaj są tam centrale banków, Muzeum Powstania Warszawskiego. W „Róży” wstąpiłem do swojego pierwszego związku, - Związku Metalowców, jednak nie działałem zbyt ambitnie. Raczej bardziej się przyglądałem. Poznawałem życie, ludzi, ich zapatrywania na otaczający świat. To były lata siedemdziesiąte. Jak to się mówi –



wczesny Gierek. Tyle się zmieniało, kraj szedł mocno do przodu. Inwestycje, ludzie coraz więcej zarabiali i śmiało patrzyli w przyszłość, że oto za kilka lat będzie im lepiej, dostatniej. A jak było? Niestety, dość szybko ten piękny sen, jak się później okazało, skończył się. Po likwidacji w 1976 roku, zakładu doświadczalnego trafiłem do, wówczas jeszcze MZK. Do zajezdni – R-11 „Kleszczowa”. Miałem bardzo dobrych nauczycieli – miło ich wspominam, dobrego patrona i zostałem kierowcą miejskiego autobusu. I właściwie dopiero tutaj, w zajezdni przy Kleszczowie we Włochach nagle poczułem wolę działania. Coraz wyraźniej dostrzegałem ludzkie potrzeby. Wiedziałem, że mogę im pomóc, i że chcę im pomagać. Niemal od samego początku pracy w MZK zaangażowałem się w prace Klubu Honorowych Dawców Krwi PCK. Wówczas pracowałem z fantastycznymi ludźmi. Panią Pawlak, która prężnie prowadziła Klub, panią Zosią ze szpitala kolejowego, panią Ireną z naszej szkoły przyzakładowej MZK, Felkiem Urbańskim, Mietkiem Kucharskim i wielu, wielu innymi. Właściwie, to od Klubu zaczęła się moja przygoda z pracą społeczną.

- Wiosną 1982 roku wszystko powoli stabilizowało się po szoku jakim było ogłoszenie stanu wojennego. Latem zawieszono stan wojenny w jego najostrejszej formie – przepustki, bramki, szlabany na dro-

gach, kontrole. Już nie było widać wojska na ulicach. Latem Sejm uchwalił nową ustawę o związkach zawodowych. Mogły zacząć z powrotem działać. Zaczęliśmy rozmawiać o związkach, że muszą powrócić, że muszą pomagać ludziom, szczególnie teraz, kiedy dosłownie niczego nie było w sklepach, kolejki po kartkowe przydziały nie starczały nikomu. A przecież żyć trzeba było.

- Późnym latem 1982 – wspomina Andrzej Tomsza „Helmut” spotkaliśmy się w gronie 4 osób. Rysio Sas – kierowca z zajezdni „Inflancka”, Stasio Możdżyński – motorniczy z zajezdni tramwajowej „Wola”, Jacek Krzyżanowski i ja. Najpierw były rozmowy w centrali ruchu na placu Bankowym, wówczas Dzierżyńskiego, a potem w dyrekcji MZK przy Senatorskiej. Wszystkim nam przyświecała jedna myśl. Musimy zacząć działać. Postanowiliśmy szukać większej grupy, podobnie myślących. Dość szybko udało się nam zebrać większą grupę ludzi i kolejne spotkanie odbyło się w ośrodku MZK nad Wisłą, dzisiejszym SUS-ie. Wtedy na spotkanie przyszli: z „Woronicza” z Jacek Krzyżanowski i Wł. Kosiński, G. Teofilak, z „Kleszczowej” z Janusz Gaj, L. Zimolzak, B. Sikora, z Dyrekcji Ewa Wosik, Pionu Ruchu z Borys Kozakow, R. Wojciechowski, T. Cegłowski, z „Chełmskiej” z E. Lewczuk, z „Woronicka” tram-

Z cyklu – Ludzie z ZZPKM – dok. ze str. 5

waje E. Sobolewski, „Praga” Tramwaje J. Narożniak, z „Pożarowej” Bogdan Trzciński, z Zakładu Socjalnego Ryszard Namulnik. Powstał Komitet założycielski w celu doprowadzenia do rejestracji związku w sądzie. Dokładnie 24 listopada 1982 roku zarejestrowaliśmy nasz nowy związek. Związek Zawodowy Pracowników MZK. Pamiętam kronikę filmową z tamtych czasów. Było widać na niej uśmiechnięte, zadowolone twarze pracowników MZK. Nie były to tylko propagandowe uśmiechy – jak nam wtedy zarzucali byli działacze „Solidarności”. To były naprawdę uśmiechnięte twarze, zadowolonych ludzi, że jednak wszystko powraca do normy i teraz może być już tylko coraz lepiej. Jednak nie było wcale łatwo. Ludzie dosłownie wieszali psy na człowieku. Często dawni koledzy – wyzywali mnie od czerwonych pajaków, sprzedawczyków. Przygadywali, jakby mogli, a wielu z nich oplułoby człowieka. Nie powiem, zawsze byłem lewicowych poglądów.

Powróciłem w swojej związkowej działalności znowu do spraw socjalnych. Działiałem aktywnie na rzecz krwiodawców w Klubie na Kleszczowej. Jak to się mówi – wszystko trzeba było wyrwać z pod ziemi. Bez przerwy gdzieś bywać, monitorować, załatwiać pozwolenia, zezwolenia, a to na czekoladę, a to na kurczaki, czy pomarańcze. Można powiedzieć, że w tamtych dniach prawie mieszkaliśmy w Ratuszu, bo tam był urzędnik od załatwiania spraw przydziałów dodatkowej żywności. Przydziałów? To dumnie brzmi, a faktycznie to były pozwolenia na kupno tzw. odpadów poprodukcyjnych. Np. czekolada była pokruszona, w różnej wielkości taflach. Trzeba to było później odważać w równych porcjach i przekazywać ludziom. Albo takie kurczaki – często dojeżdżały tylko korpusy, bo zawsze gdzieś po drodze z ubojni, ktoś sobie skubnął. Ludzie często mieli do mnie pretensje, że kurczaki nie mają udek, skrzydełek. A co ja biedny miałem im powiedzieć? Mówiłem, że to frontowe kurczaki, wszak mamy wojnę, a na wojnie jak na wojnie, zawsze gdzieś coś urwie. Załatwiało się papierosy na wagę, śledzie – jednym słowem wszystko, co było potrzebne ludziom, i szczególnie ich dzieciom. Kakao, mleko w proszku. Cytrusy. Często dla krwiodawców, aby zregenerowali swe siły. Wielu z nich, jednak, oddawało potem swoje przydziały dzieciom.

- Byłem aktywnym działaczem Zarządu do pierwszego Walnego Zebrania Delegatów w lutym 1983. Potem mnie nieco odsunęto, bo co tu ukrywać, zawsze powiedziałem prosto z mostu, co mi się nie podoba. Wtedy najechałem na panie z działu socjalnego, że nic nie robią, tylko pier.... w stołki. Nie spodobało się to Przewodniczącemu Krzyżanowskiemu i na jakiś czas

zniknąłem z Zarządu związku. Co zrobić, zawsze byłem znany na Kleszczowej ze swojego ostrego języka. Nie raz dostawało mi się za niego. Jednak działałem nadal, głównie w Klubie HDK PCK w zajezdni przy Kleszczowej. Tam spełniałem się społecznie. W latach dziewięćdziesiątych zaproponowano, abym powrócił do pracy w Komisji Socjalnej związku. Propozycję przyjąłem i znowu wpadłem w wir związkowej pracy na rzecz innych. I znowu ludzie wieszali na mnie psy, dogadywali, że sobie willę buduję z płotem z kutej stali. Że zarabiam na nich, że dorobiłem się majątku. Ludzie naprawdę potrafili być okrutni i bezczelni, szczególnie jak coś ich ominie, o czymś zapomną i nie myśli się za nich. Jednak już byłem odporny na te docinki. Robiłem swoje. Broniłem ludzi, gdy przychodziły najczęściej anonimy z miasta na kierowców, a że się źle odezwał, a że był nieuprzejmy itd. Było tego sporo. Sporo udało mi się wybronić ludzi przed karami, upomnieniami czy nawet wyrzuceniem z pracy. Pracowałem w Zarządzie Oddziałowym z Przewodniczącym Sikorą, Szczęsnym. Często kłóciliśmy się, jednak zawsze dochodziliśmy do porozumienia.

Dzisiaj, mimo, iż jestem na rencie, to dalej utrzymuję kontakt z obecnym Zarządem Oddziałowym.

- Przez te lata pracy – wspomina Andrzej Tomsza – w warszawskiej komunikacji,

było różnie. Było dobrze i źle. Miałem sporo wrogów, którzy niejednokrotnie podsunęli mi przysłowiową „świnie”, ale trudno jestem chrześcijaninem, – zatem wybaczam im wszystkim, owe niecne uczynki i zrobioną mnie i moim kolegom z pracy - krzywdę.

- A tak naprawdę – stwierdza w zakończeniu Andrzej Tomsza – to nie żałuję tych wszystkich lat. Pracy w MZK a potem w MZA. Pracy w ZZPKM. Można powiedzieć, że jako społecznik spełniłem się. Mam sporo satysfakcji, że pomogłem wielu ludziom, że widziałem na ich twarzach uśmiech – prawdziwej, niewymuszonej wdzięczności. Życzyłbym, aby dzisiejsi działacze ZZPKM, a w szczególności młodzi związkowcy wnieśli nowy zapał, nowe wartości do związku. Wierzę, że wniosą i nasz ZZPKM będzie jeszcze bardziej prężną organizacją związkową i dalej „walczyć” o prawa pracownicze, ale również będzie współgospodarzem firmy, podobnie jak jest to w Europie Socjalnej, do której, mimo wszystko jeszcze nam daleko. Bo, to, że jesteśmy w zjednoczonej Europie, to nie znaczy, że mamy podobne prawa jak francuski, niemiecki robotnik. Myślę, że ZZPKM i to wywalczy za kilka lat.

Spisywał: wiwo w październiku 2007 roku

Pełny tekst wspomnień można przeczytać na naszej stronie internetowej.

A co na to ZTM?

Warszawa poddawana jest różnym rankingom, badaniom, zestawieniom na tle innych miast. A to najbardziej przyjazna ludziom. A to, najlepsza dla biznesu, itd. Są jednak i te mniej chlubne, które stawiają Warszawę w niechlubnych statystykach. Jedną z nich – jest zakorkowanie ulic. Otóż Warszawa zajęła trzecie, niechlubne miejsce w rankingu najbardziej zakorkowanych miast w Europie! Przed Warszawą jest tylko Londyn i Berlin. Diagnoza ruchu w stolicy wykazała, że średnia prędkość, z jaką poruszają się samochody wynosi...24 km/h. A więc prędkość coraz bardziej zbliża się do tempa dobrego marszu (15km/h) a jest już znacznie poniżej szybkości drobnego truchtu (30 km/h).

Przeprowadzone przez brytyjski portal Keppmoving.co.uk badania, który specjalizuje w przeprowadzeniu analiz na brytyjskich drogach, niestety podają tylko średnią dla całego ruchu miejskiego w ciągu doby. Gdyby wziąć pod uwagę i rozróżnić ruch uliczny na ruch autobusów, samochodów osobowych, ciężarowych, okazałoby się, że owa średnia w godzinach szczytu dla autobusów wynosi 5 km/h, a dla samochodów osobowych około 8 km/h. Czy dla władz miasta i speców od zarządzania ruchem jest pocieszające, to, że wyprzedza nas Londyn i Berlin? Chyba nie, bo tam,

mimo iż wolniej odbywa się ruch – autobusy mają wydzielone pasy, ulice i ich średnia prędkość wynosi około 40 km/h, nie mówiąc o tym, że są punktualne, niczym szwajcarski zegarek.

Średnia prędkość w Warszawie będzie nadal spadać, bo nic nie wskazuje na to, aby nagle Warszawiacy przestali kupować i korzystać z własnych samochodów, nie mówiąc o tym, że stale systematycznie wzrasta ilość mieszkańców.

Zatem powstaje pytanie. Czy ZTM – bierze to pod uwagę? Czy przewiduje, że rozkłady jazdy trzeba będzie modyfikować, co pół roku albo częściej? Czy planuje, w przypadku korków, nasycenie dodatkowymi autobusami najbardziej popularnych tras? I wreszcie, – jakie działania podejmuje w celu „wymuszenia” na władzach miasta, odpowiednich służbach miejskich, realizacji pasów dla autobusów (bus-pasów)? Chyba jako odpowiedzialny za organizację transportu zbiorowego w Warszawie ma chyba większe kompetencje jak MZA?

Odpowiedzi, na postawione wyżej pytania, oczekują stojący w korkach kierowcy, jak również kierownictwo firmy, które za chwilę będzie płaciło za nadgodziny wystane w korkach, a nie za przejechane wzkm. Jest to chyba we wspólnym interesie, co?

Wiwo w listopadzie 2007

O czym mówią związkowcy, czyli pokłosie jubileuszowych z okazji 25-lecia ZZPKM, spotkań związkowych

Niemal przez cały listopad odbywały się i nadal odbywają się spotkania Prezydium ZZPKM z Zarządami Oddziałowymi i związkowcami we wszystkich zakładach MZA i TW. Spotkania uroczyste, w których wspomina się tę najbliższą historię ostatniego 25-lecia, ale także tę odleglejszą sięgającą nawet 1906 roku. Kiedy to powstawał ruch związkowy w warszawskiej komunikacji, a ZZPKM jest kontynuatorem tej związkowej tradycji. Było uroczyste, miło, z pamiątkowymi upominkami dla związkowców.

Jednak, związkowcy nie byliby sobą, gdyby podczas spotkania nie porozmawiać o tym, co ważne w historii, ale również ważne w dniu dzisiejszym i o tym, co ich czeka w najbliższej przyszłości. I właśnie tematy dnia dzisiejszego i jutra zdominowały spotkania. A trzeba powiedzieć, że poruszanych tematów było sporo i nie wszystkie da się załatwić od ręki. Mówiono o tym, co ludzi boli, jak można zaradzić, zmienić. Mówiono z pewnym gospodarskim zaskoczeniem, jakie jest typowe dla ludzi, związkowców, którym zależy na firmie, jej wynikach ekonomicznych, bo od tego zależy ich codzienny dzień.

Trudno, tutaj w tej krótkiej notatce, omówić wszystkie zgłaszane sprawy. Do wielu, zapewne będziemy powracać jeszcze nie raz na naszych łamach. Inne trafią bezpośrednio do decydentów i zostaną podjęte stanowcze kroki.

Zacznijmy od tych, które najczęściej są zgłaszane przez związkowców. Czyli od spraw związanych z dyscypliną pracy. A raczej pojmowaniem jej przez kierownictwo i szeregowych pracowników. Trzeba powiedzieć, że jest to pojmowane zgoła odmiennie i teoretycznie wszyscy mają rację, ale należy coś zmienić, aby wszyscy rozumieli tak samo.

Przyczyn odmienności zdań jest wiele, trudno o wszystkich mówić, ale kierownictwa firm mówią krótko – za dużo jest absencji chorobowej, za dużo zwolnień lekarskich. Taka absencja dezorganizuje plan, miesięczne grafiki dla motorniczych, kierowców. Nie wyjechał wzm, to mniejszy zysk, więcej nerwów, szarpania ludzi.

Tak w tym przypadku kierownictwo ma rację, ale czy absencja chorobowa, to tylko skutek chorób? Czy przypadkiem nie należy szukać zmniejszenia absencji poprzez przyjrzenie się stosunkom w pracy na linii podwładny – przełożony? Bardzo często pracownicy biorą zwolnienia lekarskie, bo po prostu nie mają innego wyjścia, a potrzebują kilku dni na załatwienie swoich

spraw. Biorą zwolnienia, nie, dlatego, bo chcą zaoszczędzić urlop, ale dlatego, że przełożony – brygadzysta, mistrz, kierownik – nie chce ich zrozumieć. Wyjść im naprzeciw. Być człowiekiem. Często przełożony jest „nakręcony” przez kogoś nad sobą, – czyli kolejnego przełożonego, że jest plan, że brakuje ludzi i trzeba zaostrzyć dyscyplinę. Nawet kosztem nadużycia praw pracowników, ot choćby do urlopu na żądanie. Niemal regułą stało się przymuszanie pracowników przez przełożonych do wykorzystywania urlopu na żądanie na początku roku. Najlepiej od razu 4 dni. Czy doliczanie urlopu na żądanie do planowanego urlopu z zastrzeżeniem, że planowany będzie podpisany pod warunkiem wcześniejszego wykorzystania urlopu na żądanie. Według zdania wielu związkowców, co zresztą jest potwierdzone późniejszą praktyką, takie działania przełożonych stwarza im wygodę w planowaniu grafików pracy jak i samej pracy. Często pozwala na szantażowanie pracowników przez przełożonych. Zdarzają się również praktyki szantażowania przy podpisywaniu urlopów planowych. A to, aby przesunąć go na inny termin, a to skrócenia czy wydłużenia. Wszystko, aby mieć ludzi do pracy. Ale czy taką metodą?

Tego typu praktyki szczególnie często są stosowane wobec młodych wiekiem i stażem pracowników, którzy niejednokrotnie boją się, mówiąc popularnie „odszczeknąć”. Tulą uszy po sobie i idą do pracy, ale często w przypadku złego ich potraktowania, postanawiają zwolnić się z tego „wariatwa”. Patrząc na statystyki przyjmowanych i odchodzących z firm, widać, że młodzi nie chcą się „użerać” za małe pieniądze. Po prostu mają to gdzieś. Inni jeszcze, za podpowiedzią starszych koleżanek, kolegów, kombinują ze zwolnieniami lekarskimi. Jednym słowem od najmłodszych lat zaczynają się uczyć „kombinować”.

A potem larum w firmie – ludzie za dużo chorują, za dużo kombinują, trzeba im to ukrócić, podnieść dyscyplinę pracy. I znowu wojna na argumenty, słowa.

Zatem związkowcy pytają, czy ktoś w kierownictwach firm zadał sobie trudu i popatrzył dokładniej na statystyki? Czy wziął pod uwagę, że część tych zwolnień, powtarza się w konkretnych zajęciach, gdzie panują złe stosunki na linii przełożony – podwładny? Czy zastanowił się, czy aby przypadkiem nie wysłać kilku przełożonych na specjalne szkolenia uczące większej elastyczności względem pracownika? Tzw. kursy doskonalące stosunki in-

terpersonalne?

Bo nie zawsze „usztynwienie” – brygadzysty, mistrza, kierownika – dobrze wpływa na wyniki firmy.

Związkowcy wiedzą, że zwiększona absencja chorobowa, to zwiększony fundusz płac, niejednokrotnie przekroczony wypłatami za zastępstwa, godziny nadliczbowe, itd., Ale nie poczuwają się do winy, iż tylko oni są tym „złem”, które podobno wtrąca firmy w kłopoty. Może jednak warto by było przyrzeć się tej sprawie uważniej. Związkowcy z ZZPKM są otwarci na propozycję i współpracę z kierownictwami.

A przy okazji. Przewodniczący ZZPKM Bogdan Bucholc, jak również pozostali członkowie Prezydium, Przewodniczący Zarządów Oddziałowych zwracają się z gorącym apelem, aby wszelkie przypadki opisanych powyżej nieprawidłowości i im podobnych zgłaszać niezwłocznie do związkowych aktywistów na terenie swojego zakładu pracy. Konkretnie przypadki, konkretnej osoby, a niezasłyszane gdzieś plotki. Bo tylko konkretne przypadki, konkretnych ludzi są do załatwienia.

- My jesteśmy do Waszej dyspozycji – stwierdził na jednym ze spotkań Bogdan Bucholc – również Wam najbliżsi członkowie zarządów oddziałowych. My jesteśmy żeby wam pomóc. Jeśli będzie potrzeba. to codziennie przyjeżdżamy do kierownika i będziemy interweniować, rozmawiać. Nie ma pojęcia, że czegoś się nie załatwi. Można nie chcieć załatwić, ale próbować trzeba zawsze. Dostarczamy nawet przykłady złego gospodarowania.

A zatem Koleżanki, Koledzy – nie jesteście sami – zgłaszajcie wszystko, co leży wam na sercu. Będziemy o nich pisać, będziemy starali się je załatwić. Po to właśnie jest między innymi Związek Zawodowy Pracowników Komunikacji Miejskiej.

O innych, poruszanych podczas spotkań, będziemy pisać w następnych numerach „Rozdroży”

Wiwo w listopadzie 2007r.

Rozdroża – Gazeta ZZPKM, W-wa
ul. Siedmiogrodzka 20
Nakład 1500 egz.

Wydaje: Prezydium ZZPKM

Redaguje: Winek Włodzimierz

e-mail: wiwo3@op.pl

Materiały prosimy kierować pod adres:

01-232 Warszawa,

ul. Siedmiogrodzka 20,

tel. 631-42-72, 632-11-83

Z historii ZZPKM – protesty, strajki nie tylko w sprawach płacowych

Kontynuujemy nasz cykl „Z historii ZZPKM” w wybranych fragmentach. Cieszy nas, że cykl spotkał się z dużym zainteresowaniem i życzliwością i coraz więcej osób chce włączyć w cykl swoje wspomnienia, fotografie, które na pewno zostaną wykorzystane nie tylko w kolejnych artykułach, ale także w powstającej książce opisującej działalność związkową w warszawskiej komunikacji. Głównie ostatnich 25 lat działalności ZZPKM, ale nie tylko, bo korzenie organizacji sięgają znacznie dalej. ZZPKM jest w pewnym sensie spadkobiercą tych pierwszych z 1906 roku związków w warszawskiej komunikacji. Głównie Związku Zawodowego Warszawskich Tramwajarzy i wszystkich późniejszych, których głównym celem była nie walka polityczna a zaspokajanie ludzkich potrzeb społecznych, bytowych.

Wszystkich zainteresowanych historią już dziś odsyłamy do książki, która wedle wszystkich znaków na niebie i ziemi powinna ukazać się z początkiem przyszłego roku. Oczywiście, jak myślimy, z wydatną pomocą naszych czytelników.

Ale wróćmy do naszych wybranych wątków i fragmentów historii.

Właściwie, w historii każdego związku są zawsze spory, protesty i strajki na różnym tle. Najczęściej na tle płacowym czy poprawy warunków społecznych. Bo jak wszystkim wiadomo, są to jedne z głównych zadań organizacji związkowej. Obrony pracownika przed pracodawcą i wymuszanie na nim poprawy jego bytu. Jednak są w historii ZZPKM spory, protesty, które w późniejszym czasie przerodziły się w strajki, które w pewnym sensie nie atakowały pracodawcy a właściwie broniły go. Jeśli nazwiemy pracodawcą dyrekcje MZK a później, MZA i TW. Broniły przed pewnymi zakusami, podobno „reformatorskimi”, różnego rodzaju polityków z władz miasta. Zmierzającymi głównie do upadku i likwidacji firm, a nie poprawy funkcjonowania warszawskiej komunikacji.

Jak już wcześniej wspominaliśmy, historia ZZPKM jest dość mocno związana, między innymi poprzez byłych i obecnych działaczy, związkowców, z historią Autonomicznego Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego Pracowników Komunikacji Miejskiej (NSZZ PKM), który działał niespełna ponad rok (1 październik 1980 – 13 grudnia 1981). Możemy, zatem historię protestów, strajków rozpocząć od 1 października 1980 roku.

NSZZ PKM powstał na fali ogólnospołecznego protestu Polaków przed pogarszającymi się warunkami życia. Ruchu społecznego nazwanego popularnie – ruchem solidarności.

W ówczesnym MZK (Miejskie Zakłady Komunikacyjne) NSZZ PKM powstał jako

alternatywa dla, jak mówili ówcześni działacze – skostniałego, niemrawego i niespełniającego oczekiwań pracowników Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej i Terenowej, (ZZPG-KiT). Jedyne działające wówczas związku zawodowego w MZK, który powstał po 1957 roku. Wówczas, w 1980 roku NSZZ PKM był drugim, jeśli weźmiemy pod uwagę datę rejestracji w sądzie, związkiem działającym w MZK. A jednym z trzech obok NSZZ „Solidarność”. Właściwie do końca 1980 roku NSZZ PKM i „Solidarność w MZK”, w przypadku licznych protestów i strajków warszawskich zakładów, zajmowały tzw. stanowisko solidarnościowe. Czyli popierały protesty, strajki innych, nie angażując się zbytnio jako organizacje związkowe w bezpośrednie akcje. Głównie były to pisma, ulotki, w których organizacje informowały swoich związkowców o sytuacji, wsparciu innych.

Styczeń 1981 r. przyniósł zaostrzenie napięć w Polsce, na co miały wpływ niedotrzymywanie przez władze zobowiązań wynikających z porozumień, zła sytuacja gospodarcza i skomplikowana sytuacja międzynarodowa. Nowy prezydent USA, Ronald Regan, usztywnił stanowisko wobec ZSRR żądając zachowania swobód w Polsce, ZSRR wzmógł naciski na polskich polityków w celu szybkiego spacyfikowania Solidarności. Szefowie państw Układu Warszawskiego przygotowywali wojska do przeprowadzenia manewrów na terytorium polskim pod kryptonimem Sojusz 81. 11 lutego 1981 r. gen. Wojciech Jaruzelski

został premierem apelując w swoim wystąpieniu sejmowym o 90 spokojnych dni (3 miesiące). Społeczeństwo na ogół ze zrozumieniem przyjęło wystąpienie Jaruzelskiego licząc na uspokojenie napiętej sytuacji. Koniec marca 1981 r. był zapowiedzią wybuchu wielkiej tragedii w Polsce. Trwały manewry sił Układu Warszawskiego, a Solidarność zapowiadała bezterminowy strajk generalny. Po mediacji prymasa Wyszyńskiego doszło do spotkania Wałęsy z wicepremierem Rakowskim. W myśl porozumienia Solidarność odwołała strajk. Groźba obcej interwencji została chwilowo zażegnana, jednak nadal była realna. Kwietniowa wizyta Jaruzelskiego i Kania w Moskwie doprowadziła do zakończenia manewrów Sojusz 81, nadal ogromne ilości wojsk radzieckich pozostawały w Polsce.

Sytuacja gospodarcza była coraz gorsza: brakowało wielu podstawowych produktów, kartki żywnościowe często nie miały pokrycia w towarze. Ciągłe trwały akcje strajkowe. Akcje protestu powstrzymała śmierć prymasa Stefana Wyszyńskiego. W lipcu 1981 r. w Warszawie odbył się IX Zjazd PZPR. W trakcie obrad ujawniły się duże rozbieżności, co do kierunku i polityki partii. Skrzydło dogmatyków reprezentował populistyczny Albin Siwak, reformatorów wicepremier Mieczysław F. Rakowski. Zjazd uchwalił bardziej demokratyczny statut partii, wprowadzając zmiany personalne, jednak w praktyce przygotował przeprowadzenie siłowej rozprawy ze społeczeństwem.

reszta na naszej stronie internetowej
www.zzpkm.waw.pl



zdjęcie ze strony <http://transport.asi.pwr.wroc.pl>

archive: Sebastian Zomkowski

strajk 4 sierpnia 1981 W-wa