



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 6/34

CZERWIEC 2007



Kompromisowe porozumienie – s. 3-4

Przypadek medyczny



Często zastanawiamy się, czy nasze działania pozostają w całkowitej zgodzie z etyką i moralnością. Na ogół w codziennym życiu stosuje się sądy wartościujące. Naukowym objaśnianiem poszczególnych ludzkich zachowań oraz postaw mogących mieć m.in. destrukcyjny wpływ na psychikę zajmuje się natomiast dziedzina zwana psychologią.

Weźmy na przykład taką osobowość narcystyczną. Kształtuje się ona najczęściej wskutek nadmiernych oczekiwań rodziców, którzy wmawiają dzieciom, że są wyjątkowe i stworzone do wielkich rzeczy. Te zaś, by sprostać rodzicielskim wymaganiom i aspiracjom z całych sił dążą do celu, choć poprzeczkę zawieszono im bardzo wysoko. Co jeśli nie posiadają wystarczających umiejętności czy talentów? Niektóre będą próbowały radzić sobie w inny sposób. Na przykład „naginając” prawdę do swoich potrzeb lub kłamiąc jak z nut.

Ukształtowany przez złe nawyki z dzieciństwa człowiek robi się z wiekiem coraz bardziej uparty i uciążliwy dla otoczenia. Traktuje bowiem rzeczywistość jak plastelinę. Kształtuje ją dla potwierdzenia i wzmocnienia swo-

ich własnych poglądów, na inne będąc odporny. Stara się przy tym manipulować również przekonaniem innych. Nie tylko zresztą mówi ludziom to, co chcą usłyszeć. Czyni to jeszcze w taki sposób, aby było to odpowiednio odebrane. Przekazuje do wiadomości jedynie tę część prawdy, która jest z tych czy innych względów wygodna. Nie boi się weryfikacji otoczenia, bo zdanie innych ma w głębokim poważaniu.

Nie brakuje działaczy zadufanych w sobie i przeświadczonych, że tylko oni wiedzą co jest najlepsze dla innych. Gotowych umniejszać wartość innych wyłącznie po to, aby samemu wypaść lepiej na ich tle. Upubliczniających poufne informacje, niszczących zamiast budować. Knujących, robiących intrygi i nielojalnych wobec nikogo, może z wyjątkiem siebie samych. Zakompleksione jednostki, z którymi musimy współegzystować, potrzebują stałego potwierdzania własnej wartości w swoim rozumiany sposób. Może więc powinniśmy zmienić nasze nastawienie? Wykazać więcej zrozumienia dla tych, którzy są chorzy i nieszczęśliwi? To w końcu nie ich wina, że gdzieś w trakcie rozwoju osobowości popełnione zostały błędy. Zamiast się złościć może lepiej im współczuć oraz wierzyć, że istnieje skuteczna terapia, która pomoże. Dzisiejsza medycyna radzi sobie zresztą już nie tylko z takimi przypadkami.

Krzysztof Ciećka



Głos Maszynisty

NIEMIEC NAS ŁACZY MOWIĆ WIĘC ZAWODOWO

Biuletyn Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
tel. (0-22) 474 26 15
fax (0-22) 474 26 16
tel. kol. 922 474 26 15 lub 16
e-mail: rkzm@wp.pl

Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki

Kolegium: Roman Jordan, Adam Murawski, Eugeniusz Śliwiński

Layout: Magda Sierocińska

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Okładka: Liczenie głosów w komisji w CM Warszawa Fot. R. Zarzecki

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

Beneficial Kredyt NOWA OFERTA POŻYCZKI GOTÓWKOWEJ DLA CZŁONKÓW ZM!

- Pieniądze na dowolny cel • Złożenie wniosku i uzyskanie pożyczki bez konieczności wizyty w banku
- Minimum formalności • Decyzja kredytowa już w 2 godziny • Szybkie przekazanie środków po zawarciu umowy • Wcześniejsza spłata pożyczki bez żadnych dodatkowych opłat • Dostępna opcja ubezpieczenia spłaty pożyczki • Możliwość składania pojedynczych i wspólnych wniosków • Bez poręczycieli

CHARAKTERYSTYKA POŻYCZKI – przykładowe wysokości rat

	12	24	36	48	60
2,000	187.92	101.89	73.48	59.48	51.24
5,000	469.80	254.72	183.71	148.71	128.10
10,000	939.60	509.45	367.42	297.41	256.20
15,000	1,409.40	764.17	551.13	446.12	384.30
20,000	1,879.19	1,018.90	734.84	594.83	512.40
30,000	2,818.79	1,528.34	1,102.26	892.24	768.61

APR dla kwoty 20000 na 48 miesięcy wynosi 20,39%, a na 60 miesięcy 20,05%

- Minimalny wiek wnioskodawcy – 24 lata • Akceptowane różne formy zatrudnienia m.in.: umowa o pracę, własna działalność gospodarcza, renta, emerytura • Okres kredytowania od 12 do 60 miesięcy
- Minimalny dochód – 400 zł • Wysokość pożyczki od 2 000 zł do 50 000 zł

ZŁÓŻ WNIOSK PRZEZ TELEFON! 0-801 88 99 77

Całkowity koszt połączenia – jeden impuls połączenia lokalnego.

Możesz również zadzwonić pod numer 022 3 140 150

Kod promocji – 35408

Kompromisowe porozumienie

Rozmowa z Leszkiem Miętkiem, prezydentem ZZM

– **Wielu kolejarzy może odetchnąć z ulgą, dzięki podpisanemu porozumieniu z rządem w sprawie emerytur. Był Pan jednym z reprezentantów strony związkowej w trakcie negocjacji. Jak doszło do jego zawarcia ?**

– Bez wątplenia porozumienie jest wynikiem consensusu z obu stron. Nie łudźmy się, że istnieją takie, które spełniają w 100 procentach oczekiwania jakiegokolwiek ze stron. W petycji z grudnia ubiegłego roku zawarliśmy trzy postulaty. Pierwszy odnosił się do wprowadzenia tzw. opcji zerowej, czyli prawa do emerytury kolejowej w wieku 55 lat dla kobiet i 60 lat dla mężczyzn obowiązującego wszystkich kolejarzy zatrudnionych w PKP przed 1999 rokiem. Pozostałe dwa postulaty dotyczyły natomiast bardzo newralgicznej kwestii – pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, a zwłaszcza tych, dla których wykonywanie zawodu uzależnione jest od pierwszej kategorii zdrowia. Przypomnę, że jeden dotyczył kwestii przejścia na emeryturę po 40 latach pracy z zaliczeniem przelicznika 14 miesięcy za rok pracy, drugi zaś – obniżenia wieku emerytalnego do 50 lat dla kobiet i 55 dla mężczyzn. Rozpoczynając z nami proces dialogu strona rządowa zadeklarowała wygaszanie rozwiązań według starych zasad. Kompleksowe, systemowe rozwiązanie tych kwestii chce bowiem uregulować w ustawie o emeryturach pomostowych. Zdawaliśmy zresztą sobie sprawę, że opcja zerowa będzie najtrudniejszym elementem negocjacji, bo kolejnie jest wyizolowana z rzeczywistości społeczno-gospodarczej. Udało nam się natomiast uzyskać zapewnienie, że strona rządowa jest w stanie umieścić w ustawie o emeryturach pomostowych te stanowiska pracy

oraz wykonywane prace, które związane są z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

– **W stosunku do pierwotnych projektów znacząco rozszerzał się ten wykaz.**

– To prawda, w przedstawionym przez Ministerstwo Pracy projekcie Ustawy o emeryturach pomostowych zapisano właściwie dwa uprawnione do tego stanowiska, ale w toku negocjacji udało nam się zwiększyć ich liczbę do 28. Dokonał się także jeszcze jeden bardzo istotny postęp. Kolejarze pracujący na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu uzyskali możliwość przejścia na emeryturę wcześniej niż w wieku 60 lat, a zatem tak jak domagaliśmy się w postulatcie 3 petycji (50 – k, 55 – m). Do emerytur pomostowych zakwalifikowano także drugą grupę, którą tworzą kolejarze wykonujący inne prace związane z bezpieczeństwem ruchu. To 18 stanowisk pracy upoważniających do przejścia na emeryturę w wieku 55 dla kobiet i 60 dla mężczyzn.

– **Udało się zapewnić także kilka innych niezwykle istotnych gwarancji.**

– W ustawie o emeryturach pomostowych zawarto m.in. zabezpieczenie dla osób, które nabeżdżą do niej prawo, a w danej chwili nie pracują na wymienionych stanowiskach.

Uzyskaliśmy także gwarancje wysokości emerytury pomostowej dla pracowników odchodzących na zasłużony wypoczynek wcześniej niż w wieku 60 lat – mężczyźni i 55 lat – kobiety. Wypłacane im świadczenie nie będzie wówczas niższe lecz obliczane jakby odchodzili w wieku 60m/55 k. Wiele wątpliwości i niepokojów towarzyszyło także zapisom artykułu 184 ustawy o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń

Społecznych. W podpisanym porozumieniu strona rządowa zadeklarowała, opierając się na opinii międzyresortowego zespołu ds. nadzoru ubezpieczeń społecznych, że emerytury będą udzielane w dalszym ciągu na dotychczasowych zasadach. Resort pracy został zobligowany do dokonania poprawek w tym przepisie, pozwalających na wypłacanie świadczeń po 2007 roku obliczanych na starych zasadach.

– **Jak Pan zatem ocenia to porozumienie?**

– Myślę, że są powody do zadowolenia. Wprawdzie nie w pełni, ale w dużej części udało się zrealizować postulat opcji zerowej poprzez dalsze obowiązywanie artykułu 184 w ustawie o emeryturach i rentach z FUS oraz zapisanie wielu stanowisk pracy w ustawie o emeryturach pomostowych, a także zapewnienie, że zostaną ujęte w stosownych aktach wykonawczych. Otrzymaliśmy również gwarancję wprowadzenie wszystkich zmian przez partie rządzącej koalicji. Zdaję sobie natomiast sprawę, że wskutek niewprowadzenia opcji zerowej nie wszyscy kolejarze mogą poczuć się usatysfakcjonowani. Sęk jednak w tym, że w krótkim czasie nie jesteśmy w stanie rozwiązać nabrzmiałych przez kilkanaście lat zaniedbań i problemów. Wypracowaliśmy kompromis, przez wielu kolejarzy bardzo oczekiwany, choć znajdują się i tacy, dla których będzie jedynie proteżą.

Porozumienie nie rozwiązuje oczywiście problemu emerytalnego kolejarzy urodzonych po 1969 roku. Strona rządowa nie chce odstąpić od zapisów wieku granicznego, traktując emerytury pomostowe jako przejściowe rozwiązaniem między starym a nowym systemem. Na wypracowanie nowych regulacji dla młodszych pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu mamy jeszcze sporo czasu. Dobrze, że na chwilę

dokończenie na str. 4

Kompromisowe...

dokończenie ze str. 3

obecną udało się rozwiązać palący problem kolejarzy, dla których nie było żadnej alternatywy w przypadku utraty możliwości wykonywania pracy z przyczyn zdrowotnych. Przyjęte rozwiązania mają spełniać rolę bezpiecznika, do którego pracownicy będą mogli się wówczas odwołać. Trzeba jednak robić wszystko, by byli jak najdłużej czynni zawodowo, czuli się potrzebni i pracowali w godnych warunkach bez strachu, że gdy stracą zdrowie to pozostaną bez środków do życia.

– **Podpisanie porozumienia spowodowało zawieszenie akcji.**

– Krajowy Komitet Protestacyjno–Strajkowy Kolejarzy zobowiązał się do zawieszenia akcji protestacyjno–strajkowej do czasu wprowadzenia w życie ustawy pomostowej i rozporządzeń z wykazem stanowisk. Gdyby strona rządowa nie dotrzymała ustaleń, spot-

kałoby się to ze zdecydowaną reakcją, ze wszystkimi tego konsekwencjami. Dla wnikliwych obserwatorów zauważalny jest brak podpisów przedstawicieli kolejarskiej „Solidarności”. Cały KKPSK zgodził się na podpisanie porozumienia. Przewodniczący „S” oświadczył, że musi mieć na to zgodę Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” i przewodniczącego Śniadka. Jeśli takowe otrzyma 19 czerwca będzie gotowy do złożenia podpisu pod porozumieniem, którego „S” jest współautorem.

Chciałbym jeszcze podkreślić inną ważną rzecz. Rolą związkowych negocjatorów rozwiązań nie było decydowanie o kształcie całej ustawy o emeryturach pomostowych, bo to jest domeną Komisji Trójstronnej. Swoją drogą mam również nadzieję, że pochyli się ona także nad wysokością emerytur.

– **Kwestia emerytalna zmobilizowała do wspólnych działań całą brać kolejarską.**

– Tak, dlatego chciałbym podziękować wszystkim, którzy mocno zaangażowali się w walkę o ważną dla nas sprawę. To porozumienie jest sukcesem nas wszystkich. Wielokrotnie podkreślałem, że kierownictwo związku niewiele może zdziałać bez wsparcia poszczególnych członków. Mobilizacja każdego z nas, zjednoczonych we wspólnym celu związków zawodowych, determinacja zakładowych komitetów, czy liczne uczestnictwo kolejarzy w pikiecie przyniosło wymierne efekty. Nie byłoby one możliwe bez tego wsparcia.

– **Dziękuję za rozmowę.**

Z ostatniej chwili:

Dzień po podpisaniu porozumienia doszło do dużego zgrzytu. Przyczyną był rozsyłany po sieci komunikat sygnowany przez Stanisława Kokota z kolejarskiej „S”, w którym napisał on m.in., cyt.: „nie mogliśmy się zgodzić na podpisanie tego dokumentu”. Co ciekawe, kilka dni wcześniej S. Kokot nie miał żadnych oporów, żeby podpisać mniej korzystny dla kolejarzy projekt, a decyzja o podpisaniu porozumienia zapadła za zgodą wszystkich członków KKPSK.

POROZUMIENIE

MIĘDZY STRONĄ RZĄDOWĄ A KRAJOWYM KOMITETEM PROTESTACYJNO–STRAJKOWYM KOLEJARZY W SPRAWIE ROZWIĄZAŃ EMERYTALNYCH DLA KOLEJARZY

Strona rządowa, reprezentowana przez Pana Przemysława Gosiewskiego, Wiceprezesa Rady Ministrów, i przedstawiciele środowisk kolejowych, reprezentowani przez Krajowy Komitet Protestacyjno–Strajkowy Kolejarzy, dążąc do zakończenia powstałego sporu dotyczącego uprawnień emerytalnych w duchu dialogu społecznego, uznając, że po 31 grudnia 2007 r. uprawnienia do wcześniejszych emerytur mogą być nabywane dla nowych uprawnionych urodzonych po 31 grudnia 1948 r. a przed 1 stycznia 1969 r., jedynie w ramach tzw. emerytur pomostowych, uzgodnili, co następuje:

L Po pkt 5 dodanie pkt 6 w art. 6 ust. 2 projektu ustawy o emeryturach pomostowych w następującym brzmieniu: „wykonywał prace bezpośrednio związane z prowadzeniem pojazdów kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego”. Wykaz rodzajów tych prac zostanie określony w rozporządzeniu Rady Ministrów, wydanym na podstawie art. 4 ust. 4 pkt 2 i 3, i będzie obejmował wyłącznie prace wykonywane na następujących stanowiskach:

1) Dyżurny ruchu.

2) Kierownik pociągu.

3) Manewrowy.

4) Maszynista instruktor.

5) Maszynista pojazdów trakcyjnych.

6) Maszynista wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do kolejowych robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej.

7) Maszynista zakładowy (w przypadku wejścia w życie projektu rozporządzenia Ministra Transportu zmieniającego rozporządzenie w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe).

8) Nastawniczy

9) Pomocnik maszynisty pojazdów trakcyjnych.

10) Ustawiacz.

II. Wykaz prac obejmujący stanowiska związane z art. 6 ust. 1 zostanie zredagowany w rozporządzeniu Rady Ministrów wydanym na podstawie art. 4 ust. 4 pkt 3 projek-

owanej ustawy o emeryturach pomostowych. Za prace te będzie się uważać wyłącznie prace wykonywane na następujących stanowiskach:

1. Automatyk.
2. Dróżnik obchodowy.
3. Dróżnik przejazdowy.
4. Dyspozytor.
5. Elektryk wykonujący prace przy naprawie taboru kolejowego, mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu, zatrudniony w zespołach pracowniczych (brygadach), bezpośrednio decydujących o dopuszczeniu taboru do ruchu.
6. Funkcjonariusz straży ochrony kolei.
7. Instruktor ruchu.
8. Kierowca drezyny i wózka motorowego.
9. Kierowca lokomotywy spalinowej o mocy do 300 KM.
10. Konduktor.
11. Odprawiacz pociągu.
12. Pracownik wykonujący prace przy liniach napowietrznych i kablowych telekomunikacyjnych i energetycznych niskich, średnich i wysokich napięć.
13. Pracownik wykonujący prace przy utrzymaniu i diagnostyce infrastruktury kolejowej, mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu, zatrudniony w zespołach pracowniczych (brygadach), wykonujących prace w warunkach awaryjnych.
14. Rewident taboru.
15. Rzemieślnik wykonujący prace przy naprawie taboru kolejowego, mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu, zatrudniony w zespołach pracowniczych (brygadach), bezpośrednio decydujących o dopuszczeniu taboru do ruchu.
16. Toromistrz.
17. Zawiadowca.
18. Zwrotnicz.

Uwaga: W pkt 5, pkt 13 i pkt 15 katalog osób zostanie ostatecznie określony w trakcie prac nad projektem rozporządzenia, m.in. z udziałem przedstawicieli strony społecznej.

III. Strony uzgodniły, że w przypadku ubezpieczonego, uprawnionego do emerytury pomostowej zgodnie z art. 6 ust. 2 pkt 6 projektu ustawy o emeryturach pomostowych, wysokość emerytury pomostowej nie może być niższa od wysokości emerytury pomostowej obliczonej, jakby uzyskał prawo do emerytury pomostowej w wieku niższym o 5 lat od ustawowego wieku emerytalnego.

IV. Strony akceptują Opinię Międzyresortowego Zespołu do Spraw Nadzoru Ubezpieczeń Społecznych z dnia 18 kwietnia 2007 r. w sprawie wprowadzenia zmian w art. 184 ustawy o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, zgodnie z którą Zespół uznał za zasad-

ne wprowadzenie regulacji prawnej umożliwiającej ustalenie wysokości emerytur dla osób urodzonych po dniu 31 grudnia 1948 r., które wykonywały pracę w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze, a w dniu wejścia w życie nowego systemu emerytalnego (1.01.1999 r.) spełniały warunek posiadania odpowiedniego stażu ubezpieczeniowego, w tym pracy w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze, według starych zasad, a nie według nowych zasad.

Art. 184 ustawy o emeryturach i rentach z FUS został stworzony w celu zagwarantowania, ubezpieczonym urodzonym po dniu 31 grudnia 1948 r. posiadającym odpowiedni okres ubezpieczenia wymagany w dotychczasowych przepisach oraz odpowiedni okres zatrudnienia w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze wymagany w dotychczasowych przepisach, nabycia praw emerytalnych w wieku niższym niż powszechny wiek emerytalny. Według dotychczasowych przepisów wysokość emerytury dla tych osób ma być ustalana według nowych zasad w przeciwieństwie do pozostałych grup nabywających prawa emerytalne w wieku niższym niż powszechny wiek emerytalny. Jednocześnie dla tej grupy osób nie zostaną ustanowione emerytury pomostowe.

W tej sytuacji, w opinii Zespołu, istnieje konieczność wprowadzenia zmian w art. 184 ustawy o emeryturach i rentach z FUS.

Zespół zwrócił się do Ministra Pracy i Polityki Społecznej z prośbą o pilne podjęcie stosownych działań ustawodawczych.

V. Szczegółowe rozwiązania zostaną wypracowane w trakcie negocjacji w ramach Umowy Społecznej „Gospodarka – Praca – Rodzina – Dialog”.

VI. Strona rządowa zobowiązuje się do wpisania w projekcie ustawy o emeryturach pomostowych i w projekcie rozporządzenia, wydanego na jej podstawie, zapisów będących treścią niniejszego porozumienia oraz do przeprowadzenia projektu ustawy w Sejmie i Senacie solidarnie przez partie tworzące koalicję rządową.

VII. W związku z zawarciem porozumienia ze stroną rządową Krajowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy Kolejarzy zobowiązuje się do zawieszenia akcji protestacyjnej do czasu uchwalenia ustawy o emeryturach pomostowych i ogłoszenia rozporządzeń Rady Ministrów zawierających wykaz stanowisk, o których mowa w pkt I i II niniejszego porozumienia.

VIII. Porozumienie niniejsze obowiązuje obie strony, które zobowiązują się do wypracowania odpowiednich rozwiązań z zachowaniem konsensusu społecznego. Na dowód czego Przedstawiciele Umawiających się Stron podpisali niniejsze Porozumienie.

Warszawa, 11 czerwca 2007 r.

Jak czytać „Porozumienie”

1. Preambuła

Emerytura pomostowa przysługuje dla osób określonych w art. 3 projektu ustawy o emeryturze pomostowej, który brzmi:

„Uprawnionymi do emerytury pomostowej są osoby, które spełniają łącznie następujące warunki:

- 1) urodziły się po 31 grudnia 1948 r., a przed 1 stycznia 1969 r.;
- 2) były pracownikami wykonującymi prace w szczególnych warunkach lub prace o szczególnym charakterze;
- 3) przed 1 stycznia 1999 r. wykonywały prace w szczególnych warunkach lub prace w szczególnym charakterze, w rozumieniu ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z FUS (Dz. U z 2004 r. Nr. 39, poz.353, z późn. zmianami) zwanej dalej „ustawą o rentach z FUS”
- 4) nastąpiło rozwiązanie stosunku pracy”

2. Punkt I

Grupy prac wykonywanych na kolei zostały podzielone na dwie części, pierwsza uwzględniona w punkcie I została dopisana do art. 6 ust. 2 jako punkt 6, przez co przechodząc na emeryturę pomostową pracownicy ci zostali zwolnieni z wymogu wieku lub lat na stanowisku w specjalnych warunkach lub o szczególnym charakterze.

Art. 6 projektu ustawy o emeryturach pomostowych brzmi:

- „1. Emerytura pomostowa przysługuje ubezpieczonemu, o którym mowa w art. 3 jeśli spełnia łącznie następujące warunki:
 - 1) osiągnął wiek wynoszący co najmniej 55 lat dla kobiet i co najmniej 60 lat dla mężczyzn;
 - 2) ma okres składkowy i nieskładkowy, ustalony na zasadach określonych w art. 5–11 ustawy o emeryturach i rentach z FUS, wynoszący co najmniej 20 lat dla kobiet i co najmniej 25 lat dla mężczyzn;
 - 3) ma okres pracy w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze wynoszący co najmniej 15 lat
2. Emerytura pomostowa przysługuje ubezpieczonemu, o którym mowa w art. 3, nie spełniającemu wymagań w ust. 1 pkt 1 lub 3, jeżeli:
 - 1) wykonywał na statkach żeglugi powietrznej pracę o szczególnym charakterze, lub
 - 2) wykonywał w morskich portach handlowych oraz przedsiębiorstwach pomocniczych działających na rzecz tych portów prace w szczególnych warunkach lub prace o szczególnym charakterze, lub
 - 3) wykonywał w hutnictwie prace w szczególnych warunkach, lub
 - 4) wykonywał pracę nurka, kesoniarza, rybaka morskiego lub prace bezpośrednio przy przetwórstwie materiałów zawierających azbest i prace rozbiórkowe związane z ich usuwaniem, lub

proste drogi - profesjonalne rozwiązania



PKP CARGO
Spółka Akcyjna

CENTRUM INFORMACJI O USŁUGACH PKP CARGO S.A.

tel. +48 32 719 53 00

fax +48 32 719 58 63

czynne od poniedziałku do piątku w godzinach od 8.00 do 16.00

www.pkp-cargo.pl

5) wykonywał prace nauczyciela lub wychowawcy w jednostkach określonych w art. 1 ust. 2 i ust. 1a ustawy z dnia 26 stycznia 1982r. – Karta Nauczyciela,

6) (dodane) wykonywał prace bezpośrednio związane z prowadzeniem pojazdów kolejowych i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.”

Wynika z tego, że pracownicy uprawnieni do emerytury pomostowej (czyli spełniający warunki wymienione w art. 3) wymienieni w I grupie, aby móc przejść na emeryturę pomostową muszą spełnić tylko warunek lat składkowych oraz 15 lat w specjalnych warunkach albo wieku.

3. Punkt II

Pracownicy wymienieni w tej grupie nabywają prawo do emerytury pomostowej po spełnieniu wymogów określonych w art.6 ust. 1 pkt 1–3 czyli wiek mężczyzna 60 l, kobieta 55 l, okres składkowy i nie składkowy odpowiednio 25 i 20 lat oraz praca w szczególnych warunkach co najmniej 15 lat.

Tak znaczne rozszerzenie prac i stanowisk zarówno w grupie I i II uprawnionych do obniżonego wieku emerytalnego przez uprawnienie do emerytury pomostowej stanowi znaczną realizację formuły tzw. „opcji zerowej”,

a także realizację postulatu 2 i 3 petycji.

W pierwotnej wersji projektu o emeryturach pomostowych na kolei uprawnionymi do niej byli tylko maszyniści i pracownicy związani z układaniem drogi przebiegu, ale tylko w wieku 60 lat mężczyźni i 55 lat kobiety, a nie jak teraz w odstąpieniu od tego wymogu.

4. Punkt III

Punkt ten dotyczy pracowników z grupy I, którzy mogą skorzystać z emerytury wcześniej niż w wieku 60 lat. Z uwagi na to, że sposób naliczania wysokości emerytury pomostowej określony w art. 7 projektu ustawy opiera się na średnim trwaniu życia w stosunku do okresu przejścia na emeryturę pomostową, to zapisy pkt III sprawiają że bez względu na wiek poniżej 60 l dla mężczyzn i 55 l dla kobiet wysokość emerytury pomostowej będzie dla nich obliczana tak jakby przeszli na emeryturę pomostową odpowiednio w wieku 60 i 55 l.

Negocjatorzy z ramienia KKPSK nie mieli formalnego prawa dyskusji i zawierania porozumienia dotyczącego całej materii projektu ustawy o emeryturach pomostowych, bo jest to domena Komisji Trójstronnej, która – mamy nadzieję – wynegocjuje wyższy od zapisanego w art. 7 projektu wskaźnik tej emerytury. ▶



Członkowie Związku Zawodowego Maszynistów posiadający grupowe ubezpieczenie na życie Compensa Życie S.A., są objęci dodatkowym pakietem usług assistance oferowanym przez firmę ELVIA.

Pakiet obejmuje pomoc medyczną dla ubezpieczonego, jego współmałżonka oraz dzieci, a także pomoc w przypadku utraty pracy.

W razie pytań prosimy o kontakt ze Związkiem lub Towarzystwem Ubezpieczeń na Życie Compensa S.A.

ELVIA
A Company of **MONDIAL ASSISTANCE** Group

www.mondial-assistance.pl

5. Punkt IV

Zapisy tego punktu sankcjonują realizację emerytur według starych zasad po 2007 r. dla wszystkich, którzy spełniają warunki art. 184 ustawy FUS, czyli w skrócie tym którzy na koniec 1998 r. mieli co najmniej 25 lat pracy, w tym 15 w specjalnych warunkach. Strona rządowa próbowała wprowadzić zasadę zakończenia udzielania emerytur z końcem 2007 r. jednak zapisy tego punktu rozwiewają wszelkie wątpliwości i dają prawo do skorzystania z nabytych uprawnień. Dla przypomnienia przytaczam zapis art. 184 ustawy FUS:

1. Ubezpieczonym urodzonym po dniu 31 grudnia 1948 r. przysługuje emerytura po osiągnięciu wieku przewidzianego w art.32–34,39 i 40 (*w naszym przypadku jest to art. 40 który mówi o wieku 60 lat dla mężczyzn i 55 lat dla kobiet*), jeżeli w dniu wejścia w życie ustawy osiągnęli:

1) okres zatrudnienia w szczególnych warunkach lub szczególnym charakterze wymaganym w przepisach dotychczasowych do nabycia prawa do emerytury w wieku niższym niż 60l dla kobiet i 65 l dla mężczyzn oraz

2) okres składkowy i nieskładkowy, o którym mowa w art. 27 (*czyli 20 lat dla kobiet i 25 lat dla mężczyzn*)

2. Emerytura, o której mowa w ust. 1 przysługuje pod warunkiem nieprzystąpienia do otwartego funduszu emerytalnego oraz rozwiązania stosunku pracy – w przypadku ubezpieczonego będącego pracownikiem.

Zapisy tego punktu zobowiązują też Ministra Pracy do pilnego podjęcia inicjatywy ustawodawczej która pozwoli obliczać i wypłacać te emerytury według starych zasad.

Informacje dodatkowe

Porozumienie zostało podpisane za zgodą całego KKPSK obecnego na posiedzeniu w dniu 11.06.2007.

Pod porozumieniem brakuje podpisu reprezentacji NSZZ Solidarność, którzy oświadczyli, że zgadzają się z zapisami porozumienia jednakże będą je mogli podpisać dopiero 19.06.2007r. jak uzyskają pełnomocnictwa od przewodniczącego Śniadka.

Przedstawiciel Federacji ZZM nie brał udziału w posiedzeniu KKPSK w dniu 11.06.2007 z uwagi na zakaz przyjazdu wydany przez przewodniczącego J. Smólskiego. Przewodniczący FZZM przysłał jedynie oświadczenie, że nie zgadza się z zapisami ograniczającymi uprawnionych do emerytur pomostowych do 1 stycznia 1969, nie podał jednak czy jest dalej w KKPSK i czy wspiera jego działania w przypadku strajku ostrzegawczego.

Załącznik nr 2 podpisany

Podpisany został załącznik nr 2 do Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy w PKP CARGO S.A.

W Rozdziale IV „Czas pracy” w paragrafie 18 nowe brzmienie ma ustęp 2: „za dzień wolny, o którym mowa w ust. 1 uznaje się 24 kolejne godziny po zakończeniu doby pracowniczej, z zastrzeżeniem ust.4”.Zmieniła się także tabela punktowa stawek wynagrodzenia zasadniczego, którą rozszerzono o trzy szczeble w górę. W chwili zamykania numeru „GM” pod protokołem podpisały się jednak nie wszystkie organizacje związkowe. A tylko wtedy, gdy tak się stanie, Państwowa Inspekcja Pracy będzie mogła go zarejestrować i dopiero wtedy wejdzie on w życie.

Emerytura Czy masz wpływ na wysokość swojej emerytury?

Szanowni Państwo,

Wielu z nas zastanawia się już dzisiaj na wysokością swoich przyszłych dochodów w momencie, gdy tak naprawdę nie będziemy mieli już na nie wpływu, a więc gdy przejdziemy na emeryturę... Stawiamy sobie mnóstwo pytań: jak to będzie?

Czy wystarczy tej emerytury na przeżycie? Ile tak naprawdę dostanę na rękę? Czy wystarczy na zapłacenie wszystkich rachunków, czy też będę musiał z czegoś zrezygnować?

Całe życie pracować po to, żeby na zasłużonym wypoczynku otrzymywać marne grosze? Ktoś powie no dobrze, ale przecież będzie można sobie dorobić aha, ale czy starczy zdrowia i sił?

Trzeba już dziś o tym pomyśleć, podjąć decyzję i to bez inwestowania dodatkowych pieniędzy, bez płacenia dodatkowych składek, żeby otrzymać jak najwyższą emeryturę!

Czy to możliwe oczywiście, że tak! Przecież od tego są chociażby: Otwarte Fundusze Emerytalne (tzw. OFE) i doradcy, którzy wskażą nam najefektywniejszą drogę inwestowania swoich składek emerytalnych.

Od następnego miesiąca zapraszamy na stronę internetową ZZM, na której znajdziecie Państwo specjalny link pod nazwą: **Enigma - Ubezpieczenia***, a w nim ciekawe artykuły, porady, statystyki, możliwość przystąpienia do najlepszego funduszu emerytalnego w Polsce, możliwość zmiany funduszu, aby w przyszłości otrzymywać jak najwyższą emeryturę i wiele innych ciekawych informacji na ten temat.

Zapraszamy!

Enigma
Ubezpieczenia

X Turniej piłki nożnej

o Puchar Prezesa PKP CARGO S.A.
i Prezydenta ZZM

Zielona Góra, 4-8 lipca 2007 r.



Sponsorzy główni



Patronat medialny



Sponsorzy i fundatorzy nagród



Roman Chruścicki – osoba prywatna;
Tadeusz Sienkiewicz – Europol Sp.z o. o. - prywatny przedsiębiorca;
Artur Świątkowski – „VIOL – ART.” - współorganizator



Zielona Góra
Urząd Miasta



Czerwieńsk
Urząd Miasta i Gminy

Powstały struktury regionalne



W maju odbywały się wybory regionalnych władz Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych. Będą one działać w jednostkach terytorialnych utworzonych na bazie dawnych DOKP. W spotkaniach, w których brali udział członkowie prezydium Konfederacji, dyskutowano m.in. o strategii i zadaniach KKZZ. Za najważniejszy cel uznano utrzymanie godnych miejsc pracy. Swoistym „kręgosłupem” KKZZ będą właśnie struktury regionalne, stąd kluczowe jest dotarcie do wszystkich członków poszczególnych związków. Obok przedstawiamy wyniki wyborów. Na Górnym i Dolnym Śląsku odbywały się one już po zamknięciu tego numeru „GM”.

REGION CENTRALNY

Tadeusz Pleskot (ZMZ Białystok) – przewodniczący Rady Regionu
Marzena Polnicka (ZZDK w RP Łódź) – wiceprzewodnicząca
Grzegorz Jańczyło (ZZDR w Białymstoku) – wiceprzewodniczący

REGION ZACHODNI

Andrzej Heliński (ZMZ Leszno) – przewodniczący Rady Regionu
Krystyna Tworek (ZZDR w Zielonej Górze) – wiceprzewodnicząca
Jerzy Popławski (ZZDK w RP Poznań) – wiceprzewodniczący



REGION POMORSKI

Andrzej Kościan (ZZDR w Szczecinie) – przewodniczący Rady Regionu
Jerzy Boć (ZMZ Szczecin) – wiceprzewodniczący
Paweł Tymek (ZZDR Gorzów Wlkp.) – wiceprzewodniczący

REGION PÓŁNOCNY

Sławomir Centkowski (MNZZM Toruń) – przewodniczący Rady Regionu
Andrzej Kaszubowski (ZZDR w Gdańsku) – wiceprzewodniczący
Sylwester Pokarski (ZZDK w RP Gdynia) – wiceprzewodniczący

REGION WSCHODNI

Stanisław Wolski (ZMZ Skarżysko-Kamienna) – przewodniczący Rady Regionu
Anna Cieślak (ZZDR w Lublinie) – wiceprzewodniczący
Krzysztof Orzechowski (ZZDK w RP Lublin) – wiceprzewodniczący

REGION POŁUDNIOWY

Adam Szewczyk (ZMZ Kraków) – przewodniczący Rady Regionu
Adam Miśtał (ZZDR w Krakowie) – wiceprzewodniczący
Józef Obirek (ZZDK w RP Rzeszów) – wiceprzewodniczący



Z prac Rady Krajowej

Kwestie finansowe i emerytalne były jednymi z głównych tematów posiedzenia Rady Krajowej ZZM, które odbyło się 22 maja w Warszawie. Przyjęto podczas niego szereg istotnych uchwał.

Rada Krajowa zaakceptowała podpisane 9 maja porozumienie w sprawie wdrożenia podwyżki płac w spółce PKP CARGO S.A. z dniem 1 maja br. w wysokości 120 zł brutto do uposażenia zasadniczego wg stanu zatrudnienia na dzień 1 maja 2007 r. Zaleciła jednocześnie podjęcie działań przez prezydium RK oraz poprzez radę nadzorczą PKP CARGO zmierzających do udziału pracowników w zyskach za 2006 rok. Wyraziła również potrzebę powrotu do rozmów na temat kształtowania poziomu wynagrodzeń, po przeanalizowaniu sytuacji ekonomicznej spółki w IV kwartale tego roku.

Rada upoważniła prezydenta ZZM do podpisania protokołu dodatkowego nr 2 do ZUZP PKP CARGO S.A., zawierającego zapisy dotyczące rozszerzenia tabeli wynagrodzeń oraz

wprowadzające zmianę definicji dnia wolnego od pracy. W pełni zaaprobowała także działania Krajowego



Komitetu Protestacyjno-Strajkowego Kolejarzy w kwestiach emerytalnych i poleciła wszystkim organizacjom zakładowym współdziałanie przy realizacji uchwał KKPSK.

Wiele uwagi poświęcono sprawie członkostwa w strukturach ZZM związków maszynistów działających w firmach spoza Grupy PKP. Rada przychyliła się do wniosku jednego z nich i podjęła uchwałę o wpisaniu do Rejestru RK organizacji ZZM w PCC Rail S.A. Jej członkowie zatrudnili się w tej spółce na początku tego roku, odmawiając przejścia z PKP CARGO do Kolei Mazowieckich. Jak przyznał jeden

z nich, **Jerzy Zembrzuski**, w nowej firmie spotkali się z lepszym przyjęciem pracodawców niż maszynistów.

Z innych istotnych bieżących zagadnień omawiano sprawy dotyczące organizacji turnieju piłkarskiego w Zielonej Górze oraz nadawania odznaczeń „Za zasługi dla ZZM”. Prezydent **Leszek Miętek** zwrócił się także z apelem do członków RK o po-

moc w znalezieniu kolegów znających języki obce w stopniu komunikatywnym. ZZM jest sygnatariuszem „Umowy o wzajemności ALE” – porozumienia europejskich związków maszynistów o partnerskiej współpracy w przypadku zdarzeń w ruchu transgranicznym. Wkrótce zostanie utworzona międzynarodowa baza danych osób, które będą służyć radą i pomocą maszynistom biorącym udział w ewentualnych zdarzeniach i wypadkach poza granicami kraju. Ponieważ umowa dotyczy ruchu transgranicznego, szczególnie cenili byliby członkowie ZZM pracujący w przygranicznych zakładach. Osoby zainteresowane i chętne do pomocy prosimy o zgłaszanie się do przewodniczących swoich organizacji.

(raz)

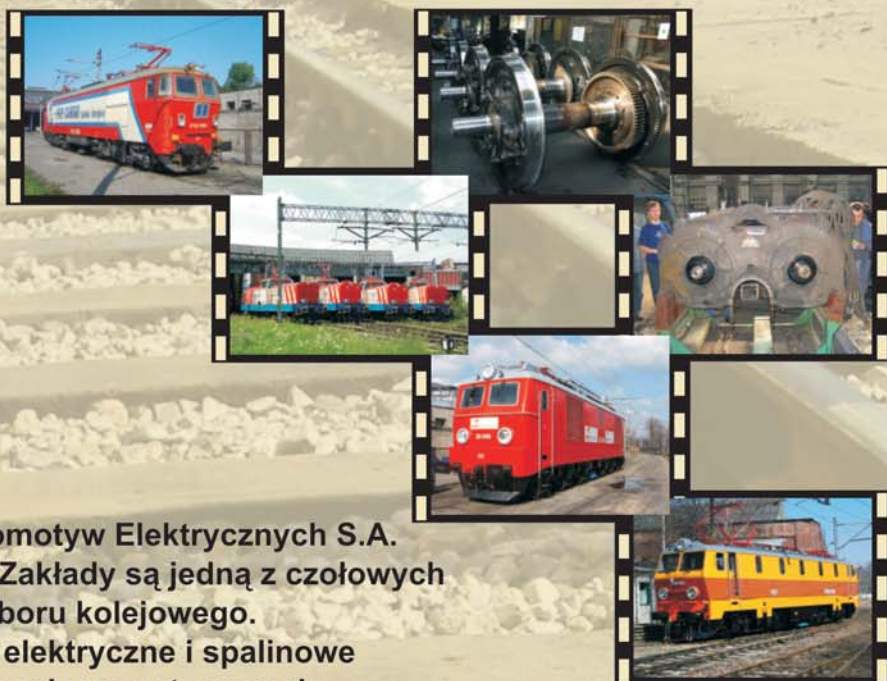
Nasza odznaka

Niemal gotowe są odznaczenia związkowe „Zasłużony dla ZZM”. Do medali, które prezentujemy, dopinane będą granatowe wstęgi.

Jak już informowaliśmy, odznaczenia będą wręczane raz w roku – podczas centralnych obchodów Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego.



ZNLE
Rok założenia 1904 S.A.
PARTNER NA LATA



Tradycje Zakładów Naprawczych Lokomotyw Elektrycznych S.A. sięgają początku XX wieku. Dzisiejsze Zakłady są jedną z czołowych firm na rynku napraw i modernizacji taboru kolejowego. Obecnie Spółka naprawia lokomotywy elektryczne i spalinowe oraz przewodowe lokomotywy dołowe mające zastosowanie w górnictwie.

ZNLE S.A. w Gliwicach poszukują kandydatów o specjalnościach:

- elektromonter,
- elektronik,
- spawacz elektryczno - gazowy + MIGOMAG (ze znajomością czytania rysunku technicznego),
- ślusarz z uprawnieniami obsługi suwnicy z dołu,
- maszynista suwnicy,
- wytaczacz,
- operator obrabiarek skrawających.

Oferty pracy prosimy składać bezpośrednio w Dziale Kadr, przesać na adres Spółki, bądź na adres e-mail: kadry@znle.pl. Bliższych informacji można uzyskać pod nr tel. 032 2358 222.

**Zakłady Naprawcze Lokomotyw Elektrycznych
Spółka Akcyjna**

Dział Kadr
tel. 032 2358 222
fax 032 2358 205
e-mail: kadry@znle.pl

ul. Chorzowska 58
44-100 Gliwice

www.znle.pl

www.znle.pl

www.znle.pl

www.znle.pl

www.znle.pl



Piraci na torach

Czy jednakowe prawo obowiązuje tak samo wszystkich przewoźników kolejowych, czy są może równi i równiejsi? Stwarzający poważne zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i nie ponoszący z tego tytułu żadnych konsekwencji...

W biuletynie informacyjnym nr 1/2007 z 20 lutego PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z siedzibą w Gdyni, pochylono się nad wypadkiem kolejowym kat. A-16, który wydarzył się 7 października 2006 r. o 4.30 na stacji Gdańsk Południe. W części opisowej czytamy: „w dniu 06.10.2006 r. o godz. 17.05 ze stacji Puławy wyjechał TNGEe nr 250 581 relacji Puławy Azoty-Gdynia Port, prowadzony lokomotywami ET 05 nr R 001 i ET 05 nr 007 przewoźnika CTL Rail z 41 wagonami serii „Za” w stanie ładownym z towarem mieszaniny moczniaka i azotanu amonu w roztworze amoniaku 32 proc.” Podczas jazdy

pociągu na stacji Nowy Dwór Maz. miało dojść do planowanej zmiany maszynistów, do której jednak nie doszło i pociąg bez zatrzymania minął stację. Mimo że nie zadziałała radiołączność radio-pociągowa na pierwszej lokomotywie (powinna zostać zamieniona lub wymieniona) pociąg nadal kontynuował jazdę w kierunku stacji Gdańsk Południowy. W trakcie jazdy maszyniści popełnili szereg nieprawidłowości. Przekroczenie rozkładowej dopuszczalnej szybkości miało miejsce aż 19 razy. Ponadto prowadzili pociąg z wyłączonymi na obu lokomotywach urządzeniami czujności maszynisty (ABP), au-

tomatyki bezpieczeństwa pociągu (SHP+CA), co całkowicie dyskwalifikowało obie lokomotywy z prowadzenia pociągu. Dwukrotnie maszynista świadomie ustawił nastawnik jazdy w położenie „0” w lokomotywie prowadzącej pociąg. W tym samym czasie lokomotywa serii ET05 R007 pchała lok. poprzedzającą, co było poważnym zagrożeniem ruchu kolejowego. Dalej czytamy m.in.: „zamknięcie kurków końcowych przewodu hamulcowego przez któregoś z maszynistów miało za zadanie ukrycie niewłaściwego prowadzenia lokomotywy przed i w czasie wypadku. Dowodem na to, że maszyniści doskonale zdawali sobie sprawę z przewrótowania wagonu i rozerwania składu pociągu jest niedozwolona ingerencja maszynisty (wyraźny ślad na taśmie) w prędkościomierz lokomotywy ET05 nr R001 zaraz po zdarzeniu. Postój mógł trwać 30 sekund. Następnie maszynista lok. ET05 nr R007 wstawił nastawnik kierunku

W zakładach

Piotr Rybikowski – przewodniczący Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Łodzi:

- W obecnym, bardzo trudnym i wymagającym czasie, przyszło się zmierzyć związkowi z licznymi wyzwaniami i zagrożeniami. Nie jest łatwo, lekko i przyjemnie, jak niektórym kolegom się wydaje. Nie pomagają, a wręcz przeciwnie, szkodzi działalność części naszych byłych kolegów. Mając na uwadze swoje małe cele - jątrzą, szkalują, kłamią i obiecują. To działania pod publiczkę, nie mające nic wspólnego z interesem całej braci maszynistowskiej. Kreują się na mocarzy - ludzi, którzy mogą wszyst-



ko. ZZM, stał się dla nich delikatnie mówiąc konkurentem. Ta przemiana w sumie nielicznej grupy jest zastanawiająca. Gdzie, jak nie w ZZM, może być lepsze miejsce na rozwiązywanie problemów maszynistów? W innym związku? Życzę powodzenia. Czas pokaże, kto miał rację.

Bieżąca działalność statutowa, praca w Radzie Krajowej ZZM, w strukturach KKZZ, obsługa telefonów ZZM, to tylko kilka przykładów bieżącej pracy przewodniczącego. Dzięki pomocy pozostałych kolegów z Ra-

dy Maszynistów i nie tylko, udaje się znaleźć czas na wszystko. To bardzo ciężka i odpowiedzialna praca. Celem nadrzędnym działalności związku jest ochrona miejsc pracy, godne warunki jej wykonywania i działanie dla dobra wszystkich członków. Jak ważne to zadania, pokaże już niebawem, realizacja przyjętej przez rząd RP strategii dla kolei. Tylko działając wspólnie, sprostamy zagrożeniom wynikającym z przyjętych w niej założeń.

Dla nas maszynistów, niech pozostanie na zawsze w naszej pamięci myśl naszego wielkiego rodaka, Jana Pawła II: „kolejarze, nie dajcie się dzielić, bądźcie zjednoczeni”. Wzajemny szacunek, honor i więź zawodowa, to cechy które winny być dla nas wszystkich nadrzędne. Do zobaczenia na szlaku. Wszystkim maszynistom życzę zawsze „zielonej drogi”.

jazdy i rozpoczął pchanie lokomotywy serii ET05 nr R001 z bardzo małą prędkością, nie większą niż 5 km/h. Tak, aby nie można było odczytać na taśmie prędkościomierza dokładnej prędkości, a zwłaszcza czasu, w którym się to dzieje – maszyniści opuścili miejsce wypadku świadomie i z pełną premedytacją odjechali z dwoma pozostałymi wagonami.”

Warto zwrócić także uwagę na zjawisko, które przemilcza protokół powypadkowy – czas pracy obu drużyn pociągowych. Czy rzeczywiście nie przekroczyli dozwolonych 12 godzin w chwili wypadku? Według biuletynu, pociąg nr 250581 odjechał ze stacji Puławy Azoty 6 października ub.r. o godz. 17.05. Jak wynika z dokumentacji, jest to czas podania semafora wyjazdowego. Wypadek wydarzył się następnego dnia o 4.30, a zatem minęło do tego momentu 11 godzin i 25 minut. Nasuwa się więc proste pytanie, kto wówczas przeprowadził wymaganą przepisami próbę szczegółową hamulca z oględzinami wagonów? Z dokumentów wynika, że uczestniczyła w niej drużyna trakcyjna prowadząca pociąg (karta próby hamulca). Jeżeli dodamy do tego czas niezbędny do objęcia lokomotywy, niechybnie 12-godzinny czas pracy musiał zostać przekroczony. Być może to jedna z przyczyn odmowy dostarczenia komisji brakującej taśmy prędkościomierza.

By potwierdzić przekroczenie czasu pracy drużyny pociągu 250581 wystarczy przeanalizować drogę jaką przebył pociąg podczas 11 godzin. Odległość między stacjami Puławy Azoty a Gdańsk Południe wynosi ok. 550 km. Łatwo zatem obliczyć, że przeciętna prędkość pociągu towarowego mającego brutto 3100 ton wynosiłaby 50 km/h. Wystarczy zapoznać się z wykazami ostrzeżeń stałych, aby dojść do wniosku, że nie jest to możliwe przy obecnym stanie torów. Przytoczone przykłady dają podstawy, by zwrócić się do Urzędu



Fot. Przemysław Wajss

Transportu Kolejowego w sprawie analizy czasu pracy w CTL. Wydaje się to tym bardziej pilne, że podczas postępowania wyjaśniającego przyczyny i okoliczności wypadku nikt nie dociekał w jaki sposób drużyny dotarły do miejsca rozpoczęcia pracy. Trudno zaliczyć okres dojazdu do miejsca pracy, wynoszący nierzadko ponad 8 godzin, do czasu wypoczynku. Niewątpliwie czas pracy drużyn trakcyjnych wymaga prawnego ujednolicenia obejmującego wszystkich przewoźników kolejowych. Pogoń za zyskiem nie może bowiem przesłaniać kwestii związanych z bezpieczeństwem pracy. Warto również zastanowić się nad przywróceniem wymogu przeprowadzania oględzin technicznych pociągów oraz prób szczegółowych hamulca na stacjach początkowych przez rewidentów.

We wnioskach końcowych zastanawiać może pobłażliwość w stosunku do CTL. Wprawdzie PKP PLK S.A. domaga się pokrycia przez tę firmę strat oraz kosztów postępowania powypadkowego, ale pozostałe wnioski sprowadzają się głównie do zwiększenia czynności kontrolnych PLK w stosunku do przewoźnika. Zagrożenia bezpieczeństwa ruchu spowodowane m.in. przez służbę ruchu PLK, która nie przejęła się zbyt nienawiązaniem łączności radiowej

z lokomotywą prowadzącą, a także przez maszynistów CTL prowadzących pociąg bez sprawnych urządzeń łączności we wnioskach końcowych mocno zbagatelizowano. Tymczasem są one jaskrawym naruszeniem Ustawy o transporcie kolejowym, jak i Rozporządzenia Ministra Infrastruktury. Stanowią podstawę do wystąpienia o cofnięcie przewoźnikowi licencji. Komisja Obrony Praw Pracowniczych zwróciła się do UTK o zajęcie stanowiska w tej sprawie.

Eugeniusz Śliwiński

Komisja Obrony Praw Pracowniczych

W biuletynach PLK na uwagę zasługują także inne zdarzenia z udziałem maszynistów zatrudnionych w spółkach prywatnych. Ich zasadnicze lub wtórne przyczyny wyglądają podobnie: „nie wpisanie się drugiego wózka zahamowanego wagonu”, „jazda niesprawnego technicznie wagonu oraz przekroczenie szybkości w miejscu zwolnienia”, „uszkodzenie obręczy na kole bosym oraz brak próby szczegółowej hamulca”, „zły stan techniczny zapisów na taśmie prędkościomierza – brak kompletu rejestracji”. To dowód na to, że stan techniczny pojazdów prywatnych przewoźników pozostawia wiele do życzenia.

Najszybsze pociągi świata

ICE



Nasi zachodni sąsiedzi mogą poszczycić się dobrze rozwiniętą siecią kolei dużych prędkości. Znakomicie funkcjonująca wizytówka kolei niemieckich DB nazwana została ICE (Intercity Express).

Koncepcja ICE pojawiła się dość późno, bo w końcówce lat 80. ub.w. Pierwsze linie łączące Hannover z Wurzburgiem oraz Mannheim ze Stuttgartem oddano do użytku w 1992 roku. Pociągi stopniowo osiągały rozkładową prędkość do 250 km/h, aby rozwijać do 280 km/h na zbudowanym w 2002 r. odcinku z Kolonii do Frankfurtu, gdzie trasę poprowadzono na wzniesieniach nawet do 35 promili. Niemcy szybko przekonali się do szybkich pociągów i mimo ogromnych kosztów postawili na ich rozwój. Nie obyło się jednak bez tragedii. W pobliżu Escheden wykołosił się 3 czerwca 1998 r. pociąg „Wilhelm Roentgen”, jadący z Monachium do Hamburga z 287 pasażerami na pokładzie. Zginęło 101 osób, a niemal drugie tyle odniosło ciężkie obrażenia. Przyczyną było pęknięcie obręczy zestawu kołowego wskutek zastosowania nowatorskiego rozwiązania – gumowych elementów w konstrukcji tych zestawów, co miało wyeliminować nadmierne wibracje. Skutkiem wypadku była m.in. wymiana w pociągach ICE wszystkich zestawów kołowych na monoblokowe.



ICE 1

Podróżując obecnie ICE w komfortowych warunkach w każdej chwili możemy sprawdzić na wyświetlaczu m.in. prędkość pociągu, posłuchać radia, a nawet obejrzeć TV na ekranach wmontowanych w fotele. Sieć kolei dużych prędkości w Niemczech jest w dalszym ciągu rozbudowywana i skutecznie konkuruje z transportem lotniczym oraz drogowym. Użytkownicy taboru można częściowo porównać z opisywanym wcześniej taborem włoskim z tą różnicą, że pierwsze konstrukcje ICE 1 i ICE 2 przypominają nowsze ETR 500, a najnowsze ICE 3 i ICE-T są podobne do wcześniejszych ETR 460 i ETR 480.

Pierwszym szybkim pociągiem na kolejach niemieckich był ICE 1. W latach 1989 – 1993 wyprodukowano 60 zestawów pociągowych o łącznej mocy 9600 kW, osiągających maksymalną prędkość 280 km/h. Zespół stanowią dwie lokomotywy zasilane napięciem 15 kV/ 16,7 Hz umieszczone na końcach pociągu oraz 10 do 14 wagonów.

Następca, czyli ICE 2, jest w zasadzie skróconą wersją poprzednika. Składa się bowiem z jednej, ale takiej samej lokomotywy oraz 6 wagonów, z których ostatni posiada kabinę sterowniczą. Często zestawy są łączone i trudno je wówczas odróżnić od ICE 1. Różnice są widoczne po wejściu do wagonu. Przedziały pasażerskie zostały zastąpione siedzeniami lotniczymi, a pneumatyczne zawieszenie wózków przyczyniło się do zmniejszenia poziomu hałasu. Zależnie od potrzeb, wagony te są łączone również do składów ICE 1.

ICE 3 wraz z ICE-T są przedstawicielami nowej generacji szybkich pociągów. Przed konstruktorami - Siemensem i Bombardierem postawiono zadanie zaprojektowania pojemniejszej jednostki, spełniającej zarazem wymogi UIC związane z przekraczaniem granic Niemiec. Cel osiągnięto m.in. poprzez umieszczenie na wóz-



ICE 3

kach 4 wagonów 16 stosunkowo niewielkich silników trakcyjnych o łącznej mocy 8000 kW. Budowany od 2000 roku zespół trakcyjny o masie 409 ton i długości 200 m może być zasilany przez 4 różne systemy: 15 kV 16,7 Hz, 25 kV 50 Hz, oraz 1,5 kV i 3 kV prądu stałego. Osiąga maksymalną prędkość 330 km/h. Dla skuteczniejszego hamowania, obok tradycyjnych hamulców, zastosowano japońskie rozwiązanie - tzw. hamulec wiroprowadowy. W praktyce używany jest on rzadko, ponieważ powoduje nadmierne rozgrzanie szyn.

Obecnie najnowsze ICE można spotkać w Belgii, Holandii, Szwajcarii, a w końcu tego roku także i Francji. Została też wyprodukowana mocniejsza i szybsza wersja dla Hiszpanii oraz inne dla Chin i Rosji. ICE-T to natomiast jednostka z wychylnym nadwoziem, którą możemy spotkać na trasach łączących Niemcy i Szwajcarię.

Dla posiadaczy biletów FIP dobra wiadomość. W większości pociągów ICE książeczki biletowe są honorowane, co oznacza szybką i komfortową podróż przez Niemcy bez dodatkowych opłat.

Stanisław Donarski

Fot. autor i Andrzej Harassek

PODZIĘKOWANIE

Wszystkim kolegom, którzy w trudnych dla mnie chwilach związanych z chorobą wspierają mnie duchowo i wsparli mnie najcenniejszym darem - darem krwi, z całego serca w imieniu swoim własnym i mojej rodziny serdecznie dziękuję.

Sławomir Józefowicz
St. Maszynista CM Łódź
ST-1

Koledze

Wojtkowi Lehmann

wyrazy głębokiego współczucia
z powodu śmierci

MAMY

składa

Prezydium i Rada Krajowa ZZM

Piotrowi Horosko

wyrazy głębokiego współczucia
z powodu śmierci

OJCA

składa

Prezydium Rady Krajowej ZZM

Śladem naszych publikacji**Młodzi mają głos - cd**

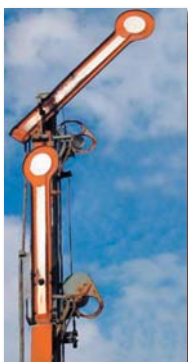
Na pytanie o traktowanie młodych maszynistów w PKP CARGO można prosto odpowiedzieć: jak przysłowiowe piąte koło u wozu. Naiwniacy chcą coś zmienić, a do tego nie wolno dopuścić - stara gwardia wie lepiej. A że czasy się zmieniły, no cóż... W tym kontekście można ogólnie wspomnieć o traktowaniu maszynistów przez „wyższe szarże”. Przykłady można mnożyć: dziwny tryb wprowadzania do eksploatacji kompozytowych wstawek hamulcowych, brak konsultacji przy modernizacji EN57, czy nawet prozaiczny brak zasłon na bocznych oknach lokomotyw. W wymienionych przypadkach nie można mówić o kosztach, bo modernizację i tak wykonano, a zasłonki już były, ale z nieznanymi przyczynami i przez nieznanymi sprawców zostały zdemontowane.

I w tym właśnie momencie pojawia się sposób traktowania nie tyle młodych, co „wychylających się” maszynistów. Dla wielu zwierzchników taki człowiek jest nie lada problemem, czego on chce i po co, przecież jest spokojnie, nic się nie dzieje. Właśnie... Tymczasem jesteśmy postrzegani jako skostniały organizm, który nie potrafi odnaleźć się w rzeczywistości i konkurencji na rynku.

Mój zawód jest moją pasją i nie wyobrażam sobie, aby na własne życzenie odejść z jazdy. Nie marzy mi się traktowanie niczym święta krowa, ale nie podoba mi się nadmierna presja związana z wykonywaniem naszej pracy.

Imię i nazwisko do wiadomości Redakcji

Zapraszamy do nadsyłania swoich komentarzy, opinii, listów w tej i każdej innej sprawie pod adresem: rkzzm@wp.pl bądź listownie: Głos Maszynisty, ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa.

**Pod semaforem**

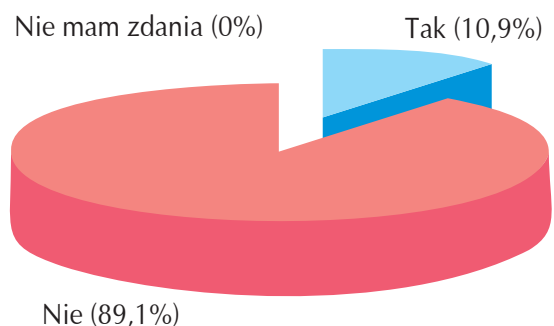
Kolejarskie związki zawodowe za wspólne, konsekwentne i skuteczne

działania w kwestii emerytalnej. Zaowocowały one w konsekwencji podpisaniem korzystnego dla kolejarzy porozumienia ze stroną rządową.

Spółka Wars S.A. za fatalny catering w pociągach IC. Miały być zmiany - narodowe specjalizacje i dobra obsługa. Tymczasem „bezpłatny” poczęstunek to belgijski herbatnik i kawa wsypywana do wypełnionego wodą kubka.

**SONDA**

Czy ZZM powinien dopuścić do skrócenia okresu szkolenia na maszynistę dla potrzeb Kolei Mazowieckich?



Źródło: www.zzm.org.pl

fraszki Jerzego szulca

Krok

Na cztery litery
Droga do kariery.

Językoznawca

Dawał lekcje koleżance
Po francusku na leżance.

Naloty

Mąż kupił odkurzacz,
ale i tak żona
Ciągle po mieszkaniu
chodziła wkurzona.

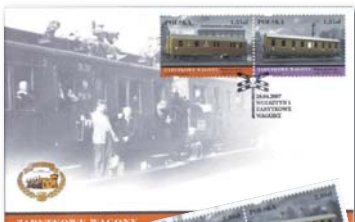
Żołnierz

Młody, jak koń zdrowy,
taki akuratnie
Przydatny do jatki
na mięso armatnie.

Dieta poselska

Gaża
Łgarza.

Kącik filatelistyczny



Jedną z „kolejowych” nowości wydanych przez Poczta Polska jest seria czterech znaczków pt. „Zabytkowe wagony”.

Dwa walory o nominałach 1,35 zł i dwa po 2,40 zł są połączone w pasku poziomym. Znaczkę wprowadzono do obiegu 28 kwietnia br. Wykonane zostały techniką offsetową na papierze fluorescencyjnym w formie 43/31,25 mm. Wydano je w nakładzie po 500 tys. sztuk każdy i sprzedawano w arkuszach po 16 znaczków.

Znaczkę o nominałach 1,35 zł przedstawiają: wagon pocztowy z 1956 roku typu 5G oraz pasażerski z 1924 roku, typu Cd 21 b. Na walorach po 2,40 zł widnieją zaś dwa wagony pasażerskie: z 1909 roku - typu C3 Pr 07 oraz z 1929 roku - typu Ci 29. Prezentujemy bardzo ładne koperty pierwszego dnia obiegu FDC z tymi znaczkami. Znaczkę, koperty FDC oraz okolicznościowy datownik stosowany w Urzędzie Pocztowym Wolsztyn 1, przedstawiający krzyż św. Andrzeja ustawiany przed kolejowymi przejazdami wielotorowym, zaprojektował **Jerzy Skakun**. (amur)

HOO MOR

Facet przychodzi do gazety zamówić ogłoszenie:

„Zaginął ukochany kotek mojej teściowej – czarny, białe skarpetki, wesole ślepka, figlarne usposobienie. Dla znalazcy nagroda 5000 złotych!”

– Czy to aby nie za dużo? – dziwi się redaktor.

– Nie ma obawy, sam drania utopiłem.

■

Wypity facet wraca do domu. Na podwórku zarzuciło go na drzewo rosnące przy ścieżce. Z logiką normalną dla takiego stanu, postanowił zemścić się na drzewie, czyli wyciąć je w pień. Wszedł do domu i dłuższy czas bezskutecznie szuka piły. W końcu podchodzi do żony i pyta:

– Gdzie piła?

Żona wystraszona odpowiada:

– U sąsiada.

– A dlaczego dała sąsiadowi?

Żona coraz bardziej wystraszona, odpowiada drżącym głosem:

– No wiesz, pijana byłam.

■

Po kilku nocach panna młoda skarży się matce:

– Wiesz mamo, już kilka nocy śpiemy razem i nic. Jeszcze się nie kochałiśmy.

– Ależ córeczko, może jest zestresowany...

– Ale mamo, on tylko książkę czyta i wcale nie zwraca na mnie uwagi.

– Skoro nie zwraca uwagi, to może ja się położę zamiast ciebie i sprawdzę, o co chodzi?

I tak zrobiły. Mąż w łóżku czyta książkę, teściowa się kładzie i leży. Nagle mąż wsuwa rękę pod kołdrę i wkłada w majteczki rękę. Wyskoczyła teściowa z łóżka i do córeczki:

– Ależ kochanie, raptem chwilkę leżałam i już zaczął się do mnie dobierać.

– Tak, tak... Palec zmoczy, kartkę przewróci i dalej czyta...

Zdrowie to najcenniejsze co mamy.

Zdrowie to motywacja i siła do pracy, a tym samym szansa na realizację marzeń.

Polski system opieki zdrowotnej od kilku lat znajduje się w fazie głębokiego kryzysu. Zmieniające się ekipy rządowe zastanawiają się nad tym jak zlikwidować limitowanie świadczeń zdrowotnych, tak aby chorzy nie czekali w kolejkach do leczenia, jak zlikwidować korupcję i wreszcie co zrobić gdy zabraknie pieniędzy publicznych na konieczne świadczenia zdrowotne?

Konsekwencją zaistniałej sytuacji w publicznej służbie zdrowia jest między innymi brak lekarzy i tym samym jeszcze większe trudności z dostępem do leczenia.

Program Compensa Zdrowie gwarantuje bezpieczeństwo zdrowotne za niewielkie pieniądze, zapewniając:

- ochronę zdrowia na terenie całej Polski
- leczenie ambulatoryjne (warianty PLUS / COMPLEX)
- usługi medyczne na najwyższym poziomie
- dogodne, szybkie terminy na konsultacje i badania
- opiekę medyczną również za granicą
- miłą, troskliwą obsługę
- opiekę medyczną również dla pracowników firm

Compensa Zdrowie to najlepsi lekarze specjaliści i badania diagnostyczne, to miła obsługa i komfortowe warunki.

Centrum Medyczne LIM wraz z siecią ponad 280 placówek medycznych w Polsce gwarantuje łatwy dostęp do opieki medycznej oraz swobodę korzystania z niej w miejscu pracy, zamieszkania, podczas urlopu, czy wyjazdów służbowych.

Zacznijmy dbać o zdrowie!

Wykupując prywatną opiekę medyczną w Compensie zapewniamy sobie **nielimitowane** konsultacje u lekarzy specjalistów (np. endokrynolog, chirurg, kardiolog, proktolog, hematolog) bez konieczności posiadania skierowania, pełen wachlarz badań laboratoryjnych i **diagnostycznych łącznie z rezonansem magnetycznym czy tomografią komputerową**. W ramach profilaktyki przysługuje szczepienie przeciwko grypie oraz żółtacze typu B, przeglądy stomatologiczne, usuwanie kamienia. W zakresie znajduje się także zwrot kosztów stomatologicznego leczenia protetycznego, jeśli było ono skutkiem wypadku. Ponadto, jesteśmy chronieni podczas podróży zagranicznych na całym świecie! W ramach wariantu COMPLEX zapewnione są również **wizyty domowe** oraz **rehabilitacja**. Wiedząc jak ważny jest dla klienta serwis, uruchomiona została specjalna infolinia, pod którą można umówić się na wizytę, zasięgnąć porady lekarskiej, bądź uzyskać informację o placówce medycznej.

Wykupując prywatną opiekę medyczną COMPENSA ZDROWIE otrzymujemy KARTĘ UBEZPIECZENIA, która upoważnia do bezgotówkowego korzystania ze świadczeń medycznych.

Karta Ubezpieczenia to „parasol ochronny”, jaki nosimy zawsze przy sobie, a który daje nam poczucie bezpieczeństwa zdrowotnego w Polsce i za granicą, oraz gwarantuje szybki, wygodny dostęp do opieki medycznej.

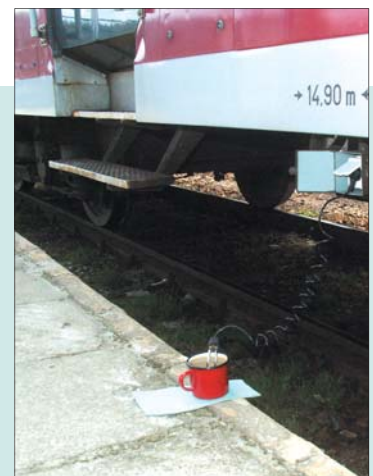
Kontakt: tel: 0 801 120 000, e-mail: zdrowotne@compensa.pl, www.compensa.pl



Podpatrzone

„Nowoczesny” hotel w zmodernizowanym EN 57 Przewozów Regionalnych, kursującym na Górnym Śląsku oraz jedyny legalny sposób zagotowania wody w tychże jednostkach. Maszynista nie człowiek, jeść nie musi?

Fot. Dariusz Grześ





Obozy i Kolonie:
Łeba od 650 zł
Sól k/Zwardonia od 790 zł
Karpacz „Stoktotka” od 1099 zł
Ruciane od 999 zł

