



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 12/40

GRUDZIEŃ 2007

Świąteczne prezenty – s. 3
W. Bawor o modernizacji taboru – s. 4–5

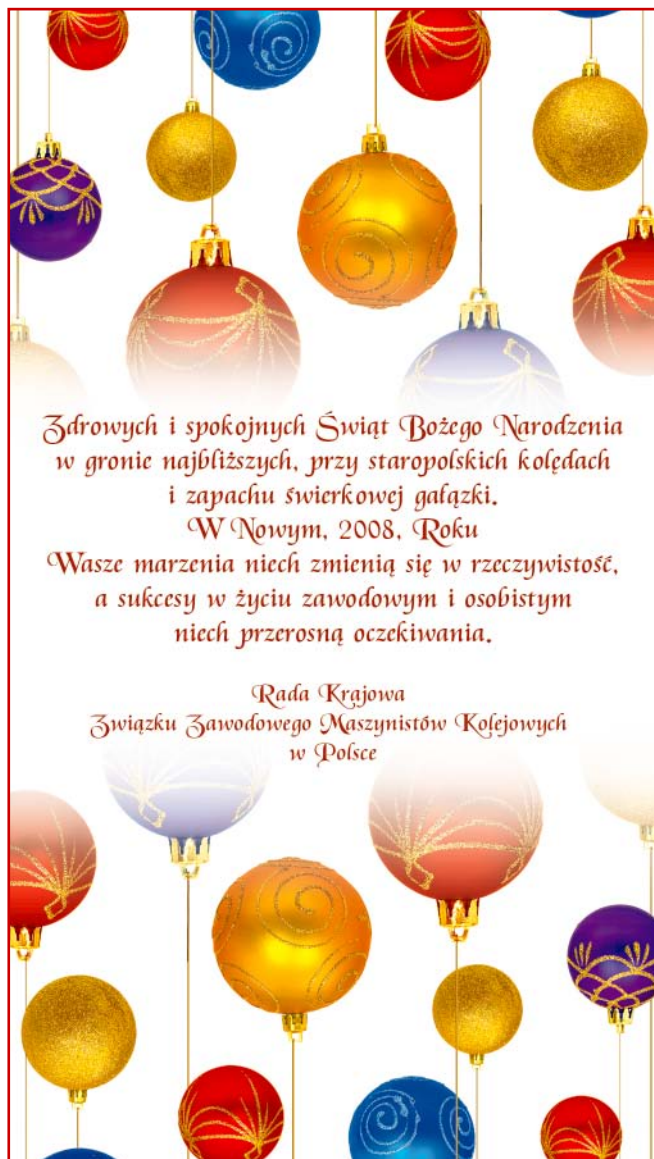
To, co najważniejsze

Boże Narodzenie i przełom roku to zawsze wyjątkowy czas – radości, ale również refleksji. Niektórzy gubią się w przedświątecznej gorączce, tonąc w szale zakupów, gotowania, dekorowania mieszkania itp. Choć trudno oprzeć się postępowi – wyhamujmy i nie dajmy się strawić komercji. Starajmy się przeżyć Boże Narodzenie w sposób duchowy, koncentrując się na tym, co najważniejsze. Zasiadając do stołu nie zapomnijmy podziękować Bogu, że znowu możemy radość się przebywając z najbliższymi. Naturalną kolejną rzeczą jest, że z czasem niektórych z nich zabraknie. Na pewno nic nie będzie w stanie osłodzić goryczy rodzinom naszych kolegów, którzy nie wrócili ze swej ostatniej służby. Zamiast jednak koncentrować się na żalu z powodu owej utraty, cieszymy się, że dane nam było kochać tak cudownych ludzi.

Postarajmy się, aby przy świątecznym stole królowała miłość, radość i wybaczenie. A nasze noworoczne postanowienia niech nie obracają się głównie wokół diety, czy innych często przyziemnych tematów. Raczej powinniśmy dać sobie słowo, że szkoda czasu na kłótnie, a najważniejsze jest osiągnąć pokój ze sobą i ze światem. Zbliżający się cudowny świąteczno-noworoczny czas niech ukoi nerwy z całego kończącego się roku, natchnie nadzieją i pozwoli odpocząć od rutyny dnia codziennego.

Wszystkiego najlepszego.

Krzysztof Ciecka



Głos Maszynisty

NIEMASZ ŁACZY NIEMOŚCI WŁOZ ZAWODOWY

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: rkzmm@wp.pl

Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki

Zespół redakcyjny: Roman Jordan,
Adam Murawski, Eugeniusz Śliwiński,
Grzegorz Moc

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Okładka: E59 w świątecznej szacie.

Fot. Tomasz Makuch

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

Wesołych Świąt i Szczęśliwego Nowego Roku!

Wszystkim pracownikom Grupy PKP, emerytom i rencistom kolejowym oraz przyjaciółom polskich kolei – naszym klientom i współpracownikom, składam wspólnie z Zarządem PKP S.A. serdeczne życzenia z okazji Świąt Bożego Narodzenia oraz Nowego Roku.

Życzę Państwu, aby te święta upłynęły w rodzinnej atmosferze wzajemnego zaufania i wiary w drugiego człowieka.

Składam też Państwu płynące z głębi serca życzenia zdrowia i szczęścia w nadchodzącym Nowym Roku.

Dziękuję za kończący się rok pracy i wspierania naszych zawodowych marzeń.

Życzę Państwu, Waszym rodzinom i przyjaciółom wszystkiego najlepszego!



Andrzej Wach
Prezes Zarządu – Dyrektor Generalny
Polskich Kolei Państwowych SA

Świąteczne prezenty

Z Leskiem Miętkiem, prezydentem ZM rozmawia Rafał Zarzecki

– Zbliżają się święta. Jak prezydent ZM zamierza je spędzić?

– Liczę na to, że uda mi się je spędzić z rodziną. Z uwagi na wykonywaną pracę, natłok codziennych obowiązków i odległość od mojego miejsca zamieszkania do biura Rady Krajowej ZM chwile spędzane z najbliższą rodziną od kilku lat są dla mnie rzadkością, nad czym ubolewam, ale tym bardziej cieszę się na myśl, że chociaż w święta będę z bliskimi. Oczywiście doskonale znam także uczucie, jakie towarzyszy maszyniście, kiedy trzeba iść do pracy gdy inni zasiadają do wigilijnej wieczerzy, dlatego będę szczególnie blisko myślał z kolegami, którzy w tym dniu będą pełnić służbę. Zawód maszynisty to pasja mająca wiele uroków, ale też i wyrzeczenia, które są szczególnie odczuwalne w wigilijny wieczór.

– Co chciałby Pan znaleźć pod choinką?

– Od strony zawodowej wymarzonego prezentem byłoby potwierdzenie przez właściciela, że jest zainteresowany budową nowoczesnej polskiej kolei. Że nastąpi koniec nieuczciwej konkurencji wobec kolei, a media skończą przedstawianie jej w krzywym zwierciadle. Gdy zapewnione zostaną uczciwe warunki funkcjonowania na rynku kolejarzy nie pewno sobie poradzą i będą mogli być dumni z tego, co robią i gdzie pracują.

Wielu decydentów i ekspertów prześciga się w mówieniu o walorach transportu kolejowego i ekologii oraz głoszeniu szczytnego hasła „tiry na tory”. Fakty są jednak takie, że tir jadąc z granicy wschodniej do zachodniej Polski płaci śmiesznie taniej winietę – jedenaście razy mniejszą od kosztu dostępu do infrastruktury kolejowej i przejazdu jednego wagonu z kontenerem na tej trasie. Widać jak na dłoni, że na koszt polskiego podatnika budowane są drogi i autostrady, które roz-

jeżdżane są przez tysiące tirów. Wskutek tego tygodniowo na drogach giną dziesiątki ludzi, jest wielu rannych oraz katastrofalnie niszczy się środowisko.

Chciałbym również, aby kolejarze za swoją pracę byli godnie wynagradzani. Żeby nikt nie próbował im wmawiać, że żyją na czyjś koszt. Mówię to również w kontekście zgłoszonych przez Konfederację Kolejowych Związków Zawodowych żądań podwyżki płac. Nie jest tak, że jest to cios w plecy polskich kolei, jak pisze choćby Pan poseł Piechociński. My jesteśmy w stanie na te podwyżki sobie zapracować, jeśli w Polsce przestaną być faworyzowani inni przewoźnicy, a dyskryminowana kolej.

Chciałbym też znaleźć pod choinką zapowiedź współpracy i wzajemną życzliwość wśród kolejarzy i kolejowych związków zawodowych. Tak, jak to pokazaliśmy razem choćby rok temu walcząc o kolejarskie emerytury. Wszystko wskazuje na to, że bez takiej współpracy trudno będzie rządzącym znaleźć motywację do wcielenia w życie porozumienia, które podpisaliśmy w tej sprawie. Liczę też na rozsądek i mądrość dwóch związków zawodowych w PKP Cargo, które blokują wejście w życie korzystnego dla pracowników protokołu dodatkowego nr 2 do PUZP. Myślę, że okres świąt Bożego Narodzenia będzie sprzyjał przemyśleniom i życzliwym decyzjom w tej sprawie.

– Trzymając się świątecznej konwencji, prezentem dla członków ZM są dwie umowy – z nowym ubezpieczycielem oraz Polkomtelem.

– Negocjacje z Sopockim Towarzystwem Ubezpieczeniowym Ergo Hestia zakończyły się podpisaniem dobrej umowy uwzględniającej specyfikę naszej pracy i spełniającej nasze podstawowe oczekiwania. Obiecaliśmy naszym członkom korzystne ubezpieczenie i dotrzyaliśmy słowa. Z uwagi na kończącą się z dniem 31.01.2008 r. umowę

z Compensą, staraliśmy się przedstawić kolegom nową ofertę odpowiednio wcześniej. Tak, aby bez niepotrzebnego stresu i bez karencji można było zmienić ubezpieczyciela przy nie gorszych warunkach (patrz tabela porównawcza str. 9 – przyp. red). Uważam, że jest to dobre ubezpieczenie z ciekawymi propozycjami na przyszłość dotyczącymi też ubezpieczeń majątkowych i rodzinnych.

Kolejnym prezentem jest rozwijająca się nasza współpraca z Polkomtelem, której efektem jest podpisanie aneksu obniżającego koszty połączeń telefonicznych w naszej sieci i Plus GSM funkcjonujących w Grupie PKP nawet do zera. Już po Nowym Roku zamierzamy też podpisać umowę na wymianę aparatów dla tych, którym mija dwuletni okres umowy.

Nasza współpraca z tym operatorem rozwija się i dowodzi, że z ZM warto współpracować. Jesteśmy odpowiedzialnym partnerem nietrzymającym się schematów. Ponad 9 tysięcy telefonów w sieci Plus GSM czyni z nas jednego z największych kluczowych klientów. Wszyscy wiemy, jak ważny jest w pracy maszynisty kontakt między poszczególnymi służbami. Nasza umowa znakomicie go ułatwia, więc jest przez to korzystna także dla pracodawcy. A dla ZM największy jej atut to łatwy i bezpośredni kontakt z członkami związku.

– A czego życzy Pan maszynistom?

– Samych zielonych świąteł i bezpiecznej służby, aby zawsze mogli wracać szczęśliwie do domu. Życzę optymizmu i wiary w siebie oraz w to, że nasza praca znów może budzić szacunek. Wiary, że razem możemy spełnić swoje życzenia: satysfakcji z wykonywanego zawodu, a dla rodzin – godnego życia.

Życzę wszystkim, w imieniu całego kierownictwa ZM, zdrowia i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym. Radosnych, pełnych rodzinnego ciepła, świąt Bożego Narodzenia!

– Wzajemnie. Dziękuję za rozmowę.



Na miarę XXI wieku

Z Witoldem Baworem – członkiem zarządu PKP Cargo S.A., dyrektorem ds. eksploatacyjnych rozmawia Rafał Zarzecki

– Spółce PKP Cargo udało się pozyskać sześć nowoczesnych lokomotyw wielosystemowych. Jak do tego doszło?

– Analiza zespołu ds. modernizacji taboru dowiodła, że zasadne jest pozyskanie przez naszą spółkę lokomotyw umożliwiających przejazd m.in. przez granicę polsko-niemiecką. Chcieliśmy nabyć dziesięć takich pojazdów. Do przetargu stanęły jednak tylko dwie firmy, oferujące odpowiednio: jedną oraz sześć lokomotyw. Ostatecznie negocjacje z firmą leasingową Angel Trains zakończyły się sukcesem. Udało nam się pozyskać sześć dwusystemowych lokomotyw E 186 produkcji Bombardiera. Posiadają one czasowe świadectwo typu i mogą jeździć na terenie Polski, Niemiec i Austrii. Posłużą do przewozów wykonywanych obecnie starą technologią, czyli za pomocą wymiany lokomotyw na stacji Oderbruecke. Przygotowujemy właśnie produkty mogące być realizowane nowym taborem.

– Wspomniał Pan, że planowano dzierżawę dziesięciu pojazdów. Wy-

gląda więc na to, że na sześciu się nie skończy?

– Przyjęte rozwiązanie absolutnie nie zamyka nam drogi do pozyskania większej liczby lokomotyw dwusystemowych. Jeszcze w tym roku ogłoszony zostanie zresztą przetarg na zakup kilkudziesięciu sztuk taboru.

– A co z modernizacją innych typów lokomotyw?

– Zakończyliśmy negocjacje z ZNLE Gliwice i uzyskaliśmy niezbędne zgody organów korporacyjnych na podpisanie umowy na modernizację kolejnych 49 lokomotyw ET 22. Przypomnę, że jesteśmy w trakcie modernizacji 4 lokomotyw tej serii. Klimatyzacja, przystosowany pulpit i inny rodzaj zawieszenia sprawią, że warunki pracy maszynistów ulegną znacznej poprawie.

Następna sprawa to modernizacja 25 lokomotyw ST 44. Pierwszy egzemplarz zejdzie z taśmy produkcyjnej lada dzień, a cały proces zakończy się w 2008 roku. Zakres prac obejmuje wymianę silników spalinowych z dwusuwowych na czterosuwowe, ale jednym z podstawowych

celów jest także poprawa warunków pracy maszynisty. Pojawi się m.in. klimatyzacja, zmieni się pulpit, kabina zostanie wyciszona.

W planach mamy również modernizację lokomotyw SU 46 i SU 45. Te pierwsze chcemy przystosować do ruchu po liniach niemieckich. Aby przyspieszyć proces budowy prototypów zakupiliśmy silniki spalinowe.

Poważnym zadaniem będzie też przetarg na modernizację lokomotyw SM 42. Z uwagą obserwujemy osiągnięcia lokomotywy 6 Dg na podbudowie SM 42, zmodernizowanej przez firmę Newag.

– Plany poprzedniego rządu zmierzały do podziału pracowników drużyn trakcyjnych. Trudno powiedzieć, czy nowy utrzyma kierunek poprzedników. Czy PKP Cargo S.A. będzie optować za tym, by m.in. maszyniści pozostali w tej spółce?

– Uważam, że generalnie problem nie dotyczy wydzielenia lub scalenia pewnych grup pracowniczych, ale funkcjonowania całego rynku – zarówno przewozów towarowym, jak i pasażerskich. Spółka PKP Cargo posiada bardzo silną konkurencję, zwłaszcza w obszarze przewozów całopociągowych. Jesteśmy również zobowiązani realizować przewozy towarowe mniej dochodowe: w grupach wagonów i pojedynczych wago-



Dwusystemowa lokomotywa E 186 Traxx z zewnątrz...



...i wewnątrz.

Fot. R. Zarzecki

nach, a zarazem wykonujemy zadania w obsłudze ruchu pasażerskiego. Poprawa wzajemnych relacji handlowych z niektórymi przewoźnikami pasażerskimi to priorytet. W trudnym otoczeniu konkurencyjnym spółka PKP Cargo musi jednak dbać przede wszystkim o własne interesy. Istnieje wiele rozwiązań, a każde z nich ma swoje plusy i minusy. To oczywiste, że chcielibyśmy, aby zastosowano najlepsze z punktu widzenia spółki PKP Cargo.

– Zatwierdzony został cennik stawek dostępu do infrastruktury na 2008 rok. Będzie drożej, zwłaszcza dla PKP Cargo.

– Najwyższy wzrost zanotują ceny usług dodatkowych, związanych z prowadzeniem pojedynczych wagonów i przesyłek rozproszonych. Koszt dla tej grupy usług zwiększy się o ok. 50 procent. Wzrosną też opłaty rezerwacyjne. Za niewykorzystaną trasę płacono się dotychczas 25 procent kwoty, niezależnie od czasu złożenia rezygnacji. W cenniku na 2008 rok zastosowano stopniowanie stawek – od 2 do 50 proc. W praktyce może, choć nie musi, oznaczać to dla nas większe koszty.

– Przewozy rozproszone to bez wątpienia domena PKP Cargo.

– Jak dotychczas nie są one rzeczywiście na tyle atrakcyjne, żeby zainteresowali się nimi prywatni przewoźnicy. Mimo podwyżek PKP Cargo nie zamierza oczywiście wycofywać się z przewozów rozproszonych. Chcemy wykorzystywać je jako element przewagi konkurencyjnej, choć wzrost stawek nie ułatwia nam tego.

– We wrześniu 2006 roku podpisał Pan porozumienie z prezydentem Miętkiem dotyczące poprawy warunków pracy maszynistów. Czy jest

Pan zadowolony z efektów wdrażania zawartych tam rozwiązań?

– Nie do końca, bo zawsze może być lepiej. Pamiętajmy jednak, że poprawa warunków pracy maszynistów to proces ciągły, nie dający się zrealizować jedną czy drugą akcją. Uważam, że ustalenia są – może szybciej lub wolniej – wypełniane przez dyrektorów zakładów. Chciałbym pod-



kreślić, że wspomniane porozumienie posłużyło również do opracowywania kierunków systemowych działań – dla programów modernizacji lokomotyw. Przy każdej naprawie okresowej zlecamy wykonanie dodatkowych czynności mających na celu poprawę warunków pracy maszynisty. Dowodem na to jest ST 44, gdzie pierwotny projekt zakładał mniejszy zakres prac. Uznaliśmy jednak, że maszyniście należy się praca w warunkach na miarę XXI wieku. Chciałbym przy tym także zwrócić uwagę na inny, istotny aspekt sprawy. Możliwości zaplecza technicznego są dość ograniczone.

– Do ZZM docierają sygnały o problemach z wdrażaniem zarzą-

dzenia 193 dotyczącego chronometraży czasów zdania i objęcia pojazdów...

– Nie powinno być z tym trudności. Instrukcje zostały rozesłane do zakładów i zarządzenie powinno być wdrażane. Specyfika poszczególnych zakładów może powodować pewne opóźnienia, ale myślę, że dałem wystarczający impuls do przyspieszenia działań.

– Na mocy rozporządzenia ministra transportu wprowadzono nowe stanowisko pracy: maszynista zakładowy. Czy jest w spółce zapotrzebowanie na takich pracowników?

– Stanowisko pracy to ważny instrument. Maszynista zakładowy może bowiem przejąć czynności wykonywane dotychczas przez pracownika potrzebnego do pracy przy głównym procesie przewozowym. Powinien odciążać zespół drużyn trakcyjnych od niektórych czynności. System jest nowy, lecz

zalety tworzenia takiego stanowiska powinny być brane pod uwagę przez dyrektorów zakładów. Uważnie obserwujemy przebieg procesu. Na pewno nie dopuścimy, żeby maszynista z pełnymi uprawnieniami wykonywał czynności, które może robić ktoś inny. Jeśli potencjał drużyn trakcyjnych nie będzie właściwie wykorzystany w zakładach pracy to nie wykluczam interwencji i opracowania wytycznych postępowania w tym zakresie.

Przy okazji Czytelnikom „Głos Maszynisty” życzę spokojnych świąt Bożego Narodzenia, zdrowia, radości i bezpiecznej pracy oraz szczęśliwego Nowego, 2008, Roku.

– Wzajemnie. Dziękuję za rozmowę.

Słowo na Boże Narodzenie

Ksiądz Ryszard Marciniak, krajowy animator Katolickiego Stowarzyszenia Kolejarzy Polskich specjalnie dla „Głosu Maszynisty”:

Boże Narodzenie to niezwykle święta – święta Daru. Bóg zbliżył się do człowieka w sposób wyjątkowy, zamieszkał pod sercem Maryi. Nie ma większej bliskości nad bliskość dziecka pod sercem matki. Dlatego święta te niosą w sobie bliskość drugiego człowieka w rodzinie i miejscu pracy. Być blisko człowieka to przeżywać jego radości i smutki, a także przeżywać radości i smutki wspólnie w miejscu pracy.

Niedawny wypadek kolejowy i śmierć maszynisty uświadamiają nam jak bardzo trzeba się wsłuchać w bicie ludzkich serc, szczególnie kiedy przepełnione są aż tak wielkim bólem. Bożemu Narodzeniu powinna towarzyszyć głębsza refleksja nad życiem, godnością i wartością człowieka, refleksja nad pracą i jej bezpieczeństwem.

Okres Adwentu jest czasem spotęgowanej dobroci i wrażliwości dla drugiego człowieka, a także przemiany zła w dobro. Wszak prorok Izajasz mówił, że „trzeba przekuć miecze na lemiesz, włócznie na sierpy...”, a Święty Paweł w „Liście do Tesaloniczan”: „niech Pan spotęguje waszą wzajemną miłość dla wszystkich”. Należy odnaleźć drogę do człowieka, również i takiego, który bywa trudny i potrzebuje wyjątkowej uwagi. To czas, w którym mamy ukazać dobro tkwiące w człowieku, którego źródłem jest Jezus Chrystus.

Bóg przyszedł na świat w rodzinie i to właśnie rodzina jest wzorem wszelkich wspólnot, także miejsca pracy. Święta to czas wdzięczności dla Pana Boga oraz drugiego człowieka. Dzielenie się opłatkiem i obdarowywanie prezentami są prezentacją



darów serca, dlatego tak ważne jest, żeby nic nas nie dzieliło. Bóg jest miłością i stworzył człowieka na swoje podobieństwo. W swoim życiu powinniśmy więc kierować się miłością. Miłością, która przebacza, ale nie zapomina, jest wrażliwa na niedolę innych oraz potrafi wiele naprawić. W świąteczne dni życzę wielkiej dobroci, serdeczności, wrażliwości, zdrowia i obdarowania drugiego człowieka, tak aby poczuł, że jest bliski i kochany. Niech święta Bożego Narodzenia wybrzmia służbą i miłością. Zapewniam o mojej pamięci w modlitwie za Was i za Wasze rodziny, szczególnie w wieczór wigilijny i w czasie pasterki. Szczęść Boże!

Wysłuchał: raz

Przepisy do poprawki

Przedstawiciele UTK, PKP S.A., PKP PLK, PKP Przewozy Regionalne, PKP SKM, PKP Intercity, Kolei Mazowieckich oraz ZZM domagają się wstrzymania wdrożenia instrukcji Ir-1 o prowadzeniu ruchu pociągów do czasu dostosowania jej zapisów do aktów wyższego rzędu i przepisów wewnętrznych.



Na spotkaniu, które z inicjatywy Komisji Obrony Praw Pracowniczych odbyło się 21 listopada w Warszawie, omawiano nowo opracowane instrukcje Ir-1 oraz le-1 (o sygnalizacji). Nasza Komisja wytknęła liczne uchybienia w tych przepisach, m.in. ich niezgodność z Ustawą o transporcie kolejowym oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 18.09.2005 r. (pisał o tym szczegółowo miesiąc temu). O w o c e m spotkania jest wspólny wniosek do zarządu PLK o wstrzymanie wprowadzenia Ir-1

do czasu dostosowania jej zgodności z aktami podstawowymi i przepisami wewnętrznymi. W przypadku le-1 zdecydowano, że należy doprowadzić do zgodności zapisów w trybie i czasie określonym przez Ministra Transportu w rozporządzeniu z 18 września br.

Ponadto padła propozycja powołania zespołu pod przewodnictwem przedstawiciela „peelki” do rozpatrzenia uwag i propozycji zmian do Ir-1 w terminie umożliwiającym wejście w życie tej instrukcji z dniem 1 kwietnia 2008 roku. ZZM zgłosił już do Biura Eksploatacji PKP PLK swoich kandydatów. Są nimi Eugeniusz Śliwiński, Tomasz Granuszewski i Zbigniew Kozak.

(wit)

Opłatkowa „krajówka”

Jednym z głównych punktów świątecznego posiedzenia Rady Krajowej ZZM w Mielnie była nowa oferta ubezpieczenia na życie dla członków ZZM. Ostatecznie jednogłośnie przyjęto uchwałę upoważniającą prezydium ZZM do podpisywania umowy z towarzystwem Ergo Hestia S.A.

Ważnym punktem spotkania była także dyskusja z zaproszonymi gośćmi o negocjacjach w sprawie podwyżek płac.

Ponadto podjęto decyzję w sprawie organizacji turnieju piłkarskiego o Puchar Prezesa PKP Cargo i Prezydenta ZZM w Iławie w drugiej połowie czerwca 2008. Europejski Dzień Maszynisty Kolejowego zorganizuje natomiast ZZM Nowy Sącz w Muszynie.

Spotkanie zakończyła wigilijna kolacja z opłatkami.

raz



*Życzenia radosnych, przeżywanych w rodzinnej atmosferze
Świąt Bożego Narodzenia oraz optymizmu, realizacji planów,
zdrowia i wszelkiej pomyślności
w Nowym 2008 Roku Czytelnikom „Głosu Maszynisty”,
a zwłaszcza wszystkim Kolejarzom i ich Rodzinom*

składa

Zarząd PKP CARGO S.A.



Jan Gowin

(1.08.1956–15.11.2007)



Starszy maszynista parowych, spalinowych, elektrycznych pojazdów trakcyjnych.

Urodził się w małej kaszubskiej wsi Skwierawy pod Bytowem.

Całe swoje życie zawodowe, a także prywatne związał z koleją.

Pracę rozpoczął w 1974 r. W Lokomotywni Pomocniczej w Kościerzynie, gdzie uzyskał w 1981 r. prawo kierowania parowymi pojazdami trakcyjnymi. Tam także, w 1998 r., otrzymał prawo kierowania spalinowymi pojazdami trakcyjnymi. Trzecie prawo – na elektryczne pojazdy trakcyjne uzyskał w 1995 r. już jako pracownik Zakładu Taboru w Gdyni.

15 listopada 2007 r. o godzinie 12.58, prowadząc lokomotywą EU 07-413 pociąg nr 57102 relacji Gdynia – Zielona Góra, zginął na służbie w miejscowości Poledno pod Świeciem. Osierocił żonę Małgorzatę, dyżurną ruchu w PKP PLK oraz dwie córki: Monikę, studentkę Akademii Medycznej w Gdańsku i Sabinę, uczennicę klasy maturalnej szkoły w Kartuzach.

Pochowany w Szymbarku w dniu 21.11.2007.

Pozostanie w naszej pamięci.

*Maszyniści z Zakładu Taboru
w Gdyni*

Podziękowanie

Rada Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
w Zakładzie Taboru w Gdyni

składa podziękowanie
wszystkim uczestnikom pogrzebu

Ś.P.

Jana Gowina

Szczególnie podziękowania kierujemy pod adresem Zarządu PKP Cargo S.A: prezesa Władysława Szczepkowskiego i członka Zarządu Macieja Libiszewskiego.

Dziękujemy prezydentowi Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszkowi Miętkowi, wszystkim pocztom sztandarowym i delegacjom kolejowych zakładów pracy.

Dziękujemy w imieniu rodziny oraz własnym dyrektorowi Zakładu Taboru w Gdyni Andrzejowi Wasilewskiemu za organizację pogrzebu.

Niech łączy nas honor i więź zawodowa.



Fot. Robert Kamiński

Umowa z Hestią

Rada Krajowa ZZM podpisała 12 grudnia nową umowę ubezpieczeniową na życie z Sopotkim Towarzystwem Ubezpieczeniowym Ergo Hestia. Umowa zawiera korzystne rozwiązania, w wielu elementach lepsze niż u poprzedniego ubezpieczyciela – TU Compensa, co obrazuje poniższa tabela.

Porównanie programu grupowego ubezpieczenia na życie dla wszystkich członków Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce				
ZAKRES OCHRONY	COMPENSA S.A.	HESTIA S.A.	COMPENSA S.A.	HESTIA S.A.
Śmierć ubezpieczonego w następstwie wypadku komunikacyjnego	114 000	117 000	116 000	119 500
Śmierć ubezpieczonego w następstwie nieszczęśliwego wypadku	90 000	92 000	92 000	94 000
Śmierć ubezpieczonego w następstwie zawału lub wylewu traktowana jako nieszczęśliwy wypadek	114 000	brak	116 000	brak
Śmierć ubezpieczonego	45 000	46 000	46 000	47 000
Trwała niezdolność do pracy w wykonywanym zawodzie w wyniku choroby lub nieszczęśliwego wypadku	10 000	11 000	12 000	13 000
Trwały uszczerbek na zdrowiu spowodowany nieszczęśliwym wypadkiem za 100% t.u.	odpowiedni % 22000	odpowiedni % 25000	odpowiedni % 25000	odpowiedni % 26500
Śmierć małżonka w następstwie nieszczęśliwego wypadku	30 000	32 000	32 000	34 000
Śmierć małżonka	15 000	16 000	16 000	17 000
Śmierć rodziców	3 150	3 150	3 400	3 150
Śmierć teściów	3 150	3 000	3 400	3 150
Zgon Ubezpieczonego w następstwie wypadku przy pracy (wysokość świadczenia obejmuje świadczenie z tytułu zgonu ubezpieczonego oraz świadczenie z tytułu zgonu ubezpieczonego w następstwie nieszczęśliwego wypadku)	135 000	138 000	138 000	141 000
Zgon Ubezpieczonego w następstwie wypadku przy pracy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym (wysokość świadczenia obejmuje świadczenie z tytułu zgonu ubezpieczonego oraz świadczenie z tytułu zgonu ubezpieczonego w następstwie nieszczęśliwego wypadku, świadczenie z tytułu zgonu w następstwie wypadku w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym oraz świadczenie z tytułu zgonu w następstwie wypadku przy pracy)	183 000	188 000	186 000	192 000
Poważne zachorowanie (możliwość przystąpienia do 60 roku życia)	6 200	7 000	7 000	8 000
Pobyt w szpitalu (zasitek dzienny)	80	180 (NW do 14 dni)	85	100 (NW do 14 dni)
		80		50
		320 (w tym 160 OIOM i 160 NW – do 14 dni)		100
		240 (w tym 160 OIOM)		100
Operacje chirurgiczne	500	500	500	500
Miesięczna składka	70,00	70,00	75,00	75,00

Grupa razem

Słynna Sala Kongresowa Pałacu Kultury i Nauki była miejscem obchodów Święta Kolejarza. Bodaj po raz pierwszy wspólnych dla wszystkich spółek Grupy PKP.

Tym samym Świętu Kolejarza udało się wreszcie nadać odpowiedni charakter i rangę, co jest krokiem w dobrym kierunku. Świadczy o tym również frekwencja. Gotowa pomieścić ok. 3 tysięcy osób Kongresowa była 22 listopada w znacznym stopniu wypełniona.

Uroczystość rozpoczęła się jednak od chwili zadumy – minuty ciszy poświęconej ofiarom wypadku w Polednie, w którym zginęło dwoje kolejarzy. Potem wyróżniającym się pracownikom Grupy PKP, wśród których nie zabrakło również i naszych kolegów, wręczano odznaczenia (Zbigniew Damrat otrzymał Brązowy Krzyż Zasługi, Artur Olejarczyk – Zasłużony dla Kolejnictwa). W międzyczasie można było podziwiać pokaz laserów i występy artystyczne, a imprezę zakończyła godzinny recitałem niepowtarzalna Maryla Rodowicz.

raz



W skrócie

ZMIANY W PKP CARGO. Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy PKP Cargo S.A. powołało do składu rady nadzorczej spółki Andrzeja Wachę (został nowym przewodniczącym tego gremium), Annę Żmudę-Bednarczyk, Wojciecha Balczuna i Remigiusza Adamiaka. Zastąpili oni Arkadiusza Olewnika, Rafała Stankiewicza, Jerzy Gruszczyka i Jana Kopczyńskiego. Zmiany uzasadniono potrzebą wzmocnienia nadzoru właścicielskiego w zakresie realizacji strategicznych zadań spółki.

STRAJKI KOLEJARZY W EUROPIE. Gorąca jesień na europejskich kolejach, lecz nie tylko. W akcjach czynny udział biorą bowiem nie tylko kolejarze, ale również pra-

cownicy innych firm transportowych. Po Niemczech, gdzie strajkowali maszyniści z GDL oraz Francji, w listopadzie i grudniu wybuchały ogromne protesty w innych krajach. Na Węgrzech strajkowano w sprzeciwie m.in. wobec planu likwidacji ruchu na kilkudziesięciu liniach kolejowych. We Włoszech strajki wywołała zapowiedź drastycznych cięć budżetowych w całym transporcie. W Belgii zrzeszający maszynistów związek OVS-SIC przeprowadził 24-godzinny strajk domagając się poprawy warunków pracy. Zapowiedział także kolejne akcje 15, 22 i 29 grudnia oraz w Wigilię i Sylwestra.

CTL PRZEJĘTY. Udziały w CTL Logistic – 75 procent, kupił Bridgepoint Capital. Za obco brzmiącą nazwą kryje się fundusz inwestujący w europejskie spółki, by potem sprzedać je z zyskiem. Temu kto da najwięcej...

Łazy ze sztandarem!

Jak mówił kardynał Stefan Wyszyński: „sztandar to symbol, świętość, a jego miejsce tkwi gdzieś między hymnem narodowym, a przysięgą wojskową”. Słowa te oddają fenomen tworzenia własnych sztandarów przez nasze organizacje.

Ufundowany ze składek członkowskich sztandar ZZM Łazy wykonała pracownia w Chorzowie. Uroczyste poświęcił go 30 października

w tamtejszym Kościele pw. Św. Maksymiliana Kolbe ks. proboszcz Zbigniew Skipirzepa. W swoim kazaniu akcentował znaczenie i symbolikę tej podniosłej chwili, nawiązując przy tym także do historii i tradycji naszego kraju. Poczet sztandarowy tworzyli tego wyjątkowego dnia Jan Misztela (chorąży) oraz Wiesław Wrona i Marcin Domagała.

Po mszy donośny i barwny, bo prowadzony przez orkiestrę i poczty korowód, przemaszerował ulicami Łaz wzbudzając zaciekanie przechodniów. W Miejskim Ośrodku Kultury kontynuowano uroczy-



stości. Warto odnotować, że przybyli na nie m.in. przedstawiciele władz samorządowych z burmistrzem Łaz Maciejem Kaczyńskim na czele, członek zarządu PKP Cargo Maciej Libiszewski, kierownictwo i pracownicy CM Łazy, a także prezydium i członkowie ZZM.

Tekst i fot. R



Docenieni krwiodawcy

Jubileusz 40-lecia działalności Klubu Honorowych Dawców Krwi „Twoja Krew” przy Zakładzie Taboru w Łazach uczczono uroczystą akademią i – jakżeby inaczej – specjalną akcją.

W Zespole Szkół im. prof. Gostkowskiego w Łazach 22 listopada krew oddało 36 osób. Na akademię w Miejskim Ośrodku Kultury w Łazach przybyli m.in. : Stefan Kurdek – przewodniczący Śląskiej Okręgowej Rady Honorowych Dawców Krwi, Stanisław Dyląg – dyrektor Regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Katowicach , Ryszard Mach – prezes zarządu Rejonowego Polskiego Czerwonego Krzyża w Zawierciu, starosta zawierciański, Maciej Kaczyński – burmistrz Miasta i Gminy Łazy, Leszek Bogłowski – wiceprzewodniczący Rady Miejskiej w Łazach, a także przedstawiciele CM Łazy i związków zawodowych. Zasłu-



zonych krwiodawców wyróżniono okolicznościowymi dyplomami i pamiątkami. Polski Czerwony Krzyż nadał Klubowi HDK „Twoja Krew” Złotą Odznakę Zasłużony Honorowy Dawca Krwi. W przyszłym roku akcje odbędą się w dniach: 31 stycznia, 3 kwietnia, 18 września, 25 listopada.

Mariusz Dudek



Katowice ze sztandarem!

Największa organizacja zakładowa ZKM, w skład której wchodzi sekcje w Katowicach, Tarnowskich Górach, Gliwicach i Kędzierzynie, posiada już własny sztandar związkowy.

Poświęcenie sztandaru ZKM w Katowicach odbyło się 24 listopada w kościele pw. Św. Apostołów Piotra i Pawła w Katowicach. W przesłaniu księdza kanonika przewijała się głęboka troska o szacunek dla pracy, a zwłaszcza szacunek dowartościowanie przez strony pracodawców niezmiernie trudnej i odpowiedzialnej pracy maszynistów. Aktu nadania sztandaru dokonał prezydent

Leszek Miętek. W dalszej części odbyło się symboliczne wbicie gwoździ, a uczestnicy otrzymali okolicznościowe medale. Była także okazja do dyskusji na temat przyszłości PKP Cargo.

W uroczystościach uczestniczyli członkowie prezydium Rady Krajowej ZKM, przedstawiciele Zarządu i Rady Nadzorczej PKP Cargo, dyrektorzy i naczelnicy poszczególnych sekcji Zakładu Taboru w Katowicach, delegacje innych organizacji związkowych i oczywiście licznie zgromadzeni członkowie ZKM Katowice.

Kazimierz Jamrozik

Fot. Dariusz Idzik i Bogusław Fedorek



Nasze sztandary



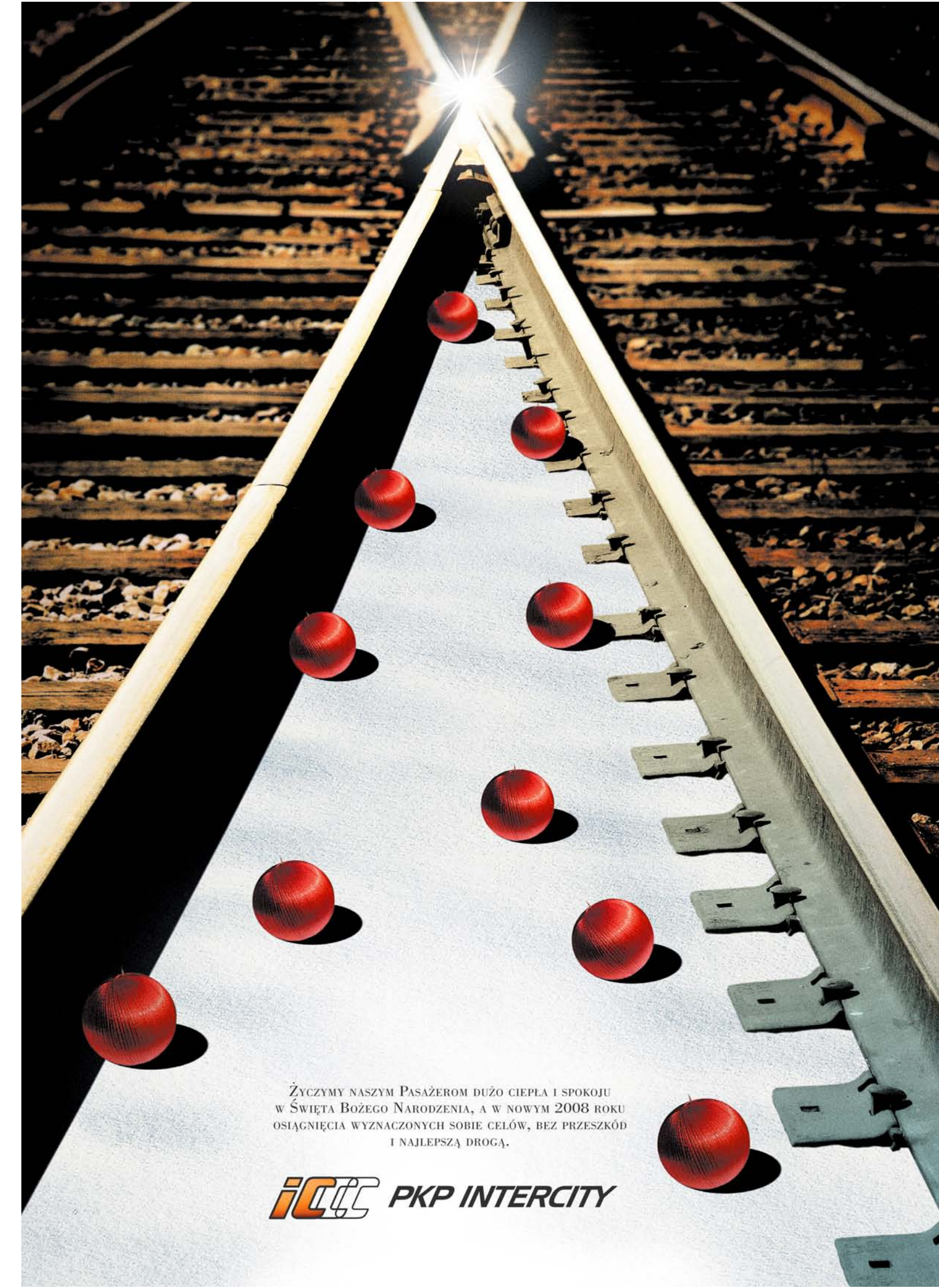
ZZMK w Łodzi

Uchwałę o wykonaniu sztandaru organizacji delegaci podjęli w marcu tego roku. Inicjatorem projektu był Tadeusz Kuźnar.

Ufundowany ze składek członkowskich sztandar wykonała Pracownia Haftu Artystycznego „Kramex” w Suwałkach, pod czujnym okiem Krystyny Brzezińskiej. Uroczyste poświęcił go metropolita warmiński abp Wojciech Ziemia 7 września 2007 r. podczas Centralnych Obchodów Dnia Maszynisty w Olsztynie. Poczec stanowili wówczas: Andrzej Filipczak, Mieczysław Jerzyński i Michał Lubowiecki.



Fot. Emil Brzeziński



ŻYCZYMY NASZYM PASAŻEROM DUŻO CIEPŁA I SPOKOJU
W ŚWIĘTA BOŻEGO NARODZENIA, A W NOWYM 2008 ROKU
OSIĄGNIĘCIA WYZNACZONYCH SOBIE CELÓW, BEZ PRZESZKÓD
I NAJLEPSZĄ DROGĄ.

iCC PKP INTERCITY



Podstawowe założenia spółki serwisowej⁽²⁾

W związku z rządową strategią, ZZM przedstawił propozycję utworzenia nowego podmiotu. Kontynuujemy publikację treści dokumentu, który został przekazany zarządowi PKP S.A. oraz do Ministerstwa Transportu.

Jesteśmy przekonani, że powyższa argumentacja, jest przekonująca we wszystkich aspektach, a zwłaszcza w aspekcie bezpieczeństwa, ekonomicznym i społecznym.

ZZM jest przekonany, że jedynym logicznym rozwiązaniem jest pozostawienie w jednej spółce zespołu drużyn trakcyjnych.

ZZM zwraca uwagę, że proponowane przez nas utworzenie „SPÓŁKI SERWISOWEJ” o zakresie działania opisanego powyżej nie stoi w zasadniczej sprzeczności z Rządową Strategią wobec PKP oraz z tendencjami na rynku przewozów pasażerskich (idea powstania „spółki serwisowej” znajduje się w tych planach).

Według Strategii spółka ta miałaby świadczyć usługi, dla co najmniej dwóch spółek, tzn spółki InterRegio i spółki PR.

Nasza propozycja poszerza ten zakres na PKP CARGO S.A., PKP Intercity Sp. z o.o. a podporządkowanie proponowanej spółki jako zależnej od PKP S.A. umożliwia, jeśli taka będzie strategia właściciela, świadczenie usług również dla innych – nowo powstających przewoźników spoza Grupy PKP S.A.

Rozwiązanie to umożliwiłoby również wynajem drużyn trakcyjnych dla przewoźników spoza Grupy PKP S.A.

Spółka o takim spektrum świadczonych usług gwarantuje pracę dla wszystkich maszynistów (w tym z małym stażem i problemami zdrowotnymi), pracowników zespołów warsztatowych i pozostałych.

Bardzo ważny jest fakt, że rozwiązanie rozdziela precyzyjnie funkcję przewoźnika, eksploatacji i utrzymania (serwisu), co w perspektywie otwiera możliwość dalszych przekształceń przewoźników – operatorów np. w spółki logistyczne.

Nie bez znaczenia jest, że proponowane rozwiązanie jest możliwe do przyjęcia przez pracowników, spośród których utworzona została Spółka, która łączy a nie dzieli.

II. UZASADNIENIE SZCZEGÓŁOWE NA PRZYKŁADACH

ZESPÓŁ DRUŻYN TRAKCYJNYCH

Na tak bezwzględny rynku przewozów kolejowych działania zmierzające do obniżenia kosztów mają decydujący wpływ na konkurencyjność, efektywność oraz atrakcyjność oferty.

Na racjonalne i ekonomiczne wykorzystanie drużyn trakcyjnych poza innymi czynnikami ma wpływ właściwa organizacja ich pracy.

Wyrazem takiej organizacji jest minimalna liczba drużyn trakcyjnych zatrudnionych przy obsłudze wszystkich pociągów wyznaczonych w rozkładzie jazdy.

Mierniki i wskaźniki efektywności gospodarowania mające wpływ na stan zatrudnienia wyrażone są w łącznym przepracowanym czasie efektywnym oraz nieefektywnym przez drużyny trakcyjne.

Czas efektywny to ilość przepracowanych efektywnie godzin zespołu drużyn trakcyjnych, liczonych jako suma czasów przyjęcia i zdania pojazdu i czasów pracy na pojeździe.

$$C = C_o + C_p$$

gdzie:

C – ilość efektywnie przepracowanych godzin przez drużyny trakcyjne w zakładzie,

C_o – czas przyjęcia i zdania pojazdu,

C_p – czas pracy na pojeździe,

Wskaźnik efektywności obliczany jest jako iloraz ilości przepracowanych efektywnie godzin zespołu drużyn trakcyjnych do ilości zatrudnionych w zespole drużyn trakcyjnych.

$$W_E = \frac{C_D}{Z_D}$$

gdzie:

W_E – wskaźnik efektywności,

C_D – ilość efektywnie przepracowanych godzin przez drużyny trakcyjne w zakładzie,

Z_D – przeciętne roczne zatrudnienie w zespole drużyn trakcyjnych

Czas nieefektywny (niekorzystny parametr), będący sumą czasów: pogotowia bez pojazdu oraz jazdy pasażerem wyrażony jest w liczbach bezwzględnych i jako procentowy udział w łącznym czasie przepracowanym drużyn trakcyjnych musi być maksymalnie ograniczony.

Do czasu pracy pracownika drużyn trakcyjnych zalicza się również okresy:

- badań lekarskich zleconych przez pracodawcę,
- szkoleń i egzaminów wymaganych do kontynuowania pracy na zajmowanym stanowisku,
- oczekiwanie drużyn trakcyjnych po zakończeniu wszystkich czynności związanych ze zdaniem pojazdu trakcyjnego w stacji zwrotnej lub zwrotnym zakładzie taboru, łącznie z okresem jazdy w charakterze pasażera do stałego miejsca pracy określonego w umowie o pracę,



- udziału pracownika w postępowaniu wyjaśniającym, prowadzonym przez pracodawcę.

Zatrudnienie w zespole drużyn trakcyjnych oblicza się ze wzoru:

$$Z_{dr} = (Z_{tm} * X_m) + (Z_{tp} * X_p) + N$$

gdzie:

Z_{dr} – rzeczywiste sumaryczne zapotrzebowanie pracowników drużyn trakcyjnych,

Z_{tm} – zapotrzebowanie turnusowe maszynistów we wszystkich rodzajach ruchu,

Z_{tp} – zapotrzebowanie turnusowe pomocników we wszystkich rodzajach ruchu,

$X_m - (X_p)$ współczynnik korygujący zapotrzebowanie turnusowe maszynistów (pomocników) w oparciu o relacje wielkości pracy turnusowej i pracy rzeczywiście wykonanej oraz o procentowy udział czasu pracy dla potrzeb własnych.

N – narzut na urlopy i tzw. czas nieprzepracowany dla zespołu drużyn trakcyjnych tj. 28% skorygowanego zapotrzebowania turnusowego.

Współczynnik korygujący $X_m (X_p)$ oblicza się ze wzoru:

$$X_m (p) = \frac{P_{m(p)} - W_{m(p)}}{Z_{tm(tp)} * 168}$$

gdzie:

$P_{m(p)}$ – praca efektywna wypracowana w zespole maszynistów (pomocników) w przyjętym okresie (praca w dyspozycji zamawiającego z przyjęciem i zdaniem),

$W_{m(p)}$ – praca maszynistów (pomocników) dla potrzeb własnych ponad wyznaczony poziom 10%,

$Z_{tm(tp)}$ – zapotrzebowanie turnusowe maszynistów we wszystkich rodzajach ruchu,

Wskaźniki efektywności gospodarowania pozwalają na porównanie, w analogicznych okresach czasu, dynamiki zmian występujących w Spółce w oparciu o sumaryczne wskaźniki.

Przykładowe wyliczenia.

Do rozliczenia przyjęto linię pomiędzy stacjami „X” i „Y”, na której kursują:

- 5 par poc. PKP CARGO S.A. – TX
- 4 pary poc. PKP Intercity Sp. z o.o. – IC
- 3 pary poc. PKP InterRegio Sp. z o.o. – MPP
- 9 par poc. PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. –ROP

Uwzględniono godziny dojazdów do pracy i szkół pociągami ROP oraz pociągami IC dla załatwienia spraw w okresie dnia.

Pociągi MPP umiejscowiono w ciągu dnia. W obecnym rozkładzie jazdy w nocy kuruje ich niewiele.

Pociągi TX rozmieszczono cyklicznie w okresie doby.

Założono odcinek około 180 km, na których czas przejazdu wynosi:

- dla TX 3h 30 min
- dla IC 2h
- dla MPP 2h 15 min
- dla ROP 2h 40 min

Przy zakładaniu obrotów dla przejrzystości przykładu celowo pominięto czas przyjęcia i zdania, który w ostatecznym rozrachunku procentowym miałby niewielki wpływ na wyniki.

Założono, że maszynista od pociągu pasażerskiego zabiera pociąg TX i odwrotnie.

Jest to stosowane wobec dużej regularności kursowania pociągów TX.

1. Obsługa pociągów przez maszynistów jednej spółki (np. PKP Spółka Serwisowa) realizowana dla wszystkich spółek w Grupie PKP na odcinku X-Y

OBROTY MASZYNISTÓW PRZED PODZIAŁEM NA SPÓŁKI

L.p	Nr poc. TAM	godz. odjazdu ze stacji X	godz. przyjazdu do stacji Y	godz. odjazdu ze stacji Y	godz. przyjazdu do stacji X	Nr poc. POWRÓT	czas pracy
1	TX 1	00:30	04:00	05:30	09:00	TX 4	8:30
2	ROP 1	03:00	05:40	07:00	09:40	ROP 10	6:40
3	ROP 3	04:00	06:40	08:00	10:00	IC 12	6:00
4	ROP 5	04:50	07:30	10:00	12:15	MPP 14	7:25
5	TX 3	05:30	09:00	10:30	14:30	TX 6	9:00
6	IC 7	06:00	08:00	11:50	13:30	ROP 16	7:30
7	ROP 9	07:00	09:40	12:45	15:00	MPP 18	8:00
8	IC 11	08:00	10:00	14:00	16:00	IC 20	8:00
9	MPP 13	10:00	12:15	14:30	16:40	ROP 22	6:40
10	TX 5	10:30	14:30	17:30	21:00	TX 8	10:30
11	ROP 15	11:50	13:30	15:30	17:40	ROP 24	5:50
12	MPP 17	12:45	15:00	16:00	18:00	IC 26	5:15
13	IC 19	14:00	16:00	18:30	20:45	MPP 28	6:45
14	ROP 21	14:30	16:40	20:00	22:40	ROP 30	8:10
15	ROP 23	15:30	17:40	22:40	1:20	ROP 32	9:50
16	IC 25	16:00	18:00	21:00	00:30	TX 10	8:30
17	TX 7	17:30	21:00	00:30	04:00	TX 2	10:30
18	TX 9	21:00	0:30	03:00	05:40	ROP 2	8:40
19	MPP 27	19:00	21:15	04:00	06:40	ROP 4	11:40
20	ROP 29	20:00	22:40	04:50	07:30	ROP 6	11:30
21	ROP 31	22:40	1:20	06:00	08:00	IC 8	9:20
suma czasu obsługi							174:15:00 h

Przykład:

Maszynista obsługuje w jedną stronę pociąg Spółki IC natomiast wraca pociąg Spółki Przewozy Regionalne (pozycja 6 w tabeli), względnie maszynista obsługuje w jedną stronę pociąg Spółki IC natomiast wraca pociągiem Spółki PKP CARGO S.A. (pozycja 16 w tabeli).

c.d. w następnym numerze

Wokół odpowiedzialności

Tym razem o przepisach, których znajomość – jak uczy doświadczenie – może w pewnych sytuacjach okazać się bardzo przydatna. Mowa o odpowiedzialności porządkowej i materialnej.

Według Encyklopedii Powszechnej PWN: odpowiedzialność, prawo – to obowiązek przenoszenia przewidzianych przez przepisy prawne konsekwencji i zachowania się własnego lub innych osób. W zależności od służącego jej ustaleniu kryterium rozróżnia się wiele rodzajów odpowiedzialności. Pochylmy się nad porządkową i materialną. Naruszenie obowiązków pracowniczych może nastąpić zarówno w wyniku zaniechania, jak i poprzez działanie.

Odpowiedzialność porządkowa to rodzaj odpowiedzialności pracowniczej stosowanej za uchybienia obowiązkom pracowniczym polegającym na naruszenia porządku i dyscypliny pracy. Stosując ją dyrektor zakładu pracy postępuje się przewidzianymi w Kodeksie pracy karami porządkowymi jak:

**upomnienie, nagana,
kara pieniężna.**

Wymierzenie kary powinno nastąpić możliwie szybko po przewinieniu pracownika. Według przepisów, kara nie może być zastosowana po upływie 2 tygodni od powzięcia wiadomości o naruszeniu obowiązku pracowniczego i po upływie 3 miesięcy od dopuszczenia się takiego naruszenia. Zgodnie z wykładnią Sądu Najwyższego „terminem powzięcia wiadomości nie jest termin, w któ-

rym pracodawca lub reprezentująca go osoba zechciała przyjąć naruszenie pracownika do wiadomości, ale termin w którym powinien je przyjąć do wiadomości biorąc pod uwagę prawidłową organizację pracy”.

Przed wymierzeniem kary należy wysłuchać pracownika.

Dyrektor jest także zobowiązany wziąć pod uwagę: rodzaj naruszenia, stopień winy oraz dotychczasowy stosunek do pracy pracownika. Pracodawca może odstąpić od wymierzenia kary, jeśli uzna za wystarczające inne środki oddziaływania wychowawczego. Pracownik ma prawo zakwestionowania zasadności wymierzonej kary porządkowej w formie wzniesienia sprzeciwu w ciągu 7 dni od dnia zawiadomienia go o ukaraniu. Nieodrzućcie sprzeciwu w ciągu 14 dni przez pracodawcę jest równoznaczne z jego uwzględnieniem. Po roku nienagannej pracy kara ulega zatarciu. Wzmiankę o niej wykreśla się, a odpis o ukaraniu usuwa z akt osobowych. Możliwe jest wcześniejsze zatarcie kary z inicjatywy pracodawcy lub organizacji związkowej.

Przejdźmy do odpowiedzialności materialnej. Pracownik ponosi odpowiedzialność za szkody wyrządzone pracodawcy powstałe ze swojej winy wówczas, gdy nie wykonał lub wykonał niedostatecznie swoje obowiązki. Sankcje mają różny charakter. Materialne odszkodowanie ustalone w wysokości wyrządzonej szkody nie może przewyższać kwoty trzymiesięcznego wynagrodzenia zasadniczego (patrz PUZP) przysługującego pracownikowi w dniu wyrządzonej szkody. Jeśli jednak pracownik wyrządził szkodę umyślnie, jest obowiązany do jej naprawienia w pełnej wysokości.

O odpowiedzialności materialnej decydują: wina, szkoda, niewy-



Autor – przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych ZZM służy poradą pod numerem telefonu 0 667 640 005.

konanie lub niedostateczne wykonanie obowiązków pracowniczych oraz przyczyna jaka zaistniała między wykonaniem obowiązku pracownika, a szkodą wyrządzoną pracodawcy. Niespełnienie jakiegokolwiek z warunków musi udowodnić pracodawca.

Osobną kwestię stanowi odpowiedzialność za mienie powierzone pracownikowi. Od odpowiedzialności tej pracownik może się uwolnić jeśli wykáže, że szkoda powstała z przyczyn od niego niezależnych, a zwłaszcza wskutek nie zapewnienia przez pracodawcę warunków umożliwiających zabezpieczenie powierzonego mienia. W przypadku odpowiedzialności za powierzone mienie ciężar dowodu, że nie ponosi winy, spoczywa na pracowniku.

Pracownik może wnieść sprzeciw

po nałożeniu kary porządkowej. Pracodawca uwzględnia go lub odrzuca po rozpatrzeniu stanowiska zakładowej organizacji związkowej reprezentującej pracownika. Dlatego przy odwoływaniu warto skorzystać z jej pośrednictwa. Wybierając samodzielną obronę warto pamiętać o postanowieniach art. 94 Kodeksu pracy oraz par. 9 PUZP, gdzie wyszczególniono prawa i obowiązki stron stosunku pracy.

Należy również absolutnie unikać konfrontacyjnej argumentacji typu: „a maszynista Kowalski miał takie same przewinienie, a wobec niego to...” Ocena pracownika to sprawa indywidualna i należy tylko do przełożonego.

**Eugeniusz Śliwiński
Komisja Obrony Praw Pracowniczych**

Poradnik antymenedżera

Wejście smoka

Do rywalizacji o prymat w skutecznym pozbywaniu się pasażerów włączył się poważny rywal spoza PKP. Dopingowane przez oczekujące cudów na torach media konsorcjum Arriva PCC zainaugurowało działalność spektakularnie. Co więcej, debiut okazał się prawdziwym wejściem smoka. Średnio kilkudziesięciominutowe spóźnienia (pierwszy skład 50 minut, rekordzista 150 minut) i nieogrzone szynobusy oraz zastępcza komunikacja autobusowa rozsierdziły nawet największych zwolenników podróży koleją. Na tym chyba jednak nie koniec atrakcji. PKP Przewozy Regionalne zrezygnowały z pomieszczeń dworcowych na 19 stacjach obsługiwanych przez Arriva PCC, a nowy operator nie zamierza inwestować w takie bzdety jak np. poczekalnie. Może liczy, że zima nie będzie taka sroga?

(MBA)

Boczny tor

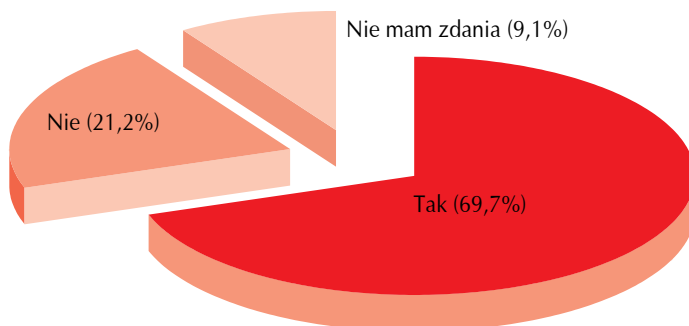
Z grubej rury

„Kompletne brednie, chamstwo i brak elementarnej wiedzy” tak zakończył korespondencję z ZZM Koło Idzikowice Zdzisław Cieślak – naczelnik terenowego zespołu komunikacji marketingowej w PR Kielce (nr pisma PRM-sR 3-051/76/2007). Czym sobie zasłużył na soczyste inwektywy adresat? Nic wielkiego, zwrócił uwagę na fatalne skomunikowania pociągów w Skarżysku-Kamiennej w godzinach porannych i popołudniowych. Zrobił to w trosce o podróżnych, bo zmiany w nowym rozkładzie jazdy zgodnie skrytykowali także studenci z organizacji Pro-Memoriał oraz przedstawiciele innych grup pracowniczych. Dojeżdżający do pracy pasażerowie wystosowali nawet do PR Kielce list, prosząc o przesunięcie odjazdów pociągów na bardziej dogodnej godzinie. Wszystko jednak niczym grochem o ścianę, ale zostawmy to.

Z jednego wypadu się bowiem cieszyć: pasażerowie, którzy z imienia i nazwiska podpisali się pod listem do PR Kielce nie pozostawili swoich adresów. Unikną dzięki temu korespondencji od naczelnika. Forma mogłaby przecież pozostawiać równie wiele do życzenia jak powyżej... (uprzejmy pan)

SONDA

Czy, Twoim zdaniem, nie podjęcie przez spółki Grupy PKP rokowań w sprawie podwyżek płac jest prowokacją mającą wywołać strajk w czasie rozpoczęcia pracy nowego Rządu RP?



Źródło: www.zzm.org.pl

Pod semaforem

Zarząd PKP Cargo za działania zmierzające do urealnienia stawek wynajmu maszynistów dla innych przewoźników. Pozwoliłoby to definitywnie zakończyć

okres skrośnego finansowania przewozów pasażerskich, co nadal ma miejsce.

Posel Janusz Piechociński za wytoczenie armat przeciw polskim maszynistom na podstawie spekulacji prasowych w sprawie ewentualnych strajków na kolei. Oby niepotrzebne podgrzewanie atmosfery nie odbiło się na niskiej frekwencji w pociągach.

Z żalem zawiadamiamy, że w dniu 8 grudnia 2007, w wieku 53 lat, odszedł od nas Kolega **Franciszek Frączek** długoletni maszynista i członek ZZM MD Oświęcim oraz CM Czechowice Dziedzice.

Rodzinie i bliskim wyrazy głębokiego współczucia składają członkowie ZZM w Czechowicach Dziedzicach

Koledze **Stanisławowi Dyszpit** wyrazy głębokiego współczucia z powodu tragicznej śmierci **ŻONY, CÓRKI i SYNA** składają członkowie NSZZM Łuków

HOO MOR

Kowalski tłumaczy pięcioletniemu synowi:

– Jesteś już dostatecznie duży, aby wiedzieć, że nie ma żadnego Świętego Mikołaja. Tak naprawdę to ja dawałem ci wszystkie te prezenty.

– Wiem już, wiem! Bocian to także ty...

Kowalscy postanowili pójść do opery. Kiedyś w końcu trzeba... Ubrali się odświętnie w garnitur i suknię wieczorową. Ustawili się po bilety w kolejce pod kasą. Przed nimi gość zamawia:

– Tristan i Izolda. Dwa poproszę...

Kowalski jest następny:

– Zygmunt i Regina. Dla nas też dwa...

Spotykają się dwie blondynki i jedna mówi:

– Ty, słuchaj wiesz, że w tym roku Sylwester wypada w piątek?

A na to druga:

– Kurcze, oby tylko nie trzynastego!

Listonoszka dzwoni do drzwi. Otwiera jej mały siedmioletni brzdąc z puszką piwa w ręce i papierosem w ustach.

– Cześć! Są rodzice w domu? – pyta cokolwiek zaskoczona listonoszka.

Małuch dmucha jej dymem prosto w twarz, strzepuje popiół na dywan i bęka:

– Buuurp... poważnie myślisz że są?

Orkiestra kościelna na Górnym Śląsku. Dyrygent pyta się:

– Zymbalisten vertig?

– Ja, ja natürlich.

– Puzon vertig?

– Ja.

– Trompette vertig?

– Ja.

– Also eins, zwei, drei: „Nie rzucim ziemi skąd nasz ród”.

fraszki Jerzego szulca

Poglądy

Często z przymrużeniem oka
spoglądamy
Nawet kiedy słońce i za sobą
mamy.

Reumatyzm

Trzeszczą stare kości
O grzechach młodości.

Emigracja

Z własnego kraju
Do obcego raju

Prostackwo

Sprawa była prosta,
niby małe piwo
Sejm wydał ustawę,
zrobiło się... krzywo.

Sroka

Liczyła na przelot
A to był ptak niełot

Kącik filatelistyczny



Niezwykle rzadko występuje zgodność tematu czy elementu przedstawianego na znaczku i datowniku okolicznościowym oraz na kartce pocztowej.

Kartkę Maksymafilii (CM) – specjalną kartkę niepocztową, Poznański Klub Modelarzy Kolejowych wydał w nakładzie ok. 50 sztuk. Przedstawia ona parowóz TKI 3-87 o numerze fabrycznym 1652 wyprodukowany w 1907 roku. Autorem zdjęcia jest Ryszard Pyssa. Taki sam parowóz widnieje na naklejonym na kartce znaczku pocztowym pochodzącym z serii pt.: „Zabytkowe parowozy”

z września 2002 roku. Projektantem znaczka z TKI 3-87 wydanego w nakładzie 2 400 000 sztuk jest J. Brodowski. Znaczek jest skasowany datownikiem okolicznościowym pt.: „100 numer czasopisma Świat Kolei wydawnictwa EMI-PRESS” stosowanym w Urzędzie Pocztowym Poznań 1 dnia 10.11.2003 r. Projektantem datownika, na którym również widnieje parowóz TKI 3, jest Krystian Żurawski z Chełmży. Ponieważ na prezentowanej kartce, znaczku i datowniku okolicznościowym występuje ten sam element – parowóz TKI 3 mamy klasyczną Kartkę Maksymafilii (CM), ozdobę każdego klasera.

(amur)

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

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

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



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

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

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





... ZAPRASZAMY
NA WSPANIAŁY RODZINNY WYPOCZYNEK
NA UŚMIECH, SPORT I ZABAWĘ ...

MIŁA
PROFESJONALNA
OBŚŁUGA

KONKURENCYJNE
CENY

ZAPRASZAMY
DO 30 OŚRODKÓW
NATURA TOUR

TURNUSY
1-2 TYGODNIOWE

INFOLINIA - 0 801 000 527

www.naturatour.pl