

www.zzm.org.pl

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

Nr 3/55

MARZEC 2009



ZPK o uprawnieniach – str. 3

Przekaz 1% podatku dla potomka maszynisty Pomoc dla Mateusza



Szanowni Państwo

Synek nasz, który obecnie ma 10 lat, jest dzieckiem niepełnosprawnym z porażeniem mózgowym i epilepsją. Jest po operacji oddzielenia dróg pokarmowych od oddechowych (oddycha przez otwór w tchawicy). To dziecko wymagające szczególnej opieki i troski. Wskazane jest, aby Mateusz uczestniczył w turnusach leczniczo-rehabilitacyjnych kilka razy w roku. Koszt jednego turnusu wynosi 3 800 zł. To duża kwota i nie stać nas na pokrycie jej w całości. Dlatego zwracamy się do Państwa z prośbą o pomoc dla naszego dziecka, dzięki czemu Mateusz będzie mógł uczestniczyć w turnusach i osiągać dalsze postępy. W związku z tym prosimy o przekazanie 1% podatku na konto fundacji.

W 2009 roku 1% podatku można deklarować na formularzach PIT na rzecz Fundacji, do której należy Mateusz, z dopiskiem MATEUSZ NORKO w polu nr 128.

Przykład: PIT-37

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

Jest to pole bezpośrednio pod rubryką dotyczącą przekazania 1% podatku 128 w PIT-37. Po wypełnieniu można złożyć PIT w Urzędzie Skarbowym. Urząd w ciągu 3 miesięcy sam prześle kwotę na subkonto MATEUSZA. Bardzo dziękujemy za pomoc. Dziękujemy też wszystkim, którzy wspomogli nas w roku ubiegłym.

Rodzice

tel. 091 416 22 50 lub 667 649 701



Głos Maszynisty

Biuletyn Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych w Polsce

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

Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki
Zespół redakcyjny: Roman Jordan,
Adam Murawski, Eugeniusz Śliwiński,
Grzegorz Moc

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Okładka: SM42 Warszawa Grochów

Fot. T. Makuch

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



Z okazji Świąt Wielkanocnych
wiosny w sercu,
optyzmu,
energii
i nadziei na lepszą przyszłość.
A w te radosne dni
kolorowych pisanek,
obfitości na stole,
ciepła domowego
i miłości bliźniego

życzy
Rada Krajowa
Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych
w Polsce

ZPK o uprawnieniach

Związek Pracodawców Kolejowych przesłał informację na temat uprawnień osób nabywających prawo do wcześniejszej emerytury lub emerytury pomostowej, do deputatu węglowego w formie ekwiwalentu pieniężnego oraz innych, wynikających z PUZP.

Poniżej przedstawiamy treść dokumentu podpisanego przez przewodniczącego ZPK Krzysztofa Mamińskiego.

Pozwalam sobie poinformować Państwa, iż Związek Pracodawców Kolejowych, w oparciu o opinię prawną uzyskaną z Kancelarii Wądyński i Wspólnicy przyjmuje, że w aktualnym stanie prawnym, pracownicy zatrudnieni u pracodawców Zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych, objęci postanowieniami Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Pracodawców Zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych, zwanego dalej PUZP, nabywający prawo do wcześniejszej emerytury na podstawie art. 184 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 39, poz. 353, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą o emeryturach z FUS, lub do emerytury pomostowej na podstawie ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych (Dz. U. z 2008 r. Nr 237, poz. 1656), zwanej dalej ustawą o emeryturach pomostowych, nabywają prawo do następujących świadczeń:

1. **deputatu węglowego w formie ekwiwalentu pieniężnego** – na podstawie art. 74 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.), zwanej dalej ustawą o komercjalizacji,
2. **odprawy emerytalnej** – na podstawie § 21 PUZP,

3. **ulgowych świadczeń przejazdowych** – na podstawie postanowień Rozdziału XII PUZP,
4. **nagrody jubileuszowej** w dniu rozwiązania stosunku pracy w związku z przejściem na emeryturę,

Fot. T. Makuch



jeśli do nabycia prawa do tej nagrody brakuje mniej niż 12 miesięcy licząc od dnia rozwiązania stosunku pracy – na podstawie ust. 9 Załącznika nr 8 do PUZP, z zastrzeżeniem, że świadczenia wynikające z PUZP, realizowane będą w zakresie i na zasadach w nim określonych.

Uzasadnienie:

Postanowienia PUZP i ustawy o komercjalizacji wiążą nabycie prawa do wskazanych wyżej świadczeń bądź z faktem przejścia na emeryturę, bądź z faktem pobierania emerytury.

Językowo-logiczna wykładnia postanowień PUZP i ustawy o komer-

cializacji prowadzi do wniosku, że w przepisach tych mowa jest o świadczeniu, to jest emeryturze, emeryturze wcześniejszej lub emeryturze pomostowej jako świadczeniu, a nie o sposobie uzyskania określonego świadczenia, to jest o tym, czy świadczenie jest uzyskiwane według reguł ogólnych, czy szczególnych lub korzystniejszych.

Zarówno emerytura wcześniejsza, jak i emerytura pomostowa są emeryturami. Obydwa te świadczenia są ponadto emeryturami przyznawanymi na podstawie przepisów ustawy o emeryturach z FUS, mimo iż w przypadku emerytury pomostowej warunki jej przyznawania określone zostały w dodatkowej ustawie o emeryturach pomostowych.

Ustawa o emeryturach pomostowych w art. 56 stanowi wprost, że ilekroć w przepisach odrębnych jest mowa o emeryturze, należy przez to rozumieć również emeryturę pomostową. Takim przepisem odrębnym jest między innymi ustawa o komercjalizacji, zatem jej przepis art. 74 odnosi się do osób pobierających emeryturę pomostową, jeżeli spełniają warunki określone w tym przepisie.

PUZP przyznając określone uprawnienia osobom uprawnionym do emerytury, nie zawiera odrębnej definicji osoby pobierającej emeryturę, zatem postanowienia te należy rozumieć zgodnie z ogólnie obowiązującymi przepisami prawa, w tym ustawy o emeryturach pomostowych.

Jednocześnie uprzejmie informuję, iż o potwierdzenie przedstawionego wyżej stanowiska, Związek Pracodawców Kolejowych zwrócił się do Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej. Stanowisko Ministerstwa w przedmiotowej sprawie prześlemy Państwu niezwłocznie po jego otrzymaniu.

Ostatni dzwonek

Z Leszkiem Miętkiem, prezydentem ZSM rozmawia Rafał Zarzecki

– Rządy poszczególnych krajów jak mogą starać się wspomóc przewoźników towarowych. Niemiecki m.in. wstrzymał prywatyzację Railiona, słowacki dofinansował ZSR Cargo kwotą 133 mln euro, a kolejne 100 mln przeznaczył dla spółki infrastrukturalnej. A jak to wygląda w Polsce?

– Wymienione przykłady trafiają w sedno całej sprawy. Od dawna mówimy, że kraje Unii Europejskiej dbają o swoją kolej. Nie tylko doskonale znani z tego Francuzi czy Niemcy, ale także Czesi i Słowacy w dobie kryzysu zwiększają nakłady na inwestycje kolejowe. A co mamy u nas? Zadłużenie PKP w wysokości ponad 6 mld, które powstało nie z winy samego PKP, ale głównie w wyniku pokrywania przez lata kosztów całej restrukturyzacji PP PKP z jego własnych środków. Oczywiście wielkość zadłużenia jest niebagatelna i koszty jego obsługi też nie małe, bo sięgające rocznie ponad 350 mln zł odsetek, dochodzą koszty spłaty obligacji i raty kapitałowe kredytów co w sumie daje 1,5 mld zł. Te pieniądze muszą się skądś wziąć i stąd swoiste haracze ze spółek Grupy PKP do PKP S.A. Oprócz tego wszyscy pamiętamy jak do niedawna Cargo skrośnię finansowało przewozy pasażerskie, czego efektem oprócz braku wpływów pokrywających koszty jest strata ponad 230 mln zł utraconych w wyniku umowy PLK z Przewozami Regionalnymi. Tak, tak proszę się nie dziwić to PLK jako największy wierzyciel, podpisując umowę restrukturyzacyjną z Przewozami Regionalnymi pozbawiła siebie, ale też i Cargo części należności. Z takimi obciążeniami nie da się konkurować skutecznie na otwartym rynku przewozowym. Sytuację pogłębia oczywiście kryzys, ale nie jest on je-

dyną przyczyną obecnej sytuacji Cargo. Trzeba pamiętać też, że w przyszłym roku zostaną otwarte rynki przewozów pasażerskich, tak więc to, co dzisiaj dzieje się z PKP Cargo, za chwilę może dotknąć też PKP Intercity. Bo to ona w przyszłym roku stanie w szranki z firmami niemieckimi, które przy wsparciu finansowym swojego państwa kupują nowe lokomotywy dwusystemowe i wagony dokładnie przygotowują się do tego, aby tak jak przy pomocy PCC – w przypadku przewozów towarowych – przejąć też znaczną część naszych przewozów pasażerskich. Tym bardziej, że w UTK od dłuższego czasu pracuje się nad certyfikatem dopuszczającym do naszej sieci kolejowej prawie wszystkich niemieckich lokomotyw oczywiście bez wzajemności w stosunku do naszych lokomotyw na torach naszych sąsiadów zza Odry.

– Trudno oprzeć się wrażeniu, że Polacy nie przykładają nadmiernej wagi do dbania o narodowy majątek. Przykład, co gorsza, idzie z góry...

– Jest coś takiego w naszej narodowej mentalności, co musi niepokoić. Wszystko, co polskie odsądza jest od czci i wiary, a faworyzuje się np. PCC/Arriva – konsorcjum, które jakościowo nic nie wniosło w Kujawsko-Pomorskiem, przejmując od samorządu szynobusy eksploatowane przedtem przez PKP PR i zatrudniając swoich maszynistów nie znających często nawet szlaku. A mimo tego oferta ta została przyjęta do brze przez społeczeństwo i określona przez media hitem.

W ową mentalność wpisuje się brak dbałości Skarbu Państwa o swoje spółki, także kolejowe. A polska gospodarka, której pozbywamy się systematycznie – fragment po fragmencie,

aż utracimy wszystko? Jeśli więc nic się nie zmieni, to polskiej kolei nie będzie. Tak jak nie będziemy mieli ani polskich stoczní, ani energetyki, czy telekomunikacji. Ubolewam, że nie potrafimy uszanować swojej suwerenności gospodarczej i własnych miejsc pracy. Przepraszam za ten pesymizm, ale obserwując naszą polską rzeczywistość taki właśnie obraz widzę.

Doświadczenia innych krajów pokazują jak wspierane mogą być narodowe firmy. Pamiętam dobrze, jak PKP Cargo chciało kiedyś kupić niemiecką firmę RAG. Po stronie naszych sąsiadów osobiście w sprawę zaangażował się sam kanclerz Schroeder, starający się nie dopuścić do przejęcia tej firmy przez Polaków. A u nas z trybuny sejmowej poseł Poncyliusz grzmiał: „jakim prawem Cargo chce kupować firmę niemiecką, dlaczego Cargo jeszcze nie jest sprywatyzowane itd.” Do tego zero wsparcia od Opawskiego i liczne przesłuchania zarządu Cargo z tego powodu w prokuraturze. Ot, taka nasza polska swojska rzeczywistość.

A przecież ze względu na dogodne tranzytowo położenie naszego kraju polska kolej może być firmą przysparzającą wielkich dochodów do budżetu. Od lat powtarzamy, że w Polsce nie modernizuje się linii kolejowych potrzebnych dla polskiej gospodarki, a jedynie te, leżące w korytarzach transeuropejskich. Już teraz wiadomo dlaczego: kontrakt kolei rosyjskich z niemieckimi na bazie PCC. To nie jest z mojej strony szowinizm, lecz tylko polska rzeczywistość gospodarcza.

To rzeczywiście już ostatni dzwonek dla ratowania polskich kolei i naszych miejsc pracy. Chyba już nie trzeba nikogo przekonywać, że to dzieje się naprawdę. Jeśli my, kolejarze nie staniemy w obronie własnych firm, sami zgasimy wkrótce światło.

– Czyli nie dotarli do Pana żadne sygnały, że można się spodziewać pomocy rządu dla kolei?

– Obserwując to co dzieje się w czasie obrad Sejmowej Komisji Infrastruktury, to co robi, a raczej to czego nie robi w sprawie kolei rząd mam jak najgorsze przeczucia. Jestem wręcz pewien, że jeśli kolejarze – wszyscy kolejarze – nie upomną się o swoje interesy, to o polskiej kolei będziemy mogli co najwyżej poczytać naszym wnukom w książkach. To nie jest tylko problem PKP Cargo, bo spółka ta pociągnie za sobą inne, i to nie tylko spółki Grupy PKP, ale też spółki utrzymaniowo-naprawcze. To tysiące miejsc pracy. Rząd musi się określić, czy woli wydać pieniądze na zasiłki dla bezrobotnych, czy na wsparcie polskiej kolei dające szansę na uruchomienie procesów inwestycyjnych. Nie wiadomo wreszcie, co będzie z Przewozami Regionalnymi. Samorządy przeprowadzają audyt firmy i trudno dziś określić jego wyniki. Dla nas dziś najważniejsze jest zadbanie, aby nowy właściciel chciał firmę rozwijać, a nie zamykać. Dziś pociągi są zatrzymywane między województwami, jak np. na Podlasiu, bo samorządy się nie mogą ze sobą porozumieć. Czy to wyjątek do naprawienia, czy norma – czas pokaże. Wiem, że czeka nas na tym polu jeszcze wiele działań i starań, lecz wierzę, że się uda. Oby tylko nie zabrakło dobrej woli z obu stron.. Nie wszystko da się wytłumaczyć kryzysem.

– W PKP Cargo wdrażany jest plan naprawczy, ale to nie wystarczy.

– Nie oczekujemy cudów. Podejmowane są rozpaczliwe działania ratunkowe jak nieświadczenia pracy, zawieszenia ZUZP, ale mają one charakter doraźny, mający na celu utrzymanie płynności finansowej firmy. Te działania są oczywiście potrzebne, ale PKP Cargo przegrywa kontrakty, bo ma za wysokie koszty. Trzeba wyliczyć przyczyny, a nie tylko skutki, sęk w tym, że właściciel śpi. Kolejarze nie potrzebują wcale łaski. Nie ocze-

kujemy, że ktoś nam na kolej przyniesie worek pieniędzy, my jedynie żądamy stworzenia przez państwo warunków zdrowej, a nie wypaczonej konkurencji. Jeśli w dobie kryzysu maleją kolejowe przewozy towarowe, a rosną drogowe, to trzeba z tego wyciągać wnioski. Nie jest sprawiedliwe, że jedni użytkują drogę za darmo, a inni muszą za nią płacić. Zwracam też uwagę na to, aby w obliczu sytuacji kryzysowej nie zapominać o tym, że największą wartością firmy jest człowiek i jego rodzina, która żyje z jego pracy. Pokusa ograniczania kosztów przez zwolnienia z pracy i pozostawianie ludzi bez środków do



życia jest ostatnią rzeczą, którą należy teraz robić. W dobie kryzysu miejsce pracy powinno być szczególnie chronione. Oszczędności należy szukać w pierwszej kolejności w lepszej organizacji pracy, ograniczaniu kosztów eksploatacyjnych, ale nadrzędne winno być zwiększanie przychodów i walka o klienta.

– Jak w obecnej sytuacji do kwestii podwyżek płac podchodzą pracodawcy?

– Kolejowe spółki są w różnej kondycji, ale pracodawcy próbują obarczać winą za wszystko kryzys gospodarczy. Przykładem jest choćby WKD, gdzie w ubiegłym roku podpisaliśmy

porozumienie o systemowym wzroście wynagrodzeń, w tym od stycznia tego roku. Nikt z nami wcześniej nie rozmawiał, a teraz dostajemy pisma, że porozumienie nie będzie realizowane, bo jest kryzys. Nie podano przy tym żadnych innych argumentów, więc jak można mówić o prowadzeniu dialogu w dobrej wierze? Proponowanie teraz rozmów to kpina. KKZZ jest zdeterminowana do podjęcia działań w celu wyegzekwowania tego, co zostało podpisane w ustaleniach w ramach sporu zbiorowego.

Widzimy nieprawidłowości w PKP Intercity. Nowym pracownikom spółki nie wypłacono premii w wysokości

700 zł, które otrzymała pozostała część załogi. O wzroście wynagrodzeń KKZZ chce rozmawiać w innych spółkach. W swojej zapalczywości niektórzy pracodawcy określają wskaźnik wzrostu wynagrodzeń na poziomie 0 procent. W tym nie ma żadnej logiki. Bo przecież niektóre elementy wynagrodzenia wzrosły z nowym rokiem automatycznie, więc propozycja wzrostu o zero procent świadczy tylko o niekompetencji tych, którzy to proponują. Termin kryzys służy automatycznie jako wytrych,

w tym przypadku wytłumaczenie braku podwyżek płac. Oczywiście podchodzimy też do sprawy sporu zbiorowego racjonalnie i ze względu na sytuację będziemy rozważali zawieszenie sporu na pewien czas w stosunku do niektórych spółek.

– Czy zapadły jakieś decyzje w sprawie umowy społecznej w PKP PR?

– Nie, i może się okazać, że dużego paktu gwarancji pracowniczych w ogóle nie będzie, bo samorządy mogą nie zechcieć go podpisać. Czkawką odbija się dzielenie umów

dokończenie na str. 8

Do trzech razy sztuka...

ZZM zmienia ubezpieczyciela dla swoich członków. Dlaczego? Powodów jest kilka. Pierwszy to fakt, iż dotychczasowy ubezpieczyciel zaproponował niekorzystne dla nas zmiany, a na to Rada Krajowa ZZM nie wyraziła zgody. Drugi to niezadowolająca współpraca z pośrednikiem ubezpieczeniowym, z którym to jednak nie chciał się rozstać ubezpieczyciel. Trzeci to bardzo dobra (jak na nasze warunki) oferta nowego ubezpieczyciela.

Po pierwsze finalna składka jest nieco niższa od tej zaproponowanej przez TUNŻ Ergo Hestia SA, po drugie ofertę rozszerzono o pełnoletnie dzieci członków związku, a po trzecie w samą umowę chyba mniej ambitnie angażowali się prawnicy, jest bardziej przejrzysta. Jasno opisane warunki karencji, bez możliwości dobrowolnej inter-

- ukończyła 18 rok życia i nie ukończyła 65 roku życia;
- jest członkiem ZZM;
- jest małżonkiem lub pełnoletnim dzieckiem ubezpieczonego członka ZZM.

Ubezpieczenie obejmuje – 4 podgrupy:

Podgrupa 1 i 2 dla członków ZZM pracujących na stanowiskach związanych z ruchem pociągów;

Podgrupa 3 dla pełnoletnich dzieci i małżonków ubezpieczonego członka ZZM;

Podgrupa 4 dla członków ZZM nie pracujących na stanowiskach związanych z ruchem pociągów oraz dla członków ZZM, którzy uzyskali świadczenie z tytułu trwałej niezdolności do pracy w wykonywanym zawodzie

u poprzedniego Ubezpieczyciela.

Przystąpienie do ubezpieczenia...

- **małżonek i pełnoletnie dziecko ubezpieczonego** członka ZZM mogą przystąpić do ubezpieczenia wyłącznie w tej samej dacie, w której przystępuje członek ZZM;
- jeśli ubezpieczony członek ZZM **zawarł związek małżeński** w trakcie trwania umowy

ubezpieczenia – małżonek może przystąpić od pierwszego dnia kolejnego miesiąca polisy następującego po dacie zawarcia związku małżeńskiego;

- jeśli **dziecko ukończy 18 rok życia** w trakcie trwania umowy ubezpieczenia – może przystąpić do niego od pierwszego dnia kolejnego miesiąca polisy następującego po dacie ukończenia 18 roku życia.

Brak Karencji

Dla:

- wszystkich członków Związku wcześniej objętych ubezpieczeniem grupowym;
- nowych członków Związku, którzy przystąpią do ubezpieczenia w okresie pierwszych 3 miesięcy od daty przystąpienia do Związku;
- małżonka i pełnoletniego dziecka, którzy przystąpią do ubezpieczenia w tej samej dacie, w której przystępuje członek Związku, lub w najbliższą rocznicę polisy po dacie zawarcia związku małżeńskiego lub osiągnięcia pełnoletniości przez dziecko.

Karencje

- pobyt Ubezpieczonego w szpitalu – 1 miesiąc;
- operacje medyczne Ubezpieczonego – 3 miesiące;
- poważne zachorowania Ubezpieczonego – 3 miesiące;
- urodzenie się dziecka Ubezpieczonemu – 9 miesięcy;
- trwała niezdolność do pracy w wykonywanym zawodzie – 6 miesięcy;
- za późne przystąpienie do ubezpieczenia – po upływie 3 miesięcy od daty zawarcia umowy generalnej lub daty wstąpienia do Związku (data nabycia praw) – 6 miesięcy (wszystkie zdarzenia nie będące skutkiem NW).



pretacji, na pewno ułatwią przekonanie niezdecydowanych. Każdy nowy członek związku może w ciągu trzech miesięcy przystąpić do ubezpieczenia bez karencji, a dodatkowo może ubezpieczyć małżonkę i dorosłe dzieci.

Kto może zostać objęty ubezpieczeniem?

Do ubezpieczenia może przystąpić osoba, która:



AXA dla ZZM

Od 1 kwietnia 2009 r. rusza program ubezpieczenia grupowego przygotowany przez AXA Życie Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. dla członków ZZM oraz ich małżonków i pełnoletnich dzieci. Szeroki zakres ochrony uwzględnia ryzyko trwałej niezdolności do wykonywania zawodu (wszystkie zawody wymienione w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 16 sierpnia 2004 r.) – Podgrupa 1 i Podgrupa 2. Ubezpieczenie dla małżonków i pełnoletnich dzieci członków ZZM to zakres Podgrupy 3. Dla członków ZZM, którzy uzyskali już świadczenie z tytułu trwałej niezdolności do wykonywania zawodu u poprzedniego ubezpieczyciela lub nie pracują w zawodzie wymienionym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury – Podgrupa 4.

Zakres ubezpieczenia		Podgrupa 1 dla członków ZZM	Podgrupa 2 dla członków ZZM	Podgrupa 3 dla małżonków i dorosłych dzieci	Podgrupa 4 dla członków ZZM
Śmierć wskutek wypadku komunikacyjnego przy pracy		188 000 zł	192 000 zł	–	100 000 zł
Śmierć wskutek wypadku komunikacyjnego		142 000 zł	145 000 zł	48 000 zł	75 000 zł
Śmierć wskutek NW przy pracy		142 000 zł	145 000 zł	–	75 000 zł
Śmierć wskutek NW		96 000 zł	98 000 zł	32 000 zł	50 000 zł
Śmierć wskutek zawału serca lub udaru mózgu		–	–	32 000 zł	–
Śmierć Ubezpieczonego		46 000 zł	48 000 zł	16 000 zł	25 000 zł
Trwały uszczerbek na zdrowiu wskutek NW		25 000 zł za 1% uszczerbku 250 zł	26 500 zł za 1% uszczerbku 265 zł	25 600 zł za 1% uszczerbku 256 zł	25 000 zł za 1% uszczerbku 250 zł
Trwały uszczerbek na zdrowiu wskutek zawału serca lub udaru mózgu		25 000 zł za 1% uszczerbku 250 zł	26 500 zł za 1% uszczerbku 265 zł	25 600 zł za 1% uszczerbku 256 zł	25 000 zł za 1% uszczerbku 250 zł
Leczenie szpitalne	Pobyt na OIOM (jednorazowe świadczenie)	500 zł	500 zł	500 zł	500 zł
	Rekonwalescencja	250 zł	250 zł	250 zł	250 zł
	Pobyt spowodowany NW przy pracy	od 1 do 14 dnia 150 zł od 15 do 180 dnia 100 zł	od 1 do 14 dnia 150 zł od 15 do 180 dnia 100 zł	od 1 do 14 dnia 90 zł od 15 do 180 dnia 60 zł	od 1 do 14 dnia 90 zł od 15 do 180 dnia 60 zł
	Pobyt spowodowany NW	od 1 do 14 dnia 100 zł od 15 do 180 dnia 50 zł	od 1 do 14 dnia 100 zł od 15 do 180 dnia 50 zł	od 1 do 14 dnia 60 zł od 15 do 180 dnia 30 zł	od 1 do 14 dnia 60 zł od 15 do 180 dnia 30 zł
	Pobyt spowodowany chorobą	od 1 do 14 dnia 60 zł od 15 do 180 dnia 50 zł	od 1 do 14 dnia 60 zł od 15 do 180 dnia 50 zł	od 1 do 14 dnia 36 zł od 15 do 180 dnia 30 zł	od 1 do 14 dnia 36 zł od 15 do 180 dnia 30 zł
Trwała niezdolność do pracy w wykonywanym zawodzie		11 000 zł	13 000 zł	–	–
Poważne zachorowanie – 23 jednostki chorobowe		7 500 zł	8 500 zł	2 500 zł	3 500 zł
Operacja medyczna		3 500 zł	3 500 zł	–	2 000 zł
Śmierć małżonka lub partnera		16 000 zł	17 000 zł	6 500 zł	12 000 zł
Śmierć małżonka lub partnera wskutek nieszczęśliwego wypadku		32 000 zł	34 000 zł	13 000 zł	24 000 zł
Śmierć rodzica (w tym rodzica małżonka)		3 000 zł	3 000 zł	1 000 zł	2 400 zł
Urodzenie dziecka Ubezpieczonego		–	–	–	1 400 zł
Składka za cały zakres ubezpieczenia (miesięczna składka za osobę)		76 zł	81 zł	40 zł	50 zł

Wszelkie pytania można kierować do osób obsługujących ubezpieczenie we wszystkich jednostkach terenowych lub do **Pani Magdaleny Badowskiej – Specjalisty Obsługi Ubezpieczeń Grupowych AXA** na adres magdalena.badowska@axa-polska.pl oraz do **Pani Joanny Dlouhy – Dyrektora Zespołu ds. Sprzedaży Zewnętrznej AXA** na adres joanna.dlouhy@axa-polska.pl.

Personalia

Ostatnie tygodnie przyniosły dalsze zmiany personalne w kolejowych spółkach.

Rada nadzorcza PKP Przewozy Regionalne uległa rozszerzeniu. Tworzyć ją będzie 19 osób – 16 samorządowców oraz 3 przedstawicieli załogi. Przewodniczącym rady został Jerzy Kriger – dyrektor departamentu transportu w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego. Przez wiele lat związany był z PKP. W 1998 roku był dyrektorem Biura PKP SA, a w 2003 dyrektorem ds. restrukturyzacji w spółce PKP Przewozy Regionalne w Warszawie. Ukończył Wyższą Szkołę Komunikacji i Zarządzania oraz Wyższą Szkołę Bankowości i Zarządzania w Poznaniu.

Poszerzył się także skład zarządu PKP PR. Nowym członkiem tego gremium – dyrektorem ds. handlowych został Tomasz Moraczewski, pełniący wcześniej funkcję szefa Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Woj. Kujawsko-Pomorskiego.

Dwóch nowych członków powołano w skład zarządu spółki PKP PLK S.A. Alina Giedryś została dyrektorem ds. projektów unijnych, a Paweł Dziwisz – dyrektorem ds. inwestycji.

Zmiany nie ominęły PKP Intercity. Nowym dyrektorem Zakładu Centralnego został Antoni Jasiński, który zastąpił Jana Kotynię. Dyrektorem Zakładu Południowego w Krakowie został natomiast Jarosław Kołodziejczyk. (R.)

Porozumienie w PKP Cargo

Związki zawodowe PKP Cargo zawarły 16 marca porozumienie z zarządem spółki w sprawie ograniczenia wydatków i kosztów ponoszonych przez Cargo w związku z realizacją niektórych postanowień PUZP i ZUZP.

Na mocy porozumienia zostały zawieszone niektóre postanowienia układów. I tak:

- o 10 punktów procentowych obniżono fundusz premiowy,
- zawieszono wypłatę nagród pieniężnych z tytułu przyznanych odznaczeń państwowych i odznak honorowych,
- zawieszono gratyfikację pieniężną z tytułu Święta Kolejarza.

Zawieszenia mają obowiązywać od 1 marca 2009 roku do 31 grudnia 2009 roku i mają przynieść oszczędności rzędu 50–60 mln zł.

Jednocześnie od 1 marca 2009 roku do 31 grudnia 2009 roku zostaje obniżona o 5% podstawa wynagrodzenia pracowników spółki nie objętych ZUZP (tzw. pracowników kontraktowych). Wcześniej obniżono wskaźnik wynagrodzeń dla członków zarządu spółki.

Ostatni dzwonek

dokończenie ze str. 4–5

na mały i duży pakt. W spółce PKP PR nastawiamy się na normalne funkcjonowanie, obronę interesów pracowników, warunków pracy i płacy, likwidowaniu rozkładowych nonsensów itp. Będziemy rozmawiać o tym z nowym właścicielem, ale merytorycznie i bez zbędnego rozgłosu, jak to czynią inni.

Odnoszę wrażenie, że nowy właściciel miał niewiele doświadczenia z dialogiem społecznym i na karb tego zrzucam fakt, że np. o rozszerzeniu rady nadzorczej dowiadujemy się z mediów. Jeśli prawdą jest, że będzie trzeci przedstawiciel załogi, KKZZ będzie

zainteresowana, żeby mieć w tej ważnej spółce swojego przedstawiciela.

– Wygasa umowa z Hestią, a nowym ubezpieczycielem będzie od kwietnia AXA. Do kiedy należy podpisać deklaracje, by automatycznie zostać objętym nowym ubezpieczeniem?

– Do końca marca.. Propozycja firmy AXA to dobra oferta i zachęcam, by z niej skorzystać. To nasze maszynistowskie ubezpieczenie. Nie ma żadnych konsekwencji zmiany ubezpieczyciela dla członków związku, jak np. karencja. Ubezpieczenie będzie trwało dalej. Wybraliśmy dobrą, perspektywiczną ofertę i dobrego partnera na przyszłość. To dobra oferta dla naszych członków i jestem pewien, że wielu z niej skorzysta.

– Rozpisany został konkurs na projekt okolicznościowego medalu z okazji przypadających rocznic 90-lecia założenia i 20-lecia reaktywacji związku (patrz str. 11 – przyp. red.). Czy każdy może wziąć w nim udział?

– Tak, to konkurs otwarty dla wszystkich. Na tę okoliczność chcieliśmy wydać okolicznościową publikację książkową z historią związku, ale tym razem jeszcze się to nie udało. W naszym konkursie przewidujemy cenną nagrodę, a wyboru projektu dokona Rada Krajowa ZZM. Wszystkich artystów: związkowych, kolejowych, ale także z zewnątrz serdecznie zapraszamy do pokazania swojego kunsztu!

– Dziękuję za rozmowę.



„abyśmy i my wkroczyli w nowe życie
– jak Chrystus powstał z martwych
dzięki chwale Ojca”.
(Rz. 6,4b)

Droga Rodzino Kolejarska!

Z okazji zbliżających się Świąt Wielkanocnych życzę, by rozważanie największych tajemnic wiary było okazją do odnowienia naszej więzi ze Zmartwychwstałym, źródłem miłości i nadziei, Panem życia i śmierci. Tajemnica śmierci Jezusa, która zawsze pozostaje dla nas wyrazem największej miłości do każdego człowieka, niech uzdalnia nas do ofiarnej miłości wobec bliźnich, których spotykamy na drogach naszego życia. Tajemnica zmartwychwstania naszego Mistrza, niech na nowo napętni nadzieją całe środowisko kolejarskie i umacnia w pokonywaniu trudów, jakie przynosi codzienność. Z darem modlitwy i radosnym Alleluja.

ks. Eugeniusz Zarębiński
Krajowy Duszpasterz Kolejarzy



W imieniu Zarządu Spółki **PKP Informatyka**
oraz własnym
życzenia zdrowych i radosnych Świąt Wielkiej Nocy,
spędzonych w rodzinnym gronie
składa

Redakcji i Czytelnikom
oraz Kolejarzom, Klientom
i Partnerom Biznesowym

Marcin Trzaska
Prezes Zarządu Spółki

Z okazji Świąt Wielkiej Nocy wszystkim Kolejarzom oraz Państwu Rodzinom życzę, aby z siły Wielkanocnego Poranka czerpali Państwo radość i nadzieję potrzebne w życiu codziennym. W ten wyjątkowy i pełen zadumy nad powołaniem człowieka czas, szczególnie blisko łączę się myślami z Kolejarzami-seniorami oraz pracownikami, którzy nadchodzące Święta spędzą na służbie.



Życzę Państwu
pełnych pokoju Świąt Wielkanocnych
z radosnym „Alleluja!”

Juliusz Engelhardt
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury

naturalnie z nami



przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo

PKP cargo
GRUPA PKP

Nasze korzenie

Jak twierdził Ciceron, historia jest nauczycielką życia. W roku podwójnej rocznicy – 90-lecia założenia i 20-lecia reaktywacji ZZM warto zatem przypomnieć sobie początki funkcjonowania związku. Dziś o pierwszych latach jego działalności.

W grudniu 1918 roku, a więc zaledwie kilka tygodni od momentu odzyskania przez Polskę niepodległości, powstał ogólnokrajowy Związek Zawodowy Kolejarzy. Z założenia apolityczny, ale o jego obliczu decydowali przywódcy o nastawieniu socjalistycznym. Do ZZK należeli również maszyniści, którzy jednak wkrótce postanowili stworzyć odrębną, oddzielną strukturę organizacyjną, dbającą o interesy własnej grupy zawodowej. W marcu 1919 roku powołali więc do życia Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce, zwany w skrócie ZZM, pozostający początkowo pod wpływem Narodowej Demokracji.

Statut nowo utworzonego związku został zatwierdzony 8 października 1919, a w dniach 8-9 stycznia 1920 w Krakowie odbył się zjazd założycielski ZZM, podczas którego dokonano wyboru władz. Pierwszym prezydentem ZZM został Bronisław Daniszewski, wiceprezydentami – Józef Głowacki i Jan Żurkowski, funkcję sekretarza powierzono Franciszkowi Cichemu, a skarbnika – Hugonowi Weberowi. Pierwszą siedzibą mieściła się w Krakowie, przy ulicy Św. Tomasza 33.

Jesienią 1921 roku przeniesiono ją z Krakowa do Warszawy. W tym czasie

związek liczył już 2974 członków zrzeszonych w 42 oddziałach terenowych. Niespełna dziesięć lat później 102 oddziały skupiały już 9274 maszynistów parowozowych, maszynistów pociągów elektrycznych i spalinowych, maszynistów-instruktorów, pomocników i palaczy oraz dyspozytorów parowozowni, co świadczyło o dynamice rozwoju związku. Do wybuchu drugiej wojny światowej Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce odbył czternaście zjazdów – 4 w Warszawie, 3 – Krakowie, 2 – Poznaniu i po razie w Piotrkowie Trybunalskim, Katowicach, Wilnie, Jastrzębiu Zdroju i Bydgoszczy. Co ciekawe, we wrześniu 1930 roku ZZM przybyła „konkurencja”, jaką był utworzony w Poznaniu Bezpartyjny Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce, który wydawał m.in. pismo... „Głos Maszynisty”.

Wróćmy jednak do ZZM. Działania związku, który początkowo składał się z 9. okręgów (warszawski, radomski, wileński, poznański, katowicki, gdański, krakowski, lwowski, stanisławowski) oraz 96 kół i ekspozytur koncentrowały się przede wszystkim na szeroko pojętych kwestiach socjalnych. ZZM rozwijał akcje mające na celu obronę praw swych członków, dbając nie tylko o polepszenie ich bytu, ale także o pomoc prawną, w tym także pomoc swym byłym członkom – emerytom i rencistom, a zwłaszcza wdowom i sierotom. Istniały już wówczas przy kołach związkowych kasy oszczędnościowo-pożyczkowe, pośmiertne, zapomogowe itp. stanowiące ważne oparcie finansowe. Ponadto ZZM założył liczne kółka techniczne z bibliotekami i pomocami oraz



zaczął wydawać od 1920 roku własne pismo – „Maszynista” (głównie miesięcznik, przez kilka lat dwutygodnik), a także inne publikacje fachowe. Ale równie ważnym elementem działalności ZZM było tworzenie bazy kulturalno-wypoczynkowej dla członków związku. Tzw. domy związkowe wybudowano m.in. we Lwowie, Krakowie, Nowym Sączu, Gdyni i Warszawie. Szczególnie imponująco przedstawiał się dom warszawski przy ul. Chmielnej 9, w który mieściły się nie tylko biura centrali związkowej lecz również biblioteka i kinoteatr „Palace”.

O ile w dwudziestoleciu międzywojennym państwowe przedsiębiorstwo PKP było organizmem monolitycznym, o tyle kolejarские związki zawodowe tworzyły całą paletę barw, częstokroć uzależnionych od orientacji politycznej lub światopoglądowej. W sumie w latach 1918–1939 działało ich, z różnym powodzeniem i w różnym, niekiedy zaledwie lokalnym zakresie, aż 38. Jednym z najsilniejszych i najbardziej wyrazistych, mających zasięg ogólnopolski, był Związek Zawodowy Maszynistów. II wojna światowa, choć przekreśliła związkowy dorobek, nie zdołała zlikwidować działalności ZZM. Znaczna część maszynistów, podobnie jak tysiące innych kolejarzy, przeszła do konspiracji biorąc udział w licznych akcjach sabotażowych wymierzonych przeciwko niemieckiemu okupantowi.

Opr. (R)

Na podstawie kroniki związkowej autorstwa K. Jamrozika i A. Murawskiego



Legitymacja Członka ZZM

Nowoczesna, elegancka i funkcjonalna legitymacja członkowska ZZM jest już gotowa! Członkowie naszego związku otrzymają ją w okolicach Świąt Wielkanocnych.

Legitymacja jest wielkości karty kredytowej. Dowod przynależności do ZZM to tylko jedna z jej funkcji. Znajdzie bowiem zastosowanie w innych dziedzinach, jak np. ubezpieczenia oraz umożliwi zniżkowe zakupy w sieciach handlowych. O dodatkowe funkcje będzie zresztą wzbogacana w zależności od potrzeb. Umożliwi to wytłoczony na karcie pasek magnetyczny, pozwalający odczytać maszynowo, poprzez przeciągnięcie, zakodowane informacje.



Konkurs na medal!

Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce ogłasza

otwarty konkurs na projekt okolicznościowego medalu

upamiętniającego przypadające w tym roku

90-lecie założenia

oraz

20-lecie reaktywacji ZZM

Na autora zwycięskiego projektu czeka cenna, atrakcyjna nagroda rzeczowa. Projekty zawierające awers i rewers medalu, wraz ze zgodą na ich udostępnienie na potrzeby konkursu, prosimy przysyłać **do końca maja 2009** na adres związku ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem: Medal. Rozstrzygnięcie konkursu podamy w czerwcowym numerze „GM”

Regulamin konkursu: www.zzm.org.pl i w kwietniowym numerze „GM”

Organizacje ZZM

Oto organizacje oraz ich przewodniczący w spółkach PKP Cargo, PKP Intercity, PKP Przewozy Regionalne oraz PKP SKM w Trójmieście, Warszawska Kolej Dojazdowa i KM-Koleje Mazowieckie.

Miejscowość	PKP CARGO S.A.	PKP Intercity S.A.	PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.	PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.	Koleje Mazowieckie KM Spółka z o.o.	WKD Spółka z o.o.
Białystok	Tadeusz Pleskot	Tadeusz Pleskot	Tadeusz Pleskot			
Olsztyn	Zbigniew Malinowski	Zbigniew Malinowski	Tomasz Granuszewski			
Łława	Henryk Kopański		Henryk Kopański			
Malbork	Stanisław Wilgorski					
Warszawa	Kazimierz Machaj	Marek Kośny			Leszek Komendacki	Stanisław Bugajski
Małaszewicze	Zdzisław Raczynski					
Łuków	Marek Tomasiak					
Kielce	Michał Pilecki		Michał Pilecki			
Skarżysko-Kamienna	Stanisław Wolski		Stanisław Wolski			
Lublin	Jan Starszuk	Henryk Nowak	Jerzy Felc			
Żurawica	Ireneusz Góralski					
Dębica		Ryszard Dudek				
Rzeszów			Stanisław Nadbrzeski			
Nowy Sącz	Mieczysław Fyda		Mieczysław Fyda			
Kraków	Mieczysław Hawryszko	Adam Szewczyk	Andrzej Witulski			
Sucha Beskidzka			Grzegorz Dobranowski			
Łazy	Stefan Panek					
Częstochowa	Stanisław Biniek	Stanisław Biniek	Stanisław Biniek			
Katowice	Stanisław Kocoń		Mariusz Szczurek			
Kędzierzyn Koźle			Jerzy Plesch			
Czechowice Dziedzice	Kazimierz Szczerbowski		Kazimierz Szczerbowski			
Rybnik	Wacław Katarzyniec					
Tarnowskie Góry	Stanisław Goli					
Karsznice	Feliks Pacewicz					
Piotrków	Marek Kraska					
Kutno	Wierczysław Kossakowski					
Łódź	Piotr Rybikowski	Piotr Rybikowski	Piotr Rybikowski			
Łódź			Waldemar Kowalewski			
Toruń			Sławomir Centkowski			
Bydgoszcz	Krzysztof Paczkowski	Krzysztof Paczkowski				
Inowrocław	Andrzej Zaleta	Andrzej Zaleta	Andrzej Zaleta			
Gdynia	Kazimierz Engler	Kazimierz Engler	Kazimierz Engler	Tadeusz Winiarski		
Poznań	Zdzisław Krzyżaniak	Zdzisław Krzyżaniak	Zdzisław Krzyżaniak			
Ostrów	Wojciech Wygrała		Wojciech Wygrała			
Zbąszynek	Zdzisław Peczyński					
Czerwieńsk	Wojciech Lehmann		Wojciech Lehmann			
Żagań			Sławomir Kościelski			
Szczecin	Jerzy Boć	Arkadiusz Kotkowski	Ryszard Król			
Szczecinek	Piotr Nojszewski		Dariusz Kuczyński			
Białogard		Jan Angrot				
Krzyż	Waldemar Nawrocki		Jacek Rożenek			
Kołobrzeg			Jacek Haik			

Infolinia: 0 801 000 527

www.naturatour.pl



NATURA Sp. z o.o.
tour

Kolonie z Natura Tour już od 895 zł*



**To wspaniała zabawa Twojego dziecka pod
profesjonalną opieką w najciekawszych
turystycznie miejscowościach Polski
i nie tylko ...**



***cena gwarantowana w bazie własnej
przy rezerwacji do 31.03.2009 r.**

Domniemanie niewinności

Zgodnie z obowiązującą w polskim prawie zasadą, wszelkie wątpliwości należy rozstrzygać na korzyść podejrzanych. Osoby zasiadające w komisjach powypadkowych powinny także o tej regule pamiętać.

Zasada ta powinna być również zastosowana przy ustalaniu przyczyn wypadku kolejowego pociągu nr 8102 relacji Poznań–Warszawa z 12 grudnia 2008 roku na stacji Krzewie. Wymaga to wyjaśnienia związku przyczynowo-skutkowego. W tym przypadku skutkiem jest wjazd pociągu nr 8102 z przekroczoną szybkością na rozjazd, co spowodowało wykolejenie się wagonów. Przyczynę poznamy, gdy otrzymamy odpowiedź na pytanie: wynikiem czego był wjazd

go i wyjazdowego dla pociągów pasażerskich należy ponadto powiadomić zainteresowanych pracowników właściwych przewoźników. Sposób powiadomienia zainteresowanych pracowników należy określić w regulaminie technicznym.” Warto zwrócić uwagę, że zapis utrzymany jest w trybie bezwarunkowym, czyli w każdym przypadku zmiany toru wjazdowego lub wyjazdowego należy powiadomić zainteresowanego pracownika przewoźnika – drużynę trakcyjną.



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

go wynika wprawdzie, że w określonych przypadkach dyżurny ruchu jest zwolniony z obowiązku zatrzymania pociągu przed semaforem wjazdowym. Tyle, że nadal pozostał

niezrealizowany obowiązek

poinformowania maszynisty o zmianie toru wjazdowego odmiennego niż ujęty w służbowym rozkładzie jazdy. Takie kierunki myślenia znajduje potwierdzenie po zapoznaniu się z treścią par. 62. ust. 3 – w szczególności, gdy szukamy odpowiedzi na pytanie, od kogo maszynista powinien otrzymać informację o szybkości obowiązującej na nowo wyznaczonym torze, skoro nie jest on ujęty w służbowym rozkładzie jazdy. Naszym zdaniem maszynista powinien otrzymać od dyżurnego ruchu pełną informację o innych warunkach ruchowych wywołanych zmianą toru wjazdowego i wyjazdowego, a sposób jej przekazania powinien być określony w regulaminie technicznym stacji, co nakazuje postanowienie par. 37 ust. 11. Czy w tym przypadku zrealizowano ten obowiązek?

Zespołowi ustalającemu przyczyny wypadku zalecam zapoznanie się z wnioskami zaradczymi zawartymi w sprawozdaniu końcowym wypadku z 26.04 1999 r. na stacji Zarzeka (ustalona przyczyna – przekroczenie prędkości jazdy nakazanej sygnałem semafora). W punkcie 4 wniosków zaradczych komisji powypadkowej czytamy „Zarząd Infrastruktury Kolejowej w Lublinie wystąpi do Dyrekcji Infrastruktury Kolejowej w Warszawie o wprowadzenie do instrukcji R1



Fot. T. Makuch

pociągu nr 8102 w rozjazd z przekroczoną prędkością. Odpowiedzi powinna udzielić powołana na tą okoliczność komisja powypadkowa.

Praktycy związani bezpośrednio z prowadzeniem ruchu pociągów natychmiast zwrócili uwagę na brak realizacji przez zarządcę infrastruktury postanowienia par. 37 ust. 11 instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R1). Czytamy tam, cyt. „o zmianie toru wyznaczonego w stacyjnym rozkładzie jazdy pociągów należy zawniasu zawiadomić zainteresowanych pracowników. O zmianie toru wjazdowe-

Dyżurny ruchu realizując obowiązek przekazania informacji o zmianie toru wjazdowego poprzez radiotelefon niewątpliwie wywołałby reakcję maszynisty na niezgodność przekazywanej informacji z widzianym obrazem semafora, który jego zdaniem wskazywał sygnał S 2 – jazda z największą dozwoloną prędkością. Naruszony został więc również par. 57 ust. 3 p. 2a instrukcji Ir-1, który w przypadku zmiany toru wjazdowego w okolicznościach wskazanych w par. 37 ust. 3 nakazuje wydanie rozkazu pisemnego „O”. Z tego ostatnie-

obowiązku powiadamiania maszynistów przez dyżurnych ruchu drogą radiową przy wjeździe lub wyjeździe na kierunek zboczny pociągów mających planowy przejazd przez stację bez zatrzymania". O poleceniu komisji mało kto jednak pamiętał.

Zapis urządzeń komputerowych na stacji Krzewie rejestrował ułożenie drogi przebiegu dla pociągu nr 8102. Na komputerowym wydruku nie ma jednak obrazu semafora – wskazuje tylko, że

była wolna droga.

Po wypadku, z uwagi na zakres uszkodzeń, nie przeprowadzono badań sprawności działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Zlecono jedynie wykonanie ekspertyzy.

Na torach stacyjnych w rozjeździe nr 6 pracowały osoby dokonujące naprawy bez wymaganego wpisu do książki robót (u dyżurnego ruchu), tym samym podjęto prace bez jego wiedzy i zgody. Czytając zapisy Regulaminu Tymczasowego IZESG-703-90/08 trudno dopatrzeć się potwierdzenia/zakresu prac dotyczących rozjazdu nr 6, znalazł się natomiast zakres odnoszący się do rozjazdu nr 4. Ta ewidentna sprzeczność stawia nasuwać wątpliwości o aktualność i poprawność sporządzenia regulaminu. Nie wiadomo także o której godzinie przerwano prace w rozjeździe nr 6. Nie można wykluczyć, że jeszcze trwały podczas wjazdu pociągu nr 8102 w stację. Maszynista wyjaśniał, że świadomie nie użył hamulca po zauważeniu ułożenia drogi przebiegu na kierunku zboczny, co niewątpliwie zmniejszyło skutki wypadku.

Komisji powypadkowej nie umknął uwadze inny fakt – przybycia maszynisty na stację ponad dwie godziny przed planowanym podjęciem pracy. Wobec

braku pomieszczenia

dla drużyn trakcyjnych mogło to mieć istotny wpływ na samopoczucie

maszynisty. Jeżeli zostanie to uznane za jedną z przyczyn, odpowiedzialność powinna być przypisana pracodawcy, który zgodnie z Kodeksem pracy odpowiedzialny jest za nadzór i właściwą organizację pracy (art. 94 i 207).

W świetle dotychczasowych ustaleń zasadniczą przyczyną wypadku pociągu nr 8102 to – naszym zdaniem – brak przekazania maszyniście informacji o zmianie toru wjazdowego. Niemożność dokładnych badań urządzeń sterowania ruchem po wypadku nie pozwala wyeliminować ewentualności wadliwej pracy tych urządzeń, w szczególności, gdy weźmie się pod uwagę spłot powstałych nieprawidłowości w organizacji pracy stacji. Tym samym nie otrzymamy odpowiedzi na najważniejsze pytanie: czy obraz semafora był zgodny czy odmienny w stosunku do ułożonej drogi przebiegu? Od komisji oczekujemy również odpowiedzi na pytanie, w jakim stopniu zakres samowolnie wykonywanych prac oraz innych czynności związanych z naprawą rozjazdu nr 6 miały wpływ na urządzenia sterowania ruchem? Wątpliwości co do prawidłowego przygotowania i przebiegu pracy znajdują również potwierdzenie w postanowieniach telegramu nr IZES – 1192/08 z 5.12.2008 r., który zarządza zamknięcie w dniu 12.12.2008 r. w godzinach 8–14 torów nr 2 i 4 w stacji Krzewie i zaleca je

osygnalizować – zabezpieczyć od strony wjazdu taboru zgonie z par. 9 le-1 oraz par. 49 i 51 Ir-1. Tymczasem paragrafy te nie odnoszą się do zamknięć torów, ale dotyczą sygnałów zamknięcia torów, które są stosowane na tarzach zaporowych, wykołnicach, obrotnicach, a także w punktach przedstawianych zestawów kołowych. Tory zamknięte, m.in. na stacjach, powinny być osygnalizowane zgodnie z par. 10 le-1 oraz par. 54 Ir-1.

Przytoczone fakty naruszenia przepisów o prowadzeniu ruchu pociągów oraz opisane wątpliwości zostały przekazane prowadzącym postępowanie powypadkowe. Zgodnie z zasadą przemawiają na korzyść uczestników wypadku. W polskim prawie reguła ta jest skodyfikowana w art. 5 kpk wraz z zasadą domniemania niewinności, której jest logiczną konsekwencją. Przed komisją powypadkową trudna decyzja, sprowadzająca się do odpowiedzi na pytanie, czy można w sposób jednoznaczny określić zasadniczą przyczynę wypadku opierając się na przypuszczeniach...

Eugeniusz Śliwiński

Komisja Obrony Praw Pracowniczych

Z ostatniej chwili: Zgodnie z postanowieniem art. 42 par. 4 oraz art. 109 par. 1 Kodeksu pracy, nasz kolega powinien powrócić do pracy na poprzednio zajmowane stanowisko.



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW
Spółka z o.o.
31-505 Kraków, ul. Bosacka 6
tel./fax (012) 421 08 20, 421 95 78, 430 36 57
tel. (012) 393 54 81

Oferuje Państwu swoje usługi w zakresie:

- składu i grafiki komputerowej
- druku offsetowego
- oprawy introligatorskiej

Drukujemy na maszynach arkuszywych i zwojowych:

- wydawnictwa książkowe, czasopisma
- taryfy, katalogi, foldery reklamowe i kalendarze
- akcydensy: listy przewozowe, bilety, karty gwarancyjne itp.

Ponadto wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami



SERDECZNIE ZAPRASZAMY

Wybory w ZZM SKM

W Sopocie-Kamiennym Potoku 23 lutego odbyło się posiedzenie sprawozdawczo – wyborcze delegatów ZZM przy PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. Na przewodniczącego organizacji ponownie wybrany został Tadeusz Winiarski.

Obrady rozpoczęły się od minuty ciszy, którą uczczono pamięć wszystkich członków związku, którym nie dane było doczekać tej chwili. Następnie delegaci wysłuchali sprawozdania przewodniczącego z działalności oraz sprawozdania finansowego za rok 2008 i lata kadencji 2005–2009. Dodatkowo podjęto uchwałę odnośnie przekierowania kwoty pozostającej z 2008 roku na rok finansowy 2009. Przyjęto projekt budżetu na rok 2009.

Miłym akcentem było podziękowanie odchodzącym delegatom za ich pracę i trud w czasie kadencji 2005 – 2009. Drobne, ale jakże miłe upominki otrzymali: Stefan Cirocki, Stanisław Formeła, Piotr Kendzierski, Zbigniew Kotevich oraz Piotr Łukjanowicz.

Następny punktem był wybór przewodniczącego Rady Związku Zawodowego Maszynistów przy SKM w Trójmieście Sp. z o.o. spośród wszystkich delegatów mających mandat na posiedzenie. Jedy-
nym kandydatem na to stano-

wisko był dotychczasowy przewodniczący Tadeusz Winiarski, co wszyscy uczestnicy obrad odczytali jako poparcie jego dotychczasowych działań. Został wybrany już w pierwszej turze i chwile później zbierał zasłużone gratulacje. Członkami Rady Zakładowej zostali ponadto: Jacek Serkowski (vice-przewodniczący), Piotr Redzinski (sekretarz), Florian Kos (skarbnik), Stanisław Gałęcki, Arnold Modrzejewski i Mieczysław Pionk. Komisję Rewizyjną utworzą natomiast Ja-

nusz Zadomski (przewodniczący), Krzysztof Apostel i Mirosław Szczepaniak.

Na spotkaniu z prezydentem ZZM Leszkiem Miętkiem omawiano interesujące zagadnienia, jak np. emerytury pomostowe. Dzięki temu wiele mitów zostało rozwianych, dostaliśmy odpowiedź na nurtujące nas pytania. Po roboczej części posiedzenia odbyło się jeszcze spotkanie z kierownictwem PKP SKM, z prezesem Andrzejem Osipówem i członkiem zarządu Maciejem Lignowskim na czele, podczas którego delegatom przedstawiono plan działalności spółki na najbliższy czas, jej możliwości finansowe w kontekście oczekiwań podwyżek wynagrodzeń ze strony załogi oraz plany inwestycyjne. Uroczysta kolacja była ostatnim punktem posiedzenia.

Tekst i fot. Zbigniew Stelmach



Znalezione w sieci



Może w Polsce takie rozwiązanie ograniczyłoby wypadki na przejazdach?
Nadesłał :IMak

Naszemu koledze
Markowi Krasce

Przewodniczącemu Koła ZZM
Piotrków Trybunalski
wyrazy głębokiego współczucia
z powodu śmierci

Ojca

składają
Zarząd i koledzy
z ZZM Piotrków Tryb.

Koledze
Markowi Krasce

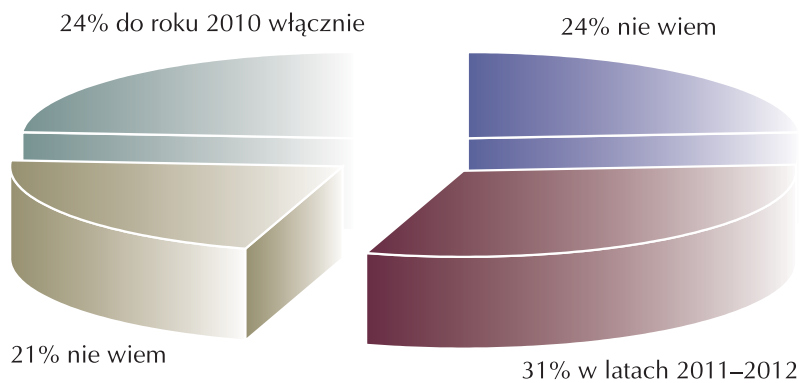
Przewodniczącemu ZZM Piotrków
Trybunalski
wyrazy głębokiego współczucia
z powodu śmierci

Ojca

składają
Koledzy z ZZMK w Łodzi

SONDA

Czy, Twoim zdaniem, końca kryzysu i poprawy koniunktury gospodarczej w Polsce można spodziewać się:



Źródło: www.zzm.org.pl

Koledze
Markowi Krasce

Przewodniczącemu ZZM Piotrków
Trybunalski
wyrazy głębokiego współczucia
z powodu śmierci

Ojca

składa
Rada Krajowa ZZM

Pod semaforem

Senator Stanisław Kogut – prawdziwy kolejarz w parlamencie – za inicjowanie działań mających na celu ratowanie Polskich Kolei.

Posel Elżbieta Pierzchała – istny antykolejarz w parlamencie – za antykolejową działalność i brak pozytywnych rozwiązań dla kolei.

Zapraszamy do nadsyłania komentarzy, opinii, listów pod adresem: rkzzm@wp.pl bądź listownie:
Głos Maszynisty, ul. Grójecka 17,
02-021 Warszawa.

HOMOR

Facet wraca z nocnego lokalu ze striptizem tak naładowany, że już w przedpokoju wyskakuje z ciuchów, wpada do sypialni i szczupakiem do łóżka. Po wszystkich wymyka się do kuchni ugasić pragnienie, a tam żona czyta „Przyjaciółkę”. Facet z obłędem w oczach wraca szybko do sypialni, zapala światło, a tam w łóżku przeciąga się ... teściowa.

– Co takiego?! To ja przed chwilą z ma... mamusią?! – jęka się facet.

– Zgadza się – odpowiada z zadowoloną miną, poprawiając fryzurę.

– To dlaczego mama nic nie mówiła?!

– Przecież ze sobą nie rozmawiamy...

Z gabinetu dentystycznego wypada pacjent.

– Jak było? – pyta żona.

– Dwa wyrwał.

– Jak to dwa? Przecież tylko jeden cię bolał.

– Nie miał wydać...

Jedna koleżanka żali się drugiej:

– Mój Józio ostatnio jest jakiś oziębły...

– Podmień mu w czasie kąpieli szampon na taki dla psów – radzi druga. – Ja swojemu tak zrobiłam i po wyjściu spod prysznica rzucił się na mnie, jak jakiś brytan. Zagonił do łóżka i o mało na strzepy nie rozerwał...

Po dwóch dniach spotykają się znowu.

– Kiepska ta twoja rada z szamponem dla psów.

– Coś ty? Nie zadziałało? Nie do wiary!

– Zadziałało... Wyskoczył z łazienki, wyżarł całą kielbasę z lodówki, a jak mu zwróciłam uwagę to ugryzł mnie w tyłek i poleciał do tej suki Kowalskiej z 3. piętra.

fraszki
jerzego szuleca

Pokuta

Kilka zdrowasiek zmów
I możesz grzeszyć znów.

Baca

Fachowiec
Od owiec.

Singielka

Nie chcę być przez pana
Sprywatyzowana.

Światopogląd

Marne są widoki
Gdy płot za wysoki.

Promocja

Sam chłam, okazja
Made in Azja

Przy małej, przydrożnej parafii rabin i ksiądz piszą na tablicy wielkimi literami:

„KONIEC JEST BLISKI, ZAWRÓĆ NIM BĘDZIE ZA PÓŹNO!”. W chwili, gdy piszą ostatnią literę zatrzymuje się koło nich samochód. Wychodzi z niego kierowca i krzyczy:

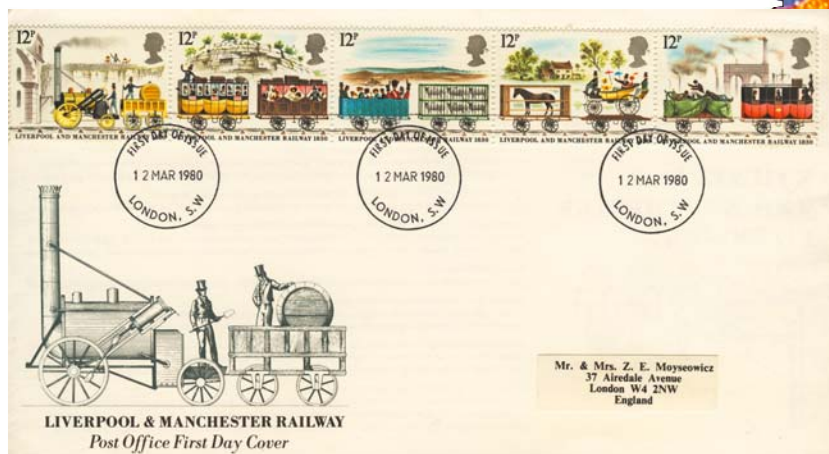
– Zostawcie nas w spokoju, wy religijni fanatycy!

Wsiada z powrotem do auta i odjeżdża. Po chwili słychać wielki huk i trzask. Duchowni patrzą na siebie w milczeniu, po chwili odzywa się ksiądz:

– Hm, a może lepiej po prostu napisać „most jest zniszczony”?

Kącik filatelistyczny

Jako umowną datę narodzin kolei żelaznych przyjmuje się 9.10.1829 roku, kiedy konstrukcja parowozu „Rakieta” George Stephensona wygrała w konkursie lokomotyw. Idea Stephensona – budowy kolei publicznej dostępnej dla każdego, kto wniesie należną opłatę - została zrealizowana 15.09.1830 r. Otwarto wówczas linię kolejową łączącą Liverpool z Manchesterem. Obok prezentujemy okolicznościową kopertę upamiętniającą 150. rocznicę tego wydarzenia. (amur)



KRZYŻÓWKA NR 3/2009

Wątek utworu	▼	„Spód” w wozu	▼	Dokonuje przeróbki	▼	Ireneusz Krosny	▼	Wrzątek Bagażowy wy na kolei	▼
		Astra lub corsa				W nim trunki			
				Drewno na meble					1
	4		7			2			
Podwyższenie na stacji		Postawa ciała				Przepływa przez Chabrowski			
		Matka Apollina			3				
				Zielone warzywo na sałatki				Instrum-dęty	Slogan, frazes
				Król do czasu koronacji		11			
Stolica Malediwów						Młodzień-cie w staroż. Grecji			
Wybitne uzdolnienie	Czerwony kwiat w polu		Fran-cuski burmistrz	Stolica Turcji			6		
Chwila						Polowanie z psami gończyymi			
„Pancer-ny” Kos									
	10		9	Mówienie o kimś złe złośliwie					12
Miska olejowa silnika						Rufa statku			13
									5

Litery z ponumerowanych pól utworzą rozwiązanie

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Litery z ponumerowanych kratek utworzą rozwiązanie. Rozwiązania krzyżówki prosimy nadsyłać do 5 kwietnia 2009 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 3”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę-niespodziankę.

Rozwiązanie Krzyżówki nr 2: „Inżynier Ernest Malinowski”.

Nagrodę-niespodziankę otrzymuje **Zdzisław Kuziak z Warszawy**. Gratulujemy. Nagrodę wyślemy pocztą.

Przypominamy, że warunkiem otrzymania nagrody jest wyrażenie pisemnej zgody osoby wylosowanej na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



Rozwiązania jakich potrzebujesz.

Hestia Rodzina

Grupowe Ubezpieczenie
na Życie
Pracowników i ich Rodzin

*koszt połączenia wg taryfy operatora

0 801 107 107*

www.hestia.pl

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

