



www.zzm.org.pl

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

Nr 4/56

KWIECIEŃ 2009



**Pikieta w obronie
polskiej kolei – str. 3-5**

Przełącz 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. WNIOSK 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 <i>FUNDACJA POMOCY OSOBOM NIEPEŁNOSPRAWNYM „SŁONECZKO”</i>		
125. Numer KRS <i>0000186434</i>	Wnioskowana kwota Kwota z poz. 126 nie może przekroczyć 1% kwoty z poz. 120, po zaokrągleniu do pełnych dziesiątek groszy w dół.	126. Kwota 1% podatku 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. <i>MATEUSZ NORKO</i>	129. Wyrażam zgodę <input type="checkbox"/>	

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



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

W interesie każdego kolejarza

Z Leszkiem Miętkiem rozmawia Rafał Zarzecki

– Przed nami znowu wspólne działania największych kolejarskich związków zawodowych. Jak doszło do zorganizowania pikiety w Warszawie w dniu 29 kwietnia?

– Kolej jest w przełomowym momencie, bo kryzys uwydatnił niedociągnięcia z wielu lat. Dlatego albo uda się teraz nakłonić stronę rządową i właścicieli aby postrzegali kolej tak, jak jest postrzegana w innych krajach europejskich albo o polskiej kolei będzie można co najwyżej opowiadać wnukom. Musimy upomnieć się o to, co się nam słusznie należy. Problemy tych, którzy tego nie robią nie są zauważane, nie tylko zresztą w sytuacji kryzysu. Pozytywny jest fakt, że udało się porozumieć trzem największym kolejarskim organizacjom – Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, Federacji ZZP PKP oraz SKK „Solidarność”. We wspólnym piśmie do ministra Grabarczyka i przewodniczącego Konwentu Marszałków Wo-

jewództw zawarliśmy 14 postulatów dotyczących wsparcia kolei (patrz str. 4–5). Niestety, do wskazanego terminu 15 kwietnia nie udało się zawrzeć żadnego porozumienia. Nadszedł więc czas, żebyśmy pokazali swoją determinację w obronie miejsc pracy. Pod Pałacem Kultury w Warszawie stawiamy się 29 kwietnia o godzinie 12.

– Owe 14 postulatów obejmuje problemy występujące we wszystkich kolejowych spółkach.

– Tak, począwszy od PKP PLK, poprzez PKP Intercity, Przewozy Regionalne, Koleje Mazowieckie, WKD, PKP SKM w Trójmieście itp. Problem dotyczy zatem wszystkich kolejarzy. To nie przyjazd na żebry. Sprzeciwimy się planom poddawania nas nierównej konkurencji z kolejami innych krajów, finansowanymi przez budżety federalne. Opór przed finansowaniem polskich kolei nie ma miejsca w Brukseli, ale w Polsce. Trzeba też powalczyć o zwrot pienię-

dzy PKP Cargo, które kiedyś odebrano spółce, czy o zdjęcie obciążeń spoczywających na Grupie PKP w postaci stałego zadłużenia związanego z restrukturyzacją. Nie mniej ważną kwestią jest restrukturyzacja zatrudnienia. Nie może być tak, że w obliczu kryzysu zwalnia się pracowników na oślep, pozostawiając ich bez środków do życia. Przecież za kilka lat nie będzie wykwalifikowanych pracowników. Restrukturyzacja zatrudnienia może mieć ludzkie oblicze, poprzez np. urlopy kolejowe dla pracowników mających 2 lata do emerytury. Ale o wszystkie nasze postulaty trzeba się licznie i głośno upomnieć. To walka w interesie każdego pracownika. Liczę na to, że każdy, kto będzie tylko mógł przybędzie tego dnia do Warszawy. W życiu kolejarzy są przełomowe momenty i to właśnie jest jeden z nich. Wierzę, że z kryzysu wyjdziemy zwycięsko!

– Dziękuję za rozmowę.

Koleżanki i Koledzy Kolejarze!

Polska Kolej znalazła się w przełomowym momencie swojej historii.

To właśnie teraz rozstrzygają się decydujące sprawy o przetrwaniu lub rozpadzie spółek Grupy PKP.

Sytuacja kryzysu światowego sprawia, że wszelkie zaniedbania jakie miały miejsce na PKP w przeszłości bezpośrednio zagrażają naszej przyszłości.

Nadszedł czas, kiedy każdy z nas musi podjąć walkę o przetrwanie, o uratowanie dorobku wielu pokoleń polskich kolejarzy, o miejsca pracy zapewniające byt naszym rodzinom.

Kolejowe związki zawodowe NSZZ Solidarność, Federacja ZZP PKP i Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych podejmują wspólne działania protestacyjne.

Musimy upomnieć się o polską kolej, o nasze miejsca pracy w pikiecie organizowanej w dniu 29.04.2009 r. w Warszawie pod Ministerstwem Infrastruktury.

Zbiórka uczestników pod Pałacem Kultury i Nauki przy Muzeum Techniki o godz. 12.00

Nie może tam zabraknąć żadnego kolejarza, któremu zależy na przetrwaniu polskich kolei.

Spotykamy się razem na pikiecie w naszym wspólnym interesie.

To, czy tam się zjawimy może mieć decydujący wpływ na naszą przyszłość.

Stanisław Stolorz

Przewodniczący Federacji
Związków Zawodowych
Pracowników PKP

Henryk Grymel

Przewodniczący
Sekcji Krajowej Kolejarzy
NSZZ „Solidarność”

Leszek Miętek

Przewodniczący Konfederacji
Kolejowych Związków
Zawodowych

Warszawa, dnia 7.04.2009 r.

Pan
Władysław Husejko
Przewodniczący Konwentu
Marszałków Województw RP

Pan
Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury

W obliczu kryzysowej sytuacji w spółkach Grupy PKP, grożącej utratą płynności finansowej i prowadzącej wprost do upadłości polskich kolei, niżej podpisane związki zawodowe przyjmują niniejsze stanowisko:

Wyrażamy poważne zaniepokojenie brakiem efektywności działań Rządu RP i właścicieli w celu rozwiązania długookresowych problemów transportu kolejowego w Polsce, w tym szczególnie brakiem postępu w reformach Grupy PKP, a przy tym poddaniem przewoźników kolejowych skrajnie nierównej, wyniszczającej konkurencji.

Sytuacja ogólnoswiatowego kryzysu potęgująca wieloletnie zaniedbania na polskich kolejach i brak logiki w działaniach rządu oraz właścicieli tworzy bezpośrednie zagrożenie dla naszych miejsc pracy i bytu naszych rodzin.

Wobec powyższego związki zawodowe, kierując się interesem polskich kolei i wypełniając podstawową i Statutową powinność obrony interesów pracowników, żądają od Rządu RP i właścicieli Spółek:

1. Przeprowadzenia restrukturyzacji zatrudnienia w Spółkach Grupy PKP poprzez zapisane w ustawie o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji PP PKP urlopy kolejowe, których finansowanie nie będzie następowało przez Spółki Grupy PKP;
2. Odstąpienia od planów prywatyzacji Spółek Grupy bez zapewnienia większościowego udziału Skarbu Państwa i przeznaczenia całości środków uzyskanych w wyniku prywatyzacji na dokapitalizowanie prywatyzowanych Spółek;
3. Pełnego oddłużenia Spółki PKP S.A. i uregulowania spraw podatkowych w operacjach finansowych między spółkami Grupy i w stosunku do Skarbu Państwa;
4. Przekazania nie później niż do 31.12.2009 r. niezbędnego do funkcjonowania Spółek majątku w formie aportu;
5. Przekazania do Spółki PKP Cargo S.A. kwoty 230 mln zł na inwestycje, utraconej w wyniku ugody restrukturyzacyjnej, a będącej długiem Przewozów Regionalnych;
6. Zapewnienia Spółce PKP Intercity kwoty 200 mln zł na inwestycje taborowe;
7. Pełnej realizacji ustalonych kwot na finansowanie Przewozów Regionalnych, w tym też realizacji uzgodnionych środków na inwestycje taborowe;
8. Podpisania Paktu Gwarancji Pracowniczych dla pracowników zatrudnionych w Spółce PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
9. Zapewnienia źródeł finansowania inwestycji rozwojowych w spółkach PKP SKM, Koleje Mazowieckie i WKD;
10. Zapewnienia finansowania Spółki PKP PLK na poziomie gwarantującym wykorzystanie wszystkich możliwych środków z UE na modernizację infrastruktury kolejowej;
11. Pełnego finansowania ze środków budżetowych infrastruktury kolejowej niezbędnej do prowadzenia przewozów rozproszonych;
12. Utrzymania poziomu przewozów regionalnych i międzywojewódzkich na poziomie nie niższym niż w roku 2008;

13. Odstąpienia od planów podpisania wzajemnej certyfikacji między Polską a Niemcami dopuszczającej do ruchu lokomotywy;
14. Przyjęcia polityki transportowej państwa gwarantującej finansowanie infrastruktury drogowej i kolejowej w relacji 60:40.

W przypadku braku porozumienia w sprawie terminów i sposobu realizacji powyższych żądań w terminie do 15.04.2009 r. niżej podpisane związki zawodowe podejmą czynną akcję protestacyjno-strajkową.

Stanisław Stolorz

Przewodniczący Federacji
Związków Zawodowych
Pracowników PKP

Henryk Grymel

Przewodniczący
Sekcji Krajowej Kolejarzy
NSZZ „Solidarność”

Leszek Miętek

Przewodniczący Konfederacji
Kolejowych Związków
Zawodowych

Do wiadomości:

- Pan **Krzysztof Mamiński**, Prezes Związku Pracodawców Kolejowych
- Pan **Andrzej Wach**, Prezes PKP S.A.
- Pan **Zbigniew Szafrński**, Prezes PKP PLK S.A.
- Pan **Wojciech Balczun**, Prezes PKP Cargo S.A.
- Pan **Krzysztof Celiński**, Prezes PKP Intercity S.A.
- Pan **Jan Tereszczuk**, Prezes PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
- Pani **Halina Sekita**, Prezes Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.
- Pan **Andrzej Osipów**, Prezes PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.
- Pan **Grzegorz Dymecki**, Prezes WKD Sp. z o.o.



naturalnie z nami

przewozimy · niezawodnie · bezpiecznie · terminowo

PKP cargo
GRUPA PKP

Jubileusz Polskiego Lobby Przemysłowego



W Centrum Konferencyjnym KOARA EXPO w Warszawie 28 marca odbyła się uroczystość 16 rocznicy powstania Polskiego Lobby Przemysłowego im. Eugeniusza Kwiatkowskiego – społecznej organizacji opiniotwórczej i opiniodawczej, od lat współpracującej z ZZM.

W uroczystości uczestniczyli m.in.: Dariusz Grabowski – poseł do Parlamentu Europejskiego, Janusz Piechociński – poseł na Sejm RP, wiceprzewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury, prof. dr hab. Bogusław Smólski – dyrektor Narodowego Centrum Badań i Rozwoju, płk Janusz Chwiejczak – dziekan Korpusu Oficerów Sił Powietrznych, legendarny przywódca „Solidarności Walczącej” dr Kornel Morawiecki, prezesi polskich firm zbrojeniowych i dyrektorzy instytutów działających na rzecz obronności, eksperci i pracownicy naukowcy wyższych uczelni, dziennikarze oraz prezesi stowarzyszeń i szefowie różnych związków zawodowych współpracujących z PLP. Liczną grupą przybyła delegacja Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych z Piotrkowa Trybunalskiego na czele z Markiem Kraską.

Po przywitaniu zebranych, koordynator PLP dr hab. Paweł Soroka przedstawił dokonania Lobby w minionym roku. W części programowej dużo uwagi poświęcono światowemu kryzysowi gospodarczemu, który stopniowo coraz bardziej

dotyka polskiej gospodarki, w tym głównie przemysłu. Globalny kryzys gospodarczy zdiagnozował ekspert PLP Marek Głogowski, natomiast Stanisław Janas – przewodniczący Związku Zawodowego Przemysłu Elektromaszynowego szczegółowo omówił sytuację polskiego przemysłu obronnego i jego zaplecza badawczo-rozwojowego. O kryzysie gospodarczym i wynikających z niego zagrożeniach oraz następstwach politycznych mówili także goście uroczystości – posłowie Dariusz Grabowski i Janusz Piechociński oraz Kornel Morawiecki. Coraz trudniejszą sytuację ekonomiczną polskich kolei przedstawił prezydent ZZM Leszek Miątek. Prof. dr hab. Andrzej Janicki – przewodniczący Komisji Nauki i Postępu Technicznego PLP wskazał na potencjalną rolę nauki w przezwyciężeniu kryzysu.

Spotkaniu towarzyszyła wystawa wydawnictw PLP i promocja kolejne-



go rocznika Polskiego Lobby Przemysłowego, zawierającego opinie, stanowiska i opracowania z roku ubiegłego oraz bogatą dokumentację zdjęciową, kalendarium i wycinki prasowe oraz teksty z Internetu o dokonaniach instytucji w tym okresie. (P.S.)



Fot. P. Rybikowski

Spotkanie z marszałkiem

Delegacja ZZM z prezydentem Leszkiem Mietkiem i przewodniczącym ZZM Białostok Tadeuszem Pleskotem na czele spotkała się 15 kwietnia z wicemarszałkiem Województwa Podlaskiego Ignacym Jasionowskim. Omawiano kwestie funkcjonowania Przewozów Regionalnych i bariery w przejazdach między województwami. Marszałek zadeklarował wolę rozmowy z udziałem przedstawicieli ZZM na Konwencji Marszałków oraz chęć współpracy nad podniesieniem efektywności przewozów, a także zaprosił przewodniczącego Pleskota do prac zespołu omawiającego rozkład jazdy. (L)



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.

Walne KKZZ

Walne Zebranie Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych przyjęło 16 kwietnia sprawozdania z działalności Rady KKZZ, finansowe oraz Komisji Rewizyjnej KKZZ. Delegaci zaapelowali także o udział w pikiecie.

Przyjęcie sprawozdań za miniony rok działalności było jednym z najważniejszych punktów spotkania, ale dyskutowano także o sprawach strategicznych i kierunkach działania w najbliższym czasie. Największe emocje wywołała kwestia pikiet, którą KKZZ – wspólnie z Federacją ZPP PKP oraz SKK „Solidarność” – organizuje 29 kwietnia w Warszawie.

Podjęto uchwałę wzywającą wszystkich członków KKZZ do udziału w proteście, a także innych ewentualnych akcjach w obronie polskich kolei.

Ponadto Walne KKZZ wyłoniło wspólnego kandydata organizacji w wyborach na przedstawicieli załogi w radzie nadzorczej spółki PKP Przewozy Regionalne. Został nim Piotr



Piotr Bernaciak

Bernaciak, przewodniczący ZSM Gniezno. Delegaci wezwali członków KKZZ do czynnego wsparcia jego kandydatury w wyborach. ■



Wspólnymi siłami

Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych nawiązała współpracę z Instytutem Spraw Obywatelskich, jednym ze współorganizatorów akcji „Tiry na tory”. Planowana jest wspólna akcja.

ISO to niezależną instytucją badawczo-edukacyjną (think-tank) o statusie organizacji pożytku publicznego, prowadząca lub wspierająca akcje społeczne.

Wśród nich takie jak promocja zrównoważonego transportu w miastach oraz „Tiry na tory”, której celem jest doprowadzenie do takich zmian w polityce transportowej, by maksymalnie ograniczyć negatywne skutki zdrowotne, społeczne i ekologiczne wiążące się z samochodowym ruchem tranzytowym m.in. dzięki wykorzystaniu platform kolejowych do transportu ciężarów.



Pod tym postulatem podpisze się pewnie każdy kolejarz. ZSM, podobnie jak inne związki zrzeszone w Konfederacji, od dawna zresztą piętnuje złą politykę transportową państwa w wobec kolei, przejawiającą się m.in. w nierównej konkurencji międzygałęziowej. Połączenie sił z ISO ma zaowocować wspólną kampanią społeczną latem tego roku. ■

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



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 – laptop. Projekty zawierające awers i rewers medalu, wraz z wypełnionym formularzem zgłoszeniowym, prosimy przesyłać **do końca maja 2009** na adres związku ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem: Medal.

Regulamin konkursu

- Celem konkursu jest wyłonienie projektu medalu okolicznościowego, upamiętniającego 90-lecie założenia Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce i 20-lecie jego reaktywacji.
- Organizatorem konkursu jest Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce.
- Konkurs ma charakter otwarty. Jest skierowany do wszystkich osób zajmujących się grafiką komputerową, artystów-plastyków, rysowników etc.
- Każdy z autorów może zgłosić dowolną liczbę projektów. Powinny one zawierać awers i rewers, których grafika pozostaje w gestii uczestnika konkursu. Średnica medalu – 5,5 cm.
- Nadesłane prace winny być własnością autorów.
- Prace należy nadsyłać tradycyjną pocztą do siedziby Rady Krajowej Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce – ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa – w formie płyty z projektem oraz wydruków lub e-mailem na adres rkzzm@wp.pl wpisując w temacie maila „Konkurs na medal” w plikach nie przekraczających 5 MB oraz w formie załączników do listu elektronicznego.
- W treści maila/listu należy podać: imię i nazwisko, adres autora, telefon kontaktowy, oświadczenie o posiadaniu praw autorskich do projektów oraz zgodę na przetwarzanie danych osobowych, zgodnie z załącznikiem do niniejszego regulaminu
- Przesłane prace nie będą zwracane.
- Autor projektu nagrodzonego nagrodą główną przenosi bezpłatnie na Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce majątkowe prawa autorskie.
- Zgoda na przeniesienie autorskich praw majątkowych do nagrodzonego projektu następuje poprzez zgłoszenie projektu do konkursu i dołączenie oświadczenia, że uczestnik akceptuje warunki regulaminu.
- Projekty należy nadsyłać od 20.03.2009 do 30.05.2009 r. Rozstrzygnięcie konkursu nastąpi w drugiej połowie czerwca na posiedzeniu Rady Krajowej Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce.
- Oceny zdjęć dokona jury powołane przez organizatora. Decyzje jury są ostateczne. Wyniki konkursu zostaną opublikowane na stronie internetowej Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce oraz w miesięczniku „Głos Maszynisty”.
- Organizatorzy przewidują 1 nagrodę główną – laptop. Nagroda nie podlega zamianie na inną ani zamianie na ekwiwalent pieniężny.
- Nagrody przesłane zostaną laureatom na koszt organizatorów w okresie dwóch tygodni od daty ogłoszenia wyników konkursu.
- Nadesłanie prac oznacza akceptację warunków konkursu i regulaminu, którego ostateczna interpretacja należy do jury konkursu. Żadne odwołania nie zostaną uwzględnione.
- Organizator zastrzega sobie prawo do przerwania lub odwołania konkursu.
- Udział w konkursie jest równoznaczny z wyrażeniem przez osoby uczestniczące zgody na przetwarzanie przez organizatora ich danych osobowych na potrzeby konkursu oraz w celach marketingowych organizatora (ustawa o ochronie danych osobowych z dn.29.08.1997 r. Dz.U. Nr 133 poz.833 z późn. zm.). Osoby uczestniczące w konkursie potwierdzają swoją zgodę na powyższe w formie przesłania do organizatora oświadczenia zgodnie z załącznikiem do niniejszego regulaminu.

FORMULARZ ZGŁOSZENIOWY

Dane osobowe uczestnika konkursu:

Imię i nazwisko

Adres zamieszkania

Adres do korespondencji/e-mail

Numer telefonu kontaktowego

1. Oświadczam, że jako zgłaszający projekt do udziału w konkursie jestem jej wyłącznym autorem. Stwierdzam, iż praca w żaden sposób nie narusza praw osób trzecich.

2. Wyrażam zgodę na przetwarzanie podanych przeze mnie danych osobowych zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 68, poz. 926 z późn. zm.), przez organizatora dla celów związanych z realizacją Konkursu w zakresie koniecznym do jego prawidłowego przeprowadzenia.

3. Oświadczam, że zapoznałem/am się z treścią regulaminu konkursu i akceptuję jego warunki.

Wielkanocna „krajówka”

Podczas posiedzenia Rady Krajowej ZZM w Warzkowiznie w poczet ZZM przyjęto nowe organizacje oraz podjęto szereg ważnych uchwał. Dyskutowano także z zaproszonymi gośćmi – kierownictwem kolejowych spółek, a także ministrem infrastruktury Cezarym Grabarczykiem.

Rada Krajowa obradująca w dniach 1–3 marca zdecydowała o przyjęciu w struktury ZZM trzech organizacji: Koła Związku Zawodowego Maszynistów PKP Intercity S.A. Zakładu Zachodniego w Poznaniu Międzyzakładowego Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce w Czerwieńsku, Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Sędziszowie oraz Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Intercity S.A. w Olsztynie.

Ponadto RK ZZM zaakceptowała wzór Legitymacji Członka ZZM (patrz nr 3/2009 GM) i postanowiła, że nagrodą w konkursie na projekt medalu okolicznościowego z okazji 90-lecia założenia i 20-lecia reaktywacji związku będzie komputer przenośny, a rozstrzygnięcie nastąpi na czerwcowym posiedzeniu.

Rada Krajowa zobowiązała przewodniczących oraz rady zakładowe, międzyzakładowe i koła ZZM do bezwzględnej obrony członków związku



przed zwolnieniami z przyczyn nie dotyczących pracownika. Przyjęła także uchwałę w sprawie sytuacji w Grupie PKP, która znalazła odzwierciedlenie we wspólnych działaniach z innymi związkami zawodowymi (patrz str. 4–5).

Miłymi akcentami była wspólna wielkanocna kolacja oraz wycieczka do kopalni odkrywkowej w Bełchatowie. ■



Wykaz prędkości

Komisja Obrony Praw Pracowniczych opracowała wykaz obowiązujących prędkości na liniach zarządzanych przez PKP PLK S.A., wykazanych w Rozporządzeniu Ministerstwa Infrastruktury z dn. 18.07.2005 r. (Dz.U. Nr 172 poz. 1444), do stosowania przez drużyny trakcyjne.

Zostały one zamieszczone w:

- Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1
- Instrukcja sygnalizacji Ie-1
- Instrukcja o technice pracy manewrowej Ir-9
- Instrukcja o radiołączności pociągowej Ir-5

(W wykazie nie ujęto prędkości nakazywane przez sygnały i wskaźniki ujęte w instrukcji Ie-1).

Lp.	Prędkość w km/h nie może być większa niż	Dot. jazdy		Określenie miejsca lub przypadku	Zapis z...
		Man.	Poc.		
1	3	o		dojazd do stojącego taboru	RMI §9 ust. 7 Ir-9 §9 ust. 29 pkt 8), b)
2	3	o		na sygnał „pchać powoli” na tarczy rozrządowej	RMI §9 ust. 9 pkt 1 Ir-9 §9 ust. 29 pkt 8), a)
3	5		o	tymczasowe zabezpieczenie na szlaku pękniętej szyny – przejazd obserwowany	RMI §54 ust. 3 Ir-1 §74 ust. 3
4	5	o		– jazda składem manewrowym naprzód poprzedzona przez pracownika (nie możliwość zajęcia miejsca na pierwszym pojeździe kolejowym), – z towarami niebezpiecznymi – nalepka ostrzegawcza nr 8 lub 15 oraz cysterny oznaczone pasem koloru pomarańczowego	RMI §9 ust. 6 Ir-9 §9 ust. 29 pkt 6) c), d)
5	5	o		rozprzęganie taboru drążkiem	RMI §9 ust. 8 Ir9 §9 ust. 29 pkt 6) b)
6	5	o		„pchać z umiarkowaną prędkością”	RMI §9 ust. 9 pkt 2)
7	5		o	w razie niezgodnionego z dyżurnym ruchu cofania składu pociągu ze szlaku	RMI §49 ust. 3 Ir-1 §69 ust. 4
8	5–10		o	wjazd pociągu z zagrzanym czopem osi zestawu kołowego na stację przy stałej obserwacji	RMI §55 ust. 4 Ir-1 §75 ust. 4 pkt 2), 3)
9	10		o	przy ograniczeniu prędkości na szlaku poniżej 10km/h – miejsce osłonięte tarczą D1	RMI §92 ust. 4 Ie-1 §10 ust. 4.7)
10	10	o		przetaczanie pojazdów kolejowych: – z towarami niebezpiecznymi, – wyjątkowo ciężkimi (60 t) – z przekroczoną skrajnią – zajętych przez ludzi (nie dotyczy jeżeli przetaczanie odbywa się po zabezpieczonej drodze przebiegu)	RMI §9 ust. 5 Ir-9 §9 ust. 29 pkt 4)
11	15	o		– jazda składu manewrowego po torze głównym o spadku powyżej 2,5‰ a pojazd trakcyjny nie mógłby być umieszczony od strony spadku, – na sygnał „podepchnąć skład do górki”	Ir-9 §9 ust. 29 pkt 3)
12	20	o		przy jeździe przez przejazdy – przejścia nieobsadzone	RMI §10 ust. 4 pkt 1 Ir-1 §13 ust. 1 pkt 1) Ir-9 §29 pkt 2)
13	20		o	przy przejeździe przez miejsce osłonięte sygnałem zwolnienia prędkości jazdy, gdy nie wyznaczono prędkości przejazdu przez to miejsce	RMI §92 ust. 2 Ie-1 §10 ust. 15
14	20		o	cofanie pociągu za wiedzą dyżurnego ruchu na szlaku z nieobsługiwanyymi lub niezabezpieczonymi przejazdami	RMI §49 ust. 2 Ir-1 §66 ust. 7
15	20	o		prędkość jazdy manewrowej za wyprawionym pociągiem	Ir-1 §12 ust. 6 Ir-9 §14 ust. 6
16	20		o	prędkość jazdy pociągów przez przejazdy z rogatkami lub niepowiadomionymi dróżnikami, zgodnie z postępowaniem przy zamknięciu posterunków ruchu (przypadek D i E)	Ir-1 §56 ust. 23, 46
17	20		o	jazda na widoczność jeśli nie można określić przyczyn nadania sygnału „Alarm” jazda do najbliższego posterunku ruchu	RMI §24 ust. 2 pkt 3 (40) Ir1§31 ust. 2 pkt 3) b) Ir-5 §12 ust. 12
18	20		o	przejazd bez zatrzymania ciężkiego pociągu towarowego ze zmniejszoną prędkością obok semafora odstępowego blokady samoczynnej nie wskazującego sygnału zezwalającego, gdy na tym semaforze jest wskaźnik W22	RMI §112 ust. 19 b) Ir-1§31 ust. 2 pkt 1)
19	20		o	pociąg przyjmowany na tor boczny	RMI §31 ust. 2 Ir-1 §37 ust. 1
20	20		o	przyjęcie pociągu na tor częściowo zajęty, albo wykorzystany tylko w części lub zakończony kozłem oporowym – odstępstwo stanowi stacyjny rj	RMI §31 ust. 11 Ir-1 §37 ust. 9, 10
21	20		o	z miejsca odjazdu pociągu nie widać wskaźnika semafora i dyżurny ruchu nie powiadomił o wyświetleniu sygnału zezwalającego, albo widoczny jest sygnał „stój”	Ir-1 §61 ust. 4

BEZPIECZEŃSTWO

22	20		o	wyjazd na szlak z blokadą samoczynną na podstawie „sz” lub rozkazu pisemnego do czasu minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający	RMI §68 ust. 18 Ie-1 §3 ust. 16
23	20		o	gdy samoczynny semafor odstępowy wskazuje sygnał „stój”, bądź białe światło lub sygnał wątpliwy, albo gdy semafor ten jest nieoświetlony a z kabiny pojazdu trakcyjnego nie widać przeszkody, na przednim odstepie, po zatrzymaniu można kontynuować jazdę z prędkością do 20 km/h, tak aby w każdej chwili można zatrzymać pociąg w razie zauważenia przeszkody. Jazda z taką prędkością do miejsca minięcia przez czoło pociągu semafora wskazującego sygnał zezwalający na jazdę	RMI §69 ust. 3 Ie-1 §63 ust. 10
24	20		o	po zauważeniu podawanego w naszym kierunku sygnału Pc6 obniżyć prędkość jazdy obok stojącego pociągu tak aby zatrzymać się w miejscu znajdowania się maszynisty lub przeszkody uniemożliwiającej przejazd	RMI §30 ust. 2 Ie-1 §63 ust. 28
25	20		o	jazda do najbliższej stacji z płaskimi miejscami lub nalepami na kołach zestawów	RMI §55 ust. 7 Ie-1 §75 ust. 6
26	20		o	polecenia ograniczenia prędkości w przypadku zauważenia braku zderzaka w pojeździe trakcyjnym w pociągu poprzedzającym	RMI §55 ust. 11 Ie-1 §75 ust. 11
27	20		o	wyjazd na tor sąsiadujący z torem po którym przejechał pociąg bez sygnału końca pociągu	RMI §56 ust. 3 Ie-1 §76 ust. 2
28	20		o	jeżeli pracownika obsługującego przejazd nie można powiadomić o odjeździe pociągu lub innego pojazdu kolejowego, albo brak potwierdzenia przyjęcia informacji	RMI §40 ust. 4 Ie-1 §83 ust. 18
29	20		o	jeżeli maszynista zauważy otwarte rogatki lub pół rogatki i brak pracownika strzegącego przejazd lub w przypadku sygnału „Osp1” sygnał wątpliwy, ciemną tarczę przejazdową powinien podawać sygnał „Bacność” i zmniejszyć prędkość do wskazanej a w razie potrzeby zatrzymać się	RMI §78 ust. 5 Ie-1 §83 ust. 22
30	25		o	podstawowa prędkość jazd manewrowych	RMI §9 ust. 4 Ie-9 §9 ust. 29
31	30		o	prędkość jazdy pociągu na zamkniętym i zajęтым torze szlakowym	RMI §43 ust. 7 Ie-1 §53 ust. 9
32	30		o	prędkość jazdy pociągu ratunkowego, roboczego lub pług odśnieżnego w czasie zamknięcia posterunku i wstrzymania ruchu pociągów	Ie-1 §56 ust. 23
33	30		o	cofanie pociągu za wiedzą dyżurnego ruchu na szlaku z obsługiwanymi i zabezpieczonymi przejazdami	RMI §49 ust. 2 Ie-1 §66 ust. 7
34	30		o	po wstawieniu na tor wykolejonych pojazdów kolejowych dojazd do najbliższej stacji dostosowując prędkość do zaleceń rewidenta	RMI §55 ust. 2 Ie-1 §75 ust. 2
35	40		o	manewry pojazdem trakcyjnym jadącym luzem lub ciągnący tabor kolejowy po torze wolnym o czym maszynista został powiadomiony z wyjątkiem jazd po rozjazdach	RMI §9 ust. 4 Ie-1 §9 ust. 29
36	40		o	brak znajomości szlaku przez drużynę trakcyjną	RMI §21 ust. 7 Ie-1 §16 ust. 3
37	40		o	jazda na „sz” do następnego semafora, tarczy zaporowej lub tarczy D1 wyjazd na „sz” na szlak bez blokady samoczynnej prędkość wskazana obowiązuje w granicach posterunku ruchu	RMI §68 ust. 18 Ie-1 §3 ust. 3b)
38	40		o	prędkość wjazdu, przejazdu i wyjazdu na lub z mijanek przy zpr bez obsady po porozumieniu z dyżurnym ruchu odcinkowym	Ie-1 §30 ust. 27
39	40		o	prędkość jazdy przez rozjazdy w kierunku zwrotnym lub z kierunku zwrotnego na prowizorycznym posterunku odstepowym lub odgałęźnym	Ie-1 §56 ust. 34
40	40		o	prędkość jazdy pociągów w obrębie zamkniętych i wyłączonych z udziału w prowadzeniu ruchu posterunków następczych a przed przejazdami kolejowymi których nie można powiadomić prędkość do 20 km/h	Ie-1 §56 ust. 46
41	60		o	po minięciu wskaźnika We1 (przygotować się do opuszczenia pantografów)	Ie-1 §16 ust. 20 pkt 1)
42	65		o	prędkość jazdy pojazdów kolejowych bez ław pokretnych lub załadowanymi długimi szynami lub prętami na dwóch lub więcej pojazdach kolejowych o ile to możliwe włączona na koniec pociągu towar.	Ie-1 §62 ust. 4 Ie-9 §20 ust. 2 pkt 13), 14)
43	80–120		o	do pociągu pasażerskiego można włączyć jeden wagon bez czynnego hamulca zespolonego przesyłany do naprawy + uwarunkowania	Ie-9 §21 ust. 11
44	120		o	– do wskazanej prędkości do masy ogólnej pociągu nie wlicza się masy czynnego pojazdu trakcyjnego – V >120 i masie mniejszej od 200t wlicza się masę czynnego pojazdu trakcyjnego	Ie-1 §19 ust. 1 pkt 1), 2) Ie-9 §2 5 ust. 7
45	130		o	obsługa jednoosobowa pojazd trakcyjny wyposażony w urządzenia czujności kontrolujące maszynistę + radiołączność pociągowa	RMI §21 ust. 4 pkt 1) Ie-1 §15 ust. 3 pkt 1)
46	140		o	w przypadku unieważnienia wskazań semaforów blokady samoczynnej i jazdy w odstepie posterunków zapowiadawczych o ile prędkość jest większa od wskazanej	Ie-1 §29 ust. 4 pkt 3a)
47	160		o	stosowane sygnały i wskaźniki umożliwiają prowadzenie ruchu kolejowego do wskazanej prędkości	RMI §59 ust. 4 Ie-1 §2 ust. 4

Uwaga!

- Jeżeli sygnał na semaforze wjazdowym lub drogowym podaje sygnał zezwalający na jazdę z prędkością: 40, 60 lub 100 km/h to jazda z tą prędkością obowiązuje na całej drodze przebiegu (do następnego semafora lub tarczy zaporowej) wg Instrukcji Ie-1 § 3 ust. 8
- Prędkość jazdy należy zmniejszyć również wtedy, gdy drużyna pociągowa zauważy przeszkodę uniemożliwiającą stosowanie nakazanej prędkości.
- Maszynista zobowiązany jest zmniejszyć odpowiednio prędkość jazdy, gdy z powodu złej widoczności nie może w dostatecznym stopniu orientować się w terenie dla ustalenia miejsca znajdowania się urządzeń sygnałowych bądź w rozpoznawaniu sygnałów albo z powodu gwałtownych zaburzeń atmosferycznych, istnieje możliwość powstania przeszkody do jazdy (zgodnie z Ie-1 §62 ust. 8).
- W punkcie 17 tabeli podano prędkość jazdy 20 km/h, w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury dopuszczono prędkość jazdy do 40 km/h. Ponadto proponuje się: ujęcie w instrukcji przypadku, gdy zachodzi konieczność wpięcia autobusu szynowego do składu pociągu.

Reaktywacja ZZM

Zmiana ustrojowa, która dokonana się po zakończeniu II wojny światowej, w istotny sposób zaważyła na statusie wszystkich, a więc i kolejarskich związków zawodowych. W 1947 roku ZZM zostaje rozwiązany. Przez długie lata Polsce istnieje tylko jeden związek, którym steruje partyjna, czyli PZPR-owska przybudówka – Centralna Rada Związków Zawodowych.

Działalność związkowa ulega całkowitej stagnacji, praktycznie ogranicza się do rozdziału wczasów pracowniczych i urzędowania okolicznościowych akademii na czele z 1-majową. Ta sytuacja ulega radykalnej zmianie dopiero w pamiętnym Sierpniu 1980. Na fali ówczesnego entuzjazmu tysiące kolejarzy, wśród nich maszyniści, masowo wstępują do NSZZ „Solidarność”. Wkrótce jednak wewnętrzne spory i nie idący w parze z kompetencjami nadmiar ambicji niektórych działaczy „S” powodują, że maszyniści zaczynają

rozważać powołanie własnego, niezależnego związku zawodowego. Pierwszą próbą stał się, zrodzony na Śląsku, projekt Autonomicznego Związku Zawodowego Maszynistów. Jego realizację uniemożliwiło jednak wprowadzenie stanu wojennego.

Sprawa odrębnego związku maszynistów wróciła dopiero po obradach Okrągłego Stołu. 7 lipca 1989 r. w świetlicy noclegowni Warszawa Praga

na zebraniu założycielskim podjęto temat reaktywacji i wybrano tymczasowy zarząd, który miał pokierować pracą organizacyjną. W jego skład weszli: Jan Zaborowski, Kazimierz Gontarczyk, Kazimierz Ellwart i Waldemar Wiechetek (wkrótce wycofał się z powodów rodzinnych). Na spotkaniu powołano zespół roboczy do opracowania

Komitet Założycielski ZZM, Olsztyn 20.09.1989

Krzysztof Sosnowski, Kazimierz Błachnio (obaj Lokomotywnia Dęblin), Czesław Pawluczuk (Ełk), Kazimierz Ellwart, Włodzimierz Ciesielski (Gdynia Cisowa), Kazimierz Gontarczyk, Tadeusz Brudkowski, Adam Ośko, Waldemar Winiarczyk (Lublin), Andrzej Gajewski, Roman Ossowski, Roman Pestka (Zajączkowo Tczewskie), Grzegorz Michalski, Bernard Węglarski (Idzikowice), Zdzisław Kusowski, Adam Kirstein, Waldemar Zaborski (Grudziądz), Bogusław Drożdżyński (Iława), Jan Ganiewicz, Ryszard Werengowski, Kazimierz Sosnowski, Zenon Gniadek, Jarosław Jaczewski, Kazimierz Odzimkowski, Zbigniew Dojniak, Antoni Dudziec, Sławomir Bąclawek, Tomasz Granuszewski, Józef Łoziński, Alfred Kurzych, Michał Kwiatkowski, Mieczysław Michalski, Jan Zaborowski (wszyscy Olsztyn).



statutu ZZM. Zadanie to zlecono maszynistom z Olszynki Grochowskiej – Marcelemu Tomczakowi, Mieczysławowi Pilarskiemu, Andrzejowi Wilmanowi i Wojciechowi Dąbrowskiemu. Grupa założycielska ZZM spotkała się ponownie 20 września 1989 r. w Olsztynie, przyjmując opracowany przez kolegów z Warszawy nowy statut ZZM oraz wiele innych ważnych uchwał. Akt reaktywacji ostatecznie dokonał się 13 października 1989 r. w warszawskim Sądzie Wojewódzkim, gdzie w obecności trzynastu umundurowanych maszynistów – przedstawicieli komitetu założycielskiego – sędzia Anna Borowska ogłosiła, że Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce został wpisany do rejestru związków zawodowych. Siedziba Rady Krajowej ZZM mieściła się najpierw w Gdyni przy ul. Jana z Kolna 3. W marcu 1990 r. została przeniesiona do Olsztyna na pl. Konstytucji 3. Maja, a w 1991 r. – do Warszawy na ul. Targową 74, gdzie znajdowała się do 2005 roku.

ZZM szybko się rozrastał i rósł w siłę – kilka miesięcy po reaktywacji zrzeszał już ponad 15 tysięcy członków. Tymczasowy zarząd ZZM powołał zespoły robocze, które miały przygotować pierwszy krajowy zjazd wyborczy delegatów. Poprzedzony był zebraniem wyborczymi w poszczególnych lokomotywniach na całej sieci PKP. To na nich, oprócz wyborów lokalnych władz ZZM, dokonywano wyborów swych przedstawicieli na I Krajowy Zjazd Delegatów ZZM.

Odbył się on w dniach 5–6 kwietnia 1990 r. w Gdańsku Stogach. Delegaci w liczbie 155 członków ZZM reprezentowali maszynistów z całej sieci PKP. W pierwszej kolejności przyjęli ordynację wyborczą na podstawie której wybrano nowe władze związku. Przewodniczącym ZZM został Jan Zaborow-

ski, funkcję wiceprzewodniczących powierzono zaś Józefowi Smólskiemu i Tadeuszowi Brudkowskiemu. Przewodniczącym Krajowej Komisji Rewizyjnej został wybrany Ryszard Bukowski.

Na zjazd do Gdańska przybyli m.in. Ewaryst Waligórski – wiceminister transportu oraz Mieczysław Muszyński – zastępca dyrektora Naczelnego Zarządu Trakcji i Wagonów DG PKP, a honorowymi gośćmi było dwóch nestorów żelaznych szlaków, członków przedwojennego ZZM: 87-letni Józef Wątróbski i 69-letni Marian Fiet. Podczas obrad poruszano kwestie najważniejsze dla naszego środowiska. Z wielką tro-

ska mówiono o pogorszających się warunkach pracy i niskich wynagrodzeniach. Postulowano rozszerzenie katalogu chorób zawodowych i uzależnienie emerytury nie tylko od wieku, ale i od stażu pracy w druzynach trakcyjnych oraz podjęcie szybkiej i gruntownej reorganizacji przedsiębiorstwa. Żądano zmiany wielu przepisów, form szkolenia i egzaminów oraz domagano się realizacji porozumień z rządem i DG PKP. Delegaci uznali też, że konieczna też jest obrona i ochrona prawna zawodu maszynisty. **(R)**

Na podstawie kroniki związkowej przygotowanej przez Kazimierza Jamrozika i Adama Murawskiego.

W skrócie

ZMIANY W PKP PR. Rada nadzorcza PKP Przewozy Regionalne odwołała ze stanowiska prezesa zarządu-dyrektora generalnego spółki Jana Tereszczuka oraz oddelegowała do czasowego wykonywania tych obowiązków swojego przewodniczącego Jerzego Krigera. Wybory nowego prezesa PKP PR powinny odbyć się w ciągu trzech miesięcy. Jednocześnie na stanowisko członka zarządu PKP PR – dyrektora ds. pracowniczych powołana została Danuta Bodzek. Obowiązki przewodniczącego rady nadzorczej spółki pełni natomiast Krzysztof Dziera.

ZWIĄZEK PRYWACIARZY. Prywatni operatorzy towarowi zwarli szyki i powołali Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych zrzeszający CTL Logistics, Freightliner PL, Lotos Kolej, Pol-Miedź Trans, PTK Holding, Rail Polska oraz RCO. Podstawowe cele organizacji to zablokowanie rządowej pomocy dla PKP Cargo i zmiana przepisów prawa umożliwiająca ogłoszenie upadłości spółki oraz zapobieżenie przejęciu PCC Rail przez DB Schenker. Prezesem ZNPK został Rafał Milczarski, szef Freightliner PL.



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 arkuszowych 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

Jak przeciwdziałać wypadkom

Wypadek niemal nigdy nie ma jednej przyczyny, bo w łańcuchu zdarzeń związanych z prowadzeniem ruchu pociągów jest wiele ogniw. Oglądanie się jedynie na przepisy i szafowanie paragrafami niewiele niestety daje. Dowodem są powtarzające się wypadki o podobnych przyczynach.

Daje się zauważyć, że komisje ustalające przyczyny wypadków coraz wnikliwiej oceniają zgromadzony materiał podczas swoich postępowań wyjaśniających (wysłuchania, szkice, analizy wizji lokalnych itp.). Dużą w tym zasługą Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, która prowadzi bezpośredni nadzór nad przebiegiem postępowania. Skutkuje to zwiększeniem zakresu badań oraz pogłębieniem analizy i oceny materiału określającego przyczyny zdarzenia kolejowego. Problem jednak w tym, że niektórzy członkowie komisji próbują wręcz bagatelizować (pod wpływem czynników zewnętrznych) np. przyczyny systemowe i organizacyjne, obnażające dotychczasowy system prowadzenia ruchu pociągów.

Dwa niezbędne kroki

Co dzieje się z cennym materiałem dochodzeń? Czy trafia na półki po odnotowaniu w statystyce? Myślę, że nie, ale pewności nie mam. Odnotowujemy bowiem kolejne wypadki z przyczynami o podobnym podłożu (np. opisany w lutym wydaniu GM). Oczywiście nie znaczy to, że nie będzie w ogóle wypadków. Rzecz w tym, żeby było ich jak najmniej, a jeśli już – żeby nie powstawały z takich samych przyczyn. Najczęściej dochodzi do nich z powodu zawodności człowieka bądź jego organizmu lub zaniedbań, nieuwagi, zaniechań itp. Chcąc zatem uniknąć wypadków należy równoległe podjąć dwa niezbędne kroki. Po pierwsze uaktywnić szkolenie drużyn pociągowych (przewoźnicy) i pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów (zarządca infrastruktury). Po drugie zaś - tam gdzie

to możliwe wprowadzić lepsze i nowsze rozwiązania techniczne eliminujące błędy człowieka oraz zmniejszające ryzyko powstania wypadku.

Po zakończeniu postępowań wyjaśniających z wypadków kolejowych sporządza się oczywiście biuletyny informacyjne będące „esencją” całego materiału zgromadzonego przez komisję. Czy omawianie biuletynów na szkoleniach z pracownikami wystarczy jako środek zaradczy? Myślę, że nie. Przykładowo szkolenie załóg pokładowych samolotów pasażerskich jest teoretyczne i praktyczne, ale główny nacisk idzie na praktyczne sprawdzenie przyswojonej wiedzy. Być może należy stosować takie wzorce na kolei. Obserwując przez lata szkolenia (pouczenia) drużyn trakcyjnych nie dostrzegam bowiem niczego nowego. Ciągłe odczytywanie biuletynów, omawianie czegoś z hamulca, obwodów elektrycznych, trochę przepisów, sygnalizacji, bhp i... do następnych szkoleń. Proponuję zatem wprowadzenie ankiety po szkoleniach, która będzie sygnałem zwrotnym dla szkółących: czy przekazane informacje trafiły do adresatów, czy były zrozumiałe, rzeczowe, czy czegoś nauczyły itp.

Co po dochodzeniach?

Do wielu wypadków dochodzi podczas usterek w urządzeniach infrastruktury, trwających prac naprawczych na stacji itp. Czyli de facto wtedy, kiedy nie można zastosować typowych działań. Stąd wniosek, że w takich sytuacjach obsługa po prostu „gubi się” w swoich obowiązkach, bo nie jest przecież wyćwiczona na



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

wypadku odmienności w prowadzeniu ruchu pociągów. Prawidłowa analiza zauważonych nieprawidłowości, podjęcie trafnych decyzji i natychmiastowe działanie często zapobiegłoby wypadkom. Sam system szkoleń powinien być tak opracowany, aby wskazać procedury, które należy uruchomić podczas potencjalnego zagrożenia, a nie omawiać kto był winien i jaki paragraf naruszył.

Nie liczymy więc wyłącznie na szczęście, bo - jak już wspomniałem - wypadek niemal nigdy nie jest spowodowany jedną przyczyną. W łańcuchu zdarzeń związanych z prowadzeniem ruchu pociągów jest wiele powiązanych ze sobą ogniw. Nie patrzmy tylko na jedno, które zawiodło. Nie szukajmy na siłę paragrafów, które naruszono. To nie wystarczy, czego dowodem są powtarzające się wypadki. Należy zmienić podejście do ustaleń końcowych i wniosków zaradczych z dochodzeń tak, żeby ujawnić źródła i przyczyny powstających wypadków, a następnie skutecznie je eliminować. Nie na karaniu rzecz polega, ale na porządnej, uczciwej profilaktyce oraz rzetelnej realizacji wniosków i środków.

W czasach, gdy na kolei działa wielu przewoźników chyba jedynie zarządca infrastruktury może takiemu zadaniu sprostać. Oczywiście pod warunkiem, że uwzględni powstałe wieloletnie zaniedbania w nakładach na infrastrukturę kolejową i nie będzie unikać odpowiedzialności za liczne luki i nieścisłości w tworzonych przez siebie instrukcjach, regulaminach.

Eugeniusz Śliwiński
Komisja Obrony Praw Pracowniczych

Podpatrzone



Na szczęście obyło się bez ofiar. Głównie dlatego, że to nie prawdziwy wypadek, ale inscenizacja przeprowadzona na potrzeby kampanii społecznej „Bezpieczny przejazd – Zatrzymaj się i żyj!” organizowanej przez PKP PLK S.A. Akcja odbyła się 3 kwietnia na przejeździe kolejowo-drogowym przy ulicy Zabranieckiej w Warszawie. Zaproszeni dziennikarze dopisali i na ogół rzetelnie zrelacjonowali przebieg akcji, starając się uwrażliwić kierowców – ponoszących winę za 98 procent wszystkich wypadków na przejazdach – na kwestie bezpieczeństwa. O tym jak trudno trafić do wyobraźni niektórych kierowców i jak respektowane jest prawo o ruchu drogowym świadczą jednak niestety ostatnie wypadki w Białogardzie i Jordanowicach...

nie zrelacjonowali przebieg akcji, starając się uwrażliwić kierowców – ponoszących winę za 98 procent wszystkich wypadków na przejazdach – na kwestie bezpieczeństwa. O tym jak trudno trafić do wyobraźni niektórych kierowców i jak respektowane jest prawo o ruchu drogowym świadczą jednak niestety ostatnie wypadki w Białogardzie i Jordanowicach...

Pożegnanie emerytów



SKM w Trójmieście pożegnała 27 marca pierwszych maszynistów, którzy skorzystali z nowych przepisów o emeryturach pomostowych. W Malborku spotkała się grupa ponad 40 osób, nie tylko zresztą maszynistów. Wśród zaproszonych gości był m.in. prezes Andrzej Osipów oraz dyrektor ds. strategii i ekonomii Ewa Laska.

Uroczystość rozpoczęła się o od wręczenia upominków odchodzącym kolegom. Najprawdopodobniej pierwszym maszynistą w Grupie PKP, który skorzystał z „pomostówki”, jest Mieczysław Roślaniec. Oprócz niego pożegnaliśmy również Zdzisława Chojnackiego oraz Ryszarda Majchrzaka, który przeszedł na emeryturę ze względu na wiek, ukończywszy 60 lat. Uroczysty obiad zakończył się dopiero wieczorem. Miejmy nadzieję, że naszym kolegom na zawsze pozostanie w pamięci ten szczególny dzień. (zbistel)



Pod semaforem

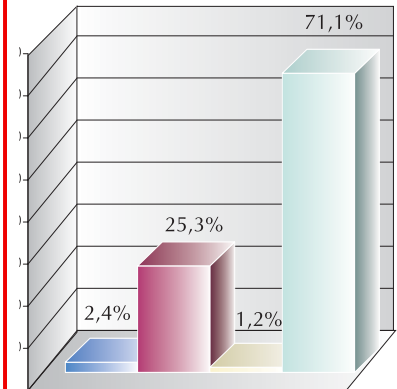
Trzy największe kolejarские organizacje związkowe: Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych, Federacja ZZP PKP i SKK „Solidarność” za wspólne działania w obronie polskiej kolei.

Prywatni przewoźnicy towarowi zrzeszeni w ZNPK za bez pardonowy atak na PKP Cargo i sprzeciw wobec zwrotu spółce 230 mln zł, utraconych w wyniku umowy restrukturyzacyjnej z PKP PR.



SONDA

Kto z niżej wymienionych parlamentarzystów dba Twoim zdaniem o interesy kolei?



- Elżbieta Pierzchała
- Stanisław Kogut
- Krzysztof Tchórzewski
- żaden z nich

Źródło: www.zzm.org.pl

Rodzinie naszego, zmarłego nagle 48-letniego kolegi, wieloletniego członka ZZM

Ś.P.

Czesława Falkowskiego

wyrazy głębokiego współczucia i żalu

składają
Zarząd i koledzy z ZZM
w Białymstoku

Koledze
Romualdowi Wodejszo

wyrazy głębokiego współczucia z powodu śmierci

Ojca

Józefa Wodejszo

byłego maszynisty składają koledzy z ZZMK W-MZPR w Olsztynie

HOO MOR

Dziewczyna mówi do chłopaka:

– Za pół godziny wracają moi rodzice!

Na to chłopak:

– No i co z tego. Przecież my nic takiego nie robimy...

– Właśnie, a czas ucieka! – odpowiada dziewczyna.

Pacjent ustala szczegóły dotyczące operacji:

– Ile będzie kosztować narkoza? – pyta.

– 1200 złotych – odpowiada anestezjolog.

– Ile?! 1200 złotych za to, żeby mi się film urwał? Trochę za drogo, nie sądzi pan?

– Nie. Urwany film dostaje pan gratis. Opłata jest za to, żeby znowu zaczął się wyświetlać...

Jaka jest definicja odważnego mężczyzny?

To facet, który wraca zalany do domu, przy tym koniecznie ubrudzony na całym ciele szminką różnych kolorów, pachnący damskimi perfumami, który podchodzi do żony, daje jej soczystego klapsa w tyłek a potem mówi:

– Ty jesteś następna, grubasku...

Przychodzi facet do fryzjera i zamawia golenie. Od razu skarży się, że ostatnio na policzkach pozostały mu kępki zarostu. Fryzjer przeprosza i przekonuje, że ma sposób na dokładniejsze golenie. Wyciąga z szuflady drewnianą kulkę i każe facetowi włożyć w usta. Po chwili perfekcyjnie goli naprężoną tym sposobem skórę policzków.

Zadowolony klient płaci za usługę i szykując się do wyjścia pyta:

– A co by się stało, gdybym przez przypadek połknął tę kulkę?

– Nic strasznego – uspokaja fryzjer. – Przyniósłby pan ją jutro. Wszyscy tak robią...

fraszki Jerzego Szulera

Kulturysta

Umieśniona wielka kłata
A koliber pod nią lata.

Piłka nożna

Odkryto wkurzonych
miłośników grono
Że nie jest okrągła...
kanty znaleziono.

Bigos

Na kucharzu psy się wiesza
Nie wnikając w to, kto mieszka.

Napalony

Rzuciłem palenie,
rzuciłem już picie
Teraz kolej na ciebie
– rzekł chłop swej kobiecie.

Natęctwo

Nie zwracaj głowy damie
Gdy ci brak kultury chamie.

W mieszkaniu dzwoni telefon. Słychać męski głos:

– Czy zastałem Stefana?

– Nie, pomyłka!

Po chwili telefon dzwoni znów.

– Czy zastałem Stefana?

– Nie!

Po godzinie telefon odzywa się jeszcze raz.

– Tu Stefan. Czy były do mnie jakieś telefony?

Jak nazywa się naturalna metoda antykoncepcyjna z użyciem kalendarzyka?
Watykańska ruletka.

Kącik filatelistyczny

Motywem przewodnim 53. spotkania Ogólnopolskiego Klubu Zainteresowań PZF „Kolejnictwo” było 100-lecie kujawskich kolei wąskotorowych oraz 30 rocznica likwidacji wąskotorówki we Włocławku.

Z tej okazji Centrum Pocztove Oddziału Regionalnego w Bydgoszczy wydało w nakładzie 1000 sztuk beznominałową kartkę pocztową według projektu Kazimierza Krasieńskiego. W części ilustracyjnej widnieje na niej zdjęcie dworca wąskotorowego we Włocławku. Tamtejszy Urząd Pocztowy 1 stosował datownik okolicznościowy, którego elementem graficznym jest czoło parowozu wąskotorowego typu Px48. Projekt datownika wykonał Krystian Żurawski. Podczas spotkania można było kupić dwa rodzaje okolicznościowych kopert (po 50 sztuk) wykonanych według projektu Adama Szulera.



(amur)

Infolinia: 0 801 000 527

www.naturatour.pl



NATURA ^{Sp. z o.o.}
tour

**JAK WYPOCZYWAĆ, TO TYLKO
Z NATURĄ TOUR!!!**



**Pobyty Wielkanocne już od
220 zł od osoby**



**Weekend majowy już od
240 zł od osoby**



**Weekend czerwcowy już od
220 zł od osoby**



**Kolonie 14 dniowe już od
895 zł od osoby**

**Wczasy 7 dniowe z wyżywieniem już od
399 zł od osoby**

