

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 5/57

MAJ 2009



20 lat ALE – str. 3-5

**Pikieta w obronie
miejsc pracy – str. 10-12**

Podziękowanie

Drodzy Czytelnicy,

w Wasze ręce trafił ostatni w V kadencji ZZM numer Głosu Maszynisty. Nasze pismo towarzyszyło działaniom Związku przez cały ten okres relacjonując i komentując bieżące wydarzenia. Jestem przekonany, że jeszcze długo będziemy wracać pamięcią do dokonań ostatnich czterech lat, a zachodzące zmiany będą rzutowały na przyszłość polskich kolei.

Los sprawił, że przyszło nam działać w niezwykle trudnych warunkach. Historia oceni, na ile udało nam się sprostać zadaniom, którym musieliśmy stawić czoła. W moim przekonaniu ZZM stał się w tym okresie nowoczesnym, liczącym się nie tylko w branży kolejowej związkiem zawodowym, przygotowanym do wyzwań stawianych przez rzeczywistość. Koniec kadencji tylko symbolicznie zamyka pewien okres w działaniach Związku. Życie toczy się przecież dalej i wciąż stawia przed nami nowe, niezwykle trudne zadania.

Polska Kolej znajduje się obecnie w przełomowym momencie. Lata zaniedbań poszczególnych rządów nakładają się na wolnorynkowe, ale i kryzysowe realia. To, jak władze Związku VI kadencji poradzą sobie z wielkimi wyzwaniami i groźbą utraty miejsc pracy będzie kluczowe dla przyszłości polskich kolei i naszego bytu. Dzięki ciężkiej pracy w ostatnich czterech latach ZZM został kompleksowo przygotowany do sprostania tym wyzwaniom. Nie mam co do tego żadnych wątpliwości.

Za wszystko, czego wspólnie dokonaliśmy w czasie V kadencji z całego serca dziękuję przede wszystkim moim zastępcom: Krzysztofowi i Bogusławowi. Dziękuję wszystkim Przewodniczącym Organizacji Zakładowych i Kół ZZM, Zespołowi Doradców, Członkom Komisji i Zespołom Problemowych, Współpracownikom oraz wszystkim, którzy służyli nam życzliwością i dobrą radą. Szczególne podziękowania kieruję do Członków ZZM, którzy poprzez swoje zaangażowanie i poświęcenie stworzyli wielką siłę oraz dali władzom związku możliwość skutecznych działań. To, co udało nam się uzyskać jest Waszą zasługą!

Nowym władzom ZZM życzę wytrwałości i skuteczności w działaniach. Niech myśl o tym, że najważniejszy jest człowiek, a walka o godność pracownika to istota funkcjonowania związku zawodowego będzie motorem napędowym ich wszelkich działań. Związkowi Zawodowemu Maszynistów Kolejowych w Polsce, który w tym roku obchodzi swoje 90-lecie istnienia i 20-lecie reaktywacji, życzę wielu sukcesów i dalszego rozwoju.

Leszek Miętek
Prezydent ZZM



Głos Maszynisty
NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

Biuletyn Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych w Polsce

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

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

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Okładka: Parada parowozów w Wolsztynie

Fot. M. Kaczmarczyk

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

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 przesyłać **do końca maja 2009** na adres związku ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, lub mailem: rkzmm@wp.pl z dopiskiem: Medal. Rozstrzygnięcie konkursu podamy w Głosie Maszynisty

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

Dwie dekady ALE

Europejski związek maszynistów ALE obchodzi swoje 20-lecie. Jubileuszowe uroczystości odbyły się 7–8 maja w Rzymie – mieście, w którym zakładano organizację. Obecnie zrzesza ona ponad 100 tysięcy maszynistów z 16 krajów.

W trakcie posiedzenia wspomniano pierwsze lata działalności, dyskutowano o sprawach bieżących i przyszłości. Chcąc włączyć się w procesy podejmowania decyzji na szczeblu instytucji UE, Zarząd ALE przyjął również ważną rezolucję skierowaną do europarlamentu. Dotyczy ona europejskiego, sektorowego dialogu społecznego na kolei. Jak już informowaliśmy, Parlament Europejski określił, że stowarzyszenia związkowe może być reprezentowane jedynie przez organizację transportowców ETF. W związku z tym, że ETF nie pali się do współpracy z ALE i wzajemne rozmowy nie przyniosły jak dotychczas żadnego efektu planowane są inne działania. W tym celu powołano specjalny zespół zło-

żony z przedstawicieli poszczególnych maszynistowskich organizacji zrzeszonych w ALE.

Delegację ZKM tworzyli w Rzymie prezydent Leszek Miętek (pełniący także funkcję wiceprezydenta ALE), wiceprezydenci Krzysztof Ciećka i Bogusław Sady oraz Jan Zaborowski – pierwszy prezydent ZKM, który wprowadził nasz związek w struktury ALE. W części obrad uczestniczył także Mauro Moretti, szef kolei włoskiej FS oraz przewodniczący wspólnoty kolei europejskich CER. Na zakończenie uczestnicy uroczystości wzięli udział w audiencji generalnej z papieżem Benedyktem XVI na słynnym Placu Świętego Piotra. ■



Przemówienie Manfreda Schella – prezydenta ALE, z okazji 20-lecia organizacji

Szanowni Państwo,
Szanowne Koleżanki, Szanowni Koledzy

Spotykamy się dzisiaj w „Wiecznym Mieście” ze szczególnej okazji, aby świętować 20 – lecie ALE. W momencie utworzenia ALE – 8 czerwca 1989 r. – Rzym istniał już 2 722 lat. Zgodnie z mitami został utworzony 753 lat p.n.e. przez Romulusa i Remusa. Założyciele ALE to nie Romulus i Remus, a Giuseppe Minutoli z ówczesnego SMA i Jan Altena z ówczesnego holenderskiego FSV. Serdecznie witam obu kolegów. Trzecim założycielem był Fritz Schneider z VSLF w Szwajcarii, który po utworzeniu pierwszego zarządu był długoletnim skarbnikiem ALE. Fritz nie mógł niestety wziąć udziału w naszym jubileuszu, ale poprosił mnie, abym prze-

każał serdeczne pozdrowienia i życzył ALE wielu sukcesów. Czwartym założycielem był przewodniczący niemieckiego GDL – Karl Klein, który zmarł w 1996 r. Jemu również należą się podziękowania za duży wkład i zaangażowanie w tworzenie tej międzynarodowej organizacji. Z kwartetu zrobiła się orkiestra, bo dziś do ALE należy 16 związków, które reprezentują interesy ponad 100 tysięcy członków.

Sukces ALE nie był jedynie efektem woli, oczekiwań czy zaangażowania działaczy. Z powodu podziału świata i Europy na zachodnio- i wschodnioeuropejskie przymierza wojskowe i organizacje gospodarcze na początku istnienia ALE nie było widoków na utworzenie wolnych związków zawodowych w krajach Europy Środkowo-Wschod-

niej. Dopiero po opuszczeniu, jak my to w Niemczech nazywamy, „żelaznej kurtyny” i dzięki zasługom niezapomnianego Michaiła Gorbaczowa udało się ALE nawiązać kontakt z koleżankami i kolegami z Europy Wschodniej.

Drodzy Koledzy z ówczesnej Czechosłowacji, Polski, Węgier, Bułgarii, Rumunii, Chorwacji i Serbii: powróciliście do Waszych związkowych korzeni. Pobudziliście do życia związków zawodowe w Waszej ojczyźnie. Cele nie były przy tym inne niż te, które były motywu przewodnim przy utworzeniu Waszych związków. Przede wszystkim ważne było ponowne wzięcie losu we własne ręce, niezależne działanie, przejęcie odpowiedzialności i podejmowanie decyzji na demokratycznych zasadach. Jako Niemcy wie-

my z własnego doświadczenia – na przykładzie NRD, od którego byliśmy odcięci murem i drutem kolczastym – jak nasi koledzy czuli się, kiedy wreszcie mogli pokierować własnym losem.

Wiemy, że również w Europie Zachodniej po II wojnie światowej nie we wszystkich krajach od razu nastąpił system demokratyczny. Pamiętam system Franco w Hiszpanii, autorytarny reżim Salazara, koniec dyktatury w 1974 i 1975 i pierwsze wolne wybory w Portugalii. Pamiętam też, kiedy w Grecji w 1967 r. rząd został obalony przez wojsko i dopiero w 1974 r. udało się przywrócić demokrację. Każdy z nas ma jeszcze na pewno przed oczami obraz starć w ówczesnej Jugosławii.

Droży Goście, drogie Koleżanki i Koledzy: nie dajcie się zwieść pozorom, bo nawet dzisiaj nie we wszystkich państwach jest praktykowana demokracja. Pytam Was, czy można nazwać demokratyczną sytuację, w której Parlament Europejski uparcie trwa przy swojej decyzji, aby negocjować ustawy i zarządzenia UE jedynie z Federacją Związków Zawodowych (EGB) czy w odniesieniu do kolejarzy z Międzynarodową Federacją Pracowników Transportu (ETF)? Mówię więc jasno i wyraźnie: ani związek niemiecki, ani inny europejski związek kolejarzy nie ma wyłącznego prawa wypowiadać się w imieniu wszystkich pracowników. Parlament Europejski, do którego wyboru zostaliśmy w tym roku wezwani, do dzisiaj nie spełnił związanych z nim oczekiwań: bycia blisko obywatela, urzeczywistnienia wolności obywatelskich i społecznej równości.

Pytam się: jaką rolę odgrywa Parlament Europejski w czasach kryzysu gospodarczego? Jaką odpowiedzialność przejmują rządy poszczególnych krajów? Czy globalny kryzys gospodarczy spadł na nas jak grom z jasnego nieba bez żadnego ostrzeżenia? Nie, chciwość amerykańskiego sektora gospodarczego, chęć zysku ze strony wielkich europejskich banków spowodowała na nas ten kryzys. Gdzie są ci,

którzy uważali że globalizacja, niczym nie skrępowana globalizacja, jest błogosławieństwem ludzkości? Gdzie są menedżerowie i politycy, którzy uważali, że rynek sam się wyreguluje? Gdzie są sprawcy tego nękającego nas nieszczęścia? Dziś wiemy jedno, my jako podatnicy, czyli każdy z nas z osobna, musi ponieść konsekwencje tego nieodpowiedzialnego, aspołecznego działania. Płacimy utratą ponad 100 tysięcy miejsc pracy. Pytanie kto uchroni nas przed takimi recydywistami?

Czy to demokratyczne, że w państwie o ustroju demokratycznym związek zawodowy usiłuje od 2001 bezskutecznie na drodze politycznej jak i sądowej zostać uznanym za związek? Czy demokratyczne jest, że związkowi przeciwnicy wspólnie z pracodawcą nie respektują prawa naszych kolegów do wolności zgromadzenia i koalicji i przy tym twierdzą, że żyją w państwie demokratycznym? My jako ALE wyrażnie się temu sprzeciwiamy. Droży Koledzy z SACT z Belgii: jesteście Waszymi sprzymierzeńcami w walce o wolność i prawa dla Waszego związku zawodowego. Dlatego też wydaliśmy rezolucję w której:

- potępiamy konieczność wyboru drogi prawnej, aby zostać uznanym za związek,
- żądamy, aby po 8 latach walki proces zakończył się 19 września 2009 r. i aby obrady sądu nie zostały ponownie odroczone,
- żądamy, aby po wydaniu pozytywnej decyzji SACT zostało natychmiast uznane przez pracodawcę SNCB,
- żądamy, aby koledzy i koleżanki z SACT otrzymali odpowiednie finansowe odszkodowanie za poniesione koszty.

Drogi Arturze Mercier – Ty i SACT macie ALE po swojej stronie.

Wspieramy kolegów z Austrii, którzy chcą z własną listą niezależnej reprezentacji maszynistów uzyskać miejsca w radzie zakładowej, do której wybory odbędą się w dniach 3–5 czerwca 2009r. Jako prezydent

ALE wezmę udział w zebraniu kolegów w Austrii 26 maja 2009 r. Mottem będzie tutaj hasło „maszynista w UE” – celem jest wygranie wyborów, a następnie utworzenie austriackiego związku, który na pewno stanie się z czasem członkiem ALE.

20 lat ALE jest historią sukcesu. Dziękuję wszystkim, którzy wzięli udział w tym przedsięwzięciu. Wiem dobrze z własnego doświadczenia, że sukces, ale i porażka były zależne w pierwszej linii od działań prezydenta danego związku członkowskiego.

Wiem, że nie powinno się wymieniać poszczególnych prezydentów związków członkowskich, ale mimo to tak zrobię. Chciałbym jeszcze raz podziękować założycielom i byłym członkom zarządu: Fritzowi Schneiderowi, Giuseppe Minutoli oraz Janowi Altena.

Dziękuję kolegom Sala z Rumunii, Barrancos z Hiszpanii, Sipos z Węgier, Zaborowskiemu z Polski, Turek z Czechosłowacji i Epaminondas z Grecji. Dziękuję członkom obecnego zarządu, a w szczególności moim zastępcom: Juanowi Fraile z Hiszpanii i Leszkowi Miętowskiemu z Polski. Dziękuję również długoletniemu skarbnikowi ALE Herbertowi Neziosi.

Nie tracimy nadziei, że ALE nadal będzie rosło w siłę. Przesyłamy nasze pozdrowienie francuskiemu i angielskiemu związkowi maszynistów, którzy nie odnaleźli jeszcze drogi do nas – europejskiej organizacji. Nie tracimy z oczu naszego najważniejszego zadania, a jest nim wzajemna pomoc, solidarność i walka w obronie interesów naszych członków. Życzę ALE, aby realizowała swoje prawa, działała w duchu koleżeńskim, przetrwała ciężkie czasy i osiągała nasze wspólne cele jako partner społeczny w Europie. Życzę ALE oraz każdemu z osobna, aby był w stanie podjąć walkę ze związkiem, z pracodawcą, czy też z partiami politycznymi – wszystkimi tymi, którzy chcieliby ograniczyć nasze demokratyczne prawa.

Niech żyje ALE! ■

Przemówienie Leszka Miętka, wiceprezydenta ALE

Szanowni Państwo, Goście Maszynistów

Mija już 20 lat od chwili, kiedy udało się stworzyć ALE – organizację skupiającą związki zawodowe maszynistów w Europie. To ważne wydarzenie dla poszczególnych narodowych związków zawodowych maszynistów, bo podobnie jak koleje w Europie wiedzie ponad granicami poszczególnych państw, tak i problemy środowiska maszynistów stały się problemami ponadnarodowymi. Do ich rozwiązania potrzebna jest taka organizacja jak nasza.

Gdy powstawało ALE istniały jeszcze wyraźne podziały w Europie. Zrzeszając związki zawodowe maszynistów znajdujące się zarówno po „wschodniej”, jak i „zachodniej” stronie, ALE stało się swoistym prekursorem zmian w procesie integracji europejskiej. Fakt jednoczenia naszych działań był szczególnie odczuwalny nie tylko w Polsce, ale i w innych krajach byłego bloku wschodniego. Czuliśmy wówczas, że w naszych działaniach wyprzedzamy decyzje polityków.

Początki współpracy polegały przede wszystkim na wzajemnym poznawaniu się i zdobywaniu zaufania. Czym bardziej się jednak poznawaliśmy, tym większego nabieraliśmy przekonania, że założenie ALE to znakomity pomysł, bo problemy z jakimi mają do czynienia maszyniści są bardzo podobne we wszystkich krajach członkowskich, a wspólne działania w skali europejskiej mogą tylko przyspieszyć ich rozwiązanie.

Zdawaliśmy sobie również sprawę z dużych dysproporcji w charakterze i warunkach pracy, sprawach socjalnych oraz przede wszystkim w wysokości wynagrodzeń w zależności od kraju zatrudnienia ma-

szynisty. Dysproporcje obejmują też inne zagadnienia, jak np. system emerytalny, opieki zdrowotnej, szkolenia i przygotowania zawodowego, układów zbiorowych pracy itp. Aby próbować je zmniejszać – dążąc oczywiście do najkorzystniejszych rozwiązań – trzeba zmierzyć się z odmiennymi rozwiązaniami prawnymi w poszczególnych krajach, ale także zróżnicowanym poziomem dochodu narodowego. Nie bez znaczenia są kwestie mentalnościowe i przyzwyczajenia. To wszystko sprawia, że działania ALE są trudne i czasochłonne, lecz jestem przekonany, że będą skuteczne.

Wierzę również w to, że zrzeszenie poszczególnych związków zawodowych maszynistów w strukturach ALE przekłada się na działalność we własnym kraju, dając poczucie większej siły wskutek korzystania z doświadczeń innych oraz stosowania sprawdzonych rozwiązań. Uczenie się na czyichś doświadczeniach ma także inne zalety. Skutkuje m.in. mniejszą podatnością na manipulację ze strony pracodawców, co ma szczególne znaczenie w obliczu dysproporcji w warunkach zatrudnienia i przy jednoczesnym otwarciu rynków kolejowych w poszczególnych krajach.

Długo można by jeszcze mówić o atutach organizacji zrzeszającej europejskich maszynistów. Wszystko jednak w istocie sprowadza się do tego, żeby każdy maszynista wykonujący swój piękny zawód miał przeświadczenie, że nie jest sam, że poprzez swój krajowy związek zawodowy ma możliwość przełożenia na innych kolegów – maszynistów europejskich. Niezwykle ważne jest, aby maszynista prowadzący pociąg poza swoim krajem miał poczucie, że jest wśród swo-

ich i zawsze może liczyć na życzliwość i pomoc. Warto w tym miejscu przypomnieć porozumienie, jakie podpisaliśmy w ramach ALE. Dotyczyło właśnie udzielania wzajemnej pomocy maszynistom znajdującym się na terenie innego kraju gdy przytrafi im się zdarzenie kolejowe. Stworzenie systemu wzajemnego wsparcia i poczucie solidarności zawodowej maszynistów jest kluczowym zadaniem spoczywającym na ALE.

Sfera ta staje się kluczowa właśnie dzisiaj – w obliczu globalnego kryzysu ekonomicznego, który niezwykle mocno dotyka koleje różnych krajów. To realne zagrożenie nie tylko warunków naszej pracy, lecz wręcz samych miejsc pracy. Uporamy się z nim, jeśli uda nam się ową wzajemną solidarność zawodową utrzymać w wymiarze ponadnarodowym. Ten trudny czas to wielki sprawdzian dla poszczególnych związków zawodowych maszynistów. Jestem jednak przekonany, że ALE dzięki 20-letniemu doświadczeniu zda ten egzamin bardzo dobrze.

Wystarczy jednak mówienia o trudnych sprawach, bo dla ALE dzień dzisiejszy to święto, które powinno być radosne. Z tej okazji składam więc najlepsze życzenia przede wszystkim żonom maszynistów: aby ich mężowie zawsze wracali szczęśliwie i bezpiecznie po pracy do domu i aby były zadowolone z owoców ich pracy.

Życzę też samym maszynistom wszelkiej pomyślności w życiu osobistym i pracy zawodowej oraz aby w działalności w związkach zawodowych zrzeszonych w ALE zawsze spotykali przyjaciół, z którymi można realizować swoje cele zawodowe.

ALE życzę natomiast dalszego rozwoju i skuteczności w działaniu, abyśmy mogli wspólnie obchodzić kolejne rocznice działalności! ■

Z prac Rady Krajowej

Posiedzenie Rady Krajowej 14 kwietnia w dużej części poświęcono przygotowaniom do VI Zjazdu Sprawozdawczo-Wyborczego ZZM, który odbędzie się w Augustowie w dniach 3–5 czerwca.

Wzięli w niej udział imiennie wybrani członkowie nowej Rady Krajowej, którym rozdane mandaty członków RK. Przyjęto projekty programu i stosownych regulaminów na Zjazd oraz zaproponowano członków poszczególnych komisji. Omówiono także sytuację w kolejowych spółkach, która niestety nie uległa poprawie i – co gorsza – nie ma na to specjalnie widoków.

W ostatnim czasie w poczet ZZM przyjęte zostały następujące organizacje i koła:

- ZZM przy Zakładzie Północnym PKP Intercity S.A. w Gdyni,
- Koło ZZM Słupsk przy Zakładzie Północnym PKP Intercity S.A. w Gdyni,
- ZZM w Zakładzie Przewozów Regionalnych Lublin,
- Koło ZZM Lublin w Zakładzie Przewozów Regionalnych Lublin,

- Koło ZZM Łuków Związku Zawodowego w Zakładzie Przewozów Regionalnych Lublin,
- Koło ZZM Żagań PKP Cargo S.A. Dolnośląskiego Zakładu Spółki we Wrocławiu MZZM w Czerwieńsku,
- Koło ZZM Czerwieńsk Wielkopolski Zakład Przewozów Regionalnych w Poznaniu MZZM w Czerwieńsku,
- ZZM w Cze-

chowicach–Dziedzicach PKP Cargo S.A. Śląsko-Dąbrowski Zakład Spółki,

- ZZM w Chojnicach w Pomorskim Zakładzie Przewozów Regionalnych
- ZZM PKP Intercity Szczecin – Północny Zakład spółki. ■



Kalejdoskop V kadencji

Kończy się V kadencja, która toczyła się w obliczu głębokich zmian zachodzących na polskich kolejach. Mimo wyjątkowo trudnego otoczenia związkowi udało się wiele dokonać – począwszy od stworzenia nowoczesnego systemu informacji i wzajemnej komunikacji, na ubezpieczeniach i korzystnych regulacjach prawnych skończywszy. ZZM dzięki temu jest dziś nowoczesną, sprawnie działającą organizacją. Poniżej przypominamy niektóre wydarzenia z upływającej kadencji.

- Raptem dwa miesiące po wyborach wznowione zostaje wydawanie „Głosu Maszynisty”, który od

tego momentu aż po dzień dzisiejszy ukazuje się regularnie jako kolorowy miesięcznik, w ciekawej szacie graficznej.

- Na mocy porozumienia o współpracy z firmą Polkomtel S.A. członkowie ZZM uzyskują możliwość nabywania telefonów komórkowych po atrakcyjnych cenach, co wydatnie usprawnia łączność w naszej organizacji. Z czasem wydatnie spadają ceny połączeń wewnątrz sieci ZZM. Prezydium ZZM zyskuje nowoczesne narzędzie zarządzania w sytuacjach kryzysowych w postaci grupowego SMS.



dokończenie na str. 8



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.

Kalejdoskop V kadencji

dokończenie ze str. 6

- Współpraca międzynarodowa i międzyzwiązkowa ZZM zyskuje inny wymiar. Leszek Miętek zostaje wybrany wiceprezydentem europejskiego związku maszynistów ALE,
- ZZM jest inicjatorem powstania Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych. Prezydent ZZM zostaje przewodniczącym organizacji zrzeszającej związki zawodowe pracowników związanych z ruchem pociągów.



- Na mocy porozumienia z wicepremierem Przemysławem Gosiewskim kończącego spór zbiorowy, kolejarskim związkiem zawodowym – w tym ZZM – udaje się wywalczyć korzystne rozwiązania emerytalne dla

kolejarzy. Zapisy porozumienia nie zostają jednak wprowadzone w życie, bo niedługo potem zmienia się rząd.

- W zawartym porozumieniu w sprawie chronometrażu czasów przyjęć i zdań elektrycznych oraz spalinyowych pojazdów trakcyjnych w PKP Cargo wyszczególnione zostają czynności maszynisty.
- Podpisane zostaje porozumienie w sprawie pomieszczeń oczekiwania drużyn trakcyjnych i warunków pracy w pojazdach trakcyjnych.
- Zmiana rozporządzenia w sprawie wykazu stanowisk związanych bezpośrednio z prowadze-

zeniu zasadniczym (w WKD nawet 330 zł) -udaje się w 2008 roku wywalczyć wyłącznie dzięki naciskom KKZZ.

- KKZZ wstępuje w strukturę Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych, a prezydent ZZM zostaje członkiem prezydium tej reprezentatywnej organizacji związkowej.
- W obliczu przekształceń na kolei Krajowy Zjazd Delegatów wprowadza zmiany w Statucie ZZM – przebudowane zostają struktury ZZM, co umożliwi sprawne funkcjonowanie w nowych realiach.
- Batalia o emerytury pomostowe przynosi korzystne rozwiązania



W skrócie



Przypominamy o akcji zbierania podpisów w wyborach na przedstawiciela załogi w radzie nadzorczej spółki PKP Przewozy Regionalne. Kandydatem KKZZ jest **Piotr Bernaciak**, przewodniczący ZZM Gniezno. Zachęcamy do wsparcia jego kandydatury.



W powtórzonych wyborach do rady nadzorczej spółki PKP SKM w Trójmieście członkiem rady – przedstawicielem załogi został nasz kolega **Arnold Modrzejewski**. Gratulujemy!

niem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego skutkuje wprowadzeniem nowego stanowiska pracy: maszynista zakładowy umożliwiając zatrudnienie maszynisty z II kat. zdrowia.

- Udaje się zablokować wprowadzenie w życie pełnej wad i odwołującej się do nie istniejących przepisów instrukcji Ir-1. Nieco wcześniej na skutek działań związku z eksploatacji wycofane zostają kompozytowe wkładki hamulcowe, na działanie których skarżą się maszyniści.
- Do użytku oddany zostaje serwer informacyjny ZZM
- Podwyżki jakich nie pamiętają najstarsi kolejarze – 220 zł w uposa-

dla maszynistów i pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Maszyniści uzyskują ponadto prawo do przechodzenia na emerytury pomostowe 10 lat przed osiągnięciem wieku emerytalnego, jeśli zostaną uznani za niezdolnych do pracy na tym stanowisku z przyczyn zdrowotnych.

- Na mocy porozumienia w PKP Przewozy Regionalne pracownicy zespołów drużyn trakcyjnych w tej spółce uzyskują gwarancje dodatkowego urlopu wypoczynkowego oraz dodatku za pracę w warunkach uciążliwych.
- W czasie całej kadencji podjętych zostaje setki interwencji w sprawach pracowniczych. ■

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



W obronie miejsc pracy

Pięć tysięcy kolejarzy protestowało pod siedzibą Ministerstwa Infrastruktury domagając się energicznych działań rządu sprzyjających rozwojowi polskich kolei. Pikietę, która odbyła się 29 kwietnia, wspólnie zorganizowały największe kolejarские związki zawodowe.



Tego dnia od wczesnego ranka do Warszawy zjeżdżały z całego kraju pociągi wypełnione pracownikami zaniepokojonymi sytuacją w ich firmach. Organizatorzy: Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych, Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP oraz Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność” na miejsce zbiórki wybrali okolice Pałacu Kultury i Nauki. Stamtąd po powitaniu wielotysięczny, głośny, kolorowy pochód ruszył pod siedzibę resortu wzbudzając zaciekawienie mieszkańców stolicy.

Kolejarze nie byli wcale sami. Wsparli ich przewodniczący ogólnopolskich organizacji: Jan Guz z OPZZ oraz Janusz Śniadek z „Solidarności”. Co godne podkreślenia, do protestu przyłączyły się także inne kolejarские związki zawodowe, które przysłały do Warszawy swoje delegacje. Samych przedstawicieli Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce było ponad tysiąc. Oflagowani wyróżniali się w tłumie. Dało się także zauważyć nowe, pomysłowe transparenty kilku naszych organizacji.

Pod siedzibą resortu do zgromadzonych licznie kolejarzy przemawiali Jan Guz, Janusz Śniadek, Leszek Miętek, Stanisław Stolorz i Henryk Grymel. Zgodnie domagali się od rządu Donalda Tuska warunków pozwalających kolei na uczciwe konkurowanie z innymi działami transportu oraz krytykowali za opieszałość i kompletny brak wrażliwości na problemy, dodatkowo uwypuklone przez globalny kryzys gospodarczy. Leszek Miętek przypomniał, że winę za obecny stan rzeczy ponosi nie tylko obecny rząd PO-PSL, ale także i poprzednie ekipy. Skutkiem tego spółkom Grupy PKP grozi dziś utrata płynności finansowej, a w konsekwencji zwolnienia pracowników i upadłość polskich kolei. Problemy szczególnie mocno dotknęły dziś PKP Cargo, które toczy ciężkie boje na liberalizowanym rynku przewozów towarowych. Ale o spokojny sen trudno także pracownikom spółek pasażerskich, bo w 2010 roku zostanie poddany liberalizacji rynek przewozów pasażerskich. W imieniu zebranych delegacja szefów kolejarских związków złożyła na ręce ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka petycję skierowaną do premiera Tuska. Zawiera ona 14 postulatów (patrz str. 12). W przypadku braku porozumienia co do ich realizacji w terminie do 15 maja br. KKZZ, SKK „Solidarność” i Federacja ZZZP PKP podejmą czynną akcję protestacyjno-strajkową.

Do protestujących pod resortem wyszli minister Grabarczyk oraz Juliusz Engelhardt, podsekretarz stanu do spraw kolei. Zapowiedzieli przyjrzenie się postulatom. Wkrótce potem kolejarze w spokoju rozjechali się do domów. (L)

Fot. G.Moc

Z ostatniej chwili: W momencie oddawania numeru do druku przyszła odpowiedź ministra Grabarczyka na przedstawione postulaty. Można się z nią zapoznać na serwerze www.informacjeczmm.pl

FOTOREPORTAŻ





Warszawa, dn. 29 kwietnia 2009 r.

Petycja związków zawodowych działających w Grupie PKP

Pan
Donald Tusk
Prezes Rady Ministrów
Za pośrednictwem:
Pan
Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury

W obliczu kryzysowej sytuacji w spółkach Grupy PKP, grożącej utratą płynności finansowej i prowadzącej wprost do upadłości polskich kolei, tworzącej bezpośrednio zagrożenie dla naszych miejsc pracy i bytu naszych rodzin, Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP i Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych od kilku miesięcy występowały do Rządu RP, Zarządu PKP S.A. oraz samorządów z propozycjami bieżącej pomocy firmom kolejowym, jak też z propozycjami docelowego ukształtowania funkcjonowania transportu kolejowego w Polsce. Niestety, w bardzo niewielkim stopniu zostały one uwzględnione. Sytuacja spółek Grupy PKP pogarsza się z dnia na dzień. Wspólna pikieta związków zawodowych ma pokazać determinację w obronie miejsc pracy dla kolejarzy i bytu naszych rodzin oraz w trosce o naszą firmę.

Kierując się interesem polskich kolei i w obronie naszych miejsc pracy żądamy od Rządu RP i właścicieli spółek:

1. Przeprowadzenia restrukturyzacji zatrudnienia w spółkach Grupy PKP przez 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 PKP bez zapewnienia większościowego udziału Skarbu Państwa i przeznaczenia całości środków uzyskanych w wyniku prywatyzacji na dokapitalizowanie prywatyzowanych spółek;
 3. Pełnego oddłużenia PKP S.A. i uregulowania spraw podatkowych w operacjach finansowych między spółkami Grupy PKP 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 PKP CARGO S.A. kwoty 230 mln zł na inwestycje, utraconej w wyniku ugody restrukturyzacyjnej, a będącej długiem Przewozów Regionalnych;
 6. Zapewnienia PKP Intercity S.A. 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 PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
 9. Zapewnienia źródeł finansowania inwestycji rozwojowych w spółkach PKP SKM, Koleje Mazowieckie i WKD;
 10. Zapewnienia finansowania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na poziomie:
 - a) gwarantującym wykorzystanie wszystkich możliwych środków z UE na modernizację infrastruktury kolejowej;
 - b) niezbędnym dla należytego utrzymania infrastruktury kolejowej będącej w jej zarządzie;
 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 2008 r.;
 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 postulatów w terminie do 15.05.2009 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

Powstaje raport o kryzysie

Wznowiło prace Konwersatorium „O lepszą Polskę”, złożone z niezależnych ekonomistów i ekspertów specjalizujących się w sprawach gospodarczych. Celem jest opracowanie raportu poświęconego globalnemu kryzysowi gospodarczemu, który zawierać będzie diagnozę i określenie jego przyczyn zarówno w wymiarze światowym, jak i w warunkach polskich, a także propozycje celów, działań i instrumentów prowadzących do jego przezwyciężenia.

Od 17 grudnia ub. roku odbyło się 6 spotkań Konwersatorium. W czasie pierwszego przyjęto metodologię i określono zakres tematyczny, następane poświęcone

były wybranym aspektom i szczegółowym kwestiom kryzysu. W ich trakcie kolejno swoje poglądy na temat globalnego kryzysu zaprezentowali ekonomiści: prof. dr hab. Jerzy Żyżyński, prof. dr hab. Andrzej Zawisła, prof. dr hab. Jan Dziewulski, prof. dr hab. Artur Śliwiński oraz Lesław Michnowski z Komitetu Prognoz PAN. Ich wystąpieniom towarzyszyła bardzo twórcza dyskusja. Wszyscy wymienieni autorzy złożyli w wersji elektronicznej teksty swoich wystąpień. W oparciu o nie powstaje już synteza, która złoży się na treść raportu. Na podstawie dotychczasowych wystąpień członków Konwersatorium „O lepszą Polskę” można postawić wstępną diagnozę, że globalny kryzys gospodarczy rozwija się w sposób pełzający, ma on charakter strukturalny oraz systemowy i potrwa co najmniej kilka lat. W tej chwili świat znajduje się ciągle w I fazie tego kryzysu. Wiele wskazuje na to, że będzie on nie mniej głęboki niż kryzys z lat 1929-1933, choć ma on zupełnie inny przebieg i został spowodowany przez inne przyczyny. Inne też zapewne będą jego skutki: ekonomiczne, społeczne i polityczne.

Fot. T. Makuch



W związku z tym jego przezwyciężenie będzie wymagało zastosowania odmiennych i nowych sposobów, in-

strumentów i narzędzi. Zdaniem wyżej wymienionych ekonomistów, skutki kryzysu w Polsce w pełni ujawnią

się nie wcześniej niż na początku 2010 roku.

W najbliższych miesiącach przewidziane są kolejne spotkania i wystąpienia uczestników Konwersatorium „O lepszą Polskę”, wśród których będą wybitni eksperci. Warto dodać, iż Konwersatorium współpracuje z Polskim Lobby Przemysłowym, a jego spotkania odbywają się w Warszawskiej Szkole Zarządzania – Szkole Wyższej, której profesorowie uczestniczą w jego pracach.

Zakończenie prac Konwersatorium przewiduje się jesienią tego roku. Jego efektem będzie końcowy niezależny raport, który zostanie opublikowany, a jego promocja odbędzie się na ogólnopolskiej konferencji.

dr hab. Paweł Soroka
Koordynator prac
Konwersatorium
„O lepszą Polskę”
tel. 0 603-425-568

P.S. Poprzedni dokument Konwersatorium – Raport o stanie państwa i sposobach jego naprawy – opublikowany w nakładzie 5000 egzemplarzy w czerwcu 2005 roku jest dostępny także w internet-

cie pod adresami: www.plp.info.pl oraz www.telewizjaanb.cp.win.pl/download/o_lepsza_polske.pdf ■



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 arkusowych i zwojowych:

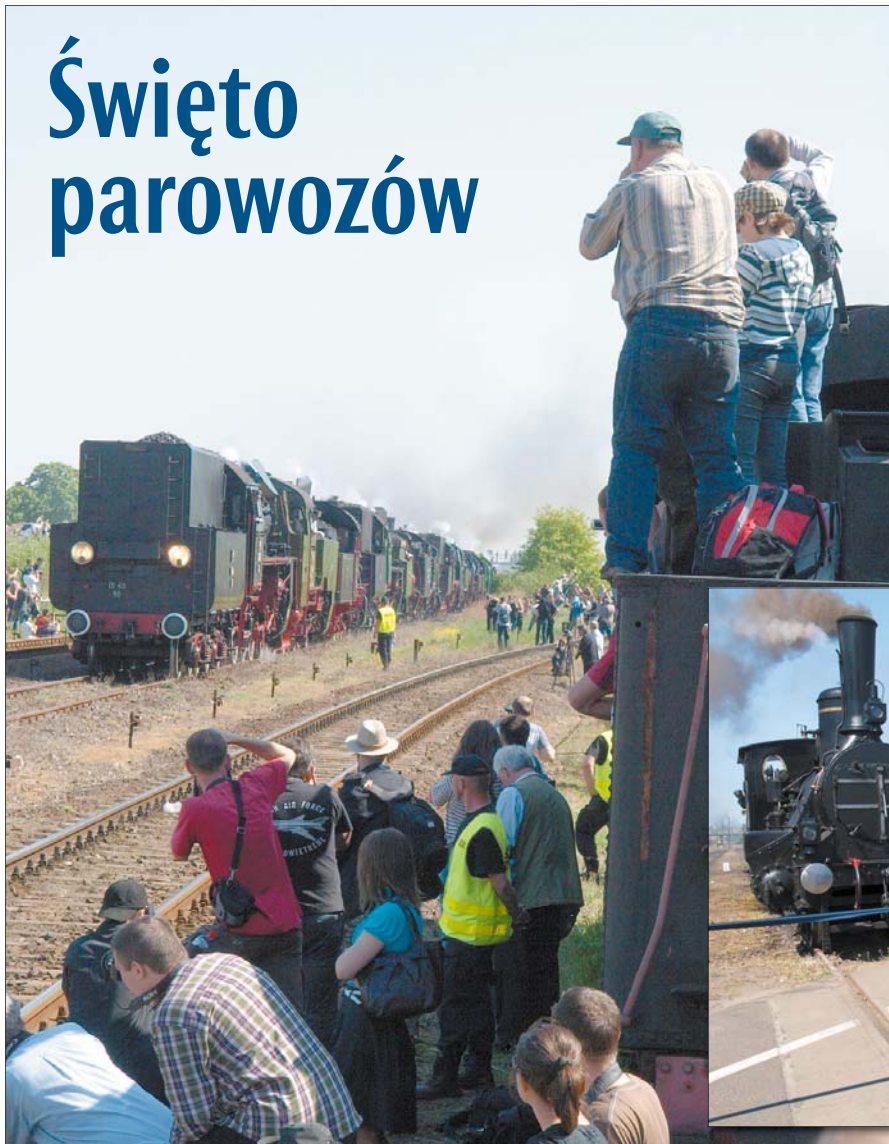
- wydawnictwa książkowe, czasopisma
- taryfy, katalogi, foldery reklamowe i kalendarze
- akcydensy: listy przewozowe, bilety, karty gwarancyjne itp.

Ponadto wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami



**SERDECZNIE
ZAPRASZAMY**

Święto parowozów



Głównym organizatorem niezapomnianego pikniku w pierwszy majowy weekend, była spółka PKP Cargo, która zadbała nie tylko o sprawne przeprowadzenie parady czternastu stalowych kolosów, ale także – wspólnie z PKP Intercity – o to, by goście mogli dojechać na spotkanie. Pociąg parowy Hefajstos z Wrocławia cieszył się ogromnym zainteresowaniem, także ze względu na podwójną trakcję parową. Do Tkt48-18 zwanego potocznie osiołkiem dołączył gościnnie angielski



XVI parada parowozów z Polski, Niemiec, Czech, Słowacji, Węgier i Anglii ściągnęła do Wolsztyna ponad dwadzieścia tysięcy miłośników kolei. W programie „Parowozowego Show”, zorganizowanego z niezwykłym rozmachem w jedynej na świecie parowozowni prowadzącej planowy ruch pociągów parowych, znalazło się wiele atrakcji.

parowóz GWR 5521, który po paradzie odpłynął promem do Anglii.

Po raz pierwszy od 1995 roku nie pojawiła się na paradzie dum wolsztyńskich kolejarzy „Piękna Helena” – polski parowóz Pm36-2 zbudowany przed wojną, która przechodzi w Lesznie naprawę główną. Duże wrażenie za to wywołał dwaj goście. Węgierski parowóz 220 194, któremu wiekiem nikt nie był w stanie dorównać, wybudowany w 1900 roku gościł w Polsce po raz pierwszy. Słowacki 486.007 natomiast, ze względu na swoje rozmiary, nie zmieścił się na wolsztyńskiej obrotnicy i jako jedyny jeździł podczas parady tendrem do przodu.

Show w Wolsztynie obejrze- li m.in. sekretarz stanu w Minister-



stwie Gospodarki Adam Szejnfeld, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt oraz władze samorządowe województwa wielkopolskiego i miasta Wolsztyna. Kierownictwo ZZM reprezentował wiceprezydent Krzysztof Ciećka. Podczas otwarcia Janusz Lach, członek zarządu PKP Cargo ds. finansowych, zadeklarował organizację kolejnych parad parowozów.

Program imprez plenerowych był bardzo bogaty. Organizatorzy przygotowali m.in.: prezentację drezyn, widowisko „światło, dźwięk i para”, a także wybory Miss Świata Parowozów. Dużym zainteresowaniem cieszyła się kwesta zorganizowana przez Fundację Era Parowozów na rzecz renowacji parowozu Tkt 48-143. Przygotowano przejażdżki na trasach Wolsztyn – Stefanowo i Wolsztyn – Nowa Wieś Mochy specjalnymi pociągami zestawionymi oczywiście z parowozu oraz odrestaurowanych wagonów historycznych.

Relacje z tegorocznej imprezy zdawali dziennikarze z ponad 40 stacji telewizyjnych, radiowych i redakcji prasowych z całego świata. Rekordowa liczba osób, które odwiedziły w majowy weekend parowozownię potwierdza duże zapotrzebowanie na imprezę rozwijającą się z roku na rok.

Tekst i fot. Maria Kaczmarczyk



naturalnie z nami

przewozimy · niezawodnie · bezpiecznie · terminowo

Choroby zawodowe

Podejrzanie o chorobę zawodową może zgłosić sam pracownik. Pracodawca ma wówczas obowiązek przesłać dokumentację dotyczącą zagrożeń występujących w jego środowisku pracy oraz przebiegu pracy zawodowej.

W dniu 24 kwietnia 2006r. jeden z naszych kolegów maszynistów otrzymał od Kolejowej Komisji Lekarskiej orzeczenie cyt. „wobec przeciwwskazań zdrowotnych jest niezdolny do wykonywania pracy na stanowisku maszynisty pojazdów trakcyjnych. Stwierdzono obustronny trwały ubytek słuchu typu ślimakowego spowodowany hałasem”. W styczniu 2008 roku wystąpił więc do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego o ponowne badanie słuchu i uznanie choroby zawodowej. W odpowiedzi otrzymał orzeczenie lekarskie: „Brak podstaw do rozpoznania obustronnego trwałego ubytku słuchu typu ślimakowego spowodowanego hałasem”, tym samym brak podstaw do rozpoznania choroby zawodowej. Od tej decyzji

maszynista odwołał się

do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, który oznajmił, że „nie znaleziono podstaw do uchylecia lub zmiany decyzji Powiatowego Inspektoratu Pracy – w myśl art. 132 kpa.”

W listopadzie 2008 roku rodzina maszynisty zwróciła się o pomoc do Komisji Obrony Praw Pracowniczych ZZM. Ta, po analizie dokumentacji oraz orzeczeń inspektoratów sanitarnych potwierdziła, że nasz kolega był zatrudniony na stanowisku pomocnika maszynisty, a następnie maszynisty pojazdów trakcyjnych w okresie od 1.01.1973 do 29.05.2006 r. Tymczasem wydane orzeczenia lekarskie wydano w oparciu o wyniki badań jedynie za okres 1988–1991 oraz rok 1998. Na podstawie otrzymanych

wyników pomiarów stwierdzono, że w tym okresie pracy na pojazdach trakcyjnych maszynista nie był narażony na hałas. Pracodawca nie przedłożył jednak kompletu dokumentacji za lata 1973–87 oraz 1992–98. Mimo to inspektorat sanitarny podjął decyzję o braku podstaw do rozpoznania choroby zawodowej.

Wobec tak niefrasobliwego podejścia organu administracji państwowej do oceny warunków pracy maszyniście pozostało dochodzenie praw na drodze sądowej – w Wojewódzkim Sądzie Administracyjnym. Na rozprawie 16 grudnia 2008 r. zapadł

wyrok uchylający

zaskarżoną decyzję oraz poprzedzającą ją decyzję Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego. W uzasadnieniu WSA podkreślił, że skarga jest zasadna. Za chorobę zawodową uważa się chorobę określoną w wykazie chorób zawodowych, o których mowa w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 30 lipca 2002 r. w sprawach chorób zawodowych (Dz.U. nr 132 poz. 1115), a obowiązkiem organu administracji właściwego do jej rozpoznania i stwierdzenia jest zgromadzenie, przed skierowaniem pracownika na badania lekarskie we właściwej jednostce orzeczniczej, dokumentacji o jakiej mowa w § 6 ust.1 rozporządzenia (czyli kompletnej). Zapoznając się z dalszą częścią uzasadnienia wyroku WSA czytamy: „przenosząc powyższe rozważania na grunt rozpoznawanej sprawy stwierdzić należy, że postępowanie administracyjne nie zostało przeprowadzone w sposób prawidłowy. Podkreślić należy, że orzeczenie tych jednostek organizacyjnych uprawnionych do rozpoznania chorób zawodowych ma charakter opinii biegłego. A więc oprócz konkluzji powinna ona zawierać merytoryczne uzasadnienie stanowiska z odniesieniem się nie tylko do wyników badań przeprowadzonych przez daną jednostkę, ale również do innych dowodów. W tym stanie sprawy niniejsze organy inspekcji sanitarnej oparły się na niepełnym materiale dowodowym, w tym wymagających uzupełnienia opiniach biegłych. W ocenie sądu powyższe naruszenie przepisów postępowania mogło mieć istotny wpływ na wynik postępowania”.

Co zatem z tego wynika? Między innymi to, że pracodawca powinien zwrócić uwagę na obowiązek dokonania pomiarów natężenia hałasu na pojazdach trakcyjnych. Należy go realizować zachowując rzeczywiste warunki pracy drużyny trakcyjnej, a nie jedynie na wybranych lokomotywach oraz szlakach, gdzie obowiązuje ograniczenie prędkości rozkładowej. Przypominamy, że dokonując oceny działania czynnika szkodliwego uwzględnia się: rodzaj, czas narażenia na czynnik szkodliwy, sposób wykonywania pracy, a także kontakt z czynnikami powodującymi choroby inwazyjne, uczuleniowe, nowotworowe. Przechodzenie wszystkich wyników badań związanych z oceną ryzyka zawodowego, w tym przypadku drużyn trakcyjnych, należy do obowiązków pracodawcy.



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

Eugeniusz Śliwiński
Komisja Obrony Praw Pracowniczych

Śladem naszych publikacji

PKP Cargo S.A. – Wydział Eksploatacji Lokomotyw z uwagą śledzi ukazujące się w periodykach artykuły, związane z szeroko pojętą tematyką kolejową. W „Głosie Maszynisty” nr 4/56 z kwietnia 2009 roku zamieszczony został artykuł „Jak przeciwdziałać wypadkom”, który krytycznie odnosi się do systemu szkoleń pracowników drużyn trakcyjnych. Nie tylko nie podzielam zdania autora artykułu, ale również nie rozumiem, jak można nie zauważyć prowadzonych od dwóch lat, przemyślanych i systemowych działań w tym zakresie przez spółkę PKP Cargo.

Działania, o których mowa rozpoczęte zostały od podstaw, czyli od szkolenia maszynistów instruktorów z zakresu dydaktycznego. Uczestnicy zorganizowanego kursu zapoznali się z nowoczesnymi metodami prowadzenia zajęć, właściwego podejścia do słuchaczy ukierunkowanego na wyobraźnię i zrozumienie. Kurs pedagogiczny prowadzony był przez wysokiej klasy specjalistów z dziedziny psychologii, pedagogiki i metodyki. W grudniu 2007 r. do zakresu czynności maszynistów instruktorów wprowadzono obowiązek wykonywania pracy w charakterze czynnego maszynisty (w wymiarze 20%). Wprowadzenie takiego rozwiązania, stosowanego przez większość przewoźników europejskich, ma wpływ na jakość prowadzonej działalności szkoleniowej i profilaktycznej

oraz gwarantuje posiadanie „ciągle aktualizowanego” doświadczenia praktycznego. Zmniejszono jednocześnie obowiązki spoczywające na zespole instruktorskim o charakterze administracyjnym, kładąc nacisk na szkolenie zespołu drużyn i bezpieczeństwo. Wszyscy maszyniści instruktorzy odbyli szkolenie na kursie doskonalącym z zagadnień techniki ruchu i sygnalizacji. Dwa razy w roku organizowane są cyklicznie, ogólnopolskie spotkania zespołu instruktorów, podczas których prowadzone są seminaria z zagadnień trakcji oraz techniki ruchu i sygnalizacji. Seminaria prowadzą wysokiej klasy specjaliści zatrudnieni w spółce PKP Cargo, jak również w PKP PLK. Dodać należy, że wszystkie przedstawione zmiany zostały usankcjonowane wprowadzeniem nowej Instrukcji Ct-7.

Jednocześnie na szeroką skalę wprowadza się tzw. techniki multimedialne w procesie szkolenia pracowników drużyn trakcyjnych. Powołane zespoły maszynistów instruktorów opracowują materiały szkoleniowe i prezentacje, które są wykorzystywane podczas pouczeń okresowych we wszystkich zakładach spółki. Wpływa to korzystnie na efektywność przekazywanej wiedzy i poziom szkolenia.

Zaznaczam, że z uwagi na precyzyjne zdefiniowanie oczekiwań i obowiązków skupiających się na szkoleniu i bezpieczeństwie, dokonano zmian w ramowym programie pouczeń okresowych ograniczając do

niezbędnego minimum zagadnienia dotyczące m.in. budowy pojazdów.

Na zakończenie pozwolę sobie zwrócić uwagę, że omawianie biuletynów powypadkowych na pouczeniach okresowych uważam za konieczne i pożądane. To właśnie poznając i omawiając szczegóły zaistniałego wydarzenia, można nie tylko zwrócić uwagę na popełnione nieprawidłowości i przekroczenia obowiązujących przepisów, ale również ukierunkować działania profilaktyczne np. na wypracowanie właściwych zachowań w sytuacjach zagrożenia.

Wyrażam nadzieję, że przekazana informacja ukazująca podejmowane działania spółki PKP Cargo związane z procesem szkolenia pracowników zespołu drużyn trakcyjnych pozwoli na zweryfikowanie stanowiska prezentowanego przez autora artykułu.

Z poważaniem:

Ignacy Góra

Naczelnik Wydziału Eksploatacji

Lokomotyw

Koledze

Marianowi Stempniakowi

wyrazy głębokiego współczucia
i żalu

z powodu tragicznej śmierci

Żony Krystyny

składają

Koledzy z ZZM WKD

w Grodzisku Mazowieckim

Koledze

Arturowi

Lewandowskiemu

Członkowi Rady Maszynistów
SNZZMK

w Zduńskiej Woli-Karsznicach
wyrazy głębokiego współczucia
z powodu śmierci

Żony

składają

koledzy z SNZZMK w Zduńskiej
Woli-Karsznicach



Pod semaforem

Kolejarze, a zwłaszcza maszyniści, którzy mogli stawić się w Warszawie, za aktywność i liczny udział w pi-

kiecie zorganizowanej pod Ministerstwem Infrastruktury.

Minister Cezary Grabarczyk, za pismo mające być odpowiedzią na postulaty zawarte w petycji, z którego wynika, że do porozumienia niestety droga daleka.



HOMOR

Kobieta pyta współpasażerkę w tramwaju:

– Proszę pani, nie orientuję się pani ile jest przystanków do dworca?

– Dwa.

Przejeżdża więc dwa przystanki i próbuje się upewnić zwracając się do tej samej pani:

– Teraz wysiadam, prawda?

– Nie. Teraz cztery.

Chłopak z dziewczyną w intymnej sytuacji. Nagle on pyta:

– Mogę zwracać się do ciebie Ewa?

– Ale ja mam na imię Jola. Dlaczego akurat Ewa?

– Bo wiesz, tak się składa że... będziesz moją pierwszą.

– Dobrze. A ja mogę w takim razie mówić na ciebie Peugeot?

– Dlaczego?

– Bo będziesz moim 206...

Do zatłoczonej knajpy wchodzi mężczyzna i widząc, że przy pewnym stoliku siedzi tylko jeden gość, zwraca się do niego:

– Czy to miejsce jest wolne?

Siedzący schyla się pod stolik i pyta:

– Janek, będziesz jeszcze siedział?

Policjant podchodzi do płaczącego na ulicy chłopca.

– Dlaczego płaczesz?

– Bo się zgubiłem.

– A gdzie mieszkasz?

– Nie wiem. Przedwczoraj przeprowadziliśmy się do nowego mieszkania.

– To powiedz chociaż, jak się nazywasz!

– Nie pamiętam. Wczoraj mama znowu wyszła za mąż...

**fraszki
jerzego szuleca**

Czułości

Niepohamowaną okazała żądze
Gdy poczuła jakie
ma facet... pieniądze.

Chorowity

Choruje na nowo
Bo znów popił zdrowo.

Jasnowidz

On już nie ogląda
televizji wcale
Bo widzi kanale
na każdym kanale.

Sensacja

Liczył barany
raz poseł w sejmie
Nie licząc, że go
kamera zdejmie.

Marzyciele

On marzył o wzwodzie
Ona o rozwodzie.

Ojciec przeglądając gazetę natrafia na artykuł: „Pół miliona euro za kontrakt piłkarski”. Po chwili odkłada gazetę i mówi do syna:

– Po jaką cholere ślęczysz nad tymi idiotycznymi zadaniami z matematyki? Wziąłbyś lepiej piłkę i poszedł na boisko pokopać...

Dwóch księży rozmawia o celibacie. Jeden mówi:

– Słyszałeś, że Watykan rozważa możliwość zniesienia celibatu?

– Tak, ale co z tego? Przecież my już tego nie doczekamy.

– Ale może nasze dzieci...

Kącik filatelistyczny

Z okazji 54 spotkania Ogólnopolskiego Klubu Zainteresowań „Kolejnictwo” im. Ernesta Adama Malinowskiego organizatorzy wydali okolicznościową kopertę upamiętniającą swego patrona.

Wydano ją w nakładzie 200 sztuk. Autorem projektu jest Krzysztof Błaszczyk. W części ilustracyjnej widnieje piękny dworzec kolejowy w Skierniewicach z 1917 roku. Na kopercie zamiast tradycyjnego znaczka i datownika okolicznościowego jest frankatura mechaniczna poświęcona 110 rocznicy śmierci budowniczego kolei transandyjskiej.



(amur)

KRZYŻÓWKA NR 5/2009

Kalamburowo: przyimek + szyny	▼	Chaos	▼	Nadrzewna małpa z Sumatry	▼	Złomu lub żywca	▼	Słynna rola Mikulskiego	▼	Główny posiłek dnia
		Kelner potocznie	▼	Wagonik wywrotka	▶					
			4					11		
Część perkusji		Stolica Azerów	▶			Rolniczy stan w USA		Dramat Juliusza Słowackiego		Wróżba z kart
		Celtycki śpiewak	▼							9
				Marny pisarz	▶					
				12		8		6		
Jarmark	▶			Czwórka na łodzi	▶					
				Aromatyczna przyprawa	▶					2
Uczeń szkoły wojskowej	Szalom, pisarz żydowski	Wesoła zabawa	▶					Stop do lutownia		Dumny ze swego ogona
		Własne ja	▼							
				Przypiecek	▶					
			10							
Żeton, liczman		... Cooper, aktor ameryk.	▶					Plażowiczom nie przeszkadza		
			3							
				Miasto nad Nysą łączycką (Niemcy)	▶					1
				5						7

Litery z ponumerowanych pól utworzą rozwiązanie

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

Litery z ponumerowanych krutek utworzą rozwiązanie. Rozwiązania krzyżówki prosimy nadsyłać do 3 czerwca 2009 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 3”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – weekend w wybranym ośrodku Natury Tour otrzymuje **Waldemar Troc z Bialegostoku**. Gratulujemy. Szczegółowe informacje wyślemy pocztą.

Rozwiązanie Krzyżówki nr 4: „Rozkład jazdy pociągów”.

Nagrodę – weekend w wybranym ośrodku Natury Tour otrzymuje **Waldemar Troc z Bialegostoku**. Gratulujemy. Szczegółowe informacje wyślemy pocztą.

Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.

Źródło: ISO



Infolinia: 0 801 000 527

www.naturatour.pl



NATURA Sp. z o.o.
tour

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



**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**

