



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 7/59

LIPIEC 2009



**Czesi
zgarnęli
Puchar!
– str. 8-12**



Laptop pojechał do Opoczna

„Konkurs na medal” rozstrzygnięty! Spośród nadesłanych projektów medalu upamiętniającego 90-lecie założenia i 20-lecie reaktywacji ZZM Rada Krajowa wybrała jeden. Jego autorką jest Wioletta Kowalczyk z Opoczna. Gratulujemy!



Wiceprezydenci Krzysztof Ciećka i Bogusław Sady wręczają autorce zwycięskiego projektu nagrodę.

Stanisław Kocoń w Radzie PKP Cargo



Stanisław Kocoń został przedstawicielem załogi w radzie nadzorczej spółki PKP Cargo.

Wybierano trzech kandydatów spośród załogi. Tylko też zgłosiło się do komisji z wymaganą liczbą podpisów i wybory nie będą konieczne.

PODZIĘKOWANIE

W związku z wyborem mojej osoby do Rady Nadzorczej PKP Cargo S.A. chciałem serdecznie podziękować wszystkim, którzy mi zaufali i udzielili poparcia mojej kandydaturze.

To dla mnie wielki zaszczyt i zobowiązanie do wyteżonej pracy oraz godnego reprezentowania Was – jako przedstawiciel załogi – w tym gremium.

Stanisław Kocoń

Z ostatniej chwili

Nadzwyczajny Zjazd Delegatów wybrał 16 lipca władze sektorów.

Przewodniczącym sektora przewozów towarowych został Henryk Kopański, a wiceprzewodniczącymi – Stefan Panek i Zdzisław Krzyżaniak. Sektorem przewozów pasażerskich kierować będzie Piotr Rybikowski, a funkcje wiceprzewodniczących powierzono Adamowi Szewczykowi i Zbigniewowi Błaszowskiemu. Przewodniczącym sektora spółek samorządowych został natomiast Sławomir Centkowski, a wiceprzewodniczącymi – Tadeusz Winiarski i Mariusz Szczurek.

Wokół emerytur

Członkowie Rady Krajowej mieli okazję spotkać się ze specjalistami z Zakładu Ubezpieczeń Społecznych i zasięgnąć informacji o sprawach emerytalnych.

Spotkanie odbyło się podczas posiedzenia Rady Krajowej 30 czerwca. Oprócz przedstawicieli ZUS wzięła udział również Wiesława Taranowska, wiceprzewodnicząca OPZZ. Na pytania dotyczące kwestii spraw emerytalnych odpowiadała m.in. Elżbieta Kowalczyk – główny specjalista ZUS ds. legislacji. Przedstawiamy najważniejsze z nich wraz z odpowiedziami.

– W ustawie o emeryturach pomostowych jest zapis, że od przyszłego roku pracodawcy będą musieli sporządzać listy osób pracujących w szczególnych warunkach lub na stanowiskach o szczególnym charakterze, uprawniających ich do uzyskania emerytury pomostowej. Co z pracownikami, którzy nabyli prawa do emerytury pomostowej wcześniej, którzy np. zostali odsunięci przez lekarza od pracy na stanowisku maszynisty i pracują obecnie jako dyspozytorzy? Czy będą mogli ubiegać się o emeryturę pomostową?

– Osoby, które wykonywały pracę jako maszyniści pojazdów trakcyjnych przed dniem wejścia w życie ustawy o emeryturach pomostowych – tj. przed dniem 1 stycznia 2009 r. – a po tym terminie nie wykonywały już takiej pracy, mają zagwarantowaną możliwość przejścia na tę emeryturę po spełnieniu warunków określonych w art. 49 tej ustawy w związku z art. 4 lub art. 9.

Przepis art. 49 umożliwia przejście na emeryturę pomostową nie tylko takim osobom, które wszystkie warunki do emerytury pomostowej spełniły do dnia 31 grudnia 2008 r., tj. warunek wieku oraz stażu pracy wynoszącego co najmniej 25 lat dla mężczyzny, w tym co najmniej 15 lat pracy w charakterze maszynisty pojazdów trakcyjnych, lecz również tym, które przed dniem 1 stycznia 2009 r. udowodniły co najmniej 15-letni okres pracy w tym charakterze, natomiast wiek i ogólny staż pracy wynoszący co najmniej 25 lat osiągnęły po dniu 31 grudnia 2008 r.

Pamiętać jednak należy, iż osoby, które ubiegają się o emeryturę pomostową na warunkach określonych w art. 9 ustawy o emeryturach pomostowych, tj. w wieku 55 lat, muszą przedłożyć orzeczenie lekarza medycyny pracy o niezdolności do wykonywania pracy jako maszynista pojazdów trakcyjnych wydane przed zaprzestaniem wykonywania pracy w charakterze maszynisty pojazdów trakcyjnych (albo przed rozwiązaniem stosunku pracy z maszynistą).

Nie może to być orzeczenie lekarza orzecznika ZUS, który orzekł o niezdolności do pracy dla celów ustalenia uprawnień do renty z tytułu niezdolności do pracy.

Przykładowo: maszynista pojazdów trakcyjnych pracował w tym charakterze przez 18 lat, np. do 30.06.2007 r. Pracodawca zmienił warunki pracy w związku z uzyskaniem orzeczenia lekarza medycyny o utracie zdolności do wyko-

nywania pracy w charakterze maszynisty pojazdu trakcyjnego. Pracownik ten od 1.07.2007 r. do chwili obecnej pracuje w charakterze dyspozytora. Nie ma jeszcze 55 lat, ani też nie ma przepracowanych 25 lat. Po osiągnięciu co najmniej 25 – letniego stażu pracy, wieku 55 lat oraz po rozwiązaniu stosunku pracy pracownik ten będzie mógł ubiegać się o emeryturę pomostową na warunkach określonych w art. 49 ustawy w związku z art. 9 tej ustawy.

Maszynista pojazdu trakcyjnego, który nie ma takiego orzeczenia będzie mógł przejść na emeryturę pomostową po ukończeniu wieku 60 lat.

Pierwsze dane o wykonywaniu pracy w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze trafią do ZUS za 2010 r. i będą dotyczyły stanu za ten rok i za rok 2009. Będą zatem również obejmowały tych pracowników, którzy w 2009 roku pracowali w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze, lecz w 2010 r. już nie pracowali. Dane o okresach pracy w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze będą przekazywane po raz pierwszy w 2011 r.

Gwarancją ustalenia prawa do emerytury pomostowej dla pracowników wykonujących przed dniem wejścia w życie ustawy pracę w szczególnych warunkach wymienioną w załączniku nr 1 do ustawy lub o szczególnym charakte-

rze wymienioną w załączniku nr 2 do ustawy jest art. 49 tej ustawy.

W artykule 51 ustawa nakłada na pracodawcę obowiązek wydawania zaświadczeń o pracy wykonywanej w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze przed 1 stycznia 2009 r.

– Maszynistą zostawało się kiedyś stopniowo. Gdy zaczynałem pracę istniało stanowisko pracy młodszy maszynista, potem zmieniono nazwę na pomocnik maszynisty, a zakres prac pozostał ten sam. Co będzie brane pod uwagę przy ubieganiu się o emeryturę pomostową?

– Punkt 5 wykazu prac o szczególnym charakterze, stanowiącego załącznik nr 2 do ustawy, wymienia pracę maszynistów pojazdów trakcyjnych precyzując w nawiasie, iż chodzi również o pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych. Tak więc okres pracy w tym charakterze będzie wzięty pod uwagę przy ustalaniu 15 lat pracy w charakterze maszynisty pojazdów trakcyjnych.

**– W artykule 43 ustawy o rentach i emeryturach z FUS jest zapis, że przelicznik dla osoby pracującej na spaliny-
wym, parowym, elektrycznym pojeździe trakcyjnym wyno-**

Zmiany w zarządach

Początek lata obfitował w zmiany kadrowe na kierowniczych stanowiskach w spółkach PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście oraz KM-Koleje Mazowieckie.



Ze stanowiskiem prezesa zarządu PKP SKM pożegnał się Andrzej Osipów. Zastąpił go **Maciej Lignowski**, pełniący ostatnio funkcję członka zarządu – dyrektora ds. przewozów w tej spółce, a wcześniej – dyrektora biura w KPTW Natura Tour. Pracował także w Dyrekcji Generalnej PKP/Centrali PKP S.A. oraz Północnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowej. Jest absolwentem Uniwersytetu Gdańskiego – specjalność: ekonomia transportu lądowego. Ukończył także studia podyplomowe o kierunku: zarządzanie zasobami ludzkimi na Politechnice Warszawskiej.



Nowym członkiem zarządu SKM – dyrektorem ds. przewozów został **Bartłomiej Buczek**, wcześniej związany z PKP Intercity, ostatnio dyrektor Zakładu Północnego IC. Absolwent Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego na kierunku transport i logistyka oraz studiów podyplomowych „Szkoła managerów” w Instytucie Organizacji i Zarządzania UG.



Schedę po Halinie Sekicie w KM-Koleje Mazowieckie przejął **Jakub Majewski**. Nowy prezes KM wcześniej zajmował się transportem kolejowym współpracując m.in. z samorządami przy organizacji i promocji przewozów, pełniąc rolę eksperta. Zasiadał w radach nadzorczych spółek: PKP Przewozy Regionalne (2005–06), Koleje Mazowieckie (2007–08) i Warszawska Kolej Dojazdowa (2008). Ostatnio

członek zarządu – dyrektor ds. strategii i rozwoju warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej Sp. z o.o. W przeszłości związany z Instytutem Rozwoju i Promocji Kolei. Absolwent interdyscyplinarnego Europejskiego Instytutu Rozwoju Lokalnego i Regionalnego (EUROREG) na Uniwersytecie Warszawskim.



Z zarządu Kolei Mazowieckich odwołany został także Grzegorz Kuciński, a nowym członkiem tego gremium został **Marek Dawidowicz**, ostatnio dyrektor biura zarządu w KM. Wcześniej pracował m.in. w centrali PKP Przewozy Regionalne oraz ZW Renoma. Ukończył zarządzanie przedsiębiorstwem na Wydziale Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa Akademii Morskiej w Gdyni. Odbył studia podyplomowe MBA prowadzone przez Gdańską Fundację Kształcenia Menedżerów i Uniwersytet Gdański, walidowane przez IAE aix-en-Provence Graduate School of Management. **(R.)**

Ustawa o emeryturach pomostowych

Art. 4.

Prawo do emerytury pomostowej przysługuje pracownikowi, który spełnia łącznie następujące warunki:

- 1) urodził się po dniu 31 grudnia 1948 r.;
- 2) ma okres pracy w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze wynoszący co najmniej 15 lat;
- 3) osiągnął wiek wynoszący co najmniej 55 lat dla kobiet i co najmniej 60 lat dla mężczyzn;
- 4) ma okres składkowy i nieskładkowy, ustalony na zasadach określonych w art. 5–9 i art. 11 ustawy o emeryturach i rentach z FUS, wynoszący co najmniej 20 lat dla kobiet i co najmniej 25 lat dla mężczyzn;
- 5) przed dniem 1 stycznia 1999 r. wykonywał prace w szczególnych warunkach lub prace w szczególnym charakterze, w rozumieniu art. 3 ust. 1 i 3 ustawy lub art. 32 i art. 33 ustawy o emeryturach i rentach z FUS;
- 6) po dniu 31 grudnia 2008 r. wykonywał pracę w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze, w rozumieniu art. 3 ust. 1 i 3;
- 7) nastąpiło z nim rozwiązanie stosunku pracy.

Art. 9.

Pracownik wykonujący prace maszynistów pojazdów trakcyjnych wymienione w pkt 5 załącznika nr 2 do ustawy, który spełnia warunki określone w art. 4 pkt 1, 4–7, nabywa prawo do emerytury pomostowej, jeżeli:

- 1) osiągnął wiek wynoszący co najmniej 50 lat dla kobiet i co najmniej 55 lat dla mężczyzn;
- 2) ma okres pracy jako maszynista pojazdów trakcyjnych wymienionej w pkt 5 załącznika nr 2 do ustawy, wynoszący co najmniej 15 lat;
- 3) lekarz medycyny pracy wydał orzeczenie o niezdolności do wykonywania prac jako maszynista pojazdów trakcyjnych.

Art. 49.

Prawo do emerytury pomostowej przysługuje również osobie, która:

- 1) po dniu 31 grudnia 2008 r. nie wykonywała pracy w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze, w rozumieniu art. 3 ust. 1 i 3;
- 2) spełnia warunki określone w art. 4 pkt 1–5 i 7 i art. 5–12;
- 3) w dniu wejścia w życie ustawy miała wymagany w przepisach, o których mowa w pkt 2, okres pracy w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze, w rozumieniu art. 3 ust. 1 i 3.

Wykaz prac o szczególnym charakterze (zał. nr 2 do ustawy)

5. Prace maszynistów pojazdów trakcyjnych (maszynista pojazdów trakcyjnych, maszynista instruktor, maszynista zakładowy, maszynista wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do kolejowych robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej, kierowca lokomotywy spalinowej o mocy do 300 KM, pomocnik maszynisty pojazdów trakcyjnych) i kierowników pociągów.
6. Prace bezpośrednio przy ustawianiu drogi przebiegu pociągów i pojazdów metra (dyżurny ruchu, nastawniczy, manewrowy, ustawiacz, zwrotniczy, rewident taboru bez-

Wokół emerytur – cd.

si 14 miesięcy za rok zatrudnienia. Czy ta zasada ma zastosowanie również przy ustalaniu uprawnień do emerytury z art. 184 ustawy emerytalnej?

– Zostało już ostatecznie przesądzone, iż osoby zatrudnione na kolei – bez względu na to, czy wniosek jest rozpatrywany na podstawie art. 40 i 50 ustawy emerytalnej, czy też na podstawie 40 i 184 tej ustawy – powinny być traktowane jednakowo. Zatem przy ustalaniu, czy na dzień 31.12.1998 r. został spełniony warunek posiadania co najmniej 25-letniego stażu pracy i okresu zatrudnienia na kolei, należy stosować zasady korzystniejszego liczenia stażu pracy wynikające z art. 43 ustawy emerytalnej.

Oznacza to, iż pracownik, który legitymuje się na dzień 31 grudnia 2008 r. okresem zatrudnienia wynoszącym 23 lata, a przez 13 lat pracował np. na elektrycznym pojeździe trakcyjnym, będzie spełniał warunek posiadania co najmniej 25-letniego stażu pracy, w tym co najmniej 15-letniego okresu zatrudnienia na kolei. Jeżeli spełni pozostałe warunki, tj. osiągnie wiek 60 lat, nie jest członkiem otwartego funduszu emerytalnego lub złoży wniosek o przekazanie środków gromadzonych w OFE na dochody budżetu państwa, a ponadto rozwiąże stosunek pracy – może przejść na emeryturę na zasadach określonych w art. 184 ustawy emerytalnej.

– Czy ekwiwalent za węgiel będzie wypłacany przy okazji uzyskania prawa do emerytury pomostowej, czy też z tytułu art. 184 ustawy FUS?

– Trwają uzgodnienia w sprawie wypłaty deputatu kolejowego za przepracowane lata na kolei przy emeryturze przewidzianej w art. 184 ustawy emerytalnej oraz przy emeryturze pomostowej.

– Czy mogę iść na emeryturę pomostową będąc w II filarze?

– Tak. Prawo do emerytury pomostowej mają zarówno osoby będące członkami otwartego funduszu emerytalnego, jak i nie będące w OFE. Przy ustalaniu podstawy obliczenia emerytury pomostowej składki na ubezpieczenie emerytalne osób będących członkami otwartego funduszu emerytalnego zostaną – zgodnie z ustawą o emeryturach pomostowych – zwiększone przez pomnożenie wskaźnikiem korygującym 19,52/12,22, stanowiącym stosunek pełnej wysokości składki na ubezpieczenie emerytalne do wysokości zaewidencjonowanej na koncie ubezpieczonego w ZUS.

– Czy fakt pobierania emerytury pomostowej wpłynie na wysokość emerytury z art. 184 ustawy o FUS?

– Nie. Prawo do emerytury pomostowej ustaje z chwilą uzyskania prawa do emerytury, w tym prawa do emerytury na podstawie art. 184 ustawy emerytalnej. Tym samym emerytura z art. 184 będzie obliczona w taki sposób, jakby ubezpieczony przyszedł po emeryturę po raz pierwszy. Przypominam, że warunkiem skorzystania z możliwości przejścia na emeryturę na podstawie art. 184 ustawy emerytalnej jest zgłoszenie wniosku o przekazanie środków zgromadzonych

w OFE na dochody budżetu państwa. Osoba zainteresowana wypełnia w tym celu odpowiedni punkt wniosku o emeryturę. Resztę załatwia za nią zgodnie z ustawą ZUS.

– Jakie wymogi należy spełnić, by skorzystać z możliwości przejścia na emeryturę pomostową w wieku 55 lat?

– Szczegółowo reguluje to artykuł 9 ustawy. Przede wszystkim osoba, która chciałaby skorzystać z takiej możliwości powinna uzyskać orzeczenie lekarza przed zaprzestaniem wykonywania pracy w danym charakterze (czyli przed zmianą warunków pracy) lub rozwiązaniem stosunku pracy w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze. Ponadto przed 1 stycznia 1999 r. musi ona wykonywać prace w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze, choćby przez jeden dzień. Gdy pracownik wykonywał pracę w szczególnych warunkach przed 1 stycznia 1999 r. na stanowisku np. konduktora (praca w szczególnych warunkach w rozumieniu art. 32 ustawy emerytalnej), a od 2000 r. wykonuje prace w charakterze maszynisty pojazdów trakcyjnych i uzyskał orzeczenie lekarza medycyny pracy o niezdolności do wykonywania pracy maszynisty pojazdów trakcyjnych, to mając przepracowane 15 lat w tym charakterze może ubiegać się o emeryturę w wieku 55 lat, o ile udowodni co najmniej 25-letni staż pracy.

– Czy pracownik spełniający wszystkie warunki art. 9, który np. dwa lata temu został odsunięty od pracy przez lekarza, a potem poszedł na rentę i nie ma orzeczenia o niezdolności do wykonywania pracy na stanowisku maszynisty będzie mógł przejść na emeryturę w wieku 55 lat?

– Warunkiem ubiegania się o emeryturę pomostową w wieku 55 lat jest orzeczenie lekarza medycyny pracy, a nie orzecznika ZUS. Bez tego dokumentu istnieje możliwość wystąpienia o to świadczenie, ale w wieku 60 lat (na podstawie art. 4 ustawy o emeryturach i rentach z FUS, o ile osoba zainteresowana spełni warunki do emerytury na podstawie tego przepisu).

– Czy osoba korzystająca z programu dobrowolnych odejść uzyska prawo do emerytury z tytułu art. 184 ustawy o emeryturach i rentach z FUS?

– Tak, jeśli spełni warunki do emerytury określone w tym przepisie.

– Co w sytuacji jeśli ktoś spełnia warunki artykułu 184, czyli ma 60 lat, ale wie, że otrzymywane świadczenie będzie niższe od emerytury pomostowej?

– Osoba zainteresowana powinna sama wszystko wyważyć i zastanowić się, co jest dla niej lepsze. Artykuł 16 ustawy o emeryturach pomostowych określa, kiedy ustaje do niej prawo (m.in. w przededniu nabycia prawa do emerytury, w tym do emerytury z art. 184 ustawy emerytalnej). Gdy osoba mająca ustalone prawo do emerytury pomostowej otrzyma decyzję o ustaleniu prawa do emerytury na podstawie art. 184 ustawy emerytalnej i zorientuje się, iż będzie ona niższa od pomostowej, może wycofać wniosek o emeryturę z art. 184 ustawy emerytalnej. Musi to jednak uczynić przed uprawomocnieniem się decyzji, tj. nie później niż w ciągu 30 dni licząc od daty jej otrzymania. ■

pośrednio potwierdzający bezpieczeństwo pociągu, dyspozytor ruchu metra, dyżurny ruchu i stacji metra).
7. Prace funkcjonariuszy straży ochrony kolei.

Ustawa o rentach i emeryturach z FUS

Art. 40.

Kolejowa emerytura przysługuje pracownikowi kolejowemu urodzonemu przed 1 stycznia 1949 r., który spełnia łącznie następujące warunki:

- 1) osiągnął wiek emerytalny wynoszący dla kobiet 55 lat, mężczyzn 60 lat,
- 2) ma okres składkowy i nieskładkowy wynoszący co najmniej 20 lat dla kobiety i 25 lat dla mężczyzny, w tym co najmniej 15 lat zatrudnienia na kolei, łącznie z okresami równorzędnymi i zaliczalnymi do okresów zatrudnienia na kolei, o których mowa w art. 44 – 45.

Art. 43.

1. Za okresy zatrudnienia na kolei uważa się okresy pozostawania w stosunku pracy w kolejowych jednostkach organizacyjnych, w czasie których pracownik pobierał wynagrodzenie lub zasiłki z ubezpieczenia społecznego: chorobowy, macierzyński lub opiekuńczy.
2. Każdy pełny rok zatrudnienia na kolei na parowym, spalinowym lub elektrycznym pojeździe trakcyjnym, w drużynach konduktorskich oraz na stanowiskach manewrowych lub ustawiaczy liczy się jako 14 miesięcy zatrudnienia na kolei.

Art. 184.

1. Ubezpieczonym urodzonym po 31 grudnia 1948 r. przysługuje emerytura po osiągnięciu wieku przewidzianego w art. 32, 33, 39 i 40, jeżeli w dniu wejścia w życie ustawy osiągnęli:
 - 1) okres zatrudnienia w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze wymaganym w przepisach dotychczasowych do nabycia prawa do emerytury w wieku niższym niż 60 lat – dla kobiet i 65 lat – dla mężczyzn oraz
 - 2) okres składkowy i nieskładkowy, o którym mowa w art. 27 (co najmniej 20 lat dla kobiet i 25 lat dla mężczyzn – przyp. red).
2. Emerytura, o której mowa w ust. 1, przysługuje pod warunkiem nieprzystąpienia do otwartego funduszu emerytalnego albo złożenia wniosku o przekazanie środków zgromadzonych na rachunku w otwartym funduszu emerytalnym, za pośrednictwem Zakładu, na dochody budżetu państwa oraz rozwiązania stosunku pracy – w przypadku ubezpieczonego będącego pracownikiem.
3. Przy ustalaniu podstawy obliczenia emerytury ubezpieczonego, który złożył wniosek o przekazanie środków zgromadzonych na rachunku w otwartym funduszu emerytalnym na dochody budżetu państwa, składki na ubezpieczenie emerytalne, zaewidencjonowane na jego koncie w Zakładzie, zwiększa się przez pomnożenie wskaźnikiem korygującym 19,52/12,22, stanowiącym stosunek pełnej wysokości składki na ubezpieczenie emerytalne do wysokości zaewidencjonowanej na koncie ubezpieczonego w Zakładzie.

Z prac Rady Krajowej

Szereg ważnych decyzji podjęła Rada Krajowa ZMZ podczas posiedzenia 30 czerwca w Warszawie. Przyjęła m.in. szereg uchwał o charakterze organizacyjnym na nową, VI kadencję oraz powołała do życia nowe ciało: sektory.

Powołanie sektorów to efekt dostosowania struktur związku do zmian zachodzących na kolei. Pozwoli to na skuteczne funkcjonowanie ZMZ w nowych realiach. Sektory będą na razie trzy: przewozów towarowych, przewozów pasażerskich i spółek samorządowych. Rada Krajowa przyjęła regulamin pracy tego gremium oraz Rady Głównej, która będzie koordynowała pracami sektorów. Zdecydowała także o zwołaniu Nadzwyczajnego Walnego Zjazdu Delegatów.

Decyzją Rady negocjacje układów zbiorowych pracy oraz protokołów dodatkowych w spółkach zatrudniających maszynistów będą prowadzić Krzysztof Ciećka oraz Sławomir Centkowski, a zespół negocjacyjny będzie uzupełniany o przedstawicieli danego sektora. Rada powołała także Komisję Obrony Praw Pracowniczych w składzie: Eugeniusz Śliwiński (przewodniczący), Leon Gójski, Michał Wawrzyniak, Marcei Tomczak, Zbigniew Kozak, Wojciech Wroński, Czesław Azarczyk i Jacek Serkowski. Zdecydowała także, że delegatami na Walne Zgromadzenie Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych będą: Tadeusz Pleskot, Zdzisław Peczyński, Stanisław Bugajski, Stefan Panek, Mieczysław Kubiszyn, Stanisław Wol-

ski, Leszek Komendacki, Leon Gójski, Tadeusz Stachaczyński i Antoni Górczyca. Delegatami na Kongres OPZZ z ramienia ZMZ będą z kolei Leszek Miętek, Krzysztof Ciećka, Bogusław Sady, Piotr Rybikowski i Leszek Komendacki, a przedstawicielami ZMZ w Zespole Trójstronnym ds. Kolejnictwa – prezydent Miętek oraz Stanisław Wolski.

Przedstawiciele załogi w radach nadzorczych omówili sytuację w poszczególnych spółkach. Rozpoczął Stanisław Koczeń – członek rady w PKP Cargo. Wynik finansowy spółki za pierwsze 5 miesięcy tego roku jest fatalny – strata przekracza 270 mln zł. Kolejne 200 mln złotych pochłona odprawy w ramach Programu Dobrowolnych Odejść. Planowany wynik przewozów na poziomie 111 mln jest



mało realny, a w obecnej sytuacji sukcesem będzie wynik trzycyfrowy. Dlatego przedstawiciele załogi w radzie sprzeciwili się m.in. umorzeniu długu PKP PLK, ale zostali przegłosowani.

Członkiem 15-osobowej rady PKP Przewozy Regionalne jest Piotr Bernaciak. Poinformował on, że 23 czerwca odbyło się Zgromadzenie Wspólników, gremium w którym głosowanie odbywa się za pomocą... udziałów. Innymi słowy samorządy dysponujące większymi udziałami w spółce PR mają najwięcej do powiedzenia. W trakcie spotkania

przyjęto sprawozdanie finansowe za 2008 rok, a także dyskutowano o wynikach audytu. Wykazał on stratę rzędu 137 mln zł, która do końca czerwca br. wzrosła do 207 mln złotych. Jak udało nam się dowiedzieć, Zgromadzenie Wspólników nie udzieliło absolutorium poprzedniemu zarządowi spółki – z wyjątkiem Krzysztofa Kołodziejskiego – oraz poprzedniej radzie nadzorczej.

Prezydent ZMZ Leszek Miętek, reprezentujący załogę w spółce-matce, czyli PKP S.A., skoncentrował się na poszczególnych podmiotach Grupy PKP. Wspomniał m.in. o podnoszonym na forum rady sprzeciwie wobec wyprzedży majątku kolejowego, z którego uzyskane środki zamiast na podnoszenie konkurencyjności spółek kierowane są

na spłatę zadłużenia PKP S.A., wynoszącą 6 miliardów złotych. Opowiedział o bezpardonowej walce PKP PR z PKP Intercity, która skutkuje dezorientacją pasażera i psuciem rozkładu jazdy oraz groźbie utraty płynności finansowej

przez PKP Cargo, w której restrukturyzacja nie objęła zaplecza utrzymaniowo-naprawczego. Powołanie sektorów jest więc potrzebą chwili. Prezydent prosił także o informowanie o sytuacjach, gdy pociągi nie były w stanie kursować, bo brakowało maszynisty lub lokomotywy.

Jaśniejsze barwy rysują się przed Szybką Koleją Miejską w Trójmieście, o czym mówił członek rady nadzorczej tej spółki Arnold Modrzejewski. Wyzwaniem dla nowego zarządu spółki będzie ogromny program inwestycyjny (patrz str. 14). Nie ma na razie zagrożeń zwolnieniami w SKM, co więcej – spółka przyjmuje do pracy maszynistów.

Ponadto Rada Krajowa wybrała projekt medalu z okazji 90-lecia założenia i 20-lecia reaktywacji ZMZ. Wiceprezydent Krzysztof Ciećka omówił plan obchodów tegorocznego Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego. Uroczystości odbędą się w Szczecinie, w dniach 17–18 września. **raz**





AXA dla ZZM

Od 1 kwietnia 2009 r. ruszył 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 1 do 14 dnia 150 zł	od 1 do 14 dnia 90 zł	od 1 do 14 dnia 90 zł
		od 15 do 180 dnia 100 zł	od 15 do 180 dnia 100 zł	od 15 do 180 dnia 60 zł	od 15 do 180 dnia 60 zł
	Pobyt spowodowany NW	od 1 do 14 dnia 100 zł	od 1 do 14 dnia 100 zł	od 1 do 14 dnia 60 zł	od 1 do 14 dnia 60 zł
od 15 do 180 dnia 50 zł		od 15 do 180 dnia 50 zł	od 15 do 180 dnia 30 zł	od 15 do 180 dnia 30 zł	
Pobyt spowodowany chorobą	od 1 do 14 dnia 60 zł	od 1 do 14 dnia 60 zł	od 1 do 14 dnia 36 zł	od 1 do 14 dnia 36 zł	
	od 15 do 180 dnia 50 zł	od 15 do 180 dnia 50 zł	od 15 do 180 dnia 30 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 ds. Sprzedaży przez Kanały Zewnętrzne na adres joanna.dlouhy@axa-polska.pl.

Czesi zgarnęli Puchar!

Maszyniści z Czech wygrali XII Międzynarodowy Turniej Piłki Nożnej zdobywając Puchar Prezydenta ZZM i pozostawiając w pobitym polu 19 pozostałych drużyn. Największy opór stawiała im w finale ekipa CT Tarnowskie Góry, która dała się pokonać dopiero w rzutach karnych. W prestiżowym meczu Dyrektorzy zrewanżowali się Reprezentacji Maszynistów za ubiegłoroczną porażkę.

Tegoroczny turniej, który odbywał się na obiektach Ośrodka Sportu i Rekreacji w Szczecinku w dniach 17-18 czerwca, dość długo jawił się jako wielka niewiadoma. Po reorganizacji w kolejowych spółkach, a w ślad za tym w strukturach związku, nie było pewne ile i jakie drużyny wezmą udział w rozgrywkach. Swoje dołożył kryzys gospodarczy, wpływając na mniejsze zainteresowanie sponsoringiem. Skutkiem tego zmieniła się nieco formuła zawodów, a głównym trofeum dla zwycięzcy stał się Puchar Prezydenta ZZM.

Ale co najważniejsze, mimo problemów wszystko udało się ostatecznie podopinać na ostatni guzik i można było grać. Statystycznie liczba drużyn pozostała niemal na poziomie z ubiegłego roku (wtedy było ich 21). Dla Ostrowa Wlkp., Czerwieńska, Łazów i Czechowic-Dziedzic turniej w Iławie okazał się wprawdzie ostatni, ale część zawodników zasilili inne drużyny. Zabrakło natomiast ubiegłorocz-



nych finalistów z Żurawicy oraz ekipy z Olsztyna. Dopisali za to goście z zagranicy. Oprócz Czechów stał się również team maszynistów z Holandii. Do ostatniej chwili ważył się przyjazd innych naszych południowych sąsiadów – Słowaków, którzy nie zdążyli jednakże wyłonić na czas swojej reprezentacji. Niemniej cieszyć musi fakt, że o organizowanym przez ZZM turnieju robi się głośno także poza granicami kraju.

Oczywiście głównym celem imprezy pozostaje integracja środowiska maszynistów. W tym roku, ze względu na wspomniane wyżej zmiany organizacyjne, turniej był szczególnie potrzebny. W pierwszych meczach zdarzały się sytuacje, że występujący na boisku zawodnicy mieli trudności z wzajemną komunikacją, bo niektórych kolegów... nie znali. Z każdym kolejnym występem było już

znacznie lepiej, a zatem turniej spełnił swoją rolę. Sportowa ambicja i wola zwycięstwa sprawiały zaś, że każda drużyna chciała zaprezentować się z jak najlepszej strony.

W eliminacjach rywalizowano w czterech grupach, po pięć drużyn każda. Do dalszej fazy awansowali jedynie ich zwycięzcy. W grupie A rywalizowały KM Warszawa, SKM Gdynia, CM Skarżysko-Kamienna, CT Łódź i PR Szczecin. Stawce tej ton



Reprezentacja Maszynistów:

Leszek Miętek (kapitan), Krzysztof Pleska, Wiesław Murdzia, Ryszard Walczak, Krzysztof Sęktas, Zbigniew Czerechowicz, Ryszard Król, Lukasz Radwanovsky, Franciszek Czerwiński, Marek Łukaszek, Joanna Dlouhy, Dariusz Klimek, Paweł Jurkowski, Bartosz Ciećka, Giovanni Peeters, Zbigniew Błaszowski.



Czechy

Josef Kefurt, Jan Trwka,
Petr Havlicek, Josef Zeman,
Ervin Sutera, Lukas Radvanovsky,
Jaroslav Frocik, Roman Sladek,
Peter Vavricka, Martin Vidra,
Miroslav Rima, Miroslav Gutman,
Michal Berka, Josef Muller,
Vladislav Homr, Slava Hamsa,
Jaroslav Minerski

nadawały dwie pierwsze ekipy, ale w bezpośrednim meczu lepsza okazała się drużyna SKM Gdynia, która wygrała grupę bez straty gola. W grupie B, bardziej wyrównanej, występowały CT Bydgoszcz, PR Katowice, CT Nowy Sącz, IC Gdynia i CT Warszawa. Triumfowali w niej bydgoszczanie, którzy dość szybko zapewnili sobie awans, wygrywając trzy pierwsze mecze. Grupę C tworzyły CT Tarnowskie Góry, CT Poznań, CT Katowice, CT Gdynia oraz Holandia. Tarnogórzanie okazali się nie do zatrzymania dla swoich rywali i z dużą przewagą zajęli pierwszą lokatę. Drużynom z grupy D: ZSM Białystok, CT Szczecin, PR Bydgoszcz i IC Kraków awans z głowy wybili Czesi. Po męczącej podróży, która wydłużyła się wskutek awarii autokaru, wydawało się, że będą do ogrania. Nic z tych rzeczy. Potrafili zregenerować się w kilka godzin i porzastawiali po kątach swoich



Dyrektorzy:

Wojciech Balczun (kapitan),
Witold Bawor, Daniel Ryczek,
Janusz Ćwikła, Jacek Wnukowski,
Piotr Przednówek, Marek Zbrojski,
Marcin Wróbel, Bogdan Jeziorski,
Marek Zalesny, Sławomir Tubek,
Wojciech Cel, Radosław Krawczyński,
Andrzej Florowski,
Ireneusz Wasilewski, Janusz Lach,
Piotr Zdziechowiak,
Krzysztof Chwaja, Łukasz Staszczak,

Antoni Antuchow, Przemysław Ciszak, Rafał Szczepański, Jerzy Pawluczki, Tomasz Kimla, Andrzej Koper, Adam Zacharko, Zbigniew Wietecha, Grzegorz Fingas.

Czesi zgarnęli Puchar!

ciąg dalszy ze str. 8-9

Najlepszy zawodnik turnieju – Miroslav Gutman (Czechy)
 Najskuteczniejszy zawodnik turnieju – Czesław Stec (SKM w Trójmieście)
 Najlepszy bramkarz – Krzysztof Apostel (SKM Gdynia)
 Statuetka dla najstarszego zawodnika – Andrzej Kupis (CT Szczecin)
 Statuetka za postawę „Fair-Play” – Norbert Glomb (CT Tarnowskie Góry)



Tabela końcowa turnieju:

1. Czechy
2. CT Tarnowskie Góry
3. SKM Gdynia
4. CT Bydgoszcz
5. KM Warszawa
6. CT Łódź
- 7-8. CT Nowy Sącz, CT Szczecin
9. CT Warszawa
10. Holandia
11. ZZM Białystok
12. CT Katowice
13. PR Katowice
14. IC Gdynia
15. CT Skarżysko-Kamienna
16. CT Poznań
17. PR Bydgoszcz
18. CT Gdynia
19. IC Kraków
20. PR Szczecin

przeciwników.

W rozgrywanych równoległe półfinałach Czechy zmierzyły się z SKM, a CT Tarnowskie Góry z CT Bydgoszcz. Ten pierwszy był niejako rewanżem za ubiegłoroczny ćwierćfinał. Gdynianie, dla których zwykle bardziej liczyła się zabawa niż wynik, sprawili wówczas dużą niespodziankę rozprawiając się z faworytami w rzutach karnych. W Szczecinku role się odwróciły. Czesi dość szybko wyszli na prowadzenie i kontrolowali grę. W drugiej połowie zawodnicy SKM postawili wszystko na jedną kartę. Zdobyli nawet bramkę, ale ze spalonego, a w końcówce nadziali się

na kontrę i ostatecznie przegrali 0:2. W drugim półfinale padł taki sam wynik. Dwa gole zaaplikowała bydgoszczanom ekipa CT Tarnowskie Góry.

Rywalizacja o medale oraz mecz Dyrektorzy – Reprezentacja Maszynistów toczyły się na znakomicie przygotowanym boisku miejscowego „Darzboru”. Mecz o trzecie miejsce między SKM Gdynia a CT Bydgoszcz rozstrzygnął się w pierwszych dziesięciu minutach. Dwukrotnie dla SKM trafił Czesław Stec - najlepszy strzelec turnieju - i taki wynik utrzymał się do końcowego gwizdka. W wielkim finale na bramki trzeba było czekać aż do serii rzutów karnych. W regulamino-

wym czasie gry (2x20 minut) utrzymał się wynik bezbramkowy, mimo wielu okazji z obu stron. Tarnogórzanie przeciwstawili Czechom ambicję, ale grając „z marszu” czwarty mecz zabrakło im sił, by zadać decydujące trafienie i przechylić szalę na swoją korzyść. Zdobywcę Pucharu Prezydenta ZZM wyłoniły więc karne, które skuteczniej egzekwowali nasi goście zwyciężając 3:1.

Tradycją turnieju jest mecz Dyrektorzy-Reprezentacja Maszynistów.



CT Tarnowskie Góry

Leszek Nowak, Miroslaw Kosakowski, Kazimierz Gołąbek, Michał Smol, Marek Fabian, Tomasz Kubat, Norbert Glomb, Dariusz Szota, Henryk Gmur, Zdzisław Pięch, Andrzej Gibas, Ryszard Wyduba, Bolesław Klepacki, Jacek Pisarski, Grzegorz Glomb, Ryszard Krajcer.



W tym roku dopisała pogoda, dzięki czemu zawodnicy mogli skoncentrować się na grze. Lepiej rozpoczęła nasza reprezentacja, kierowana przez kapitana Leszka Miętka. Bartosz Ciecka wypatrzył na prawym skrzydle in-

ternacjonala z Holandii Giovanniego Peetersa, który pomknął na bramkę rywali i w sytuacji „sam na sam” zdobył pierwszego gola. Tym samym zapisał się w annałach jako pierwszy ciemnoskóry strzelec Reprezentacji

Maszynistów. Radość z prowadzenia nie trwała jednak długo, bo do ataku ruszyli Dyrektorzy. Na 1:1 wyrównał pozostawiony bez opieki w polu kar-

dokończenie na str. 12

naturalnie z nami



przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo

PKP cargo
GRUPA PKP



SKM Gdynia

Krzysztof Apostel, Roman Przychocki, Sławomir Kosecki, Krzysztof Winiarski, Robert Płotka, Mirosław Szczepaniak, Marek Jabłoński, Wojciech Cholka, Marian Pawełczyk, Jarosław Kulaszewicz, Czesław Stec, Stanisław Gafecki, Stanisław Ptak, Janusz Kreft, Adam Kloka, Dariusz Wasiek.



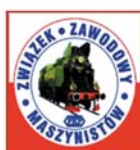
CT Bydgoszcz

Zbigniew Wysocki, Sławomir Mazurowski, Leszek Szyperski, Roman Kozłowski, Krzysztof Stempniak, Marek Przybylski, Tomasz Poturalski, Krzysztof Kwasigroch, Mirosław Różga, Jarosław Kozłowski, Mariusz Ubecki, Andrzej Bartek, Marek Męsik.



nym Ireneusz Wasilewski. W drugiej połowie mimo obustronnych ataków długo utrzymywał się wynik remisowy, ale końcówka meczu należała do Dyrektorów. Zwycięskiego gola, po pięknym rajdzie zakończonym technicznym uderzeniem zza pola karnego, zdobył Antoni Antuchow. Zwycięstwem 2:1 ekipa dowodzona przez Wojciecha Balczuna zrewanżowała się za ubiegłoroczną porażkę. Maszyniści okazją do rewanżu będą mieli za rok.

Rafał Zarzecki
Fot. autor i G. Moc



Organizatorzy XII Międzynarodowego Turnieju Piłki Nożnej o Puchar Prezydenta ZZM serdecznie dziękują firmom, które wsparły to przedsięwzięcie:

Sponsorom głównym



PKP cargo
GRUPA PKP



Sponsorom i fundatorom nagród



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



Szybki rozwój szybkiej kolei



Remont peronu w Sopocie, demontaż wiaty.

PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. coraz bardziej przekształca się w spółkę samorządową. Już ponad 40% jej udziałów przejęły samorządy. Spółka realizuje ambitny program rozwoju. Projekt „Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście” do 2012 roku zakłada rozbudowę srk, położenie linii światłowodowych oraz elektrycznego ogrzewania rozjazdów, modernizację peronów: Gdańsk Politechnika, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Żabianka, Sopot Wyścigi, Sopot oraz Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana, przedłużenie linii SKM o 1800 m do Gdańska Śródmieście oraz modernizację 22 jednostek ezt.

Całe zadanie będzie kosztowało ok. 342,6 mln zł. Projekt znajduje się już na liście indykatywnej Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013”. Skomplikowana wielozadaniowość w jego opracowaniu musi uwzględniać harmonijny rozwój SKM. Komputerowy system sterowania ruchem kolejowym znacznie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa w ruchu kolejowym oraz umożliwi zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów z 7,5 do 5 minut. Aby w pełni wykorzystać przepustowość linii, kompleksowej modernizacji poddanych zostanie 22 ezt. W celu poprawy parametrów trakcyjnych w eksploatowanych ezt zostaną zamontowane nowe silniki asynchroniczne o prawie dwukrotnie większej mocy – poprawi to przyśpieszenie i skuteczność hamowania. Zastosowanie przekształtników trakcyjnych umożliwi natomiast elektrodynamiczne hamowanie silnikami oraz zwrot energii do sieci trakcyjnej. Szacuje się, że relatywne zużycie energii elektrycznej przez zmodernizowany ezt zmniejszy

się o ok. 40%. Zastosowanie nowych elementów energoelektronicznych oraz eliminacja maszyn komutatorowych zwiększy niezawodność pojazdu, pozwoli na obniżenie nakładów finansowych oraz zmniejszy zakres czynności serwisowych podczas przeglądów. Mikroprocesorowy układ sterowania napędem i układem hamulcowym wyeliminuje klasyczny, stycznikowy układ sterowania oraz wprowadzi nową jakość w diagnostyce pojazdów, co podniesie poziom oceny niezawodności i lokalizacji ewentualnych usterek.

Jednym z głównych elementów modernizacji jest poprawa ergonomii oraz warunków pracy drużyny pociągowej. Kabina maszynisty uzyska przestronność, komfort pracy zwiększy się dzięki wbudowaniu klimatyzacji, nowemu ergonomicznemu pulpitemu, amortyzowanym fotełom maszynistów, ciepło-



Zmodernizowana kabina maszynisty, pulpit sterowniczy.

krystalicznym terminalom operatorskim, elektronicznemu tachografowi i cyfrowemu radiotelefonowi. Przez zastosowanie magistrali komunikacyjnej i sterowania mikroprocesorowego maszynista uży-

ska precyzyjną informację o stanie pracy głównych podzespołów i zamknięciu drzwi wejściowych. Proces uruchamiania ezt stanie się bardziej zautomatyzowany. Ważną innowacją jest wprowadzenie automatycznej regulacji maksymalnej siły trakcyjnej podczas rozruchu i hamowania, co zabezpieczy przed poślizgiem zestawów kołowych.

Ważnym elementem modernizacji jest również poprawa komfortu podróżowania oraz dostosowanie wnętrza zespołów dla potrzeb osób niepełnosprawnych, co wiąże się z jego kompleksową modernizacją. Zamontowane ścianki działowe z elementami przezroczystymi wzmocnią poczucie bezpieczeństwa, tak jak nowe, wandaloodporne siedzenia i okna z podwójną szybą. Została również zaprojektowana skuteczniejsza termiczna izolacja pudeł wagonów i toaleta próżniowa z systemem vacuum. Zautomatyzowane będzie również otwieranie i zamykanie drzwi międzywagonowych, które sprawdziły się w trakcie kilkumiesięcznej eksploatacji jednego z ezt. Znacznie poprawi się bezpieczeństwo i informacja pasażerska, poprzez zamontowanie systemu monitoringu, blokady drzwi automatycznych oraz systemu informacji audiowizualnej.

Obecnie w NEWAG S.A. w Nowym Sączu modernizowana jest pilotażowa jednostka EN 71, w której zastosowane będą powyższe nowatorskie rozwiązania. W ramach przebudowy nadwozia w jednym przedziale pierwszego i ostatniego wagonu zostanie zmieniony układ siedzeń na taki, jak w metrze, co ułatwi proces wymiany pasażerów. Przed

przetargiem na modernizację owych 22 ezt, EN 71 zostanie poddany wnikliwym testom, podczas których określona zostanie niezawodność i celowość zastosowanych rozwiązań konstrukcyjnych.

Trójmiejska SKM planuje również zakup nowego taboru. Do rozwiązania pozostaje nie tylko wybór oferty pod względem

technicznym, odpowiadającej aktualnym wymaganiom i standardom, ale również problem zdobycia odpowiednich środków i sposób finansowania przedsięwzięcia.

Opr. Leopold Naskręt

Wybroniliśmy kolegów

„Ci panowie mijają się z prawdą, są niewiarygodni, bo jako pracownicy PLK oceniali wynik swojej pracy, wynikający z ich nadzoru nad pracą tych osób. Zastosowali wybieg polegający na tuszowaniu zatrudnienia w PLK, wydając opinię pod szyldem Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich w Lublinie”. Ta opinia niezależnego biegłego w ważnym, szczególnie dla oskarżonych pracowników zespołu drużyn trakcyjnych, procesie unaocznia pewien poważny problem.

19 czerwca br. w Sądzie Rejonowym w Białej Podlaskiej został ogłoszony wyrok uniewinniający drużynę trakcyjną od zarzutu spowodowania wypadku kolejowego ze skutkiem śmiertelnym. Wydarzył się on 19 maja 2007 r. na boczniczy kolejowej będącej własnością spółki PHU Agrostop (opisaliśmy to w czerwcowym i lipcowym wydaniu GM w 2008r). Zwróciliśmy wówczas uwagę na szereg nieprawidłowości i niedociągnięć popełnionych przez komisję powypadkową podczas ustalania przyczyn i okoliczności wypadku, jak i na błędy w opinii wydanej na tę okoliczność przez biegłych, a opracowanej na zlecenie Komisariatu Policji w Terespolu. Biegli wykazali się w niej nieznaną budową pojazdu trakcyjnego oraz lukami wiedzy o zależności służbowej obowiązującej w czasie wykonywania prac manewrowych. Pominęli przykładowo tzw. „martwe pole widzenia” występujące na lokomotywach spaliniowych typu SM48 (brak pełnego pola to wynik wadliwej konstrukcji tego typu lokomotyw) oraz zarzucili drużynie trakcyjnej brak bezpośredniej obserwacji czynności łączenia wagonów z pojazdem trakcyjnym, wykonywanej przez... manewrowego (lub ustawiacza). Opinię stworzył zespół podpisany jako: „pracownicy Głównego Inspektoratu Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego z uprawnieniami do stanowiska: Starszy Kontroler”.

Fot. Tomasz Makuch



ku. Nie uzyskawszy wyczerpującej informacji sąd poprosił drugiego biegłego o dodatkowe wyjaśnienia. Szybko okazało się, że z jego wiedzą jest także krucho. Mając już dość wypowiedzi biegłych w rodzaju: „dziwię się, że maszynista i pomocnik są na ławie oskarżonych” oraz „maszyniści są trochę winni” sąd zripostował: „pan biegły ma posiadać wiedzę, a nie przejawiać zdziwienie”. W końcu sąd zrezygnował z ich opinii i postanowił powołać innego biegłego – z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy na ko-



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

lei, zaplecza technicznego kolejnictwa i ruchu kolejowego. Przedstawił on na piśmie swoją opinię na temat wypadku. Szybko dało się zauważyć, że posiadał doświadczenie oraz niezbędną wiedzę związaną z wypadkami kolejowymi. W swoich pytaniach prokurator nawiązała do opinii poprzednich biegłych. Biegły sądowy oświadczył, że zapoznał się z nimi i stwierdził cyt.: „ci panowie mijają się z prawdą, są niewiarygodni, bo jako pracownicy PLK (PKP PLK S.A. – przyp. red) oceniali wynik swojej pracy, wynikający z ich nadzoru nad pracą tych osób”.

Wspomniał, że „biegłi zastosowali wybieg polegający na tuszowaniu zatrudnienia w PLK, wydając opinię pod szyldem Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich w Lublinie, co pozwoliło ukryć fakt zatrudnienia w PKP PLK S.A. – Lublin.

Jest to niedopuszczalne”. Biegły jednoznacznie stwierdził: „bezpośrednią przyczyną wypadku był sposób wykonywania pracy manewrowej przez poszkodowanego kierownika manewrów ustawiacza Jerzego J. i on jest sprawcą wypadku”. Biegły podkreślił: „do zaistniałego wypadku Jerzego J. nie przyczyniły się, ani wypadkowi nie mogły zapobiec, inne osoby biorące udział w pracy manewrowej na boczniczy w dniu 19.05.2007 r. –

dokończenie na str. 16

Wybroniliśmy kolegów

dokończenie ze str. 15

w tym również drużyna trakcyjna lokomotywy SM 48-079". Sąd Rejonowy w Białej Podlaskiej Wydział Karny podzielił stanowisko biegłego i 19 czerwca br. uniewinnił drużynę trakcyjną od postawionych im zarzutów.

Od pracodawcy, w tym przypadku PKP Cargo, oczekiwaliśmy teraz odpowiedzialności za błędy popełnione przez działającą w jego imieniu komisję powypadkową. Pierwszą czynnością powinno być przeproszenie drużyny trakcyjnej wraz z rodzinami za dwuletnią gehennę – skutek przypisania im winy. Kolejną – rekompensata finansowa za koszty poniesione przez naszych kolegów podczas pro-

cesu. Ponadto, w imieniu drużyn trakcyjnych, oczekujemy wyczerpującej i jednoznacznej odpowiedzi od Pana Prezesa PKP CARGO S.A. na pytania:

– Kiedy i w jakiej formie zostanie sprostowany i ponownie omówiony biuletyn informacyjny, wydany na okoliczność opisanego wypadku, w którym wytknięto a następnie omówiono (przypisywane drużynie trakcyjnej popełnione) błędy w pracy trakcyjnej, których w rzeczywistości nie popełnili? Dotyczy to również wniosków końcowych zawartych w treści protokołu powypadkowego opracowanego przez komisję BHP.

– Jakie konsekwencje służbowe poniosą członkowie komisji powypadkowej, którzy wykazali się brakiem podstawowej wiedzy z zakresu pracy manewrowej oraz przepisów BHP? Tym bardziej, że świadomie pominęli we wnioskach końcowych dochodze-

nia wiele istotnych nieprawidłowości oraz zaniedbań należących do ich obowiązków służbowych, stanowiących bezsporne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego (np: polecenie obsługi bocznic PHU Agrostop pomimo braku regulaminu pracy bocznicy).

W tym miejscu warto wspomnieć prawidłową ocenę przyczyny wypadku maszynisty – instruktora Zygmunta Mościckiego (z sekcji Łuków), który jako członek komisji reprezentujący Zakład Taboru w Warszawie zgłosił na piśmie swoje odmienne stanowisko do protokołu powypadkowego, ale nie zostało ono uwzględnione. Tak czy owak podjęte przez pracodawcę działania i decyzje w przedmiotowej sprawie (lub ich brak) będą swoistym miernikiem dla pracowników, jak to jest z tą odpowiedzialnością, gdzie się ona zaczyna i na kim kończy...

Eugeniusz Śliwiński

Komisja Obrony Praw Pracowniczych

50 lat Technikum Kolejowego w Szczecinie

Jubileusz szkoły – piękny i zobowiązujący – stanowi okazję do przypomnienia jej historii oraz spotkania tych wszystkich, którzy ją tworzyli. Uroczystości odbędą się w dniach 1–2 października 2010 r. Warto jednak wcześniej zgłosić chęć wzięcia w nich udziału.



Uczestnicy uroczystości 45-lecia szkoły.

Trudno dziś sobie wyobrazić szczeciński węzeł kolejowy i kolejowe zakłady pracy bez absolwentów technikum. Bez nich funkcjonowanie kolejnictwa na Pomorzu Zachodnim nie byłoby chyba możliwe. Jubileusz 50-lecia Zespołu Szkół nr 4 imienia Armii Krajowej w Szczecinie – jako kontynuatora tradycji szkół kolejowych w Szczecinie – to także sposobność do wzruszających spotkań po latach oraz niezapomnianych wrażeń.

Absolwentów zainteresowanych zjazdem Komitet Organizacyjny zaprasza do wypełnienia zgłoszenia rejestracyjnego znajdującego się na stronie www.zs4.szczecin.pl oraz www.spkolejowka.cba.pl. Jednocześnie prosi o uiszczenie wpisowego, które przeznaczone jest na cele organizacyjne (stąd prośba o możliwie szybkie wpłaty), w kwocie 30 złotych na konto:

81 1020 4795 0000 9902 0093 7268

Stowarzyszenie Przyjaciół „Kolejówki”

70-237 Szczecin, ul. Kusocińskiego 3

z dopiskiem „Zjazd Absolwentów 2010”

Dodatkowe informacje można uzyskać: na ww. stronach internetowych oraz pod adresem e-mail: zs4@um.szczecin.pl lub telefonicznie – 091 433 93 28 oraz 091 433 30 76.

Apel o pomoc

Sektor Infrastruktury ZZDR PKP zwraca się do wszystkich pracowników kolejowych spółek z gorącym apelem o pomoc dla niespełna dwuletniego synka jednego z dyżurnych ruchu sekcji Wrocław Brochów, który zapadł na groźną dla życia i zdrowia chorobę nowotworową.

Pomoc dla Dawida Kuźmińskiego można przekazać w dwojaki sposób:

1. Oddając krew w dowolnej stacji krwiodawstwa gdzie należy zaznaczyć wyraźnie, że krew ta jest oddawana ze wskazaniem dla DAWID KUŹMIŃSKI Klinika Onkologii i Hematologii Dziecięcej, ul. Bujwida 44, Wrocław.

Jeśli byłaby możliwość otrzymania w stacji krwiodawstwa zaświadczenia o oddaniu krwi ze wskazaniem dla Dawida, to jeśli ktoś takowe otrzyma, prosimy o przesłanie go w formie zeskanowanego dokumentu na e-mail: bodziu@bodziu.com, lub faksem na numer telefonu SI ZZDR PKP 922 – 4733012 lub bezpośrednio na numer tel./fax 71 717 31 24 (nastawnia WBB), a koledzy dyżurni z tej nastawni przekażą je rodzicom Dawida.

2. Wpłacając dowolną kwotę pieniężną na imienne konto Dawida prowadzone przez Fundację.

Dane potrzebne do wpłaty:

**FUNDACJA NA RATUNEK DZIECIOM Z CHOROBAJĄ NOWOTWOROWĄ
UL. ŚWIDNICKA 53, 50-030 WROCŁAW**

BANK MILLENIUM SA NR KONTA 11 1160 2202 0000 0001 0214 2867

TYTUŁEM WPŁATY – DLA DAWID KUŹMIŃSKI

I tutaj bardzo ważna uwaga! Tylko poprawnie wpisany tytuł wpłaty spowoduje zasilenie konta Dawida. W każdym innym przypadku pieniądze trafiają na inne cele statutowe Fundacji. Potwierdzenia dokonanych wpłat również prosimy przekazać w formie jak wyżej. Więcej o samej Fundacji na www.naratunek.org.

Nie bądźmy obojętni – gra toczy się o życie dziecka!



Pod semaforem

Zarząd spółki KM-Koleje Mazowieckie za plany wypowiedzenia PUZP oraz wystąpienia ze Związków Pracodawców Kolejowych, co byłoby złamaniem paktu gwarancji pracowniczych. Dla pracowników spółki oznaczałoby to utratę wielu kolejarskich uprawnień.

Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów za kolejną, tym razem w wysokości 60 mln zł, karę dla PKP Cargo. Urząd mający stać na straży przestrzegania prawa daje się wodzić za nos przewoźnikowi CTL Logistics.

Pani
Grażynie Blicharz

Dyrektor ds. Pracowniczych
PKP Intercity S.A.
wyraży współczucia
z powodu śmierci

Mamy

składa
Prezydium Rady Krajowej ZZM



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

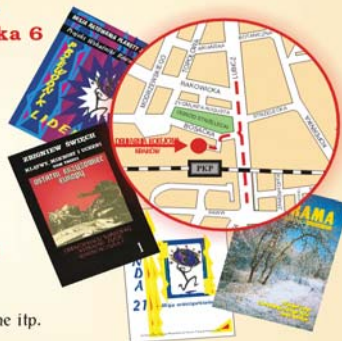
Oferuje Państwu swoje usługi w zakresie:

- 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**

Koledze

**Wiesławowi
Markowskiemu**

Członkowi SNZZMK w Zduńskiej
Woli-Karsznicach
wyraży głębokiego współczucia
z powodu śmierci

żony Krystyny

składają koledzy
z SNZZMK
w Zduńskiej Woli-Karsznicach

HOMOR

Jedzie trędowny tramwajem. Wchodzi konduktor, podchodzi do niego i żąda biletu. Trędowny spanikowany zaczyna przetrząsać kieszenie. Nagle odpada mu ręka. Przeprasza, podnosi ją i wyrzuca przez okno. Zdenerwowany, jeszcze gwałtowniej przeszukuje kieszenie. Z tego wszystkiego odpada mu noga. Przeprasza, podnosi ją i wyrzuca za okno. Po chwili, w kompletnej panice odpada mu druga noga.

Konduktor przygląda mu się ze spokojem, po czym mówi:

– Dobra, nie ze mną takie numery. My tu gadu-gadu, a pan tymczasem powoli mi ucieka...

Kierownik sali podaje gościowi menu i mówi:

– Specjalnością naszej restauracji są ślimaki!
– Wiem, wiem. Wczoraj obsługiwał mnie jeden z nich.

– Dostaniesz, jak będziesz grzeczny – mówi chirurg przed operacją.

– Do kogo pan to mówi, panie doktorze? – pyta się pacjent.

– Do tego kota, który siedzi pod krzesłem.

Jaś dostał na urodziny kolejkę od ojca. Uradowany rozłożył ją sobie i uruchomił i bawi się. Ojciec w tym czasie ogląda telewizję. Wtem słyszy z pokoju głos Jasia:

– Wsiadać! K...! Wsiadać!

– Wysiadać! K...! Wysiadać!

Zdenerwowany ojciec wpada do pokoju i mówi:

– Jeśli przez najbliższą godzinę usłyszę choćby jedno brzydkie słowo, to zabiorę ci kolejkę!

fraszki Jerzego Szuleca

Łono natury

Miał wczasy pod gruszą
cały miesiąc letnik
I nie widział ptaszka...
tak mu urósł śmietnik.

Wiara

Tam gdzie już nie może
pomóc palec Boży
Może ludzka ręka...
jeśli się w nią włoży.

Kryzys

Cuda diabli wzięli,
będzie miał prostaczek
Zamiast manny z nieba
kwaśny kapuśniaczek.

Obciach

Chciał ciotek jej ciała
A chcica nie chciała.

Wędkarz

Przywiózł z mazur leszcza
I na tyłku kleszcza.

Wraca do pokoju i dalej ogląda TV. Mija pół godziny, żaden głos nie dobiega z pokoju Jasia. Mija godzina i dalej cisza. Po kolejnej minucie z pokoju Jasia słychać krzyk:

– Wsiadać! K...! Wsiadać! Przez tego drania mamy godzinę opóźnienia...

Dzieci przybiegają do ojca i pytają:

– Tato, możemy sprzedać twoje butelki po piwie i wódce, żeby mieć na chleb?

– Oczywiście... Widzicie dzieci, co wy byście jady, gdyby nie ja?

Kącik filatelistyczny

Prezentowana koperta Pierwszego Dnia Obiegu FDC wraz z czterema znaczkami to kawał historii kolei w Kanadzie.

Znaczki przedstawiające jedne z pierwszych tamtejszych lokomotyw weszły do obiegu w 1836 roku. W części ilustracyjnej koperty na dwóch fotografiach widnieją ówczesni pionierzy kolejnictwa – na parowozie oraz przy budowie Kolei Transkanadyjskiej. Połączyła ona Montreal i Vancouver, dwa portowe miasta leżące na przeciwnych krańcach kraju klonowego liścia. Budowano ją jednocześnie ze wschodniego, jak i zachodniego wybrzeża. Ostatni gwóźdź w drewniany podkład wbił w miejscowości Craigellachie prezes spółki Canadian Pacific Railway Company Donald A. Smith 7 listopada 1884 roku



Day of Issue
Canada Post Corporation

Jour d'émission
Société canadienne des Postes



KRZYŻÓWKA NR 7/2009

Zakazany temat	▼	... Hood, ucznik	Z uszkiem	▼	Port w Iraku	▼	Gęsta wielkomięjska mgła	▼	Narząd słuchu	▼	Cześć sęta
Kłaczce	1							2	Intrata		Sznur w świecy
			7		Drobne pismo						
Na nim mecz							„Marsylianka” Panika giełdowa				
					13						
					12 tuzinów						... Sze-wińska
			4		Zalobna tkanina						
Woda lecznicza z Krynicy	Granicz z Iranem					Święty ptak Egipcjan		Klej do szyb			
	Bokser-ski uskok				6			Kończy rundę			10
					Bokser-ska arena						
									Angielski tytuł szlach.		Głębia wodna
Leśne lub na owcy		Wcięcie w zboczku górskim					Rzep jest jego kwiatem				
				5		8					
					Instru-ment muzyczny						9
	14										
Jądro Ziemi		Solny lub mlekowy					Ostry grzbiet górski				
											11

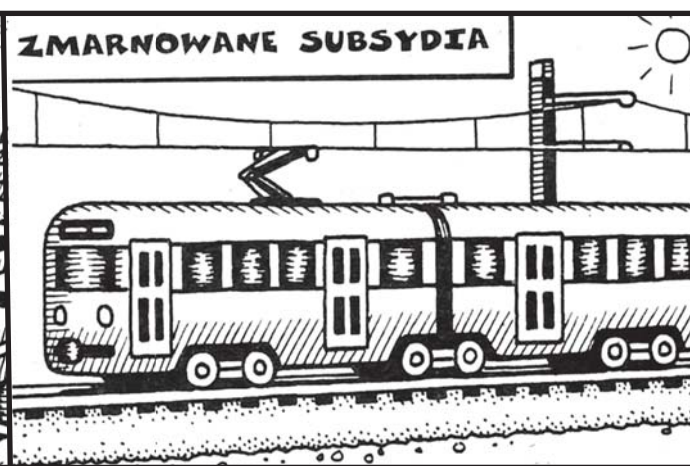
Litery z ponumerowanych pól utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Litery z ponumerowanych krótkich utworzą rozwiązanie. Rozwiązania krzyżówki nr 7 prosimy nadsyłać do 6 sierpnia 2009 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 7”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę-niespodziankę.

Rozwiązanie Krzyżówki nr 6: „Orient Express”.

Nagrodę-niespodziankę otrzymuje **Zbigniew Lipiński ze Żnina**. Gratulujemy. Nagrodę wyślemy pocztą. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



Źródło: Autokarykatury, Andy B. Singer i Randy Ghent 2001, 2005.



Głos Maszynisty

Biuletyn Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, tel. (0-22) 474 26 15, fax (0-22) 474 26 16, tel. kol. 922 474 26 15 lub 16

e-mail: rkzzm@wp.pl

Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki,

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

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Okładka: Turniej piłki nożnej o Puchar Prezydenta ZKM. Fot. R. Zarzecki

Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiacji, a także zmiany tytułów.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

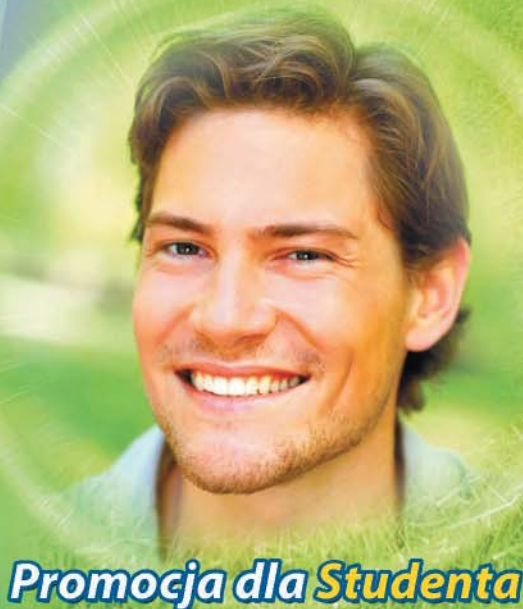
Infolinia: 0 801 000 527

www.naturatour.pl



NATURA Sp. z o.o.
tour

**WCZASY NATURALNIE NA
KAŻDĄ KIESZEŃ!**



Promocja dla Studenta



Promocja dla Emeryta



Promocja dla Matki z Dzieckiem