

# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

[www.zzm.org.pl](http://www.zzm.org.pl)

Nr 10/62

PAŹDZIERNIK 2009



**Maszyniści z odsieczą**  
– str. 10–11

# Posiedzenie sektora

**Prezes PKP Intercity Krzysztof Ce-liński i dyrektor ds. pracowniczych Grażyna Blicharz wzięli udział w posiedzeniu Sektora Przewozów Pasażerskich 22 października.**

Przedstawiciele sektora podzielili się z nimi swoimi spostrzeżeniami na temat współpracy z kierownictwem niektórych zakładów spółki. Pytali kto właściwie jest ich pracodawcą, bo zbyt często bywają zbywani i odsyłani do centrali. Podawali przy tym konkretne przykłady. Od szefostwa PKP Intercity otrzymali zapewnienie, że zostaną one wyjaśnione.

Na spotkaniu poruszone zostały także sprawy wyliczania elementów wynagrodzeń i tzw. pokoi oczekiwani.



Ważną kwestią były zastrzeżenia ZZM do wdrażanych decyzją administracyjną nowych regulaminów pracy, które zdaniem przedstawicieli sektora są w wielu aspektach sprzeczne z prawem. Padły pytania o nowy system kontroli maszynistów, który spółka zamierza wprowadzić po wypadku w miejscowości Szewce. Szefa sektora Piotra Rybikowskiego ciekawiło m.in., czy zakupione przez spółkę alkomaty posiadają atesty. Wyrazili także nadzieję, że wszystko będzie się odbywało zgodnie z przepisami ustawy o wychowaniu w trzeźwości. Prezes Ce-liński zapewnił, że intencją jest, by badania trzeźwości maszynistów miały charakter rutynowy i nie towarzyszyła im podejrzliwość, tak by nikt nie poczuł się nimi dotknięty. Prezydent Leszek Miętek domagał się natomiast wypracowania precyzyjnych regulacji związanych ze zmianami maszynistów na trasie przebiegu pociągu. Prezes Intercity zadeklarował wolę powołania wspólnego zespołu, który zajmie się tą sprawą. ■

Związek Zawodowy Personelu Pokładowego serdecznie dziękuje za solidarność i wsparcie w działaniach na rzecz przywrócenia do pracy bezprawnie zwolnionych liderów związkowych z PLL LOT SA. Dziękujemy za pomoc w organizacji i udział w pikiecie przed MSP.

Liczna reprezentacja Kolegów i Koleżanek z OPZZ w tym proteście, a szczególnie Kolegów z Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, w dużej mierze przyczyniła się do naszego wspólnego sukcesu jakim jest ponowne zatrudnienie liderów związkowych: Elwiry Niemiec i Grzegorza Kossowskiego w PLL LOT SA od 5 października br.

Dziękujemy Przewodniczącym Janowi Guzowi, Andrzejowi Radzikowskiemu i Leszkowi Miętkowi za udział i pomoc w przeprowadzeniu pikietu oraz za podejmowanie innych działań w proteście przeciwko bezprawnym działaniom prezesa PLL LOT SA.

Ze związkowym pozdrowieniem  
**Elwira Niemiec**  
Przewodnicząca  
Związku Zawodowego  
Personelu Pokładowego



## Głos Maszynisty

WISZNESKŁADKOPROJEKCIALITERAZAMOWOWA

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: [rkzsm@wp.pl](mailto:rkzsm@wp.pl)

**Redaktor naczelny:** Rafał Zarzecki

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

**Druk:** Drukarnia Kolejowa Kraków

**Okładka:** Pikieta pod siedzibą MSP

Fot. R. Zarzecki

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



## 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

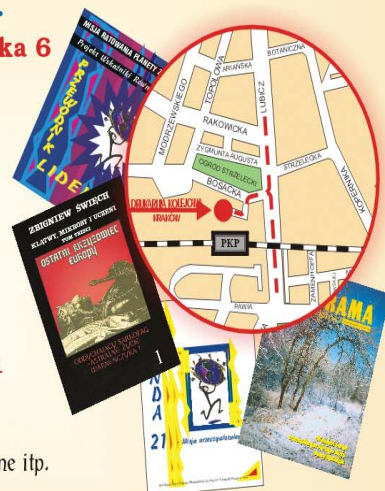
Oferuje Państwu swoje usługi w zakresie:

- 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**

# Na straży bezpieczeństwa

Rozmowa z Leszkiem Miętkiem – prezydentem ZZM

**– Będący pod wpływem alkoholu maszynista spowodował wykolejenie pociągu w miejscowości Szewce. Nie był to członek ZZM, ale to żadne pocieszenie. Przez krańcowy brak odpowiedzialności jednego człowieka ucierpiał wizerunek całej grupy zawodowej, na który ciężko pracuje się latami.**

– Bardzo źle się stało, że doszło do tej sytuacji. Środowisko maszynistów zdecydowanie odcina się od takich osób i potępia tego typu zachowania. Dla ZZM bezpieczeństwo to kwestia priorytetowa. W listopadzie organizujemy spotkanie poświęcone standardom bezpieczeństwa z udziałem ministra Engelhardta, prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych i prezesami spółek. Chcemy zająć się m.in. wypracowaniem precyzyjnych i szybko weryfikowalnych procedur związanych ze zmianami maszynistów na trasie przebiegu pociągu. Dziś do końca tak naprawdę nie wiadomo, w jaki sposób powinno się to odbywać. Jak maszynista zdający pojazd ma skontrolować, czy człowiek wchodzący na lokomotywę jest właściwą osobą wysłaną przez pracodawcę do prowadzenia pociągu? Jak ma sprawdzić uprawnienia zmiennika i upewnić się, że jest w dobrym stanie psychofizycznym? Idzie o bezpieczeństwo, więc na tym polu nie może być dowolności, ale ścisłe regulacje.

**– W obliczu kryzysu i zwolnień zdumiewają przypadki nie szanowania pracy. Zastanawiać może także coś innego. Jak to możliwe, że człowiek mający wcześniej problemy z alkoholem w jednej spółce bez problemu zatrudnia się w drugiej?**

– Jak widać nawet zagrożenie utratą pracy nie zmniejsza ilości przypadków nadużywania alkoholu. Razem

z reprezentantem branży pilotów lotniczych brałem ostatnio udział w programie Dzień Dobry TVN. Okazuje się, że pilot będąc pijanym w pracy traci do końca życia możliwość wykonywania swojego zawodu. A na kolei maszynista negatywnie zweryfikowany przez spółkę PKP Cargo idzie do pracy u prywatnego przewoźnika, a potem trafia do PKP Intercity. Tak być nie może! Bo oprócz tego, że wydaje niechlubne świadectwo całej grupie zawodowej stwarza ogromne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Przysparza również poważnych kłopotów innym – pracownikom nadzoru, naczelnikom sekcji, dyrektorowi zakładu czy kolegom, przed którymi ukrywał swoją niedyspozycję, a którzy przekazali mu lokomotywę. Dlatego ZZM stoi na stanowisku, że tego typu zachowania muszą być bezwzględnie piętnowane.

**– Ale jak to możliwe, że takiego człowieka nikt nie zweryfikował przed przyjęciem do pracy?**

– To pytanie nie do mnie. Być może należy usprawnić procedurę przyjmowania do pracy i stworzyć rejestr osób, które utraciły prawo do wykonywania zawodu. W PKP Intercity kontakt z osobą ubiegającą się o pracę ma kierownictwo i administracja zakładu, ale decyzję o jej przyjęciu do pracy wydaje centrala spółki. Taki układ nie jest chyba najwłaściwszy.

**– ZZM rozpoczyna batalię o bezpieczeństwo na polskich torach. Jakie zagrożone obszary znajdują się na celowniku w pierwszej kolejności?**

– To potrzeba chwili, bo coraz częściej nad bezpieczeństwo przedkładane są aspekty finansowe. Przykładem takiego stanu rzeczy jest stworzenie możliwości obsługi lokomotyw jednokabi-

nowych w pojedynczej obsadzie przy prowadzeniu pociągów osobowych i towarowych. W dawnej instrukcji R1 zakazywano tego typu praktyk. Nowa instrukcja Ir-1 na nie przyzwala, bo umożliwia to rozporządzenie Ministra Infrastruktury. W czasach kryzysu i szukania oszczędności skwapliwie wykazują to pracodawcy, kierując się wyłącznie przesłankami ekonomicznymi. W lokomotywie jednokabinowej silnik znacznie ogranicza widoczność maszyniście, co stwarza poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Po co organizować akcję „Bezpieczny przejazd” skoro maszynista nie jest w stanie zobaczyć połowy szlaku? Takich obszarów jest zresztą dużo więcej. Spółka PKP Energetyka do prowadzenia swoich lokomotyw zatrudnia „operatorów maszyn”. W PKP Intercity w ruchu transgranicznym jeździ obsługa mieszana, gdzie funkcję pomocnika maszynisty pełni Niemiec, choć na terenie Polski nie ma do tego uprawnień. W zakładach tej spółki próbuje się ponadto wprowadzić regulaminy pracy umożliwiające pracę w nadgodzinach w liczbie 300 godzin, gdy Kodeks pracy mówi o 150. Z cyklu szkolenia rocznego w PKP Cargo bez konsultacji usunięto jeden cykl pouczeń okresowych. Słychać głosy o ograniczaniu czasu szkolenia maszynisty. Strach pomyśleć, co się stanie jeśli tego typu pomysły wejdą w życie. Nie da się wyszkolić maszynisty w ciągu dwóch miesięcy, a pogoń za zyskiem nie może przesłonić kwestii bezpieczeństwa. Inicjujemy rozmowy mając nadzieję na konstruktywny dialog i licząc na powstrzymanie procesu pogarszania standardów bezpieczeństwa. Jeśli nie – jesteśmy przygotowani na twardą walkę. Przypomnę, że Kodeks pracy umożliwia pracownikowi odmowę wykonywania pracy, gdy zagraża ona bezpieczeństwu. Nie będzie taryfy ulgowej, bo stawką jest ludzkie życie.

**– Dziękuję za rozmowę.**

**Rozmawiał Rafał Zarzecki**

# Zmory przeszłości

Z Tomaszem Moraczewskim – prezesem zarządu PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. rozmawia Rafał Zarzecki

– *Kryzys gospodarczy raczej nie wpłynął na wyniki kierowanej przez Pana spółki.*

– Osoby dojeżdżające do pracy, młodzież szkolna i studenci nadal korzystają z naszych usług. Kryzys wydatnie wpływa natomiast na fakt, że pasażerowie coraz częściej szukają tańszej oferty, jak np. pociągi interREGIO. Plany mieliśmy bardzo ambitne, a ich realizacja jest na poziomie 98 procent. To wszystko sprawiło, że obyło się bez większych zwolnień grupowych.

– *Sytuacja jest mimo to nie do pozazdroszczenia. Spółka nie regulowała zobowiązań za sprzedaż biletów i na wniosek PKP Intercity komornik zajął jej konta. Nad PKP PR wisi ponadto odium umowy restrukturyzacyjnej – czyli spłaty 75 mln zł do 29 listopada br. Z czego wynikają te problemy? Przecież przed usamodzieleniem spółka została oddłużona, a wygląda na to, że nie ma pieniędzy na bieżącą działalność.*

– Z Grupy PKP spółka Przewozy Regionalne wyszła ze stratą i zobowiązaniami z 2008 roku w wy-

sokości 140 mln zł. W wyniku wydzielenia Oddziału Przewozy Międzywojewódzkie w styczniu PKP PR zanotowały 46 mln strat. W sierpniu osiągnęliśmy zysk z działalności operacyjnej w wysokości prawie 10 mln zł. Procesy zainicjowane przez usamodzielenie i konsekwentnie realizowany program naprawczy przynoszą wymierne efekty. Ciężką na nas jednak zmory przeszłości. W przypadku umowy restrukturyzacyjnej jest bardzo duża wola ze strony Ministerstwa Infrastruktury, żeby pomóc spółce i rozwiązać problem. Ze swojej strony robimy wszystko, żeby poprawić wyniki. Świadczymy jednak usługę publiczną, więc nie jesteśmy nastawieni na wielki zysk. Takich kwot nie bylibyśmy w stanie spłacić przez kilkanaście lat.

– *Konflikt PKP Przewozy Regionalne – PKP Intercity był do uniknięcia. Wystarczyło regulować zobowiązania. A tak mamy wojenkę, która chluby kolei i kolejarzom nie przynosi. Dlaczego nie udało się porozumieć i doszło do eskalacji konfliktu?*



– Bo obie spółki są dla siebie konkurencją na rynku. Dla Przewozów Regionalnych nie jest to niczym nowym, bo spółka konkurowała już z konsorcjum PCC/Arriva w Kujawsko-Pomorskiem, w aglomeracji warszawskiej działa SKM i Koleje Mazowieckie, niedawno pojawiły się Koleje Dolnośląskie. Dla PKP Intercity jest to nowa sytuacja i spółka ta nie bardzo chyba potrafi się w niej odnaleźć. Z naszej strony nie ma wrogich działań. Porządkujemy jedynie sprawy, które w Grupie PKP funkcjonowały na dziwnych zasadach. Mamy określone koszty i nie możemy dopłacać do usług świadczonych na rzecz PKP Intercity. Nie ma na to zgody nowego właściciela naszej spółki.

– *Kością niezgody są pociągi interREGIO, konkurencyjne dla składów PKP Intercity. Czy sieć iR będzie rozwijana?*

– Przypomnę, że w wyniku podziału zostaliśmy pozbawieni najlepszego taboru. Ten, którym dysponujemy maksymalnie wyszykowaliśmy i wyszliśmy z nową ofertą. Cena biletu w pociągach interREGIO jest adekwatna do jakości usługi. Jesteśmy w końcu od tego, żeby wozić pasażera koleją. Naszym rynkiem są połączenia do prędkości 160 km/h. To wystarczająco duże pole do po-



pisu dla naszej spółki. Stworzyliśmy nową siatkę połączeń pociągów interREGIO. Od nowego rozkładu jazdy będzie ich ok. 70. Mamy zapewnienie ze strony samorządów, że znajdą się środki na dofinansowanie tych pociągów.

**– Czy w najbliższym czasie planowane są zmiany organizacyjne w spółce?**

– To melodia przyszłości. Obecnie dwa najważniejsze zadania stojące przed zarządem to realizacja programu naprawczego i stworzenie strategii rozwoju na 6 lat. Gdy spółka wyjdzie na prostą właściciele będą mogli podjąć takie decyzje. Oczywiście mam swoje wizje, ale za wcześnie żeby o nich mówić. W pierwszej kolejności zakłady, pokrywające się z podziałem administracyjnym kraju, miały uzyskać większą samodzielność. Tak też się stało. Drugim warunkiem było przypisanie kosztów do poszczególnych województw, bo wcześniej były one uśredniane. Samorządy otrzymały właśnie projekcję finansową dla każdego województwa.

**– Kończy się rok, a paktu gwarancji pracowniczych jak nie ma tak nie było. Z czego to wynika?**

– Rozmowy trwają, ale w pierwszej kolejności chcielibyśmy podpisać umowy wieloletnie z poszczególnymi urzędami marszałkowskimi. Zarząd spółki nie może niczego gwarantować bez konkretnych podstaw. Czy brak paktu cokolwiek zresztą zmienia? Nie ma niepokoju społecznego, a tak jak kiedyś był duży lęk o przyszłość spółki, tak w tej chwili leżą podania od kolejarzy z innych spółek, którzy chcą u nas pracować.

**– Polska kolej boryka się ze zjawiskiem luki pokoleniowej, szczególnie dotkliwym na stanowiskach eksploatacyjnych. To poważny problem, bo trzeba ich wyszkolić, co jest procesem czasochłonnym. Czy planuje Pan przyjęcia i szkolenia maszynistów?**

– Tak. Dostrzegamy to zjawisko i będziemy mu przeciwdziałać. Sytuacja w poszczególnych częściach kraju jest różna. Gdzieś mamy za dużo maszynistów, w innych miejscach nam ich brakuje. Dyrektorzy zakładów

starają się o środki na szkolenia z regionalnych programów operacyjnych. W pierwszej kolejności będziemy jednak pozyskiwać kandydatów na maszynistów spośród innych grup pracowniczych. O ile oczywiście będą mieli predyspozycje do wykonywania takiej pracy oraz spełnią wymogi zdrowotne. W dalszej kolejności będziemy prowadzili nabór zewnętrzny.

**– Jak się Panu współpracuje z kolejarskimi związkami zawodowymi?**

– Dobrze. Szanuję związki zawodowe. To partner społeczny reprezentujący potrzeby załogi i wskazujący obszary, w których można coś usprawnić. Rozmowy nie zawsze są łatwe i przyjemne, ale nie mogę narzekać, bo dochodzimy do konsensusu. Jednej rzeczy nie będę jednak akceptował – funkcji przewodniczących związku nie może pełnić kadra kierownicza w spółce. Takie sytuacje nie powinny mieć miejsca, bo nie można dbać jednocześnie o interesy pracowników i pracodawców. Konflikt interesów jest nieunikniony.

**– Dziękuję za rozmowę.**

## Gdzie dwóch się bije...

**Konflikt pomiędzy PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne zamienił się w otwartą wojnę. Obie spółki nie spłacały swoich zobowiązań, ale mało kto spodziewał się procesów, interwencji komornika i blokady konta jednej z nich.**

Poszło rzecz jasna o pieniądze. Spółka Przewozy Regionalne nie odprowadzała Intercity należności za sprzedaż w swoich kasach biletów na pociągi kwalifikowane. Z miesiąca na miesiąc rosło zadłużenie PR względem IC, by pod koniec lata osiągnąć kwotę 89 mln zł. Z drugiej strony IC nie płaciło PR za usługi rewidenckie. W tę stronę dług był jednak kilkakrotnie mniejszy – ok. 20 mln zł.

To, co wielokrotnie udawało się w ramach Grupy PKP, gdzie również

zdarzały i zdarzają się nadal problemy z płatnościami, przestało być możliwe po usamorządowieniu. Rozmowy kierownictwa obu spółek nie przyniosły spodziewanych efektów. Zarząd PKP Intercity twierdzi, że wielokrotnie występował z propozycją polubownego załatwienia sprawy. Ostatecznie 18 września spółka ta złożyła pozew do sądu i błyskawicznie wygrała sprawę. Sąd Okręgowy dla Warszawy Pragi, X Wydział Gospodarczy wydał nakaz zobowiązujący Przewozy Regional-

ne do zapłaty owych 89 mln złotych. Na tym jednak nie koniec. PKP Intercity zwróciło się do komornika o zabezpieczenie należności, co skutkowało zablokowaniem kont PR 12 października. Według przedstawicieli IC istniało podejrzenie, że PR będzie unikał stosowania się do nakazu sądowego. To jednak wcale nie wszystko, bo przed sądem toczy się kolejne postępowanie z udziałem PR i IC.

Póki co triumfuje PKP Intercity i zapewne krytycy usamorządowienia. Bezpardonowa walka „siostrzanych” do niedawna spółek toczy się w przededniu liberalizacji rynku kolejowych przewozów pasażerskich. Oby więc nie sprawdziło się znane porzekadło i na awanturze najbardziej nie skorzystał ktoś inny – ten trzeci.

(R)

# Nie oszczędzać na bezpieczeństwie!

**ZZM jest zaniepokojony obniżaniem standardów bezpieczeństwa ruchu kolejowego w spółce PKP Cargo. Prezydent Leszek Miętek skierował w tej sprawie pismo do prezesa Wojciecha Balczuna.**

Niepokój wzbudzają zmniejszenie liczby godzin szkoleń okresowych maszynistów oraz wprowadzanie jednoosobowej obsługi lokomotyw kabinowych przy prowadzeniu pociągów. Decyzje te podjęto bez konsultacji ze środowiskiem maszynistów. Przyczyny mają zapewne podłoże ekonomiczne, ale oszczędzanie na bezpieczeństwie może mieć opłakane skutki. „Charakter wykonywanej przez maszynistów pracy, ich odpowiedzialność za życie i zdrowie ludzkie sprawia, że szczególnie nacisk kładziemy na zapewnienie bezpiecznych warunków prowadzenia ruchu. Dlatego tym bardziej domagamy się od Zarządu PKP Cargo S.A. wycofania podjętych ostatnio decyzji ewidentnie pogarszających standardy bezpieczeństwa obowiązujące dotąd w Spółce – czytamy w piśmie. ■

RK ZZM 181/10/09

Warszawa, dnia 7.10.2009 r.

Pan  
**Wojciech Balczun**  
Prezes Zarządu PKP CARGO S.A.

Szanowny Panie Prezesie

W ostatnim czasie z niepokojem obserwujemy w Spółce PKP CARGO S.A. narastające tendencje pogarszania standardów bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Bez jakiegokolwiek konsultacji ze środowiskiem maszynistów zmniejszono ilość godzin szkoleń okresowych maszynistów, dokonuje się także wprowadzania jednoosobowej obsługi lokomotyw jednokabinowych przy prowadzeniu pociągów. Działania te mają bezpośredni wpływ na pogorszenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i nie mogą być usprawiedliwiane oszczędnościami związanymi z kryzysem.

Charakter wykonywanej przez maszynistów pracy, ich odpowiedzialność za życie i zdrowie ludzkie sprawia, że szczególnie nacisk kładziemy na zapewnienie bezpiecznych warunków prowadzenia ruchu. Dlatego tym bardziej domagamy się od Zarządu PKP CARGO S.A. wycofania podjętych ostatnio decyzji ewidentnie pogarszających standardy bezpieczeństwa obowiązujące dotąd w Spółce.

Informuję Pana Prezesa, że ZZM podejmuje także działania zmierzające do przywrócenia przepisów zmienionych Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury nr 1444 z dnia 18.07.2005 r. Zdajemy sobie sprawę z faktu, że tym aktem prawnym zdjęto obowiązek dwuosobowej obsługi trakcyjnej lokomotyw jednokabinowych i niektórzy przewoźnicy wykorzystują tę lukę prawną pogarszając znacznie bezpieczeństwo ruchu pociągów stąd też działania ZZM w sprawie zmiany w/w Rozporządzenia i powstrzymania tego procederu. Jesteśmy przekonani, że spółka PKP CARGO S.A. będąca drugim co do wielkości przewoźnikiem w Europie, w której obowiązują standardy ISO nie powinna czerpać złych wzorów nawet jeżeli ich realizacja daje pozorne wrażenie oszczędności.

Z poważaniem

ZWIAZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW  
KOLEJONICZY W POLSCE  
PREZYDENT  
Leszek Miętek

## Potrzebna nowelizacja

**ZZM zwrócił się do Juliusza Engelhardta, ministra ds. kolei, o przywrócenie obowiązku obsady dwuosobowej drużyny trakcyjnej podczas prowadzenia pociągów osobowych i towarowych lokomotywami jednokabinowymi.**

Konieczna do tego jest nowelizacja Rozporządzenia Ministra Infrastruktury nr 1444 z 18 lipca 2005 roku. W piśmie do ministra prezydent ZZM Leszek Miętek wskazuje na duże zagrożenie ograniczonego pola widzenia występują-

ce w tego typu lokomotywach. Nie jest to zresztą jedyne niebezpieczeństwo wiążące się z pojedynczą obsługą, którą z powodu oszczędności przewoźnicy zaczęli wprowadzać na szerszą skalę. ■

RK ZZM 182/10/09

Warszawa, dnia 13.10.2009 r.

Pan  
**Juliusz Engelhardt**  
Podsekretarz Stanu Ministerstwo Infrastruktury

Szanowny Panie

W imieniu Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce zwracam się do Pana Ministra o pilną nowelizację Rozporządzenia Ministra Infrastruktury nr 1444 z dnia 18 lipca 2005 r. w zakresie przywrócenia obowiązku obsady dwuosobowej drużyny trakcyjnej przy prowadzeniu pociągów osobowych i towarowych lokomotywami jednokabinowymi.

Nasze dotychczasowe wystąpienia w tej sprawie kierowane do poprzedniego Podsekretarza Stanu w MI Pana Mirosława Chaberka z 20.12.2006 r., Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Wiesława Jarosiewicza z 26.02.2008 r. i Przewodniczącego Komisji Wypadków Kolejowych z 5.07.2007 r., a także ustne zgłaszanie problemu do Pana Ministra Cezarego Grabarczyka nie przyniosły jak dotychczas pozytywnego rezultatu.

Sprawa jest pilna, bo ograniczając koszty przewoźnicy powszechnie zaczęli stosować możliwość zawartą w obecnym Rozporządzeniu poprzez pojedynczą obsługę lokomotyw jednokabinowych, stwarzając tym samym poważne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego ze względu na bardzo ograniczone pole widzenia przy tego typie lokomotyw.

Na kwestię ograniczonego pola widzenia przy obsłudze jednoosobowej tych lokomotyw wielokrotnie wskazywali biegli sądowi i komisje w swoich wnioskach powypadkowych.

Sytuacja zagrożenia ruchu kolejowego wynikająca z powyższych praktyk stoi też w sprzeczności chociażby z akcją „Bezpieczny przejazd” mającą na celu ograniczenie nieszczęść na polskich torach.

Raz jeszcze zwracam się do Pana Ministra o pilne zajęcie się kwestią powstrzymania zagrożeń wynikających z obsługi jednoosobowej lokomotyw jednokabinowych. W załączeniu przekazuję wcześniejsze wystąpienia ZZM w tej sprawie.

Z poważaniem

ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW  
KOLEJOWYCH W POLSCE  
PREZIDENT  
*Leszko Młetek*



**naturalnie z nami**

**przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo**

**PKP cargo**  
GRUPA PKP

# Z prac Rady Krajowej

**Bieżącej sytuacji w kolejowych spółkach oraz wypracowaniu adekwatnych działań poświęcone było posiedzenie Rady Krajowej ZZM, które odbyło się 7 października w Warszawie. Podjęto także ważną decyzję w sprawie przedłużenia współpracy z firmą ubezpieczeniową AXA.**

Członkowie rad nadzorczych oraz przewodniczący sektorów poinformowali Radę Krajową o sytuacji w poszczególnych spółkach i ich otoczeniu. Szczegółowo omówiono m.in. wzajemne relacje między PKP Przewozy Regionalne a PKP Intercity, zabiegi o właściwe wylczenie pracowników drużyn trakcyjnych w tej ostatniej spółce oraz utworzenie spółki Koleje Wielkopolskie przez tamtejszy urząd marszałkowski. Optymizmem powiało wreszcie z PKP Cargo, bo spółka odbija się od dna. Nawiązano także do porozumienia z ZPK w sprawie świadczeń przejazdowych, co do którego była zgodność, że nie tylko zapobiegło wypowiedzeniu PUZP, ale także na kilka lat uratowało te świadczenia w spółkach samorządowych.

Rada Krajowa przychyliła się do wniosku ZZM Zbąszynek w spra-

wie organizacji tzw. opłatkowego posiedzenia Rady. Odbędzie się ono w dniach 17–19 grudnia w miejscowości Karpicko k. Wolsztyna. Wybrana została także arena zmagania przyszłorocznego turnieju piłki nożnej

o Puchar Prezydenta ZZM. Zawody odbędą się w Iławie.

Ponadto Rada zgodziła się na aneks do umowy z towarzystwem AXA, który przedłuży okres obowiązywania porozumienia o kolejne 3 lata. Znajduje się on na serwerze [www.informacjazzm.pl](http://www.informacjazzm.pl). Omówiono współpracę z Polkomtelem. Delegacja ZZM, która spotkała się z kierownictwem firmy, poinformowała o przygotowywaniu nowych procedur zarządzania dla grupy maszynistów. Wypada mieć nadzieję, że rozwiąże to występujące problemy ■







**dla ZKM**

Od 1 września 2009 roku wprowadzone zostały nowe warianty ubezpieczenia grupowego przygotowane przez AXA Życie Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. dla Członków ZKM. Poniżej dodatkowe warianty, które są uzupełnieniem oferty. Powstały one z myślą o Członkach ZKM, którzy potrzebują ochrony ubezpieczeniowej w zakresie i ze składką odpowiadającym ochronie, którą oferował dotychczasowy ubezpieczyciel w różnych spółkach Grupy PKP. Zakres ochrony w Podgrupie 7 VIP uwzględnia ryzyko trwałej niezdolności do wykonywania zawodu (wszystkie zawody wymienione w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dn. 16 sierpnia 2004 r.). Poniżej przedstawione zostały nowe warianty ubezpieczenia w ujęciu zakresów, które proponował poprzedni zakład ubezpieczeń.

Wprowadzone do umowy ubezpieczenia zmiany pozwalają zarówno dotychczas ubezpieczonym w AXA jak i Członkom ZKM, którzy korzystali z ochrony ubezpieczeniowej u innego ubezpieczyciela na wybranie optymalnego rozwiązania w zakresie ochrony własnego życia i zdrowia oraz ochrony Małżonka i Pełnoletniego Dziecka.

Zakres ubezpieczenia	Podgrupa 5 dla Członków ZKM	Propozycja dotychczasowego ubezpieczyciela	Podgrupa 6 dla Członków ZKM	Propozycja dotychczasowego ubezpieczyciela	Podgrupa 7 VIP dla Członków ZKM	
Śmierć wskutek wypadku komunikacyjnego przy pracy	211 000 zł	180 000 zł	400 000 zł	392 000 zł	400 000 zł	
Śmierć wskutek wypadku komunikacyjnego	159 000 zł	135 000 zł	300 000 zł	294 000 zł	300 000 zł	
Śmierć wskutek NW przy pracy	159 000 zł	135 000 zł	300 000 zł	294 000 zł	300 000 zł	
Śmierć wskutek NW	107 000 zł	90 000 zł	200 000 zł	196 000 zł	200 000 zł	
Śmierć wskutek zawału serca lub udaru mózgu	77 000 zł	90 000 zł	150 000 zł	148 000 zł	150 000 zł	
Śmierć Ubezpieczonego	52 000 zł	45 000 zł	100 000 zł	98 000 zł	100 000 zł	
Trwały uszczerbek na zdrowiu wskutek NW	30 000 zł za 1% uszczerbku 300 zł	30 000 zł za 1% uszczerbku 300 zł	66 000 zł za 1% uszczerbku 660 zł	48 000 zł za 1% uszczerbku 480 zł	66 000 zł za 1% uszczerbku 660 zł	
Trwały uszczerbek na zdrowiu wskutek zawału serca lub udaru mózgu	28 000 zł za 1% uszczerbku 280 zł	30 000 zł za 1% uszczerbku 300 zł	44 000 zł za 1% uszczerbku 440 zł	40 000 zł za 1% uszczerbku 400 zł	44 000 zł za 1% uszczerbku 440 zł	
Leczenie szpitalne	Pobyt na OIOM – jednorazowe świadczenie	500 zł	–	500 zł	600 zł	500 zł
	Rekonwalescencja	250 zł	–	250 zł	–	250 zł
	Pobyt spowodowany NW przy pracy	od 1 do 14 dnia 180 zł	od 1 do 14 dnia 180 zł	od 1 do 14 dnia 225 zł	od 1 do 14 dnia 200 zł	od 1 do 14 dnia 225 zł
		od 15 do 180 dnia 120 zł	od 15 do 180 dnia 90 zł	od 15 do 180 dnia 150 zł	od 15 do 180 dnia 100 zł	od 15 do 180 dnia 150 zł
	Pobyt spowodowany NW	od 1 do 14 dnia 120 zł	od 1 do 14 dnia 180 zł	od 1 do 14 dnia 150 zł	od 1 do 14 dnia 200 zł	od 1 do 14 dnia 150 zł
od 15 do 180 dnia 60 zł		od 15 do 180 dnia 90 zł	od 15 do 180 dnia 75 zł	od 15 do 180 dnia 100 zł	od 15 do 180 dnia 75 zł	
Pobyt spowodowany chorobą	od 1 do 14 dnia 72 zł	od 1 do 14 dnia 90 zł	od 1 do 14 dnia 90 zł	od 1 do 14 dnia 100 zł	od 1 do 14 dnia 90 zł	
	od 15 do 180 dnia 60 zł	od 15 do 180 dnia 45 zł	od 15 do 180 dnia 75 zł	od 15 do 180 dnia 50 zł	od 15 do 180 dnia 75 zł	
Trwała niezdolność Ubezpieczonego do pracy w wykonywanym zawodzie	–	–	–	–	13 000 zł Do 50 r. ż. – 13 000 zł* Od 50 do 55 r. ż. – 6 500 zł* Po 55 r. ż. – 3 250 zł*	
Poważne zachorowanie – 23 jednostki chorobowe	7 500 zł	6 500 zł	15 000 zł	13 000 zł	15 000 zł	
Operacja medyczna	3 250 zł	2 250 zł	5 000 zł	5 500 zł	5 000 zł	
Śmierć Małżonka lub Partnera	12 000 zł	12 000 zł	25 000 zł	25 000 zł	25 000 zł	
Śmierć Małżonka lub Partnera wskutek NW	24 000 zł	24 000 zł	50 000 zł	45 000 zł	50 000 zł	
Śmierć Rodzica (w tym Rodzica małżonka)	2 500 zł	3 000 zł	3 000 zł	3 200 zł	3 000 zł	
Urodzenie dziecka Ubezpieczonego	2 000 zł	1 550 zł	2 400 zł	1 900 zł	2 400 zł	
Urodzenie się martwego Dziecka Ubezpieczonego	4 000 zł	3 100 zł	4 800 zł	3 800 zł	4 800 zł	
Śmierć Dziecka Ubezpieczonego	4 000 zł	4 200 zł	7 000 zł	5 500 zł	7 000 zł	
Osierocenie dziecka przez Ubezpieczonego	4 500 zł	6 000 zł	6 000 zł	7 000 zł	6 000 zł	
Składka za cały zakres ubezpieczenia (miesięczna składka za osobę)	79,00 zł	74,06 zł	135,00 zł	127,06 zł	149,90 zł	

\* wysokość świadczenia dla Członków ZKM, którzy przystąpili do umowy ubezpieczenia po 1 października 2009 roku

- Dla Członków ZKM przystępujących w datach 1.09.09, 1.10.09, 1.11.09 oraz 1.12.09 – zniesiona jest karencja na wszystkie świadczenia (nie dotyczy wariantu 7 VIP – karencja na trwałą niezdolność do wykonywania zawodu – 12 miesięcy),
- Małżonkowie oraz Pełnoletnie Dzieci Członków ZKM ubezpieczonych Członków ZKM przed 1.09.09 oraz po tej dacie mogą przystąpić do Podgrupy 3 bez karencji w określonych terminach: 1.09.09, 1.10.09, 1.11.09 oraz 1.12.09 (po tych datach przystępujący do umowy ubezpieczenia objęci są karencją na świadczenia za ryzyka nie związane z nieszczęśliwym wypadkiem – 6 miesięcy)

# Maszyniści z odsieczą

Po głośnej, kilkusetosobowej pikiecie zarząd PLL LOT przywrócił do pracy bezprawnie zwolnionych liderów związkowych. Pod siedzibą Ministerstwa Skarbu Państwa najliczniejszą grupą demonstrantów byli członkowie ZZM.

Protest zorganizowało Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, a ściślej Branża Transport OPZZ. Doszło do niego w obronie dyscyplinarnie zwolnionej z pracy w lipcu Elwiry Niemiec – przewodniczącej Związku Zawodowego Pracowników Pokładowych, organizacji zrzeszonej w OPZZ. Ten sam los podzielił również szef Związku Zawodowego Pracowników LOT Grzegorz Kossowski. Prezes PLL LOT Sebastian Mikosz uzasadniał swoje decyzje opuszczeniem przez nich stanowisk pracy, ale była to typowa zasłona dymna. Po pierwsze byli oni urlopowani do pracy związkowej, a po drugie – wy-

powiedzenia zostały wręczone podczas sporu zbiorowego i rokowań nad nowym zakładowym układem zbiorowym pracy. W istocie chodziło więc o zastraszenie strony związkowej i pozbycie się niewygodnych liderów. Tego typu praktyki w spółkach Skarbu Państwa stają się niestety coraz częstsze, co jest efektem antyzwiązkowej polityki rządu PO – PSL.

Na straży praworządności stanęła Państwowa Inspekcja Pracy. Uznała, że rozwiązanie umów o pracę Niemiec i Kossowskiego odbyło się z naruszeniem prawa i skierowała sprawę do sądu grodzkiego. Wszyscy spodziewający się po tym werdykcie przywrócenia związkowców do pracy musieli jednak przełknąć gorzką pigułkę. Prezes LOT nie dość, że specjalnie nie przejął się opinią PIP, to przedstawicielom załogi dał do zrozumienia, że dalszy opór może zakończyć się wnioskiem o... ogłoszenie upadłości spółki.

Co gorsza taka postawa nie spotkała się z reakcją resortu skarbu, w którego gestii leży spółka. O związkowców z LOT musieli się dopiero upomnieć ich koleżanki i koledzy. Nie tyle może przestraszeni szeregowi członkowie tych organizacji, co z innych branż.

Zebrani pod siedzibą ministerstwa demonstranci stanow-



czo zażądali przywrócenia do pracy związkowców oraz głośno zaprotowali przeciw bezprawnym działaniom prezesa Mikosza. Domagali się odwołania go z zajmowanej funkcji. Głos zabrali m.in. przewodniczący OPZZ Jan Guz oraz Andrzej Radziowski. Upomnieli się o los pozostawionych samych sobie polskich firm – upadających i stojących na skraju bankructwa oraz ape-

**W PLL LOT się od kilku lat. zmieniał się prezes. r. zamknęła straty 733 mln zł. Pod Państwa i Towarzystwa przejęły pełnię. W rękach pracowniczych. Obecnie 3,5 tysiąca osób. zwolnienia grupowo**





lowali o stworzenie efektywnej polityki transportowej. W obliczu nie respektowania prawa związkowego przez rząd i pracodawców namawiali do solidarności i wzajemnego

**nie najlepiej dzieje Średnio co pół roku es spółki, która 2008 ą netto w wysokości koniec maja Skarb tystwo Finansowe Sią kontrolę nad firmą. ników pozostaje 6,93 nie PLL LOT zatrud ób, ale planowane są we.**

wspierania się pracowników różnych branż i organizacji. Wtórował im szef Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych Leszek Miętek. Zarzucił rządowi zaniedba-

nie narodowych przewoźników lotniczych i kolejowych. Przypomniał także historię niedawno zwolnionego z pracy przewodniczącego Związku Zawodowego Pracowników Warsztatowych Waldemara Ziobro – przywróconego do pracy przez sąd. Przemawiali także Elwira Niemiec i Grzegorz Kossowski oraz przedstawiciele międzynarodowych organizacji związkowych branży lotniczej. Skala protestu i ogromny tumult sprawiły, że zwolnieni związkowcy zostali zaproszeni na rozmowy do gabinetu ministra. Gdy długo nie wracali, zrobiło się nerwowo. Emocje sięgnęły zenitu, gdy naporu nie wytrzymały barierki, a ktoś bez wyobraźni wystąpił policjantów w pełnym rynsztunku w kierunku protestujących.

Choć rozmowy gabinetowe nie przyniosły natychmiastowego skutku, to kilka dni później związkowców z LOT przywrócono ostatecznie do

pracy. Protest z udziałem kilkuset maszynistów przyniósł pożądany skutek. Jedna bitwa w obronie praw związkowych została wygrana, ale wojna trwa... (L)



## **Koledzy Maszyniści i Członkowie Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce**

***W imieniu Prezydium ZZM serdecznie dziękuję wszystkim, którzy uczestniczyli w pikiecie pod Ministerstwem Skarbu Państwa w proteście przeciwko antyzwiązkowej polityce nakreślonej przez Rząd RP Spółkom Skarbu Państwa i bezpośrednio – bezprawnemu zwolnieniu z pracy koleżanki Elwiry Niemiec, przewodniczącej Związku Zawodowego Personelu Pokładowego PLL LOT, zrzeszonego w OPZZ.***

***Wasz udział w proteście pokazał, że ZZM to silny związek zawodowy w strukturach OPZZ i że możliwe jest szersze działanie w obronie naszych wspólnych interesów.***

***Raz jeszcze wszystkim uczestnikom pikiety dziękuję.***

**Leszek Miętek  
Prezydent ZZM**

# Premiery TRAKO

Podczas 8 Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO w Gdańsku miało miejsce wiele interesujących wydarzeń, jak debaty, seminaria i prezentacje. Mimo fatalnej pogody powodzeniem cieszyła się wystawa taboru na bocznicy w Oliwie.

Dla producentów, firm naprawczych i przewoźników branżowe targi to najlepsza okazja do zaprezentowania swoich osiągnięć i możliwości. Zwłaszcza gdy – tak jak TRAKO – odbywają się one co dwa lata. Istniały obawy, czy kryzys gospodarczy nie wpłynie na liczbę wystawców. Nie wpłynął. Bardzo silna była reprezentacja zagraniczna, najliczniejsza z Francji, Wielkiej Brytanii i Czech. Firmy z tych krajów zaprezentowały się na stoiskach narodowych. Zauważalni byli Niemcy, Włosi i Słowacy. Wskazuje to na duże zainteresowanie naszym rynkiem kolejowym.

Inauguracyjny przejazd planowym pociągiem (IC Neptun) odbyła 14 października lokomotywa PKP Intercity „Husarz”, czyli ES64U4 produkcji Siemens. Za sprawą wichury nie obyło się bez komplikacji. Zwalone drzewa uszkodziły sieć trakcyjną na trasie. Z pewnym opóźnieniem, ale udało się



w końcu dowieźć zaproszonych gości na targi, a resztę pasażerów do Trójmiasta. Pogoda najwyraźniej nie sprzyjała tego dnia „Husarzowi”, bo jego uroczystą prezentację przeniesiono z boczniczy do hali.

Swoją premierę na TRAKO miała także wyczekiwana sześciosiowa lokomotywa towarowa E6ACT „Dragon”, produkcji ZNLE Gliwice. To pierwszy polski tabor w tym segmencie rynku od wielu lat. „Dragon” czyli smok, jest w stanie pociągnąć skład o masie 4 tys. ton. Jeśli chodzi o inne parametry: maksymalna prędkość robocza to 120 km/h, układ osi – Co-Co, napięcie zasilania – 3000 V (nominalne), 2000 V (minimalne), 4000 V (maksymalne), moc ciągnąca lokomotywy – 5 MW. Pierwszy egzemplarz ma być gotowy w połowie przyszłego roku, kolejne – z końcem 2010 roku. W barwach PKP Cargo debiut na TRAKO zaliczyła lokomotywa EU 43 „Traxx 3”, produkcji Bombardiera. Po „liftingu” pokazały się także SM42 i ST 45.

Spośród prezentowanego taboru pasażerskiego uwagę okolicznych mieszkańców, ale nie tylko, zainteresowała zmodernizowana w Nowagiu jednostka EN71 trójmiejskiej SKM. Sigma Tabor i ZNTK Poznań pokazały zmodernizowany spalinowy autobus szynowy DH-2. FLIRT-a i „piętrusa” przywozły Koleje Mazowieckie. Taborem kusila też spółka PKP Intercity. Z daleka uwagę przyciągały m.in. wagony do pociągów TLKw nowej kolorystyce. **(raz)**

**W konkursie o nagrodę im. inż. Ernesta Malinowskiego w kategorii „tabor” triumfował Siemens sp. z o.o. – producent elektrycznej wielosystemowej lokomotywy typu ES64U4. Wyróżnienia otrzymały ZNLE Gliwice za lokomotywę E6ACT oraz ZEPWN J. Czerwiński i Wspólnicy za systemy pomiarowe do prób obciążeniowych agregatów prądowców spalinowych.**

## ALE kontra Belgia

**Europejska organizacja maszynistów ALE złożyła pod koniec września skargę do Europejskiego Trybunału Praw Człowieka w Strasburgu na państwo belgijskie. Pod boki najważniejszych unijnych instytucji, sądy odmawiają uznania związku zawodowego SACT od... 9 lat.**

Według ALE państwo belgijskie nie tylko naruszyło prawo organizacji członkowskiej SACT do zrzeszania się, lecz także art. 6 Europejskiej Konwencji Praw Człowieka do sprawiedliwego postępowania przed sądem, a tym samym – naruszyło prawa własne ALE. Odmowa uznania SACT jako związku zawodowego nie tylko uniemożliwia tej organizacji reprezentowanie interesów swoich członków wobec spółki kolejowej SNCB, ale również zagraża jej istnieniu.

Zdumiewa także długość postępowania sądowego w – jakby nie było – cywilizowanym kraju, należącym do Unii Europejskiej. Sprawa ciągnie się od 9 lat, co w myśl orzecznictwa Europejskiego Trybunału Praw Człowieka nie znajduje żadnego usprawiedliwienia. Postępowanie w pierwszej instancji rozpoczęło się 10 września 2001 r. Potem były kolejne instancje, by 4 lutego 2008 r. belgijski sąd kasacyjny uchylił orzeczenie sądu apelacyjnego w Lüttich i skierował sprawę do sądu apelacyjnego w Brukseli. Dwa kolejne terminy – 19 lutego i 17 września br. zostały przesunięte, a kolejny wyznaczono na styczeń 2010 roku.

W sprawie belgijskiego związku maszynistów SACT organizacja zrzeszone w ALE przyjęły rezolucję, w której m.in. potępiają fakt, że tamtejsi maszyniści muszą obrać drogę sądową aby uznano ich organizację, żądają wydania orzeczenia przez sąd 14 stycznia 2010r. oraz domagają się odszkodowania dla SACT w wysokości co najmniej 500 tys. euro za szkody w wyniku długiego procesu, utraty członków i wizerunku.

W związku z fiaskiem rozmów z europejską organizacją transportowców ETF w sprawie europejskiego, sektorowego dialogu społecznego poszczególne

organizacje ALE zwróciły się także do rządów swoich krajów i pracodawców, jako członków Wspólnoty Kolei Europejskich CER. Oczekują uzgadniania kwestii dotyczących maszynistów prezentowanych na płaszczyźnie europejskiej, a zwłaszcza warunków pracy, bezpieczeństwa, szkolenia oraz czasu pracy maszynistów w ruchu transgranicznym. ZZM skierował takie pisma do ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka i prezesa PKP S.A. Andrzeja Wacha na początku października. ■



# Stres i wypadki przy pracy

**Kwalifikacja nieszczęśliwego zdarzenia jako przyczyny zewnętrznej wypadku przy pracy bywa trudna. Przypadki stresu psychicznego w pracy prowadzące w następstwie do zawału serca są również niezwykle skomplikowane.**

Definicję wypadku przy pracy znajdziemy w ustawie o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych z 30 października 2002 r. Artykuł 3 ust.1 tej ustawy stanowi, że jest nim nagłe zdarzenie wywołane przyczyną zewnętrzną powodującą uraz lub śmierć, które nastąpiło w związku z pracą:

- podczas lub w związku z wykonywaniem przez pracownika czynności lub poleceń przełożonych,
- podczas lub w związku z wykonywaniem przez pracownika czynności na rzecz pracodawcy, nawet bez polecenia,
- w czasie pozostawania pracownika w dyspozycji pracodawcy w drodze między siedzibą pracodawcy a miejscem wykonywania obowiązku wynikającego ze stosunku pracy.

Pojęcie „nagłe zdarzenie, które nastąpiło w związku z pracą” nie przysparza większych wątpliwości interpretacyjnych. Problem stanowi ustalenie, co było zewnętrzną przyczyną wypadku. Kontrowersje pojawiają się w przypadkach, gdy jest nią stres, którego konsekwencją jest zawał serca pracownika. Sąd Najwyższy wypowiedział się wielokrotnie w tej sprawie, ale pomimo to nie ma jednoznacznego stanowiska w tej sprawie.

Wielkość stresu jest zawsze rozpatrywana w odniesieniu do danej sytuacji i stąd biorą się rozbieżności w orzecznictwie. W wyroku z 2.10.1997 r. (II UKN 248/97 OSNAPiUS 1998, nr 14) stwierdzono, iż zawał serca może stanowić wypadek przy pracy jeżeli doszło do nie-

go w konsekwencji silnych przeżyć psychicznych pracownika spowodowanych skumulowaniem się niekorzystnych okoliczności mających związek z wykonywaną pracą. Także w orzeczeniu z 25.10.1994 r. (II URN OSNAP 1995 nr 4) sąd stanął na stanowisku, że zawał można uznać za wypadek przy pracy, o ile na skutek przyczyny zewnętrznej dotknął on pracownika posiadającego samoistne schorzenie oraz nastąpił on w czasie wykonywania pracy. Odmienne stanowisko zajął Sąd Najwyższy w wyroku z 16.12.1997 r. (II UKN 407/97 OSNAP 1998 nr 21). Uznał, że stres towarzyszący wykonywaniu obowiązków zawodowych należy uznać za ich cechę i w związku z tym nie można kwalifikować go w kategoriach zewnętrznej przyczyny, która spowodowała zawał serca. Chyba, że został spowodowany rażąco nietypowymi warunkami pracy. Gdy pracodawca nie zaliczy zawału serca za przyczynę wypadku przy pracy można udać się do sądu, ale efekty tego są trudne do przewidzenia.

Błędem ze strony pracodawcy jest pomijanie stresu jako elementu ryzyka zawodowego. Pracodawcy mają obowiązek oceniać to ryzyko i informować o tym pracowników. Z zasady ocena powinna być kompleksowa i obejmować wszystkie elementy ryzyka związane z pracą na danym stanowisku. Praktyka wskazuje jednak, że pracodawcy wybiórczo realizują obowiązek wynikający z art. 226 Kodeksu pracy. Przykładowo z pisma PKP Intercity z 10 lipca br. (BWP4-072-92/09) możemy się np. dowiedzieć, że czynnikami szkodliwymi



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

dla zdrowia na pojeździe trakcyjnym są „hałas oraz drgania mechaniczne”. Oraz dalej, że „wyniki przeprowadzonych badań nie wskazują na przekroczenie czynników szkodliwych w środowisku pracy maszynisty pojazdu trakcyjnego”.

Stres zawodowy jest tymczasem jednym z najpowszechniejszych zagrożeń w środowisku pracy. ONZ uznała go za „światową epidemię XX wieku”. Współczesna nauka dowodzi, że jest nie tylko zagrożeniem powszechnym, ale miewa nawet skutki śmiertelne. Ze względu na bezpieczeństwo należy zatem wykonać pełną i rzetelną ocenę ryzyka zawodowego, źródeł przeciążenia psychofizycznego, jak i innych zjawisk szkodliwych dla zdrowia maszynisty kolejowego.

Przy okazji nasuwa się pytanie, kiedy spółka PKP Intercity dokonała pomiaru i analizy zagrożenia czynników szkodliwych dla zdrowia maszynisty takich jak: pole elektromagnetyczne, katastrofy, awarie kolejowe, promieniowanie elektromagnetyczne, uderzenie termiczne czy stres psychiczny? W zakresie określania zasad postępowania przy ocenie ryzyka zawodowego zalecamy zapoznanie się i skorzystanie z dotychczas obowiązującego w PKP Cargo biuletynu nr 1 z 24 stycznia 2005 r. w sprawie wprowadzenia jednolitych zasad postępowania przy ocenie ryzyka zawodowego oraz przeprowadzenia oceny ryzyka, uzupełniając to o zmiany wprowadzone Rozporządzeniem Rady Ministrów z 30 czerwca 2009 r. w sprawie chorób zawodowych.

**Eugeniusz Śliwiński**  
**Komisja Obrony Praw 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](http://www.znle.pl)

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

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



## Turniej w Czechach

W międzynarodowym turnieju piłki nożnej maszynistów, który odbył się 14 października w Veseli nad Moravę (Czechy), wzięły udział dwie drużyny ZZM – z Tarnowskich Gór i Bydgoszczy. Spotkały one się w meczu o trzecie miejsce, który zakończył się zwycięstwem tarnogórzan 3:0, po dwóch golach Artura Tasa i jednym trafieniu Henryka Gmura.

W finale spotkały się dwie ekipy czeskie. Gospodarze z Morawy pokonali 2:1 reprezentację FSČR, zwycięzcę ostatniego turnieju o Puchar Prezydenta ZZM. Mimo iż rywalizowano w niezbyt sprzyjających warunkach atmosferycznych turniej stał na dobrym poziomie.

*Ryszard Wyduba*



## Pielgrzymka kolejarzy

**Krajowe Duszpasterstwo Kolejarzy serdecznie zaprasza wszystkich pracowników kolei, emerytów, rencistów, przyjaciół z rodzinami na XXVI Ogólnopolską Pielgrzymkę Kolejarzy na Jasną Górę. Odbędzie się ona w dniach 7–8 listopada br.**

W programie w sobotę 7 listopada m.in. Droga Krzyżowa na wałach z pochodniami o 19.15, Apel Jasnogórski o 21 i nabożeństwo o 21.30, po którym odbędzie się koncert i nocne czuwanie. W niedzielę 8 listopada o 8.15 w auli Jana Pawła II rozpocznie się spotkanie duszpasterzy z kolejarzami, poświęcone m.in. jubileuszowi 15-lecia Katolickiego Stowarzyszenia Kolejarzy Polskich. Uroczystości zakończy msza o godzinie 11 z poświęceniem sztandarów i procesją. ■

### Podziękowanie

Wszystkim Kolegom, a w szczególności Leszkowi Miętkowi, Wojciechowi Marszałkiewiczowi i Zdzisławowi Krzyżaniakowi, składam serdeczne podziękowania za udzieloną pomoc w załatwieniu w trybie pilnym operacji, która pozwoliła mi powrócić do zdrowia.

W trudnych dla mnie chwilach Koledzy ci dołożyli wszelkich starań, abym mógł po okresie rehabilitacji powrócić do poprzedniego stanu zdrowia.

Za okazaną pomoc i wsparcie wszystkim serdecznie dziękuję.

**Piotr Bernaciak**  
WZPR Poznań

**Członek Rady Nadzorczej PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.**

**PKP PRZEWOZY REGIONALNE spółka z o.o.**  
**ŁÓDZKI ZAKŁAD**

**PRZEWOZÓW REGIONALNYCH W ŁODZI**

Samodzielne Stanowisko

ds. Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego

Nr pisma: PRBR-721-39/2009

Łódź, dnia 12 października 2009

Redakcja

„Głos Maszynisty”

02-021 Warszawa, ul.Grójecka 17

W nawiązaniu do notatki, która ukazała się na stronie Forum w numerze 9/61 Waszego pisma informujemy, że starszy maszynista Włodzimierz Nowicki, który w dniu 4 września br. ostrzegł kolegę przed zagrożeniem spowodowanym zawieszoną na sieci trakcyjnej przeszkodą, decyzją Dyrektora Łódzkiego Zakładu Przewozów Regionalnych został wyróżniony nagrodą pieniężną w wysokości 500 zł oraz listem gratulacyjnym. Wypłata nagrody nastąpi wraz z wynagrodzeniem za m-c października.



Podpatrzone



Łódź Andrzejów, Regionalne Obchody Dnia Maszynisty. Pamiątkowe zdjęcie uczestników. Nadesłał P.Rybkowski.

Fot. Mirosław Jagiełło

Wym. % masy ham. / Vmax / rozdz. ładunku		547/90					
Seria i obciążenie lokomotywy		ET41-1000		ET22-1000			
Kilo-	Propo-	Nazwa postanku	Przyjazd	Przejazd	Przejazd	Przejazd	Przejazd
metra	zność	nazwa, punktu eksplo-	Odjazd	Odjazd	Odjazd	Odjazd	Odjazd
zmiany	max	cyjnego oraz marki	g. m.	g. m.	g. m.	g. m.	g. m.
prędkości	do-	i składy	skł-	skł-	skł-	skł-	skł-
	pusz-		ony	ony	ony	ony	ony
	czka						
	(km/h)						
1	30	3	4	5	6	7	9
40	Skalite						
33.70	13.47	D.T.M.O.T.H	1.29				
30							
13.81	50						
15.25	30						
15.36	50						
17.76	40						
17.90	50						
20.33		Granica Państwa					
113.79	20.23/113.79						
		Zwardoń		13			
113.35				TNCE 450360			
50	113.35	R5.L.D.,+M.H	42	11.1			
S01				17			
104.81		R5.M.L.,+H	1.59	15.6			
Rajcza				15			
98.24		R5.M.L.,+H	2.14	14.5			

Stacja: Skalite St. hr.		6		7			
+	Skalite zastawka zast.					11,786	
+	PZS 2					11,944	m k. Całka
L	Stahnite zberac					12,292	
	n.st. Skalite					12,500	
	Zdvhnite zberac					12,575	
						12,637	
						13,457	
						13,780	m k. Skalite
						13,997	p k. Skalite
						15,334	m k. Skalite
						15,644	
						17,066	m k. Skalite
						17,257	
						17,891	m k. Skalite
						19,547	
						20,085	
						20,158	
						20,206	
						20,226	
						20,226	
						20,258	

Jeden z kolejowych absurdów. Szlak Skalite-Granica Państwa i różne prędkości w polskim i słowackim rozkładzie jazdy. W tym pierwszym przypadku mamy ich aż siedem – w przedziale 30–50 km/h. Co ciekawe odcinek jest dostosowany do prędkości 70 km/h, tyle też jeżdżą Słowacy. Ograniczenie nie ma więc uzasadnienia, ale PKP PLK kieruje się jakąś inną logiką. Maszynistom pracy to nie ułatwia, a przewoźników naraża na dodatkowe koszty. Ciekawe jak długo?



Pod semaforem

ZNLE S.A. za efektywnie wyglądający i dobrze zapowiadający się produkt – pierwszą od lat polską lokomotywę towarową E6ACT „Dragon”.

Artur K., były maszynista PKP Intercity – za totalny brak odpowiedzialności i przysporzenie wszystkim maszynistom powodów do zmartwień i wstydu.



6 października 2009 roku odszedł na wieczną służbę nasz kolega  
**Eugeniusz Jabłoński**  
 członek ZZM Grudziądz.  
**Rodzinie i najbliższym**  
 wyrazi głębokiego współczucia składają koledzy z ZZM Grudziądz

## HOMOR

Przychodzi profesor na pierwsze zajęcia ze studentami wydziału elektrycznego i chcąc zrobić na nich dobre wrażenie mówi:

– Proszę państwa, proszę zadawać pytania gdyby państwo czegoś nie rozumieli. Odpowiem na każde, ponieważ uważam, że nie ma głupich pytań, a są tylko głupie odpowiedzi.

Na to wstaje jeden ze studentów:

– Panie profesorze, proszę mi powiedzieć, czy jak stanę obiema nogami na szynach, a rękoma złapię za przewód trakcyjny, to pojedę jak tramwaj?

\*\*\*

– Byłaś u szefa na dywaniku?

– Tak, a skąd wiesz?

– Wzorek ci się odcisnął na plecach...

\*\*\*

Na ławce w parku siedzą dwaj emeryci:

– Popatrz, jak ta dzisiejsza młodzież ma ciężko w tym kryzysie. Jednego papierosa na pięciu muszą palić...

– No, ale zobacz jakie dzielne chłopaki. Mimo wszystko się śmieją...

\*\*\*

Wchodzi do marynarskiej knajpy staruszek z papugą na ramieniu i wskazując na ptaka mówi:

– Kto zgadnie co to za zwierzę będzie mógł kochać się ze mną całą noc.

Konsternacja, w knajpie cisza jak makiem zasiał. Nagle z końca sali odzywa się zapijaczony głos:

– Aligator.

Na to babcia:

– Hm... skłonna jestem uznać.

## fraszki jerzego szuleca

### Lunatyczka

Półsenna liczy  
na księżyc w pełni  
Że on jej senne  
marzenia spełni.

### Teledyskusja

Zazwyczaj dyskusja  
bywa bełkotliwa  
Bo cham chamowi  
w pół słowa przerywa.

### Wślizg

Nie słycać jak kości trzeszczą  
Bo kibice strasznie wrzeszczą.

### Niebotyczność

Po słodyczach niebo w gębie  
Albo czarna dziura w żębie.

### Półprawda

Naga prawda  
sobie hasa  
Lecz nie całkiem  
na golasa.

\*\*\*

Mąż siedzi w nocy w internecie i ogląda strony dla dorosłych, myśląc, że jego żona śpi. Ta jednak się przebudziła, wstała, stanęła za nim i również ogląda. Nagle mąż słyszy:

– Stop, zatrzymaj! Pokaż poprzednie zdjęcie! Nie to! Jeszcze wcześniejsze!

Mąż znajduje właściwe zdjęcie i po chwili słyszy:

– O! Takie zasłony do kuchni chcę!

## Kącik filatelistyczny

Niedawno obchodziliśmy 130. rocznicę wyjątkowego wydarzenia, którą Oddział Regionalny Poczty Polskiej w Bydgoszczy upamiętnił beznominałową kartką, wydaną w nakładzie tysiąca sztuk.

Mowa o spotkaniu ówczesnych przywódców dwóch wielkich mocarstw europejskich: cara Rosji Aleksandra II Romanowa oraz cesarza Niemiec Wilhelma I Hohenzollerna 4 września 1879 roku na dworcu kolejowym w Aleksandrowie Kujawskim.

W części ilustracyjnej kartki widzimy przepiękny tamtejszy dworzec oraz portrety cara i cesarza. Dopełnieniem całości jest okolicznościowy datownik stosowany w Urzędzie Pocztowym Aleksandrów Kujawski 1 w dniu 4.09.2009 r. Elementem graficznym datownika jest fasada miejscowego dworca. Projektantem kartki i okolicznościowego datownika jest Krystian Żurawski.

(amur)



KRZYŻÓWKA NR 10/2009

Określenie ER75	19	Kmin-kówka Epos Homera	Typ wybrzeża morskigo	Film A. Hitchcocka	14	Rzeka, prawy dopływ Dunaju	3	Mała derka	Ostros nos rudy
Sojusznik	1			Deuter dla wodoru	7	Świta, orszak		Drewniane chodaki	Wyływa z jeziora Bajkał
Psina	11			Filozof z Rotterdamu			8		10
Czynność rolnika					9	Brat Abla			15
Rozdrobnione owoce	Gatunek wierzby		Muzyka Liroya			Chlor lub krypton			... Juan
			Ptaka wróblowaty						
		13			Kompromis			6	
Składnik bomb zapalających	18	Nie przewodzi prądu			4				2
		12		ś	5	Część toru			16

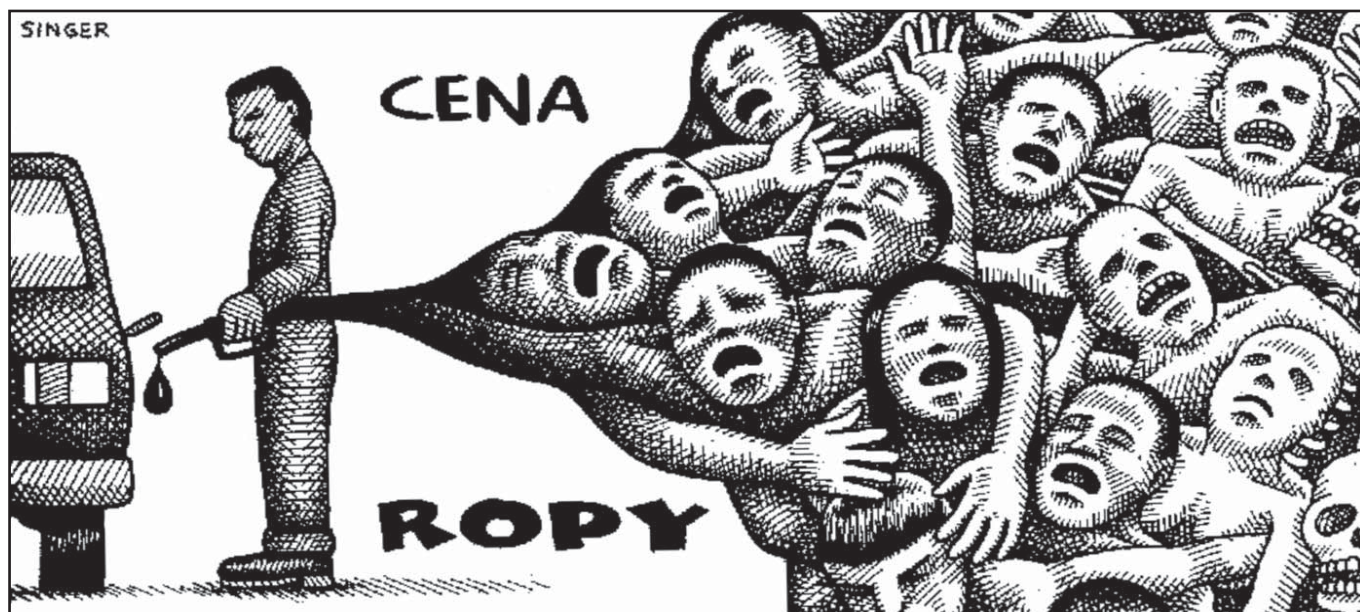
Litery z ponumerowanych pól utworzą rozwiązanie

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19

Litery z ponumerowanych krutek utworzą rozwiązanie. Rozwiązania krzyżówki nr 10 prosimy nadsyłać do 9 listopada 2009 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: [rkzzm@wp.pl](mailto:rkzzm@wp.pl) z dopiskiem „Krzyżówka nr 10”. Za prawidłowe rozwiązanie rozdajemy nagrodę-niespodziankę.

Rozwiązanie Krzyżówki nr 9: „Hamulec bezpieczeństwa”. Nagrodę **weekendowy pobyt dla dwóch osób w wybranym ośrodku spółki Natura Tour** otrzymuje **Piotr Myśliwiec z Ostrowa Wielkopolskiego**. Gratulujemy. Szczegółowe informacje 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.

Infolinia: 0 801 000 527

[www.naturatour.pl](http://www.naturatour.pl)



NATURA Sp. z o.o.  
*tour*

**Słońce jest tam gdzie my!**

**Natura Tour** zaprasza na wczasy...  
... do **Egiptu i Tunezji**

