



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 6/70

CZERWIEC 2010



Leszek Miętek wiceprezydentem ALE

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek został ponownie wybrany na wiceprezydenta europejskiego związku maszynistów ALE.



Podobną funkcję w tej organizacji Leszek Miętek pełnił również w poprzedniej kadencji. Prezydentem ALE został Juan Jesus Garcia Fraile (SEMAF – Hiszpania), a drugim wiceprezydentem Claus Weselsky (GDL-Niemcy).

Kongres Sprawozdawczo-Wyborczy ALE odbył się w dniach 21–22 maja br. w Barcelonie. Delegację ZZM tworzyli członkowie Prezydium: Leszek Miętek, Krzysztof Ciećka i Bogusław Sady, przewodniczący Krajowej Komisji Rewizyjnej Kazimierz Jamrozik oraz Joanna Uniejewska z Biura RK w roli tłumaczki. ■



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

Spółka z o.o.

31-505 Kraków, ul. Bosacka 6

tel./fax (012) 421 08 20, 421 95 78, 430 36 57

tel. (012) 393 54 81

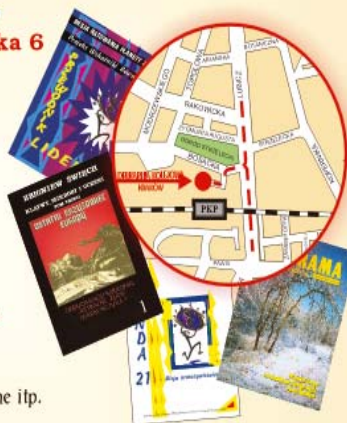
Oferuje Państwu swoje usługi w zakresie:

- składu i grafiki komputerowej
- druku offsetowego
- oprawy introligatorskiej

Drukujemy na maszynach arkusowych i zwojowych:

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

Ponadto wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami



**SERDECZNIE
ZAPRASZAMY**

50 lat Technikum Kolejowego w Szczecinie



Zjazd Absolwentów

2 października 2010 r.

Zapraszamy Absolwentów szkół powstałych na bazie Technikum Kolejowego Ministerstwa Komunikacji w Szczecinie, ul. Kusocińskiego 3

- Technikum Kolejowego
- XV Liceum Ogólnokształcącego
- IV Liceum Profilowanego
- Zasadniczej Szkoły Zawodowej

ZAPISY NA ZJAZD

OSOBIŚCIE – w sekretariacie szkoły

TELEFONICZNIE – tel. 91 433 30 76

ON-LINE – <http://zjazdtk2010.cba.pl/>



Program zjazdu:

- 10.00 – Rejestracja uczestników
- 12.30 – „Spacerek” po szkole
- 12.00 – Rozpoczęcie Zjazdu
- 13.00–18.00 Biesiada Absolwentów
- 19.00 – do rana – Wielki Bal na terenie szkoły



Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych

ul. Grójecka 17; 02-021 Warszawa; tel: 22 474 2615; fax: 22 474 2616

Warszawa, dnia 8.06.2010 r.

Komunikat prasowy

Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych informuje, że w związku z pozytywnym zakończeniem referendum strajkowego związanego z prowadzonym sporem zbiorowym pomiędzy KKZZ a spółką PKP PLK S.A., PKP CARGO S.A., Przewozy Regionalne Sp. z o.o., w którym ponad 90% pracowników biorących udział w referendum opowiedziało się za podjęciem strajku generalnego, podjęto czynności prawne w stosunku do pracodawców zmierzające do podpisania porozumienia kończącego spór bądź protokołu rozbieżności dającego podstawę do przeprowadzenia legalnego strajku. Jednocześnie KKZZ wysunęła żądanie tożsame z prowadzonym sporem zbiorowym w stosunku do spółki PKP Intercity. Na spełnienie żądań oczekujemy w terminie nie później niż do 15 czerwca 2010 roku.

Leszek Miętek

(-)

Przewodniczący KKZZ

Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych
KRS: 0000266815 Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy,
XII Wydział Gospodarczy KRS
REGON: 141100815
NIP: 701-008-88-85

Organizacja zrzeszona w strukturach



Do powodzian

Kolegów mieszkających na obszarach dotkniętych skutkami powodzi, którzy ucierpieli w wyniku działań żywiołu, prosimy o zgłaszanie się do przewodniczących swoich organizacji zakładowych. Po zebraniu szczegółowych informacji Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce będzie starał się zaangażować w organizację form pomocy dla powodzian-członków ZZM.

Podziękowanie

Dziękuję wszystkim kolejarzom, którzy wzięli liczny udział w referendum strajkowym organizowanym przez Konfederację Kolejowych Związków Zawodowych. Szczególne podziękowania kieruję do Koleżanek i Kolegów z organizacji związkowych nie należących do Konfederacji. Wasze wsparcie w tym trudnym okresie to najlepszy dowód, że podejmowane przez nas działania są słuszne.

Leszek Miętek
Przewodniczący KKZZ

Łączyć, a nie dzielić

Z Grzegorzem Napieralskim, kandydatem na prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej rozmawia Rafał Zarzecki

– Mamy obecnie wyjątkowy moment w dziejach naszego kraju. Jakiego prezydenta potrzebuje teraz Polska?

– Polska potrzebuje prezydenta, który będzie strażnikiem Konstytucji i zawartych w niej praw obywatelskich. Nie może reprezentować interesów tylko swojego zaplecza politycznego, czy pewnej wybranej grupy społecznej. Powinien łączyć wszystkich, a nie dzielić. Potrzebny jest prezydent, który rozumie ludzi, który potrafi z nimi współpracować i wnieść się ponad własne uprzedzenia. Uważam, że przyszły prezydent powinien być inspiratorem szerokiego porozumienia społecznego.

– Czym chce Pan przekonać do siebie wyborców, żeby oddali na Pana swój głos 20 czerwca i ewentualnie w drugiej turze?

– Nie interesują mnie jałowe spory wymyślane przez specjalistów od public relations tylko dyskusja wokół konkretnych, ludzkich spraw. Stąd mój apel do pozostałych kandydatów o przeprowadzenie debat programowych. Chciałem, aby kampania koncentrowała się wokół ważnych dla Polaków problemów: równego dostępu do edukacji prowadzonej na wysokim poziomie, lepszego dostępu do służby zdrowia, równych możliwości, aby pomoc społeczna nie ograniczała się jedynie do interwencji kryzysowej, ale zapobiegała wykluczeniu społecznemu i skierowana była do wszystkich rodzin żyjących w ubóstwie. Chcę mądrej polityki zagranicznej, pozbawionej agresji, dzięki której poprawimy nasze kontakty z sąsiadami, zaprzestania anga-

żowania się Polski w konflikty zbrojne. Pragnę rzeczywistego rozdziału państwa od kościoła, zagwarantowania neutralności światopoglądowej, likwidacji przejawów wszelkiej dyskryminacji.

– Jakich zmian potrzebuje Polska?

– Trzeba wyraźnie powiedzieć, że możliwa jest diametralnie inna Polska, niż ta z którą mamy dziś do czynienia – głęboko podzielona i skłócona, osadzona w oparach historii. Polska może być nowoczesna. Wystarczy skupić całą energię nie na przeszłości tylko na przyszłości, na



budowie nowoczesnego państwa, technologicznie zaawansowanego, promującego nowatorskie przedsięwzięcia, generujące inwestycje i miejsca pracy. Państwa, które nadąża za swoimi obywatelami, za ich potrzebami, stylem i sposobem życia. Gdy patrzę dziś choćby na obowiązki meldunku (notabene miał być zniesiony dwa lata temu...), to mam wrażenie, że my, obywatele żyjemy w XXI wieku, a państwo, jego procedury, filozofia została w XIX wieku.

Na nowo trzeba także zdefiniować nasze relacje z sąsiadami, w tym Rosją. Świadomi wspólnej, często tragicznej historii musimy patrzeć przede wszystkim na to co możemy dziś zrobić razem. Nasza polityka zagraniczna nie może ignorować też globalnych zmian zachodzących na świecie. Indie, Chiny, Brazylia, Turcja to kraje, których znaczenie będzie rosło i powinniśmy już dziś poświęcić dużo wysiłku na zbudowaniu z nimi dobrych relacji na bardzo wielu płaszczyznach – zarówno politycznej, jak i gospodarczej, naukowej i kulturalnej.

– Co Pan sądzi o obecnej polityce transportowej naszego państwa?

– Obecna polityka transportowa państwa nie jest spójna. Moim zdaniem nadal o wiele więcej środków wydaje się na drogi, aniżeli na kolej. Rząd w tym zakresie bardziej podejmuje działania pozorowane niż rozwiązuje powstałe problemy. Budujemy co prawda z roku na rok coraz więcej dróg, lecz nadal jest to zbyt mało w stosunku do zapowiedzi i potrzeb.

Trudna jest sytuacja branży samochodowej i transportu ciężarowego, w tym międzynarodowego. Wiele firm trans-

portowych zawiesiło swoje usługi, wiele funkcjonuje po kosztach własnych lub stratach, byle przeżyć. Ta branża szybko odczuła skutki obecnego kryzysu gospodarczego, a rządzący w sposób niezadowolający ją wspierają.

Trudna jest także sytuacja w lotnictwie cywilnym.

Nie można też zapominać o kolei. Przyjęta strategia transportu kolejowego nie sprawdza się. Widzimy gołym okiem konflikt na linii

PKP Intercity, a Przewozy Regionalne. Grupa PKP SA próbowała wyeliminować, groźną dla jej spółki konkurencję w postaci tanich przewozów interREGIO. Z drugiej strony Przewozy Regionalne nie płaciły za dostęp do torów. Rosną długi i straty u jedynych i drugich, a także zawiesza się kursy pociągów. Na wszystkim cierpią zwykli ludzie – pasażerowie, a rząd bagatelizuje tą sprawę.

Patrząc na to wszystko można powiedzieć, że obecnie rządzący nie mają żadnej polityki transportowej albo ich polityka to liberalny wolny rynek. A przecież transport pasażerski to działalność publiczna i pomoc państwa jest tam niezbędna.

– Czy korzysta Pan z usług kolejowych spółek? Jeśli tak, jak wygląda kolej z perspektywy podróżnego?

– Oczywiście. Korzystam bardzo często. Podróżuję po całej Polsce różnymi środkami lokomocji, w tym także koleją. Dawniej według rozkładu jazdy pociągów można było nastawiać zegarki, dziś niestety tak nie jest. Smutne jest to, że w wielu krajach Europy kolej bardzo dobrze się rozwija, natomiast u nas niektórzy mówią, że powoli się „zwija”.

Jesteśmy jedynym krajem europejskim, który w okresie transformacji gospodarczej zamknął 1/3 swoich wszystkich linii kolejowych i nadal zamyka. Tylko 20-parę procent polskich linii kolejowych spełnia standardy europejskie. Tory nie są remontowane, a w związku z tym jeździmy wolniej, aniżeli jeszcze kilkanaście lat temu. Stan czystości wagonów kolejowych pozostawia wiele do życzenia, nie wspominając już o bezpieczeństwie.

Pasażerowie nie są często informowani o tym, że kupiony bilet na pociąg Intercity nie jest honorowany przez Przewozy Regionalne i odwrotnie.

Kolej nie potrafi sobie poradzić z wykorzystaniem środków unijnych zarówno na remonty torów jak i zakup nowego taboru.

Podział PKP na kilka dużych spółek i kilkadziesiąt małych nie służy kolei. Przykładem może być, to iż po usamorządowieniu Przewozów Regionalnych widzimy wojnę o pasażerów z PKP Intercity.

Nie chcę już nawet wspominać o stanie technicznym dworców. Kolej potrzebuje na dzień dzisiejszy wsparcia ze strony państwa i programu naprawczego. Rząd nie wie jednak jak to zrobić lub nie chce wiedzieć co się dzieje na polskich kolejach.

– Dziękuję za rozmowę.

naturalnie z nami



Posiedzenie Sektora

Rada Sektora Przewozów Pasażerskich omawiała 26 maja bieżącą sytuację i wypracowywała swoje stanowisko w kluczowych sprawach. W części posiedzenia uczestniczył prezes PKP Intercity Grzegorz Męcza.

Tematyka obejmowała największe bolączki, z jakimi Rada Sektora musi się borykać. Nie tylko oczywiście Rada, ale również zaproszony na spotkanie nowy prezes spółki Intercity. Na powitanie obejrzał znajdujące się w kronice ZZM swoje zdjęcia z Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego w Koszęcinie. Jak przyznał, obecna sytuacja „na starcie” jest trudniejsza niż się spodziewał, a wyzwania są właściwie na każdym odcinku. Zadeklarował, że chce i będzie o nich rozmawiał także ze stroną związkową.

Pierwszym gorącym tematem, który poruszyli członkowie Rady były odwoływania i skracanie relacji pociągów PKP Intercity. Z dniem 1 czerwca spółka zlikwidowała 24 pociągi (20 TLK i 4 EIC), a kolejnym 20 skróciła relację. Miesiąc wcześniej – jak wiadomo - zarząd PLK najpierw wezwał Przewozy Regionalne i PKP Intercity do uregulowania zobowiązań i ograniczenia pracy przewozowej, a potem zawiesił kursowanie składów inter-Regio. Te jednak zostały przywrócone z dniem 1 czerwca, czyli w chwili gdy Intercity zredukowały swoją sieć połączeń. Co ciekawe, w tym samym czasie rzecznik PLK wystosował komunikat prasowy, by przewoźnicy... nie odwoływali pociągów. Całą sytuację skwapliwie podchwyciły media, przedstawiając PKP IC w marnym świetle. Przewodniczący Sektora Przewozów Pasażerskich Piotr Rybikowski pytał, jak uniknąć takich wizerunkowych wpadek w przyszłości.

Prezes Męcza przyznał, że zbitka tych wydarzeń daje mu do myślenia. Przeprowadzoną redukcję obejmującą 4,5 proc. połączeń uznał za ko-

nieczną, bo nie były one rentowne i tylko generowały koszty. Zapowiedział, że nie przewiduje dalszych cięć w rozkładzie jazdy. Nawiązując do wypowiedzi prezydenta ZZM Leszka Miętka przyznał, że w kilku aspektach – jak m.in. kwestia nierównej konkurencji międzygałęziowej, czy obniżanie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej – podziela opinie strony związkowej. Prezes Intercity obiecał również wnikliwie przyrzeć się innym poruszonym problemom.

Wiceprezydent ZZM Krzysztof Ciećka zwrócił m.in. uwagę na temat szkolenia młodych maszynistów, informując szefa IC o wysokiej średniej wieku w naszej grupie zawodowej i przysługującej jej uprawnieniach do emerytur pomostowych. Przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych Eugeniusz Śliwiński omówił kwestie tzw. ryzyka zawodowego. Wyraził ubolewanie, że w spółce PKP Intercity nie zbadano – jak dotychczas – warunków pracy maszynisty i nie przyjrano się z jakich przyczyn zdrowotnych lekarze medycyny pracy odsuwają ich od wykonywania czynności. Mówił także o trudnościach w porozumieniu się w sprawie regulaminu pracy ze stroną administracyjną oraz niezgodnościach w powstających przepisach z obowiązującym prawem. Członkowie Rady poruszyli również sprawę niewłaściwego wyliczenia

wynagrodzeń w spółce PKP Intercity oraz wyrazili opinię na temat oddawania wolnego za pracę w nadgodzinach. Mieli również swoje uwagi na temat pracy w eksploatacji osób, które w swojej karierze zawodowej nie miały z nią wcześniej wystarczająco do czynienia lub w ogóle nie miały z nią styczności.

W dalszej części posiedzenia Rada Sektora obradowała we własnym gronie. Omówiła prace nad Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy w PKP Intercity, wypracowując swoje stanowisko m.in. w sprawie ekwiwalentu za urlop dodatkowy, dodatku kilometrowego i ryczałtu za delegację.

(R)



PRZY WYBORZE OFE ZDECYDUJ SIĘ NA FUNDUSZ, KTÓRY MA DOSKONAŁE WYNIKI



AXA Otwarty Fundusz Emerytalny

Jesteśmy **w czołówce rankingów OFE** pod względem wyników inwestycyjnych.

0801 200 200
axa.pl

Stopa zwrotu AXA OFE za okres od 29 września 2006 r. do 30 września 2009 r. wyniosła 10,025%.
Źródło: Komisja Nadzoru Finansowego, komunikat z dnia 6 października 2009 r.

więcej / niż standard





tiry na tory

Ruszyła kampania społeczna mająca na celu promocję transportu kombinowanego przez upowszechnienie wiedzy na temat jego możliwości i specyfiki oraz – w dalszej perspektywie – wpłynięcie na politykę transportową państwa i zmianę proporcji dotacji dla transportu samochodowego i kolejowego.

Obecnie proporcje te są w Polsce dalece niekorzystne dla transportu kolejowego, mimo iż Unia Europejska zaleca, by nakłady na rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej wynosiły odpowiednio 60:40 procent. Równoważenie konkurencji międzygałęziowej w transporcie odbywa się niestety bardzo powoli. W ubiegłym roku wydatki na modernizację i remonty linii kolejowych były w naszym kraju kilkanaście razy mniejsze niż te przeznaczane na inwestycje drogowe. Do 2013 roku na budowę ok. 1000 km autostrad i ponad 2000 km dróg szybkiego ruchu ma zostać skierowane 120 mld zł, a na inwestycje kolejowe – co najwyżej 20 mld zł.

Organizatorzy kampanii „Tiry na tory” domagają się przyjęcia jako zasady i celu polskiej polityki transportowej, by tranzyt towarów przez Polskę będzie odbywał



Wystawa na Dworcu Centralnym.

się przy użyciu kolei (tzw. transport kombinowany), co znajduje swój wyraz w hasle akcji. Koordynuje ją Instytut Spraw Obywatelskich – niezależna instytucja badawczo-edukacyjna o statusie organizacji pożytku publicznego. ZZM jest jednym z oficjalnych partnerów kampanii. Wsparł ją już m.in. piosenkarz Stanisław Sojka, aktorka Magdalena Popławska, czy dziennikarz i producent Hirek Wrona.

Pierwsza faza działań zakłada intensywną promocję kampanii w mediach oraz mobilną wystawę (gości obecnie na Dworcu Centralnym) i rozpowszechnianie materiałów informacyjno-promocyjnych mających wzbudzić zainteresowanie społeczeństwa problemem. Na stronie www.tiryator.pl można już złożyć podpis pod petycją skierowaną do premiera Donalda Tuska, której autorzy domagają się, by tiry nie rozjeżdżały polskich dróg i były wożone w Polsce koleją. (L)

W skrócie

MORACZEWSKI ZREZYGNOWAŁ Z PR. Tomasz Moraczewski został powołany na stanowisko prezesa Portu Lotniczego Bydgoszcz. W związku z tym zrezygnował z kierowania spółką Przewozy Regionalne.

STRAJKI KOLEJARZY. Przed rozpoczęciem mistrzostw świata w piłce nożnej strajkowało ok. 20 tys. pracowników portów i kolei w Republice Południowej Afryki, domagając się 15-procentowych podwyżek. Nie chcieli zgodzić się na podwyżkę rzędu 11 procent i podjęli czynną akcję strajkową.

W Hiszpanii strajk kolejarzy, w tym maszynistów z SEMAF, trwał 24 godziny. Jak informowały tamtejsze media, nie kursował średnio co trzeci pociąg. Protestujący żądali gwarancji stałego zatrudnienia, unowocześnienia taboru kolejowego i zmiany systemu pracy, tak by mogli więcej czasu poświęcić swoim rodzinom.

WYBORY W SKK NSZZ „S”. Henryk Grymel został ponownie wybrany przewodniczącym Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność”. Był jedynym kandydatem na tę funkcję. Jak podaje „Tygodnik Solidarność”, głosowało na niego 88 delegatów. Przeciwnych tej kandydaturze było natomiast 42.

SUROWY WYROK. Na cztery lata więzienia, dziesięcioletni zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych Sąd Rejonowy w Trzebnicy skazał maszynistę, który – zasnawszy 13 października 2009 roku za pulpitem – wykoleił pociąg relacji Kraków–Świnoujście w miejscowości Szewce. Jak pokazały badania, miał trzy promile alkoholu we krwi. Artur K. dobrowolnie poddał się karze. Ponadto ma też zapłacić PKP Intercity 10 tys. zł tytułem wyrównania szkód. Gwoli jasności – skazany maszynista nie należał do ZZM.

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

Razem silniejsi

Podczas VII Kongresu OPZZ podsumowano minioną kadencję oraz przyjęto m.in. program działania na lata 2010–2014, a także wybierano władze związku. Na przewodniczącego Porozumienia ponownie został wybrany Jan Guz, który walkę o prawa pracownicze uznał za swoją nadrzędną misję.

Kongres obradował w dniach 28–30 maja w Centrum Konferencyjnym Wojska Polskiego w Warszawie pod hasłem „Razem silniejsi”. Silniejsi nie tylko w skali krajowej, bo szczególnie dopisali bowiem goście międzynarodowi. W tym m.in. Mario Sepi – przewodniczący Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego (EKES) oraz przedstawiciele europejskiego i nie tylko (Chiny, Azerbejdżan, Białoruś) ruchu związkowego, z sekretarzem generalnym Europejskiej Konfederacji Związków Zawodowych Johnem Monksem na czele. Najbardziej w pamięci utkwiło wystąpienie Georgiosa Dassisa z Grupy Pracowniczej EKES. Opowiadał on o kryzysie

w Grecji – zaatakowanej przez finansowych spekulantów, którzy na swój cel wzięli teraz Portugalie i Hiszpanię oraz namawiał do wspólnych przeciwstawiających się im działań. Nawiązał do tego przewodniczący Guz, który dowodził, że neoliberalny kapitalizm się nie sprawdził. Za priorytet na najbliższe lata uznał podniesienie płac, w tym płacy minimalnej do poziomu 50 proc. średniej krajowej oraz godnego zabezpieczenia emerytalno-rentowego. Na Kongresie przemawiali także „krajowi” goście – m.in. wicepremier Waldemar Pawlak, szef SLD Grzegorz Napieralski, minister pracy i polityki społecznej Jolanta Fedak oraz główny inspektor pracy Tadeusz Zając.



W wyniku dokonanych rok wcześniej zmian w statucie OPZZ, sam Kongres wybierał tylko przewodniczącego organizacji oraz Komisji Rewizyjnej, natomiast wiceprzewodniczących – Rada OPZZ.





Zostali nimi Wiesława Taranowska oraz Andrzej Radzikowski, którzy pełnili te funkcje w poprzedniej kadencji. Trzeci wiceprzewodniczący Porozumienia ma zostać wybrany w późniejszym terminie. Komisji Rewizyjnej przewodzić będzie natomiast Jarosław Czarnowski.

Zmiany dokonane w statucie pozwoliły na skrócenie procedur wyborczych, dzięki czemu wydatnie rozbudowana została część merytoryczna kongresu. Umożliwiło to zorganizowanie dwóch interesujących paneli, podczas których wypowiadali się zaproszeni goście. Pierwszy dotyczył modeli funkcjonowania związków zawodowych w Polsce i Europie, drugi – szukaniu równowagi między bezpieczeństwem a elastycznością w prawie pracy.



Konfederację Kolejowych Związków Zawodowych reprezentowało na Kongresie 19 przedstawicieli z czego 6 z ZKM. Delegatami na Kongres byli członkowie Prezydium ZKM – Leszek Miętek, Krzysztof Ciećka, Bogusław Sady, Mariusz Szczurek, Michał Pilecki i Jacek Serkowski (pełnił także funkcję chorążego w poczmie sztandarowym

OPZZ). Szerokim echem odbiło się przemówienie szefa Konfederacji, a zarazem przewodniczącego Branży Transport OPZZ, Leszka Miętka. Wypunktował m.in. ostatnie absurdy w otoczeniu kolei, brak dialogu społecznego i szacunku dla świata pracy ze strony decydentów oraz namawiał do walki o prawa pracownicze ze zdwojoną siłą. (R)

Regeneracja sprzęgów

Naturalną cechą człowieka jest dążenie do zapewnienia sobie bezpieczeństwa i maksymalnego komfortu życia. W transporcie kolejowym nic tak nie przyciąga potencjalnego Klienta jak poczucie bezpieczeństwa i niezawodności. Jeżeli towarzyszy temu komfort podróży – sukces prawie gwarantowany.

Jednym z podstawowych czynników mających wpływ na wyżej wymienione aspekty jest sprzęg – element łączący dwa wagony bądź składy ze sobą. Ten relatywnie mały element w skali całego pociągu jest odpowiedzialny za przeniesienie sił z jednostki napędowej na pozostałe wagony, jak również odpowiada za absorbowanie sił bezwładności całego składu. Nie sprawny bądź też wyeksploatowany sprzęg stanowi bardzo duże zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu, nie tylko kolejowym. Dlatego też istotną rolę odgrywa prawidłowa eksploatacja i konserwacja, dbałość o terminowe przeglądy. Jednostki wyeksploatowane muszą przejść proces regeneracji, tak aby odtworzyć pierwotne wymiary konstrukcyjne, gwarantujące bezawaryjną eksploatację oraz przejść proces modernizacji, aby spełniać obowiązujące standardy.

Modelowym przykładem procesu przywracania sprzęgu do nominalnych parametrów jest regeneracja wykonywana przez trójmiejską firmę Dellner Couplers na sprzęgach automatycznych ZEA. Firma ta, jest polskim oddziałem szwedzkiego Dellner Couplers AB, wiodącego producenta sprzęgów oraz innych rozwiązań dla przemysłu kolejowego. Cała grupa Dellner, z sukcesem realizuje różne kontrakty związane z regeneracją bądź modernizacją istniejącego taboru.

Proces regeneracji sprzęgu rozpoczyna się od demontażu i weryfikacji kontrolno – pomiarowej, odzwierciedlonej na kartach pomiarowych. Czynności te obejmują elementy regenerowane celem określenia ich stopnia zużycia. Należą do nich tylko odlewane elementy nośne takie jak głowica, obudowa czy kołnierz bufora, które pod wzglę-

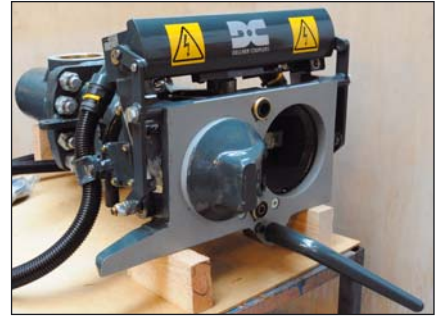
dem ekonomicznym opłaca się regenerować. Pozostałe części składowe, ze względu na stopień zużycia, a czasami nawet zniszczenia, są złomowane i zastępowane nowymi.

Zewidencjonowane części do renowacji, wraz z dokumentacją rysunkową, trafiają na warsztat, gdzie są poddawane procesowi napawania, a następnie przywracane są im pierwotne kształty i wymiary zgodne z oryginalną dokumentacją konstrukcyjną zatwierdzoną przez Urząd Transportu Kolejowego. Proces obróbki skrawaniem przeprowadza się na wielozadaniowych centrach obróbkowych gwarantujących powtarzalność procesu i wysoką dokładność wymiarową.

Regeneracji podlegają wszystkie newralgiczne punkty na sprzęgu. Przywracana jest geometria płyty czołowej, obrabiane są otwory pod sworzeń główny oraz czopy osadcze bufora, a także powierzchnie współpracujące pomiędzy głowicą a buforem. Dzięki temu nie ma problemu ze współosiowością bufora i głowicy, sprzęg również bezproblemowo może być zamontowany w gnieździe na pociągu. Ponadto płaszczyzny czołowe dwóch naprzeciwległych sprzęgów są do siebie równoległe, co eliminuje problemy podczas łączenia.

Po obróbce następuje etap kontroli jakości wykonania poprzedniego procesu. Zatwierdzony przez kontrolera półprodukt trafia do malarni, gdzie następuje malowanie zgodnie z instrukcją. Tak przygotowany produkt trafia na stanowisko montażu. W to miejsce docierają też pozostałe elementy składowe – te które nie podlegały regeneracji, a były wymieniane na nowe.

Gotowy sprzęg po regeneracji prak-



tycznie nie różni się od nowego. Za pewnością przenoszenia sił w układzie odpowiada nowy łącznik, krzyżak i cięgło wykonywane z odkuwki matrycowej, za bezproblemowe łączenie i rozłączanie automatyczne odpowiadają nowe zawory wraz z cylindrem wyprzęgającym i mechanizmem spustowym. Całość uzupełniona panewkami ślizgowymi, wykonanymi z brązu o wysokich parametrach użytkowania, oraz nowymi elementami łącznymi, gwarantuje niezawodność działania. Elementy szczególnie narażone na ścieranie bądź odkształcenia, pomimo wykonania z wysoko gatunkowej stali, są poddawane dodatkowej obróbce powierzchniowej. Jako ostatni element montowany jest zupełnie nowy sprzęg elektryczny z okablowaniem.

Kompletny sprzęg przechodzi próby na stanowisku testowym amortyzatora, gdzie sprawdza się jego charakterystykę pracy podczas ściskania i rozciągania wraz ze sporządzeniem graficznej dokumentacji tego procesu, a następnie przeprowadza się próbę łączenia na maszynie testującej zgodnie z parametrami pracy, przewidzianymi dla tego typu sprzęgu. Oznakowany, wraz z certyfikatem gwarantującym najwyższą jakość, trafia z powrotem do Klienta.

Cały proces – od momentu dostarczenia sprzęgu na teren zakładu po kontrolę finalną – jest monitorowany

i rejestrowany w zakładowym systemie. Zakład ma pełną kontrolę nad materiałami i półfabrykatami, z których wykonuje elementy do montażu, dlatego też nie ma problemu z gwarantowaniem jakości użytych komponentów. Każdy element certyfikowany jest oznaczany specjalnym numerem wytopu co daje jego pełną identyfikowalność. Na życzenie Klienta do certyfikatu jakości produktu finalnego producent dołącza dokumenty potwierdzające jakość użytych materiałów.

Gwarancję stabilności procesu potwierdzają certyfikaty jakimi może poszczycić się zakład. Najistotniejszym z nich jest dokument wdrożenia systemu IRIS – międzynarodowego standardu dla przemysłu kolejowego, pozwalający na współpracę ze światowymi potentatami w dziedzinie kolejnictwa. Firma posiada certyfikat Zintegrowanego Systemu Zarządzania Jakością wg. normy: ISO 9001:2000 i ISO 14001:2004, a także certyfikat: Spawanie pojazdów szynowych i części pojazdów szynowych wg EN 15085-2, stopień certyfikacji CL1.

Jako potwierdzenie solidności wykonywanych napraw regeneracyjnych trzeba nadmienić, że jakość tę docenił 6.04.2006 Urząd Transportu Kolejowego, wydając Dellner Couplers „Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typowego elementu pojazdu szynowego dla: zmodernizowany sprzęg automatyczny typu Zea-D”. Jest to istoty dokument dla zakładu, który stawia go w pierwszym szeregu firm oferujących usługi renowacyjne sprzęgów na polskim rynku kolejowym.

Sam proces przygotowawczy trwał niemal 10 lat, z czego przez 5 lat zmodernizowany sprzęg przechodził szczegółowe badania w warunkach normalnej eksploatacji w taborze Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście. W obserwowanym okresie nie stwierdzono żadnych nieprawidłowości, co zostało zwieńczone właśnie dopuszczeniem ze strony UTK.

Trójmiejska firma pracuje obecnie nad technologią renowacji sprzęgów międzywagonowych, tak aby móc oferować kompleksowe remonty elementów łącznych taboru kolejowego.

Kolejnym ważnym przedsięwzięciem w pracach nad modernizacją sprzęgów jest wdrożenie do obecnych rozwiązań nowego sposobu przekazywania sygnału elektrycznego. Trwają zaawansowane prace nad nowym sprzęgiem elektrycznym dla istniejących konstrukcji mechanicznych. Nowatorskim rozwiązaniem ma być sposób łączenia się tychże sprzęgów elektrycznych, zamiast obecnego ruchu po łuku podczas sprzęgania obudowy mają poruszać się ruchem prostoliniowym. Pozwoli to zastosować nowe rodzaje styków, o bardziej stabilnej charakterystyce pracy i jednocześnie otworzy drogę do instalowania nowoczesnych złącz ethernetowych do szybkiej transmisji danych, oferowanych przez Dellner Couplers pod nazwą D-REX. Pozwoli to na zbliżenie naszej kolei do światowych standardów.

Tabela poniżej pokazuje porównanie podstawowych różnic pomiędzy nowym a dotychczasowym rozwiązaniem w sprzęgach elektrycznych z oferty Dellner Couplers.

Rosnące wymagania ze strony Klienta wymuszają na przewoźnikach zmiany, które w dobie rosnącej konkurencyjności i walki o pasażera są rzeczą nieuniknioną. Proces czy to samej renowacji czy też jednoczesnej modernizacji taboru daje korzyści, których nie sposób przecenić. W przypadku regeneracji sprzęgów najistotniejszymi korzyściami są, oczywiście to co najważniejsze – bezpieczeństwo, nie tylko podróżujących, ale również osób obsługujących tabor, a także obniżenie kosztów eksploatacyjnych, związanych z racjonalnym wykorzystaniem składów. Bezawaryjne sprzęganie i rozprzęganie, sterowane automatycznie z kabiny maszynisty, bez konieczności udziału osób trzecich, skraca czas łączenia składów i pozwala na szybkie, elastyczne grupowanie jednostek podczas godzin szczytu. Dzięki temu tabor jest elastyczny a składki racjonalnie wykorzystywane. Wpływa to na obniżenie kosztów związanych z utrzymaniem taboru. Obniża się zużycie energii potrzebnej do napędu oraz wzrasta żywotność mechanizmów napędowych i jezdnych wydłużając okres pomiędzy przeglądami i remontami. Dzięki temu nasza kolej staje się bardziej przyjazna pasażerom, eksploatacjom oraz otaczającemu nas środowisku.

Rozwiązania konstrukcyjne i technologiczne zastosowane w sprzęgach Dellner Couplers wymagają drobnych, aczkolwiek istotnych, czynności w celu ich właściwego utrzymania i eksploatacji, co w przeszłości nie zawsze było respektowane.

Mirosław Len

Porównanie sprzęgów elektrycznych starej i nowej generacji (podstawowe parametry).

Lp.	Parametr	Dotychczasowe rozwiązanie	Nowe rozwiązanie
1	Konstrukcja mechaniczna	Stalowa spawana	Aluminiowa
2	Trajektoria ruchu przy sprzęganiu	Po łuku – zawieszenie na zawiasie	Po prostej – prowadnice liniowe
3	Rodzaj napędu sprzęgu elektrycznego	Mechaniczny za pomocą krzywki – bezpośrednie przeniesienie ruchu od obrotu trzpienia głównego sercówki	Siłownik pneumatyczny sterowany zaworem od trzpienia głównego sercówki
4	Charakterystyka ruchu (opis)	Szybki, niezwykle dynamiczny	Płynny, nie wywołujący nadmiernych obciążeń
5	Ręczne rozprzęganie sprzęgu EC	Dźwignią	Dźwignią
6	Ilość styków	2x33	2x84
7	Rodzaj styków	Stały/ruchomy (fixed/moving)	Męski/żeński (Pin/Sleeve) srebrzone/złote
8	Wymiana styków	Od frontu (bez konieczności otwierania sprzęgu elektrycznego)	Od frontu (bez konieczności otwierania sprzęgu elektrycznego)
9	Szybka transmisja danych	Niemożliwa	100Mbit/s dla ekranowanych styków współosiowych systemu D-REX

Rząd odpowiedzialny za chaos na torach

Prezentujemy wspólne stanowisko Polskiego Lobby Przemysłowego, Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych i Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność” w sprawie usamorządowania polskich kolei regionalnych. To efekt dyskusji panelowej organizowanej 10 marca przez te trzy organizacje.

Pisaliśmy o niej obszernie w nr 3/2010 GM. Oto treść stanowiska.

1. Decyzja o usamorządowaniu Przewozów Regionalnych nie ma precedensu w Unii Europejskiej. Proces usamorządowania został przeprowadzony wbrew stanowisku społeczności kolejowej i związków zawodowych. Dla pozbycia się przez rząd problemu deficytowych przewozów regionalnych mających charakter usługi publicznej, mimo sprzeciwu, dokonano przekazania spółki RP do samorządów, a sama ustawa która zawierała elementy oddłużenia, okazała się dalece niedopracowana.
2. W procesie usamorządowania sytuacja Spółki Przewozy Regionalne jest bardzo zła. Już kilka miesięcy po rozpoczęciu tego procesu organa statutowe spółki poddały pod

głosowanie wniosek o jej upadłość. Ze wstępnych szacunków wynika, że zeszły rok Przewozy Regionalne zakończyły stratą w wysokości ok. 360 mln zł, znowu nie przekraczając kwoty 0,5 mld zł z tytułu umów z samorządami. Dotacje w 2008 roku zostały zrealizowane w ok. 1/3. Wszystko to oznacza to, że polska kolej była i jest restrukturyzowana przy zbyt małym wsparciu sektora finansów publicznych, a i te skromne pieniądze trafiają niekiedy po czasie, przez co nie doszacowano np. straty PR za 2008 r. w wysokości 138 mln (plus odsetki). Co więcej, majątek konieczny do funkcjonowania Spółki, pomimo określonych zapisów ustawy, nie został dotąd przekazany, a w dodatku wypowiedziano wszystkie umowy dzierżawy na obiekty, które użytkowane są przez spółkę.

3. Brak sankcji i wyciągnięcia konsekwencji za niepodpisanie umów na świadczenie usług przez poszczególne województwa prowadzi do tego, że spółka Przewozy Regionalne realizuje przewozy, narażając się na ryzyko nieotrzymania zapłaty za ich wykonanie.
4. Wiele wskazuje na to, iż samorządowcy nie odnaleźli się jeszcze jako współwłaściciele spółki i dominuje wśród nich myślenie kategoriami przede wszystkim własnego województwa. Do tego dochodzi kwestia sprzeczności interesów 16 samorządowych właścicieli Przewozów Regionalnych, którzy nie są w stanie stworzyć spójnej strategii rozwoju firmy, a mimo to podejmują działania restrukturyzacyjne. W „silniejszych” województwach pojawia się opinia, że wcześniej czy później dojdzie do rozłamu spółki na kilka kampanii, „słabsze” zaś skłaniają się do wyłaniania przewoźnika w przetargu, bo tak jest taniej. Zabrakło więc wsparcia i monitorowania procesu usamorządowania na szczeblu operacyjnym.
5. W Grupie PKP szybko doszło do urealniania cen za usługi wykonywane dla Przewozów Regionalnych. Zamiast negocjować, okładano się pozwami, karnymi odsetkami, wypowiedziano i zrywano umowy. Obecne kłopoty wynikają przede wszystkim z demontażu naturalnego całościowego systemu i braku koordynacji, za co odpowiedzialny jest Rząd. Dobitnie potwierdził to chaos i bałagan jaki zapanował na wielu dworcach w pierwszych dniach maja br.
6. Szansy na poprawę sytuacji upatrujemy m.in. w ustaleniu, dlaczego ze strony samorządów do spółki Przewozy Regionalne nie wpłynęło tyle pieniędzy, ile zakładano. Postulujemy także wyznaczenie terminu podpisywania



Fot. G. Moc

umów z samorządami na świadczenie przewozów. Jeśli chodzi o konflikt między PR a Intercity i uruchomienia sieci pociągów InterRegio, to ta wojna na torach najbardziej dotyka pracowników i pasażerów, którzy otrzymują gorszy rozkład jazdy, a ostatnio pozbawiani są wcześniej zapowiadanych połączeń. W tej sytuacji niezbędny jest dialog samorządowców z kolejarzami, by wyjść naprzeciw oczekiwaniom pasażera, który w tym wszystkim jest najważniejszy, o czym się niestety zapomina. Stąd jedyna droga to porozumienie się Przewozów Regionalnych ze spółkami Grupy PKP, przy czym aktywną rolę w doprowadzeniu do tego porozumienia powinien odegrać resort Infrastruktury. Ponadto trzeba uwzględnić zapisy wynikające z konieczności wdrożenia unijnego prawa: konkurencji regulowanej, zakazu przyznawania

operatorowi wyłącznego prawa organizowania przewozów oraz rozsądnego zysku tam, gdzie przewozy nie są opłacalne i związanej z tym rekompensaty. Ich wdrożenie pozwoli na przezwyciężenie trudności.

7. Domagamy się, aby Ministerstwo Infrastruktury i regionalne organy kontroli skarbowej wyegzekwowały informację, w jaki sposób marszałkowie rozdysponowali pieniądze z odpisu na podatek CIT, które miały służyć podwyższeniu kontraktów ze spółką PR. Z docierających do resortu infrastruktury sygnałów wynika bowiem, że faktycznie mogły wzrosnąć jedynie o ok. 100 mln zł, zamiast planowanych ok. 250 mln zł.
8. W ramach procesu usamorządowania polskich kolei nie należy likwidować linii kolejowych o marginalnym znaczeniu lecz przekazywać je samorządom.

W tym celu trzeba by powołać samorządowego zarządcę infrastruktury kolejowej i wykorzystać partnerstwo lokalno-społeczne, m.in. dla lobbingu prokolejowego.

9. Należy zadbać o pasażera i wprowadzić takie rozwiązania, które pozwolą na udostępnienie dworców wszystkim spółkom pasażerskim i obsługę podróżnych za pośrednictwem wspólnego systemu sprzedaży biletów. Informacja kolejowa dla podróżnych musi być precyzyjna, jednoznaczna, i zawierać wyczerpującą treść dla ogłaszanego pociągu.

Warszawa, maj 2010 r.

Od redakcji:

Dobrze by było gdyby to wspólne stanowisko KKZZ i SKK NSZZ „Solidarność” stało się podłożem do dalszej, lepszej, współpracy z korzyścią dla polskiej kolei i kolejarzy. ■

XIII Turniej Piłki Nożnej
o Puchar Prezydenta
Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych
w Polsce
i Prezesa PKP Cargo S.A.
Łódź 23-26 czerwca 2010 r.

Sponsorzy:










Za mało współpracy

Procedury dla pracowników związanych z eksploatacją i bezpieczeństwem ruchu kolejowego powinny być szczególnie jednoznaczne, zrozumiałe i przejrzyste. Nie można tego powiedzieć o wprowadzonych 1 października 2009 roku przez zarząd PKP Intercity S.A. instrukcjach: dla maszynisty pojazdu trakcyjnego Bt-1(Mt-1) oraz dla pomocnika pojazdu trakcyjnego Bt-2 (Mt-2). Za dużo w nich niedopowiedzeń, niejasności oraz sprzeczności z innymi instrukcjami oraz przepisami prawa pracy.

Od lat drużyny trakcyjne oczekują praktycznej realizacji postanowień zapisu paragrafu 3 ust. 3 instrukcji Bt-1 i Bt-2, cyt: „niżej wymienione instrukcje maszynista obowiązany jest znać i stosować w częściach dotyczących jego pracy”. Poniżej wymieniono przepisy wewnętrznych przewoźnika oraz zarządcy infrastruktury – PKP PLK S.A. do których odnosi się treść postanowienia. W instrukcji dla drużyn trakcyjnych próżno szukać zapisu, który byłby realizacją tego postanowienia. Przez 1,5 roku PKP Intercity roku nie wyodrębniło z treści przepisów wewnętrznych części obowiązków, które bezwarunkowo powinni znać i stosować pracownicy drużyn trakcyjnych.

Ważną informację pominięto w paragrafie 4 ust. 4 pkt 2, gdzie na drużynę trakcyjną nałożono obowiązek praktycznego szkolenia kandydata na maszynistę. Dotyczy obowiązku

posiadania przez osobę szkolącą odpowiedniego przygotowania pedagogicznego. W żadnym razie nie można przechodzić nad tym do porządku dziennego.

Jako niezgodną z przepisami prawa pracy należy uznać treść paragrafu 8 ust. 2 instrukcji Bt-1. Na domiar złego postanowienie to ma formę nakazu. Maszynistę zobowiązano do niezwłocznego – minimum 2 godziny przed rozpoczęciem pracy – powiadomienia dyspozytora o niemożliwości stawienia się do pracy. Zapoznając się z treścią rozporządzenia z 2005 r. zawartego w Dz. U. Nr 31 poz. 267 dowiemy się, że w przypadku choroby, wypadku, pracownik powinien powiadomić o przyczynie nieobecności najpóźniej w drugim dniu choroby. Natomiast w przypadku konieczności skorzystania z urlopu na żądanie (art. 167² Kodeksu pracy) pracownik ma



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

prawo zgłoszenia wniosku najpóźniej przed rozpoczęciem pracy (wyrok SN z dnia 7 lutego 2008 r. II PK 162/07 OSNP-2009/7-8/98). Tym samym na mocy postanowienia art. 18 Kodeksu pracy opracowany w takiej formie zapis par. 8 ust. 2 instrukcji Bt-1 jest nieważny, a zamiast niego stosuje się odpowiednie przepisy prawa pracy.

Podobny los spotka niewątpliwie postanowienie par. 6 ust. 7 instrukcji Bt-1. W tym przypadku jest ono niezgodne z treścią art. 94 i art. 207 Kodeksu pracy. Udzielenie instruktażu z zakresu BHP cyt. „o sposobie zachowania się kierownika pociągu w nieczynnej kabinie maszynisty” leży w zakresie obowiązków pracodawcy, nie maszynisty.

W paragrafie 9 tej samej instrukcji, odnoszącym się do dojazdu lokomotywy do pociągu, pracodawca zobowiązał maszynistę do sprawdzenia prawidłowości wykonanego połączenia lokomotywy ze składem pociągu. Nadal jednak nie wiadomo, kto w zakresie czynności ma wpisany obowiązek łączenia lokomotywy ze

LICZBY MIESIĄCA

Kolejowe przewozy pasażerskie – dane statystyczne

	I kwartał 2009					I kwartał 2010					2010/2009	
	tys. pas.	udział w rynku	tys. paskm.	udział w rynku	średnia	tys. pas.	udział w rynku	tys. paskm.	udział w rynku	średnia	pas.	paskm.
Przewozy Regionalne	30 976,0	43,2%	1 301 451,4	30,5%	42,0	29 042,7	44,8%	1 559 647,5	38,6%	53,7	93,8%	119,8%
PKP Intercity	12 663,8	17,7%	2 278 165,2	53,5%	179,9	8 516,6	13,1%	1 746 081,1	43,2%	205,0	67,3%	76,6%
Koleje Mazowieckie	13 467,5	18,8%	413 623,1	9,7%	30,7	13 338,4	20,6%	435 289,8	10,8%	32,6	99,0%	105,2%
SKM	9 534,4	13,3%	183 496,0	4,3%	19,2	9 210,8	14,2%	214 359,4	5,3%	23,3	96,6%	116,8%
WKD	1 751,2	2,4%	26 575,2	0,6%	15,2	1 696,6	2,6%	25 607,7	0,6%	15,1	96,9%	96,4%
SKM Warszawa	2 688,0	3,7%	40 212,0	0,9%	15,0	2 463,0	3,8%	36 945,0	0,9%	15,0	91,6%	91,9%
Arriva	620,5	0,9%	17 882,0	0,4%	28,8	567,4	0,9%	19 581,0	0,5%	34,5	91,4%	109,5%
Ogółem	71 701,4	100,0%	4 261 404,8	100,0%	59,4	64 835,6	100,0%	4 037 511,5	100,0%	62,3	90,4%	94,7%

Źródło: miesięcznik Rynek Kolejowy

składem pociągu osobowego przy jednoosobowej obsadzie. W przypadku podwójnej trakcji czynność połączenia pojazdów przypisano maszyniście. Nakładając taki obowiązek na drużynę trakcyjną pracodawca powinien także opisać jak realizować tę czynność w prawidłowy i bezpieczny pod względem BHP sposób. Ponadto powinien niezwłocznie poszerzyć zakres wyposażenia drużyny trakcyjnej w wymagane środki ochrony osobistej. Zgodnie z postanowieniem art. 237⁹ Kodeksu pracy, pracodawca nie może dopuścić pracownika do pracy bez środków ochrony indywidualnej.

Czytając z kolei paragraf 14 instrukcji Bt-1 należy zadać pytanie, z kim i w jaki sposób maszynista ma wykonać manewry lokomotywą pociągową, tak by nie naruszył postanowień par. 9 ust. 30 instrukcji Ir-9 – o technice pracy manewrowej. Z treści postanowienia jednoznacznie wynika, że wystawianie lub dodawanie wagonów na stacji powinno się wykonywać pojazdem trakcyjnym w dwuosobowej obsadzie drużyny trakcyjnej. Brak również informacji o sposobie przekazania maszyniście do wiadomości warunków miejscowych określonych w regulaminie technicznym stacji.

Niewłaściwa współpraca ze służbą BHP przy opracowaniu instrukcji spowodowała brak spójności między postanowieniami instrukcji bezpieczeństwa i higieny pracy dla drużyn trakcyjnych (Mt-34a), a załącznikiem

numer 3 opublikowanym w Bt-2. W obu wymienionych instrukcjach opisano zasady postępowania przy użytkowaniu półsprzęgu do łączenia lokomotywy pomocniczej z elektrycznym zespołem trakcyjnym. Z treści ust. 6 załącznika nr 3 wynika, że podczas wykonywania tej czynności przy naprowadzaniu półsprzęgu obsada lokomotywy pomocniczej może być jednoosobowa. Natomiast instrukcja Mt-34a stanowi: „lokomotywy przeznaczone planowo do przeciągania elektrycznych zespołów trakcyjnych przy zastosowaniu półsprzęgu muszą być obsadzone dwuosobową drużyną trakcyjną” (par. 7 ust. 5). Pytanie, do jakiego typu-serii pojazdu trakcyjnego odnosi się opis czynności opracowany w załączniku nr 3 Bt-2, a do którego w instrukcji Mt-34a? Zwracam uwagę, że znajomość i obowiązek realizacji w praktyce postanowień obu tych instrukcji nadal obowiązuje drużyny trakcyjne.

Nie chodzi nam o krytykę dla krytyki. Sygnalizujemy jedynie konieczność podjęcia rzetelnej współpracy z organizacjami związkowymi przy tworzeniu, czy aktualizowaniu przepisów wewnętrznych. A tak na marginesie, wszyscy przewoźnicy kolejowi korzystają z infrastruktury zarządzanej przez PKP PLK S.A. Nie wiadomo więc dlaczego treść postanowień zawartych w instrukcjach dla drużyn trakcyjnych obowiązujących w poszczególnych spółkach potrafi tak różnić się od siebie. To paradoks,

że stworzono różne zasady postępowania maszynistów w trakcie tych samych zdarzeń. Dlatego ZZM proponuje opracowanie jednej wspólnej instrukcji dla maszynisty pojazdów trakcyjnych, obowiązującej u wszystkich przewoźników kolejowych.

Eugeniusz Śliwiński
Przewodniczący Komisji
Obrony Praw Pracowniczych

Panu
Juliuszowi Engelhardtowi
Podsekretarzowi Stanu
w Ministerstwie Infrastruktury
wyraży głębokiego współczucia
z powodu śmierci
MATKI
składa
Rada Krajowa
Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych
w Polsce

Panu
Prof. **Juliuszowi Engelhardtowi**
Podsekretarzowi Stanu
w Ministerstwie Infrastruktury
wyraży głębokiego współczucia
z powodu śmierci
MAMY
składa
Zarząd PKP CARGO S.A.



Pod semaforem

Jolanta Fedak, minister pracy i polityki społecznej – za krytykę stosowanych praktyk łamania zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce.

Piotr Całbecki, marszałek województwa kujawsko-pomorskiego – za nie wywiązywanie się z obowiązku finansowania przewozów regionalnych.

Masz interesujące zdjęcie, ciekawe informacje, własne przemyślenia.
Napisz do nas:
Głos Maszynisty,
ul. Grójecka 17,
02-021 Warszawa
e-mail: rkzzm@wp.pl

HOMOR

– Panie dyrektorze, mail przyszedł.
– To na co czekasz? Niech wejdzie!

*

Spotykają się dwie starszki i rozpoczynają rozmowę. Pierwsza mówi:

– Pani, ta dzisiejsza młodzież to taka niewychowana. A jak się ubierają, co na głowach mają – z jednej strony czerwone, z drugiej zielone... Straszne!

Na to druga:

– Pani, to jeszcze nic. Wczoraj wieczorem wracam od wnuczki i wchodzę do jednej windy, a do drugiej młoda para. Jeszcze się nie zamknęły drzwi ich windy, a słyszę: wykręć żarówkę, to wezmę do ust. Pani, to dopiero straszne – oni szkło żrą!

*

Zdenerwowana matka pisze do nauczycielki:

– „Bardzo prosimy już nigdy więcej nie bić Jasia! Bo to słabe, dobre, biedne dziecko. My sami nigdy go nie bijemy. Chyba, że w obronie własnej...”

*

Trzech żuli uzbierało trochę grosza na butlę samogonu. Kupili. Ręce im się trzęsą z podniecenia.

– Nie doniosę, rozbiję... – mówi Stefan.

– Mnie tak ręce latają, że upuszczę – dodaje Marian.

Trzeci, Władek wziął flaszkę, ale po chwili wypadła mu, rozbijając się w drobny mak.

Stefan zaczął rwać włosy, Marian wali łbem w mur. A winowajca wsadził ręce w kieszenie i stoi. Po godzinie kole-dzy się uspokoił.

– Władek, ale ty masz nerwy – mówi Marian do kolegi, który rozbił flaszkę. – My rwiemy włosy z głów, walimy łbem o ścianę, a ty taki spokojny...

Władek wyciąga ręce z kieszeni, a w każdej dłoni urwane jądro.

– Ech, każdy przeżywa po swojemu....

fraszki Jerzego Szuleca

Blondynka

Ciemna jak tabaka,
lecz lubisz młokosie
Wciągnąć ją do łóżka,
a potem mieć w nosie.

Wykorzystywanie

Korzystaj z chwili
bowiem chwila
Nie będzie czekać
i da dyla!

Sprawiedliwość

Założono opaskę
na oczy Temidzie
Żeby nie widziała
od kogo zło idzie.

Podśmiejuki

Nie naśmiewaj się
z męża kochanie
Jeśli już jesteś
w poważnym stanie.

Doświadczenie

Siła zdalna do roboty
Mniej podatna na głupoty.

Baca wynajął parze młodych ludzi ostatni wolny pokój na strychu. Wieczorem, widząc otwarte okno, krzyczy z podwórka:

– Może głodni som?

– Nie! My żyjemy miłością! – słyszy w odpowiedzi.

– Tylko nie rzucajta skórek od tej miłości, bo mi się gęsi podławią!

Kącik filatelistyczny

W tym roku obchodzimy ważną rocznicę. Mija bowiem 150 lat od ukazania się pierwszego znaczka pocztowego z motywem kolejowym.

Z tej okazji Oddział Rejonowy Poczty Polskiej w Płocku wydał w maju beznominałową kartkę pocztową. Zaprojektował ją Aleksander Pluszcz – wiceprezes zarządu PZF Oddział Płock. Wydano ją w nakładzie 300 sztuk. Dodatkowo

15 maja w UP Płock 1 stosowany był datownik okolicznościowy wykonany

według projektu Krystiana Żurawskiego. Elementem graficznym jest tu reprodukcja pierwszego znaczka z motywem kolejowym. Właśnie on oraz symboliczna cyfra „1” znajduje się również w części ilustracyjnej kartki. Rarytasem filatelistycznym jest wydany w nakładzie jedynie 80 sztuk znaczek personalizowany, z tym samym elementem graficznym co na kartce pocztowej.

amur



Konkurs

Zadaniem konkursowym jest ułożenie hasła promującego wypoczynek z Natura Tour.

• nagroda główna - 5 dniowy pobyt dla 2 osób w Ośrodku Wypoczynkowym „Kolejarz”

• nagroda za drugie miejsce - pobyt weekendowy dla 2 osób w dowolnie wybranym Ośrodku Wypoczynkowym Natura Tour

• nagroda za trzecie miejsce - pobyt weekendowy dla 2 osób w dowolnie wybranym Ośrodku Wypoczynkowym Natura Tour

Regulamin konkursu oraz kupon konkursowy do pobrania znajduje się na naszej stronie internetowej: