ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA

ISSN 1896–2181

www.zzm.org.pl

Nr 8/72

SIERPIEŃ 2010

Na straży bezpieczeństwa

– str. 3–5

Szczegóły oferty w Regulaminie Promocji na www.plus.pl

DOSTAWA MINUT

Odbierz nową ofertę:

- dodatkowy bezpłatny pakiet – nawet **24 000 minut** na rozmowy **do wszystkich sieci**
- **Nokię N97 Mini** już od **1 zł** (1,22 zł z VAT) z aplikacją OVI Mapy do nawigacji samochodowej i pieszej za darmo i na zawsze (uchwyt samochodowy w zestawie)

Tyle dający Plus dla Firm

plus dla firm

Przyjdź do punktu Plusa lub zadzwoń: 605 801 801
(opłata zgodnie z cennikiem operatora) lub sprawdź na **www.plus.pl**

Na straży bezpieczeństwa

Z Leszkiem Miętkiem, prezydentem ZZM, rozmawia Rafał Zarzecki

– Na szlaku Kępice–Korzybie wydarzył się 13 lipca wypadek, w którym ranni zostali pasażerowie. Nie musiało do niego dojść. ZZM od kilku lat alarmował różne instytucje o zagrożeniach wynikających z jednoosobowej obsługi lokomotyw jednokabinowych, ale bez odzewu.

– Zareagowaliśmy bardzo zdecydowanie, bo w naszym przekonaniu skutki tego wypadku byłyby dużo mniejsze, gdyby nas posłuchano i nie dopuszczano do sytuacji absurdalnych. Jak można dopuścić do tego, że maszynista w pojedynczej obsadzie, bez należytej widoczności, siedząc bokiem do kierunku jazdy, obsługuje lokomotywy jednokabinowe? Maszynistom nie trzeba tłumaczyć jak to wygląda w praktyce. Czekamy na orzeczenie komisji powypadkowej. Jesteśmy jednak przekonani, że gdyby w porę zareagowano na nasze sygnały, maszyniści wcześniej by się zobaczyli. Alarmujące pisma ZZM w sprawie obsługi lokomotyw jednokabinowych kierowane od 2005 roku do Ministerstwa Infrastruktury nie spotkały się niestety ze zrozumieniem. Nie zmieniono stosownego rozporządzenia i nie uniemożliwiono prowadzenia tego taboru w jednoosobowej obsadzie. Całe szczęście, że w wypadku nie było ofiar śmiertelnych.

Kolejną sprawą jest jakość obsługi sterowania ruchem na tej linii kolejowej. Okazuje się, że stosowany tam system Kapsch nie działał właściwie, bo zanikała łączność radiowa. Wszystko musiało się więc tak skończyć. Spółka Przewozy Regionalne podjęła słuszną decyzję zawieszając ruch pociągów na szlaku, bo istniało realne zagrożenie bezpieczeństwa podróżnych. Potwierdziło to też nasze obawy.

Chciałbym także w tym miejscu zwrócić się z apelem do maszynistów. Przypadki zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i różnego rodzaju nieprawidłowości należy bezwzględnie odpisywać do książki wydarzeń. Dbajmy o sprawy formalne i bezpieczeństwo swoje, kolegów oraz podróżnych.

– Zgodnie z ustaleniami Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, przy Ministerstwie Infrastruktury zawiązuje się specjalny zespół, który zajmie się problematyką bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Kto, oprócz Ciebie, będzie brał udział w jego pracach?

– Oprócz przedstawiciela ZZM, stronę związkową będą reprezentować przedstawiciele Federacji ZZP PKP oraz SKK NSZZ Solidarność. Przyjęto tu kryterium organizacji zrzeszających wiceprzewodniczących Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa. W pracach zespołu uczestniczyć będą także przedstawiciele Związku Pracodawców Kolejowych, Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, PKP PLK, PKP Cargo, PKP Intercity oraz Przewozów Regionalnych. Cieszę się, że taki zespół powstał. Pytanie tylko, czy jego ustalenia i sugestie będą wprowadzane w życie.

– Jakie zagadnienia chciałbyś poruszyć w jego ramach ?

– Jest ich wiele. Za liberalizacją rynku przewozów kolejowych nie poszły bowiem procedury umożliwiające utrzymanie wysokich standardów bezpieczeństwa. A w dobie otwartego rynku kolejowego bezpieczeństwo stało się swoistym towarem. Jego utrzymanie jest kosztowne, więc zwykle na tym polu przeprowadza się oszczędności, co może srogo się zemścić. Przede wszystkim oczekujemy ujednolicenia przepisów związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Nie może być tak, że każdy przewoźnik wydaje np. swoje instrukcje dla maszynistów, bo nie ma żadnej pewności, że są ze sobą kompatybilne, a użytkujemy przecież te same tory. Ogromne doświadczenie części załogi sprawia, że potrafi sobie z tym radzić, ale dla ludzi młodych korzystanie z innych przepisów może się źle skończyć. Dlatego uważamy, że przepisy i instrukcje obowiązujące pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego muszą być jednakowe dla wszystkich operatorów. Dotyczy to prowadzenia ruchu pociągów, ale

także i całej sfery technicznej – przygotowania taboru do drogi, prób hamulca itp.

Ponadto należy stworzyć zasady dopuszczenia taboru do ruchu i wyeliminować z normalnej eksploatacji tabor prototypowy. Producenci prześcigają się w produkcji różnego rodzaju typów i serii pojazdów, czy modernizacjach taboru, który zbyt szybko wprowadzany jest do normalnej eksploatacji. Mieliśmy taki przykład z jednostkami ED 74, które samoczynnie się rozłączały bez efektu hamowania. Prototypowy tabor musi przejść normalną drogę obserwowanej eksploatacji. Nie można narażać zdrowia i życia pracowników oraz podróżnych.

Regulacji wymagają zasady obsługi trakcyjnej o różnej konstrukcji oraz warunki przyznawania dopuszczeń do eksploatacji nowego taboru i po modernizacji. W tym zagadnieniu mieści się kwestia lokomotyw jednokabinowych – w naszym przekonaniu musi być dwuosobowa, czy choćby obsługi lokomotyw gdzie fotel maszynisty jest po lewej stronie lub na środku.

Będę starał się również uczulić decydentów na sprawy ujednolicenia warunków utrzymania taboru różnego typu, aby były jednakowe u wszystkich przewoźników. Mamy uzasadnione podejrzenia, że niektórzy igrają z bezpieczeństwem zmniejszając częstotliwość przeglądów. Trzeba precyzyjnie ustalić, że dany typ i dana seria taboru musi przechodzić przegląd o takim, a nie innym zakresie z określoną częstotliwością.

Potrzebą chwili jest stworzenie regulacji obowiązujących na całej kolei związanych z czasem pracy maszynistów. Nie może być tak, że maszynista pracuje cała dobę. Należy również określić normy czasowe dla szkoleń na maszynistę oraz pouczeń okresowych. Konieczne jest wprowadzenie przepisów dotyczących zmiany maszynisty na trasie przebiegu pociągu. Przekazując lokomotywę musi mieć on pewność, że to właściwa osoba. Mowa nie tylko o kwalifikacjach, ale i o ocenie stanu psychofizycznego. Nie można obciążać za to odpowiedzialnością maszynistę zdającego pojazd, bo nie jest do tego należycie przygotowany.

Liberalizacja rynku i pojawienie się wielu operatorów sprawia wreszcie, że potrzebny jest system niezależnej kontroli przewoźników w kwestiach bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Dziś tę funkcję pełni UTK, ale zatrudnia zbyt znikomą liczbę kontrolerów.

– W PKP Intercity nie wprowadzono układu zbiorowego pracy, bo sprzeciwiły się temu dwie organizacje związkowe. Jak to oceniasz i co teraz?

– Jestem pełen uznania dla wszystkich stron, które negocjowały ten dokument. Zostałem zobligowany przez Radę Krajową ZZM do jego podpisania, co uczyniłem. Nie chcę wszystkiego oceniać w kategoriach wygrany–przegrany. Uważam, że udało się uzgodnić możliwie najlepsze warunki, o czym może świadczyć fakt, że bodaj każda ze stron miała niedosyt.

Nie da się jednak ukryć, że dwa związki zawodowe, które nie podpisały się pod dokumentem biorą teraz odpowiedzialność za 9-tysięczną załogę spółki. Nie pierwszy raz mała organizacja związkowa posuwa się do spektakularnych działań żeby zaistnieć. Problem w tym, że te decyzje przekładają się na los licznej załogi. Myślę, że to właśnie ona najlepiej oceni to postępowanie.

W tej sytuacji pracodawca będzie musiał wprowadzić regulaminy wynagradzania. W części dotyczącej drużyn trakcyjnych znacząco różni się on od wynegocjowanych zapisów ZUZP, np. w kwestii czterech dni urlopu czy wielkości nadgodzin.

– Co gorsza PKP Intercity notuje ostatnio fatalne wyniki… Z czego to wynika?

– Na sytuację spółki istotny wpływ mają czynniki zewnętrzne, jak np. koszty dostępu do infrastruktury, które wzrosły dla PKP IC o 17 procent, brak regulacji na rynku przewozów pasażerskich czy brak koordynacji rozkładów jazdy pociągów. To są rzeczy zatrważające, na które wpływ ma właściciel. Oczekujemy z jego strony stanowczych działań uzdrawiających sytuację w otoczeniu PKP Intercity. Nie może być tak, że jedna spółka zaciska pasa, a druga rekompensuje swoje niedociągnięcia rosnącymi kosztami usług. Nie można również neutralizować braku środków budżetowych podwyżkami stawek.

Czekamy również na plan naprawczy PKP Intercity. Obawiam się, by ofiarami zamieszania nie stali się pracownicy. Łagodzenie skutków wzrostu kosztów zewnętrznych poprzez ograniczanie zatrudnienia i zmniejszanie kosztów płac to ostatnia rzecz do zrobienia. Kolejarze wiele razy udowodnili, że w podbramkowych sytuacjach potrafią znaleźć rozsądne rozwiązanie. Jestem spokojny o to, że wewnątrz spółki sobie poradzimy.

– Spółka PKP Cargo przedstawiła plan restrukturyzacji zakładów. Jakie jest stanowisko związku w tej sprawie?

– Analogicznie do sytuacji PKP Intercity, nie może być tak, że spółka PKP Cargo będzie szukała kolejnych oszczędności, które zostaną konsumowane przez innych – poprzez wzrost stawek dostępu do infrastruktury czy czynszów dzierżawnych. Mamy świeżo w pamięci obietnicę zwrotu spółce 240 mln zł z ugody restrukturyzacyjnej. Tak się nie stało. Rozmowę na ten restrukturyzacji uzależniamy więc przede wszystkim od zachowania właściciela w kwe-

stii stawek dostępu do infrastruktury, czynszów dzierżawnych i pokrycia kosztów restrukturyzacji zatrudnienia.

Od zarządu PKP Cargo oczekujemy natomiast przedstawienia kompleksowej wersji dokumentu, wraz z uzasadnieniem planowanych zmian. Nie wyobrażam sobie także, żeby ewentualna redukcja zatrudnienia odbywała się bez uruchomienia programu dobrowolnych odejść. Domagamy się także wprowadzenia systemu zachęt finansowych dla pracowników, którzy chcieliby na stałe zmienić miejsce zatrudnienia i zamieszkania. Myślę, że tacy by się znaleźli. Są regiony gdzie brakuje pracy, ale także i takie gdzie brakuje np. maszynistów. Chcemy również rozmawiać o korzyściach dla załogi wynikających z przekształceń i oszczędności oraz powiązaniu ich z wysokością podwyżek. Liczę, że restrukturyzacja w PKP Cargo będzie oparta na dialogu społecznym.

– W ramach KKZZ trwa spór zbiorowy ze spółką Przewozy Regionalne. Spółka tłumaczy się trudną sytuacją i brakiem środków na podwyżki. Jaki będzie następny krok KKZZ?

– Spraw kształtowania poziomu wynagrodzeń Konfederacja nigdy nie traktowała w oderwaniu od sytuacji ekonomicznej spółek. Co więcej, wskazywaliśmy i nadal wskazujemy metody wyjścia z kryzysu. Niestety, w otoczeniu Przewozów Regionalnych nie zdarzyło się nic, co poprawiłoby ewidentne błędy zawarte w ustawie o usamorządowieniu. Nie zmieniła się m.in. struktura właścicielska spółki oraz nie wprowadzono sankcji na samorządy za brak przepływów pieniężnych należnych PR. Wygląda więc na to, że albo ktoś chce udowodnić, że cały proces został przygotowany bezbłędnie, albo komuś zależy, by spółka była w złej kondycji, prowadzącej w konsekwencji do upadłości.

Jeszcze nigdy nie słyszałem od pracodawców, że mają tyle pieniędzy, żeby wprowadzić podwyżki płac. Dużą niezręcznością byłoby uruchamianie działań protestacyjno-strajkowych, gdy spółkę objęła nowa pani prezes. Naszą odpowiedzią będzie więc wystąpienie do zarządu spółki z postulatem przedstawienia krótko-, średnio-, i długookresowej perspektywy funkcjonowania Przewozów Regionalnych. Chcemy, by nowe kierownictwo ujawniło swoje zamiary, także w kontekście potencjału spółki, jakim są jej pracownicy.

– Dziękuję za rozmowę.

Było blisko

Jest czego żałować. Raptem 40 głosów zabrakło, żeby przedstawiciel ZZM reprezentował załogę w radzie nadzorczej spółki PKP Intercity.

Wybory do rady PKP IC odbyły się w szczycie sezonu urlopowego – w dniach 19–21 lipca i być może ten fakt sprawił, że frekwencja wyniosła niewiele ponad 30 procent. Wcześniej wiceprezydent ZZM Krzysztof Ciećka, jako jeden z trzech kandydatów, zdobył wymaganą liczbę podpisów uprawniających do ubiegania się o funkcję. Dwoje kolejnych, którym się to udało, reprezentowało Sekcję Krajową Kolejarzy NSZZ Solidarność oraz Federację Związków Zawodowych Pracowników PKP.

Regulamin wyborczy zakładał, że z ramienia załogi w radzie zasiądzie dwóch przedstawicieli. Najwięcej głosów uzyskała Maria Sędek z Solidarności - ponad 1800. Drugi wynik uzyskał reprezentujący Federację ZZP PKP Artur Grądek, na którego głosowało 1138 osób. Krzysztof Ciećka uzyskał 1099 głosów, czyli o 39 mniej. Właśnie tyle zaważyło, że ZZM nie będzie miał swojego przedstawiciela w radzie PKP Intercity w trudnych dla spółki czasach i w przededniu planowanej jej prywatyzacji.

Wielka szkoda. Znowu zabrakło tak niewiele, by postawić przysłowiową kropkę nad i, czyli osiągnąć cel. Kłania się w tym miejscu wynik Marka Kraski w wyborach parlamentarnych. By zasiadał w ławie poselskiej, a tym samym ZZM i kolejarze mieli swojego reprezentanta w Sejmie, zabrakło 95 głosów. Znowu możemy „pluć sobie w brodę”… ***(R)***

Podziękowanie

Wszystkim pracownikom PKP Intercity SA którzy oddali na mnie swój głos oraz szczerze wspierali w wyborach na przedstawiciela załogi w Radzie Nadzorczej Spółki dziękuję za okazane zaufanie. Jednocześnie gratuluję Marii Sędek i Arturowi Grądek oraz liczę na owocną współpracę w przyszłości, w imię wspólnego dobra załogi PKP Intercity.

Krzysztof Ciećka

W skrócie

GRUPA PKP NA MINUSIE. Media rozpisują się o wyniku finansowym Grupy PKP za 2009 rok. Strata netto miała wynieść 676 mln zł. Największą ofiarą kryzysu gospodarczego została spółka PKP Cargo, która zanotowała w ubiegłym roku 497,5 mln zł straty, ale w bieżącym odbiła się już od dna i przynosi zysk. PKP Intercity przyniosła natomiast 76,8 mln zł straty, a Telekomunikacja Kolejowa 35,2 mln zł. Na „plusie” 2009 rok zakończyły PKP SA (150,5 mln zł), PKP Energetyka (blisko 35 mln zł), PKP LHS (17,1 mln zł) i PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście (200 tys. zł).

KOLEJE ŚLĄSKIE RUSZĄ W GRUDNIU? Według „Dziennika Zachodniego”, nowa spółka samorządowa Koleje Śląskie uruchomi połączenia jeszcze w tym roku. Pociągi mają kursować na trasie między Gliwicami a Częstochową. Jak powiedział marszałek województwa śląskiego Bogusław Śmigielski, udało się już otrzymać licencję z Urzędu Transportu Kolejowego i pozostało jeszcze zdobycie certyfikat bezpieczeństwa oraz uzgodnienie tras z PKP Polskie Linie Kolejowe. Tabor Kolei Śląskich mają stanowić Flirty i Elfy oraz dwie zmodernizowane jednostki serii EN57.

ZWIĄZKI W NIEŁASCE. CBOS przeprowadził ciekawe badania dotyczące ruchu związkowego i tzw. uzwiązkowienia, czyli stopnia przynależności do związków zawodowych. W latach 1991–95, zaraz po wprowadzeniu gospodarki rynkowej, w wyniku upadku przedsiębiorstw państwowych i prywatyzacji firm przynależność związkowa zmalała aż o ok. 60 procent. Do organizacji związkowych należało wówczas 23,5 proc. spośród wszystkich pracowników.

Kolejny regres przyniosły lata 2000–2002 i 2006–2007, które doprowadziły do obecnej 15-procentowej przynależności związkowej pracujących. Z tego 6 proc. respondentów deklarowało przynależność do NSZZ Solidarność, 3 proc. do OPZZ, 2 proc. – do Forum Związków Zawodowych, a 4 procent do małych organizacji, niezrzeszonych w powyższych centralach.

Z badań CBOS wynika, że w związkach zrzesza się najczęściej średni personel i technicy – 37 proc., robotnicy – 19 proc. oraz administracja – 14 proc. Organizacje związkowe to domena firma państwowych. W prywatnych firmach stopień uzwiązkowienia wynosi jedynie ok. 1 proc. pracowników.

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

AXA

Personalia

Wydarzeniem ostatnich dni był koniec bezkrólewia w Przewozach Regionalnych. Nowym prezesem spółki została Małgorzata Kuczewska-Łaska.

PRZEWOZY REGIONALNE. Małgorzata Kuczewska-Łaska została wybrana na prezesa – dyrektora generalnego spółki. Decyzję podjęła z końcem lipca rada nadzorcza PR w wyniku drugiego postępowania konkursowego. Co ciekawe, w pierwszym nowa pani prezes także ubiegała się o to stanowisko, ale ostatecznie konkurs został unieważniony. Przypominamy, że poprzedni prezes spółki – Tomasz Moraczewski zrezygnował z końcem maja z tej funkcji.

Z koleją Małgorzata Kuczewska-Łaska jest związana od ośmiu lat. Zanim została prezesem, w Przewozach Regionalnych pełniła funkcję członka zarządu – dyrektora finansowego. Za swoje główne sukcesy zawodowe uważa restrukturyzację zadłużenia PKP PR i negocjacje z innymi spółkami Grupy PKP, współpracę przy tworzeniu Kolei Mazowieckich oraz pozyskanie kilkudziesięciu milionów euro z Sektorowego Programu Operacyjnego Transport.

Wcześniej pełniła funkcję dyrektora finansowego w KCR SA, wiceprezesa zarządu ds. finansowych w Instalexport SA oraz eksperta w Zespole Doradców Gospodarczych TOR. Jest absolwentką Wydziału Handlu Zagranicznego w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie oraz studiów MBA w International Executive Development Centre w Bled w Słowenii.

KOLEJE MAZOWIECKIE. Rada nadzorcza powołała w skład zarządu Michała Panfila, który został dyrektorem handlowym w spółce.

Michał Panfil jest absolwentem Instytutu Transportu Kolejowego w Leningradzie o specjalności eksploatacja kolei. Ukończył studia podyplomowe w zakresie „Controling, zarządzanie marketing" na Uniwersytecie Szczecińskim oraz Metodykę szkolenia zawodowego na Politechnice w Płocku, a także kursy dla kandydatów na członków rad nadzorczych w spółkach skarbu państwa, kadry kierowniczej III stopnia.

Z koleją związany od 1980r. Pierwsze doświadczenia zdobywał jako dyżurny ruchu, technolog inżynier, naczelnik stacji, naczelnik rejonu. Był zastępcą dyrektora Zakładu Infrastruktury w Kutnie i w Łodzi oraz likwidatorem Dyrekcji Infrastruktury Kolejowej w Warszawie.

Ostatnio, zawodowo związany z PKP PLK S.A.: Oddział Regionalny Warszawa oraz Centrum Realizacji Inwestycji Warszawa. Od marca 2008r. był członkiem rady nadzorczej spółki Koleje Mazowieckie. Od stycznia 2010 r. jest członkiem Rady Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

Prywatnie Michał Panfil interesuje się sportem, w szczególności piłką nożną, a także turystyką zagraniczną. W wolnych chwilach lubi wędkować i zbierać grzyby.

PKP INTERCITY. O tych zmianach informowaliśmy w lipcowym numerze. Teraz przyszedł czas na dodatkowe informacje oraz zdjęcia.

Nowym członkiem zarządu – dyrektor handlowym została Katarzyna Zimnicka-Jankowska.Przez ostatnie 3 lata pracowała w KPMG Advisory, spółce należącej do jednej z największych, międzynarodowych sieci firm świadczących usługi doradcze i audytorskie. Jako wicedyrektor w Grupie Corporate Finance prowadziła projekty doradcze z zakresu fuzji i przejęć, pozyskiwania finansowania oraz w strategicznego doradztwa finansowego. Wcześniej realizowała projekty doradztwa typu corporate finance w Pekao Access.

Katarzyna Zimnicka-Jankowska ukończyła Politechnikę Łódzką – Wydział Organizacji i Zarządzania, o specjalizacji: organizacja i marketing. Posiada certyfikat Charted Financial Analyst.

Nowym rzecznikiem prasowym spółki jest Małgorzata Sitkowska. Przez ostatnich 5 lat jako członek zarządu i współwłaściciel zarządzała HPR Group Sp. z o.o. – firmą doradczą z zakresu polityki personalnej.

W tym czasie odpowiedzialna była za rozwój biura oraz budowanie wizerunku podległych jej marek. Wcześniej jako PR manager współtworzyła dział public relations i marketingu dla jednej z międzynarodowych kancelarii prawnych Noerr Stiefenhofer Lutz.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE. Rada nadzorcza odwołała Grzegorza Kędziorę, członka zarządu – dyrektora ds. finansowych i ekonomicznych, ze składu zarządu PKP PLK. Następca zostanie wyłoniony na drodze postępowania kwalifikacyjnego. ***(R.)***

ZNLE

Tworzymy przyszłość kolei

ZNLE jest liderem na polskim rynku w zakresie:
- jakości usług - produkcji, modernizacji, naprawy, serwisu pojazdów trakcyjnych,
- jakości obsługi klienta,
- profesjonalnego zarządzania.

Misją **ZNLE** jest innowacyjny rozwój w obszarze usług napraw lokomotyw elektrycznych o najwyższych standardach i jakości, realizowany w sposób przyjazny dla środowiska, zgodny z polityką bezpieczeństwa kolejowego, dający pełną satysfakcję klientom - operatorom kolejowym, w konsekwencji tworzenie optymalnych warunków ich użytkowania.

DRAGON
E6ACT

NOWA POLSKA LOKOMOTYWA E6ACT DRAGON

Zakłady Naprawcze Lokomotyw Elektrycznych S.A.
ul. Chorzowska 58 | 44-100 Gliwice | tel. +48 32 2358 201
www.znle.pl

Maszynistowskie pasje

Ratując zdrowie i życie

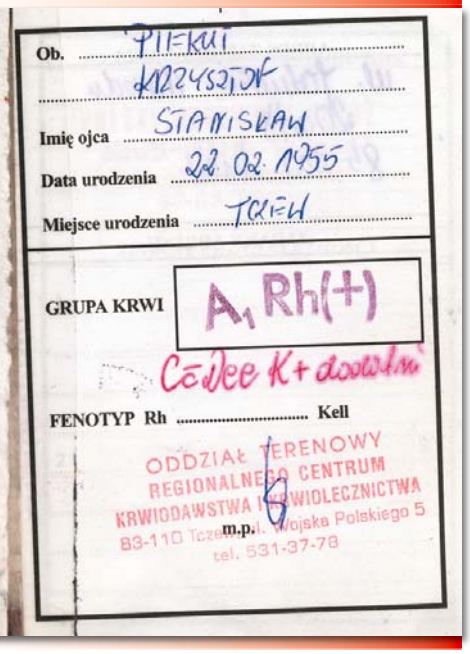
Krew darem życia – oto dewiza wszystkich honorowych dawców krwi. Do takich należy nasz kolega – członek ZZM, maszynista Krzysztof Piekut z CT Pomorski Zakład Spółki w Gdyni. Od 35 lat niesie pomoc potrzebującym.

Krzysztof Piekut ma 55 lat. Na PKP trafił 24.08.1981 roku, w drużynach trakcyjnych pracuje od 12.09.1991 roku, a dekret maszynisty otrzymał 18.05.1999 r. Honorowym dawcą krwi jest zaś od 35 lat. Wszystko zaczęło się jak na tamte czasy dość prozaicznie – w wojsku. Podczas wcieleń do zasadniczej służby wojskowej każdy z poborowych otrzymywał propozycję przystąpienia do Ruchu Honorowych Dawców Krwi przy PCK. Wiązało się to z otrzymywaniem dodatkowych urlopów i przepustek. Dla niektórych był to początek misji niesienia pomocy innym ludziom. Misji trwającej często całe życie.

Co 8 tygodni

Nasz kolega aktywnie zaczął działać na rzecz krwiodawstwa w PCK od 1977 roku. Jest współzałożycielem Klubu Honorowych Dawców Krwi przy ówczesnej Lokomotywowni Pozaklasowej w Zajączkowie Tczewskim w 1981 r. W okresie 1981–1989 r. był członkiem zarządu, w latach 1989–1998 pełnił funkcję wiceprezesa Klubu, a od 1998 roku do chwili obecnej pełni funkcję prezesa Klubu HDK przy PKP Cargo S.A. w CT Pomorskim Zakładzie Spółki w Gdyni. Do chwili obecnej oddał honorowo 68.000 ml krwi. Trzeba zaznaczyć, że to sama oddana krew bez uwzględnienia oddawania krwi na osocze. Krew oddaje regularnie, co 8 tygodni w ilości 450 ml.

To nie wszystko, bo Krzysztof Piekut aktywnie działa w środowi-



sku kolejowym, szczególnie maszynistowskim, starając się pozyskać nowych członków Klubu HDK. Dzięki jego osobistej inicjatywie Klub poszerzył się o 16 nowych krwiodawców. Jest wielkim społecznikiem – współorganizatorem zbiorowych akcji oddawania krwi w: Centrum Zdrowia Dziecka, Centrum Kolejowym w Warszawie, Szpitalu Pomniku Matki Polki w Łodzi, w Klinice Kardiochirurgii w Zabrzu u prof. Zbigniewa Religi. Bardzo mile wspomina zresztą wspólny obiad z profesorem. Kolega Piekut współorganizuje również zbiórki krwi w nagłych wypadkach, jak np. dla ofiar pożaru hali Stoczni Gdańskiej z 1994 roku, ofiar katastrofy przepełnionego autobusu PKS w Gdańsku Kokoszkach z 1994 roku, czy poszkodowanych w wyniku wybuchu gazu w wieżowcu w Gdańsku Wrzeszczu z 1995 roku. Niedawno organizował zbiórkę krwi na przeszczep wątroby w ilości 26.000 ml dla kontrolera Jerzego Ostrowskiego z Olsztyna (jest już po operacji, czuje się bardzo dobrze) , a także brata Rafała Latuszewskiego – Przemka, członka Rady ZZM Zajączkowo Tczew. Często kwestuje na ulicach na rzecz PCK w Tczewie. Zbiera pieniądze na wigilię Bożego Narodzenia i dofinansowanie kolonii letnich dla najbiedniejszych dzieci z terenu Tczewa.

Wyróżnienia

Cały swój wolny czas poświęca sprawom krwiodawstwa. Swoją postawą przyczynia się do tworzenia dobrego klimatu wokół honorowych dawców krwi w miejscu zamieszkania oraz zakładzie pracy. Za swą społeczną pracę został wyróżniony w 2003 roku odznaką „Zasłużony Krwiodawca Pomorza" oraz w 2004 roku Odznaką Honorową PCK drugiego stopnia. Posiada również Złoty Krzyż Zasługi otrzymany w 1991 r., Złotą Odznakę „Przodujący Kolejarz" (1993) oraz odznakę „Zasłużony dla Transportu RP" (1997). Według nieoficjalnych informacji, przygotowywany jest wniosek o nadanie koledze Piekutowi elitarnego wyróżnienia wśród HDK. „Kryształowe Serce" to najwyższe odznaczenie przyznawane przez Prezydium Zarządu Głównego PCK.

W życiu można mieć różne pasje. Trzeba jednak przyznać, że ta, którą ma kolega Krzysztof Piekut jest niezwykła. Oddana przez niego krew ratuje czyjeś życie. Nie jest on oczywiście osamotniony w tym co robi. W naszym maszynistowskim środowisku jest wielu kolegów, którzy ratują ludzkie życie dzięki oddawaniu krwi. Krew jest bowiem bezcennym lekiem, którego nie można niczym zastąpić, żadną inną substancją syntetyczną. Jest niezbędna nie tylko ofiarom wypadków, ale także osobom cierpiącym na szereg poważnych chorób. Przetaczana podczas transfuzji lub podawana w postaci przetworzonych preparatów pozwala ratować życie i zdrowie. Tym większe nasze uznanie dla tego, co robi kolega Krzysztof Piekut i inni podobni mu krwiodawcy.

Adam Murawski

Na kolei zmiany...

W środku upalnego lata prace nie zwalniają tempa. Odbyło się m.in. posiedzenie rad Sektora Przewozów Towarowych oraz Sektora Spółek Samorządowych. W spółce Intercity nie doszło do podpisania zakładowego układu zbiorowego pracy, bo sprzeciwiły się temu dwie organizacje.

Jednym z głównych tematów posiedzenia Rady Sektora Przewozów Towarowych 10 sierpnia była dalsza restrukturyzacja PKP Cargo. Członek zarządu spółki Ireneusz Wasilewski poinformował organizacje związkowe pismem z 15 lipca o planach reorganizacji spółki, ograniczającej liczbę jej zakładów. Od 2009 roku – po wprowadzeniu programu naprawczego - jest ich 16 (wcześniej było aż 42). Z danych zarządu wynika, że znacząco poprawiła się efektywność zasobów, a efektem jest m.in. poprawa wyników spółki. W pierwszym półroczu 2010 roku PKP Cargo osiągnęła zysk netto w wysokości 7,3 mln złotych (w analogicznym okresie 2009 roku zanotowała stratę – 314 mln zł), przewożąc 54,8 mln ton, czyli o 9,6 mln ton więcej niż w I półroczu 2009 r. – To namacalne efekty restrukturyzacji – przekonywał przybyły na posiedzenie Rady Sektora prezes PKP Cargo Wojciech Balczun.

Plan łączenia zakładów

Wyniki są powodem do optymizmu dla wszystkich pamiętających ubiegłoroczną zapaść, ale zarząd nie zamierza na tym poprzestać i chcąc zwiększyć efektywność działania zamierza m.in. połączyć niektóre zakłady. Z dotychczasowych: Śląskiego, Górnośląskiego i Śląsko-Dąbrowskiego chce utworzyć dwa nowe. Roboczo nazwano je Zakład I Północny (obejmować miałby obszar działania następujących stacji manewrowych: Tarnowskie Góry, Gliwice, Częstochowa Towarowa, Kluczbork, Chorzów stary, Opole Główne, Nysa, Kędzierzyn Koźle z wyłączeniem stacji Knurów Szczygłowice) oraz Zakład II Południowy (odpowiednio: Zabrzeg Czarnolesie, Tychy, Katowice Ligota, Jaworzno Szczakowa, Łazy, Dąbrowa Górnicza Towarowa, Rybnik, Racibórz oraz przyłączenie stacji Knurów Szczygłowice).

Ponadto projekt zarządu odnosi się do funkcjonowania zakładów spółki w następujących granicach:

- CT Dolnośląski bez zmian w obszarze działania;
- Dotychczasowy CT Południowy w połączeniu z CT Małopolskim i CT Podkarpackim, z wyłączeniem stacji manewrowej Stalowa Wola Rozwadów wraz z rejonem obsługiwanym oraz odcinkiem Zwierzyniec Towarowy-Biłgoraj-Stalowa Wola Rozwadów. Jednocześnie w rejonie Żurawicy-Medyki utworzone zostałoby centrum logistyczne;
- Dotychczasowy CT Wschodni w połączeniu z CT Świętokrzyski, z wyłączeniem części CMK i z przyłączeniem stacji i odcinka linii kolejowej dotychczasowego CT Podkarpackiego wymienionej powyżej;
- Dotychczasowy CT Mazowiecki w połączeniu z CT Podlaski, z przyłączeniem stacji Gralewo i Raciąż wraz z rejonami obsługi;
- Dotychczasowy CT Centralny z przyporządkowaniem linii CMK od km 16 000 do km 34 000, stacji Sierpc i Lipie Góry oraz Barłogi;
- Dotychczasowy Wielkopolski (bez stacji Barłogi), z przyporządkowaniem stacji Trzemeszno;
- Dotychczasowy CT Zachodniopomorski z przyporządkowanie stacji Chojnice wraz z rejonem obsługiwanym;
- Dotychczasowy CT Pomorski w połączeniu z CT Kujawskim (z wył. stacji wskazanych powyżej wraz z rejonami obsługiwanymi).

Co na to Rada Sektora

W toku dyskusji Rada Sektora Przewozów Towarowych starała się wypracować stanowisko związku na temat planu restrukturyzacji zakładów. Zgromadzeni odnieśli się do niego sceptycznie. Podkreślali, że nie wyjaśniono jakie były kryteria takiego podziału oraz wyrażali obawy, że permanentna restrukturyzacja struktur

spółki negatywnie wpłynie na jakość obsługi klientów i pogorszenie istniejących i z trudem budowanych relacji handlowych. Wskazywali także na brak w projekcie zarządu choćby słowa o kosztach przeprowadzenia całego procesu. To ważne, bo niedawno spółka pokryła z własnych środków koszt odpraw w ramach PDO rzędu 240 mln zł, które mogły być skierowane na inwestycje. Nie ma też żadnych gwarancji, że efekty bardzo trudnych dla załogi procesów przeprowadzanych w PKP Cargo nie zostaną zmarnotrawione wskutek wzrostu stawek dostępu do infrastruktury albo czynszów dzierżawnych, lub innych rosnących kosztów zewnętrznych funkcjonowania spółki. Dlatego bez działań z poziomu właścicielskiego w dziedzinie zmniejszenia kosztów zewnętrznych spółki i partycypacji w kosztach restrukturyzacji zatrudnienia ZZM nie wyrazi zgody na dalsze zmniejszanie zatrudnienia i zmiany struktury PKP Cargo.

Ze względu na fakt, że ograniczanie liczby zakładów może się wiązać z zwolnieniami ZZM oczekuje zastosowania programu dobrowolnych odejść, czyli odpraw dla osób, które chciałyby się rozstać z firmą. By rozwiązać problem regionalnych nadwyżek i niedoborów pracowników padła propozycja zastosowania zachęt finansowych za zmianę miejsca zatrudnienia. Gratyfikacja pieniężna pozwoliłaby zainteresowanym pracownikom na zagospodarowanie się w nowym miejscu pracy i zamieszkania.

ZZM oczekuje również od zarządu PKP Cargo wskazania wysokości oszczędności powstałych w wyniku przekształceń i powiązania ich z przyszłorocznymi podwyżkami płac oraz podpisania porozumienia w tej sprawie. Dzięki temu pracownicy byliby zainteresowani przebiegiem procesu restrukturyzacji i uzyskaliby możliwość skorzystania na wprowadzanych zmianach.

ZUZP w PR

W posiedzeniu Sektora Spółek Samorządowych 22 lipca udział wzięło prezydium RK ZZM. Dyskusje toczyły się wokół obecnej sytuacji spółki Przewozy Regionalne oraz impasu związanego z przedłużającym się wyborem prezesa (ostatecznie funkcję tę powierzono Małgorzacie Kuczewskiej-Łaska – patrz str. 8.). Bardzo ważnym zagadnieniem w pracach sektora jest rozpoczęcie rozmów na temat Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy PR na bazie wynegocjowanego układu w PKP IC. Już dziś wiadomo, że ze względu na trudną sytuację spółki PR pracodawca będzie dążył do wyeliminowania wielu dotychczasowych regulacji. Miejmy nadzieję, że wspólnie – przy akceptacji wszystkich stron – uda się wypracować stanowisko, które usatysfakcjonuje partnerów społecznych oraz pracodawców.

Regulaminy w IC

Nie udało się natomiast wprowadzić nowego Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy w PKP Intercity. Niestety, wielomiesięczne negocjacje zakończyły się ostatecznie fiaskiem. Pod końcowym dokumentem nie podpisały się bowiem dwie organizacje – Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych oraz Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników Transportu. W konsekwencji PKP Intercity, zgodnie z par. 4 Porozumienia w sprawie gwarancji pracowniczych z 30 lipca 2008 r., rozpoczęła procedury uzgadniania regulaminów wynagradzania w poszczególnych jednostkach organizacyjnych spółki.

Spory zbiorowe

Nadal trwają natomiast rokowania w ramach sporu zbiorowego pomiędzy Konfederacją Kolejowych Związków Zawodowych a zarządem PKP Intercity, reprezentowanym przez Związek Pracodawców Kolejowych. Przedmiotem sporu są podwyżki wynagrodzeń. KKZZ zgłosiła postulat podwyżki w wysokości 280 zł w uposażeniu zasadniczym na każdego zatrudnionego od 1 sierpnia 2010 roku. Strona pracodawców zasłoniła się trudną sytuacją spółki (wg prasy strata w 2009 roku – 76 mln zł, a od początku 2010 roku – blisko dwa razy tyle) wobec czego KKZZ oczekuje od PKP IC przedstawienia działań zmierzających do poprawy sytuacji ekonomiczno-finansowej spółki i pozwalających na realizację postulatu.

Podobny postulat podwyżek KKZZ wysunęła w ramach sporu zbiorowego w spółce Przewozy Regionalne. Z odpowiedzi pracodawcy wynika, że przekracza to możliwości PR, ale zarząd zadeklarował gotowość do rozmów na temat cyt. „utrzymania poziomu wynagrodzeń i jego wzrostu w przypadku poprawy sytuacji finansowej spółki".

(R), SC

Podpatrzone

Babcia Piotra Rybikowskiego w trakcie lektury „Głosu Maszynisty".

Wystawa i konferencja na PŚ

Przed nami Krajowa Wystawa Filatelistyczna II-stopnia i Konferencja Naukowa „Transport 2010" o motywach przewodnich – 150 lat pierwszego polskiego znaczka pocztowego, 150 lat pierwszego znaczka pocztowego z motywem kolejowym i 180 lat pierwszej poczty kolejowej. Odbędzie się ona w dniach 6–12 września na Politechnice Śląskiej.

Uroczystości otwarcia planowane są na 6 września, zakończenie – 12 września w Auli Politechniki Śląskiej w Katowicach. W programie m.in. szereg ciekawych wydarzeń – konferencje naukowe: „Historia rozwoju transportu w Polsce i na świecie" (8.09. o godz. 9.30, sala 167 PŚ), „Bezpieczeństwo w transporcie" (9.09, godz. 9.30 w Auli PŚ), czy konferencja transportowo-filatelistyczna „Transport – 2010" (11.09., godz. 9.30 w Auli PŚ).

Organizatorzy przewidują również podczas wystawy i konferencji „Transport – 2010" szereg imprez kulturalnych, turystycznych oraz okolicznościowych dla wystawców i osób towarzyszących. Między innymi: kolekcjonerską giełdę wymienną (transport), seminarium szkoleniowe – „Budujemy eksponat filatelistyczny", wystawę Biblioteki Ministerstwa Infrastruktury „Historia transportu", wystawę medali kolejowych, wystawę czapek kolejowych oraz wystawę części zbiorów Muzeum Poczty i Telekomunikacji we Wrocławiu.

Patronat honorowy nad wystawą objęli: Cezary Grabarczyk – minister infrastruktury, Bogusław Śmigielski – marszałek województwa śląskiego, Piotr Uszok – prezydent Katowic, Andrzej Karbownik – rektor Politechniki Śląskiej, Ludwik Malendowicz – prezes PZF, Luc Aliadiare – Międzynarodowy Związek Kolei (UIC) i Tadeusz Szozda – Organizacja Współpracy Kolei (OSŻD).

W imieniu Komitetu Organizacyjnego Wystawy „Transport – 2010" w osobach Marek Sitarz – Katedra Transportu Szynowego Politechniki Śląskiej w Katowicach (przewodniczący), Józef Kuczborski – PZF Okręg Śląsko – Dąbrowski oddział Katowice oraz Krystian Żurawski – Prezes Ogólnopolskiego Klubu Zainteresowań PZF „Kolejnictwo" serdecznie zapraszamy do Katowic. Tym bardziej, że wśród wystawców w klasie pozakonkursowej Krajowej Wystawy Filatelistycznej są członkowie Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce – między innymi: Adam Murawski (CT Pomorski) – eksponat „Siódemką przez świat" oraz Józef Jakubina (PR Katowice), eksponat „Historia kolei"

Warto dodać, że w tym roku przypada również 40. rocznica powstania Wydziału Transportu na Politechnice Śląskiej w Katowicach. ***(L)***

Podpatrzone

Biało, niebiesko, czerwona, prawie jak beatlesowska Żółta łódź podwodna. Takie rzeczy dzieją się podczas jazdy w deszczu w ED 73-001 Fot. abc

Zmodernizowane szafy aparatowe do lokomotywy serii ET22-2000

Modernizacja lokomotyw elektrycznych serii ET22, obejmuje szeroki zakres zmian, między innymi w zakresie wyposażenia elektrycznego. Głównym dostawcą tego wyposażenia jest Bombardier Transportation Polska Sp. z o.o. Oddział w Łodzi.

Lokomotywa ET22 produkowana była w latach 1969–1989. W trakcie produkcji opracowano i wdrażano na bieżąco szereg zmian konstrukcyjnych, uzasadnianych potrzebami eksploatacyjnymi i jakościowymi. Głównym dostawcą wyposażenia elektrycznego do tej lokomotywy

Szafy WN po modernizacji

był ówczesny Zakład Z-3 łódzkiej FTiAT „ELTA", który po zmianach własnościowych nosi nazwę Bombardier Transportation Polska Sp. z o.o.

Obecnie zakład uczestniczy w projekcie modernizacji lokomotywy ET22-2000 jako dostawca szaf wysokiego i niskiego napięcia oraz tablic aparatowych.

W zmodernizowanych zestawach aparatowych zastosowano najnowsze, udoskonalone wersje aparatów produkowanych przez Bombardier Transportation Polska Sp. z o.o, których jakość od lat osiąga bardzo wysoki poziom. Do tych aparatów należą: styczniki SPG, SEG, SPO, nastawnik grupowy PKG-323 (ze stycznikami typu PK-324), przekaźniki różnicowo-prądowe PRG, odłączniki silnikowe OSTA i OSTB, odłączniki główne OGW-1500, nawrotniki MAV-414, przekaźniki PVA. Wszystkie zastosowane komponenty nie posiadają elementów zawierających azbest.

Ważną sprawą przy modernizacji szaf WN było wykonanie nowoczesnego okablowania, zarówno obwodów WN, jak i, jeszcze w większym stopniu, obwodów NN.

Szafy aparatowe w lokomotywie ET22-2000 zostały również po raz pierwszy wyposażone w nowy system oznaczania i identyfikacji przewodów (maksymalna długość opisu – 19 znaków).

Z uwagi na całkowicie zmienioną zabudowę przedziału maszynowego i korytarzy w ET22-2000 szafy niskiego i średniego napięcia (XLE-73A i XLE-74A) są całkowicie nowymi konstrukcjami. Obecnie mieści się w nich sterownik mikroprocesorowy wraz z niezbędną do jego prawidłowej pracy aparaturą dodatkową: przełącznikami dźwigienkowymi, stycznikami, zestawami przekaźników, wyłącznikami samoczynnymi oraz lampkami sygnalizacyjnymi.

Tablica TK2 i szafa NN/ŚN po modernizacji

Całkowicie nową konstrukcją są też tablice kabinowe TK1 i TK2 usytuowane za plecami maszynisty. Pod przezroczystą osłoną umieszczone są zestawy zabezpieczeń poszczególnych obwodów NN, umożliwiając maszyniście bezpieczną ich obsługę.

W skład wyposażenia tablic wchodzą takie elementy, jak: przekształtnik pomocniczy (przetwarzający napięcie 110V na 24V), przełączniki tablicowe ONB-100, radiotelefon, zestawy przekaźników, wyłączniki samoczynne, przyciski sterujące oraz przełączniki dźwigienkowe.

Bombardier Transportation Polska Sp. z o.o., Oddział w Łodzi
ul. Aleksandrowska 67/93, 91-205 Łódź, tel. +48 (42) 613 26 66

Nadinterpretacja przepisów

Istnieje konieczność wprowadzenia uściśleń do treści paragrafu 12 instrukcji o sygnalizacji Ie-1. Niestety, jak dotychczas brak działań na tym polu ze strony przedstawicieli zarządcy infrastruktury.

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

W dniu 16 marca 2010 r. w Dębicy na przejeździe kolejowym kategorii A doszło do wypadku. Kierowca samochodu marki man wjechał pod pociąg nr 430381 przy otwartych rogatkach obsługiwanych z miejsca przez dróżnika. W wypadku zginął kierowca samochodu. Z ustaleń komisji powypadkowej wynika, że przyczyną pierwotną wypadku (pierwsza wersja) był chwilowy brak kontroli sytuacji przez dróżnika przejazdowego, co skutkowało otwarciem rogatek po przejeździe pociągu nr 120 jadącego po torze nr 2 bezpośrednio przed jadącym po torze nr 1 pociągiem nr 430381. Pośrednią przyczyną wypadku były ekstremalnie trudne warunki atmosferyczne powodujące ograniczenie widoczności wskutek burzy śnieżnej. Ustalono kategorię wypadku A-18. Pod treścią tak opracowanych ustaleń widnieją podpisy wszystkich członków komisji powypadkowej.

Tymczasem 6 maja 2010 r. w PKP Polskie Linie Kolejowe odbyło się kolejne spotkanie komisji w sprawie ww. wypadku, poszerzone o udział starszego kontrolera inspektoratu bezpieczeństwa ruchu kolejowego IBR3 Kraków. Jego efekt –

dodanie słów

do ustalonej wcześniej przyczyny pośredniej wypadku: „oraz nie podawanie w tych warunkach przez maszynistę pociągu nr 430381 sygnału „baczność" po minięciu wskaźnika W6a przy zbliżaniu się do przejazdu". Skąd starszy kontroler uzyskał wiedzę, że maszynista nie podawał po minięciu wskaźnika W6a sygnału „baczność" – tego protokół nie wyjaśnia. W swoich zeznaniach maszynista pociągu 430381 zeznaje cyt: „przy zbliżaniu się do przejazdu podawałem sygnały „baczność" syreną lokomotywy przed wskaźnikiem W6a". Skoro nadawał je kilkakrotnie, to prawdopodobnie również po minięciu owego wskaźnika. Nikt z członków komisji nie kwestionował prawdziwości zeznań maszynisty. (Gwoli przypomnienia, przepisy par. 12 ust. 7 instrukcji Ie-1 o sygnalizacji nakazują nadać w przedmiotowym przypadku sygnał „baczność", nie określając nawet czasu jego trwania). Dodatkowo komisja ustaliła cyt: „zbliżając się do przejazdu o całkowitej widoczności (od momentu minięcia się z pociągiem z przeciwnego kierunku) nie widząc podawanego sygnału D8 „dróżnik obecny na przejeździe" przez dróżnika przejazdowego oraz zamkniętych rogatek, maszynista nie zmniejszył odpowiednio prędkości jazdy wymaganej postanowieniem instrukcji Ir-1 par. 62 ust. 8 i par. 83 ust. 22."

Po zapoznaniu się z postanowieniami ww. paragrafów należy stwierdzić, że działanie komisji powypadkowej w poszerzonym składzie zaowocowało nadinterpretacją przepisów. Ponadto wprowadziła ona maszynistę pociągu nr 430381 i przewoźnika – PKP Cargo S.A. – w krąg „współwinnych" spowodowania wypadku kolejowego kat A18.

Maszynista w miejscu zdarzenia miał zmniejszoną prędkość wynoszącą około 50 km/h. Zarzucając mu naruszenie postanowień par. 62 ust. 8 instrukcji Ir-1

komisja pominęła

tę część zapisu który wskazuje, że ocena widoczności i doboru prędkości należy do maszynisty prowadzącego pociąg. W tym przypadku maszynista uznał, że prędkość pociągu 50 km/h gwarantuje prawidłową widoczność wskaźników. Udowodnił to podając sygnał „baczność" na wysokości wskaźnika W6a. Nigdzie nie znalazłem natomiast przepisu przytoczonego przez starszego kontrolera bezpieczeństwa ruchu o obowiązku zmniejszenia prędkości przy braku widoczności przez maszynistę sygnału D8 .

Powołanie się przez komisję na postanowienia par. 83 ust. 22 instrukcji Ir-1 jest nieporozumieniem, gdyż maszynista nie otrzymał rozkazu szczególnego z poleceniem zmniejszenia szybkości do 20 km/h. Nie miał również podstaw do podejrzeń, że ze strony pracownika PKP PLK S.A. – dróżnika przejazdowego – nastąpi cyt: „chwilowy brak kontroli sytuacji". To w przepisach o ruchu drogowym, a nie kolejowym, istnieje zasada ograniczonego zaufania do innych uczestników ruchu. Przedstawiciel reprezentujący w komisji powypadkowej przewoźnika PKP Cargo S.A. nie zgodził się z taką interpretacją przepisów, wnosząc stosowne zastrzeżenia do ustaleń pozostałych członków komisji powypadkowej.

Na spotkaniu komisji z przewodniczącym Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych 18 maja br. padło m.in. stwierdzenie cyt: „co prawda przepisy wewnętrzne PKP

PLK S.A. nie stanowią konieczności dodatkowego podawania przed przejazdem sygnału „baczność" w trudnych warunkach atmosferycznych, jednakże maszynista kierując się zdrowym rozsądkiem dla podniesienia bezpieczeństwa sam powinien podjąć inicjatywę i podawać ten sygnał przed przejazdami". Moim zdaniem maszynista, jak i komisja powypadkowa powinny opierać się i działać tylko i wyłącznie na podstawie obowiązujących przepisów. Przytoczona uwaga kolejny raz potwierdza konieczność wprowadzenia uściśleń do treści par.12 instrukcji o sygnalizacji. Obecnie

nie ma działań

na tym polu ze strony przedstawicieli zarządcy infrastruktury, pomimo kilku podobnych przypadków na sieci PKP. Przewoźnik – PKP Cargo S.A. – wniósł do Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych sprzeciw wobec takich ustaleń komisji powypadkowej, stwierdzając, że postępowanie maszynisty jest zgodne z obowiązującymi obecnie przepisami wewnętrznymi.

ZZM również przedstawił przewodniczącemu PKBWK swoje wątpliwości co do rzetelności i bezstronności dokonanych ustaleń przyczyny pierwotnej wypadku, zwracając szczególną uwagę na dokonaną nadinterpretację przepisów wewnętrznych. Z wielkim zainteresowaniem oczekujemy decyzji w oparciu o jakie przepisy nastąpi rozstrzygnięcie powstałego sporu. Zgodnie z postanowieniem par. 11 Rozporządzenia ministra transportu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych (Dz. U. nr 89 poz. 593), w zaistniałym przypadku należy wyznaczyć inny skład komisji kolejowej. Natomiast z par.26 instrukcji Ir-8 dowiemy się że PKP PLK SA. zezwala przewodniczącemu Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych na powołanie zespołu rozjemczego. Do dziś nikt nie określił na jakich zasadach ma być powołany jego skład, kto mu przewodniczy i w oparciu o jakie przepisy prawne ma podejmować decyzję.

Eugeniusz Śliwiński
Przewodniczący
Komisji Obrony Praw Pracowniczych

Z ostatniej chwili: Państwowa Komisja Badań Wypadków Kolejowych również nie dopatrzyła się w postępowaniu maszynisty błędu mogącego stanowić pośrednią przyczynę wypadku.

Koledze
Wiesławowi Mirosław
wyrazy głębokiego współczucia
z powodu śmierci
ŻONY JANINY

składają koledzy
ze ZZMK Warmińsko-
-Mazurskiego
Zakładu Przewozów Regionalnych
w Olsztynie

W dniu 1.08.2010
odszedł na wieczną służbę
STANISŁAW ŁAJCZAK
długoletni maszynista
PKP Cargo SA
Śląsko-Dąbrowskiego
Zakładu Spółki
Rodzinie i bliskim
wyrazy współczucia
składają
koledzy z ZZMK
w Czechowicach-Dziedzicach

Koledze
Ryszardowi Dudkowi
Przewodniczącemu
Podkarpackiego
Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych
w Dębicy
wyrazy współczucia z powodu
śmierci
MATKI
składają
członkowie PZZMK w Dębicy

Pod semaforem

Tadeusz Ryś, przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych – za osobiste zaangażowanie się w wyjaśnianie przyczyn wypadku w Korzybiu.

Rada Gospodarcza przy premierze – za chęć ograniczenia informowania załogi o stanie prywatyzowanych spółek poprzez usunięcie związkowców z rad nadzorczych.

Koledze
Ryszardowi Dudkowi
wyrazy współczucia z powodu
śmierci
MAMY
składa
Rada Krajowa ZZM

HUMOR

[Dzyń dzyń]
– Kto tam?
– Złodziej!
[Dzyń dzyń]
– Tak?
– Złodziej, proszę pani.
– Czego pan chce?
– Chce wejść do pani mieszkania i ukraść parę rzeczy.
– Pan jest z Citibanku?
– Nie, proszę pani, jestem złodziejem. Okradam ludzi.
– Wydaje mi się, że pan jest z Citibanku.
– Nie, nie jestem. Bardzo proszę, niech pani otworzy drzwi. Proszę mnie wpuścić.
– Jak pana wpuszczę będzie mi pan sprzedawał kartę kredytową albo superkonto.
– Nie, nie będę, proszę pani. Chcę tylko wejść do środka i obrabować pani mieszkanie. Naprawdę.
– Obiecuje pan? Żadnych kart ani kont?
– Tak.
– No dobrze, niech pan wchodzi.
[Wchodzi]
– A tak swoją drogą, nie wiem czy zastanawiała się pani, ile radości daje posiadanie karty kredytowej Citibanku…

*

Kochanie, wyczyściłaś mi płaszcz?
– Tak
– A garnitur?
– Tak.
– A buty?
– Cooooo, to one też maja kieszenie?

fraszki jerzego szulca

Szansa
Weź kredyt w banku,
gdy pracę stracisz
Komornikowi w naturze
spłacisz…

Wolność
To u nas wszystko się zaczęło
I potem się wszystko zacięło.

Zimna wojna
My się boimy ich atomu
A oni naszej kupy złomu.

Zalotnik
Małolatę leciwy atleta
Zalatywał latem na waleta.

Władza
Gdy poda ci rękę
nie łudź się kolego
Że ci z niej wywróżyć
da się coś dobrego.

Jadą informatycy w pociągu i ciągle dyskutują o komputerach. Postronny pasażer, znudzony wysłuchiwaniem tego bełkotu, prosi informatyków:
– Panowie, a może o dupach porozmawiacie?
Zapada cisza. Konsternacja. Wreszcie jeden zaczyna:
– Najnowszy windows jest do dupy.

*

Pani pyta w szkole Jasia:
– Jasiu, powiedz proszę, jaki zawód ma Twój tata?
– Jest domowym archeologiem.
– A czym dokładnie się zajmuje?
– Siedzi na fotelu i dłubie w nosie.

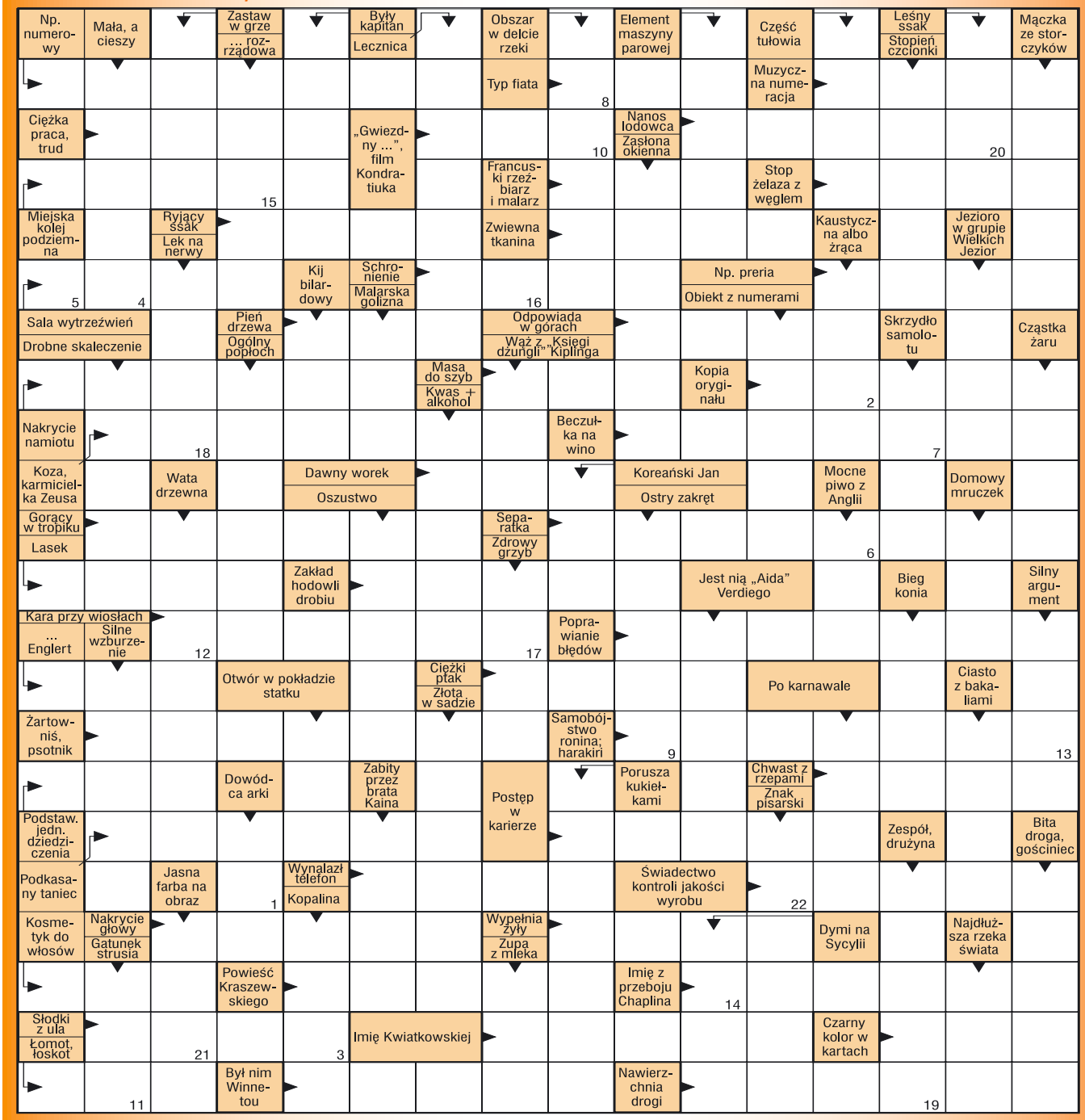
Kącik filatelistyczny

20 lipca br. minęło 25 lat od zelektryfikowania linii kolejowej pomiędzy Malborkiem a Elblągiem. Uroczyste otwarcie tego 29-kilometrowego zelektryfikowanego odcinka linii 204 nastąpiło dwa dni później, tj. 22.07.1985 r. w ówczesne święto odrodzenia Polski. Filatelistyczną pamiątką po tym wydarzeniu jest prezentowana obok koperta i datownik okolicznościowy stosowany w Urzędzie Pocztowym Elbląg 1. Motywem graficznym tego datownika jest ezt wraz ze słupem trakcji elektrycznej – widnieje on również w dolnym, lewym rogu koperty.

Warto dodać, że linię kolejową Malbork – Elbląg otwarto 19.10.1852 r. jako jednotorówkę – drugi tor oddano do użytku 01.06.1870 r. Linia ta była częścią strategicznej magistrali kolejowej (tzw. Ostbahn) łączącej Berlin ze stolicą Prus Wschodnich – Królewcem.

(amur)

KRZYŻÓWKA NR 8/2010



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	20	21	22

Rozwiązania krzyżówki nr 8 prosimy nadsyłać do 7 września 2010 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 8". Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę-niespodziankę.

Rozwiązanie Krzyżówki nr 7: „Stal odporna na zużycie".

Nagrodę-niespodziankę wylosował **Rafał Kaźmierczak** z Torunia. Gratulujemy, nagrodę wyślemy pocztą.

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

Głos Maszynisty
NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA
www.zzm.org.pl

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

Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki, **zespół redakcyjny:** Adam Murawski, Eugeniusz Śliwiński, Grzegorz Moc, **druk:** Drukarnia Kolejowa Kraków
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. Na okładce: Pociąg z ochotnikami roku 1920. Fot. G. Moc

NATURAtour

Byłeś już
na zasłużonym odpoczynku?

JESZCZE NIE???

To wejdź na **www.naturatour.pl**
i zarezerwuj wczasy dla siebie
i swoich najbliższych…

infolinia: 0-801-000-527