



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 11/75

LISTOPAD 2010





MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
PODSEKRETARZ STANU

Juliusz Engelhardt

Szanowni Państwo!

Z okazji Święta Kolejarza do całej Rodziny Kolejarskiej kieruję serdeczne życzenia satysfakcji z pracy zawodowej, uznania ze strony pasażerów, pracodawców oraz wszystkich korzystających z usług kolei.

Składam Państwu wyrazy uznania za codzienną, sumienną pracę i profesjonalizm, które przyczyniają się do budowania pozytywnego wizerunku polskich kolei.

Życzę, aby każdy dzień służby upływał w życzliwej atmosferze, a wartości, którymi kierowała się św. Katarzyna Aleksandryjska – patronka Kolejarzy, takie jak oddanie i poświęcenie, były obecne w Państwa życiu zawodowym i prywatnym.

Z wyrazami szacunku

Warszawa, listopad 2010 r.



PKP cargo
GRUPA PKP

Szanowni Państwo,
Drodzy Kolejarze,

Z okazji tradycyjnego Święta Kolejarza pragniemy przekazać serdeczne pozdrowienia wszystkim pracownikom i sympatykom kolei. Szczególne słowa uznania kierujemy do pracowników Spółki PKP CARGO i spółek z Grupy PKP CARGO, wyrażając gorące podziękowanie za ich zaangażowanie i codzienny trud. To dzięki naszej wspólnej pracy zarówno Spółka PKP CARGO, jak i cała Grupa Kapitałowa systematycznie poprawia uzyskiwane wyniki i staje się coraz bardziej konkurencyjna na rynku transportowym.

Niech ten dzień, którego patronką jest Święta Katarzyna Aleksandryjska, będzie okazją do złożenia najlepszych życzeń Kolejarzom i Ich Rodzinom, a także byłym pracownikom kolei, emerytom i rencistom. Życzymy Państwu dobrego zdrowia, wiele życzliwości i wszystkiego najlepszego. Wszystkim pracownikom kolei życzymy dużo satysfakcji z wykonywanego zawodu oraz spełnienia życiowych i zawodowych planów.

Wojciech Balczun
Prezes Zarządu
PKP CARGO S.A.
wraz z Zarządem



*Z okazji
Święta Kolejarza
zadowolenia z pracy, możliwości rozwoju i nowych perspektyw,
sygnału „zezwalającego”
na szlaku osiągnięć zawodowych i osobistych
wszystkim Koleżankom i Kolegom
oraz ich Bliskim,
a także Emerytom, Rencistom PKP
i Miłośnikom Kolei*

*życzy
Rada Krajowa
Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych w Polsce*

Możemy się obronić

Z Leszkiem Miętkiem, prezydentem ZMZ, rozmawia Rafał Zarzecki

– **Zbliża się kolejarskie święto. Patrząc wokół trudno właściwie znaleźć powody do świętowania. Do tego w Białymstoku omal nie doszło do katastrofy...**

– Sprawy bezpieczeństwa ZMZ traktowane są przez nas priorytetowo. To nie jest obszar, gdzie można sobie pozwolić na bezmyślne oszczędności. Polska doznała w tym roku wielkich katastrof komunikacyjnych w transporcie lotniczym i samochodowym. Dużo nie brakowało, żeby doszło do tragedii na kolei. Oczekuję, że powołany kilka miesięcy temu zespół ds. bezpieczeństwa zintensyfikuje swoje prace, bo do tej pory odbyło się tylko jedno spotkanie.

Sytuacja jest faktycznie bardzo trudna i skomplikowana. To przełomowy moment w dziejach polskich kolei, bo rozstrzygają się sprawy istotne dla dalszego jej funkcjonowania. W otoczeniu spółek mają miejsce procesy, które będą bezpośrednio rzutowały na naszą przyszłość. Dramatyzm sytuacji dobrze oddaje komunikat Komitetu Protestacyjno-Strajkowego, który został zmuszony do uruchomienia procedury zmierzającej do zorganizowania strajku generalnego na kolei. To jasny sygnał nie tylko dla organizacji zakładowych zrzeszonych w KPS, czyli największych kolejarskich związków zawodowych, ale i wszystkich kolejarzy. Sprawa zatacza coraz szersze kręgi, bo chęć przystąpienia do komitetu zgłaszają inne organizacje.

Przed nami batalia o przyszłość naszych spółek i miejsc pracy. Nabierają tempa procesy prywatyzacyjne spółek Grupy PKP, począwszy od mniejszych – jak Polskie Koleje Linowe, czy Zakłady Napraw Infrastruktury, a na dużych – jak PKP Cargo i PKP Intercity – skończywszy. Ich sprzedaż ma na celu pozyskanie środków na spłatę historycznego zadłużenia PKP SA. Nie idzie wcale o ich dokapitalizowanie, lecz spłatę mitycznego „długu” PKP SA. Nie ma i nie będzie zgody ZMZ oraz innych organizacji zrzeszonych w KPS na działania szkodliwe dla przyszłości spółek w których pracujemy. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że zostaną sprzedane każdemu, kto tylko wyłoży na to pieniądze. Na przykład instytucjom finansowym, które zechcą wykorzystać je do celów spekulacyjnych lub doprowadzić do bankructwa. Mamy doświadczenia upadłości polskich stoczni czy Orbisu. Coraz głośniej też o pomysł przekazania spółek kolejowych we władanie Ministerstwa Skarbu. To wszystko pokazuje wielką determinację rządu do szybkiego przeprowadzenia procesów prywatyzacyjnych. Jakby tego było

mało, w projekcie rządowym zmiany ustawy (trafił do sejmu i ma być przyjęty krótką ścieżką legislacyjną) posunięto się do próby usunięcia z rad nadzorczych spółek skarbu państwa przedstawicieli załogi, żeby nie patrzyli na ręce i nie pokrzyżowali planów. Jednocześnie trwają starania, by zapisy tzw. ustawy kominowej nie dotyczyły wynagrodzeń członków zarządów i rad nadzorczych spółek przeznaczonych do prywatyzacji.

Bezpośrednio dotyka to naszych miejsc pracy. Oby kolejarze nie zostali sprzedani niczym na targu niewolników. Możemy się przed tymi zagrożeniami jeszcze obronić, jeśli ramię w ramię staniami w obronie naszych firm i miejsc pracy. Mam nadzieję, że uda się do tej obrony zaktywizować pracowników. Najwyższa pora na to, by się łączyć i wspólnie działać. Trzeba oczywiście przy tym pamiętać, że w firmie, która jest nerwem transportowym kraju, a jej pracownicy mogą strajkiem sparaliżować całą gospodarkę, nigdy nie brakowało różnego rodzaju

dokończenie na str. 6



Warszawa, dnia 27.10.2010r.

**Pan
Donald Tusk
Prezes Rady Ministrów**

**Pan
Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury**

**Pan
Jacek Rostowski
Minister Finansów**

**KOMUNIKAT NR 3
Komitetu Protestacyjno-Strajkowego FZZP PKP, SKK NSZZ "Solidarność", KKZZ**

W związku z brakiem realizacji żądań Krajowego Komitetu Strajkowego wyrażonego w petycji z dnia 28 września 2010r., Komitet podejmuje decyzję o uruchomieniu procedury zmierzającej do przeprowadzenia bezterminowego strajku na całej sieci PKP w przypadku braku realizacji żądań w terminie do 15 listopada 2010.

Zobowiązuje się wszystkie Zakładowe Komitety Strajkowe do poinformowania pracowników o podjętej decyzji i poczynieniu przygotowań do przeprowadzenia akcji strajkowej.

Stanisław Stolorz

Przewodniczący
Federacji Związków
Zawodowych
Pracowników PKP

Henryk Grymel

Przewodniczący
Sekcji Krajowej Kolejarzy
NSZZ „Solidarność”

Leszek Miętek

Przewodniczący
Konfederacji Kolejowych
Związków Zawodowych

Głosuj odpowie

W wyborach samorządowych, które odbędą się 21 listopada br. wystartują również członkowie ZZM. Będą u śląskiego, wielkopolskiego i podkarpackiego oraz Radzie Miasta Gliwice i Radzie Powiatu Chojnice. Nikomu nie trzeba tłumaczyć jak ważne są to wybory. Przykładowo sejmik wojewódzki jest organem starostwa regionalną, której częścią jest m.in. polityka transportowa. Kolejarze powinni mieć zresztą swoich przedstawicieli ZZM, którzy odpowiedzieli na apel redakcji i przystali swoje zgłoszenia.



SŁAWOMIR CENTKOWSKI

Kandydat w wyborach do Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Okręg wyborczy nr 6 (miasta: Ciechocinek, Aleksandrów Kujawski, Włocławek, Lipno, powiaty: Włocławek i Rybin), Lista 12 – KKW Lewica, Pozycja – 1
Wiek: 46 lat

Absolwent Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu. Na kolei od 1979 roku – obecnie maszynista instruktor w Przewozach Regionalnych, Przewodniczący ZZM w Toruniu, Przewodniczący Regionu Północnego Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, Przewodniczący Sektora Spółek Samorządowych ZZM. Z ramienia Rady Krajowej ZZM negocjator układów zbiorowych pracy.

OKRĘG WYBORCZY NR 6 LISTA 12 POZYCJA 1



MARIUSZ SZCZUREK

Kandydat w wyborach do Sejmiku Województwa Śląskiego

Okręg wyborczy nr 4 (miasta Bytom i Gliwice, powiaty Lubliniec i Tarnowskie Góry), Lista nr 1 – KW Sojusz Lewicy Demokratycznej, Pozycja – 7
Wiek: 43 lata

Absolwent Technikum Kolejowego w Tarnowskich Górach. Na kolei od 1982 roku – obecnie starszy maszynista w Przewozach Regionalnych. Przewodniczący MZZM w Śląskim Zakładzie Przewozów Regionalnych, Wiceprzewodniczący Rady Sektora Spółek Samorządowych ZZM, Członek Prezydium OPZZ Województwa Śląskiego, Społeczny inspektor pracy.

OKRĘG WYBORCZY NR 4 LISTA 1 POZYCJA 7



TADEUSZ MAZUREK

Kandydat w wyborach do Sejmiku Województwa Wielkopolskiego.

Okręg wyborczy nr 1 (miasto Poznań), Lista nr 1 – KW Sojusz Lewicy Demokratycznej, Pozycja – 7
Wiek: 56 lat

Absolwent Technikum Kolejowego w Poznaniu. Na PKP od ponad 30 lat – obecnie maszynista w PKP Intercity. Przewodniczący ZZM IC w Poznaniu, Wiceprzewodniczący MZZM Poznań, Członek Krajowej Komisji Rewizyjnej ZZM.

OKRĘG WYBORCZY NR 1 LISTA 1 POZYCJA 7

działnie!

biegać się o mandaty m.in. w sejmikach województw: kujawsko-pomorskiego,

nowiącym i kontrolnym samorządu województwa odpowiedzialnym za politycznych przedstawicieli we wszystkich możliwych gremiach decyzyjnych. Oto przedstawicieli




Sojusz Lewicy Demokratycznej

9
MIEJSCE

Stanisław Nadbrzeski

STANISŁAW NADBRZESKI

Kandydat w wyborach do Sejmiku Województwa Podkarpackiego.

Okręg wyborczy nr 4 (miasta i powiaty: Przemyśl, Jarosław, Lubaczów, Przeworsk), Lista nr 1 – KW Sojusz Lewicy Demokratycznej, Pozycja – 9

Wiek: 53 lata

Absolwent Technikum Kolejowego w Rzeszowie. Na kolei od 35 lat. Maszynista w Podkarpackim Zakładzie Przewozów Regionalnych w Rzeszowie Przewodniczący tamtejszej organizacji zakładowej ZZM.

OKRĘG WYBORCZY NR 4 LISTA 1 POZYCJA 9



Kandydat do Rady

FED

miejsce

Koalicja

BOGUSŁAW FEDOREK

Kandydat w wyborach do Rady Miasta Gliwice

Okręg wyborczy nr 3, Lista 26 – KWW Koalicja dla Gliwic Z. Frankiewicza, Pozycja – 5

Wiek 56 lat

Absolwent Technikum Kolejowego w Gliwicach, 40 lat pracy na kolei, były maszynista, obecnie na emeryturze pomostowej. Członek zarządu ZZM Gliwice, Członek zarządu PSL Gliwice.

OKRĘG WYBORCZY NR 3 LISTA 26 POZYCJA 5



Sojusz Lewicy Demokratycznej

3
MIEJSCE

Zbigniew Gęborys

ZBIGNIEW GĘBORYS

Kandydat w wyborach do Rady Powiatu Chojnice

Okręg wyborczy nr 1 (powiat Chojnice), Lista nr 1 – KW Sojusz Lewicy Demokratycznej, Pozycja – 3

Wiek: 53 lata

Wykształcenie średnie. Na kolei od 34 lat. Obecnie starszy maszynista w Przewozach Regionalnych. Przewodniczący Zakładowego ZZM w Chojnicach.

OKRĘG WYBORCZY NR 1 LISTA 12 POZYCJA 1

Mozemy się obronić

dokończenie ze str. 3

„współpracowników”, tajnych czy jawnych. Ile razy było tak, że gdy kolejarze mieli się jednoczyć i wspólnie walczyć o prawa pracownicze przytrafiało się coś, co wywoływało podziały. Z wielkim ubolewaniem odebrałem ostatnio artykuł o przekształceniach w PKP Cargo w organie prasowym jednego ze związków. To dzielenie kolejarzy i rozbijanie jedności związkowej. Działanie oparte na fałszywych tezach i przede wszystkim niezwykle szkodliwe.

– Przedstawiciele KPS spotkali się z ministrem infrastruktury Cezarym Grabarczykiem. Jak odniósł się do postulatów Komitetu?

– Pan minister przekazał nam informację, że stara się doprowadzić do spotkania kolejarzy z prezydentem Polski Bronisławem Komorowskim. Okazją ma być zbliżające się Święto Kolejarza. Mamy nadzieję, że tak się stanie i uda się zainteresować prezydenta Komorowskiego sprawami przyszłości kolei. Liczymy na zorganizowanie okrągłego stołu z udziałem pana premiera Donalda Tuska. Kolejarze chcą wiedzieć co ich czeka w obliczu światowego kryzysu gospodarczego, wolnej konkurencji na rynku przewozowym i planowanych procesów prywatyzacyjnych.

Ostatnio dużo do myślenia dały nam działania urzędników państwowych powoływanych przez premiera. Mam zwłaszcza na myśli działania pani prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumenta, która próbuje uniemożliwić funkcjonowanie polskich spółek przewozowych. Na łamach ogólnopolskiej prasy domaga się bowiem zablokowania umowy na pociągi międzywojewódzkie dla PKP Intercity, co uniemożliwi spółce zakup składów zdolnych do kursowania z prędkością ponad 200 km/h. Dla kogo w takim razie Polskie Linie Kolejowe remontują linię z Gdyni do Warszawy i dalej na południe? Bo przecież nie dla polskich przewoźników. Czy taki jest interes państwa i czy tak ma wyglądać polityka rządu wobec spółek skarbu państwa? Na szczęście szybko i merytorycznie zareagował w tej sprawie wiceminister Engelhardt, który wytknął prezes UOKiK niekompetencję i zdemaskował uprawianie, pod płaszczykiem państwowego urzędu, lobbingu gospodarczego na rzecz przewoźników z obcym kapitałem.

– Sytuacja ekonomiczna kilku kolejowych spółek robi się dramatyczna. Czego można się spodziewać?

– W PKP Intercity jest przeprowadzany bardzo głęboki proces restrukturyzacji zatrudnienia, odbywający się w oparciu o wprowadzony jednostronnie przez zarząd spółki program dobrowolnych odejść. Tym gorzej, że wskutek zwyczajnej nieodpowiedzialności paru działaczy załoga została pozbawiona osłon wynikających z zapisów Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy. Równie poważna, a kto wie czy

nie poważniejsza, jest sytuacja Przewozów Regionalnych. W Sejmie znajduje się gwóźdź do trumny tej spółki w postaci ustawy umożliwiającej ogłaszanie upadłości przez firmy powstałe na bazie ustawy o PKP. Na razie udało nam się przyhamować tę inicjatywę, ale nie wiadomo na jak długo. Jeśli obecne tendencje się utrzymają, wkrótce po wyborach samorządowych może zostać zgłoszony wniosek o upadłość PR. Świadczą o tym nie tylko podjęte decyzje czy plany tworzenia nowych przewoźników przez samorządy. Tuż przed wyborami taki np. UMW Kujawsko-Pomorskiego zawarł 10-letni kontrakt na przewozy po liniach niezelektryfikowanych z należącą już do kolei niemieckich firmą Arriva, przeznaczając na to prawie połowę wszystkich środków na przewozy regionalne.

Niepokoje także sytuacja w trójmiejskiej SKM, gdzie nie ma porozumienia na tle płacowym. Argumenty pracowników są bagatelizowane i można się spodziewać zaostrzenia konfliktu. Prawdopodobnie dojdzie tam do sporu zbiorowego.

W obliczu trudnej sytuacji na zliberalizowanym rynku przed koniecznością przeprowadzenia procesu restrukturyzacji stanęła także spółka PKP Cargo. W takich sytuacjach związki zawodowe muszą zadbać o osłony socjalne dla pracowników. Dlatego cieszę się, że ZZM i kolejarzka Solidarność podpisały porozumienie zawierające gwarancje dla załogi. Każdy z pracowników będzie miał zagwarantowane miejsce pracy. Czasem może się to wiązać z koniecznością przekwalifikowania lub zmiany miejsca pracy, ale trwają rozmowy na temat dodatków realokacyjnych. Rozmawiamy również o wzroście wynagrodzeń w spółce.

– Przed nami wybory samorządowe. Wszędzie namawiasz do jedności i zachęcasz do głosowania na kolejarzy, bez względu na sztyl. Dlaczego to takie ważne?

– Wsparcie wszystkich kolejarzy startujących w wyborach samorządowych, a już szczególnie na szczeblu sejmików województw, to sprawa kluczowa. Kolejarze muszą mieć tam swoich przedstawicieli. W przeciwnym razie będą o nas decydować przedstawiciele innych profesji. Trzeba skończyć z głupią zawiścią czy zazdrością i sytuacją, że kolejarz nie głosuje na drugiego kolejarza, bo jest z innej opcji politycznej, firmy, zakładu itp. Takie podejście to strzelanie sobie w stopę.

– Czego życzysz kolejarzom w dniu ich święta?

– Kolejarze mają swoją godność i znają swoją wartość. Nie są petentami domagającymi się pieniędzy z budżetu. Nie raz udowadniali, że w kryzysowych sytuacjach potrafią współdziałać. Kolejarzom życzę więc by się zjednoczyli, a także zadowolenia z wykonywanej pracy i docenienia jej przez decydentów.

– Dziękuję za rozmowę.

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



Porozumienie w PKP Cargo

Przedstawiciele ZZM i SKK NSZZ podpisali się 2 listopada pod porozumieniem w sprawie restrukturyzacji PKP Cargo w 2011 roku.

W imieniu kierownictwa spółki sygnował je członek zarządu Ireneusz Wasilewski, w imieniu „S” Marek Podskalny, a z ramienia ZZM uczynił to wiceprezydent Krzysztof Ciećka. Na mocy porozumienia, w ramach restrukturyzacji zatrudnienia PKP Cargo zapewni miejsca pracy dla wszystkich pracowników zatrudnionych obecnie w istniejących zakładach spółki poprzez:

- wskazanie nowego miejsca pracy w strukturach spółki,
- przekwalifikowanie pracowników w ramach stosunku pracy, które odbywać się będzie na koszt pracodawcy,
- pierwszeństwo zatrudnienia w istniejących i nowotworzonych spółkach, których właścicielem lub współwłaścicielem jest PKP Cargo S.A.,
- zwalnianie pracowników z obowiązku świadczenia pracy w trybie art. 54
- ustawy o PKP z 8 września 2000 r.

Dopiero po wyczerpaniu powyższych propozycji realizowany będzie tzw. program dobrowol-

nych odejść o charakterze lokalnym, skierowany do określonych punktów i przeprowadzany na zasadach z 2009 r.

PKP Cargo przychylnie odniosło się do koncepcji wprowadzenia dodatku alokacyjnego dla tych pracowników, którzy w wyniku zmian organizacyjnych w spółce mieliby zmienić miejsce wykonywania pracy. Zgodzono się na uregulowanie tej sprawy w odrębnym dokumencie. Według porozumienia, kwestie związanych ze zmianą miejsc pracy i przekwalifikowań pracowników mają być konsultowane przez jego sygnatariuszy. Uzyskano także zapewnienie pracodawcy, że będzie honorował do końca kadencji zapisy wynikające z Porozumienia w sprawie wzajemnych zobowiązań stron ZUZP z 14 lutego 2005. Dotyczy to osób zwolnionych z obowiązku świadczenia pracy i korzystania z firmowych pomieszczeń przez zakładowe organizacje związkowe.

(L)

W skrócie

Z PRAC RADY KRAJOWEJ ZZM. Rada przyjęła uchwałę o wyznaczeniu na miejsce opłatkowego posiedzenia ośrodek „Zacisze” w Spale. Odbędzie się ono w dniach 15–17 grudnia.

UTK. Na wniosek prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, minister infrastruktury Cezary Grabarczyk odwołał Mirosława Antonowicza ze stanowiska wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

PRZEWOZY REGIONALNE. Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego unieważnił cztery z pięciu pakietów przetargu na długoterminowe przewozy kolejowe w tym regionie. Jako jedyna zgłosiła się do nich spółka Przewozy Regionalne, która domagała się wyższych dopłat niż dotychczas.

Samorząd wybrał natomiast operatora, który przez najbliższe 10 lat przewozić będzie pasażerów na liniach nieelektryfikowanych województwa kujawsko-pomorskiego. Będzie to prywatny przewoźnik Arriva.

PKP INTERCITY. Spółka ujawniła, że w pierwszych trzech kwartałach 2010 r. skorzystało z jej usług 27,7 mln pasażerów – aż o 12 mln mniej niż w analogicznym okresie 2009 roku.

Z OSTATNIEJ CHWILI. Tuż przed oddaniem numeru do druku w kolejowych mediach pojawiła się pogłoska, że nowym członkiem zarządu zostanie Anglik Philip Winston Turner. Ma odpowiadać za strategię i technologię informacyjną. Pracował m.in. JP Morgan i NM Rothschild, a ostatnio na stanowisku prezesa Turner Analysis & Advisory, firmy konsultingowej specjalizującej się w przedsięwzięciach infrastrukturalnych. Do chwili zamknięcia numeru nie udało nam się uzyskać oficjalnego potwierdzenia tej wiadomości.



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW
Spółka z o.o.

31-505 Kraków, ul. Bosacka 6

tel./fax (012) 421 08 20, 421 95 78, 430 36 57
tel. (012) 393 54 81

Oferuje Państwu swoje usługi w zakresie:

- składu i grafiki komputerowej
- druku offsetowego
- oprawy introligatorskiej

Drukujemy na maszynach arkuszowych i zwojowych:

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



SERDECZNIE ZAPRASZAMY

Ponadto wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

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.



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



3E-100



EP07



EL-2LEW-100



EP09



ET22-2000

Nasze sztandary

Sucha Beskidzka

Historia sztandaru drużyn trakcyjnych w Lokomotywowni Sucha Beskidzka w PDOKP rozpoczęła się w 1962 roku. Grupa maszynistów i pomocników maszynisty – wówczas jeszcze trakcji parowej – postanowiła ufundować sztandar drużyn trakcyjnych, który miał być umieszczony w miejscowym kościele.

Więść o inicjatywie szybko rozeszła się wśród pracowników drużyn trakcyjnych. Jeden z maszynistów podjął się zbiórki pieniędzy. Dość szybko udało się zebrać potrzebną gotówkę. Zaplanowano więc wyjazd do Częstochowy, gdzie siostry zakonne miały haftować sztandar, gdy zdarzyło się coś niespodziewanego. Najprawdopodobniej ktoś doniósł na milicję o terminie wyjazdu i ujawnił kto ma pieniądze na sztandar. W dniu wyjazdu wieczorem w domu skarbnika zjawiała się bowiem milicja, która zabrała go na komendę. Tam został przesłuchany niczym pospolity przestępca. Ostatecznie został zwolniony do domu, ale odebrano mu pieniądze oraz skonfiskowano listę ofiarodawców. Działo się to 15 stycznia 1963 roku. Ponadto skarbnik został skierowany przez MO na kolegium do spraw wykroczeń przy Urzędzie Powiatowym w Suchej Beskidzkiej, gdzie został ukarany grzywną 2000 zł. Na tym wcale nie koniec. Jego macierzysty zakład pracy, tj. Lokomotywownia Sucha Beskidzka, skierował go na komisję dyscyplinarną przy dyrektorze PDOKP. Tam otrzymał karę porządkową w formie nagany oraz był długo szykanowany

przez swoich zwierzchników pomimo, że bardzo dobrze wywiązywał się ze swoich obowiązków służbowych. Nie trzeba dodawać, że akcje awansowe przez pewien czas go nie obowiązywały. Takie to były czasy... Zachowały się z tego okresu dwa dokumenty, które prezentujemy obok.

Pracownicy drużyn trakcyjnych nie dali jednak za wygraną. Po kilku latach ponownie postanowili zorganizować



składkę na ten cel. Tym razem działano w inny sposób, żeby pieniądze nie wpadły w ręce MO i aby nikt nie ucierpiał. Z proboszczem miejscowej parafii ustalono, że przez miesiąc podczas mszy na tacę będą składane koperty z gotówką i nazwiskiem ofiarodawcy. Nazwiska te były potrzebne do zamówienia pamiątkowych gwoździ do drzewca sztandarowego. Dzięki 72. maszynistom i pomocnikom udało się zebrać gotówkę na upragniony sztandar drużyn trakcyjnych Lokomotywni Sucha Beskidzka. W ścisłej tajemnicy utrzymano wyjazd do Częstochowy, aby go zamówić i opłacić.

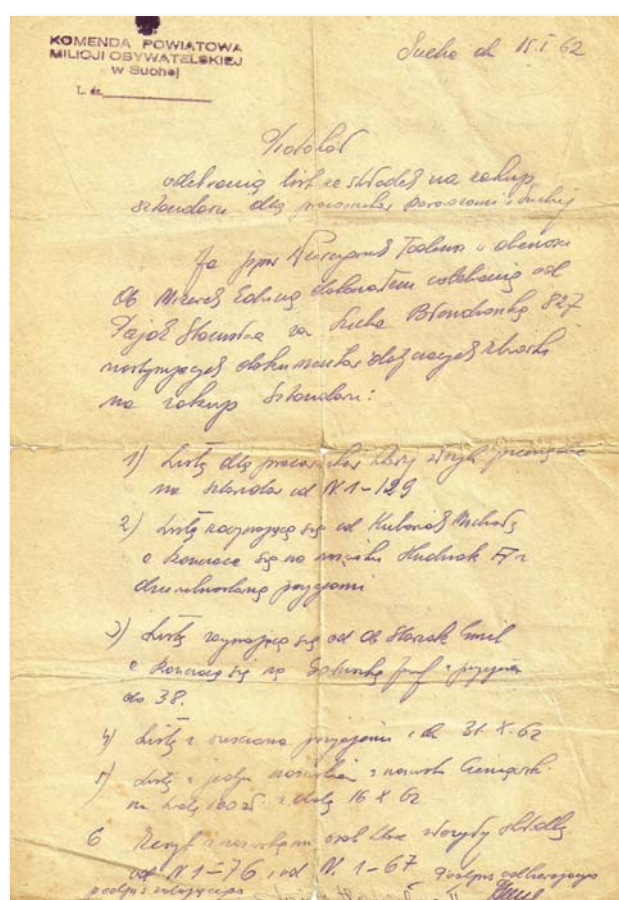
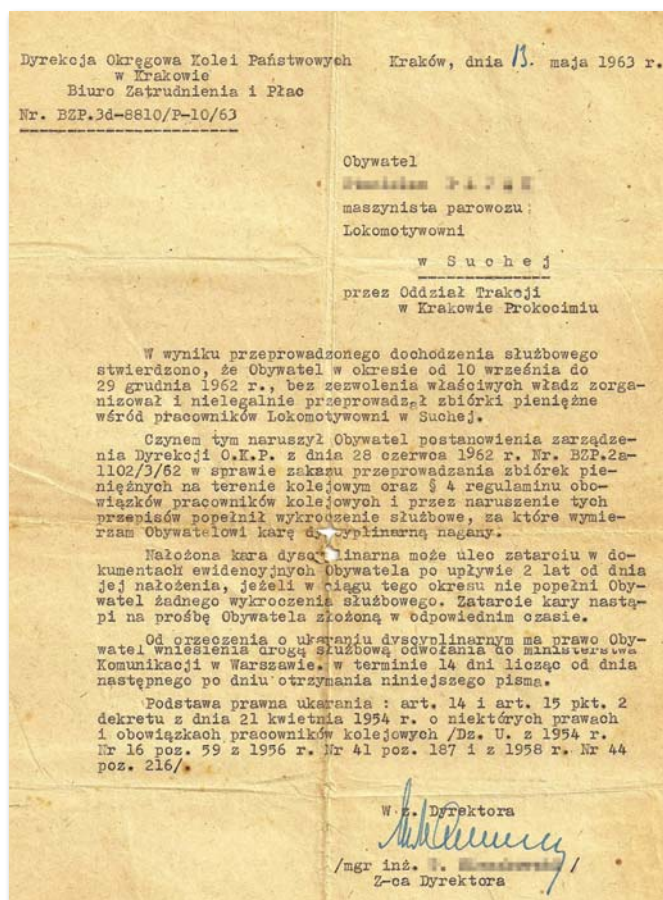


Do Suchej Beskidzkiej został zaś przywieziony późnym wieczorem. Żeby uniknąć przejęcia sztandaru przez milicję pociąg zatrzymano na moment na szlaku przed stacją. Już na plebanii został dorobiony drzewiec i okucia z orłem koronie oraz zamówione gwoździe pamiątkowe dla fundatorów. Na uroczystej mszy 19 marca 1976 r. sztandar został poświęcony i po raz pierwszy wystawiony publicznie w starym kościele. Brał udział w uroczystych procesjach, pielgrzymkach kolejarzy na Jasną Górę oraz w uroczystościach pogrzebowych zmarłych fundatorów.

W 2007 roku Małopolski Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Suchej Beskidzkiej zadeklarował chęć

kontynuowania pięknej tradycji, a żyjący fundatorzy wyrazili wolę przekazania sztandaru młodszym kolegom. Oficjalnie dokonano się to w listopadzie 2007 r. podczas mszy z okazji Dnia Kolejarza. W 2010 roku zostały zakończone prace nad odnowieniem sztandaru oraz przygotowania związane z uroczystym poświęceniem gwoździ. Podczas uroczystego nabożeństwa 10 września br. 2010 r. uroczście poświęcono odnowiony sztandar wraz z gwoździami kolejnych fundatorów. Obecnie sztandar znajduje się w siedzibie MZZMK w Suchej Beskidzkiej i bierze udział w uroczystościach kościelnych i związkowych.

Grzegorz Dobranowski



Konfederacja w unijnym projekcie w ramach EFS

Jak już informowaliśmy, KKZZ uzyskała dofinansowanie projektu pt. „Kompetentni partnerzy = skuteczny dialog” Działanie 5.5 Rozwój Dialogu Społecznego, który w całości został współfinansowany z unijnych środków w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego. Członkowie organizacji zakładowych przez pół roku szkolili się w siedmiu miastach. Podsumowanie warsztatów nastąpi 8 grudnia w Warszawie – podczas ogólnopolskiej konferencji promującej rezultaty i produkty projektu, na którą serdecznie zapraszamy.

W ramach projektu odbyły się warsztaty w Jadwisinie, Władysławowie, Szczecinie, Krakowie, Lublinie, Wrocławiu i Poznaniu. Tematyka obejmowała zagadnienia:

Komunikacja interpersonalna – werbalne i pozawerbalne sposoby komunikowania się, przyczyny zakłóceń procesu komunikacji i zasady konstruktywnego porozumiewania się;

Dialog społeczny – regulacje prawne, rodzaje, formy i strony dialogu społecznego, przegląd definicji dialogu społecznego;

Negocjacje – reguły racjonalnych negocjacji, techniki negocjacyjne i perswazyjne, przygotowanie się do różnych etapów negocjacji;

Mediacje – rola mediacji w stosunkach przemysłowych, regulacje prawne dotyczące rozwiązywania sporów zbiorowych, elementy skutecznej mediacji, zdobywanie i przekazywanie informacji, techniki radzenia sobie z konfliktami.

Warsztaty miały na celu podniesienie jakości prowadzenia dialogu społecznego poprzez wzmocnienie wiedzy i umiejętności interpersonalnych członków związków zawodowych niezbędnych do skutecznego negocjowania, prowadzenia mediacji, diagnozowania i rozwiązywania konfliktów pomiędzy pracownikami/

organizacją związkową a pracodawcą. Trenerzy wyposażyli uczestników w materiały z praktycznymi sposobami rozwiązywania konfliktów i prowadzenia negocjacji, czyli w realne kompetencje przydatne w ich macierzystych organizacjach związkowych. Do realizacji celu wybrano tryb warsztatowy, oznaczający zminimalizowanie przekazu tzw. wykładowego na rzecz ćwiczeń pod okiem doświadczonych trenerów. Taki sposób prowadzenia zajęć pozwalał na przyswojenie większej wiedzy dzięki aktywnemu uczestnictwu i ćwiczeniu kompetencji na bieżąco.

Członkowie KKZZ z zapałem i ciekawością uczestniczyli w zajęciach, które ocenili wysoko. Jak przyznawali, pozwoliły im zobaczyć siebie – jako działacza związkowego – z innej perspektywy. Wiedza fachowa została im dostarczona w materiałach szkoleniowych, które otrzymał każdy uczestnik. Ponadto była przekazywana i omawiana przez trenerów w każdym bloku tematycznym z wykorzystaniem prezentacji multimedialnych.

W trakcie dyskusji grupowych uczestnicy szkoleń przedstawiali przykłady z ich życia zawodowego, aktywnie poszukiwali najlepszych możliwych rozwiązań oraz dzielili się fachową wiedzą związaną z działalnością związków zawodowych i sytuacją pracy w ich zakładach. Podczas części dotyczącej konfliktów definiowali je, precyzując swoją wiedzę w tym obszarze. Dzięki temu udało się dobrze ugruntować rodzaje konfliktów, z jakimi każdy ma do czynienia na co dzień. Uczestnicy poznali też typologię stylów wchodzenia (reagowania) w konflikty oraz przy pomocy odpowiedniego testu odkryli swój własny preferowany styl. W oparciu o zdobytą wiedzę próbowali rozwiązać trudny konflikt.

Podczas części negocjacyjnej omawiali różne dylematy i problemy

związane z codziennym funkcjonowaniem związków zawodowych. Po odpowiednim przygotowaniu odgrywali je potem w scenkach. Dzięki wspólnej dyskusji i omówieniom trenera, zwracającym uwagę na proces negocjacji, ważne momenty, kluczowe elementy, komunikaty, mowę ciała itp. ćwiczyli i wypracowali skuteczne nawyki i rozwiązania negocjacyjne.

Podsumowując, warsztaty dały uczestnikom możliwość zagłębienia się w praktyczne aspekty dwóch fundamentalnych dla działalności związków zawodowych obszarów – zarządzania konfliktami i negocjacji. Ich efektem powinna być długoterminowa zmiana w postawie, większa świadomość i kontrola swoich działań, co powinno przełożyć się na wzrost efektywności pracowniczej, społecznej i interpersonalnej. Dlatego też rekomendowane jest poszerzenie zakresu kształcenia pracowników – członków związku, by zwiększyć ich świadomość, satysfakcję i wartość dla samego siebie oraz pracodawcy. Kompetencje z zakresu rozwiązywania konfliktów i negocjacji stoją u podstaw aktywności zawodowej i osobistej. Dzięki ich wzrostowi i otwarciu na nowe postawy udaje się budować pewniejszą, bardziej efektywną i zadowoloną z siebie grupę ludzi, którzy – mając efektywne narzędzia w dłoni – będą bardziej zadowolonymi obywatelami i lepszymi pracownikami. We współczesnym świecie i szybko zmieniającej się rzeczywistości rynek pracy cały czas się zmienia. Członkowie funkcyjni zrzeszeni w związkach zawodowych, oprócz obrony praw pracowniczych i pośredniczenia w komunikacji z pracodawcami, odgrywają szczególną rolę w edukowaniu własnych członków, jak również innych pracowników. Z tego też powodu warsztaty, szkolenia i konferencje są tak cenne dla związków zawodowych. Ustawiczne kształcenie i rozwój przez całe życie jest jednym z filarów koncepcji przyświecającej KKZZ, która zorganizowała warsztaty w partnerstwie z ZZDR PKP i ZZM.

Opr. Adam Miśtał

**KOMPETENTNI
PARTNERZY**



**SKUTECZNY
DIALOG**

Zapraszamy przedstawicieli związków zawodowych oraz przedstawicieli organizacji pracodawców z całego kraju do udziału w:

OGÓLNOPOLSKIEJ KONFERENCJI PODSUMOWUJĄCEJ PROJEKT, KTÓRA ODBĘDZIE SIĘ 08 GRUDNIA 2010 ROKU W WARSZAWIE

Przewidujemy:

- Promocję rezultatów i produktów projektu
- Wystąpienia autorów poradnika
- Wystąpienia specjalistów (praktyków) w dziedzinie dialogu społecznego, negocjacji, mediacji
- Dyskusję o aktualnej kondycji instytucji i jakości dialogu społecznego

Zapewniamy:

- wyżywienie
- refundację kosztów dojazdu



Lider
Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, tel. 22 474 26 15



Partner I
Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, tel. 22 474 26 15



Partner II (Biuro projektu)
Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP
ul. Wileńska 2-4, 03-409 Warszawa, tel. 22 473 35 13



Nasze lektury

Zapiski maszynisty

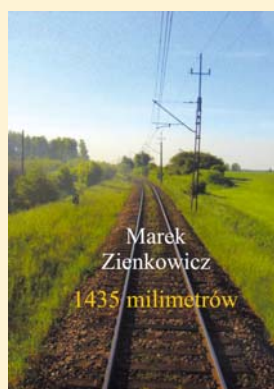
„1435 milimetrów” jest bardzo osobistym dziennikiem chroniącym od zapomnienia niemal wszystkie odbyte służby – te całkiem spokojne i te, które pamięta się do końca życia.

Marek Zienkowicz, maszynista Kolei Mazowieckich od lat prowadzi internetowego bloga „Zapiski maszynisty” (o którym pisaliśmy swego

czasu w „GM”) pod adresem <http://1435mm.blogg.pl>. Swoje wspomnienia i refleksje zdecydował się w końcu przenieść na papier i podzielić nimi

z innymi. Z końcem września ukazała się jego debiutancka książka „1435 milimetrów”. To bodaj pierwsza pozycja książkowa tak wnikliwie opisująca doświadczenia kogoś z naszej branży, do tego napisana z perspektywy maszynistowskiej kabiny.

Nie tylko to zresztą sprawia, że mamy do czynienia z pozycją wyjątkową. „1435 milimetrów” jest bardzo osobistym dziennikiem chroniącym od zapomnienia niemal wszystkie odbyte służby – te całkiem spokojne i te, które pamięta się do końca życia. Nie zabrakło przy tym wspomnień dawnej kolei.



Krubin

Sierpniowa noc jest ciepła i pochmurna. Tylko od czasu do czasu pojawia się lewa połowa twarzy Księżycy – czyli ostatnia kwadra. Na zegarku godzina 0.27. Za pięć minut 1541 skończy bieg w Ciechanowie i będzie można na kilka godzin „obniżyć czujność”. Jeszcze pięć kilometrów...

Z narożnika kabiny patrzy na mnie zielone oko szybkościomierza. Wskazówka drga nieznacznie: 96... 97... 96... 97... 98... 97... Miarowe cykanie mechanizmu towarzyszy mi niestrudzenie. Jak zawsze...

Nastawnik do zera, zaczyna się spadek. Z prawej strony, ukryte wśród drzew i dodatkowo osłonięte czernią nocy, mającą ruiny dawnej cegielni Krubin. Do cegielni dochodziła kiedyś bocznica – odgałęzienie od szlaku było w kilometrze 93,8. Pamiętam jeszcze małą zakładową lokomotywkę podstawiającą z wysiłkiem wagony na ciasny łuk toru zdawczo-odbiorczego. Dziś jedynym śladem po bocznicy jest pojedyncza bramka podtrzymująca sieć trakcyjną nad torem numer jeden, stojąca nieco dalej od toru niż jednostajny rząd betonowych słupów. Tam właśnie był wjazd na Krubin...

Dwieście metrów dalej jest przejazd. Standardowe Rp1 przy wskaźniku W6a – i bardzo szybko okazuje się, że to za mało. Drogą od strony Ojrzenia gna jakiś osobowy samochód. Droga i tory tworzą kąt około 60 stopni, nie ma deszczu ani mgły więc widzę jego tylne światła. Powinien już hamować, ale... wcale nie zwalnia i przejeżdża przez przejazd! Czyżby rogatki były jeszcze otwarte? Z przeciwka, od Ciechanowa, jedzie drugi... i robi dokładnie to samo! Jestem już na tyle blisko, że widzę sterczące w najlepsze do góry rogatkowe drągi i ciemną strażnicę bez oznak życia. Sygnał – i hamulec. 90... 80... 70... Od Ojrzenia jedzie następny samochód, też „posuwa” w najlepsze – przecież przejazd jest otwarty! 60... 50... Hamulec na jednostkach „trzyma” bardzo dobrze, powinienem zdążyć zwolnić do dwudziestu... Widzę, że kierowca „depnął” na hamulec, widocznie akurat nie słuchał żadnej muzycznej łupanki i usłyszał mój nie kończący się sygnał. Może chociaż on jeden będzie pamiętał, że otwarte rogatki na przejeździe NICZEGO NIE ZAPEWNIĄJĄ ani DO NICZEGO NIE UPOWAŻNIAJĄ...

Udało się zwolnić do dwudziestu, jestem na wysokości strażnicy. Z „budy” wyskakuje dróżnik, sprawia wrażenie jakby nie wiedział co się dzieje. Bez latarki i bez kamizelki biegnie na drogę próbując „ratować sytuację”. W tej chwili to już zbędne, czoło pociągu właśnie mija jezdnię. Nie wiem, czy nie został powiadomiony o jeździe pociągu, czy po prostu przysnął... Nie mnie tego dociekać. Nie doszło do żadnego zdarzenia więc jedziemy dalej. Do mostu na Łydyni można jeszcze „podciągnąć” a potem zaraz Ciechanów Przemysłowy...

- Ciechanów do 1541 zgłoś się!
 - Ciechanów zgłasza się, odbiór.
 - Na Krubinie otwarty przejazd, hamowanie do dwudziestu.
- Tak, zrozumiałem.

*Cztery krótkie zdania przez radiotelefon. Esencja jednej minuty, którą pamięta się długo.
„Zatrzymaj się – i żyj...”*

**Książka jest do nabycia w Parowozowni Skierniewice (tel. 0-46 81 81 323 lub kolejowy 946 81 81 323) oraz bezpośrednio od autora, który zajmuje się wysyłką w dalsze regiony kraju (e-mail: marek.leg@gmail.com).
Cena: 10 złotych.**

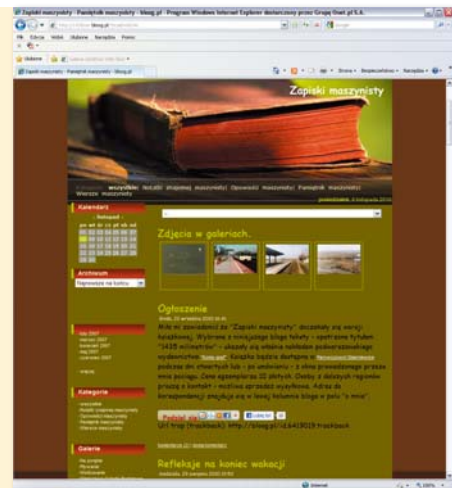
Całość (210 stron) ma formę krótkich opowiadań podzielonych na rozdziały nawiązujące do różnych wydarzeń – obrosłych legendą lub mało znanych, a mających miejsce na obsługiwanych liniach. Wydaną w cyklu „Dalekobieżnej serii” wydawniczej grupy poetyckiej „WARS” – wagon nr 3” książkę pochłania się jednym tchem. To lektura obowiązkowa każdego maszynisty. Czekamy na ciąg dalszy...

G. Moc

Marek Zienkiewicz,
1435 milimetrów,
Wydawnictwo Komograf,
Warszawa 2010

Ręce opadają...

– 9804 – gotów!
Beeee! Psssss... – i nastawnik na pierwszą pozycję. Wskaźnik W4 i bimbający jednostajnie sygnalizator zostają w tyle. Nastawnik na szeregową. Po lewej peron dla przeciwnego kierunku, po prawej czerwony mieszkalno-dworcowy budynek z mini-poczekalnią. Dębe Wielkie. Teraz wiadukt – górą biegnie droga krajowa numer dwa. Nastawnik na równoległą. Siódma rano, dwie jednostki pełne podróżnych. Słyszę że ktoś otwiera drzwi kabiny. Kierownik poszedł na kontrolę biletów, więc nie odwracając się otwieram już usta żeby o tym poinformować, bo zapewne jest to ktoś chcący kupić bilet. Słyszę jednak tekst który mnie „powalił”:
– Proszę pana, but mi spadł na tor jak wsiadałam. I co ja teraz zrobię?
Na moment odwracam się – elegantka między trzydziestką a czterdziestką. A to się paniusi przytrafiło...
– To czemu pani wsiadła? Trzeba było zostać na peronie i dać znać kierownikowi. A jak kierownik stwierdził gotowość do odjazdu to ja zamykam i odjeżdżam.
– No ale co ja teraz zrobię?
O rety...
– Wsiądzie pani na następnym przystanku i wróci do Dębego – odpowiadam siłąc się na spokojny ton.
– Jak to , bez buta mam iść 3 kilometry?
– No niestety, ja nie jestem w stanie nic na to poradzić.
Wsiadła w Cisiu.
Śmiać się – czy ubolewać?



naturalnie z nami

przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo



Nie wywiązali się

Na spotkaniu z reprezentantami pracodawcy z PKP Intercity, które odbyło się 20 października, Komisja Obrony Praw Pracowniczych przedstawiła wykaz do dziś niezrealizowanych zobowiązań wynikających z treści postanowień zawartych w instrukcjach Bt-1 i Bt-2 – dla maszynisty i pomocnika maszynisty pojazdów trakcyjnych.

Wzorcowym przykładem jest postanowienie par.4 ust 2 pkt 2 instrukcji Bt-1, gdzie pracodawca nałożył na maszynistę pojazdu trakcyjnego obowiązek praktycznego szkolenia kandydata na maszynistę lub pomocnika maszynisty. Czyniąc to pracodawca sam zobowiązał się do skierowania osoby szkolącej na kurs pedagogiczny w zakresie obowiązującym maszynistę-instruktora. Posiadanie uprawnień pedagogicznych przez osobę szkolącą jest obowiązkiem ustawowym. Pracodawca w pełni podzielił nasze stanowisko, ale poinformował zarazem o braku pieniędzy na przeprowadzenia przeszkolenia. Zwracamy więc uwagę, że brak wymaganych uprawnień pedagogicznych przez osobę szkolącą może spowodować nieważność uzyskanych uprawnień do prowadzenia pojazdów trakcyjnych.

Innym przykładem wymagającym uregulowania jest postanowienie par. 8 ust. 2 instrukcji Bt-1. Nie opisano w nim postępowania osób odpowiedzialnych w przypadku dokonania podmiany pojazdu trakcyjnego na inny, niezgodny z rozkładem jazdy. Nasze pytanie brzmi, kto i kiedy powinien powiadomić maszynistę o dokonanej zmianie typu pojazdu trakcyjnego? Jak powinien postąpić maszynista podczas podmiany na stacji pośredniej w tzw. zamianie z „ręki do ręki” gdy stwierdzi, że nie posiada autoryzacji na dany typ pojazdu? W odpowiedzi na nasze zapytanie w sprawie posiadania autoryzacji typu pojazdu trakcyjnego Ministerstwo Infrastruktury w piśmie TK-4-020-11-3/10 z 9 kwietnia 2010 r.

w sposób jednoznaczny informuje, że w sprawie autoryzacji dla pracowników zatrudnionych na stanowisku maszynisty pojazdu trakcyjnego należy stosować przepisy par. 21 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. (Dz. U. Nr 212 poz. 2152 z późn. zm.). Odpowiedź ta podważa więc zapis zawarty w par. 1 Decyzji Nr 4/2010 z dnia 20 stycznia 2010 r. PKP Intercity SA., że autoryzacja na dany typ pojazdu trakcyjnego ważna jest jakoby bezterminowo.

Podczas spotkania przedstawiciel pracodawcy rozróżnił na kolei dwa typy pojazdów trakcyjnych – spalinowe i elektryczne. Uważamy, że tak dokonany podział odnosi się do rodzaju traktacji, a nie typu pojazdów trakcyjnych. Na przykład lokomotywa serii SM42, oprócz oznaczenia serii ma oznaczenie typu 6D. W rodzinie lokomotyw EU 07 spotykamy typ 4E produkcji Pafawagu i np. typ 303E produkcji HCP Wrocław. Podobnie różne typy lokomotyw spotkamy w serii EP09-104E, 104Ea i 104Eb czy w serii ET22-201E, 201Eh. W serii pojazdów trakcyjnych EN 57 mamy np. typy 5B+6B+5B, 5Bm+6Bm+5Bm EN57-1900 i powyżej oraz 5BT+6BT+5BT EN57-2001 do 2003. Zwracamy uwagę, że w treści postanowienia par. 21 dotyczącego autoryzacji w ww. rozporządzeniu jest zapis mówiący o konieczności znajomości przez maszynistę typu pojazdu trakcyjnego, a nie serii. Również w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania



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

świadectw dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdów kolejowych, mowa jest o typie lokomotyw, a nie serii lub rodzaju.

Szybkiej decyzji ze strony pracodawcy wymaga fakt przekroczenia poziomu równoważnego dźwięku (hałasu), jaki jest dopuszczalny w kabinie sterowniczej pojazdu trakcyjnego. Zgodnie z polską normą PN-N-01307, cyt. „w kabinach dyspozytorskich, obserwacyjnych i zdalnego sterowania bez łączności telefonicznej równoważny poziom dźwięku powinien wynosić 75 dB. W przypadku korzystania z łączności telefonicznej w kabinie obserwacyjnej równoważny poziom dźwięku powinien wynosić 65 dB”. Niewątpliwie system łączności na lokomotywie jest ściśle związany z bezpieczeństwem pracy. Przeprowadzone badania poziomu hałasu w kabinie sterowniczej na pojazdach trakcyjnych wskazują poziom dźwięku w wysokości 78–83 dB, w odniesieniu do 8 godzinnego dnia pracy. Pytanie czy przy tym poziomie hałasu system radiołączności i „radio-stop” spełnia wymagane wymogi bezpieczeństwa?

Ogółem w instrukcjach Bt-1 i Bt-2 znaleźliśmy aż 15 niezrealizowanych zobowiązań ze strony pracodawcy PKP Intercity SA. Dotyczą one głównie zasad postępowania maszynisty w zakresie bezpieczeństwa pracy i ruchu pociągów.

Eugeniusz Śliwiński
Przewodniczący Komisji
Obrony Praw Pracowniczych

Dziękują maszynistom

Do Biura Rady Krajowej wpłynęły podziękowania dla maszynistów z Międzyzakładowego Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce w Czerwieńsku. Nasi koledzy zorganizowali kolejną akcję charytatywną. Tym razem zebrana żywność i odzież trafiły do Domu Samotnej Matki w Żarach oraz Schroniska dla Matki i Dziecka w Zielonej Górze. ■



Podpatrzone



W ramach kampanii społecznej Tiry na tory 27 października odbyło się w Warszawie seminarium pn. „Towary na kolej – jak zwiększyć udział kolei w przewozie towarów”. W dyskusji udział wzięli m.in. posłowie, przedstawiciele kolejowych spółek oraz wiceprezydent ZZM Bogusław Sady.

Organizator kampanii – Instytut Spraw Obywatelskich – zaprezentował również raport ekspercki, który jest udostępniony na stronie www.tirynatory.pl

Fot. ISO



Młodej Parze

Bogusławie i Wojtkowi

*stu lat, zdrowia
i wszelkiej pomysłowości
na nowej drodze życia,*

*życząc
koleżanki i koledzy
z Sekcji Eksploatacji
PKP Intercity w Łodzi
oraz
wszyscy członkowie
ZZMK w Łodzi.*

Pod semaforem

Instytut Spraw Obywatelskich – za kampanię społeczną „Tiry na tory”, mającą na celu rozwój trans-

portu kolejowego.

Prezes UOKiK – za wykorzystanie swojego stanowiska do działań szkodzących polskiemu przewoźnikom kolejowym.

Masz interesujące zdjęcie,
ciekawe informacje,
własne przemyślenia.

Napisz do nas:
Głos Maszynisty,
ul. Grójecka 17,
02-021 Warszawa
e-mail: rkzzm@wp.pl

HOMOR

Mężczyźnie dzwoni komórka. Odbiera i słyszy:

- Cześć Stefan. Co u ciebie?
- Nie mogę teraz rozmawiać. Wypełniam obowiązek małżeński.
- Ale ty przecież nie jesteś żonaty!
- Co z tego? Cudzy wypełniam...

*

Podpity klient pyta w sklepie monopolowym sprzedawcę:

- Te wina u góry to pana?
- Tak...
- A te nalewki po prawej też?
- No tak...
- A te piwa w lodówce?
- Tak, piwa też. Podać coś?
- A co pan z tym wszystkim robi?
- Jak to co? Sprzedaję!
- A nie żal panu?

*

Spotyka się dwóch dziadków:

- Dłaczego ja pana, panie kolego, tak długo nie widziałem?
- W więzieniu siedziałem.
- W więzieniu?! A za cóż to?!
- Pamięta pan, proszę pana, moją gosposię? Otóż ona mnie o gwałt oskarżyła!
- O gwałt? I co, naprawdę ją pan panie kolego ten tego...?
- Nieee, ale tak mi to pochlebiło, że się przyznałem.
- I ile pan dostał?
- Sześć miesięcy.
- Tylko sześć miesięcy za gwałt?!
- Nie proszę pana, za fałszywe zeznania.

fraszki Jerzego Szulca

Randka

Nie pędź do kawiarni
gdy mówi ci serce
Że można zaparzyć
kawę w kawalerce.

Wigor

Jary i jara
I bara-bara.

Prymat

Gdzie chamstwo jest wszędzie
Kultury nie będzie.

Ciągłość

Latem, jesienią, zimą i wiosną
Jak rok długi
wciąż długi
nam rosna.

Zaraza

Gdy ci z nosa leci ciecz...
To nie kichaj, lecz się lecz.

Jasnowidzka przepowiada chłopakowi:

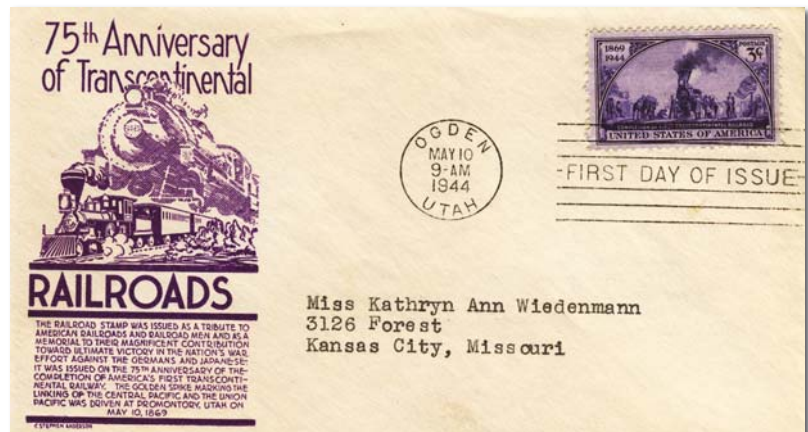
- Spotkasz się ze wspaniałą dziewczyną – piękną studentką medycyny, która pozna cię tak dobrze, jak nawet ty sam siebie nie znasz. Widzę cię obnażonego przed nią, leżącego na białym prześcieradle, ona się nad tobą schyla...
- A gdzie to się dzieje? I kiedy? – pyta chłopak.
- Pierwsza połowa przyszłego roku – ćwiczenia z anatomii w kostnicy.

Kącik filatelistyczny

Tym razem koperta ze znaczkami Stanów Zjednoczonych Ameryki Płn. z 1944 r. Na znaczku przedstawiono historyczny moment z zakończenia budowy pierwszej linii transkontynentalnej: wbicie „złotego gwoźdźca” w Promontory Summit (stan Utah) w miejscu spotkania się linii Central Pacific RR i Union Pacific RR, co stało się 10 maja 1869 r. Nadruk na okolicznościowej kopercie informuje, że została ona

wydana w 75. rocznicę zakończenia pierwszej transkontynentalnej kolei amerykańskiej. Pieczęć jest hołdem dla kolei i kolejarzy amerykańskich - upamiętnia ich wkład w zwycięstwo w wojnie przeciw Niemcom i Japonii.

Przesyłka listowa opatrzona jest dziennym datownikiem z 9 maja 1944 r.



☘ Świnoujście

☘ Zakopane

☘ Mielno

☘ Karpacz

☘ Spała

☘ Dziwnówek

WYPOCZYNEK, KONFERENCJE, SZKOLENIA
zapraszamy do sieci ośrodków **NATURA tour**

Słońce jest tam, gdzie my!

www.naturatour.pl
infolinia: 801 000 527