



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 1/77

STYCZEŃ 2011



Nowy rok, stare problemy

Lampki choinkowe przygasają, korki szampanów wystrzeliły... To znak, że weszliśmy w Nowy, 2011, Rok, a nawet w nowe dziesięciolecie XXI wieku. Okres świąteczno-noworocznego przełomu zawsze skłania do refleksji, podsumowań i przemyśleń nad losem i rzeczywistością, która nas otacza. Choćby na przykład takie Boże Narodzenie. Bóg się rodzi, a już w chwili jego narodzin wiadomo, że umrze na krzyżu.

W człowieku jest bowiem niestety coś, co sprawia, że bierze kamień do ręki. Coś co każe mu krzyknąć „ukrzyżuj go! ukrzyżuj go!” z dziką satysfakcją, że poleje się krew. Żal dziś patrzeć na tych wszystkich krzykaczy dających upust swoim frustracjom po wydarzeniach ostatnich dni. Na tchórzliwych, obłudnych bohaterów wyspecjalizowanych w kopaniu leżącego, któremu jeszcze chwilę temu nisko się kłaniali.

W refleksji nad ludzką ułomnością warto pochylić się nad stojącymi przed nami zagrożeniami. Zainspirowani i pokierowani różnymi sposobami wpływu i oddziaływania, także na podświadomość, musimy zachować czujność, by nie stać się narzędziem w rękach innych. Tych, którzy dla zabawy lub osiągnięcia swoich celów będą bezceremonialnie szcuć jednych na drugich. Którym nisz-

czenie przychodzi z tak wielką łatwością, jakby miało miejsce w grze komputerowej, a nie realnym życiu.

Czy do wielu złych zdarzeń i największych tragedii doszłoby, gdyby nie wcześniejsze miesiące, a nawet lata sączenia jadu nienawiści, jątżenia i braku elementarnego szacunku dla drugiego człowieka? Czy pierwotną i decydującą przyczyną zła nie była właśnie ta atmosfera, stan swojej psychozy, a nie błędy osób zasiadających za sterami? Warto tak po ludzku wyciągnąć wnioski z docierających do nas zewsząd sygnałów i w inny sposób spojrzeć na drugiego człowieka. Istnieje potrzeba, by w naszej codzienności nawzajem nie tylko się słyszeć, ale także słuchać. Słuchać i chcieć zrozumieć, co inni mają do powiedzenia. To jedyna droga do rozwiązania problemów, które nas dotykają.

Na razie dla odwrócenia uwagi od rzeczywistych problemów zaserwowano nam jednak igrzyska spadających głów. Choć rozpoczął się nowy rok, to stare problemy pozostały nie rozwiązane. Pozostaje nam się z nimi zmierzyć. Wszystkim Czytelnikom Głosu Maszynistów życzę miłej i refleksyjnej lektury naszego czasopisma przez cały 2011 rok. Życzę, aby 2011 rok był pierwszym z najlepszych w naszym życiu.

Leszek Miętek



Spotkania z załogą

Przedstawiciele trzech największych central związkowych – SKK NSZZ „Solidarność”, Federacji ZZZP PKP i Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych organizują cykl spotkań z załogą w całym kraju. Najbliższe odbędą się w lutym w Krakowie, Bydgoszczy i Katowicach.

Kolejarskie związki zawodowe chcą tym sposobem aktywniej włączyć się w dyskusję o działaniach systemowych zmierzających do naprawy polskich kolei. Przewodniczący tych organizacji: Henryk Grymel, Stanisław

Stolorz oraz Leszek Miętek dyskutować będą z załogą m.in. o obecnej sytuacji na kolei i działaniach służących obronie miejsc pracy.



Pierwsze miasta, w których odbędą się spotkania to:

- Kraków – 3 lutego
- Bydgoszcz – 8 lutego
- Katowice – 10 lutego.

Szczegóły zostaną ustalone na kolejnym spotkaniu Krajowego Komitetu Protestacyjno-Strajkowego Kolejarzy. Już dziś wszystkich serdecznie zapraszamy na spotkania! ■

Personalia

Nowy minister ds. kolei

Końcówka roku to jak zwykle zmiany personalne na kolei. Tym razem w ścisłym kierownictwie. Z dniem 21 grudnia ub. r. prezes Rady Ministrów Donald Tusk odwołał Juliusza Engelhardta ze stanowiska podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Kilka dni później Walne Zgromadzenie Spółki PKP S.A. odwołało ze stanowiska prezesa spółki Andrzeja Wacha. Nominację na ministra ds. kolei otrzymał z rąk premiera Andrzej Massel.



Andrzej Massel ma 45 lat i pochodzi z Trójmiasta. Ukończył Politechnikę Gdańską, Wydział Budownictwa Lądowego. W 1997 roku uzyskał doktorat (budownictwo, specjalność: drogi kolejowe) na tej uczelni. Od 1990 r. związany z Instytutem Kolej-

nictwa (wcześniejsza nazwa Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa) – ostatnio pełnił funkcję zastępcy dyrektora IK ds. Studiów i Projektów Badawczych.

W latach 2000–2001 był pełnomocnikiem marszałka województwa ds. transportu kolejowego w Urzędzie Marszałkowskim w Gdańsku oraz członkiem Rady Nadzorczej PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście.

Pracę w Instytucie Kolejnictwa łączył z wykładami na Wydziale Inżynierii Lądowej i Środowiska Politechniki Gdańskiej.

Członek Krajowej Sekcji Kolejowej Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP oraz członek Komitetu Rozwoju Kolei Dużych Prędkości w Polsce. Współautor licznych prac studialnych dotyczących inwestycji transportowych w Polsce, w tym studium wykonalności modernizacji linii E-65 Warszawa – Działdowo – Gdynia (2003–2004), studium wykonalności budowy pierwszej linii Metra Warszawskiego od szlaku B20 do stacji A23 „Młociny” (2004–2005).

W 2005 roku kierował realizacją wstępnego studium wykonalności

budowy linii dużych prędkości Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa. Szefer zespołu przygotowującego Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do roku 2030. Współautor Koncepcji Pomorskiej Kolei Metropolitarnej. Autor licznych publikacji dotyczących infrastruktury kolejowej. Stale współpracuje z miesięcznikiem „Technika Transportu Szynowego”. Pisał bloga na stronie internetowej Kolejowej Oficyny Wydawniczej.



Obowiązki prezesa zarządu PKP SA powierzono natomiast Marii Wasiak – członkowi zarządu, dyrektorowi ds. prywatyzacji PKP SA. Jest związana z Grupą PKP od 2000 roku. W latach 2001–2002 prezes zarządu PKP Przewozy Regionalne spółka z o.o., wcześniej pracowała w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej. Jest absolwentką Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego oraz Wielkopolskiej Szkoły Biznesu przy Akademii Ekonomicznej w Poznaniu.

(R.)

W Sejmie o upadłości

Sejm odrzucił większością głosów sprawozdanie posłów Sejmowej Komisji infrastruktury i Skarbu Państwa, którzy negatywnie zaopiniowali rządowe projekty zmian umożliwiających upadłość kolejowych spółek. Zostaną one skierowane do dalszych prac legislacyjnych.

Mowa o projekcie nowelizacji ustawy o PKP, prawa upadłościowego i naprawczego oraz ustawy o transporcie kolejowym. Mimo trudnej sytuacji na kolei rząd usilnie próbuje wprowadzić zmiany umożliwiające upadłość spółek utworzonych na mocy ustawy z 8 września 2000 r. W październiku ub. roku rządowe propozycje zostały negatywnie zaopiniowane przez połączone Sejmowe Komisje Infrastruktury i Skarbu Państwa, które opowiedziały się za odrzuceniem projektu zmian, o co wnioskował m.in. ZZM.

Niestety, sprawa wraca niczym bumerang do punktu wyjścia, bo stanowiska obu komisji nie podzieliła sejmowa większość. Przeciwko niemu opowiedziało się 231 posłów rządzącej koalicji (Platforma Obywatelska i Polskie Stronictwo Ludowe). Za jego przyjęciem głosowało natomiast 196 posłów (Prawo i Sprawiedliwość, Sojusz Lewicy Demokratycznej i większość Polska Jest Najważniejsza). ■

Klub/Koło	Liczebność	Głosowało	Za	Przeciw	Wstrzymało się	Nie głosowało
PO	203	193	1	192	–	10
PiS	147	138	138	–	–	9
SLD	44	40	40	–	–	4
PSL	31	30	–	30	–	1
PJN	17	16	14	2	–	1
niez.	10	6	1	5	–	4
SDPL	4	4	2	2	–	–
DKP SD	3	2	–	–	2	1
Razem		429	196	231	2	30

Trzeba zmian w systemie

Z Pawłem Soroką, koordynatorem Polskiego Lobby Przemysłowego im. Eugeniusza Kwiatkowskiego rozmawia Rafał Zarzecki

– Sytuacja na kolei i w jej otoczeniu jest nie do pozazdroszczenia. Reforma PKP nie przyniosła spodziewanych efektów. Kolejne rządy brnęły jednak w ślepą uliczkę. PLP od lat wnikliwie przygląda się problemom kolei i próbuje im przeciwdziałać, ale to głos wołającego na puszczy...

– Współpraca PLP z ZZM została nawiązana pod koniec lat 90. Rozpoczęły się wówczas prace nad ustawą o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP, przyjęta ostatecznie 8 września 2000 roku. Do tego czasu zorganizowaliśmy dwie ogólnopolskie konferencje, a później jeszcze trzy, poświęcone problemom polskiego kolejnictwa, gdzie wypowiadaliśmy się na temat dokonujących się przekształceń, ich kierunków i przestrzegaliśmy przed ich skutkami.

Od samego początku mieliśmy świadomość, że przekształcenia PKP są konieczne, bo dotychczasowy system nie przystawał do warunków gospodarki rynkowej i otoczenia zewnętrznego. Toczyły się dyskusje w jakim kierunku reformować kolej, jakie przyjąć narzędzia i sposoby przekształceń, by punkt docelowy okazał się korzystny dla pasażerów i klientów oraz dla gospodarki. Zderzały się różne poglądy. PLP stało na stanowisku, że cały proces należy przeprowadzić bardzo rozważnie. Uważaliśmy, że kolej to wielkie i złożone przedsiębiorstwo infrastrukturalne stanowiące system, który trzeba reformować ewolucyjnie z uwzględnieniem jego specyfiki oraz na bieżąco monitorować proces przekształceń. Z drugiej strony pewne środowiska lansowały model przemian oparty na bardzo liberalnych regułach ekonomicznych, forsując idee przyspieszonego tworzenia

rynku kolejowego i konkurencji. Niestety, to ich racje wzięły wówczas górę i miały decydujący wpływ na przyjęte wówczas przez resort transportu, a później infrastruktury kształt ustawy o PKP i akty wykonawcze.

– Jak to się stało, że przyjęto takie a nie inne kierunki reform ?

– Już wtedy dużą rolę odgrywali rosnący w siłę przewoźnicy prywatni i grupa skupiona wokół powstałego Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, z Adrianem Furgalskim na czele, którego długo traktowano niczym wyrocznię. Do tego doszedł lobbing firm zagranicznych oraz procesy liberalizacji rynku kolejowego w Unii Europejskiej. Ostatecznie polską kolej podzielono na wiele części, wręcz poszatkowano. W skali całej Europy to wydarzenie bez precedensu. Zapisy słynnej unijnej dyrektywy 91/440/EWG wymagały jedynie podziału przedsiębiorstwa na część infrastrukturalną i przewozową. Nie było konieczności dzielenia firmy na tyle rywalizujących ze sobą spółek. Nikt tego od Polski nie oczekiwał. To wyglądało na celowe wybieganie przed szereg. Kompletnie nie uwzględniono specyfiki przedsiębiorstwa PKP – że to wielka firma stanowiąca złożony system, w którym niezwykle istotna jest koordynacja w czasie rzeczywistym, kwestie bezpieczeństwa, czy efekt skali w odniesieniu do np. zakupów czy remontów taboru. Myślę, że na taki kierunek reform nałożyły się czyjeś interesy. To oczywiste, że rozczłonkowanie było korzystne dla przewoźników prywatnych, bo osłabiało konkurencję ze strony PKP oraz w interesie operatorów zagranicznych, którzy znając kierunki przekształceń mieli świadomość, że wcześniej czy później uzyskają równy



dostęp do linii kolejowych w Polsce. Szkoda, że zagrożeń z tym związanych nie widzieli politycy, a zwłaszcza ówczesni ministrowie odpowiadający za kolej, czy kierownictwo PKP. Tworzenie spółek było otwarciem furty do ich prywatyzacji. Jedynie środowisko związkowe dostrzegało zagrożenia i dzieliło się swoimi obawami. Szczególnie aktywny był w tym ZZM.

– Nie całe środowisko, uściślijmy. To były czasy rządu kierowanego przez premiera Jerzego Buzka. Transport przypadł w udziale Unii Wolności, ministrami byli Eugeniusz Morawski i Tadeusz Syryjczyk, którego asystentem był zresztą wspomniany Adrian Furgalski.

– Niektóre środowiska kolejarские zostały zapewne przekonane do tego kształtu ustawy. Pierwsze otrzeźwienie przyszło jednak stosunkowo szybko. W 2003 roku ZZM, SKK NSZZ „S”, ZZ DR PKP, ZZ PW, ZZD PKP, MZZ RT, ZZDK w RP i Solidarność 80 powołały wspólny Krajowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy Kolejarzy, który rozpoczął w 2003 roku protest – rozprze-strzeniający się strajk głodowy, który zmierzał do strajku generalnego.

– Ale to już był akurat okres rządów SLD–PSL–Unia Pracy i rządu kierowanego przez premiera Leszka Millera. Czy to wtedy Polskie Lobby

Przemysłowe przygotowało własny program naprawczy dla kolei?

– Tak. W marcu 2004 roku PLP wspólnie z kolejarskimi związkami zawodowymi, zorganizowaliśmy konferencję pn. „Polska potrzebuję narodowych kolei. Alternatywne propozycje funkcjonowania i rozwoju PKP”. To tam po raz pierwszy przedstawiliśmy Alternatywny Program Naprawy PKP, który powstał z inspiracji KKP-SK. Dziś należy patrzeć na niego historycznie, ale strategia ta wytyczała zupełnie inne kierunki reform niż te przyjęte przez rząd AWS-UW. Mimo udziału w tej konferencji wielu decydentów kolejowych i posłów nie podjęto jednak z nami dyskusji, a nasze koncepcje pozostały na papierze.

– A może do niektórych warto w obecnej sytuacji wrócić? SLD przygotowało program naprawczy dla kolei, który zakłada konsolidację kolejowych spółek. Czy to jest możliwe do przeprowadzenia?

– Wspomniany Alternatywny Program Naprawy PKP wymagałby aktualizacji i pewnych modyfikacji, bo czas biegnie i świat nie stoi w miejscu. Należy dokonać wnikliwej analizy jak wygląda otoczenie kolei i jakie są wyzwania ze strony konkurencji. Zdaję sobie sprawę z faktu, że niektóre procesy może być trudno odwrócić bo wiązałyby się to ze zbyt dużymi kosztami. Warto się jednak zastanowić co można zmienić, aby przestawić ten organizm na lepszą jakościowo strategię, by dostosować go do obecnych wyzwań stojących przed polską gospodarką i stawianych przez rynek europejski. Nasz rynek kolejowy jest bardzo intratny ze względu na strategiczne położenie tranzytowe Polski. Pytanie kto będzie czerpał z tego korzyści.

Na pewno nie musi być aż tyle spółek. Stosunkowo najprostsza wydaje się konsolidacja infrastruktury. Reintegracji wymaga kolej regionalna. Na tym polu jest kompletny bałagan, przed czym ostrzegaliśmy au-

torów koncepcji usamorządowania. Nie posłuchano nas, niestety i takie są efekty. Kolejny palący problem to kształt Grupy PKP, która mogłaby mieć strukturę holdingową. Ostatnie doświadczenia pokazują, że ktoś musi mieć wpływ na koordynację rozkładów jazdy. Należy wypracować nowy system współdziałania na styku Ministerstwo Infrastruktury–Urząd Transportu Kolejowego–Grupa PKP.

– Gdzie tkwi przyczyna obecnej sytuacji na kolei? Na pewno winien zły system, ale może też i ludzie?

– Duży wpływ na obecny stan rzeczy miał brak monitorowania rezultatów dotychczasowych przekształceń, nie wyciąganie wniosków i nie dokonywanie na bieżąco korekt. Dziś oczywiście nikt nie poczuwa się do winy. Mało kto mówi, że winna była zła strategia. Najchętniej winą obarcza się wykonawców – przedstawianych jako ludzie bez kompetencji, lub zwała ją na brak konsekwencji w działaniu czy powolne tempo wprowadzania reformy. Uważam, że odpowiedzialność za obecną sytuację ponoszą przede wszystkim osoby decyzyjne – poszczególne rządy i ministrowie odpowiadający za kolej. Żaden rząd nie wypracował polityki transportowej, w której określiłby zasady polityki zrównoważonego rozwoju i nakładów na poziomie 60:40 % w odniesieniu do dróg i kolei. O interes PKP nie potrafili w wystarczający sposób zadbać szefowie PKP. Pytanie, czy w ogóle byli w stanie tego dokonać. A może bali narazić się politykom?

– Tak czy owak mamy zmiany na kluczowych stanowiskach. Czego można się dalej spodziewać?

– To doraźny zabieg, który sam z siebie nie przyniesie zmiany jakościowej. Narastające od lat problemy mogą się znowu ujawnić w najbliższych miesiącach. Kolejny nagły atak zimy poskutkować może jeszcze większymi problemami natury

techniczno-eksploatacyjnej. A mamy przecież do czynienia z kampanią całkowitego zniechęcania do polskiej kolei, odstraszenia i przygotowania gruntu pod innych przewoźników. Oczywiście wiele dziennikarskich interwencji w ostatnim czasie było zasadnych, ale trudno oprzeć się wrażeniu jakby celowo zorganizowanej nagonki ze strony części mediów, zwłaszcza TVN 24.

Sytuację kryzysową można wykrzesać na wiele sposobów. Ci, którym zależy na dalszym demontażu kolei pewnie usztywnią stanowisko i z uporem maniaka będą twierdzić, że ich koncepcje nie do końca zostały zrealizowane, że trzeba brnąć dalej w kierunku liberalizacji i prywatyzacji. To może być połączone z decyzjami personalnymi. Przy tak głębokim kryzysie duże ruchy kadrowe są bardzo niebezpieczne. Kolej ma swoją specyfikę i nowi ludzie będą potrzebowali czasu na wdrożenie się, co może wpływać destabilizująco. Przed nowym ministrem Andrzejem Masselem bardzo trudne zadanie. Będzie pod naciskiem wielu środowisk. Spoczywa na nim ogromna odpowiedzialność.

– Temat kolei jest jednym z wiodących w życiu publicznym. Szkoda tylko, że w takim ujęciu.

– To można akurat zapisać na plus kryzysu. Debata publiczna – nawet jeśli odbywa się z udziałem polityków, kolejarzy, niezależnych ekspertów, mediów, czy części społeczeństwa – o niczym jednak jeszcze nie przesądza. Trzymam kciuki za głoszoną przez ZZM ideę zwołania szczytu kolejowego. Lepszego momentu niż najbliższe miesiące długo chyba nie będzie. Najlepiej aby patronat nad szczytem objął prezydent Polski, bo gwarantowałoby to ponadpartyjność działań. Nie ma jednej „jedynie słusznej” koncepcji. Zaraz po szczycie należy jednak wybrać optymalną koncepcję naprawczą możliwą do

szybkiego wdrożenia, bo transport kolejowy jest jednym z filarów polskiej gospodarki.

– **A co radziłby Pan kolejarzskiemu związkowi zawodowemu?**

– To moment, kiedy wszystkie organizacje powinny ściśle ze sobą współpracować, bo mają w tym nadrzędny interes. Kryzys jest zagrożeniem, ale i szansą – na mobilizację oraz poprawę sytuacji. Wszystko pod warunkiem, że wypracowana zostanie wspólna strategia, która zostanie wdrożona w życie. Uważam, że kolejarzskie związki powinny rozpocząć działania od zorganizowania debaty i postawienia dokładnej diagnozy. Szczyt kolejowy, jeśli uda się do niego doprowadzić, powinien być zwieńczeniem wcześniejszych dyskusji koncepcyjnych. Do tej pory siły

prokolejowe nie miały wystarczającej siły przebicia i przełożenia na środowiska opiniotwórcze, bo były zbyt słabo zintegrowane. Mam nadzieję, że teraz to się zmieni.

– **Przygotowywane jest prawo umożliwiająca upadłość spółek powstałych na bazie ustawy o PKP. Polskie Lobby Przemysłowe bacznie przygląda się innym branżom gospodarki, więc bez wątplenia dostrzega pewne analogie. Czego mogą spodziewać się kolejarze?**

– Jako Polskie Lobby Przemysłowe poznaliśmy to zjawisko na przykładzie konkretnych podmiotów gospodarczych. W przypadku upadłości firm znajdują się podmioty, które przejmą najlepsze elementy rynku, ale nie będą one już polskie. W lotnictwie mieliśmy np. przypadek upadłości PZL Mielec,

gdzie powstałe na bazie majątku firmy podmioty zostały sprzedane kapitałowi zagranicznemu. Polska branża stoczniowa i elektroniczna też przed upadłościami miały ogromne tradycje i potencjał.

Niewykluczone, że pewne środowiska na styku media-grupy eksperckie-politycy celowo lobują w kierunku takich zmian ustawodawczych. To jeden ze scenariuszy, którego należy się obawiać i przed którym powinny stanowczo ostrzegać kolejowe związki zawodowe. W innych branżach upadłość nie doprowadziła do powstawania nowych, silnych podmiotów. Ta koncepcja na pewno nie umocni firm, w których pracują kolejarze.

– **Dziękuję za rozmowę.**

Fot. Władysław Kwiatkowski

Przekaz 1% podatku dla potomka maszynisty

Pomoc dla Mateusza



Szanowni Państwo

Bardzo serdecznie dziękujemy tym wszystkim z Państwa, którzy w ubiegłym roku przekazali 1% podatku na leczenie i rehabilitację naszego synka Mateuszka. Za zebrane pieniądze Mateuszek mógł uczestniczyć w turnusach leczniczo-rehabilitacyjnych oraz kontynuować rehabilitację w domu. Zakupiliśmy również dla naszego synka nowy specjalistyczny wózek oraz wielofunkcyjne krzeselko rehabilitacyjne przystosowane do indywidualnych potrzeb dziecka.

Synek nasz jest dzieckiem niepełnosprawnym z porażeniem mózgowym, epilepsją i jest po operacji oddzielenia dróg pokarmowych od oddechowych (oddycha przez otwór w tchawicy). Jest dzieckiem wymagającym szczególnej opieki i troski. Wskazane jest, aby kilka razy w roku uczestniczył w turnusach leczniczo-rehabilitacyjnych.

Koszt jednego turnusu wynosi 4500 zł. To duża kwota i nie stać nas na pokrycie jej w całości. Dlatego zwracamy się do Państwa z prośbą o pomoc, dzięki której Mateusz mógłby uczestniczyć w turnusach i osiągać dalsze postępy. Prosimy o przekazanie 1% na konto fundacji.

W 2011 roku 1% podatku można deklarować na formularzach PIT na rzecz Fundacji, do której należy Mateusz, z dopiskiem MATEUSZ NORKO 10/N w polu nr 126.

Przykład: PIT-37

H. WNIOSEK O PRZEKAZANIE 1% PODATKU NALEŻNEGO NA RZECZ ORGANIZACJI POŻYTKU PUBLICZNEGO (OPP)		
Należy podać numer wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego (Numer KRS) organizacji wybranej z wykazu oraz wysokość kwoty na jej rzecz.		
125. Numer KRS	Wnioskowana kwota	126. Kwota 1% podatku
0000186434	Kwota z poz. 126 nie może przekroczyć 1% kwoty z poz. 120, po zaokrągleniu do pełnych dziesiątek groszy w dół.	zł gr
I. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE Podatnicy, którzy wypełnili część H, w poz. 126 mogą podać cel szczegółowy 1% a zaznaczając kwadrat w poz. 127 wyrazić zgodę na przekazanie OOP swojego imienia, nazwiska i adresu wraz z informacją o kwocie z poz. 125. W poz. 128 można podać dodatkowe informacje, np. ułatwiające kontakt z podatnikiem (telefon, e-mail).		
126. Cel szczegółowy 1%	MATEUSZ NORKO 10/N	127. Wyrażam zgodę
128.		<input checked="" type="checkbox"/>

Jest to pole bezpośrednio pod rubryką dotyczącą przekazania 1% podatku 126 w PIT-37. Po wypełnieniu można złożyć PIT w urzędzie skarbowym. Urząd w ciągu 3 miesięcy prześle środki na subkonto Mateusza. Bardzo dziękujemy za pomoc.

Tel. 91 416 22 50 lub 667 649 701

Rodzice
www.mateusznorko.pl

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



Noworoczne wyzwania

Spytaliśmy przewodniczących sektorów oraz szefów organizacji w mniejszych spółkach samorządowych o stojące przed nimi w 2011 roku zadania. Oto co nam odpowiedzieli.

HENRYK KOPANSKI:
przewodniczący Sektora Przewozów Towarowych:



– Jednym z priorytetowych wyzwań Sektora Przewozów Towarowych na nowy, 2011 rok jest dopilnowanie, aby po

kolejnej restrukturyzacji PKP CARGO S.A. w spółce przestrzegane było porozumienie zawarte przez zarząd ze związkami zawodowymi, w tym przez ZZM, w dniu 2.11.2010 r., dotyczące Paktu Gwarancji Pracowniczych. W dalszym ciągu jako Sektor musimy dążyć do poprawy pracy dyspozytury, podziału pracy trakcyjnej oraz przestrzegania harmonogramów pracy. Będziemy dążyć do wdrożenia podwyżek płac w PKP Cargo.

PIOTR RYBIKOWSKI,
przewodniczący Sektora Przewozów Pasażerskich ZZM:



– Najważniejsze wyzwania w 2011 roku sprowadzają się do trzech aspektów:

1. Stabilizacja miejsc pracy i podwyżka płac.
2. Nadanie właściwego statusu zawodowi maszynisty w PKP Intercity S.A.
3. Poprawa warunków pracy i wyegzekwowanie przepisów, dotyczących bezpiecznego prowadzenia ruchu pociągów PKP Intercity S.A.

Każdy z maszynistów pracujących w PKP Cargo S.A. miał ogromne nadzieje, gdy podejmował w dniu 1.09.2008 r. pracę w PKP Intercity S.A., w wyniku administracyjnego podziału dru-

żyn trakcyjnych. ZZM zawsze był temu podziałowi przeciwny. Dziś widać wyraźnie, że zapowiedzi dobrze opłacanych i pewnych miejsc pracy rozmiągają się niestety z prawdą. Od tego czasu nie doczekał się żadnej podwyżki płac (pomijając słynne 5 zł). Co gorsza, w związku z trudną sytuacją finansową spółki zagrożone są miejsca pracy. Część maszynistów ma dość czekania na poprawę swojej sytuacji materialnej. Dochodzi do zwolnień na własną prośbę maszynistów z PKP Intercity S.A. Czy ta sytuacja „otworzy oczy” kierownictwu i spowoduje wzrost płac? Zobaczymy.

Osobną sprawą jest traktowanie w PKP Intercity samego zawodu maszynisty. Jesteśmy na tym polu w dużej mierze winni sami sobie. Jeszcze niedawno trudno było sobie wyobrazić podjęcie pracy na powierzonym pojeździe z jakąkolwiek usterką lub brakiem, jak np. brak piachu w piasecznicach. Dziś jak każdy widzi, pracodawca też. Czary goryczy dopełnia brak uregulowań w postaci ZUZP w PKP Intercity S.A., który m.in. ZZM podpisał, ale 2 organizacje zablokowały. Czy możemy temu zaradzić? Tak. Wystarczy zachowywać się tak jak na maszynistę przystało, a szacunek i należyta ranga dla wykonywanego zawodu bardzo szybko powróci.

I wreszcie najistotniejsza kwestia: poprawa warunków pracy nie wymagająca ogromnych nakładów inwestycyjnych, ale poprawiających komfort pracy na pojeździe trakcyjnym w ekstremalnych warunkach zimowych i letnich. Mam nadzieję, że pracodawca sprawi, by przygotowanie sobie ciepłego napoju na lokomotywie nie było rzeczą niemożliwą.

Klamrą spinającą wszystkie opisane kwestie jest niestety brak lub występujące nieprawidłowości w wydanych przez przewoźnika in-



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 arkuszkowych 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

strukcjach i zarządzeniach. Żeby je rozwiązać, potrzeba dobrej woli ze strony pracodawcy.

SŁAWOMIR CENTKOWSKI,
przewodniczący Sektora Spółek
Samorządowych:



– Nadchodzący rok stawia przed nami ogromne wyzwania spowodowane trudną sytuacją spółki Przewozy Regionalne

po pionierskim, słabo przygotowanym procesie usamodzielnienia. Ogromne zadłużenie Przewozów Regionalnych, próby powoływania przez marszałków nowych podmiotów wykonujących zlecenia przewozowe oraz bezskuteczne prace nad Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy wskazują priorytetowe zadania na najbliższe miesiące.

Bardzo ważnymi obszarami są kwestia taborowa, warunki pracy oraz braki kadrowe w zespołach zespołów trakcyjnych. Próby wypowiedzenia PUZP oraz już skutecznie wypowiedziany ZUZP i realny spadek wynagrodzenia (od prawie 3 lat nie było żadnej podwyżki, choćby uwzględniającej inflację) doprowadzą do masowego korzystania z uprawnień wynikających z ustawy o emeryturach pomostowych, co szybko doprowadzi do sytuacji, że zabraknie maszynistów obsługujących pociągi. Powstaje pytanie, czy jest jeszcze realna szansa na ocalenie w tym kształcie spółki Przewozy Regionalne, czy może jest to powolna agonía, którą mogą przyspieszyć planowane zmiany legislacyjne umożliwiające upadłość kolejowym spółkom.

TADEUSZ WINIARSKI,
przewodniczący Rady Zakładowej
ZZM w SKM w Trójmieście:



– Będziemy dążyć do podpisania porozumienia w sprawie podwyżek płac w spółce. Rozmowy na ten temat trwają

od 2010 roku. Wyzwaniem jest na pewno poprawa warunków pracy – m.in. modernizacja ezt ze szczególnym uwzględnieniem wyposażenia kabiny maszynisty, czy modernizacja pomieszczeń sekcji eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem pomieszczeń socjalnych dla zespołów pociągowych.

Kolejne zadanie wiąże się z wyborami do Rady Nadzorczej spółki Szybka Kolej Miejska w Trójmieście. Chcemy mieć tam swoich przedstawicieli – fachowców oddanych spółce, z doświadczeniem w pionie eksploatacji.

STANISŁAW BUGAJSKI,
przewodniczący Rady Zakładowej
ZZM WKD



– Rok 2011 to dla Warszawskiej Kolei Dojazdowej jubileuszowy, bowiem w lipcu obchodzić będziemy dziesięciolecie powstania naszej spółki. To również rok, w którym rozpocznie się realizacja projektu wymiany taboru. Wysłuzone ponad czterdziestoletnie jednostki serii EN-94 mają zastąpić nowoczesne pojazdy, który wyprodukuje bydgoska PESA, a pierwsza jednostka tej serii ma być gotowa jesienią. Inwestycje w firmę to rów-

nież gwarancje zatrudnienia, więc w tym zakresie perspektywy rysują się optymistycznie. Nowy tabor to także poprawa warunków pracy zespołów trakcyjnych.

Dla Związku Zawodowego Maszynistów WKD priorytetem na najbliższe miesiące jest realizacja podwyżki wynagrodzeń, zgodnie z ustaleniami zawartymi w protokole kończącym spór zbiorowy ze stycznia 2008 roku. Będzie to jednocześnie oczekiwane przez nas ostateczne wypełnienie podjętego przez pracodawcę zobowiązania płacowego.

LESZEK KOMENDACKI,
przewodniczący Rady Zakładowej
ZZM w Kolejach Mazowieckich:



– Jak wszyscy w nowym 2011 roku wchodzi my z wielkimi nadziejami ale i obawami, bo choć spółka Koleje Mazowieckie ma się do-

brze, to wiele jeszcze przed nami. Do głównych zadań należy przede wszystkim dążenie do ostatecznego dopracowania i podpisania ZUZP. Należy zadbać o godne wynagrodzenia dla maszynistów – adekwatne do wykonywanej pracy.

Chciałbym doprowadzić do faktycznego udziału związku maszynistów przy usprawnieniach i modernizacjach taboru, a także opracowywaniu i konsultowaniu obiegów pociągów i planów pracy. Nierównomierny podział obiegów (pociągów) do obsługi na poszczególne sekcje jest dużym problemem. Niedoceniana jest praca dyspozytorów, którzy niejednokrotnie wykazują zaangażowanie i inwencję ponad obowiązki służbowe. Ale największym marzeniem moim i naszego związku jest zjednoczenie się wszystkich maszynistów naszej spółki w jednym związku. ■

Dialog na temat dialogu

Ogólnopolska konferencja w Warszawie zwińczyła półroczny projekt szkoleniowy pn. „Kompetentni partnerzy=skuteczny dialog”, finansowany ze środków unijnych. Wcześniej 240 członków Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych szkoliło się na warsztatach w siedmiu miastach. Tematyka szkoleń obejmowała negocjacje, mediacje, aspekty prawne dialogu społecznego oraz komunikację interpersonalną.

To pierwszy i od razu tak duży projekt realizowany przez KKZZ, więc jak to z nowinkami – wszystko było pewną niewiadomą. Obawy były bez-



podstawne. Już w bezpośrednich rozmowach uczestnicy warsztatów ciepło wypowiadali się o szkoleniach, ale bardziej miarodajne okazały się wyniki ankiet, za pomocą których badano m.in. poziom satysfakcji i zadowolenia uczestników. Wystawili oni wysokie noty trenerom oraz bardzo dobrze ocenili poszczególne bloki tematyczne. Wskazali także słabsze punkty, co pozwoli na uniknięcie uchybień w przyszłości. Podsumowując projekt przewodniczący KKZZ Leszek Miętek dziękował osobom zaangażowanym w to przedsięwzięcie, w tym zwłaszcza Adamowi Miśtałowi ze ZZDR PKP, koordynującemu program z ramienia

Konfederacji. Od strony logistycznej i merytorycznej szkolenia zorganizowała firma Formac Polonia.

Okiem praktyka

Na konferencję, która odbyła się 8 grudnia ub. r., w pierwszej kolejności zapisywano osoby, które nie były uczestnikami warsztatów, tak by możliwie jak najwięcej osób wniosło korzyść z udziału w projekcie. W siedzibie OPZZ z referatami występowali autorzy poradnika powstałego na potrzeby projektu oraz specjaliści w dziedzinie dialogu społecznego, negocjacji i mediacji. Konferencja była dobrą okazją żeby uporządko-



wać ogólną wiedzę, zdobyć szczegółowe informacje oraz nawiązać cenne kontakty. Wiceprzewodniczący OPZZ Andrzej Radzikowski omówił kwestię dialogu społecznego w Polsce od strony praktycznej. Przypomniął próbę wynegocjowania w dialogu dwustronnym „Paktu antykryzysowego”, którego rezultaty – ze względu na brak kompleksowego wdrożenia przez rząd – okazały się niewielkie, wspomniął o coraz mniejszej liczbie ponadzakładowych i zakładowych układów pracy oraz odchodzeniu przez pracodawców od układów na rzecz różnego rodzaju porozumień, które są prostsze do wynegocjowania i wypowiedzenia. Omówił także rozwój europejskiego dialogu społecznego i jego instytucji oraz rozwiązania stosowane w innych krajach. Wiele od ręki kwalifikowałyby się do wprowadzenia w Polsce. Pozwoliłyby one wzmocnić merytorycznie jakość dialogu społecznego i zmniejszyć przewagę pracodawców w wiedzy oraz umiejętnościach. Przykładowo w wielu krajach UE to związki zawodowe zarządzają środkami na szkolenia w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego, a nie prywatne firmy. W takiej Danii z kolei składki członkowskie zwolnione są z opodatkowania. Polskim związkom zawodowym brakuje także zaplecza eksperckiego z prawdziwego zdarzenia. To, którym dysponują w ramach własnych struktur organizacyjnych jest na ogół słabo rozbudowane, a związkowcy muszą łączyć funkcję związkową i ekspercką. Wszystko rozbija się o pieniądze. W Polsce z budżetu państwa na partie polityczne idą bająnskie sumy, a środki przeznaczone dla związków zawodowych są niestety symbolicz-

ne (np. OPZZ dostaje 400 tys. zł). Nie powstał jak dotychczas efektywny system ekspercki dla uczestników dialogu społecznego. Postulat OPZZ o utworzeniu, w oparciu o środki EFS, takiego niezależnego zaplecza nie doczekał się realizacji.

Barierzy rozwoju

Wiceszef OPZZ mówił także o barierach w rozwoju ruchu związkowego w Polsce, za które uznał to, że tylko pracownicy zatrudnieni na umowę o pracę mogą być członkami związku, podczas gdy w innych krajach także np. studenci, osoby zatrudnione na zlecenie, umowę o dzieło etc. Bariery nie do pokonania bywa, szczególnie w małych firmach, także liczba 10 osób potrzebnych do założenia związku. W podobnym duchu wypowiadała się zresztą również przedstawicielka Związku Pracodawców Lewiatan.

Jarosław Zieliński z Państwowej Inspekcji Pracy mówił natomiast o przestrzeganiu prawa pracy w branży kolejowej. Przyniósł ze sobą wstępne wyniki kontroli jakie PIP przeprowadziła w 2010 roku w 41 spółkach kolejowych. Jej celem była ocena stopnia przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy. Tajemnicą poliszynela jest, że na niektóre elementy kontrolerów PIP „uczulali” przedstawiciele związków zawodowych.

PIP karcie

Generalnie kontrola potwierdziła nieprawidłowości, na które od lat



skarżą się załogi. Najwięcej nieprawidłowości dotyczyło rzeczy wręcz elementarnych: stanu technicznego obiektów, pomieszczeń pracy i higieniczno-sanitarnych. Dużym problemem było także niezachowanie czasookresów przeprowadzania pomiarów czynników szkodliwych w środowisku pracy, czy wyposażenie pracowników w odzież roboczą. Ale co gorsza, inspektorzy ujawnili także przypadki nieprzeprowadzenia doskonalenia zawodowego i egzaminów dla osób zatrudnionych na stanowiskach związanych bezpośrednio bezpieczeństwem ruchu pociągów lub braku wymaganych kwalifikacji, np. na stanowiskach maszynistów instruktorów lub koordynatora instruktora maszynistów, czy brak wymaganych kwalifikacji na stanowisku kierującego manewrami. Nieprawidłowości dotyczyły także oceny ryzyka zawodowego, tj. nieuwzględnianiu wszystkich czynników środowiska pracy (hałasu, drgań, czynników chemicznych i biologicznych) oraz wszystkich zagrożeń. Na przykład podczas obsługi pojazdu szynowego jednokabinowego nie brano pod uwagę zagrożenia związanego z ograniczoną widocznością przy jednoosobowej obsłudze, a więc nie określono też środków profilaktycznych. (raz)

Spółeczna gospodarka rynkowa oparta na wolności działalności gospodarczej, własności prywatnej oraz solidarności, dialogu i współpracy partnerów społecznych stanowi podstawę ustroju gospodarczego Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 20 Konstytucji RP

„Opłatkowa” Rada

Podczas wyjazdowego posiedzenia Rady Krajowej 16–17 grudnia w Jastrzębiej Górze omawiano sytuację w kolejowych spółkach i podjęto szereg decyzji istotnych dla dalszego funkcjonowania ZZM. W trakcie uroczystej wigilijnej kolacji członkowie Rady i zaproszeni goście składali sobie życzenia i śpiewali kolędy.

Termin tzw. opłatkowego posiedzenia przypadł tym razem na początek jednego z najgorętszych okresów na kolei w ostatnich latach, okresu trwającego właściwie zresztą do dziś. Po ataku zimy i perturbacjach z wprowadzeniem rozkładu jazdy rozpoczynała się akurat bezprecedensowa medialna nagonka zakończona spektakularnymi dymisjami. Z tego też powodu na Pomorze nie zdołali dojechać ważni goście, którzy musieli ostatecznie stawić się w Sejmie i odpowiadać na pytania posłów. Dzięki łączności bezprzewodowej, dobremu nagłośnieniu i sprawnej logistyce złożyli członkom



Rady Krajowej ZZM życzenia telefonicznie. To zresztą, jak wielu pewnie pamięta, nie pierwsza taka „transmisja”... Świąteczny nastrój wprowadził profesjonalny zespół muzyczny, który wykonał recital kolęd.

Niektórzy członkowie Rady nie kryli obaw o dojazd na czas na miejsce obrad. Obraz chaosu i paraliżu na kolei okazał się na szczęście tylko me-

dialnym faktem i większość dojechała bez przeszkód. Na rozgrzewkę Rada przegłosowała zmiany w rejestrze dotyczące organizacji z Ostrowa Wlkp. i Olsztyna. Potem omówiła kwestię preliminarza wydatków RK ZZM na 2011 rok i przyjęła uchwałę w tej sprawie. W dalszej części członkowie Rady pochylili się nad sprawą zapomóg dla poszkodowanych członków związku z terenów, które nawiedziła ubiegłoroczna powódź. W toku dyskusji zapadła decyzja o udzieleniu dwunastu z nich zapomóg.

Sporo emocji dostarczyła dyskusja o sytuacji w kolejowych spółkach i sprawach okołozwiązkowych. Zasadniczo panowała zgoda, co do tego, że czasy są trudne. Bo powstają ustawy godzące w funkcjonowanie związków zawodowych i mające umożliwić upadłość kolejowych spółek, bo w planach są ich prywatyzacje, a przedstawiciele właścicieli nie chcą słyszeć o jakichkolwiek gwarancjach pracowniczych, że i samych

Z PRAC RADY KRAJOWEJ

związkowców coraz mniej, a zresztą są coraz starsi i mniej skłonni do ryzyka. Wreszcie, że sami maszyniści pozwalają pracodawcom na zbyt wiele, przymykając oko na harmonogramy pracy, jazdy „pasażerem” itp. A wystarczy pracować zgodnie ze wszystkimi kanonami zawodowymi i nie pozwalać na spychanie zawodu na margines. A także cenić się odpowiednio do wykonywanej pracy. Dyskusja zakończyła się stanowiskiem Rady Krajowej wyznaczającej w omawianych obszarach kierunki dalszego działania.

Rada podjęła także ważną decyzję w sprawie ubezpieczeń – o podjęciu działań prawnych w sprawie interpretacji zapisów umowy ubezpieczeniowej AXA dotyczących wypłat z tytułu trwałej niezdolności do pracy. Przyjęła także Regulamin Pocztu Sztandarowego ZZM oraz zajęła się organizacją naszych flagowych związkowych imprez – Dnia Maszynisty oraz Turnieju Pił-

karskiego o Puchar Prezydenta ZZM. Rada powierzyła organizację tych zawodów ZZM Tarnowskie Góry. Turniej odbędzie się w Kluczborku w dniach 29 czerwca–2 lipca br. (gry w dniach 30.06–01.07). Rada zdecydowała o zmianie w tym roku części formuły maszynistowskiego święta i organizacji Balu Maszynisty z małżonkami zamiast biesiady. Jego miejsce nie jest jeszcze znane, wpłynęła na razie jedna kandydatura – Olsztyna Kortowa. Wcześniej odbędzie się ponadto posiedzenie zarządu ALE w Warszawie, połączone z ciekawą konferencją. A także Krajowy Zjazd Delegatów, na miejsce którego wybrano właśnie goszczący opłatkową Radę



ośrodek „Zew Morza” w Jastrzębiej Górze.

Omówiono także kwestie remontu siedziby ZZM przy ulicy Wojciechowskiego w Warszawie. Do organizacji zakładowych i kół mogą zgłaszać się osoby, które zechcą pomóc przy modernizacji obiektu. Każda para rąk mile widziana. Czym szybciej siedziba zostanie oddana do użytku, tym przecież lepiej dla nas wszystkich. (r)

naturalnie z nami



przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo



PKP cargo
GRUPA PKP

Odwiedź nas na YouTube

Z początkiem roku wdrażane są w życie nowe inicjatywy z wykorzystaniem najnowszych możliwych do użytkowania technologii. Wystartował m.in. kanał RK ZM na stronie internetowej YouTube, trwają też ostatnie przymiarki do uruchomienia profilu związku na portalu społecznościowym Facebook.

Własne miejsce na YouTube zasadniczo rozwiązuje problem udostępniania „ciężkich” plików wideo członkom związku, co przez długi czas było dużą bolączką, ze wzglę-



du na techniczne ograniczenia. Na szczęście do czasu. Dla nas dobrym sposobem na pliki filmowe okazał się bowiem uruchomiony pod adresem www.youtube.com/user/rkzkm kanał RK ZM. Zamieszczone są tam pliki filmowe z różnych wydarzeń – pikiet, protestów, obchodów Dnia Maszynisty, fragmenty wystąpień, programów telewizyjnych itp. Kolejne materiały będą sukcesywnie uzupełniane i publikowane, więc użytkowników posiadających swoje konta na YouTube zapraszamy do subskrypcji kanału, dzięki czemu będą na bieżąco powiadamiani o kolejnych dodawanych nowościach.

Sama obsługa „tuby” jest bardzo prosta – wystarczy wejść na podaną powyżej stronę, kliknąć na widoczny z boku interesujący nas film, a potem pozostaje właściwie już tylko oglądać dostosowując ewentualnie ustawienia. Osoby posiadające swoje własne nagrania ze związkowych uroczystości, szczególnie te sprzed lat, a także linki do innych ważnych wydarzeń prosimy o kontakt z redakcją. Być może za pośrednictwem kanału wspólnie uda nam się możliwie najpełniej odtworzyć historię związku i sprawić, by była ogólnodostępna dla każdego użytkownika internetu. Tak, by pamięć o działaniach ZM była powszechnie znana i przetrwała m.in. dla kolejnych maszynistowskich pokoleń.

Usprawnieniu komunikacji posłuży związkowy profil na Facebooku. To dobre, zdobywające coraz większą popularność narzędzie przekazu różnych treści – plików tekstowych, zdjęciowych, filmowych itp., tyle że dostępne jedynie wśród zalogowanych użytkowników portalu. Trwają jeszcze ostatnie prace nad uruchomieniem profilu, ale już dziś osoby korzystające z FB mogą znaleźć na portalu Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce i go „polubić”. Start nastąpi wkrótce, o czym oczywiście poinformujemy w GM.

(raz)



YouTube – stworzony w lutym 2005 przez trójkę Amerykanów: Chada Hurleya, Steve’a Chena i Jaweda Karima serwis internetowy, gdzie użytkownicy mogą umieszczać i oglądać filmy wideo. W 2006 roku YouTube zostało przejęte przez firmę Google za 1,65 miliarda dolarów. Według Google, dziennie na „tubie” umieszczanych jest ponad 85 tys. filmów.

Facebook – serwis społecznościowy, gdzie zarejestrowani użytkownicy mogą m.in. tworzyć sieci i grupy, dzielić się wiadomościami i zdjęciami oraz korzystać z różnych aplikacji. Głównym autorem uruchomionego w 2004 roku projektu był student Harvardu Mark Zuckerberg. Początkowo serwis służył wyłącznie studentom tej i innych amerykańskich uczelni, ale szybko zdobył globalną popularność. W lipcu 2010 liczba użytkowników FB na całym świecie wynosiła już ponad 500 mln osób. Obecnie szacunkowa wartość portalu to ok. 25 mld dolarów, a sam Zuckerberg stał się najmłodszym miliarderem świata.

Ostatni taki maszynista

Jedyny w Polsce, a być może także w Europie, czynny maszynista, który prowadził tzw. „modraki” udał się właśnie na emeryturę. Po ostatniej jeździe 22 grudnia ub.r. za lata wspólnej pracy Andrzejowi Urbaniakowi dziękowali koledzy z ZZM i kierownictwo spółki SKM w Trójmieście.

Było za co dziękować, bo Andrzej Urbaniak przepracował na kolei 41 lat. Po ukończeniu w 1969 r. nauki w Technikum Komunikacyjnym na Wydziale Trakcja Elektryczna podjął pracę na PKP w Oddziale Trakcji Gdynia Chylonia jako dyżurny elektromonter podstacji trakcyjnych 3 kV. Następnie po ukończeniu stażu na referenta pracował w biurze Napraw Taboru w Elektrowozowni Gdynia Chylonia, a potem jako majster brygad awaryjnych taboru 800 V oraz przeglądów okresowych ezt EN 57. Od 1973 r. po zdaniu egzaminów na pomocnika a następnie maszynistę pracował jako maszynista elektrycznych zespołów trakcyjnych w Lokomotywowni Gdynia Chylonia. Prowadził pociągi złożone z ezt 800 V, aż do ich wycofania z ruchu w grudniu 1976 r. oraz ezt serii EN57, EW58 i EW60. Obecnie jest jedynym czynnym zawodowo maszynistą, który prowadził pociągi złożone z ezt serii EW90, EW91 i EW92 (800V), tzw. „modraki” – pociągi otrzymane przez polskie koleje z Niemiec w ramach odszkodowania wojennego.

Dnia 1 września 1988 roku został powołany na stanowisko maszynisty instruktora w Lokomotywowni Gdynia Cisowa, a po przekształceniach – w Zakładzie Taboru Gdynia, który po kolejnej fazie restrukturyzacji przejął prowadzenie ruchu pociągów złożonych z ezt na trasie z Gdańska do Rumii i Wejherowa jako Zakład SKM, a następnie PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście



Sp. z o.o. W czasie swojej ponad 22-letniej pracy jako maszynista instruktor Andrzej Urbaniak prowadził szkolenia maszynistów na ezt serii EN 57, EW58, EW60 oraz obecnie na ezt serii EN57 i EN71 z napędem asynchronicznym po modernizacji w Mińsku Mazowieckim i Nowym Sączu.

W 2008 roku w spółce PKP SKM w Trójmieście przeprowadzono po raz pierwszy kurs na pomocnika maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych, a rok później – kurs na maszynistę elektrycznych pojazdów trakcyjnych, w którym udział wzięło 14 pracowników SKM. Andrzej Urbaniak był tam jednym z wykładowców oraz egzaminatorów. Absolwenci tego kursu już ponad rok prowadzą pociągi na trasach obsługiwanych przez spółkę.



Absolwenci następnego kursu na pomocnika maszynisty, przygotowujący również między innymi przez niego, w liczbie 14 szykują się zaś do kursu na maszynistę.

W dniu 22 grudnia 2010 miała miejsce ostatnia służba – maszynista instruktor Andrzej Urbaniak prowadził tego dnia pociągi 412 i 417 wraz z kierowniczką pociągu Grażyną Guzińską. Po wszystkim na Cisowej miłe pożegnanie zgotowali mu koledzy i szefowie SKM. Od reaktywacji Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Andrzej Urbaniak jest czynnym członkiem ZZM.

(faw)

Wokół wypadków

Oto garść cennych informacji należących do gatunku tych, które warto znać, bo mogą się przydać. Choć najlepiej, by wiedza ta nie musiała przydać się w praktyce.

Za **wypadek przy pracy** uważa się nagłe zdarzenie wywołane przyczyną zewnętrzną powodującą śmierć lub uszczerbek na zdrowiu, które nastąpiło w związku z pracą:

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

Za **wypadek w drodze do pracy i z pracy** uważa się natomiast nagłe zdarzenie wywołane przyczyną zewnętrzną, które nastąpiło w drodze do lub z miejsca jej wykonywania najkrótszą drogą. Za drogę do pracy lub z pracy – oprócz drogi z domu do pracy lub z pracy do domu – uważa się również drogę do miejsca lub z miejsca innego zatrudnienia lub innej działalności stanowiącej tytuł ubezpieczenia rentowego, mimo że droga została przerwana, jeżeli przerwa była życiowo uzasadniona i jej czas nie przekraczał granic potrzeby.

Osoba, która uległa wypadkowi przy pracy – jeżeli pozwoli jej na to stan zdrowia – zawiadamia niezwłocznie o wypadku przełożonego. Obowiązek zgłoszenia wypadku przy pracy ma każdy pracownik, który zauważył takie zdarzenie w zakładzie pracy.

Rada Ministrów wydała 1.07.2009 r. rozporządzenie w sprawie ustalania okoliczności i przyczyn wypadków przy pracy oraz sposobu ich dokumentowania (Dz. U. nr 105. poz. 870).

I tak okoliczności oraz przyczyny wypadków śmiertelnych, ciężkich i zbiorowych powinien badać zespół powypadkowy powołany przez dyrektora zakładu pracy (pracodawcę). W jego składzie muszą się znaleźć pracownik kierujący komórką służby bezpieczeństwa i higieny pracy oraz społeczny inspektor pracy (SIP).

Zespół powypadkowy jest obowiązany przystąpić do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku niezwłocznie po otrzymaniu o nim wiadomości. Powinien w szczególności:

- dokonać oględzin miejsca wypadku, stanu technicznego urządzeń oraz zbadać warunki wykonywania pracy,
- jeżeli to konieczne sporządzić szkic lub wykonać zdjęcia miejsca wypadku,
- przesłuchać poszkodowanego, jeżeli stan zdrowia na to pozwala, oraz świadków wypadku;
- zasięgnąć w miarę potrzeby opinii lekarza.

(Na marginesie z miejsca nasuwa się pytanie, dlaczego zespoły powypadkowe nie są wzywane do wypadku kolejowego powstałego na linii kolejowej w sposób podobny jak kolejowe komisje powypadkowe?)

Zespołem powypadkowym kieruje pracownik służby bezpieczeństwa i higieny pracy. Działa on niezależnie od kolejowej komisji powypadkowej. Podstawowym zadaniem zespołu powypadkowego jest ustalenie wszystkich okoliczności i przyczyn wypadku oraz zaproponowanie pracodawcy właściwych środków profilaktycznych głównie pod względem bezpieczeństwa i higieny pracy.

Protokół powypadkowy zespół sporządza według wzoru ustalonego

w przepisach rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 16 września 2004 roku (Dz. U nr 227 poz. 2298). Jeżeli członkowie zespołu powypadkowego mają rozbieżne zdania co do okoliczności i przyczyn wypadku, o treści protokołu powypadkowego decyduje pracodawca. Każdy z członków zespołu (również SIP) ma prawo do złożenia zdania odrębnego. Jest to uprawnienie szczególnie ważne gdy:

- wyłączną przyczyną wypadku było udowodnione naruszenie przez pracownika przepisów dotyczących ochrony życia i zdrowia, spowodowane przez niego umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa,
- pracownik będąc w stanie nietrzeźwym lub pod wpływem środków odurzających przyczynił się w znacznym stopniu do powstania wypadku.

Powyższe przyczyny pozbawiają poszkodowanego pracownika prawa do świadczeń z tytułu wypadku przy pracy. Istniejące przepisy wyposażają społecznego inspektora pracy w daleko idące uprawnienia, które powinny być wykorzystane w celu ochrony uprawnień pracowniczych. Jeszcze raz warto przypomnieć tu zasadę, że SIP powinien utożsamiać się z interesem pracowników, pracodawcę zaś reprezentują odpowiednie służby.

Zespół powypadkowy zobowiązany jest do sporządzenia protokołu powypadkowego nie później niż w ciągu 14 dni od dnia zgłoszenia wypadku. Każda przyczyna uzasadniająca niedotrzymanie tego terminu powinna być podana w treści dokumentu. Zespół powypadkowy ma obowiązek zapoznać poszkodowanego z treścią protokołu powypadkowego przed jego zatwierdzeniem. Poszkodowany ma prawo wglądu do akt sprawy oraz sporządzania z nich notatek i odpisów oraz kopii (par. 11 Dz. U. 105 poz. 870). Przed złożeniem podpisu pod treścią ustaleń zespołu powypadkowego trzeba więc dokładnie zapoznać się z całością dokumentacji, a dostrzeżone wątpliwości wpisać do protokołu.

Eugeniusz Śliwiński



Listy

Uchwałą Nr 614/2010 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 30 listopada 2010 r. wprowadzono do stosowania „instrukcję bezpieczeństwa i higieny pracy dla drużyn trakcyjnych elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych” – Cbhp-1. Uchwała weszła w życie z dniem 13 grudnia 2010r. Jednocześnie z tym dniem uchylono ważność dotychczasowej instrukcji Mt-34a. Kiedy pracodawcy PKP Cargo S.A, PKP Intercity S.A, Przewozy Regionalne mają zamiar zapoznać pracowników drużyn trakcyjnych z postanowieniami nowej instrukcji – nie wiadomo, bo jeszcze jej nie wydrukowano...

M.T.
*(Imię i nazwisko
do wiadomości redakcji)*

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

Podpatrzone



Rezerwy taborowe PKP Intercity?

Fot. G. Moc

Podziękowanie

Za naszym pośrednictwem członkowie ZZM startujący w wyborach samorządowych dziękują za liczne dowody zaufania i udzielone im głosy poparcia.

15 grudnia 2010 roku w trakcie wykonywania obowiązków służbowych zmarł nagle w wieku 56 lat nasz kolega
st. maszynista

Bogdan Sibiga

W obliczu tej tragedii łączymy się w bólu i modlitwie z całą Rodziną
Cześć jego pamięci

Rada Zakładowa
Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych
w Polsce
Szczecin

Rada Krajowa ZZM, w tym Prezydium
oraz ZZM w Białymstoku
i wielu kolegów
składa Sekretarzowi Rady Krajowej ZZM

Jackowi Sołowiej

serdeczne życzenia
jak najszybszego i całkowitego powrotu do zdrowia.

Pod semaforem

PKP Intercity
– za niczym nieuzasadnione skrócenie norm czasów przyjęć i zdań pojazdu.

Przewozy Regionalne
– za przeciąganie prac na Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy.



Koledze

Wojciechowi Pajdowskiemu

wiceprzewodniczącemu
ZZM Sekcja Łuków
wyraży głębokiego współczucia
z powodu śmierci

OJCA

składa
Rada Zakładowa
ZZM PR Lublin

HOMOR

Papież wyjechał na przejażdżkę samochodową, oczywiście prowadził szofera. Jednak że papież bardzo nudził się „z tyłu” limuzyny nacisnął guzik interkomu i mówi do kierowcy:

- Chciałbym teraz poprowadzić.
- Kierowca miał dylemat, bo nie wolno mu było się zamieniać, ale papież to papież.
- Zgoda – powiedział i przesiedli się.
- Gdy tylko za kierowcą zamknęły się drzwi papież ruszył z piskiem opon. Na prostych osiągał prędkość do 240 km/h, zakręty robił na dwóch kołach, słowem prosił się o interwencję bożą. Dzięki niebiosom zatrzymał ich policjant. Stróż prawa podszedł do okna kierowcy (szyby były przyciemniane) i puka.
- Zrobiłem coś nie tak? – pyta papież gdy uchyliło się okno.
- Eee, proszę chwilę poczekać – powiedział speszony policjant i poszedł do samochodu zawiadomić centralę przez radio.
- Halo centrala? Dajcie komisarza!
- Tu komisarz, o co chodzi?
- Zatrzymałem osobistość... Co robisz?
- Zatrzymałeś premiera? – pyta spokojnym tonem przełożony.
- Nie...
- Prezydenta?! – tym razem dało się słyszeć w jego głosie panikę.
- Nie...
- Boże jedyny! To kogo zatrzymałeś?! – komisarz już prawie płakał z bezsilnej złości.
- Nie wiem, ale papież jest jego szoferem...

fraszki Jerzego Szuleca

Roztargniona

Znów się zapomniała
Chociaż męża miała.

Przesyt

I życie szczęśliwe
Bywa upierdliwe.

W porach...

Co zima potrzyma i wiosna rozbudzi
To lato ogrzeje, a jesień ostudzi.

Jazda

Jechało auto wzdłuż i wszerz
I od kierowcy auta też.

Żywotność

Często mleko pij od krowy
Będziesz byku jak koń zdrowy.

Żona do spóźnionego męża wracającego do domu:
– Gdzie ty byłeś tyle czasu?
– U Janka na brydżu!
Żona dzwoni do Janka i pyta:
– Był u ciebie mój mąż?
– Jak to był?! Siedzi i właśnie rozdaje.

Kącik filatelistyczny

Koperta upamiętniająca ubiegłoroczny jubileusz kolei niemieckich DB AG została wydana z okazji międzynarodowych targów filatelistycznych w Sindelfingen.

Upamiętnia 175-lecie pierwszej podróży pierwszego pociągu parowego Adler (Orzeł) z Norymbergii do Fürth (odcinek 6 km). W części ilustracyjnej koperty przedstawiono dworzec kolejowy w Stuttgarcie z 1913 roku. Datownik okolicznościowy przypomina nam o jubileuszu 175-lecia kolei niemieckich, a w jego części graficznej widzimy pierwszy niemiecki parowóz z 1835 roku.

TAG DER BRIEFMARKE 2010 Bahnhof Stuttgart um 1913



Internationale Briefmarken-Börse
Sindelfingen 29. bis 31. Oktober 2010



KRZYŻÓWKA NR 1/2011

wybrana najpiękniejszą	pies do polowań na ptactwo	ćma, chmara	cicha mowa	pajda, skiba	domena artysty	stolica Wietnamu	zaklinacz węży
▶			500 arkuszy papieru	15	korab Noego		
▶			3		napad, agresja		
▶	tanie wino	jażń, ja		utwór żalobny	9	np. kciuk	komunikacyjny
▶	dodatek do mięsa	symbol, marka			relacja		
▶	trofeum Apacza		milczek		w reku pilota		
▶	w reku stolarza	wysiętek, mózół	obwódka		okrada sejfy		
▶		heca	11		tasemka		
▶			na tampony sport Legienia		10	niszczy żelazo	roślina warzywna
▶	sala wykadowa	pywający znak		dymi na dachu			Wojciech, kompozytor
▶		bylina wodna			żona biblijnego Izaaka	2	
▶			alternatywa skrzydka		cienki w przewodzie elektr.	1	
▶	uzasadnienie, świadectwo			ozdoba kolekcji		atrybut kelnera	łyżczyk
▶				pasma, pręga	8		zaczepek, za-trzask
▶	okrywa pień	klatka filmu	lokalizuje obiekt latający	bardzo ciężki metal			
▶				dobra do złej gry	nieporządek, zamęt	wódz Kozaków	
▶	gatunek, odmiana					neuryt, wótkno osiowe	
▶				bokserki zwód		Kurosa-wa, reżyser	„Biały ...” u Londona
▶				dochód ze sprzedaży			wiśniowy w stoiku
▶	rabane na opał	pożyczka				7	
▶		wolny etat			wiadukt		
▶			okres godowy ryb			12	wiara w Allacha i Mahometa
▶		14					1000 kilogramów
▶	solowa pieśń operowa			przeprowadza sondę publiczną			po nocy
▶	rozłożenie całości na składniki			wąwóz, parów	6		
▶			wyprawa, ekspedycja			źdźbło zbóż	
▶			obóz pracy w ZSRR			posiada skalę i legendę	
▶	chodzący tyłem			kompromis	szkodnik w szafie		np. przeciwgazowa
▶	zy nawyk						prostsza od tranzystora
▶			stoi przed komisją wyborczą			autor „Kakao”	
▶			psia kończyzna			apopleksja	
▶	listwa geodety oddział, agenda	owoc dzikiej róży		na benzynę	ssak z rodziny kotów		rzeka w Hiszpanii
▶				po nim deser			remis w szachach
▶				4		spiż lub mo-siądz	13
▶	drzazga w sercu	dystych w poezji antycznej			łukowy element architektoniczny		
▶				wciela się zawodowo		kamień ozdobny	

Litery z ponumerowanych pól utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----

Rozwiązania krzyżówki nr 1 prosimy nadsyłać do 7 lutego 2011 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzmm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 1”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę-niespodziankę. Rozwiązanie Krzyżówki nr 12: „Deutsche Bahn – niemiecki przewoźnik kolejowy”. Nagrodę wylosował Katarzyna Koniecka z Grodziska. Gratulujemy, nagrodę wysłamy pocztą. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



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: rkzmm@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 adiacji, a także zmiany tytułów.
 Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych. Fot. na okładce: Grzegorz Moc



***Natura Tour
spełniamy zimowe
marzenia***



Zadzwoń i zamów *nowy katalog 2011*

www.naturatour.pl
infolinia: 801 000 527