



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 3/79

MARZEC 2011



**Nie ma porozumienia,
jest referendum strajkowe**

– str. 3–4



**Uchwała Rady Głównej
Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
z dnia 15 marca 2011 roku**

W związku z kontynuacją anty kolejowych działań rządu RP, Rada Główna ZZM, działając na podstawie § 25a ust. 2 pkt. 6 Statutu ZZM, podjęła jednogłośnie uchwałę o ogłoszeniu z dniem 15.03.2011 r. we wszystkich strukturach ZZM pogotowia strajkowego.

Powodem ogłoszenia pogotowia strajkowego są:

1. Informacja Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzeja Massela o zamiarach zmniejszenia o 2/3 ilości eksploatowanych przez PKP PLK S.A. linii kolejowych, a także decyzja o odebraniu kolei pieniędzy na inwestycje z Unii Europejskiej, co spowoduje drastyczne pogorszenie stanu infrastruktury i ograniczenie pracy wszystkich przewoźników kolejowych.
2. Działania Rządu RP w kierunku umożliwienia upadłości spółek kolejowych, co bezpośrednio i natychmiast uderzy w Przewozy Regionalne Sp. z o.o. i PKP Intercity SA, oraz brak spójnej strategii Rządu RP dla kolei powodujących chaos godzący bezpośrednio w klientów kolei.
3. Decyzje o sprzedaży większościowego udziału spółki PKP Cargo S.A. przez inwestora strategicznego co spowoduje przejęcie rynku przewozowego przez konkurencyjnych przewoźników i pozbawienie miejsc pracy pracowników PKP Cargo S.A.
4. Lekceważenie zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego i nie dostosowanie procedur bezpieczeństwa do zliberalizowanego rynku kolejowego.

Rada Główna ZZM w związku z podjętą uchwałą o pogotowiu strajkowym, zobowiązuje wszystkich członków związku do wykonywania czynności służbowych z opaskami w biało-czerwonych barwach.

W tym celu Rada Główna podjęła Uchwałę o zakupie z funduszu RK ZZM biało-czerwonych opasek, które będą w najbliższych dniach rozesłane do organizacji zakładowych ZZM.

Uzasadnieniem do Uchwały jest pismo Prezydenta ZZM do organizacji zakładowych ZZM z dnia 07.03.2011 roku, zamieszczonego na serwerze ZZM w zakładce „Organizacje zakładowe i Koła” p.t. „Pilne! konsultacje strajk generalny” w dniu 08.03.2011 roku.

ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW
KOLEJOWYCH w POLSCE
PREZYDENT
Leszek Miętek



Nie ma porozumienia, jest referendum strajkowe

Minister ds. kolei Andrzej Massel dwukrotnie w marcu zawiązał posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, któremu przewodniczy, poświęcone kwestiom prywatyzacji spółek i paktów gwarancji pracowniczych dla załogi. Związki zawodowe reprezentowane w Zespole wydały wspólne stanowisko i ustaliły przeprowadzenie referendum strajkowego (patrz str. 4).

Stało się to po całonocnych, 17-godzinnych obradach w dniach 16–17 marca. Strona związkowa usilnie stara się zabezpieczyć interesy załogi. Domaga się zawarcia oddzielnych paktów gwarancji dla każdej ze spółek przewidzianych do prywatyzacji, które stanowiłyby część zobowiązań

finansowo-prawnych udostępnianych przyszłym inwestorom (pewien wyjątek dotyczy Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury – patrz str. 4). A także zabezpieczenia, mającego moc ustaleń Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, na wypadek nierespektowania postanowień związanych z prywatyzacjami

i zawieraniem paktów – prawa do strajku bez dodatkowych procedur. Idzie o uniknięcie sytuacji do jakiej doszło w usamorządowanej spółce Przewozy Regionalne, gdzie dokonano zmian właścicielskich, a paktu nie udało się zawrzeć po dzień dzisiejszy. I to mimo podpisania 17 lipca 2008 roku umowy między związkami zawodowymi, a podsekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliuszem Engelhardtem. Paragraf 1 tego dokumentu stanowił, że „zawarcie umów społecznych dotyczących zakresu gwarancji pracowniczych jest warunkiem koniecznym, poprzedzającym dokonanie zmian własnościowych wynikających z realizacji rządowej Strategii dla transportu kolejowego do 2013 roku”.

Posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa ma zostać wznowione do 1 kwietnia.

(L)



Warszawa dnia 17.03.2011

STANOWISKO

związków zawodowych reprezentowanych w Zespole Trójstronnym ds. Kolejnictwa w związku z fiaskiem dialogu społecznego podczas wielogodzinnego posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa w dniach 16 i 17 marca 2011 r.

Strona społeczna domagała się, by w związku z prowadzonym procesem prywatyzacji spółek Grupy PKP, między zarządami spółek i partnerami społecznymi przeprowadzić negocjacje i zawrzeć paktów gwarancji pracowniczych, oddzielnie dla pracowników każdej z prywatyzowanych spółek, które stanowią część zobowiązań finansowo-prawnych udostępnianych inwestorom w ramach tzw. due diligence prywatyzowanej spółki. Jedyny wyjątek miał dotyczyć będącej w toku prywatyzacji spółki Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury, w sprawie której 1 kwietnia br. zorganizowane byłoby specjalne posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa.

W związku z tym, że strona rządowa nie zgodziła się na zawarcie porozumienia z klauzulą zabezpieczającą realizację postanowienia o paktach gwarancji pracowniczych, w postaci uznania prawa do strajku w przypadku zerwania porozumienia, związki zawodowe uruchamiają referendum strajkowe w zakładach spółek planowanych do prywatyzacji.

Warszawa dnia 17.03.2011

USTALENIE

związków zawodowych reprezentowanych w Zespole Trójstronnym ds. Kolejnictwa w sprawie przeprowadzenia referendum strajkowego

Związki zawodowe ustalają, że w dniach 22.03–20.04.2011 r. w poszczególnych zakładach spółek PNI, PKP Cargo, PKP Intercity zostanie przeprowadzone referendum strajkowe.

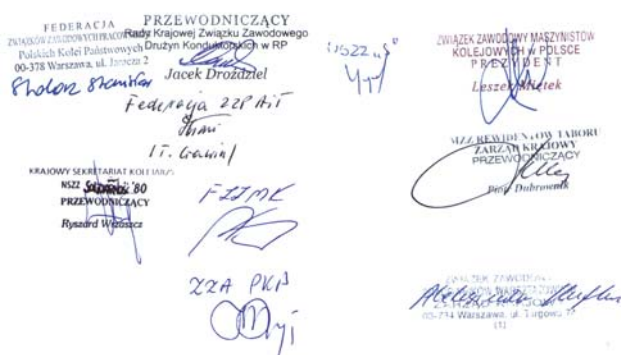
Ustala się następujące pytanie referendalne:

Czy jesteś za podjęciem akcji strajkowej w przypadku kontynuacji procesu prywatyzacji spółek kolejowych bez gwarancji zawarcia pakietów socjalnych?

Zobowiązuje się poszczególne organizacje zakładowe do stworzenia wspólnych komitetów referendalnych celem przeprowadzenia referendum.

Protokoły z przeprowadzonego referendum należy sporządzić w trzech egzemplarzach i przesłać w terminie do 22.04.2011 r., po jednym do:

- Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ Solidarność, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, fax 22 4733841
- Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, ul. Jaracza 2, 00-378 Warszawa, fax 22 6229830
- Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, fax 22 4742616



Co dalej na Śląsku?

Związki zawodowe na Górnym Śląsku zawiązały komitet protestacyjno-strajkowy w celu obrony połączeń regionalnych oraz miejsc pracy kolejarzy.

Od dłuższego czasu mocno iskrzyło między Przewozami Regionalnymi a Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego, m.in. na tle finansowym. W połowie marca doszło do eskalacji konfliktu. Spółka PR zdecydowała się w końcu na dość desperacki krok, informując o zawieszeniu od 22 marca br. kursowania 64 pociągów w tym regionie oraz skróceniu relacji i ograniczeniach dla kolejnych kilkunastu. Decyzję tłumaczyła brakiem pełnego finansowania przez samorząd województwa regionalnych przewozów pasażerskich.

Gdyby tak się stało, oznaczałoby to aż 10-procentowy spadek oferty przewozowej Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Katowicach. Straciłoby na tym okoliczni mieszkańcy dojeżdżający do szkół, pracy, urzędów itp. A także sami kolejarze ze ŚZPR, bo w obliczu drastycznego spadku przewozów i planów przekazania spółce Koleje Śląskie połączenia Gliwice–Częstochowa w zakładzie rozważano zwolnienia ok. 20 procent załogi.

Centrale związkowe działające przy ŚZPR w Katowicach, które zawiązały komitet protestacyjno-strajkowy zapowiedziały manifestację pod Urzędem Marszałkowskim w Katowicach 21 marca br. oraz przeprowadzenie strajku ostrzegawczego. W chwili oddawania numeru do druku przedstawiciele władz samorządowych zadeklarowali zwiększenie dofinansowania i podpisanie półrocznej umowy przewozowej z PR.

– Uważnie wszystkiemu się przyglądamy i zachowujemy czujność. Na razie nie podpisano dokumentów, więc przygotowujemy się do demonstracji 21 marca – informuje Mariusz Szczurek, przewodniczący ZKM przy ŚZPR w Katowicach.

**Stanowisko Związków Zawodowych działających w Spółce PKP Cargo S.A.
podjęte w związku z decyzją Ministra Infrastruktury w sprawie prywatyzacji
Spółki PKP Cargo S.A przez inwestora strategicznego.**

Związki Zawodowe działające w Spółce PKP Cargo S.A. kategoriycznie sprzeciwiają się podjętemu procesowi prywatyzacji Spółki PKP Cargo S.A. przez inwestora strategicznego.

Uważamy, że taka forma prywatyzacji lansowana przez Ministra Infrastruktury z uwagi na chęć pozyskania środków na spłatę zadłużenia PKP S.A. jest szkodliwa dla Spółki, jej pracowników i Skarbu Państwa. Związki Zawodowe działające w PKP Cargo S.A. stoją na stanowisku, że ewentualna prywatyzacja musi zapewnić środki rozwojowe dla Spółki, dawać gwarancje jej funkcjonowania na konkurencyjnym rynku i być należycie przygotowana przede wszystkim przez stworzenie trwałych i konkurencyjnych w stosunku do transportu drogowego kosztów dostępu do infrastruktury. Główną wartością Spółki Cargo S.A. jest rynek przewozów towarowych, dlatego próby sprzedaży tej Spółki bez odpowiednich regulacji w tej sferze jest działaniem niezwykle szkodliwym porównywalnym z sabotażem. Fakt zwołania spotkania w sprawie negocjacji paktu gwarancji pracowniczych w PKP Cargo S.A. – w przeddzień posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, na którym na wniosek strony społecznej ma być przyjęte ustalenie, że pakt gwarancji pracowniczych będą stanowiły integralną część umów prywatyzacyjnych - uważamy za pozorowanie dialogu społecznego a nie merytoryczny i rzeczywisty dialog ze stroną społeczną.

Dlatego Związki Zawodowe działające w PKP Cargo S.A. informują, że negocjacje paktu gwarancji pracowniczych podejmą po dokonaniu ww. ustaleń Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa.

Olga...
15.03.2011

MOZ ZZ "KONTRA" PRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU
Krzysztof Sidor

Federacja ZSP PKP Dariusz Błouch WICEPRZEWODNICZĄCY

MZZ REWIDENTÓW TABORU ZARZĄD KRAJOWY PRZEWODNICZĄCY
Piotr Dubrownik

Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych Wice PRZEWODNICZĄCY
Andrzej...

ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH w POLSCE WICEPRZEWODNICZĄCY
Krzysztof Ciećka

Związek Zawodowy Kolejarzy w Przemysłu Przes
Jerzy Kohicki-Kielar

ZWIĄZEK ZAWODOWY PRACOWNIKÓW WARSZTATOWYCH WICEPRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU KRAJOWEGO
Jacek Łabiga

NSZZ Solidarność
Monet Podstel

Zu. Zaw. Adm. PKP Tadeusz Krajewski WICEPRZEWODNICZĄCY

KRAJOWY SEKRETARIAT KOLEJARZY NSZZ Solidarność '80 PRZEWODNICZĄCY
Ryszard Wróscisz

Posiedzenie Branży

Ukonstytuowała się Branża Transport OPZZ, w której wyodrębniono sektory, których przedstawiciele zasiądą w Radzie Branży.

Podczas wyjazdowego posiedzenia w Łławie, które odbyło się w dniach 10–11 marca br. w Łławie, przedstawiciele organizacji wchodzących w skład Branży Transport OPZZ zdecydowali o jej strukturze. I tak składać się będzie ona z czterech sektorów:

- kolejowego,
- transportu drogowego,
- transportu lotniczego,
- oraz morskiego.

Wiceprzewodniczącymi Branży Transport OPZZ zostali reprezentanci poszczególnych sektorów: Adam Polej ze Związku Zawodowego Inspektorów Transportu Drogowego, Elwira Niemiec ze ZZ Personelu Pokładowego oraz Jacek Dubiński z Federacji ZZ Marynarzy i Rybaków. Ze względu na fakt, że Branży przewodniczy przedstawiciel środowiska kolejarskiego – Leszek Miętek z Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych - nie wybierano wiceprzewodniczącego z tego sektora. Wyżej wymieniona czwórka wspólnie tworzyć będzie Radę Branży Transport OPZZ. Ustalono również, że kolejne posiedzenie Branży odbędzie się 29 września br.

W trakcie posiedzenia omawiano problemy występujące w poszczególnych sektorach, ale nie tylko. Poruszono również szereg zagadnień związanych z małym



funkcjonalnym otoczeniem prawnym, w jakim muszą działać związki zawodowe. Na pierwszy plan wysunęły się kwestie związane z:

- potrzebą uregulowania składek członkowskich (obecny system jest demotywujący – niezrzeszeni korzystają pełną garścią z tego, co wywalczą związki),
- reprezentatywnością (jakie granice i zastosowanie),
- doskonaleniem prawa związkowego i zapisów ustawy o rozwiązywaniu sporów zbiorowych.

Dyskusji z uwagą przysłuchiwał się wiceprzewodniczący OPZZ Franciszek Bobrowski. Poruszono także aspekty dotyczące funkcjonowania OPZZ – struktur, problemów z identyfikowalnością itp.

Branża przyjęła oficjalne stanowisko w sprawie jesiennych wyborów parlamentarnych. Transportowcy są zdania, że OPZZ powinno zawrzeć przed wyborami umowę o współpracy z jedną partią polityczną. Rekomendacje Branży do startowania w tych wyborach uzyskali Leszek Miętek, Elwira Niemiec i Tadeusz Gawin. ■

Protesty w Europie

W kilku krajach ostatnio miały miejsce strajki kolejarzy. Najszerszym echem odbija się akcja protestacyjna niemieckich maszynistów z GDL.

GDL domaga się ogólnokrajowego układu zbiorowego pracy regulującego kwestie związane z pracą maszynistów we wszystkich niemieckich spółkach. Dąży do ujednolicenia standardów socjalnych i wynagrodzeń dla maszynistów w poszczególnych firmach. Obecnie występują na tym polu duże dysproporcje pomiędzy państwową koleją Deutsche Bahn, a przewoźnikami prywatnymi. – Chcemy raz na zawsze skończyć z niepewnością zatrudnienia oraz dumpingiem socjalnym w naszym zawodzie – wyjaśnił

dobitnie cel akcji prezydent GDL Claus Weselsky.

Do chwili zamknięcia numeru na terenie Niemiec odbyły się trzy potężne akcje, które sparaliżowały cały kraj. Jak dotychczas nie odniosły skutku. Strajkowali maszyniści DB oraz sześciu prywatnych operatorów z tzw. G6 (Abellio, Arriva, BeNEX, Keolis, Veolia oraz Hessische Landesbahn). GDL podaje, że podczas jednego ze strajków, trwającego 14 godzin, opóźnionych lub odwołanych zostało 80 proc. wszystkich pociągów – towarowych i pasażerskich. Na uwagę zasługują wyniki badań opinii publicznej. Z sondażu przeprowadzonego przez telewizję ZDF wynika, że 2/3 Niemców popiera akcję GDL, a mniej niż 1/3 jest przeciw.

W Walii dwudniowy strajk na tle płacowym podjęli maszyniści prywat-



nego przewoźnika Arriva. Brytyjski związek maszynistów ASLEF poinformował, że jego członkowie w Walii otrzymują od Arrivy niższe pensje niż ci pracujący w Anglii.

Do strajku sposobili się także kolejarze w Bułgarii. Opór wzbudziły plany drastycznej redukcji zatrudnienia w tamtejszej kolei BDŻ. Na kilka godzin przed planowanym strajkiem, który miał objąć cały kraj, doszło jednak do podpisania porozumienia ze związkami zawodowymi. ■

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



Podwyżki w PKP Cargo

Kolejarskie związki zawodowe podpisały porozumienie płacowe z zarządem spółki. Z dniem 1 kwietnia br. zostanie wprowadzona podwyżka wynagrodzeń w PKP Cargo, pierwsza od trzech lat. Strony doszły także do porozumienia w sprawie przyznania pracownikom jednorazowego świadczenia alokacyjnego, o co występował ZZM.

Porozumienie zawarte w dniu 24 lutego 2011 r. pomiędzy Zarządem PKP CARGO S.A. a Związkami Zawodowymi będącymi Stroną Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO Spółka Akcyjna w sprawie polityki płacowej PKP CARGO S.A. w 2011 roku

Strony Porozumienia ustalają, co następuje:

1. Z dniem 1 kwietnia 2011 roku zostanie wdrożona podwyżka wynagrodzeń dla pracowników Zakładów PKP CARGO S.A. w wysokości średnio 236 zł ogółem na jednego zatrudnionego, w przeliczeniu na pełne etaty, według stanu zatrudnienia na 1.04.2011 r., z tym że w odniesieniu do pracowników wynagradzanych w oparciu o ZUZP zostanie wdrożona podwyżka w wynagrodzeniu zasadniczym w wysokości średnio 130 zł (2,6 szczebla), natomiast pozostała kwota 106 zł średnio na jednego zatrudnionego, w przeliczeniu na pełne etaty, według stanu zatrudnienia na 1.04.2011 r., zostanie przeznaczona na wzrost składników pochodnych od wynagrodzenia zasadniczego. Pochodne od wynagrodzenia zasadniczego zostaną zabezpieczone na szczeblu Spółki.
2. Za kolejne kwartały 2011 roku będzie uruchamiana uznaniowa premia kwartalna w wysokości przeciętnie 125 zł brutto na jednego zatrudnionego, w przeliczeniu na pełne etaty, według stanu zatrudnienia na pierwszy dzień miesiąca następującego po kwartale, za który premia przysługuje. Dla pracowników wynagradzanych na podstawie ZUZP będzie to dodatkowa premia uznaniowa, wypłacana niezależnie od środków przyznawanych pracownikom na podstawie zakładowych regulaminów premiowania. Warunkiem uruchomienia dodatkowych środków w premii będzie uzyskanie dodatniego wyniku na sprzedaży w układzie narastającym od początku roku oraz brak nieprzewidzianych w chwili podpisania Porozumienia okoliczności mających negatywny, decydujący wpływ na sytuację finansową Spółki.
3. Szczegółowego podziału środków przeznaczonych na systemowy wzrost wynagrodzeń dokonają pracodawcy w porozumieniu z zakładowymi organizacjami związkowymi.
4. Dokonując podziału środków przeznaczonych na podwyżkę wynagrodzeń pracodawcy winni dążyć do niwelowania znaczących dysproporcji płacowych na tych samych stanowiskach pracy.

Za Zarząd PKP CARGO S.A.

Strona związkowa

**CZŁONEK ZARZĄDU
ds. PRACOWNICZYCH**
Ireneusz Wasilewski

**Federacja Związków Zawodowych
Maszynistów Kolejowych
PRZEWODNICZĄCY**
Grzegorz Stojanek

**Związek Zawodowy Kolejarzy
w Przemysłu
Prezes**
Jerzy Rohicki-Kielar

**Związek Zawodowy Maszynistów
KOLEJOWYCH w POLSCE
PREZYDENT**
Leszek Miętak

**Związek Zawodowy
Pracowników Warsztatowych
PRZEWODNICZĄCY
Zarządu Krajowego**
Waldemar Sidor

**PRZEWODNICZĄCY
Sektora Towarowego ZDD PKP**
Marian Luczków

**PRZEWODNICZĄCY
Sektora Zastawowego
NSZZ „Solidarność”
PKP CARGO S.A.**
inż. Marek Podskalny

**Związek Zawodowy Dyspozytorów PKP
Przewodniczący
Rady Branżowej Przy PKP CARGO S.A.**
Marek Michałowski

**KRAJOWY SEKRETARIAT KOLEJARI
NSZZ „Solidarność” 80
PRZEWODNICZĄCY**
Ryszard Władyszcz

**Federacja ZZP PKP
WICEPRZEWODNICZĄCY**
Dariusz Browarek

**PRZEWODNICZĄCY
Zarządu Głównego ZZA PKP**
mgr Janusz Miodowski

**MOZ ZZ „KONTRA”
PRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU**
Krzysztof Sidor

**ZZZ REWIDENTÓW TABORU
ZARZĄD KRAJOWY
PRZEWODNICZĄCY**
Piotr Dębrownik

Porozumienie zawarte w dniu 24 lutego 2011 r. pomiędzy Zarządem PKP CARGO S.A. a Związkami Zawodowymi będącymi Stroną Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO Spółka Akcyjna w sprawie przyznania pracownikom Zakładów PKP CARGO SA jednorazowego świadczenia alokacyjnego.

Strony Porozumienia ustalają, co następuje:

1. W związku z kontynuacją w 2011 roku procesów restrukturyzacyjnych i optymalizacyjnych mających na celu dostosowanie potencjału Spółki PKP CARGO SA do rodzaju i wielkości wykonywanych zadań, pracownikom Zakładów PKP CARGO S.A. może zostać przyznane jednorazowe świadczenie alokacyjne w wysokości około 10 000 zł netto (słownie: dziesięć tysięcy złotych netto), dla pracownika na zasadach określonych w ust. 2.
2. Świadczenie alokacyjne będzie przysługiwało pracownikom Zakładów Spółki, którzy w związku z dostosowywaniem struktury zatrudnienia do bieżących potrzeb Spółki wynikających z reorganizacji wdrożonej z dniem 1.01.2011 r. przyjmą ofertę zmiany miejsca wykonywania pracy, skutkującą pogorszeniem obecnych warunków zatrudnienia i spełnią łącznie następujące warunki:
 - a) przyjmą ofertę pracy w innym Zakładzie Spółki lub w PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. – na stanowisku związanym z obsługą bocznic – i zawrą stosowne porozumienie z obecnym i nowym pracodawcą w przedmiocie rozwiązania stosunku pracy na zasadzie porozumienia stron i podjęcia pracy u nowego pracodawcy,
 - b) zawrą umowę o pracę z nowym pracodawcą na czas nieokreślony lub czas określony nie krótszy niż trzy lata, w pełnym wymiarze czasu pracy,
 - c) złożą pisemne zobowiązanie zwrotu świadczenia w kwocie proporcjonalnej do okresu zatrudnienia w przypadku rozwiązania umowy o pracę z własnej inicjatywy lub jej rozwiązania przez pracodawcę w trybie natychmiastowym z winy pracownika na podstawie art. 52 Kodeksu pracy przed upływem trzech lat pracy u nowego pracodawcy,
 - d) czas dojazdu pracownika z dotychczasowego miejsca zamieszkania do nowego miejsca wykonywania pracy będzie wynosił co najmniej trzy godziny w jedną stronę.
3. Świadczenie alokacyjne będzie wypłacane przez pracodawców przejmujących pracowników w dacie wypłaty pierwszego wynagrodzenia u nowego pracodawcy, za wyjątkiem zatrudnienia w Spółce PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., gdzie wypłaty dodatku alokacyjnego dokona dotychczasowy pracodawca.
4. Świadczenie alokacyjne nie będzie przysługiwało pracownikom w przypadku zmiany miejsca wykonywania pracy w wyniku dostosowania przez pracodawców struktury zatrudnienia do potrzeb wynikających z realizowanych zadań w obrębie Zakładu Spółki oraz w przypadku świadczenia pracy u innego pracodawcy w okresie urlopu bezpłatnego udzielonego przez dotychczasowy Zakład Spółki w oparciu o postanowienia art. 174¹ Kodeksu pracy.

naturalnie z nami



Skuteczna szarża

W Świętokrzyskim Zakładzie Przewozów Regionalnych w Kielcach związkowcom udało się nie dopuścić do zwolnienia z pracy kilkudziesięciu pracowników. Wskutek interwencji cofnięto im wypowiedzenia.

W spotkaniu kierownictwa zakładu ze stroną związkową, które odbyło się w Kielcach 18 lutego br., uczestniczył prezydent ZMZ Leszek Miętek. Przedstawiciele załogi wspierała liczna, ponad 100-osobowa grupa pracowników zakładu. Przyniosło to pożądane efekty, kolejarzy udało się wybronić. – Chciałem wszystkim serdecznie podziękować za silne wsparcie – powiedział prezydent Miętek. Spotkanie zakończyło się zawarciem porozumienia, które publikujemy poniżej.

Dzięki m.in. determinacji i bezpośredniemu zaangażowaniu załogi kilkudziesięciu kolejarzy nie wyładowało na bruku. Wydarzenia w SZPR uświadamiają, że w jedności siła, i to siła wielka. Dlatego tak wiele zależy od aktywności każdego z osobna. Niech dla członków ZMZ i innych kolejarzy Kielce staną się wskazówką jak skutecznie przeciwdziałać zagrożeniom w obecnych realiach. ■

Z prac KKZZ

Walne Zgromadzenie Delegatów Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych upoważniło prezydium KKZZ do wszczęcia sporu zbiorowego z zarządem PKP Intercity w sprawie podwyżek płac.



To efekt braku realizacji przez kierownictwo spółki żądań płacowych, będących przedmiotem sporu zbiorowego. KKZZ wystosował do zarządu Intercity pismo z oczekiwaniem niezwłocznego przystąpienia do rokowań z udziałem mediatora.

Walne Zgromadzenie Delegatów Konfederacji ustaliło również kalendarium wyborcze. Struktury zakładowe KKZZ mają być wybrane do 15 kwietnia br., a struktury na poziomie spółek w dniach 18 kwietnia–20 maja 2011. Walne Zebranie Delegatów Sprawozdawczo-Wyborcze KKZZ odbędzie się natomiast w czerwcu. Delegaci wyrazili zgodę na wydłużenie do tego czasu kadencji władz KKZZ. Walne Zebranie Delegatów zadecydowało o wykluczeniu ze struktur Konfederacji MZZ Rewidentów Taboru w związku z nierealizowaniem uchwał WZD KKZZ i Rady KKZZ. ■

Protokół ustaleń ze spotkania kierownictwa Świętokrzyskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Kielcach reprezentowanego przez Pana Macieja Jurczenia, zastępcę dyrektora zakładu z przedstawicielami zakładowych organizacji związkowych działających w PR Kielce w dniu 18 luty 2011 r.

Ustalono:

1. Kierownictwo Zakładu podjęło decyzję o wycofaniu się z dotychczas prowadzonych działań mających na celu zmniejszenie zatrudnienia o około 50 etatów. Nie będą prowadzone żadne działania mające doprowadzić do ograniczenia stanu zatrudnienia z wyjątkiem odejść naturalnych.
2. Złożone oświadczenia przez pracowników o wyrażeniu zgody na więcej niż jedno miejsce pracy zostają anulowane.
3. Kierownictwo Zakładu potwierdza zgłoszone potrzeby zatrudnieniowe w ilości 323 etatów średnioroczne w 2011 roku. Nie przewiduje się żadnych zwolnień z wyjątkiem odejść naturalnych.
4. Związki zawodowe stoją na stanowisku iż istnieje pilna konieczność wdrożenia działań dotyczących równoważenia pracy eksploatacyjnej drużyn pociągowych na poziomie Spółki. Obecni na spotkaniu przedstawiciele ponadzakładowych struktur związków zawodowych w osobach: Prezydent ZMZ Leszek Miętek, Przewodniczący ZZDK w RP Jacek Drożdźiel, Wiceprzewodniczący MKK NSZZ „Solidarność” Andrzej Pabiański potwierdzają, że pilnie wystąpią do Zarządu Spółki Przewozy Regionalne o podjęcie prac nad zrównoważeniem pracy eksploatacyjnej w skali Spółki, mającej doprowadzić do efektywnego wykorzystania pracowników drużyn pociągowych.

Ze względu na chorobę Dyrektora zakładu Pani Edyty Szczepanik, Zakład reprezentowany jest jednoosobowo przez Pana Macieja Jurczenia – zastępcę Dyrektora.



OFERTA PRACY

W związku z planami prywatyzacji spółek Grupy PKP,
Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce
pilnie poszukuje:

TŁUMACZY JĘZYKA CHIŃSKIEGO I JĘZYKA ARABSKIEGO

Oferujemy atrakcyjne warunki pracy i dobre wynagrodzenie.

Wymagana pełna dyspozycyjność.

Doświadczenie zawodowe na podobnym stanowisku
będzie niekwestionowanym atutem.

Termin składania aplikacji – 1.04.2011 r.

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce,
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa

依照波兰国家铁路局急需，波兰机械施工会目前有紧急需要
该公司组织属于 PKP 集团，火车贸易联盟在波兰急需寻招聘中文翻译，我们提供非
常优厚的工作条件

要求：该工作为全职

注：该方面工作经验者享受优先条件

面试时间截止日期：2011.04.01

波兰火车组织贸易联盟,波兰铁路局机械施工会

ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, Poland

ة عوم جملل ةي مت نمل ات الكرش ل اة ص خ ص خ عورش م ب قل عتي امب

ىل ع ث ح بل ا يف ني كي ين ا كي مل ا ة باقن PKP

ةي برع ل ا ة غ ل ل و ةي ني ص ل ا ة غ ل ل ا م ج ر ت م

ز ف ا ح ب ت ا ر و ة دي ج ل م ع ط و ر ش ض ر ع ن

ط و ر ش م ر و ض ح

ز ف ا ح ك ر ب ت ع ت ة ب ر ج ت ل ك

ا دن ل و ب ي ف ة دي د ح ل ا ك ك س ل ل ني كي ين ا كي م ة باقن

ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, Poland

Zaostrzenie konfliktu z PKP Intercity

Rada Sektora wyraziła stanowczy sprzeciw wobec łamania elementarnych standardów przez pracodawcę, co skutkowało wprowadzeniem w spółce Regulaminów Wynagradzania i Regulaminów Pracy. Zdaniem Rady stało się to z naruszeniem zasad dialogu społecznego i niezgodnie z prawem.

W związku z bieżącą sytuacją, Rada Sektora zwróciła się z pismem do p.o. prezesa PKP Intercity Lucyny Krawczyk, w którym zwraca uwagę na następujące kwestie:

1. Pracodawca w Regulaminach Wynagradzania i Regulaminach Pracy połączył organizację i porządek w procesie pracy oraz związane z tym prawa i obowiązki pracownika. Takie łączenie postanowień Regulaminów wywołuje skutki prawne w odniesieniu do kwestii ustalenia wspólnego stanowiska wynikającego z art. 104² Kodeksu pracy oraz wyroku SN z dnia

21.03.2001 r. I PKN 320/00, OSNP 2002/24/599, które wskazują, że takie postanowienia nie mają mocy wiążącej.

2. Działając na podstawie art. 30 ust.5 Ustawy o związkach zawodowych z dnia 23 maja 1991 r. prowadząc dialog społeczny, występując o przedstawienie stanowiska w kwestii projektu Regulaminu Wynagradzania i Regulaminu Pracy, pracodawca ma obowiązek w ustalonym terminie (o czym stanowi art. 104² Kp), doprowadzić do uzgodnienia ze wszystkimi związkami treści powyżej wymienionych przepisów prawa

Rada Sektora Przewozów Pasażerskich ZZM apeluje do swoich członków zatrudnionych w PKP Intercity S.A. oraz do wszystkich pracowników drużyn trakcyjnych o następujące działania, począwszy od 1 marca 2011 r., polegające na:

- szczegółowym odpisywaniu wszelkich usterek, braków i nieprawidłowości występujących podczas eksploatacji pojazdów trakcyjnych;
- rygorystycznym przestrzeganiu postanowień zapisów instrukcji Bt-1 i Bt-2;
- nie wyrażaniu zgody na zmiany w indywidualnych rozkładach czasu pracy pracowników drużyn trakcyjnych, za wyjątkiem pracy ponad czas harmonogramowy, ale nie związanej ze zmiany zaplanowanego harmonogramu;
- żądania wydania karty Mt-514 w przypadku wdrożenia dochodzenia z jakichkolwiek przyczyn i pokwitowania czasu wynikającego z tego tytułu.

Wszystkie organizacje zakładowe ZZM w PKP Intercity S.A. złożą niezwłocznie skargi na postępowanie pracodawców w poszczególnych Okręgowych Inspektoratach Pracy, odpowiednich lokalizacją dla siedzib pracodawców.

pracy. Ponadto pracodawcy zlekceważyli obowiązek wystąpienia o uzgodnienie treści Regulaminu Wynagradzania i Regulaminu Pracy do organizacji reprezentatywnych w rozumieniu art. 241² Kp. W tym przypadku wszyscy pracodawcy spółki PKP Intercity S.A. złamali obowiązujące prawo.

3. Wprowadzone zapisy w aneksach do Regulaminu Wynagra-



Fot. G. Moc

dzania oraz w Regulaminie Pracy, spowodowały obniżenie wynagrodzenia dla części pracowników. W takim wypadku pracodawcy nie dopełnili nie tylko wymaganego art.30 ust. 5 Ustawy o związkach zawodowych z dnia 23 maja 1991r. postępowania, ale również nie postąpili zgodnie z postanowieniem art. 42 § 1 Kp. Działania pracodawców spowodowały od 17 lutego 2011 r. wręczanie pracownikom drużyn trakcyjnych wypowiedzeń dotychczasowych warunków pracy, zmieniających wprowadzone przez samego pracodawcę zmiany w sposobie wypłaty dodatku kilometrowego.

4. Brak dialogu społecznego pracodawców z działającymi na terenie Zakładów Spółki organizacjami związkowymi. Doskonałym, ale niestety negatywnym przykładem jest brak dialogu w Zakładzie Centralnym PKP Intercity S.A. Ostatnie spotkanie z Dyrektorem Zakładu miało miejsce 16 listopada 2010 r.!
5. Z niepokojem obserwujemy wypowiedzanie umów o pracę pracownikom drużyn trakcyjnych przy biernej postawie pracodawców. Już dziś widać braki kadrowe w drużynach trakcyjnych. Świadczy o tym ilość wypracowanych godzin nadliczbowych w miesiącu styczniu. Są przypadki wypracowania 50 nadgodzin przy normie rocznej 150 i jednocześnie wstrzymaniu realizacji zaległych i bieżących urlopów.
6. Wielokrotnie zgłaszane nieprawidłowości w wyliczaniu należności za pracę pracowników drużyn trakcyjnych nie są eliminowane, a skala nieprawidłowości i nie wypłacania należności we właściwych wysokościach, przy panującym obecnie dodatkowo bałaganie prawnym, powoduje dalsze straty finansowe pracowników drużyn trakcyjnych.

W związku z powyższym Rada Sektora Przewozów Pasażerskich ZZM wysunęła następujące żądania:

- a) wdrożenia Regulaminów Wynagradzania w treści zgodnej z podpisanym przez ZZM Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy dla Pracowników PKP Intercity S.A. oraz zastosowania Protokołu wprowadzającego dla pracowników zatrudnionych przez jednostki organizacyjne wchodzące w skład PKP Intercity (oba dokumenty z 27.07.2010 r.)
- b) zapewnienia ze strony pracodawcy realizacji obowiązków określonych w art. 94 Kp.
- c) rozpoczęcia rozmów z KKZZ nad systemowym wzrostem płac w zakładach spółki.
- d) rozpoczęcia rozmów w sprawie przebudowy struktury wynagrodzenia pracowników drużyn trakcyjnych.
- e) zawarcia z pracownikami zatrudnionymi na czas określony umów o pracę na czas nieokreślony.

Rada Sektora, którego pracami kieruje Piotr Rybikowski, zwróciła się do kierownictwa spółki o pilne udzielenie odpowiedzi na wystosowane pismo. Specjalny apel skierowała także do członków ZZM. Publikujemy go obok.

■

SEKTOR SPÓŁEK SAMORZĄDOWYCH

W imię bezpieczeństwa

Kierownictwo sektora wystąpiło do zarządu Przewozów Regionalnych o zrównoważenie pracy trakcyjnej na terenie obsługiwanym przez spółkę.

Przewodniczący SSP Sławomir Centkowski zwrócił się do członka zarządu PR Roberta Nowakowskiego o zrównoważenie pracy trakcyjnej poprzez przesuwanie obsługi pociągów między poszczególnymi zakładami na terenie wszystkich województw, w których PR świadczy usługi przewozowe. Domaga się wyeliminowania bezkarnego, jak dotychczas, procederu związanego z przekraczaniem ilości nadgodzin. – To ewidentne złamanie postanowień art. 151 par. 2 i 3 Kodeksu pracy – mówi szef sektora. A zarazem zwraca uwagę na fakt, że przekroczenie godzin nadliczbowych na stanowisku maszynisty (średnia w niektórych zakładach wynosi ponad 200 godzin!) to zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wiążące się z sankcjami określonymi w Kodeksie karnym. Wnosi więc o uporządkowanie tych spraw przez zarząd PR i wyciągnięcie konsekwencji służbowych wobec osób za nie odpowiedzialnych do końca marca tego roku.

Niedobór pracowników drużyn trakcyjnych sprawia, że w wielu miejscach zwyczajnie zaczyna brakować maszynistów do obsługi pociągów. Problem będzie się zresztą pogłębiał, ze względu na średnią wieku maszynisty oraz nabyte uprawnienia do emerytur pomostowych dla tej grupy zawodowej. Szkoda, że pracodawcy zamiast się z nim wreszcie zmierzyć i mu przeciwdziałać, szukają jedynie doraźnych rozwiązań. Eksploatując przy tym do granic możliwości pracowników i stwarzając realne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. (R)

Zamiatanie pod dywan

W oparciu o te same przepisy ruchu kolejowego oraz identyczny materiał dowodowy kolejowa komisja powypadkowa i powołany przez prokuraturę biegły sądowy doszli do całkowicie odmiennych wniosków końcowych. Kuriozalne, ale przypadku w tym żadnego nie ma.

Przypomnijmy, kolejowa komisja powypadkowa uznała, że bezpośrednią przyczyną wypadku pociągu nr 8102 na stacji Krzewie 12.12.2008 r. było przekroczenie o 77 km/h dopuszczalnej prędkości w odniesieniu do wskazania semafora, co wskazywałoby na błąd leżący po stronie maszynisty. Biegły sądowy w opinii opracowanej na zlecenie prokuratury uznał natomiast: „że maszynista nie popełnił błędu w prowadzeniu pojazdu trakcyjnego. Fakt ten wynika z analizy zebranej dokumentacji”. Nie dopatrywał się zatem winy ze strony maszynisty – pracownika przewoźnika.

Pełna niezależność

Według unijnych dyrektyw (2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, art.21) najważniejszym czynnikiem dla prawidłowości ustalenia okoliczności i przyczyny wypadku jest pełna niezależność członków komisji powypadkowej pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym od zarządcy infrastruktury. Tymczasem w składzie kolejowej komisji powypadkowej powołanej na okoliczność wypadku zarówno przewodniczący, jak i większość członków była pracownikami zależnymi i podległymi służbowo zarządcy infrastruktury. Taki stan rzeczy umożliwia usprawiedliwianie własnych niedociągnięć. W tym konkretnym przypadku nie został np. opracowany tymczasowy regulamin techniczny prac remontowych w torach stacyjnych stacji Krzewie na zakres prac wy-

konywanych w dniu 12.12.2008 r. A zgodnie z instrukcjami Ir-2 i Ir-3 podstawą rozpoczęcia robót w stacji jest opracowanie aktualnego tymczasowego regulaminu stacji oraz udzielenie zgody przez dyżurnego ruchu.

Idźmy dalej. W paragrafie 37 ust. 11 instrukcji Ir-1 – o prowadzeniu ruchu pociągów – znajduje się zapis: „O zmianie toru wjazdowego i wyjazdowego dla pociągów pasażerskich należy ponadto zawiadomić zainteresowanych pracowników właściwych przewoźników. Sposób powiadomienia zainteresowanych pracowników należy określić w regulaminie technicznym”. Komisja powypadkowa w protokole ustaleń końcowych stwierdziła cyt.: „zapisy tego postanowienia są nieściśle i mogą skutkować niewłaściwą interpretacją”. Zgodnie z przepisami targany wątpliwościami jej przewodniczący powinien w imieniu komisji zwrócić się do autora przepisu o wydanie „interpretacji właściwej”. Zamiast tego przyjął interpretację własną – niekorzystną dla przewoźnika, jak to często bywa.

Ponadto zarządca infrastruktury nie dopełnił prawdopodobnie obowiązków w części dotyczącej zawarcia zapisu w regulaminie technicznym stacji Krzewie oraz sposobu przekazania powiadomienia jak i wykazu osób, którym informację należało przekazać. W protokole ustaleń końcowych nie ma odpowiedzi na pytanie, w jaki sposób zarządca infrastruktury wypełnił obowiązek poinformowania przewoźnika o zmianie toru wjaz-



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

dowego w stacji Krzewie w dniu 12.12.2008 r. Nie wiadomo, czy w ogóle go wypełnił.

Całkowicie odmienne podejście do tej okoliczności wypadku i odbioru treści par. 37 ust. 11 instrukcji Ir-1 przedstawił biegły sądowy. Stwierdził, że „zapis ten nie określa kto i kogo ma powiadomić. Z analizy dokumentów wynika, że dyżurny ruchu miał poczucie potrzeby powiadomienia maszynistów, o czym świadczy fakt, że powiadomił maszynistę poc. 7180 i próbował powiadomić maszynistów pociągów 6102, 81008 a także 8102.” Biegły wnioskuje zatem, że „powiadomienie maszynisty poc. Nr 8102 poprzez radiotelefon o zmianie toru wjazdowego mogło spowodować uniknięcie wypadku lub co najmniej zmniejszenie jego skutków”. Jedna rzecz nie ulega przy tym wątpliwości – zapisy par. 37 ust 11. są źle opracowane, bo umożliwiają dowolną interpretację.

A „peelce” mało

Niezrozumiałe stanowisko w sprawie informowania przez dyżurnego ruchu drogą radiową maszynisty o zmianie toru wjazdowego zajęły PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. W piśmie Nr IES1-7200-38/09/10 z dnia 19.03.2010 r. skierowanym do przewoźników kolejowych czytamy: „informacja przekazana przez dyżurnego ruchu byłaby informacją dodatkową natomiast podstawą prowadzenia ruchu są obrazy nadawane przez sygnalizatory, uważamy, że proponowana

zmiana przepisu jest niezasadna". Być może dla PKP PLK S.A. kwestia zwiększenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego nie jest sprawą priorytetową. Być może musi jeszcze dojść do paru wypadków, aby wnioski końcowe o obowiązku informowania maszynisty o zmianie toru wjazdowego zostały potraktowane poważnie. Najwyraźniej wypadki na stacjach Zarzeka, Teresin i Krzewie to dla PLK ciągle za mało. Zarządzający infrastrukturą oraz agendy zajmujące się bezpieczeństwem na kolei powinny zająć zdecydowane i jednoznaczne stanowisko w tej sprawie.

Kolejną nieprawidłowością w pracy komisji mającą bezpośredni wpływ na ustalenie przyczyny wypadku była niewyjaśniona okoliczność dotycząca osłony zamknięcia toru nr 2 na stacji w Krzewie tarczą D1 „Stój”. Stanowisko biegłego w przedmiotowej sprawie brzmi: „Można przyjąć jako bardzo prawdopodobne, że stojąca przy torze, na pewnej wysokości ok. 1,5 m od powierzchni toru tarcza, w kształcie czerwonego prostokąta z białą obwódką, została zauważona przez maszynistę i spowodowała jego reakcję, pozwalającą na uniknięcie lub zminimalizowanie skutków wypadku. Pomimo bardzo wnikliwej analizy dokumentacji biegły nie znalazł żadnych materiałów, które potwierdzałyby zeznanie toromistrza o ustawieniu tarczy D1”.

Ale dla komisji powypadkowej wystarczającym materiałem dowodowym dla wyjaśnienia nieoznakowania miejsca robót tarczą D1 jest stwierdzenie toromistrza, że tarczę D1 ustawił. Na usprawiedliwienie braku jej widoczności przez maszynistę poc. nr 8102 wystarczyło oświadczenie zainteresowanego cyt.: „wracając w kierunku nastawni centralnej „KW” stacji Krzewie po zakończeniu prac stwierdziłem, że tarcza D1 „Stój” leżała na ławie torowiska.

Tarczę D1 zabrałem do schroniska”. To naruszeniem postanowień par. 62 instrukcji D1- dotyczącego „osłony miejsca robót”. Czy fakt, że zarządca infrastruktury jest bezpośrednim przełożonym toromistrza, ma w tym przypadku znaczenie? Obecności tarczy D1 na gruncie nie potwierdził zresztą żaden inny maszynista ani pracownik zeznający w sprawie. Przedstawiciele przewoźnik, w komisji także zgłosili swoje zastrzeżenia na tę okoliczność. O dziwo nie ujęto ich w protokole końcowym, choć każde zgłoszone przez członka komisji zdanie odrębne odnoszące się do ustaleń komisji powinno być odnotowane w protokole, zgodnie z par. 15 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz. U. nr 89 poz. 593).

Rozpisane role

Nie pierwszy raz zwracamy uwagę na fakt przyjmowania pozycji oskarżyciela i sędziego w pracach komisji powypadkowej przez członków zarządcy infrastruktury. A także przypisywaniu przez nich roli „podejrzanego” pozostałym uczestnikom wypadku reprezentowanym w komisji. Dlatego przedstawicielom przewoźnika w komisji zalecam składanie zastrzeżeń do protokołu końcowego w przypadku każdej wątpliwości dotyczącej prawidłowego i bezstronnego ustalenia okoliczności i przyczyny wypadku. Nie należy ulegać naciskom, aby takich zastrzeżeń nie składać lub się z nich wycofać. Przypominam, że w przypadku podpisania i złożenia odrębnego zdania do protokołu końcowego ustaleń komisji przez jakiegokolwiek jej członka, jedynym prawnym działaniem Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych jest obowiązek powołania

nowej komisji w zmienionym składzie osobowym.

Bolączką przewoźników jest brak w składzie komisji własnego przedstawiciela – eksperta z dziedziny automatyki i drogownictwa kolejowego. Nie mają więc możliwości zweryfikowania, czy np. urządzenia sterowania ruchem kolejowym działały bez zarzutu, a okopcone styki przekaźnika w sterowni czy zawieszający się system komputerowy srk nie miał wpływu na zdarzenie. Zazwyczaj opis stan urządzeń związanych z wypadkiem to domena pracownika zarządcy infrastruktury, niejednokrotnie bezpośrednio lub pośrednio odpowiedzialnego za ich stan techniczny i prawidłową obsługę. Ze swojej strony przewoźnicy powinni natomiast bardziej zadbać o uczestników wypadków. Kłania się tu brak fachowej opinii medycznej wydanej przez specjalistę o stanie psychicznym takiego pracownika. Składając zeznania w szoku powypadkowym trudno np. maszyniście skupić się na szczegółach i precyzyjnie opisać zdarzenie, co potem może pokutować.

Jedną z przyczyn umożliwiającą wyciąganie krańcowo odmiennych wniosków końcowych z identycznego materiału dowodowego jest więc uprzywilejowana pozycja zarządcy infrastruktury w składzie komisji powypadkowej. Taki stan rzeczy umożliwia PLK – jako stronie w wypadku – „zamiatanie pod dywan” okoliczności, które są niewygodne i obciążające. Najwyższy zatem czas na zmianę zasad wyboru i powoływania przewodniczącego kolejowej komisji powypadkowej. W imię bezstronności i niezależności oraz celem poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego komisja powypadkowa powinna być całkowicie niezależna od zarządcy infrastruktury.

Eugeniusz Śliwiński
Przewodniczący Komisji
Obrony Praw Pracowniczych

Ostatnia służba

Maszyniści z Opolskiego Zakładu Przewozów Regionalnych urocząco pożegnali kolegę, który udał się na zasłużoną emeryturę. Ostatni swój pociąg Krzysztof Bartek poprowadził 2 lutego br.

Urodził się 22 lutego 1951 roku. Na kolej trafił 2 sierpnia 1980 roku, do punktu utrzymania lokomotyw w Kluczborku. Potem pracował na stanowisku pomocnika maszynisty, a po ukończeniu kursu na maszynistę i zdaniu egzaminu 10.11.1987 r. rozpoczął pracę na tym stanowisku. Najpierw w lokomotywowni pozaklasowej w Kluczborku. W 1997 roku lokomotywownia została włączona do Zakładu Taboru w Tarnowskich Górach, a po dalszej reorganizacji w 1999 roku sekcja w Kluczborku została przekazana do Zakładu Taboru w Ostrowie Wielkopolskim. W wyniku realokacji maszynistów pomiędzy poszczególne spółki Krzysztof Bartek rozpoczął pracę w Opolskim Zakładzie Przewozów Regionalnych, gdzie pracował do czasu przejścia na eme-



ryturę. Ostatni pociąg prowadził 2 lutego 2011 – w kierunku Wrocławia nr 60125/4 relacji Kluczbork–Wrocław i 66125/4 relacji Wrocław Główny–Kluczbork.

W ZMZ działał od chwili reaktywacji związku. Dał się zapamiętać jako aktywny członek. – Był lubiany w środowisku, chętnie pomagał innym w potrzebie – mówią o nim koledzy, którzy w podziękowanie za wspólne lata pracy wręczyli mu album z ostatniej jazdy.

(JP)



Podpatrzone



Członkowie Komisji Młodych ZMZ podczas kolejnej edycji szkoleń finansowanych z unijnych środków p. „Postawmy na komunikację”, które odbyły się w okolicach Warszawy pod koniec lutego.

Akcja krwiodawców

Kolejowy Klub Honorowych Dawców Krwi „Twoja Krew” w Łazach organizuje akcje oddawania krwi. Najbliższa odbędzie się 12 kwietnia.

Krew będzie można oddać między godziną 9 a 12 w Zespole Szkół im. prof. Romana Gostkowskiego w Łazach przy ul. Fabrycznej 1a.

Klub serdecznie zaprasza swoich członków oraz wszystkich chętnych w wieku 18-65 lat, z dowodem osobistym. – Wiesz że jesteś zdrowy(a), nie jest Ci obojętny los wielu chorych – koniecznie wstąp do nas! – zachęcają organizatorzy. Przypominają także o zjedzeniu lekkiego posiłku.

Kolejne akcje odbędą się 6 września i 8 listopada 2011 r.

Prezydent Związku
Zawodowego Maszynistów
Kolejowych w Polsce

W imieniu swoim jak i mojej rodziny składam serdeczne podziękowania Radzie Krajowej, Prezydium Rady macierzystej organizacji, a w szczególności Komisji Obrony Praw Pracowniczych ZZM za pomoc w oczyszczeniu mojego dobrego imienia po wypadku kolejowym w miejscowości Krzewie.

Bez otrzymania pomocy ze strony organizacji ZZM niewątpliwie zostałem uznany za winnego spowodowania wypadku.

To Wasze działanie pozwoliło mi odzyskać dobre imię i powrócić w szeregi maszynistów, za co serdecznie wraz z rodziną dziękuję.

Z poważaniem

Alexander Mironow

ZZM na Facebooku

Tak jak zapowiadaliśmy, rozpoczęliśmy nadawanie na portalu Facebook. Zarejestrowanych użytkowników zachęcamy do „polubienia” ZZM.

Facebook.com to serwis społecznościowy wyposażony w aplikacje usprawniające wzajemny kontakt między użytkownikami i umożliwiający im przesyłanie informacji, zdjęć, filmów, tworzenie grup etc. Czyli całkiem przydatne narzędzie, którego walory doceniło już 500 mln ludzi na całym świecie. Idąc z duchem czasu uruchomiliśmy na Facebooku profil naszej organizacji pod nazwą: ZZM Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce. Można go znaleźć wpisując tę nazwę na wyszukiwarce lub klikając na link na stronie internetowej www.zzm.org.pl.

Z naszej związkowej strony www można także dostać się na kanał RK ZZM na YouTube, który znajduje się pod adresem www.youtube.com/user/rkzzm. Zamieszczone są tam m.in. filmy z różnych wydarzeń i fragmenty programów telewizyjnych. Kanał będzie sukcesywnie uzupełniany, więc warto go subskrybować, by otrzymywać informacje o kolejnych nowościach. Kanał i znajdujące się tam pliki wyświetlono już 3200 razy.



Pod semaforem

Kierownictwo PKP Cargo i kolejarskie związki zawodowe za podpisanie porozumienia płacowego uruchamiającego od kwietnia podwyżki wynagrodzeń w spółce.

Strona rządowa i pracodawców Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa za brak porozumienia ze związkami zawodowymi i spowodowanie od ogłoszenia referendum strajkowego.



Listy

Masz ciekawe zdjęcie, interesujące informacje, coś Cię bulwersuje lub chcesz podzielić się własnymi przemyśleniami? Napisz do nas: Głos Maszynisty, ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub wyślij maila na rkzzm@wp.pl z tytułem wiadomości: listy.

HOO MOR

– Panie kelner, jakie wino poleciłby pan do tego dania
– wytrawne, czy półwytrawne?
– Pan jest z tą damą, która właśnie wychodziła do toalety?

– Owszem.

– W takim razie poleciłbym wódkę.

Do firmy ubezpieczeniowej zgłosił się rolnik po odszkodowanie za padłą krowę. Pani w okienku wypisując kwit najpierw zadała kilka standardowych pytań – m.in. o imię i nazwisko, po czym pada pytanie o przyczynę zgonu. Rolnik wybałusza oczy.

– Hę?

– Przyczyna zgonu – powtórzyła pani z okienka.

Wyraz twarzy klienta jasno sygnalizował, że nie rozumie pytania. Urzędniczka spróbowała inaczej.

– Na co panu padła ta krowa?

Rolnik znów wybałusza oczy.

– Na gnój! – wybałwał.

U lekarza.

– Panie doktorze! Czuje się jakbym miała w sobie nowe życie!

– To dobrze się pani czuje. Ma pani tasiemca...

Przychodzi facet do urzędu pracy i mówi:

– Dzień dobry! Czy jest jakaś praca?

– Oczywiście! Pensja 10 tys.złotych, samochód służbowy, komórka...

– Pani żartuje?

– Tak, ale to pan zaczął...

fraszki Jerzego Szulca

Media

Żeby do poważnej nie doszło debaty
Maglują bez przerwy zastępcze tematy.

Posel

Ślęczy nad ustawą, cudów nie dokona
Lecz jego rodzina będzie ustawiona.

Uśmiechy

Starość – to nie radość,
lecz życie ponure
Zwłaszcza kiedy śmieszna masz emeryturę.

Romans

Nielegalna, krótka
Seksowna robótka.

Spacer

Nie deptaj trawników,
nie chodź na skróty
Bo w kupie piaska
ubrudzisz buty.

Chłopak prosi koleżankę:

– Daj mi swoje zdjęcie.

– Myślisz, że jesteś taki sprytny! Brakuje ci jednego pokemona do kolekcji, tak?

– Nie, chciałem tylko sobie zrobić kanapkę z pasztetem.

Kącik filatelistyczny

Zima w tym roku była wyjątkowo długa, mroźna i śnieżna, szczególnie w Europie i w USA. Właśnie ze Stanów Zjednoczonych pochodzi kartka pocztowa wysłana 6 marca 1987 roku z Milwaukee w stanie Wisconsin. Ciekawostką waloru jest ten sam typ parowozu amerykańskiego konstruktora Thomasa Rogera z 1870 roku o układzie osi 4 – 4 – 0, widniejący na znaczku oraz na części ilustracyjnej kartki pocztowej. Na uwagę zasługuje duży zgarniacz zamontowany z przodu parowozu, bardzo przydający się w czasie przejazdu pociągu przez zasypane śnieżne. (amur)



KRZYŻÓWKA NR 3/2011

Kontrola finansowa Hogan, zapasnik		Aktynowiec o symbolu Lr		Tuszczy, dawnie lekarstwo	Winslet z Oscarem Styl Rubensa		Henryk, trenował kolarzy		Rajd ... Trophy Solenizant z 2.1		Model nissana		Nagranie dźwięku na taśmie		F dla fizyka Napój z syfonu	
	15			Wielka ... słynie z turystyki				12			Miasto z Pałacem Potala			18		
Inaczej Tartu (Estonia)	19						Pustynny wiatr Z chwytnikami						Jeśli warzywo, to nie w skórze			
			3	„Powtórka filmu Herb Mickiewicza							„Kabareto- wa” tarcza System placzy					
Typ porzeczenia Daleko mu do skóry						Ryba akwariowa Podglądał Artemidę							Lekki, miękki metal Lipnicka			
	Coś do podkreślenia		Ekspонат Polski producent zupek					Cios, którym można też kościć		Waż z „Księgi dżungli” Edukacja	5		Tytułowy bohater tragedii Sofoklesa		Każdy stroni od tej woni	
					Siedlisko hazardu							Skóra na cholewki Atrybut snycerza				
	Siatka wędkarza Stolica Baszkirii	Bokserki Buty z kółkami do jeżdżenia							Azjatycka stolica Spodnie... z kremem	17						14
					16	Spirytus skażony		Jest ocytany i dużo wie			8		20		Uczeń w mundurze	
Gagarin Jednostka natężenia dźwięku			2	Nie grozi cegle na półce w księgarni								Wypiera skalpel				
								„Szyfrowe ...” Zeromskiego						Przyprawa do pizzy	W chórze anielskim	Kieszonkowe źródło światła
Rodzaj zarówki Coś tajemniczego	Blisko Wezuwiusza		11	Skala dla rzeźbiarza	Potocznie: milion starych złotych		Przerażający sen		Zostanie po ranie		Almera na szosie	Barańska jako hrabina Dipolowa				
							Drewno topoli drżącej						Kapielisko nad Bałtykiem			
Piąty ośmiotyśiecznik (8463)		Korekta zdjęcia Kochał Mee							Jedenastu panów z Mediolanu	10					Hudson i muzyka	
							Dwa słowa w jednym						Teresa Żylis-... w operze			
Właśnie ją rozwiązujesz Rospudy			13						Ramiona przy torze							
								Największe miasto Jordanii					Pseudonim używany w Internecie			
Trzeci w tablicy Mendelejewa				Japońska świątynia buddyjska												4

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 20 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

Rozwiązania krzyżówki nr 3 prosimy nadsyłać do 5 kwietnia 2011 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzmm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 3”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę-niespodziankę.

Rozwiązanie Krzyżówki nr 2: „Linia hutnicza szerokotorowa”.

Weekend dla 2 osób w wybranym ośrodku spółki Natura Tour wylosował Ryszard Maruszczky ze Strzebinia. Gratulujemy, informację 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.

Na okładce: Okolice Warszawy Zach. Fot. G. Moc

Natura Tour

najczęściej wybieraną ofertą



Wielkanoc



Weekend
majowy



A promocyjne ceny
już od czerwca!



Super Promocje dla
emerytów, studentów,
oraz matek z dziećmi

Zadzwoń i zamów **nowy katalog 2011**

www.naturatour.pl
infolinia: 801 000 527