



Głos Maszynisty

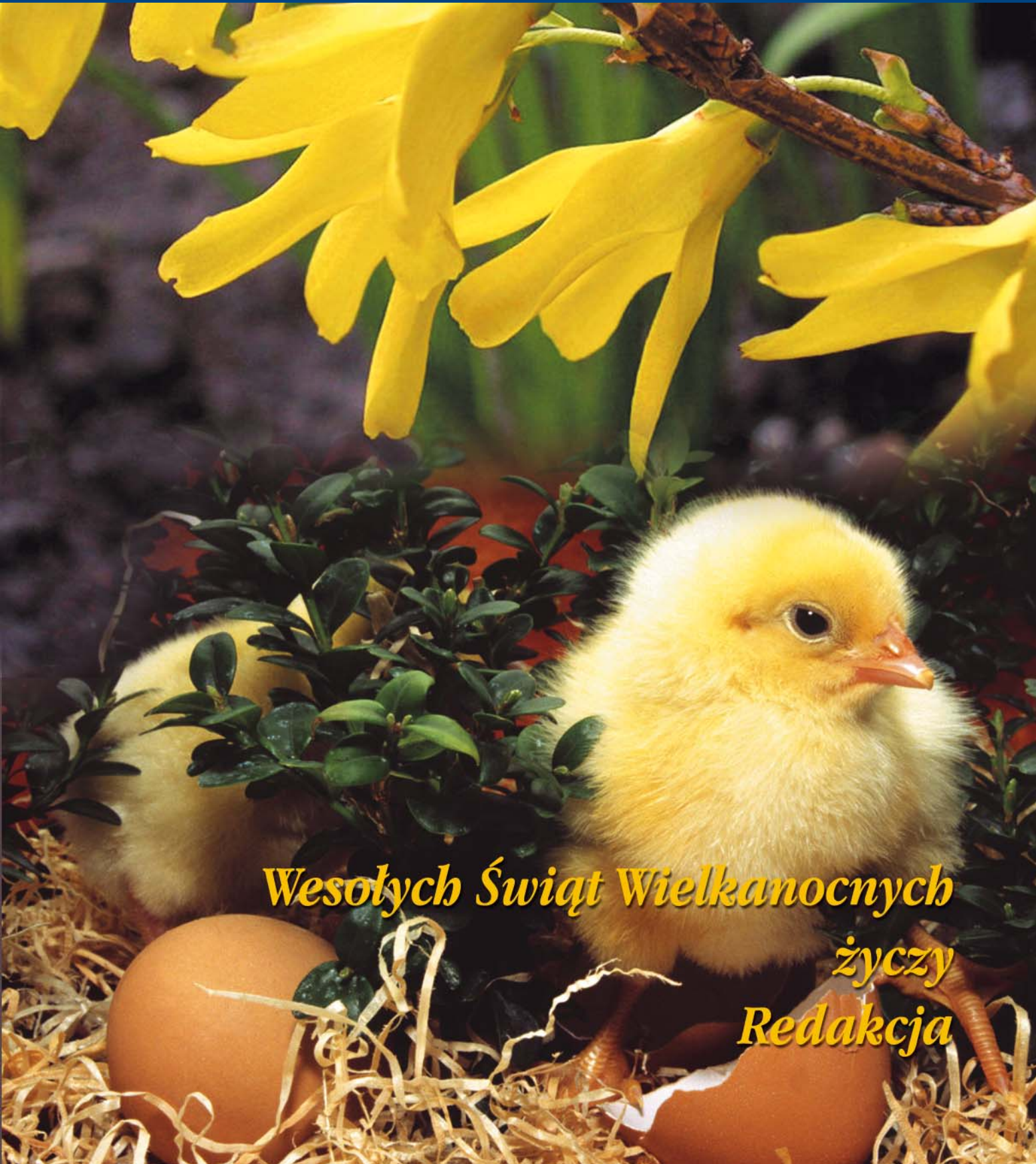
NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 4/80

KWIECIEŃ 2011



*Wesołych Świąt Wielkanocnych
życzy
Redakcja*



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
PODSEKRETARZ STANU

Andrzej Massel

Szanowni Państwo!

Z okazji Świąt Wielkanocnych wszystkim Państwu, a szczególnie osobom związanym z transportem kolejowym, Państwa rodzinom oraz seniorom kolejnictwa życzę, aby ten wyjątkowy czas przyniósł nadzieję i umocnił wiarę w drugiego człowieka. Życzę wiosennej radości w Państwa domach, optymizmu przy podejmowaniu decyzji w życiu zawodowym i prywatnym, a także umiejętności dostrzegania piękna tego świata.

Wesołego Alleluja!

Andrzej Massel

Warszawa, kwiecień 2011



Z okazji Świąt Wielkanocnych
w imieniu Zarządu PKP CARGO składam wszystkim
Czytelnikom, a zwłaszcza Kolejarzom i Ich Rodzinom,
najserdeczniejsze życzenia radosnych chwil spędzonych
w atmosferze wzajemnej dobroci i życzliwości
oraz spokojnego wiosennego wypoczynku
w gronie najbliższych

Wojciech Balczun

Prezes Zarządu PKP CARGO



Ciepłych i udanych Świąt Wielkanocnych
oraz wszelkiej pomyślności i radości
w życiu zawodowym i prywatnym,
serdecznych spotkań
w gronie rodziny i wśród przyjaciół
oraz wesołego „Alleluja”.

składa

Zarząd Spółki PKP Intercity

Z okazji zbliżających się Świąt Wielkiej Nocy
składamy w imieniu swoim
i wszystkich pracowników Spółki PKP Szybka Kolej Miejska
w Trójmieście
życzenia zdrowia, radości oraz spełnienia wszystkich
zawodowych planów. Niech ten świąteczny czas pozwoli nam
na chwilę wytchnienia od często trudnej codzienności.
Szczególnie ciepłe słowa kierujemy w stronę
Naszych Pasażerów, dziękujemy za korzystanie z usług PKP SKM.
Życzymy Państwu, aby w tym radosnym wiosennym czasie
podróżowanie koleją było przyjemne i szybkie a my obiecujemy
jak najlepiej wywiązywać się z tego zadania.

Maciej Lignowski

Prezes Zarządu SKM PKP w Trójmieście sp. z o.o.

Bartłomiej Buczek

Członek Zarządu SKM PKP w Trójmieście sp. z o.o.
Dyrektor ds. Przewozów



Droga Rodzino
Kolejarska!

Niech Zmartwychwstały
Pan zwycięża w nas i przez
nas.

Niech światło wielka-
nocnego poranka opromienia
kolejny rok naszej ofiarnej
służby Ojczyźnie, w naszych
domach i zakładach pracy, abyśmy mieli moc być świadkami
Chrystusa Zmartwychwstałego, abyśmy rozsiewali dobro,
abyśmy umieli dzielić się wdowim groszem i wzajemnym
szacunkiem.

Przed nami wielkie wyzwania trudnych przemian
w Ojczyźnie, Kościele i na polskiej kolei.

Obyśmy nadziei szukali u Tego, który zawieść nie
może.

Z darem modlitwy i błogosławieństwem dla kolejarskich
rodzin.

Eugeniusz Zarebiński
Krajowy Duszpasterz Kolejarzy

Priorytetem interesy załogi

Rozmowa z Leszkiem Miętkiem, prezydentem ZZM

– *W chwili, kiedy rozmawiamy trwa jeszcze referendum strajkowe w spółkach PNI, PKP Cargo i PKP Intercity. Czego się dowiemy?*

– Wyniki pozwolą z dużą dokładnością zorientować się w oczekiwaniach środowisk pracowniczych. Pytanie ściśle dotyczy obszarów działalności związkowej, czyli paktów gwarancji pracowniczych. Pojawił się pewien szum informacyjny, więc chciałbym wyjaśnić, że ZZM nie zmienił swojego poglądu na kwestie prywatyzacyjne na kolei. Nadal uważamy, że większościowy udział w prywatyzowanych spółkach powinien utrzymać Skarb Państwa. Że pieniądze uzyskane z prywatyzacji powinny być przeznaczone na podniesienie konkurencyjności firm, skierowane na ich rozwój, na zakupy nowoczesnego taboru itd. Nie ma naszej zgody na plany prywatyzacji PKP Cargo poprzez sprzedaż większościowego udziału inwestorowi strategicznemu lub finansowemu. Mamy liczne zastrzeżenia, począwszy od kwestii ujawniania wnętrza spółki potencjalnym konkurentom, czy braku jasności co się stanie ze spółką w przyszłości. Uważam jednak, że elementarną powinnością związku zawodowego są zabezpieczenia socjalne dla pracowników na ewentualność zmian własnościowych. Lepiej negocjować gwarancje pracownicze zanim podjęte zostaną decyzje. Domagaliśmy się, by wyznaczyć precyzyjne ramy czasowe dla negocjacji paktu i tak się stanie. Byliśmy również zwolennikami ustaleń Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, ale nie wszystkie kolejowe związki zawodowe myślą podobnymi kategoriami. Obawiam się, że niektóre przedkładają bieżącą politykę nad sprawy związane z przyszłością firm i zabezpieczeń socjalnych dla załogi. Negocjowanie pakietów socjalnych nie



oznacza opowiedzenia się za taką czy inną formą prywatyzacji. Priorytetem jest jednak zabezpieczenie interesów załogi.

– *Jak przebiegają negocjacje w PKP Cargo?*

– Przystąpiliśmy do nich w dobrej wierze. Na pierwszym spotkaniu określiliśmy obszary, które powinny być ob-

jęte paktem, jak również tryb zawarcia porozumienia. Liczę na konstruktywne rozmowy, żebyśmy mogli uspokoić środowiska pracownicze. Załozde lepiej będzie się pracować ze świadomością zabezpieczeń socjalnych w przypadku zmian właścicielskich.

– *Czego dotyczyła rozmowa z nowym prezesem zarządu PKP Intercity?*

– Wskazaliśmy najbardziej palące problemy z naszego punktu widzenia. Bardzo pozytywnie odnieśliśmy się do nowego trendu w spółce – odbudowy zaplecza kadrowego o fachowców z dziedziny eksploatacji. Zaniedbania w tych obszarach stały się przyczyną wielu negatywnych opinii o PKP Intercity, także ze strony klientów. Dlatego cieszę się z powrotu specjalistów i liczę, że znajdziemy w nich rzeczowych partnerów do rozmów o procesach eksploatacyjnych. Z prezesem Januszem Malinowskim rozmawialiśmy o funkcjonowaniu spółki i planach dotyczących jej przyszłości, a także

dokończenie na str. 4



Zdrowych i pogodnych **Świąt Wielkanocnych**, pełnych wiary, nadziei i miłości.
Radości i pogody ducha oraz serdecznych spotkań w gronie najbliższych
życzy
Rada Krajowa
Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych
w Polsce



Priorytetem interesy załogi

dokończenie ze str. 3

o kształtowaniu wynagrodzeń, szczególnie w zespole drużyn trakcyjnych. Istnieją na tym polu ogniska zapalne wywołane ingerencją w systemy wynagradzania, a będące pokłosiem braku w spółce układu zbiorowego pracy. Wskazaliśmy na potrzebę powrotu do stołu negocyjnego, aby w PKP Intercity obowiązywały rozwiązania układowe, a nie regulaminy. Wskazaliśmy również na konieczność wzrostu wynagrodzeń w spółce.

– To bolączka nie tylko w PKP Intercity ze względu na rosnącą inflację i znaczny wzrost cen oraz kosztów utrzymania.

– Tematy płacowe będą podnoszone przez ZZM także w innych spółkach, zgodnie z oczekiwaniami naszych członków. Trzeba pamiętać, że ukształtował się rynek pracowników, a maszynista stał się fachowcem bardzo poszukiwanym na rynku. Od pracodawców maszyniści oczekują więc atrakcyjnych warunków pracy i płacy. W przeciwnym razie lepszego wynagrodzenia za swoją odpowiedzialną pracę będą szukać gdzie indziej. Jeżeli któryś z pracodawców nie nadąży ze stworzeniem właściwego systemu wynagradzania, to szybko będzie zmuszony ograniczyć zakres swojego funkcjonowania ze względu na brak maszynistów.

– Sytuacja w Przewozach Regionalnych przypomina stąpanie po cienkim lodzie.

– To prawda. Mamy niestety do czynienia z dość agresywną polityką niezrozumiałą dla pracowników, szczególnie zespołów drużyn trakcyjnych. Jej przejawami są wypowiedzenie Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy oraz ciągnące się negocjacje nad wypowiedzianym

Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy czy wreszcie perturbacje związane ze świadczeniami przejazdowymi. Docierają do mnie sygnały, że wielu maszynistów z PR rozgląda się za nowym pracodawcą, bo nie mają poczucia stabilności zatrudnienia i godziwych wynagrodzeń. Kolejarze utożsamiają się ze swoimi firmami i chcieliby dalej w nich pracować, ale nie za wszelką cenę. Sytuacja wymaga intensywnych rozmów z zarządem spółki. Przypomnę, że w Przewozach Regionalnych mamy zakończony spór zbiorowy wokół kształtowania wynagrodzeń, co umożliwia nam podjęcie dalszych działań przewidzianych statutami. Podejmiemy jeszcze jedną próbę rozmów. Udało się doprowadzić do wdrożenia podwyżek w innych spółkach, jak np. w PLK i PKP Cargo. Czas żeby w pozostałych potraktowano te sprawy z należytą powagą.

– Z dniem 6 kwietnia weszły w życie rozporządzenia regulujące kwestie związane z wprowadzaniem tzw. Trzeciego Pakietu Kolejowego. Co to oznacza dla maszynistów?

– Od tej chwili obowiązują dwa tryby związane z pracą maszynisty. Dla wszystkich tych, którzy już mają prawa kierowania zachowany jest okres przejściowy na zdobycie licencji i świadectw maszynisty do 2017 roku. Nowe regulacje dotyczą wszystkich nowych adeptów zawodu oraz tych, którzy wyrażą chęć ubiegania się o nowe licencje czy świadectwa maszynisty.

Z wielkimi obawami podchodzimy do zasad szkolenia nowych adeptów sztuki maszynistowskiej przyjmowanych z zewnątrz. Trzeci Pakiet Kolejowy nie przewiduje stanowiska pomocnika maszynisty. Po szkoleniu taka osoba stanie się pełnoprawnym maszynistą. Jeżeli

nie zostanie do swojej pracy właściwie przygotowana od strony teoretycznej jak i praktycznej – m.in. w sytuacjach nietypowych, kryzysowych – to powstanie poważne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Trzeba także pamiętać, że obowiązujący stan prawny nie nadążył za procesami liberalizacji na polskich kolejach, co podkreślaliśmy podczas prac w Zespole ds. Bezpieczeństwa przy Ministerstwie Infrastruktury. Należy szybko reagować, bo ostatnio byliśmy świadkami wielu wydarzeń potwierdzających nasze głosy o braku odpowiednich regulacji związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Nie ma żadnej kontroli nad łącznym czasem pracy maszynisty u różnych przewoźników, dochodzi do zatrudniania maszynistów na umowę-zlecenie. Maszynista to zawód, za którego wykonywanie powinna być należyta zapłata w ramach dopuszczalnych norm czasu pracy.

– Przed nami Święta Wielkanocne. Co na te wyjątkowe dni chciałbyś przekazać Czytelnikom?

– Tak się złożyło, że w najbliższych tygodniach zbiegną się sprawy związane z paktem gwarancji, referendum, zmianami właścicielskimi. Wielki Tydzień i okres poświąteczny obfitować będzie w wiele ważnych spotkań, więc wygląda na to, że stosunkowo mało będzie czasu na refleksje i przewartościowanie postrzegania rzeczywistości. Wszystkim członkom ZZM, wszystkim kolejarzom, naszym właścicielom i pracodawcom życzę wiele zdrowia, satysfakcji z wykonywanej pracy i szczęścia osobistego. Żebyśmy wzmocnieni świątecznymi przemysleniami potrafili się lepiej słuchać i lepiej zrozumieć.

– Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał Rafał Zarzecki

Posiedzenie Zespołu Trójstronnego

W prima aprilis spotkał się Zespół Trójstronny ds. Kolejnictwa. Nikomu jednak nie było do żartów, bo „na tapecie” znajdowały się tematy fundamentalne dla załogi – pakt gwarancji pracowniczych oraz świadczenia przejazdowe.

Niespodziewanie posiedzenie rozpoczęło się od ostatniego punktu programu, czyli świadczeń. Członek zarządu – dyrektor ds. pracowniczych spółki Przewozy Regionalne Danuta Bodzek poinformowała zebranych o wstrzymaniu z dniem 1 kwietnia sprzedaży rocznego biletu sieciowego imiennego dla pracowników posiadających ulgę w wysokości 99 procent. Zapowiedziała, że spółka PR zamierza honorować te uprawnienia w uruchamianych przez siebie pociągach jedynie do końca 2011 roku. Samą decyzję umotywowwała rzekomymi stratami z tego tytułu, sięgającymi w 2010 roku jakoby 70 mln zł.

Wywołało to gwałtowny sprzeciw strony związkowej. Nie tak bowiem dawno, bo raptem 21 września 2009 roku, pomiędzy Związkiem Pracodawców Kolejowych (reprezentował m.in. Przewozy Regionalne), a ponadzakładowymi organizacjami związkowymi zostało podpisane porozumienie w sprawie ulg przejazdowych. Termin jego obowiązywania upływa zaś wcale nie w 2011, lecz w 2012 roku. Minister infrastruktury Cezary Grabarczyk zapytany, czy będzie tolerował łamanie porozumień i kto ma w tym sporze rację przychylił się do stanowiska strony związkowej. Jak się dokładnie wyraził: „tak podpowiada mu prawnicza intuicja”. Ostatecznie Danuta Bodzek zadeklarowała chęć do dalszych rozmów i zobowiązała się do przedstawienia oferty spółki w tym zakresie do 15 kwietnia.

Potem pełniąca obowiązki prezesa zarządu PKP SA Maria Wasiak poinformowała, że 21 marca minął termin składania ofert na zakup udziałów w spółce Przedsiębiorstwie Napraw Infrastruktury. Do negocjacji warunków umowy zaproszone zostały dwie firmy spośród pięciu biorących udział w badaniu spółki PNI (tzw. due dilligence) – Budimex SA oraz MCI Private Ventures Fundusz Inwestycyjny Zamknięty działający na rzecz subfunduszu MCI Euroventures 1.0. Prezes Wasiak twierdzi, że obaj potencjalni inwestorzy PNI deklarują chęć przystąpienia do rozmów ze stroną związkową w sprawie paktu gwarancji pracowniczych. Także 21 marca spółka PKP SA opublikowała zaproszenie do negocjacji w sprawie kupna akcji spółki PKP Cargo S.A. (50% + 1 akcja spółki, czyli prywatyzacja poprzez inwestora strategicznego lub finansowego).

W dalszej części strona pracodawców zaproponowała podpisanie dwóch stanowisk w sprawie paktów gwarancji pracowniczych w spółkach planowanych do prywatyzacji przez Zespół Trójstronny ds. Kolejnictwa. Pierwsze odnosiło się do PNI. Zapisano w nim, że stronami paktu gwarancji pracowniczych będą inwestor i organizacje działające w spółce, negocjacje zakończą nie później niż 10 czerwca 2011 roku,

a najpóźniej po 10 dniach na posiedzeniu Zespołu dokonana zostanie ocena ich efektów. Minister infrastruktury zobowiązał się, że nie podejmie decyzji prywatyzacyjnej bez zawartego paktu negocjowanego w dobrej wierze.

Drugie dotyczyło PKP Cargo oraz innych spółek (PKP Energetyka, TK Telekom, Polskie Koleje Linowe). Tu stronami paktu byłyby zarządy poszczególnych spółek i organizacje związkowe – sygnatariusze zakłado-



wych układów zbiorowych pracy. W stanowisku znalazły się następujące zapisy:

- negocjacje paktu w PKP Cargo mają zakończyć się do 4 maja br., a potem w terminie do 10 dni Zespół Trójstronny oceni ich przebieg i wyniki,
- odbędą się one w trybie art. 241⁹ Kodeksu pracy bądź innym ustalonym przez strony,
- pakt będzie przedmiotem tzw. due dilligence,
- harmonogram negocjacji paktów w innych spółkach zostanie ustalony przez Zespół Trójstronny ds. Kolejnictwa,
- zobowiązanie ministra infrastruktury, że nie podejmie decyzji bez zawartego paktu negocjowanego w dobrej wierze.

Pod tak sformułowanymi stanowiskami Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa gotowi byli podpisać się przedstawiciele rządu i pracodawców. Jednomyslności nie było natomiast po

dokończenie na str. 6

Posiedzenie Zespołu Trójstronnego

dokończenie ze str. 5

stronie związkowej. Ostatecznie pod dokumentami podpisała się część związkowców – m.in. zastępujący prezydenta

ZZM Leszka Miętka wiceprezydent Bogusław Sady, przedstawiciele SKK NSZZ Solidarność, związku dyżurnych ruchu, drużyn konduktorskich, dyspozytorów, rewidentów. Złożenia podpisu odmówiły głównie organizacje zrzeszone w Forum Związków Zawodowych.

(L)



W skrócie

- PKP SA opublikowały 21 marca zaproszenie do negocjacji w sprawie kupna akcji spółki PKP Cargo S.A. Inwestorzy będą mogli nabyć większościowy pakiet 50% + 1 akcja spółki. Termin składania wstępnych ofert mija 12 maja br.

- Niemiecki związek GDL kontynuuje akcje protestacyjne domagając się jednolitego układu zbiorowego dla wszystkich maszynistów w tym kraju. Tym razem dobowy strajk objął prywatnych konkurentów Deutsche Bahn. Na tory nie wyjechały pociągi spółek Abellio, Arrivy, Benex, Keolis i Hessische Landesbahn oraz Veolii.

Rozmowy w PKP Cargo

Negocjacje w sprawie paktu gwarancji pracowniczych w PKP Cargo w przypadku prywatyzacji spółki mają się zakończyć nie później niż 4 maja.

Nie oznacza to bynajmniej, że strona związkowa zmieniła swoje stanowisko co do meritum. Wszystkie organizacje związkowe z PKP Cargo nadal nie zgadzają się na prywatyzację drugiego kolejowego przewoźnika towarowego w Unii Europejskiej przez inwestora strategicznego lub finansowego. We wspólnym stanowisku z 15 marca br. dobitnie dały temu wyraz: „forma prywatyzacji lansowana przez resort infrastruktury, mająca na celu głównie spłatę historycznego zadłużenia PKP SA, jest szkodliwa dla PKP Cargo, jej pracowników i Skarbu Państwa”.

Odpowiedzieli mimo to na inicjatywę zarządu spółki i 7 kwietnia strony ZUZP PKP Cargo po raz pierwszy zasiadły do stołu, by porozmawiać o pakiecie. Związkowcy zaproponowali tryb

procedowania (art. 59 Konstytucji RP, art. 393 Kodeksu cywilnego w związku z art. 300 Kodeksu pracy) i przedstawili wstępne postulaty do negocjacji. Bloki tematyczne, które powinny zostać uwzględnione w pakiecie socjalnym według strony związkowej to:

- Pakt ma być integralną częścią umowy prywatyzacyjnej spółki PKP Cargo;
- Gwarancja zatrudnienia - 20 lat (nie dłużej niż do powszechnie obowiązującego wieku emerytalnego);
- Odszkodowanie za okres pozostały do końca zatrudnienia w przypadku wcześniejszego rozwiązania umowy o pracę;
- Gwarancja przynależności firmy do Związku Pracodawców Kolejowych (PUZP);

- Gwarancja obowiązywania przez ten okres ZUZP i innych Porozumień zawartych ze związkami zawodowymi, w tym w szczególności Porozumienia z 10/11.11.2003 r. w części dotyczącej warunków prywatyzacji PKP Cargo;
 - Premia prywatyzacyjna;
 - Mieszkania zakładowe;
 - Coroczny wzrost wynagrodzeń;
 - Zobowiązania w przypadku kolejnych przekształceń;
 - Gwarancja zatrudnienia w przypadku przejścia w trybie art. 23¹ Kodeksu pracy do innych pracodawców;
 - Obowiązywanie paktu dla spółek, w których PKP Cargo ma co najmniej 51% udziałów;
 - Gwarancja udziału przedstawicieli pracowników w zarządzie spółki i radzie nadzorczej;
 - Gwarancja, że pakt będzie integralną częścią umowy w przypadku zmiany właściciela.
- Kolejna tura negocjacji nad odbędzie się 18 kwietnia br. ■

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



Spotkanie z prezesem PKP Intercity

W siedzibie ZZM nowy prezes zarządu spółki Janusz Malinowski spotkał się 29 marca z naszą delegacją.



Tworzyli ją członkowie prezydium Rady Krajowej ZZM: prezydent Leszek Miętek, wiceprezydenci Krzysztof Ciećka i Bogusław Sady oraz przewodniczący Sektora Przewozów Pasażerskich Piotr Rybikowski. Podjęte w trakcie dyskusji zagadnienia obejmowały m.in. takie obszary jak: wnioski z wypadku w miejscowości Krzewie, stan techniczny i czystość lokomotyw, normy czasów przyjęć i zdań, kwestii kształtowania struktury wynagrodzeń w zespole drużyn trakcyjnych, braku spójności obowiązujących instrukcji i Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy w spółce PKP Intercity.

... i z ZZM w DB Schenker

W Katowicach 26 marca przedstawiciele prezydium Rady Krajowej ZZM spotkali się z zarządem ZZM w DB Schenker.



Dyskutowano m.in. o strategii naszej organizacji i dalszym rozwoju struktur związkowych ZZM w DB Schenker Rail Polska S.A. Omówiono również kwestie związane z negocjacjami układu zbiorowego w tej spółce. Prezydent Leszek Miętek przedstawił także aspekty pracy Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz sytuację niemieckich maszynistów zrzeszonych w GDL, którzy podjęli batalię o wspólny układ zbiorowy obowiązujący u wszystkich przewoźników. ■

Personalia

Zmiany w zarządzie PKP Intercity. Janusz Malinowski nowym prezesem spółki, a Tadeusz Matyła członkiem zarządu – dyrektorem technicznym.



Janusz Malinowski trafił do tej spółki w lutym, kiedy to został powołany do zarządu PKP Intercity na stanowisko dyrektora technicznego. Od 23 marca pełni funkcję prezesa zarządu. Przez ostatnich 10 lat pracował dla PKP S.A., ostatnio między innymi jako wicedyrektor Biura Strategii PKP S.A. Jest absolwentem Politechniki Radomskiej i Warszawskiej. Prywatnie interesuje się historią Polski i piłką nożną.



Tadeusz Matyła funkcję członka zarządu – dyrektora technicznego PKP Intercity pełnił już w PKP Intercity wcześniej – w latach 2004–2007. Był także m.in. członkiem zarządu PKP Przewozy Regionalne. Jest absolwentem Instytutu Transportu Politechniki Warszawskiej.

(R.)

XVIII Parada Parowozów Parowozownia Wolsztyn 29–30 kwietnia 2011 r.



29.04. PIĄTEK

21.00 – Światło, Dźwięk, Para Show

30.04. SOBOTA

10.00 – Start

11.00 – Pokazy Strongmen Duo Majestic

13.00 – Parada Parowozów

14.30 – Atrakcje na scenie, konkursy

Z prac sektorów

Rada Sektoru Przewozów Towarowych poparła wspólne stanowisko wszystkich organizacji związkowych działających w PKP Cargo, które sprzeciwiają się sposobowi prywatyzacji spółki poprzez inwestora strategicznego lub finansowego.

Swoją opinię przekazała prezesowi zarządu PKP Cargo Wojciechowi Balczunowi, który wziął udział w części posiedzenia Rady Sektoru 6 kwietnia. Szczególne obawy załogi budzi umożliwienie potencjalnym inwestorom, wśród których mogą znaleźć się konkurenci, dostępu do informacji poufnych PKP Cargo – o strategicznym znaczeniu. W Przedsiębiorstwie Napraw Infrastruktury do szczegółowego badania spółki (tzw. due dilligence) dopuszczonych zostało 5 firm. Prezes Balczun poinformował, że ma zobowiązanie ministra infrastruktury do zawarcia paktu gwarancji pracowniczych w spółce.

Wcześniej omawiano m.in. przebieg referendum strajkowego w spółkach planowanych do prywatyzacji. Do 20 kwietnia kolejarze mogą wypowiedzieć się, czy są za podjęciem akcji strajkowej w przypadku kontynuacji procesu prywatyzacji spółek kolejowych bez gwarancji zawarcia paktów socjalnych.

Na spotkaniu analizowano również pracę trakcyjną za 2010 rok i dyskutowano m.in.

o kwestiach związanych z instrukcją Ct-12, podwyżkami płac w PKP Cargo od 1 kwietnia, harmonogramami czasu pracy. Rada zasygnalizowała potrzebę spotkania z członkiem zarządu spółki w sprawach dotyczących eksploatacji.

W związku z odejściem na emeryturę wiceprzewodniczącego Sektoru Przewozów Towarowych Stefana Panka, który otrzymał podziękowania za wykonaną pracę, funkcję tę powierzono Michałowi Pileckiemu. ■



naturalnie z nami



przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo



PKP cargo
GRUPA PKP

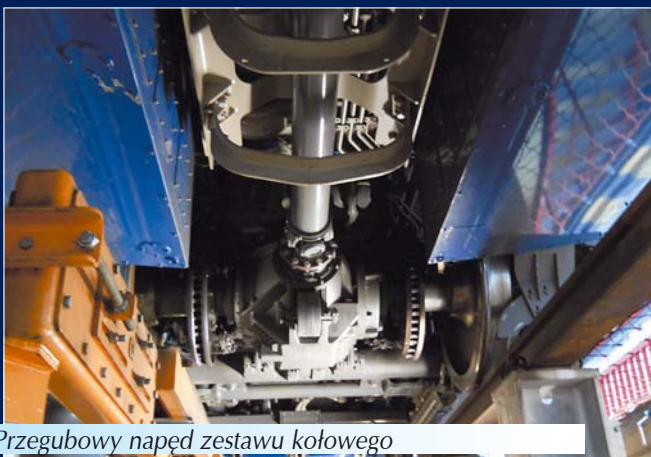
Bujać czy nie bujać?

Po rozstrzygnięciu przetargu PKP Intercity jest coraz bliżej sfinalizowania kontraktu z firmą Alstom na zakup 20 pociągów nowej generacji. Z pojawiających się informacji wynika, że będą to składy bez wychylnego nadwozia. Minione 17 lat, bo już tyle upłynęło od udanych testów włoskiego pociągu ETR 460 na polskich torach, to okres traconych nadziei na lepszy wizerunek kolei.

Warto się przyjrzeć, jak tego typu pociągi funkcjonują w innych krajach. Pozytywnym przykładem mogą tu być koleje fińskie VR, które jako jedne z pierwszych uruchomiły na swoich liniach pociągi Pendolino oznaczone jako Sm 3. Stało się to w roku 1995, po zakupie 18 składów wyprodukowanych jeszcze przez Fiat Ferroviaria znanych we Włoszech jako ETR 460. Pociągi te na stałe wpisały się w obraz fińskich kolei i dziś trudno je sobie wyobrazić bez nich. Miniony okres to czas zdobywania doświadczeń, udoskonalania i dostosowywania taboru do trudnych warunków klimatycznych oraz przebudowy infrastruktury kolejowej. Od grudnia 2010 roku na trasie Helsinki–Sankt Petersburg kursują dwa pociągi dziennie obsługiwane przez nową wersję Pendolino zwaną Allegro – podobną do tej, jaką zaferował PKP IC Alstom. Trasę długości ok. 350 kilometrów pokonują w 3 godziny 40 minut, jadąc po stronie fińskiej z prędkością



Szczelna zabudowa podwozia



Przegubowy napęd zestawu kołowego

200 km/h, a po torach rosyjskich – do 160 km/h. Uwzględnić należy tu postój na granicy konieczny do wymiany załogi i służb celnych. Należy dodać, że odcinek od Helsinek do granicznej stacji Vainikkala został gruntownie zmodernizowany, łącznie z przeprofilowaniem łuków. Konstruktorzy nowej jednostki skorzystali z doświadczeń eksploatacyjnych Sm 3 i wprowadzili



Allegro na hali przeglądowej



Spożywanie alkoholu zabronione

szereg rozwiązań, które umożliwiają jazdę w skrajnie niskich temperaturach i trudnych warunkach zimowych. Należą do nich np. podgrzewane zbiorniki piasecznic (napęd poprzez przegub Cardana tylko jednej osi na wózku wymusza stosowanie piaskowania) czy szczelnie zabudowane podwozie chroniące przed wysokim śniegiem.

Allegro różni się od innych pociągów tego typu przekraczających w Europie granice państw. Unikalnym rozwiązaniem

pasażerów, więc od czerwca bieżącego roku oba miasta będą łączyć 4 pary takich pociągów. Na sukces dość kosztownego jednak projektu wpłynął z pewnością czas i komfort przejazdu, konkurencyjny do połączeń lotniczych.

Wracając zaś do kwestii wychylnego nadwozia, jest to system mający zarówno zwolenników i przeciwników. Minusem na pewno jest wyższa cena taboru oraz awaryjność. W opinii maszynistów fińskich, system zawodzi najczęściej

zimą, jednak generalnie sprawdza się w eksploatacji. Wyższe są również koszty utrzymania takiego taboru. Zwiększenie prędkości pociągu bez konieczności budowy nowych linii dużych prędkości stanowi jednak znaczący argument za wprowadzaniem takich pociągów. Pod warunkiem doskonale utrzymanej infrastruktury. Biorąc pod uwagę nasze polskie realia, gdzie dotychczas sprawa ta generalnie „leży” – czego dowodem jest permanentnie remontowana od kilkunastu lat CMK czy północny odcinek E 65, z nowymi rozjazdami na których już obowiązują ograniczenia prędkości bynajmniej nie tymczasowe, bo wprowadzone pół roku temu (km 15,8) – jakoś trudno sobie wyobrazić nagłą odmianę w tym obszarze, odmianę rozumianą jako przywracanie normalności. W sytuacji, gdy przewoźnicy obciążeni są wysokimi kosztami za korzystanie z torów – w odróżnieniu od Skandynawii, gdzie państwo w znacznym stopniu partycypuje w utrzymaniu linii kolejowych – pociąg z wychylnym nadwoziem może okazać się zbyt kosztowną zabawką, która nie zrekompensuje kilkunastominutowego zysku czasowego. Bez rozumnej polityki równoważenia gałęzi transportu, czego wyrazem byłoby doprowadzenie polskich torów do stanu przyzwoitości, o normalności na kolei możemy zresztą nadal tylko pomarzyć.

Tekst i fot. Stanisław Donarski

P.S. Autor jako maszynista uczestniczył w jazdach testowych pociągu Pendolino w Polsce w roku 1994.



Czoło pociągu z widocznymi reflektorami dla linii fińskiej i rosyjskiej.

jest profil zestawu kołowego umożliwiający ruch na torach o prześwicie fińskim 1520 mm i rosyjskim 1524 mm. Na czole widać osobne reflektory i syreny dźwiękowe dla linii fińskiej i rosyjskiej. Również rosyjska antena radiowa na dachu w kształcie rozpiętej linki oraz przemysłnie zaplombowane przez służby celne wszystkie szafy wysokiego napięcia czy znacznych rozmiarów tablice zakazujące spożywanie alkoholu umieszczone w wagonach 2 klasy wyróżniają ten pociąg od innych. Cieszy się sporym powodzeniem

7 kwietnia 2011 roku PKP Intercity ogłosiło, że wybrało ofertę konsorcjum Alstom Konstal z siedzibą w Chorzowie i Alstom Ferroviaria z siedzibą w Savigliano (Włochy) na dostawę 20 pociągów z ceną 2 481 330 000 zł. Dostawca był jedynym oferentem. W roku 2008 do podobnego przetargu stanęło 6 firm – m.in. Bombardier, Siemens, Ansaldo Breda i Talgo. Ostatecznie wycofały swoje oferty.



Starsza wersja Pendolino Sm 3

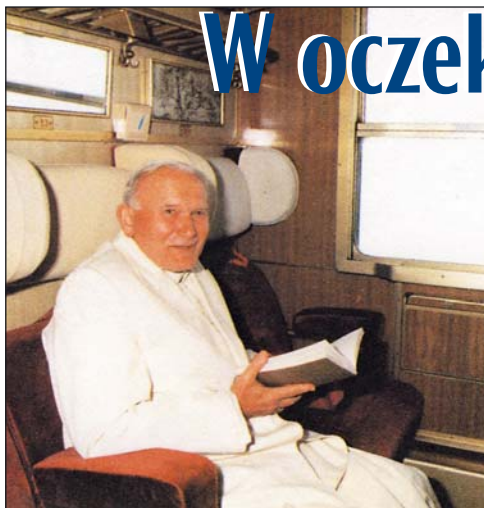


Omién alkoholiuomien nauttiminen Suomen puolella kielletty Suomen alkoholiainsäädännön perusteella.

Употребление на территории Финляндии алкогольных напитков, принесенных с собой, запрещено на основании Закона Финляндской Республики об алкоголе.

Consumption of alcoholic beverages not purchased onboard the train is forbidden in Finnish territory by virtue of the Finnish Alcohol Act.

W oczekiwaniu na beatyfikację



W czasie 27-letniego pontyfikatu papież Jan Paweł II odbył 247 podróży apostolskich – 104 zagraniczne i 143 na terenie Włoch. Odwiedził 135 krajów na całym świecie, przebył w tym czasie 1,17 mln kilometrów, spędzając w podróżach 584 dni. Przemieszczał się przeważnie samolotem, helikopterem i „papa mobile”. Pociągiem też, choć bardzo rzadko.

Kilka z takich podróży udało nam się potwierdzić w paru źródłach. Pierwsza miała miejsce 8 listopada 1979 r. Papież przebył wówczas najkrótszy odcinek – w obrębie Wiecznego Miasta. Z Watykanu przyjechał pociągiem na stację rozrządową w rzymskiej dzielnicy Nuovo Salario, gdzie spotkał się z kolejarzami. Z powrotem do Watykanu powrócił również koleją.

Jan Paweł II podróżował ponadto koleją w czasie swojej zagranicznej pielgrzymki do Portugalii w maju 1982 r. Dokładnie 15 maja tego roku podróżował pociągiem z Lizbony do Coimbrы, a następnie do Bragi, skąd udał się samochodem do sanktuarium maryjnego w Monte Sameiro.

Następna papieska podróż pociągiem miała już miejsce na innym kontynencie – w Ameryce Południowej. Podczas pielgrzymki do Argentyny 11 czerwca 1982 r. Ojciec Święty przebył tym środkiem lokomocji 70 kilometrów, jadąc z Buenos Aires do sanktuarium Matki Bożej Pocieszenia w Luján. Na każdej stacji pociąg zwalniał, by papież mógł pozdrowić z okien miejscową ludność. Drogę powrotną do Buenos Aires Jan Paweł II odbył także koleją.

W czerwcu 1984 roku podczas pielgrzymki do Szwajcarii podróż z Zurychu do Freiburga Ojciec Święty odbył również pociągiem. We wrześniu tego samego roku jechał pociągiem w Kanadzie – z St. Lawrence River do Montrealu, a w maju 1985 roku – w Belgii i Holandii.

Kolejny raz Jan Paweł II wsiadł do pociągu w Neapolu, wracając



Pociąg specjalny PKP Intercity do Rzymu uruchomiony w 2005 roku.

z pielgrzymki do Indii 11 lutego 1986 r. (patrz też str. 18 – przyp. red.). Przejazd tym środkiem lokomocji nie był wcale planowany, ale okazał się konieczny. Powodem były obfite opady śniegu w Rzymie, co bywa wielką rzadkością. Wskutek złych warunków atmosferycznych samolot z papieżem na pokładzie nie mógł lądować na żadnym z rzymskich lotnisk i został skierowany do Neapolu. Stamtąd Ojciec Święty dojechał pociągiem do stacji Roma Trastevere, skąd do Watykanu udał się już samochodem.

Wreszcie podróżą do Asyżu 24 stycznia 2002 roku powtórzył w części pielgrzymkę pociągiem Jana XXIII do Loreto i Asyżu, którą ten papież odbył 4 października 1962 roku na tydzień przed rozpoczęciem II Soboru Watykańskiego.

Opracował: Adam Murawski
przy współpracy o. Leszka Zabdrya
Fot. R. Zarzecki

Uroczystość pożegnania Jana Pawła II.





KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską w Ramach Europejskiego Funduszu Społecznego

**Akademia
dialogu**

WARSZTATY

POWIATOWY
WYMIAR DIALOGU
SPOŁECZNEGO

LUTY - SIERPIEŃ 2011



człowiek
najlepsza
inwestycja

Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych realizuje projekt
„Akademia dialogu – powiatowy wymiar dialogu społecznego”

**Projekt, adresowany do członków Rad Powiatowych OPZZ
przewiduje cykl warsztatów obejmujących:**

- ZASADY I PROCEDURY DIALOGU SPOŁECZNEGO
- KSZTAŁTOWANIE WIZERUNKU A ROZWIĄZYWANIE PROBLEMÓW LOKALNYCH
- SZTUKĘ KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ • WSTĘP DO NEGOCJACJI

BIURO PROJEKTU: **Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych**

ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa, tel. **22 551 55 12**

WWW.OPZZ.ORG.PL

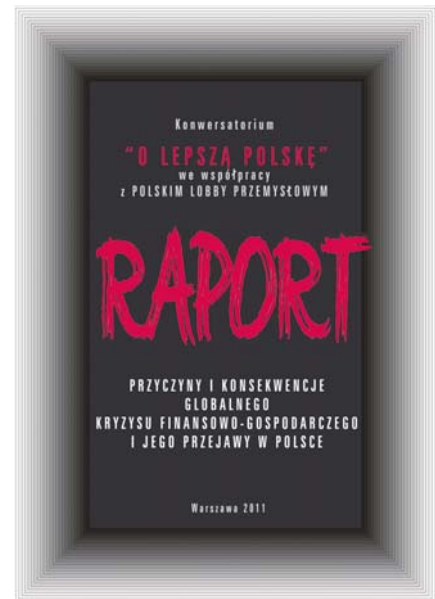
Jubileusz PLP

W warszawskim Centrum Konferencyjnym KOARA EXPO odbyła się 26 marca uroczystość 18. rocznicy powstania Polskiego Lobby Przemysłowego im. Eugeniusza Kwiatkowskiego – społecznej organizacji opiniotwórczej i opiniodawczej, wyrażającej interesy strategicznych branż polskiego przemysłu i dziedzin gospodarki, takich jak m.in. kolej.

Uczestniczyli w niej m.in.: posłowie – wiceprzewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury Janusz Piechocki i Jerzy Polaczek, przedstawiciele Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, Dowództwa Wojsk Lądowych, Biura Bezpieczeństwa Narodowego, szefowie polskich firm zbrojeniowych i dyrektorzy instytutów działających na rzecz obronności, eksperci i pracownicy naukowcy wyższych uczelni

oraz prezesi stowarzyszeń i działacze związków zawodowych współpracujących z PLP, w tym ZZM. Spotkanie było okazją do podsumowania działalności organizacji w roku ubiegłym, co uczynił koordynator PLP prof. dr hab. Paweł Soroka.

W czasie oficjalnej części uroczystości swoją analizę globalnego kryzysu gospodarczego przedstawił Lesław Michnowski z Polskiej Akademii Nauk,



Okładka raportu poświęconego kryzysowi, który zostanie zaprezentowany na konferencji organizowanej w maju.

zaś ekspert Jacek Rossakiewicz scharakteryzował istotę obecnego światowego kryzysu finansowego. Ekspert PLP dr Ryszard Grabowiecki przedstawił stan wewnętrznego i zagranicznego zadłużenia Polski, jego wpływ na polską gospodarkę i sposoby jego zminimalizowania. Wiceprezydent ZZM Bogusław Sady poinformował natomiast uczestników o sytuacji na kolei i referendum strajkowym oraz zamiarze sprzedania przez rząd drugiego przewoźnika towarowego w Unii Europejskiej, czyli PKP Cargo S.A.

W dalszej części Paweł Soroka wręczył dyplomy najbardziej zasłużonym ekspertom PLP i współpracującym z Lobby działaczom związkowym. Wśród wyróżnionych był Marek Kraska – przewodniczący Związku Zawodowego Maszynistów PKP Cargo S.A. w Piotrkowie Trybunalskim.

Spotkaniu tradycyjnie towarzyszyła wystawa wydawnictw PLP i promocja kolejnego rocznika Polskiego Lobby Przemysłowego, zawierającego opinie, stanowiska i opracowania z roku ubiegłego oraz z początku 2011 roku, a także bogatą dokumentację zdjęciową, kalendarium i wycinki prasowe oraz teksty z Internetu o dokonaniach PLP w okresie od marca 2010 do marca 2011 r. (P.S.)





DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW
Spółka z o.o.

31-505 Kraków, ul. Bosacka 6

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

Oferuje Państwu swoje usługi w zakresie:

- składu i grafiki komputerowej
- druku offsetowego
- oprawy introligatorskiej

Drukujemy na maszynach arkuszowych i zwojowych:

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



SERDECZNIE ZAPRASZAMY

Prośba o pomoc

Nazywam się Jerzy Tomczak. W 2003 roku uległem wypadkowi w wyniku którego straciłem obie kończyny dolne oraz kończynę górną. Poruszam się w protezach. Obecnie jest mi coraz trudniej chodzić, w związku z czym staram się o zakup wózka inwalidzkiego z napędem elektrycznym.

Podpisałem umowę z Organizacją Pożytku Publicznego Oddziałem Polskiego Towarzystwa Walki z Kalectwem w Kutnie, które udostępniło mi numer konta na które mogę zbierać 1% podatku. Zwracam się z prośbą do kolegów maszynistów o przekazanie 1% podatku na zakup ww. wózka oraz rehabilitację.

Za okazaną pomoc serdecznie dziękuję.

Jerzy Tomczak
Maszynista – rencista z Kutna



1% podatku – Oddział Polskiego Towarzystwa Walki z Kalectwem w Kutnie
KRS 0000076301 z dopiskiem dla Jerzego Tomczaka.

Przełącz 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 krzesło 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. WNIOSK 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.		
124. Numer KRS	Wnioskowana kwota	125. Kwota 1% podatku
0000186434	Kwota z poz. 125 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%	127. Wyrażam zgodę	
MATEUSZ NORKO 10/N	<input checked="" type="checkbox"/>	
128.		

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

Dlaczego seria, a nie typ pojazdu?

Przedstawiciele Komisji Obrony Praw Pracowniczych ZZM i Biura Kierowania Przewozami PKP CARGO uszczegółowili niektóre postanowienia instrukcji dla maszynisty pojazdów trakcyjnych – Ct-1.

W paragrafie 3 ust. 2 Ct-1 pracodawca zobowiązał się do wyodrębnienia – wskazania w instrukcjach obowiązujących drużyny trakcyjne tych części przepisów, które maszynista powinien znać i stosować. Dotyczy to np. instrukcji: o prowadzeniu ruchu pociągów – Ir-1, o technice pracy manewrowej czy obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego – Cw-1. Strony zgodnie widzą potrzebę określenia dla wszystkich pracowników drużyn trakcyjnych szeroko rozumianych przewoźników jednolitego opracowania wykazu obowiązujących drużyny trakcyjne paragrafów i ustępów instrukcji. Zdaniem KOPP materiałem pomocnym w tym zakresie może być opracowywany przez maszynistów-instruktorów roczny program szkolenia drużyn trakcyjnych. Warto też skorzystać z opracowania instrukcji R-1 autorstwa Dyrekcji Generalnej Polskie Linie Kolejowe. Na ostatnich jej stronach umieszczono spis określający zakres znajomości tej instrukcji przez poszczególne służby kolejowe, wymieniając konkretny paragraf i ustęp którego postanowienia obowiązują np. drużyny trakcyjne.

Postanowienie par. 4 ust. 2 pkt 2 instrukcji Ct-1 nakłada na maszynistę obowiązek praktycznego szkolenia kandydata na maszynistę. Zdaniem strony związkowej pracodawca nakładając na maszynistę taki obowiązek powierza mu tym samym obowiązki instruktora zawodu. Z Rozporządzenia Ministra Edukacji Zawodowej z dnia 15 grudnia 2010 r. w sprawie praktycznej nauki zawodu (par. 10 ust. 2 pkt 2, ust. 4 i 5) jednoznacznie wynika zaś, że instruktor praktycznej nauki zawodu powinien mieć ukończony co najmniej kurs pedagogiczny uprawniający do pełnienia takiej funkcji. Odpowiednie uprawnienia

posiadają na dzień dzisiejszy nasi maszyniści – instruktorzy. Zdaniem ZZM, ze względów bezpieczeństwa maszynista powinien skupić całą swą uwagę na prowadzeniu pociągu. Jeżeli jednak pracodawca po spełnieniu warunków rozporządzenia ma zamiar powierzyć maszyniście obowiązki instruktora zawodu, to pytanie: kiedy i w oparciu o jaki materiał szkoleniowy maszynista opracowywać ma konspekt programu szkolenia. Wreszcie, dlaczego miałby to właściwie czynić za darmo?

Pracodawca jednoznacznie wskazał osoby odpowiedzialne za poinformowanie maszynisty o przeprowadzonej zmianie typu pojazdu trakcyjnego na niezgodny z wewnętrznym rozkładem jazdy (dot. par. 8 ust. 5 inst. Ct-1). Cyt. „zmiana serii pojazdu trakcyjnego na niezgodną z wewnętrznym rozkładem jazdy odbywa się na podstawie uzgodnień zainteresowanych dyspozytur przewoźnika i zarządcy infrastruktury. Obowiązek poinformowania maszynisty o typie i numerze pojazdu trakcyjnego, na którym podejmie pracę spoczywa na dyspozyturze wydającej dyspozycję. Obowiązkiem dyspozytora jest zatrudnianie maszynistów na takich seriach pojazdów, na których posiadają znajomość ich obsługi”. Niewątpliwie osoby odpowiedzialne za poinformowanie maszynisty o przeprowadzonych zmianach określone są w sposób jednoznaczny. Pytanie, dlaczego w instrukcji dla maszynisty Ct-1, jak i wewnętrznym rozkładzie jazdy, używa się terminu „seria” a nie „typ” pojazdu trakcyjnego. Gdzie znajdziemy wyjaśnienie, że pod pojęciem „serii” lub „typu” pojazdu trakcyjnego należy rozumieć jedno i to samo? Obecnie ustawodawca wymaga od maszynisty znajomości typu pojazdu.

Nigdzie w obowiązujących aktach prawnych nie wymienia się natomiast pojęcia serii.

W przypadku konieczności wykonywania manewrów w zakresie określonym w postanowieniu par. 14 Ct-1 – wystawianie wagonów na stacjach przelotowych, na których brak jest lokomotywy i drużyny manewrowej – pracodawca stwierdził, że należy stosować przepisy instrukcji o pracy manewrowej Ir-9. Wobec powyższego przypominam kolegom maszynistom, że łączenie i rozłączanie lokomotywy z wagonami, zgodnie z przepisami BHP, nie należy do obowiązków maszynisty. Zgodnie z postanowieniem par.9 instrukcji Ct-1 maszynista odpowiada za prawidłowe połączenie lokomotywy z wagonami. Warto również sobie przypomnieć ile wagonów może maszynista w takim przypadku ciągnąć, a ile pchać. Skoro zatem pracodawca nie opracował ustaleń, do czego zobowiązał się w postanowieniu instrukcji Ct-1 (par. 14 ust. 1), uważam, że w takich sytuacjach maszynista powinien okazać ostrożność i spokojnie czekać na drużynę manewrową.

Jak widać pomimo obustronnych chęci trudno KOPP i przedstawicielom Cargo zająć wspólne stanowisko, co głównie jest wynikiem braku jednoznaczności w aktach prawnych. Nie widzę jednak konieczności brania przez maszynistów ciężaru odpowiedzialności za powstałe niedopracowania. A tak na marginesie, pakiet rozporządzeń wydanych 18.02.2011 r. przez Ministerstwo Infrastruktury niewątpliwie spowoduje konieczność wielu zmian w instrukcjach obowiązujących drużyny trakcyjne.

Kolejnym przepisem wewnętrznym na celowniku Komisji jest instrukcja bezpieczeństwa i higieny pracy dla drużyn trakcyjnych elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych Cbhp-1 (Mt-34a), która obowiązuje od 13 grudnia 2010 r. Podobno, bo nikt z pracowników drużyn trakcyjnych nie widział jej na oczy...

Eugeniusz Śliwiński
Przewodniczący Komisji
Obrony Praw Pracowniczych



Listy

Samorząd województwa kujawsko-pomorskiego podpisał z końcem 2010 roku 10-letnią umowę ze spółką Arriva na świadczenie kolejowych przewozów regionalnych na naszym terenie. Chcemy podzielić się naszymi doświadczeniami na temat podróży pociągami tego przewoźnika, panującego chaosu, opóźnień i awarii taboru.

W dniu 29.03.2011 roku zamiast pociągu nr 19126 o godzinie 13.55 został podstawiony bus w komunikacji zastępczej. Panował w nim niemiłosierny tłok i jeden z podróżnych zadzwonił na Policję. Po interwencji kierowca został ukarany mandatem w wysokości 400 złotych, a nadmiar pasażerów zwyczajnie usunięto z pojazdu i pozostawiono na ulicy w Grudziądzu bez żadnej pomocy. Dodajmy podróżnych z ważnymi biletami na przejazd pociągiem spółki Arriva PCC.

Dwa dni później pociąg nr 19128 odjeżdżający planowo ze stacji Grudziądz o 15.55, bez żadnej informacji

o opóźnieniu pociągu mającego przyjechać od strony Laskowic Pomorskich, został podstawiony o godzinie 16.20, czyli 25 minut później. Przez megafon ogłoszono, że pociąg stoi na peronie 3 w kierunku Brodnicy. Skład zestawiony był z dwóch szynobusów SA-106. W drugim nie otworzyły się drzwi na stacji Nicwałd. Pociąg mimo to kontynuował jazdę, a podróżni udający się do Nicwałdu musieli jechać dalej. W połowie trasy Nicwałd - Mełno pociąg zatrzymał się i od zewnątrz otworzono drzwi. Po czym ruszył dalej. Podróżni ze stacji Nicwałd wysiedli na stacji Mełno i byli zmuszeni oczekiwać na powrotny pociąg od strony Brodnicy, jak się okazało opóźniony o ok. 40 minut, lub radzić sobie inaczej, oczywiście na własną rękę.

Imiona i nazwiska do wiadomości redakcji

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.

Podpatrzone



Taką „plażę” widzą maszyniści na szlakach Górnego Śląska.

Fot. G. Moc

24 marca 2011 r.
po długiej chorobie
zmarł nasz Kolega

Bolesław Rociński

Informatyk w CT Południowy
Zastępca Przewodniczącego
Związku Zawodowego Kolejarzy
w Przemysłu
Niech spoczywa w pokoju

Zarząd ZZK w Przemysłu

Rodzinie i bliskim

Bolesława Rocińskiego

wyraży głębokiego współczucia

składa

Rada Krajowa ZZM

Pod semaforem

PKP Intercity za
wzmocnienie
kadr spółki,
szczególnie
o specjalistów
z dziedziny
eksploatacji.

Przewozy
Regionalne za
próbę wyłama-
nia się z syste-
mu świadczeń
przejazdowych
dla kolejarzy.

Wyjaśnienie

Zamieszczone w numerze marcowym ogłoszenie o poszukiwaniu przez ZZM tłumaczy języka arabskiego oraz chińskiego w związku z planowanymi prywatyzacjami kolejowych spółek było primaaprilisowym żartem. Mamy nadzieję, że nie będzie potrzeby uciekania się do tego typu rozwiązań.

Redakcja

HOO MOR

Nauczycielka zwraca się do uczniów:

– Niech wstaną ci, którzy uważają się za głupich.
Przez dłuższą chwilę nikt się nie podniósł. Nagle wstaje

Jasiu. Nauczycielka z niedowierzaniem:

– Niemożliwe? Ty, Jasiu, uważasz, że jesteś głupi?
– Nie, ale zrobiło mi się przykro, że tylko pani stoi.

*

Na dyskotecę:

– Aaaaaauuuuuuuuu, dziewczyny... Złamałam paznokcie!

– I co z tego ? Czemu się tak drzesz?
– Bo nie mogę go z nosa wyjąć.

– Synku, jesteś taki niegrzeczny! Weź przykład z tatusia.

– Mamo, ale tata siedzi w więzieniu.
– Tak, ale niedługo wyjdzie za dobre sprawowanie.

*

Kowalski wraca do domu z pracy. Ma już usiąść przed telewizorem, ale słyszy charakterystyczne odgłosy dobiegające zza ściany od sąsiada.

– Ten sąsiad zaczyna mnie już denerwować! Idę mu powiedzieć żeby ciszej bzykał te swoje panienki!

– Mama chciała mu to samo powiedzieć z godzinę temu – mówi Jasio.

– I co, powiedziała? – pyta ojciec.
– Nie wiem, jeszcze nie wróciła...

*

– Gdzie byłeś?
– Z dziećmi w zoo...

fraszki Jerzego Szuleca

Enklawa

Teren prywatny
– wstęp wzbroniony
Nie dla turysty
te piękne strony.

Chorowity

Natychmiast wyzdrowiał,
nawet zwrócił leki
Gdy mu pokazali
rachunek z apteki.

Przyjaźń

Rodzaj zażyłości
Bez wielkiej miłości.

Noworodek

W czepku się urodził
i miał być bogaty
Lecz się okazało,
że to gumka taty.

9,99 zł

Nie zauważy
wielkie frajerstwo
Że za tanioczą
kryje się zdzierstwo.

– Mają jakieś nowe zwierzęta?
– Jasne. Taki wielki tygrys jest. Podszedł do kraty i zrobił głośno „Pffff!!!”

– Co ty bredzisz? Tygrysy robią „Wrroooooaaarr!!!”
– Paszczą może tak. Ale ten podszedł tyłem...

*

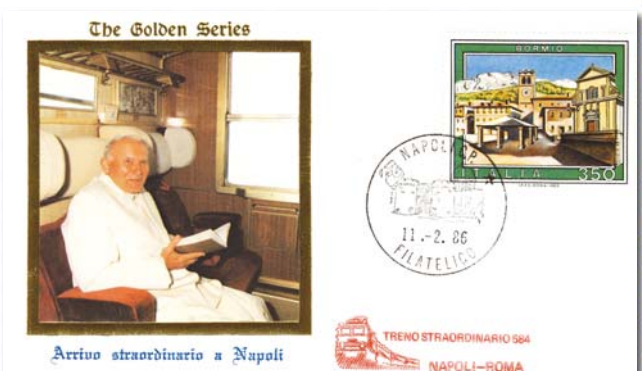
– Zenek, mam tego dość! Znowu jesteś pijany !
– Siadaj Zośka. Nalej sobie. Zakupy oblewam.

– Ooo... A co kupiłeś?
– Trzy butelki wódki.

Kącik filatelistyczny

Prezentowana okolicznościowa koperta upamiętnia przejazd papieża Jana Pawła II składem IC nr 584 z Neapolu do Rzymu. Kończyła ona pielgrzymkę do Indii, którą nasz rodak odbył w dniach 31.01–11.02.1986. Zamiast w Rzymie lecący z Bombaju samolot z papieżem musiał lądować w Neapolu. Do stolicy Włoch Jan Paweł II dotarł pociągiem, co udokumentowała Poczta Włoska wprowadzając do obiegu okolicznościową kopertę. Znaczek osteplowany jest datownikiem dziennym 11.02.1986 r. z Neapolu. Na dole mamy stempelek dodatkowy z pociągiem, a w części ilustracyjnej Jana Pawła II czytającego w przedziale książkę.

(amur)



KRZYŻÓWKA NR 4/2011

Wampir - W. Snipes Zagrał M. Corleone	Gameta męska	Zespół znany z przeboju „Waterloo”	Potrzebny do figi Tępiomy owad	Kierowca w aucie z kodem LV	Donieckie Zagłębie Węgłowe	Drewna przez korniki lub bitwy	Potocznie: zakrapiana zabawa	Utwór Ravela Biuro podróży	Plazowy mebel Roślina; grazel
2					Ozzy w Black Sabbath				11
Solenizant z 1 marca				Męczyl się w Tartarze	26			Kolor mlecznej kawy	
Skomponował „Popołudnie fauna”				Przechadzka Siedziba rajców		18			20
3			16					Arabski bazar	
Nowa wersja starego filmu	Roślina na wyciągi; rojownik	Przypiecek	... Klenczon Biały kruk			7			Kuzyn lisa z czarną pręgą na grzbiecie
60 sekund				Rodzi się w sejmie	Czas rorat		Mydlana, ale nie bańka	Mniejszy niż nonet	Rogaty ssak z Tybetu Termin
28	1		19	Ptak z dużym dziobem					25
Rozległa wyżyna w Indiach	Zwany wazeliną				Duchowny w dalmatyce				Gimnastyka z „kwiatem lotosu”
				Autorka „Chaty wuja Toma”		30	Gród króla Piama Styl pływacki		6
Roślina zielna; adonis	Zielony” dostojnik Kłamie jak z nut				Tendencje w sztuce	Zagrał rolę Batmana			
				Dużo w nim zupy Sztangi i panienek	17	Micra lub almera			Suknia kobieca noszona w Indiach
Liść na kanapce	Duma kolekcjonera	13	Roślinna lub graficzna	Hugh, aktor amer. Kupon		10	Zimowe okrycie	Plik graficzny Czyjeś wpływy	
Kaucja	9				Gdy ją budują, to Zieloni protestują		Kuguar “... Bovary”		Dowodził „Nautilusem”
Ryba z rodziny karpłowiacych			24						Persja dziś
				Określenie pasujące do Pinokia			Jaka róża, taki ... (E. Geppert)	8	14
Włókno z liści agawy	Zaloty cietrzewi	15			Stary i drogi				Utarty do kutii
Narząd	29							5	
23				... Morricone	21		Dzielo Rublowa		

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 30 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	

Rozwiązania krzyżówki nr 4 prosimy nadsyłać do 5 maja 2011 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 4”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – weekend dla 2 osób w wybranym ośrodku spółki „Natura Tour”. Rozwiązanie Krzyżówki nr 3: „Korekta rozkładu jazdy”.

Nagrodę-niespodziankę wylosował **Wojciech Żbikowski** z Chełma. Gratulujemy, nagrodę wyślemy 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: rkzzm@wp.pl

Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki, **zespół redakcyjny:** Adam Murawski, Eugeniusz Śliwiński, Grzegorz Moc, **druk:** Drukarnia Kolejowa Kraków
Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiacji, a także zmiany tytułów.
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

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