



www.zzm.org.pl

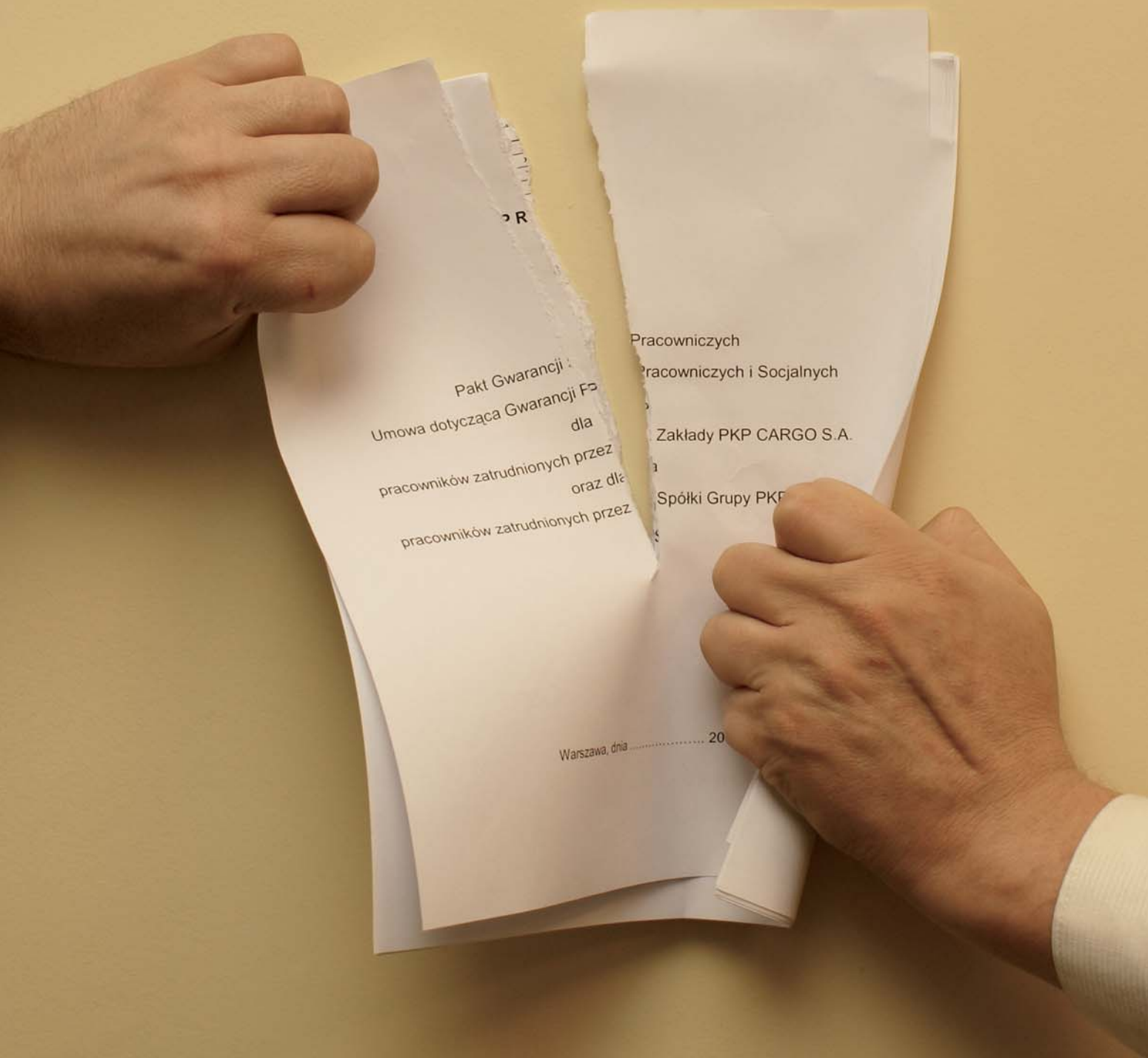
Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

Nr 2/90

LUTY 2012



Pakt Gwarancji :
Umowa dotycząca Gwarancji F
dla
pracowników zatrudnionych przez
oraz dla
pracowników zatrudnionych przez

Pracowniczych
Pracowniczych i Socjalnych
Zakłady PKP CARGO S.A.
Spółki Grupy PKP

Warszawa, dnia 20

Ciężkie czasy przed nami

Z początkiem 2012 roku przekazujemy naszym czytelnikom „Głos Maszynisty” w nowej szacie graficznej i redagowany przez częściowo zmieniony zespół redakcyjny. Chcemy, aby nasza gazeta była w dalszym ciągu pismem informacyjnym i opiniotwórczym, ale także, żeby „Głos Maszynisty” się rozwijał, był otwarty na nowe wyzwania i trendy. Tak, aby jeszcze chętniej po niego sięgał czytelnik - nie tylko ze środowiska maszynistów i kolejarzy, ale i innych osób. Pragniemy, aby nasze czasopismo stało się źródłem poznawania kolei dla świata zewnętrznego. Mam nadzieję, że zmiany przypadną Wam do gustu i że zachęcą do większego współudziału w redagowaniu pisma.

Jedno jest pewne: tematów do publikacji związanych z koleją, zatrudnieniem i działaniem związków zawodowych nam nie zabraknie.

Na każdym kroku obserwujemy poważne zagrożenia stabilności naszych miejsc pracy przejawiające się w wielu aspektach. Coraz trudniejsze negocjacje zakładowych układów zbiorowych pracy, brak Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy, dzika restrukturyzacja obszarów związanych z przewozami regionalnymi, zagrożenie prywatyzacji Cargo bez Paktu Gwarancji Pracowniczych, to tylko te obecnie najbardziej groźne przy-

kłady. Oczywiście to, co dzieje się w sferze zatrudnienia na kolei, nie jest oderwane od ogólnej sytuacji społeczno-gospodarczej. Od ponad dekady mamy XXI. wiek, natomiast w stosunkach pracy zbliżamy się coraz bardziej do rozwiązań dziewiętnastowiecznych. Bo czymże innym jest zatrudnianie na śmieciowych umowach typu „umowa zlecenie”, „umowa o dzieło” a także coraz bardziej rozpowszechnione samozatrudnienie? Ponad połowa młodych ludzi wchodząca w swoje życie zawodowe zmuszona jest pracować właśnie w ramach takich form pseudozatrudnienia. Czy osoby takie mogą korzystać z cywilizacyjnych zdobyczy w stosunkach pracy - takich, jak chociażby ośmiogodzinny dzień



pracy, urlop wypoczynkowy, chorobowe z prawem do wynagrodzenia? To pytanie czysto retoryczne.

Jeśli miałyby się spełnić ostatnio publikowane przez nas zamierzenia BCC mające na celu jeszcze większy radykalizm w sferze zatrudniania, to trudno byłoby mówić w warunkach polskich o dziewiętnastowiecznych stosunkach pracy, a raczej zbliżalibyśmy się do niewolnictwa. To wcale nie przesada, bo na własne oczy mogłem taką sytuację obserwować w czasie strajku w białostockim PKS-ie, gdzie zarząd firmy zachowywał się jak panowie życia i śmierci pracowników.

Musimy mieć wszyscy świadomość, że podmiotowość pracownika jest tym, o co przychodzi nam wszystkim w dzisiejszych czasach walczyć. O tym, że czerwona linia pogwałcenia dialogu społecznego w Polsce została przekroczona, świadczy powołanie do życia komitetów protestacyjno-strajkowych nie tylko na kolei, ale także powołanie ogólnokrajowego komitetu protestacyjnego OPZZ i działania w kwestii ogłoszenia przez trzy reprezentatywne związki zawodowe Dnia Strajku Generalnego w Polsce.

Buta i arogancja rządu i organizacji pracodawców, odrzucanie dialogu społecznego w połączeniu z podejmowaniem ważkich decyzji dotyczących naszej teraźniejszości i przyszłości powoduje, że stoimy dziś przed wyborem: czy chcemy wspólnie walczyć o godność i swoje podstawowe prawa - czy będziemy się biernie przyglądać jak są one nam jedno po drugim odbierane.

O tych wszystkich i wielu innych działaniach i wydarzeniach będzie informowało na bieżąco nasze pismo.

Życząc ciekawej lektury,

Leszek Miętek
Prezydent ZZM



**DRUKARNIA KOLEJOWA
KRAKÓW**

32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A
Centrala, Sekretariat
e-mail: biuro@drukkol.pl
tel./fax : 12 298-04-00

Oferuje usługi w zakresie:

- ⊗ składu i grafiki komputerowej
- ⊗ druku offsetowego
- ⊗ oprawy inroligatorskiej

Wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

**TRADYCJA
KONKURENCYJNE CENY
PROFESJONALIZM**



www.drukkol.pl

Prywatyzacja bez gwarancji zatrudnienia?

W związku z groźbą prywatyzacji PKP CARGO S.A. bez wzięcia pod uwagę Paktu Gwarancji Pracowniczych dla pracowników tej spółki 2 lutego 2012r. powołano wspólny Krajowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy. Jego celem jest obrona pracowników tej spółki przed szkodliwą prywatyzacją i zapewnić im gwarancję zatrudnienia.

Związki zawodowe powołały Krajowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy, aby obronić spółkę PKP CARGO S.A. oraz jej pracowników przed niewłaściwym sposobem prywatyzacji. Wycofywanie się właściciela z zawarcia Paktu Gwarancji Pracowniczych dla pracowników PKP CARGO S.A. oznacza brak gwarancji socjalnych.

Powołany 2 lutego Krajowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy wnioskuje, aby rząd ponownie przemyślał sposób i tryb prywatyzacji PKP CARGO S.A. Według KKPS, w skład którego wchodzi związki zawodowe, działające w tej spółce, zarówno termin, jak i tryb prywatyzacji są szkodliwe - tak dla Skarbu Państwa, jak i dla samej firmy i jej pracowników.

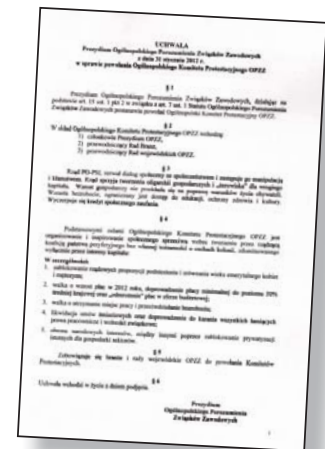
KKPS zwrócił się do Przewodniczącego Sejmowej Komisji Infrastruktury Zbigniewa Rynasiewicza

o zwołanie przez Komisję Infrastruktury nadzwyczajnego posiedzenia, którego tematem będzie prywatyzacja PKP CARGO S.A. To posiedzenie sejmowej komisji, o które apeluje KKPS, ma na celu uniknięcie narastającego konfliktu - na tle braku gwarancji wynikających z Paktu Gwarancji Pracowniczych. Przedmiotem troski związków zawodowych działających w spółce PKP CARGO S.A. jest fakt, że właściciel próbuje złamać ustalenia Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, dotyczące Paktu Gwarancji Pracowniczych dla pracowników tej spółki. Powodem do obaw jest zablokowanie przez właściciela spółki podpisania wcześniej wynegocjowanego Paktu Gwarancji Pracowniczych. Równie niepokojące są wypowiedzi Ministra Transportu Sławomira Nowaka. Nowy minister próbuje

wycofać się z zobowiązań swojego poprzednika. Związkowcy przypominają więc o wcześniej wynegocjowanym pakcie.

Głównymi założeniami paktu są gwarancje zatrudnienia oraz premia prywatyzacyjna. Zgodnie z zapisami paktu pracownicy ze stażem pracy powyżej 25 lat będą mieć zagwarantowaną pracę do emerytury, natomiast ci z krótszym stażem otrzymają 6-letnie gwarancje zatrudnienia.

Wcześniej PKP, czyli właściciel spółki PKP CARGO, zgodził się na zawartość paktu. Zmiana stanowiska właściciela wyniknęła z interwencji Ministerstwa Finansów, które uznało wypłatę pracownikom spółki tzw. premii prywatyzacyjnej za nieuzasadnioną pomoc publiczną.



8 lutego 2012r. w Warszawie odbyło się kolejne spotkanie stron negocjujących Pakt Gwarancji Pracowniczych dla pracowników spółki. Podczas tego posiedzenia strona związkowa poprosiła zarząd PKP CARGO S.A. o pozyskanie i przedstawienie opinii Komisarza Unii Europejskiej ws. uznania wypłaty premii prywatyzacyjnej za nieuzasadnioną pomoc publiczną. Zarząd spółki ma przedstawić swoją propozycję zmian zapisów w Pakcie Gwarancji Pracowniczych dotyczących możliwości jego wypowiedzenia. Po przedłożeniu przez władze spółki tej propozycji, w terminie 14 dni zostanie zorganizowane kolejne spotkanie stron.

(A. Sz.)

pod semaforem



Związki zawodowe działające w Spółce Intercity za wypracowanie wspólnego stanowiska w sprawie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy



Związki zawodowe działające w Spółce Przewozy Regionalne za brak wspólnego stanowiska w sprawie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy

List Prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

Sławomir Nowak Minister Transportu Budownictwa i Gospodarki Morskiej

Szanowny Panie Ministrze !

W związku z nieprzynoszącym oczekiwanych rezultatów działaniem Zespołu do spraw Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym, funkcjonującym pod przewodnictwem Pana Andrzeja Massela Podsekretarza Stanu w MTB i GM, chciałbym niniejszym zwrócić uwagę Pana Ministra na obszary stwarzające zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce.

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce wielokrotnie występował do Ministerstwa Infrastruktury sygnalizując poważne zagrożenia w obszarach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Efektem wystąpień było powołanie Zespołu ds. Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym wcześniej pod przewodnictwem Pana Juliusza Engelhardta, a obecnie Pana Andrzeja Massela - Podsekretarza Stanu odpowiedzialnych za kolej. Niestety z perspektywy blisko trzech lat pracy Zespołu zauważam, że nie spełnia on oczekiwanej roli rozumianej jako przeciwdziałanie i eliminowanie zagrożeń. Nawet w sytuacjach, kiedy jednoznacznie zdefiniowano i wskazano występujące realne niebezpieczeństwo, to jak do tej pory, w żadnym przypadku nie doszło do praktycznego i profilaktycznego przeciwdziałania, mającego na celu wyeliminowanie istniejącego zagrożenia.

I. Kluczowym problemem związanym z zagadnieniami bezpieczeństwa kolejowego, jest bardzo głęboka liberalizacja rynku kolejowego, bez dostosowania stan-

dardów bezpieczeństwa uwzględniających mnogość podmiotów biorących udział w procesie przewozowym.

Poziom i jakość bezpieczeństwa dla wielu firm kolejowych stały się łatwym źródłem ograniczania kosztów funkcjonowania, co w sytuacji deregulacji całego systemu, w konsekwencji może kosztować życie i zdrowie ludzkie.

W Polsce brakuje organu, który w całości zajmowałby się koordynacją kwestii bezpieczeństwa ruchu, posiadałby aparat zdolny (z odpowiednią ilością inspektorów), do przeprowadzania monitoringu i kontroli oraz respektowania obowiązujących zasad związanych z bezpieczeństwem.

Istotne jest również to, aby organ ten opracowywał akty prawne (przepisy i instrukcje) związane z kwestiami bezpieczeństwa ruchu obowiązujące u wszystkich uczestników ruchu kolejowego.

Niestety dziś zarówno Urząd Transportu Kolejowego, Departament Kolejnictwa, a także Zarządca Polskich Linii Kolejowych - Spółka PKP PLK nie mają komórek spełniających wymienione zadania, co więcej nie ma rozwiązań prawnych, w ramach których taki podmiot mógłby funkcjonować.

W efekcie mamy sytuację, w której każdy przewoźnik „sam” tworzy przepisy i instrukcje, mające głęboki wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

To z kolei powoduje, że mamy do czynienia w jednakowych obszarach zagadnień, z szeregiem różnego rodzaju rozwiązań prawnych, daleko różniących się od siebie. Przykładem mogą być przepisy w obszarze eksploatacji, obsługi

i utrzymania urządzeń hamulcowych pociągu. Brak wspólnych przepisów i instrukcji powoduje chaos związany ze stosowaniem i odbiorem kluczowych zagadnień mających wpływ na ruch kolejowy. Związek Zawodowy Maszynistów od długiego czasu wskazuje, że fundamentem bezpieczeństwa na zliberalizowanym kolejowym rynku przewozowym muszą być jednokowe dla wszystkich przewoźników i zarządców infrastruktury przepisy i instrukcje. Niestety nasze postulaty pozostają bez echa.

Zwracam uwagę, że w chwili obecnej nie odczuwa się jeszcze wielu negatywnych skutków wynikających ze stosowania różnorodnych wewnętrznych przepisów i instrukcji. Taka sytuacja wynika jednak przede wszystkim z wieloletniego 20 - 40 letniego doświadczenia pracowników wykonujących pracę na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Jednak w firmach kolejowych pojawia się coraz więcej młodych pracowników, którzy przygotowani są do zawodu według niejednorodnych zasad pomimo, że będą docelowo wykonywali pracę na tych samych stanowiskach np. maszyniści. Tragiczne zdarzenia, które będą wynikały z takiej sytuacji są tylko kwestią czasu.

II. Bardzo poważnym zagrożeniem jest obecny system szkolenia maszynistów. Szkolnictwo kolejowe zostało zlikwidowane ponad 10 lat temu, dlatego młodzi adepti, chcący pracować na stanowisku maszynisty nie mają w praktyce żadnego przygotowania, poza procesem szkolenia wynikającym z postanowień Trzeciego Pakietu

Kolejowego. Z przyczyn czysto ekonomicznych, wśród przewoźników pojawiają się pomysły szkolenia maszynistów na podstawie transpozycji do prawa krajowego postanowień Dyrektywy 2007/59/UE w sprawie nadawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty Europejskiej, w wymiarze czasowym (łącznie szkolenie na licencję i świadectwo) wynoszącym 4 miesiące! Na uwagę zasługuje fakt, że powyższa sytuacja stwarzająca realne zagrożenie bezpieczeństwa, nie jest sprzeczna z postanowieniami rozporządzenia z dnia 18 lutego 2011r. opublikowanego

zawodowego. Nietrudno przewidzieć jakie będą skutki wyżej opisanej sytuacji.

Zwracam również uwagę, że w obszarze doskonalenia zawodowego pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu, nagminne są skracane wymiary czasowe szkoleń okresowych (tzw. pouczeń), co ma negatywny wpływ na poziom wyszkolenia w/w pracowników. Powyższe będzie stanowiło jeszcze większe zagrożenie w procesie doskonalenia zawodowego młodego pokolenia maszynistów, którzy już niedługo, z uwagi na wysoką średnią wieku maszynistów, będą zatrudniani w sposób „lawinowy”.

w Białymstoku wskazała wiele nieprawidłowości w tym zakresie. Przykładowo wykazano, że firma Hagans Logistics zatrudniająca maszynistów nie dosyć, że nie miała uprawnień do wynajmowania maszynistów innym podmiotom, to jeszcze nie przestrzegano w niej zarówno czasu pracy jak i wypoczynku maszynistów, stwierdzono również wiele rozbieżności w dokumentowaniu czasu pracy na kartach pracy w stosunku do rzeczywistego czasu pracy rejestrowanego na taśmie szybkościomierza.

Wszelkie próby wprowadzenia ograniczeń w zakresie możliwości zatrudniania maszynistów proponowane przez Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych

w Polsce podczas prac Komisji Bezpieczeństwa polegające m.in. na propozycji wprowadzenia centralnego rejestru maszynistów kontrolującego również czas pracy, nie znajdują zrozumienia przede wszystkim wśród pracodawców. Pomimo tego, że na problem braku kontroli czasu pracy grupy zawodowej maszynistów zwracała uwagę zarówno Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, jak również Urząd Transportu Kolejowego, niestety nie wiązało się to z żadnymi konkretnymi działaniami.

IV. Od kilku lat Związek Zawodowy Maszynistów sygnalizuje naganny proceder obsługi lokomotyw jednokabinowych, których konstrukcja ogranicza możliwość obserwacji szlaku, jednoosobowo. Powyższa sytuacja stwarza niekwestionowane zagrożenie bezpieczeństwa, jednak polskie przepisy zezwalają przewoźnikom na eksploatację lokomotyw jednokabinowych przystosowanych do wykonywania pracy manewrowej, do obsługi liniowych pociągów towarowych lub pasażerskich. Istotne jest jednak to, że aż 90 % tych lokomotyw (serie SM30, SM42, SU42, SM31) ma ograniczoną widoczność ze stanowiska maszynisty tylko do jednej strony - prawej lub lewej w zależności z której strony w danej chwili znajduje się maszynista. W wyniku



Ministerstwo Transportu, fot. Grzegorz Moc

w Dz.U.2011 nr 66 poz. 347 w sprawie świadectwa maszynisty. Rozporządzenie o którym mowa, nie nakłada na przewoźników opracowujących programy szkoleniowe, absolutnie żadnych, nawet minimalnych norm czasowych.

Prawdą jest, że Zespół ds. Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym rekomendował zmianę do przepisów i określił minimalny czas szkolenia maszynisty na poziomie około 1,5 roku. Jednak z uwagi na brak zmian do rozporządzenia przewoźnicy wprowadzają programy szkolenia w wymiarze znacznie niższym, nie gwarantującym zdobycia określonego poziomu wiedzy i doświadczenia

III. W Polsce nie kontroluje się czasu pracy maszynistów zatrudnionych u różnych pracodawców. Powyższe znaczy, że pracodawca zatrudniający maszynistę, nie wie, czy nie wykonuje on takiej samej pracy u innego pracodawcy oraz według jakiego rozkładu czasu pracy jest on zatrudniony. Znane są przypadki, kiedy doszło do wypadków w wyniku niewłaściwego stanu psycho-fizycznego maszynisty, który przyszedł do pracy niewypoczęty, ponieważ bezpośrednio przed podjęciem pracy świadczył pracę u innego pracodawcy. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych w swoim raporcie po wypadku z dnia 08.11.2010r.

ograniczonej widoczności dochodzi do wypadków z udziałem tego typu lokomotyw. Między innymi w dniu 13 lipca 2010r. doszło do zderzenia pociągów osobowych w Korzybiu. W katastrofie było wielu rannych i tylko cudem nikt nie zginął.

Znane są również przypadki obsługi pociągów lokomotywami, w których stanowisko maszynisty jest po lewej stronie, albo stwarzane jest „prowizoryczne” stanowisko dla pomocnika maszynisty przy jeździe z prędkością powyżej 130 km/h z uwagi na brak konstrukcyjnej zabudowy fotela dla pomocnika maszynisty.

Powyższej sytuacji sprzyja również to, że usuwane są z istniejących przepisów nadrzędnych wszelkie obostrzenia, które powinny dotyczyć przewoźników, co uzasadnia się liberalizacją rynku i dowolnością kreowania tzw. „działalności gospodarczej”.

V. Zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego widoczne jest również w dopuszczaniu do eksploatacji niezliczonej liczby nowych, prototypowych pojazdów stwarzających realne zagrożenie z uwagi na zbyt krótki okres testowania i eksploatacji nadzorowanej. Przykładem może być chociażby sytuacja z samoczynnym rozprzęgnięciem się zespołów ED74 i wiele innych przypadków obserwowanych na co dzień w postaci usterek pojazdów (defektów), mających oczywisty wpływ na opóźnienia pociągów i jakość świadczonych usług.

Innym zagrożeniem jest wydłużanie cykliów utrzymaniowo-naprawczych eksploatowanych wagonów i lokomotyw w sytuacji średniej wieku taboru wynoszącej około 35 lat. Powyższe jest niedopuszczalne, bo w praktyce zwiększa zarówno usterkowość jak i wypadkowość ww. pojazdów. Przyjęcie zasady, w której „im tabor starszy tym lepszy i rzadziej przeglądany”, skończy się prędzej czy później tragedią.

VI. Kwestią na którą należy zwrócić uwagę jest również brak no-

woczesnych systemów sterowania ruchem kolejowym, zabezpieczających min. przed błędami popełnianymi przez człowieka oraz niewłaściwy stan urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego.

W Polsce niemal wszystkie eksploatowane lokomotywy zasadniczo wyposażone są w dwa rodzaje urządzeń zabezpieczających tj.: SHP (Samoczynne Hamowanie Pociągu), oraz CA (Czuwak Aktywny), które to należą do urządzeń systemu jednopunktowego lub są niezależnym urządzeniem kontrolującym czujność maszynisty. Istotne jest to, że wymienione urządzenia wprowadzane do eksploatacji w latach 60 dwudziestego wieku są niedoskonałe, ponieważ ich działanie nie jest uzależnione od wskazań sygnalizatorów. W praktyce taka sytuacja powoduje, że w przypadku błędu popełnionego np. przez maszynistę nic nie zabezpiecza pociągu przed niechybną katastrofą. W Europie powszechnie stosowane są nowoczesne systemy zabezpieczeń m.in. ETCS (Europejski System Sterowania Pociągiem), który w przypadku braku reakcji maszynisty na wskazania sygnalizatorów, w sposób automatyczny zwalnia bieg pociągu, aż do całkowitego zatrzymania.

Kolejną istotną kwestią jest stan poprawności działania urządzeń sygnalizacji i zabezpieczenia ruchu kolejowego, szczególnie prawidłowość podanych sygnałów na sygnalizatorach bez udziału urządzeń rejestrujących. Problem ten jest widoczny podczas prac komisji kolejowych powoływanych zgodnie z postanowieniami Rozdziału 4 § 19 ust 1 „Rozporządzenia MT z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków i incydentów na liniach kolejowych” (Dz.U. z 2007r. Nr 89 poz. 593). Wykonywane po wypadku przez komisję kolejową badania urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, wskazują bardzo często na niewłaściwe funkcjonowanie

stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem, a nawet na nieprawidłowości w działaniu samoczynnej blokady liniowej.

Właśnie z tego powodu, w grudniu 2011 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego na podstawie rekomendacji Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydał polecenie Nr DBK-550/R-09.1/KB/11 wprowadzające konieczność „...instalowania (urządzeń rejestrujących) kamer cyfrowych lub video-rejestраторów w pojazdach kolejowych nowobudowanych i będących w eksploatacji a prowadzących pociągi w celu rejestracji obrazu przed pojazdem oraz głosu maszynistów przez okres co najmniej 24 godzin...”.

Podsumowując informuje, że Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce w każdym z wymienionych obszarów proponował konstruktywne rozwiązania, które były kierowane zarówno do Ministerstwa Infrastruktury, Zarządcy Linii Kolejowych, jak również poszczególnych przewoźników. Jednak nie znalazły one żadnego zrozumienia, a wręcz były postrzegane jako działania skierowane przeciwko rozwojowi sektora kolejowego.

Z uwagi na powyższe, zwracam się do Pana Ministra, w którego zakresie jest odpowiedzialność za funkcjonowanie transportu z prośbą o podjęcie działań mających na celu niezwłoczną poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce.

Jednocześnie informuję, że w każdym wskazanym zakresie nieprawidłowości, dysponuję dowodowym materiałem źródłowym, który może być przedstawiony na stosowne żądanie.

Leszek Miętek

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

Walka o wszystko

Walka o większe zarobki, normalne umowy o pracę oraz obrona narodowych interesów - to główne powody, dla których Prezydium Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych powołało Ogólnopolski Komitet Protestacyjny OPZZ.

Wobec coraz bardziej niepokojącej sytuacji politycznej i gospodarczej w naszym kraju Prezydium OPZZ postanowiło powołać komitet, który będzie walczył o prawa zwykłych obywateli do godziwej pracy i płacy. Komitet pragnie nie tylko zapewnić ludziom dobre warunki do życia, ale również poczucie bezpieczeństwa i stabilności. Dlatego w uchwale o jego powołaniu możemy przeczytać, że jego celem jest m.in. walka o utrzymanie miejsc pracy oraz zablokowanie prywatyzacji istotnych dla gospodarki sektorów. Ogólnopolski Komitet Protestacyjny OPZZ został powołany 31 stycznia 2012 roku. W jego skład wchodzi członkowie Prezydium OPZZ, przewodniczący

Rad Branż oraz przewodniczący Rad wojewódzkich OPZZ. Wszyscy oni zobowiązują się do walki o żywotne interesy obywateli. Nie chcą, aby wiek emerytalny kobiet i mężczyzn został zrównany. Pragną natomiast, aby ludzie mieli pracę i godne zarobki (będą więc starać się o doprowadzenie płacy minimalnej do poziomu 50% średniej krajowej). Zobowiązują się również do walki o wzrost płac w 2012 roku i „odmrożenie” płac w sferze budżetowej. Zamierzają również przeciwdziałać bezrobociu, a także sprawić, aby wszyscy ci, którzy łamią prawa pracownicze zostali należycie ukarani. Oprócz tego Ogólnopolskiemu Komitetowi Protestacyjnemu OPZZ

będzie zależało na likwidacji „umów śmieciowych”.

Punktem wyjścia dla wszystkich celów OKP OPZZ jest diagnoza obecnej sytuacji naszego kraju oraz analiza dialogu rządu ze społeczeństwem. W uchwale powołującej komitet czytamy: „Rząd sprzyja tworzeniu oligarchii gospodarczych i „żerowiska” dla wrogiego kapitału. Wzrost gospodarczy nie przekłada się na poprawę warunków życia obywateli.” W związku z tym, że dostęp do edukacji i kultury jest według OPZZ ograniczany, kredyt zaufania społecznego wobec obecnej władzy wyczerpuje się.

Komitet chce więc inspirować i organizować społeczny sprzeciw przeciwko obecnej władzy. Przeciwstawia się idei państwa, które zdominowane jest wyłącznie przez interesy kapitału. Jednocześnie, w uchwale powołującej komitet zobowiązuje się branże i rady wojewódzkie OPP do powołania komitetów protestacyjnych. Strajkować będziemy więc wszyscy.

(ASz)



naturalnie z nami

Naszą misją jest transport towarów i świadczenie usług logistycznych, przyjaznych i bezpiecznych dla środowiska. **Celem jest zapewnienie satysfakcji i zadowolenia klientów.**

Połączenie funkcji handlowych z eksploatacyjnymi pozwala nam elastycznie reagować na potrzeby rynku oraz rozszerzać ofertę, m.in. o usługi „door to door”, „just in time” oraz „szybko na miarę”.

Uruchamiamy nowe relacje w kraju i zagranicą, w głównych europejskich korytarzach transportowych. Realizujemy samodzielne przewozy kolejowe w Niemczech, Czechach i na Słowacji.

Optymalizujemy systemy planowania i monitorowania przewozów. Wprowadzamy nowe, korzystne dla klienta zasady sprzedaży usług i atrakcyjne bonifikaty. **Wybierając nas, niezawodnie, szybko i prosto trafisz do celu.**

Niełatwe układy zbiorowe

PUZP

1 lutego 2012 roku w siedzibie Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych w Warszawie odbyło się pierwsze spotkanie związków zawodowych należących do KKZZ w sprawie stworzenia wspólnego projektu ponadzakładowego układu zbiorowego pracy dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z ruchem pociągów.

Przedstawiciele dyżurnych ruchu, drużyn konduktorskich i maszynistów zastanawiali się jakie elementy układowe powinny znaleźć się w projekcie.

W okresie, gdy nie obowiązuje układ ponadzakładowy, a negocjacje nad zakładowymi układami zbiorowymi toczą się w nieskończoność wspólny projekt strony związkowej wydaje się bardzo cenny. Nie możemy trwać w sytuacji, gdzie prawa pracownicze regulują regulaminy pracy, co gorsza coraz częściej wdrażane lub zmieniane decyzjami administracyjnymi. Pracodawcy bezkarnie wykorzystują najmniejsze różnice zdań wśród związków zawodowych. Mamy nadzieję, że tym razem ta inicjatywa znajdzie zrozumienie u pozostałych związków zawodowych, w których zrzeszeni są również pracownicy związani z ruchem pociągów. Wypracowany projekt trafi teraz do organizacji należących do KKZZ celem doprecyzowania wniosków poszczególnych grup zawodowych.

ZUZP w „Koleje Mazowieckie - KM” SP. z o.o.

Z inicjatywy związków zawodowych działających w Spółce pierwsze spotkanie w ramach rokowań nad ZUZP dla Pracowników Kolei Mazowieckich - KM Sp. z o.o. odbyło się 6 grudnia 2011 roku, a kolejne 26 stycznia 2012 roku. Procedowany był projekt przedstawiony

przez pracodawcę oraz na bieżąco przedstawiane propozycje organizacji związkowych.

Zapisy nie budzące kontrowersji zostały wstępnie uzgodnione, lecz dotyczą one elementów układowych nie mających bezpośrednio wpływu na wysokość wynagrodzenia.

Do dalszych rokowań pozostały sprawy związane z miejscem pracy, systemami pracy, ilości godzin nadliczbowych, wysokości wynagrodzenia za godziny nadliczbowe czy wreszcie uregulowania pozostawania pracownika do dyspozycji pracodawcy. Zapisy powyższe nie zostały przyjęte, termin i miejsce następnego spotkania strony ustala w trybie roboczym.

ZUZP w Przewozach Regionalnych Sp. z o.o.

W dniu 14 lutego 2012 r. odbyło się zaplanowane spotkanie dotyczące ZUZP w Przewozach Regionalnych. Tematem spotkania było dalsze procedowanie nad proponowanymi zmianami dotyczącymi trzech tematów, wśród których najważniejszą była propozycja pracodawcy dotycząca włączenia dodatku kilometrowego, dodatku za jednoosobową obsługę oraz dodatków uciążliwego, szkodliwego i niebezpiecznego do wynagrodzenia zasadniczego.

W związku z wieloma wątpliwościami oraz decyzją Sektora Przewozów Samorządowych ZZM z dnia 13 lutego 2012 roku nasi negocjatorzy zgłosili propozycję nie włączania tzw. kilometrówki do wynagrodzenia zasadniczego. Stanowisko to wynika z braku możliwości ustalenia właściwych zasad, które w sprawiedliwy i obiektywny sposób przeliczałyby dodatek kilometrówki do uposażenia zasadniczego, bo przecież ilość przejechanych kilometrów przez danego maszynistę jest bardzo różna. Zaproponowana

zmiana została poparta przez FZZP PKP, której przedstawicielka (członek Rady Nadzorczej w PR) również zaproponowała wykluczenie kilometrówki z elementów, które zamierza się włączyć do uposażenia zasadniczego. Zdecydowanie odmiennego zdania był przedstawiciel NSZZ „Solidarność”, który absolutnie i zdecydowanie zaprotestował przeciwko wyłączeniu jakiegokolwiek elementu zaproponowanego przez pracodawcę. Takie samo stanowisko zaprezentował przedstawiciel FZZMK, który uważa, że bezwzględnie wszystkie elementy zaproponowane przez pracodawcę powinny być włączone do wynagrodzenia zasadniczego.

W czasie przerwy w ramach dyskusji przedstawiciele poszczególnych związków zawodowych utrzymali dotychczasowe rozbieżne stanowiska.

W związku z powyższym pracodawca zaproponował kolejne spotkanie na dzień 27 lutego. Związek Zawodowy Maszynistów powtórzył złożoną deklarację o możliwości dalszych rozmów w kwestii włączenia do wynagrodzenia zasadniczego „pojedynki”, dodatków: uciążliwego, szkodliwego oraz niebezpiecznego.

ZUZP w PKP Intercity S.A.

Dnia 15.02.2012r. odbyła się kolejna tura rokowań nad zawarciem ZUZP w PKP Intercity S.A. Spotkanie, w którym uczestniczyło 11 z 16 organizacji uprawnionych do podpisania układu, otworzył pełnomocnik Zarządu PKP Intercity S.A., Krzysztof Mamiński. Zdecydowano, iż rokowania będą odbywały się na ostatniej wersji układu z roku 2011, do której poszczególne związki zawodowe przedstawiły swoje uwagi. W imieniu ZZM wiceprezydent Krzysztof Ciećka przedstawił stanowisko związku wypracowane na posiedzeniu

Sektora Przewozów Pasażerskich ZYM w dniu 8 lutego 2012 r.

Krzysztof Mamiński ustosunkował się do wypowiedzi strony związkowej w ten sposób, że zaproponował dwa sposoby dalszego procedowania nad zawarciem układu:

1. w terminie do końca 2012 roku przerabiamy zupełnie układ ze wszystkimi uwagami zaproponowanymi przez organizacje związkowe;
2. w ciągu 6 tygodni wprowadzamy zmiany w najbardziej spornych obszarach, podpisujemy układ, a natychmiast po tym fakcie rozpoczynamy dalsze prace nad zmianami, które są niezbędne według stron.

Dodatkowo pełnomocnik Zarządu Intercity (bez ostrzeżenia) wystrzelił, że pracodawca zawrze ZUZP na jeden rok. Związki zawodowe, widząc realne zagrożenie ze strony pracodawcy dalszego odwlekania zawarcia zakładowego układu zbiorowego pracy w IC, po krótkiej przerwie i naradzie, zrezygnowały ze swoich uwag i wniosków, deklarując wolę parafowania w dniu dzisiejszym wersji układu wynegocjowanej w lipcu 2011 r.

Wspólne jednolite stanowisko strony związkowej wprowadziło niepokój w szeregach pracodawcy, a odpowiedzią była propozycja kolejnego spotkania po dniu 29 lutego br., gdzie do tego czasu

zostanie przesłana stronie społecznej kolejna wersja ZUZP, jednak ze zmianami i poprawkami ze strony pracodawcy.

Sporządzony i podpisany protokół z rokowań, a w nim pełne stanowiska stron (dostępny jest u Przewodniczących organizacji zakładowych ZYM) zakończył spotkanie. Kolejnego terminu spotkania strony nie uzgodniły.

*Sławomir Centkowski,
Tomasz Granuszewski,
Leszek Komendacki,
Piotr Rybikowski,
Krzysztof Ciećka*

Koleżanki i Koledzy !

Z inicjatywy Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych i Sojuszu Lewicy Demokratycznej 14 stycznia br. odbyła się konferencja „Wiek emerytalny - kontrowersje i dylematy”, w której udział wzięli związkowcy, a także reprezentanci różnych środowisk: politycy, naukowcy, przedstawiciele instytucji finansowych i ubezpieczeniowych.

Uczestnicy konferencji opowiedzieli się za przeprowadzeniem referendum, w którym społeczeństwo udzieliłoby odpowiedzi na pytania:

- Czy wyrażasz zgodę na wydłużenie wieku uprawniającego do przejścia na emeryturę do 67 lat dla kobiet i mężczyzn?
- Czy wyrażasz zgodę na to, aby kobieta po przepracowaniu 35 lat, a mężczyzna po przepracowaniu 40 lat mieli prawo do emerytury?

Wprowadzenie w życie zapowiadanych przez rząd rozwiązań znacząco wpłynie na życie milionów obywateli. Polacy powinni mieć prawo wyrażenia opinii w tak zasadniczej sprawie i dlatego SLD podjął się przeprowadzenia akcji zebrania podpisów osób popierających przeprowadzenie referendum.

Zwracam przy tym uwagę, że pozytywna odpowiedź na drugie z postawionych pytań będzie wyrazem szerokiego poparcia dla naszej związkowej inicjatywy wyrażonej w obywatelskim projekcie ustawy zakładającej prawo do emerytury dla osób z długoletnim stażem pracy. Proces legislacyjny naszego projektu ustawy powinien rozpocząć się w Sejmie w najbliższym czasie.

Aby wniosek o referendum stał się przedmiotem prac Sejmu trzeba zebrać 500 tysięcy podpisów poparcia. Zwracam się zatem do Koleżanek i Kolegów Przewodniczących, a za Waszym pośrednictwem do wszystkich członków organizacji związkowych i ich rodzin oraz Waszych nie zrzeszonych Koleżanek i Kolegów o poparcie tej inicjatywy i aktywny udział w zbieraniu podpisów.

Zbieramy podpisy pod inicjatywami referendum w sprawie wieku emerytalnego ogłoszonymi przez związki zawodowe i SLD. Apeluję o poparcie i zbieranie podpisów. **Każdy ma prawo poprzeć wiele inicjatyw, a każdy podpis złożony pod wnioskiem o referendum to protest przeciwko rządowym propozycjom zmian w wieku emerytalnym, to sygnał dla rządu, żeby liczył się ze społeczeństwem.**

*Z poważaniem
Jan Guz
Przewodniczący OPZZ*

Konkurs „Kabina marzeń” rozstrzygnięty!

16 lutego odbyło się uroczyste ogłoszenie wyników konkursu „Kabina marzeń”. Przedsięwzięcie to jest inicjatywą Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce i firmy Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding. Konkurs jest związany z projektowaną nową wielosystemową platformą lokomotyw. Celem tej inicjatywy jest poznanie opinii środowiska maszynistów na temat przyjętych rozwiązań w kabine maszynisty. Jest to pierwsze w polskiej historii zainteresowanie konstruktorów uwagami osób, które na co dzień będą korzystać z przygotowanych rozwiązań.

Organizatorzy byli ciekawi propozycji rozwiązań technicznych, ergonomicznych, wyposażenia itp. w kabine lokomotywy projektowanej obecnie w PESA Bydgoszcz S.A. Konkurs spotkał się żywym zainteresowaniem w środowisku, ponieważ pojazdy trakcyjne, w jakich obecnie pracują maszyniści są siermiężne i nie przystają do dzisiejszego stanu techniki i wymagań ergonomii. Kabina jest uważana przez pracowników za ich drugi



Wręczenie nagrody za I miejsce, fot. Grzegorz Moc

dom. Komfort, jaki daje ma wpływ na jakość pracy, zdrowie i samopoczucie maszynistów. Dlatego tak ważne jest, jak ów drugi dom jest zaprojektowany, urządzony i wyposażony.

Nagrodę w konkursie „Kabina marzeń” w postaci nowoczesnego laptopa otrzymał mgr inż. Arnold Mierzejewski, który jest maszynistą instruktorem w PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, ukończył Politechnikę Koszalińską na Wydziale Mechaniki i Budowy Maszyn. Podziękował on organizatorom konkursu za jego zorganizowanie. „Cieszę się, że środowisko maszynistów ma wkład w tworzenie kabiny lokomotywy. Według mnie ważny jest nie tylko wygląd i estetyka, ale również diagnostyka” - powiedział.

Wyróżnienie w postaci tableta otrzymał Marcin Jankowski, który pracuje na stanowisku pomocnika



maszynisty w Sekcji Przewozów Pasażerskich w Łodzi. Kolejnictwo jest jego pasją. Jak stwierdza, wzięło górę nad wykształceniem (ukończył studia dziennikarskie). Jego hobby to modelarstwo polskiego taboru kolejowego. Przy projektowaniu kabiny nowej lokomotywy korzystał ze współpracy i cennych wskazówek maszynisty Stawomira Kika.

Drugie wyróżnienie w postaci przenośnych odtwarzaczy DVD otrzymała spółka autorska: Marcin Jankowski i Adam Półgrabek. Obydwaj są elektroenergetykami transportu szynowego i pracują jako maszyniści na Kolejach Mazowieckich w Sekcji Ochota. Obecnie studiują także na Wydziale Transportu na Politechnice Radomskiej.

Projekty przygotowane przez uczestników konkursu pozwoliły na zidentyfikowanie uwag i potrzeb dostrzeganych przez maszynistów, którzy najlepiej wiedzą jak powinna wyglądać kabina, bo spędzają w niej bardzo wiele czasu. Jak zauważył dyrek-

tor ds. produkcji i techniki Zenon Duszyński z Zarządu Pojazdów Szynowych PESA Bydgoszcz S.A. Holding część uwag zgłaszanych przez maszynistów była przewidziana przez projektantów, ale jednak nie wszystkie, a przecież chodzi właśnie o to, aby zapewnić jak najlepszy komfort pracy i bezpieczeństwa.

GAMA - nowa lokomotywa przygotowywana przez Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding ma być lepsza, a przede wszystkim tańsza od oferowanych przez konkurencję. Modułowa konstruk-

cja zawiera 82 procent wspólnych zespołów dla lokomotyw. Ma 19,5 metra długości, waży 80 ton i ma moc 5.6 MW. Przewidziane są wersje pasażerskie, towarowe oraz z agregatem spalinowym. Kabina maszynisty w nowej lokomotywie jest ergonomiczna, posiada bogate wyposażenie socjalne, łącznie z toaletą próżniową. Może też być wyposażona w kamery do obserwacji sprzęgu lokomotywy oraz szlaku z rejestracją. Ciekawostką jest zamontowanie kontrolowanej strefy zgniotu, dzięki czemu kabina jest bezpieczna.

PJ



Laureaci konkursu Projektacja Nowej Serii Lokomotyw PESA S.A., fot. Grzegorz Moc



Posiedzenie Sektora Przewozów Pasażerskich ZMZ

Było to już drugie posiedzenie SPP ZMZ w tym roku. Tym razem uczestniczyli w nim na nasze zaproszenie Prezes Zarządu PKP Intercity S.A., Janusz Malinowski oraz Członek Zarządu i Dyrektor Techniczny Tadeusz Matyla. W posiedzeniu 8 lutego uczestniczyło również Prezydium ZMZ, Przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych, kolega Eugeniusz Śliwiński oraz Przewodniczący Kół ZMZ w PKP Intercity S.A.

Na wstępie głos zabrali wice Prezydent Krzysztof Ciecka, witając i przedstawiając naszym gościom uczestników spotkania. Przewodniczący SPP ZMZ, Piotr Rybikowski przedstawił projekt obrad. Zadeklarowałem w imieniu SPP ZMZ wolę zawarcia przez ZMZ Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, który w zasadniczy sposób uporządkuje kwestie stosunków pracy pomiędzy pracodawcami a pracownikami. Następnym punktem obrad była kwestia dodatkowych czynności dla maszynisty (tzw. zapnij/odepnij), zmiany, które miały być wprowadzone aneksami do Regulaminów wynagradzania w poszczególnych zakładach. Przewodniczący Piotr Rybikowski poinformował zaproszonych gości o fakcie jednolitych stanowisk organizacji zakładowych w tej sprawie, odrzucających ten projekt z uwagi na:

a/ sprzeczność wykonywania tej czynności z obowiązującymi instrukcjami (zarówno wewnętrznymi, jak i zewnętrznymi);
 b/ sprzeczność z obowiązującymi przepisami BHP;
 c/ sprzeczność z przepisami sanitarno-epidemiologicznymi (odzież ochronna, zaplecze socjalne, szatnie, etc).
 Ustalono, że do czasu wprowadzenia i wyeliminowania wszelkich zmian w przepisach nie rozmawiamy o tej kwestii. Przewodniczący SPP ZMZ za-

deklarował chęć udzielenia dodatkowych wyjaśnień takiego stanowiska na osobnym, roboczym spotkaniu, gdzie szczegółowo zostałyby przedstawione nasze uwagi.

Kolejnym tematem, który omówił kolega Eugeniusz Śliwiński była sprawa tzw. maszynisty stażysty i nowej instrukcji BHP dla drużyn trakcyjnych (Bhp-1). Przewodniczący KOPP ZMZ zwrócił uwagę, że zaproponowane aneksami w zakładach rozszerzenie tabeli stanowisk o stanowisko maszynista stażysta, nie ma uzasadnienia w obowiązujących rozporządzeniach i przepisach. Ustalono w tej kwestii powołanie zespołu roboczego, który opracuje szczegółowo zakres czynności takiego pracownika, podległość służbową, itp. Sprawa nowej instrukcji Bhp-1 jest o wiele bardziej skomplikowana, gdyż zawiera ona sprzeczności sama w sobie i, niestety, po raz kolejny została przyjęta przez pracodawcę bez żadnych konsultacji ze stroną społeczną. Również i w tej sprawie zadeklarowaliśmy wolę współpracy dla poprawienia i wyeliminowania błędów w tej instrukcji.

Kolega Tadeusz Pleskot zreferował i przedstawił kwestię utrzymania i czystości taboru trakcyjnego. Zaaapelował (przedstawiając dokumentację fotograficzną) o montaż dodatkowych szyb ochronnych na lokomotywach

z szybami starego typu, argumentując to faktem zwiększenia bezpieczeństwa drużyny trakcyjnej, pokazując różnicę pomiędzy skutkami obrzucenia lokomotywy kamieniami w szybę czołową. Dyrektor Tadeusz Matyla poinformował o zmianie w zakresie rewizji lokomotyw znajdujących się w naprawach i zlecił montowanie wyłącznic szyb czołowych klejonych. Natomiast lokomotywy z szybami starego typu zostaną zabezpieczone dodatkową folią ochronną. Referujący zagadnienie zaapelował również o:

a/ sukcesywne kierowanie lokomotyw na mycie - zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz;
 b/ wyposażenie lokomotyw w lustra zewnętrzne;
 c/ większą dbałość o stan techniczny taboru i jego utrzymanie (przykładem niech będzie brak denaturatu w zbiorniczkach sprzężarek).

Zaproszeni goście poinformowali o przyjęciu naszych uwag i zadeklarowali skrupulatne sprawdzenie naszych wniosków.

Marek Kośny przedstawił kwestię nieprawidłowości przy wyliczaniu wynagrodzeń dla drużyn trakcyjnych (słynna sprawa braku zapłaty za przepracowany dzień wolny w harmonogramie) oraz kwestię tzw. kilometrówki, gdzie zwrócił uwagę na różną interpretację zapisów z Regulaminu wynagradzania. Dyrektor Tadeusz Matyla oświadczył, że sprawa zapłaty za brak dnia wolnego w harmonogramie jest na bieżąco kontrolowana, a sprawa zapłaty za kilometry jest według Zarządu interpretowana właściwie, ponieważ nie można płacić maszyniście stawki za przejechane kilometry według obowiązującego SRJ, gdy nie ma właściwej lokomotywy. Ta sprawa nie została rozstrzygnięta, jednak strony zadeklarowały chęć bardzo szczegółowego zapisu zasad wypłaty tego dodatku w nowym ZUZP.

Zbigniew Błaszowski zwrócił uwagę na sprawę związaną z ryczałtem delegacyjnym. Argumentował swoje uwagi nierówną wysokością wypłaty tego dodatku w zależności od ilości przepra-



cowanych służb z harmonogramu oraz pracy dodatkowej. Również ta sprawa zgodnie z zapewnieniem naszych gości ma być ostatecznie uregulowana w nowym ZUZP.

Tadeusz Mazurek poprosił o zainteresowanie się umową graniczną o współpracy z DB, wskazując na możliwe oszczędności, jakie może odnieść z tej strony spółka. Zwrócił również uwagę na niedostateczne szkolenia drużyn trakcyjnych z uwagi na częste zatrudnianie w charakterze maszynisty - maszynistów instruktorów. Sektor zaapelował do gości o przyjrzenie się tej sprawie i podjęcie decyzji o zwiększeniu liczby godzin na szkolenia pracowników drużyn trakcyjnych.

Duża część posiedzenia Sektora była poświęcona kwestii szkoleń nowych kandydatów na stanowisko maszynisty. Przewodniczący Sektora zwrócił uwagę na zagrożenie, jakie może spowodować obecny sposób szkoleń - z uwagi na fakt, że są to zasadniczo ludzie, którzy mieli do tej pory bardzo mało, albo wcale nie mieli nic wspólnego z koleją, a z trakcją w szczególności. Zaproponowano (w ramach szkoleń praktycznych z trakcji) szkolenie takiego kandydata pod okiem konkretnego maszynisty, do którego ten nowy pracownik byłby niejako przypisany. Za szkolenie takiego pracownika maszynista mógłby być dodatkowo wynagradzany. Taka propozycja znalazła zrozumienie u naszych gości i będzie

w najbliższym czasie rozpatrzona.

Ostatnim tematem poruszonym w pierwszej części posiedzenia była kwestia przejazdów służbowych drużyn pociągowych tzw. Kolejami Samorządowymi, z naciskiem na przejazdy Kolejami Śląskimi.

Zwróciliśmy uwagę na brak regulacji przejazdów służbowych i pozostawienia na dzień dzisiejszy pracowników samym sobie. Prezes obiecał podjęcie

niezwłocznie działań dla uregulowania tej sprawy.

Na tym część pierwsza posiedzenia z zaproszonymi gośćmi zakończyła się. Po przerwie Rada Sektora dyskutowała nad stanowiskiem Sektora dla zespołu negocjującego nowy Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy. W wyniku dyskusji Rada Sektora wyraziła zgodę na pracę nad projektem ZUZP parafowanym w lipcu 2011 roku, polecając zespołowi negocjacyjnemu w miarę możliwości uwzględnienie w tym dokumencie tych elementów z Regulaminów wynagradzania i Regulaminów pracy, które są korzystniejsze w swoich zapisach dla pracowników niż w tej chwili są zapisane w parafowanym ZUZP.

Na tym posiedzenie zakończono.

*Piotr Rybikowski,
Przewodniczący SPP ZSM*

Podziękowanie

Bardzo serdecznie dziękuję Radzie Krajowej Związkowi Zawodowemu Maszynistów Kolejowych w Polsce za odpowiedź na mój apel o przekazanie 1% podatku, który ukazał się w „Głosie Maszynisty”.

Serdecznie dziękuję kolegom maszynistom z

- PKP CARGO,
- SKM GDYNIA CISOWA,
- INTERCITY,
- KOLEJE MAZOWIECKIE i PRZEWOZY REGIONALNE.

Za uzyskane pieniądze z 1% podatku zakupiłem wózek elektryczny, z którego jestem bardzo zadowolony.

Dzięki Wam spełniło się moje marzenie - jedno z paru innych.

Za okazaną pomoc serdecznie dziękuję!

Jerzy Tomczak - maszynista - rencista

Zaufać - jak to łatwo powiedzieć

1. „Na stacjach, przy pociągach wyznaczonych przez PKP „Intercity” S.A. wprowadza się obowiązek wykonywania przez pracownika drużyny trakcyjnej (maszynistę) dodatkowych czynności związanych z odłączeniem i dołączeniem pojazdu trakcyjnego do składu pociągu.”

W propozycji, którą otrzymali maszyniści od pracodawcy do prześmyślenia, była mowa o wspólnym wyznaczeniu nielicznych stacji i numerów pociągów, których dotyczyć będą proponowane czynności dodatkowe. Tymczasem zapis w pkt. 1 aneksu jednoznacznie określa, że jedyną stroną do podejmowania decyzji nakładającej na maszynistów obowiązek wykonywania czynności odpinania i dołączania pojazdów trakcyjnych jest PKP „Intercity” S.A. Taki stan rzeczy pozwoli pracodawcy na obligatoryjne wprowadzenie obowiązku dołączenia i odłączenia pojazdu trakcyjnego na każdej stacji przy wszystkich pociągach.

2. „Za wykonanie dodatkowych czynności, o których mowa w pkt. 1 (powyżej) i które zostały zlecone pracownikowi przez pracodawcę a nie stanowiących czynności podstawowych, ustala się wynagrodzenie dodatkowe w kwocie 10 zł (brutto) za każdą operację, licząc jako jedną operację odłączenie i dołączenie pojazdu trakcyjnego przy tym samym pociągu”.

Z treści tego postanowienia wynika jednoznacznie, że maszynista za wykonaną czynność dołączenia lub odłączenia pojazdu trakcyjnego do składu nie otrzyma nawet przysłowiowego grosza. Na dzień dzisiejszy maszynista nie ma możliwości wykonać obu tych czynności przy tym samym pociągu. Na przykład dołączony pojazd trakcyjny do składu pociągu relacji Kraków Główny - Gdynia Główna

Zaufanie to przekonanie jednej ze stron o tym, że motywacją drugiej strony wobec niej jest bycie uczciwym. Zaufaniem zazwyczaj darzymy osobę, której wierzymy, że będzie myślała o nas, a nie tylko o sobie. A przedstawiony zakładowym organizacjom związkowym projekt Aneksu do Regulaminu wynagrodzenia dla pracowników „PKP Intercity” S.A. Zakład określający zasady „Wynagrodzenia za czynności dodatkowe” jest powodem do utraty zaufania do pracodawcy.

na stacji w Krakowie przez maszynistę z Zakładu Południowego będzie odłączony od składu zgodnie z obowiązującymi przepisami na stacji w Gdyni przez maszynistę Zakładu Północnego. Tym samym żaden z maszynistów nie ma możliwości spełnienia warunków uprawniających go do otrzymania wynagrodzenia, o którym mowa w pkt. 2 aneksu. Zastanawiam się, czy treść tego zapisu to świadome i z góry zaplanowane, przemyślane działanie?

3. „Czynności określone w pkt. 1 należy wykonywać z zachowaniem wszelkich zasad wynikających z przepisów o bezpieczeństwie i higienie pracy oraz oddzielnych instrukcji obowiązujących pracownika”.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami w tym temacie na dzień dzisiejszy maszynista jest osobą odpowiedzialną za prawidłowe połączenie pojazdu trakcyjnego ze składem pociągu. Tym samym żadne obowiązujące maszynistę przepisy nie opisują sposobu bezpiecznego wykonania przez maszynistę połączenia i odłączenia pojazdu trakcyjnego ze składem wagonów

osobowych, ani innych wymagań związanych z wykonywaniem tych czynności. Biorąc powyższe pod uwagę mam pytanie: kto będzie odpowiedzialny za zabezpieczenie składu pociągu przed zbiegnięciem zarówno przed, jak i po odłączeniu pojazdu trakcyjnego od składu pociągu? Już sam brak odpowiedzi na to pytanie powinien powstrzymać każdego maszynistę przed podjęciem czynności dojazdu do składu pociągu i naciśnięciem na dzerzaki.

4. „W celu wykonywania czynności dodatkowych, o których mowa w pkt. 1 Pracodawca zapewnia właściwe wyposażenie pracownika w odzież ochronną (fartuch ochronny, rękawice, kask)”.

W oparciu o jakie zasady przyznano wyposażenie w odzież ochronną niezbędną do wykonania dodatkowych czynności, skoro nikt jeszcze nie określił zakresu czynności do wykonania oraz zasad ich realizacji zgodnie z wymaganiami BHP? Kolejne pytanie: w jaki sposób pracodawca ma zamiar dostarczyć odzież ochronną na miejsce pracy - odłączenia lub połączenia pojazdów kolejowych, nie naruszając

podstawowych warunków sanitarnych i higienicznych, do których również maszynista ma prawo?

5. „Podczas odłączania i podłączenia pojazdu trakcyjnego bezwzględnie wymagana jest obecność kierownika pociągu”.

W jakim celu?

Mam pełną świadomość, że pracodawca ma prawo zlecić pracownikowi wykonywanie czynności dodatkowych. Jednak w tym przypadku polecenie przełożonego prowadzi do łamania przepisów. Pracownik ma nie tylko prawo, ale i obowiązek odmowy wykonania polecenia, jeżeli warunki pracy nie odpowiadają przepisom bhp (art. 210 kodeksu pracy). Dlatego przed

wydaniem polecenia należy spełnić podstawowe warunki wynikające z kodeksu pracy tj. w sposób niebudzący wątpliwości określić zarówno dodatkowe wynagrodzenie i bezpieczne, higieniczne warunki pracy. Do tego zobowiązują pracodawcę postanowienia art. 94 i art. 207 kodeksu pracy. Odnoszę wrażenie, że pracodawca w tym przypadku postanowił określać zasady „gry” w trakcie jej trwania. Nie mam najmniejszych wątpliwości, że powstrzymanie się maszynistów na dzień dzisiejszy od przyjęcia czynności dodatkowych na zasadach opisanych w aneksie to efekt nieufności do rzeczywistych intencji pracodawcy. Bez wzajem-



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

nego zaufania nie da się osiągnąć niezbędnego kompromisu. Zaufania nie można wymusić ani nakazać, dlatego warto pamiętać, że „zaufanie zdobywa się długo, ale utracić je można bardzo szybko”.

*Eugeniusz Śliwiński,
Przewodniczący Komisji
Obrony Praw Pracowniczych*



PRZEKAŻ 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 fotelik rehabilitacyjny i podnośnik sufitowy.

Synek nasz, który obecnie ma 12 lat, 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 Mateusz uczestniczył w turnusach leczniczo-rehabilitacyjnych kilka razy w roku. Koszt jednego turnusu wynosi 4900 zł. Jest to duża kwota i nie stać nas na pokrycie jej w całości. Zwracamy się z prośbą do Państwa o pomoc dla nas, a w szczególności dla naszego dziecka. Być może dzięki Państwa pomocy Mateusz będzie mógł uczestniczyć w turnusach i osiągać dalsze postępy. W związku z tym **prosimy o przekazanie 1% na konto fundacji.**

W 2012 roku 1% podatku można deklarować na formularzach PIT na rzecz Fundacji, do której należy Mateusz, z dopiskiem **MATEUSZ NORKO 10/N** w polu nr 124.

Przykład: PIT-37

H. WNIOSEK O PRZEKAZANIE 1% PODATKU NALEŻNEGO NA RZECZ ORGANIZACJI POŻYTKU PUBLICZNEGO (OPP) Należy podać numer wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego (Numer KRS) organizacji wybranej z wykazu prowadzonego przez Ministra Pracy i Polityki Społecznej oraz wysokość kwoty na jej rzecz.		
122. Numer KRS <i>0000186434</i>	Wnioskowana kwota Kwota z poz. 123 nie może przekroczyć 1% kwoty z poz. 118, po zaokrągleniu do pełnych dziesiątek groszy w dół.	123. Kwota 1% podatku zł gr
I. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE Podatnicy, którzy wypełnili część H, w poz. 124 mogą podać cel szczegółowy 1% a zaznaczając kwadrat w poz. 125 wyrazić zgodę na przekazanie OOP swojego imienia, nazwiska i adresu wraz z informacją o kwocie z poz. 123. W poz. 125 można podać dodatkowe informacje, np. ułatwiające kontakt z podatnikiem (telefon, e-mail).		
124. Cel szczegółowy 1% <i>MATEUSZ NORKO 10/N</i>	125. Wyrażam zgodę <input checked="" type="checkbox"/>	
126.		

Jest to pole bezpośrednio pod rubryką dotyczącą przekazania 1% podatku 124 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.

Dziękujemy wszystkim, którzy wspomogli nas w ubiegłym roku.

Rodzice
tel. (91) 416 22 50 lub 667 649 701, www.mateusznorko.pl



Zakład Produkcyjno - Remontowy "REM-SUW" Sp. z o.o.
ul. Zygmunta Augusta 11, 85-082 Bydgoszcz
tel./fax 52 349 32 07
www.remsuw.pl, e-mail: marketing@remsuw.pl

Najwyższa jakość elementów układu hamulcowego

Zakład Produkcyjno- Remontowy „REM-SUW” Sp. z o.o. powstał w 1997 r. i jest spółką działającą w strukturach Holdingu Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Posiadamy bogato wyposażony park maszynowy oraz możliwość korzystania z zaplecza technologicznego Holdingu.

Zakres świadczonych usług obejmuje między innymi:

1. Produkcję zbiorników ciśnieniowych ze stali nierdzewnej do pojazdów szynowych,
2. Wytwarzanie, naprawę i modernizację przyciągarek pojazdów szynowych,
3. Wytwarzanie, naprawę i modernizację podnośników pojazdów szynowych,
4. Modernizację i naprawę urządzeń dźwignicowych.

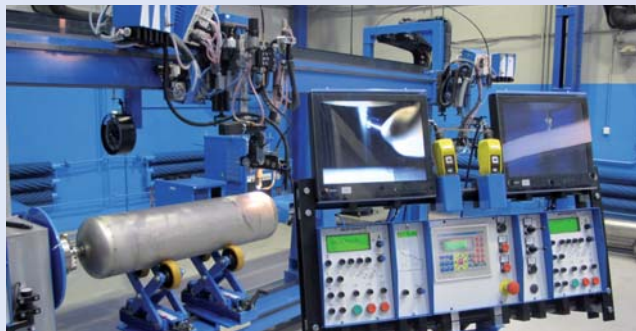
Wyżej wymieniony asortyment produkujemy od ponad 100 lat - spółka „REM-SUW” jest następcą prawnym Wydziału Głównego Mechanika ZNTK BYDGOSZCZ.

Produkcję ciśnieniowych zbiorników ze stali nierdzewnej rozpoczęliśmy w 2008 roku zgodnie z wymaganiami Dyrektywy 97/23 WE.

Kolejnym etapem było produkowanie zbiorników ciśnieniowych przeznaczonych do pojazdów szynowych eksploatowanych na polskim rynku. Wymagania zostały ustalone przy współpracy z Jednostką Notyfikowaną Transportowy Dozór Techniczny. Zgodnie z ustaleniami zbiorniki są projektowane i produkowane zgodnie z wymogami Dyrektywy 2009/105/WE. Każdy zbiornik o pojemności powyżej 5 litrów przechodzi indywidualną ocenę na zgodność z w/w Dyrektywą. Transportowy Dozór Techniczny Jednostka Notyfikowana nr 1468 zatwierdziła nam dokumentację dla 43 typów zbiorników. Od 2010 roku wyprodukowaliśmy ponad 4300 zbiorników ciśnieniowych zgodnie z wymaganiami Dyrektywy 2009/105/WE.

Do realizacji procesu spawania zbiorników wdrożyliśmy i stosujemy system zapewnienia jakości zgodny z właściwymi normami potwierdzony audytem i certyfikatami wydanymi przez GSI SLV Hannover, TÜV SUD Management Service GmbH oraz Transportowy Dozór Techniczny TDT CERT. Produkcja jest realizowana w oparciu o zatwierdzone technologie spawania (WPQR) przy wykorzystaniu metody spawania TIG.

Posiadamy bogato wyposażony park maszynowy pozwalający na pełne przygotowanie elementów do spawania. Za-



pewniamy kontrolę jakości realizowaną w oparciu o własny personel oraz współpracę z laboratorium PESA S.A. Każdy wykonany zbiornik jest poddawany wodnej próbie szczelności - próby wykonujemy na specjalistycznym stanowisku do badania zbiorników ciśnieniowych. Dzięki temu możemy zagwarantować, że przekazujemy Klientowi produkty o najwyższej jakości.

W 2011 roku podjęliśmy działania zmierzające do zautomatyzowania procesu spawania zbiorników. Zakupiliśmy automat do spawania firmy Air Liquide Weldnig pozwalający na spawanie dwoma metodami tj. plazmą oraz top tig. Dzięki temu urządzeniu możemy zapewnić najwyższą jakość wykonanych złączy - proces spawania jest w pełni kontrolowany oraz zapewnia powtarzalność realizowanych procesów. Dodatkowo jest śledzony przy wykorzystaniu kamer.

Wyprodukowane zbiorniki są montowane na pojazdach produkowanych przez Pojazdy Szynowe PESA SA:

- ATRIBO - pojazd eksploatowany przez włoskie koleje,
- ELF, WKD - pojazdy eksploatowane przez polskie koleje,
- LINK - pojazd przeznaczony do eksploatacji przez czeskie koleje.

Budowanie zbiorników w technologii ze stali nierdzewnej w połączeniu z orurowaniem z tej samej stali zapewnia najwyższą jakość elementów układów hamulcowych montowanych na pojazdach szynowych i w sposób istotny zwiększa ich niezawodność oraz czas eksploatacji. Potwierdzeniem naszych kompetencji są:

CERTYFIKAT potwierdzający spełnianie normy DIN EN ISO 3834-2 Wymagania jakości dotyczące spawania materiałów metalowych wydany przez GSI SLV Hannover,

CERTYFIKAT potwierdzający spełnianie normy DIN EN 15085-2 Kolejnictwo - Spawanie pojazdów szynowych i części pojazdów szynowych wydany przez GSI SLV Hannover,

CERTYFIKAT potwierdzający spełnianie normy PN-EN ISO 9001:2009 Systemy zarządzania jakością wydany przez Transportowy Dozór Techniczny, Jednostka Certyfikująca TDT-CERT.

FRASZKI Jerzy Szulc

NAGROBEK ARTYSTY

Zjadła go trema...
I już go nie ma.

CZUJNOŚĆ

Bądź czujny gdyś
wyszedł zwycięsko
Bo twój sukces może
okazać się kłeską.

GRZYBOBRANIE

Wpadnie kozak niczym śliwka
Kiedy dojdzie do praw-dziwka.

PRZESYT

Odsuwać od żłobu trzeba
święte krowy
Jeśli im już mleko uderz
do głowy.

WITAMINOTERAPIA

Z malinką na szyi wrócił
chwiejnym krokiem
I teraz od żony ma śliwkę
pod okiem.

STRACHY NA LACHY

Idzie globalne ocieplenie
I swojskie euro-ocipienie.

RUCHLIWOŚĆ

Bywa, że cylinder dwoi się i troi
A tłok się rusza ino w miejscu stoi.

BUFONADA

Nadętej wysokości
Depresja mądrości.

PUCHY

Ponoć czas to pieniądz,
lecz bywa i tak
Że czas sobie leci,
a pieniędzy brak.

KWIAT

Rozwinie się pięknie
Kiedy pąk już pęknie.

TE-KA-DENCJA

Baran dostał tekę,
żeby można z niego
Po aferze zrobić
kozła ofiarnego.

AUTORYTET

Może być wielki choć
z oględzin wynika
Że to jest jedynie
kawał skurczybyka.

W pamięci
pozostaną
dobre chwile

Z końcem stycznia dobiegła końca na-
sza współpraca. Trwała sześć i pół roku.
Myślę, że była owocna.

Cieszę się zwłaszcza z reaktywowania
„Głosu Maszynisty” i przekształcenia
nieregularnego biuletynu w poczytny
miesięcznik, wyznaczający nowe stan-
dardy w prasie związkowo-kolejowej.
Cieszę się z nowoczesnych mediów
usprawniających przepływ informacji
i wzajemną komunikację - na Facebooku
i YouTube. Cieszę się z aktywizacji zwią-
kowej młodzieży oraz wszystkich innych
mniejszych projektów i inicjatyw, które
udało nam się wspólnie zrobić.

Niniejszym pragnę podziękować za
miłe przyjęcie w maszynistowskim
środowisku, za bezcenne wskazówki
i sugestie, wsparcie, zaufanie, wszel-
kie przejawy sympatii. Wiele to dla
mnie znaczy. Dziękuję za wszystkie
dobre chwile, a nawet za te gorsze,
bo z nich też płynie nauka. W pamięci
pozostaną pewnie te pierwsze :-)

Powodzenia! Rafał Zarzecki

PIT-37⁽¹⁷⁾

3/3

Kącik filatelistyczny

H. WNIOSEK O PRZEKAZANIE 1% PODATKU NALEŻNEGO NA RZECZ ORGANIZACJI POŻYTKU

PUBLICZNEGO (OPP) Należy podać numer wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego (Numer KRS) organizacji wybranej z wykazu prowadzonego przez Ministra Pracy i Polityki Społecznej oraz wysokość kwoty na jej rzecz.

122. Numer KRS

1

0000201405

Wnioskowana kwota

Kwota z poz. 123 nie może przekroczyć 1% kwoty z poz. 118, po zaokrągleniu do pełnych dziesiątek groszy w dół.

123.

2 gr

I. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE

Podatnicy, którzy wypełnili część H, w poz. 124 mogą podać cel szczegółowy 1%, a zaznaczając kwadrat w poz. 125 wyrazić zgodę na przekazanie OPP swojego imienia, nazwiska i adresu wraz z informacją o kwocie z poz. 123. W poz. 126 można podać dodatkowe informacje, np. ułatwiające kontakt z podatnikiem (telefon, e-mail).

124. Cel szczegółowy 1%

3

Na rzecz Okręgu Pomorskiego PZF w Gdańsku

125. Wyrażam zgodę

4

126.

1 wpisz numer KRS **0000201405** nadany Polskiemu Związkowi Filatelistów, samorządowej Organizacji Pożytku Publicznego

2 wpisz kwotę z obliczenia **1% od kwoty z poz. 118**, po zaokrągleniu do pełnych dziesiątek groszy w dół

3 jeżeli nie wpiszesz nazwy odbiorcy lub wpiszesz ZG PZF - Twoja pomoc trafi do ZG PZF

jeżeli wpiszesz nazwę Okręgu, Oddziału lub Koła - Twoja pomoc wpłynie do wskazanej przez Ciebie jednostki organizacyjnej PZF

4 jeżeli zaznaczysz pole znakiem „X” Twoje dane personalne zostaną nam przekazane i będziemy mieli możliwość Ci podziękować

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



Krzyżówka 2 2012

dawny francuski pan feudalny	mieszkańka Teheranu	do dokręcania	pieniądz kruszcowy	gra towarzyska	biletowa na dworcu	najcięższy ptak latający	lokomotywa serii EP08	odrzuconie oferty
		polewa		wrzawa, tumult				
		moneta dla Charona		brzeg, skraj			10	
lokomotywa serii ST43			gra w karty			choroba zakaźna	5	skorupka na ranie
		władca muzulmański	8	finansuje imprezę			6	
recho-cze			monotonia			koteria		
lotniczy atak			tłuszcz z ryby			wyspa z laguna		
żarliwy poryw	mechaniczne pianino	drobina materii		śluchowy lub telefoniczny				
		porządek		łazik na kołach				
12			ojczulek na dachu	przytoczenie słów	włókno na worki		łódź Noego	wśród pisarzy
łańcuchy do skuwania rąk	nacięcie w drzewie	Indianie z westeru				odbieraki prądu	poranny w wojsku	18
nad nim Stalowa Wola				ciastko z kremem				15
		Dionizos dla Zeusa	namiot Indian			głos żeński	paragon	3
flanca				kraj ze stolicą w Kingston				4
		sprawozdanie, meldunek	... średnicowy, przebiega przez środek miasta			kawalerzysta	zgłoska	
samo-czynna blokada liniowa	rzeka we Florencji		rama stanowiąca podwozie pojazdu szynowego	9	do rzęs			14
świadectwo kontroli wyrobu	do całowania	poobiedni odpoczynek			model opla	część nogi		
zuchwalstwo			używany do wyrobu papy		wokół szyi			
pieniądz z Kuby					owocowy las		przebój	wąwóz
		11	kiermasz			rodzaj bicza		
brat ojca				sygnał na trwogę	13		wpada do luzu	
stała posada	17		łuk architektoniczny	2		potrawa z surowego mięsa		16

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 18 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązania krzyżówki nr 2 prosimy nadsyłać do 6 marca 2012 r. pod adresem: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mail-em: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 2”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę-niespodziankę.

Rozwiązanie krzyżówki nr 1: „Ukrotniona trakcja”. Nagrodę - niespodziankę wylosował Bogumił Skierkowski z Dolic. Gratulujemy, nagroda będzie wysłana pocztą.

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



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

Redakcja: Juliusz Bolek (redaktor prowadzący), Eugeniusz Śliwiński, Grzegorz Moc, Agnieszka Szymanik (sekretarz redakcji), skład: **Michel Studio Reklamowe Katarzyna Broduik**, druk: **Drukarnia Kolejowa Kraków**.

Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiustacji, a także zmiany tytułów. Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.



KOLONIE 2012



WCZASY 2012

ODERWIJ SIĘ OD RZECZYWISTOŚCI I WYPOCZNIJ Z NATURĄ

WWW.NATURATOUR.PL · INFOLINIA: 801 000 527 · ZADZWOŃ I ZAMÓW BEZPŁATNY KATALOG