



www.zzm.org.pl

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

Nr 3/91

MARZEC 2012



Rekolekcje smutku, pokory i bezsilności

Smutek. Wyprasowana koszula, kapłanki i catus na pożegnanie - ten rytuał przed wyjściem do służby po 3 marca nabiera innego wymiaru. Dla pięciu naszych kolegów był to, niestety, ostatni catus na pożegnanie. Wieczorny, spokojny, sobotni wieczór zakłóca informacja o katastrofie kolejowej. Lotem błyskawicy wiadomość roznosi się po całym środowisku kolejowym. Minuty i godziny ciągnące się jak wieczność. Dlaczego oni nie mówią, czy są ofiary? Dlaczego nie mówią, kto zginął? Telewizje prześcigają się w sensacyjnych doniesieniach. Żyją...? Nie żyją. Niedowierzanie. To niemożliwe! Mieli plany, dążenia.. i w jednej chwili wszystko się zmieniło. Pozostała pustka. Łzy matki, żalność ojca i wielka rozpacz ukochanej osoby. Przecież to miała być normalna służba. Później ciągle powracające pytanie: dlaczego? Przecież mieli jeszcze tyle wspólnych spraw do załatwienia. Jak powiedzieć dziecku, że tata nie wróci do domu? I tylko w dali słychać przeraźliwy dźwięk syren. Na pożegnanie. „Śpieszmy się kochać ludzi, tak szybko odchodzą / zostaną po nich buty i telefon głuchy...” (ks. Jan Twardowski)

Pokora. Ryzyko katastrofy jest wpisane w zawód maszynisty, jednak trudno o nim ciągle myśleć. Skupienie, koncentracja i poczucie odpowiedzialności połączone ze znajomością przepisów musi wystarczyć. Podstawą jest zaufanie, nadzieja, że pieczętka w książce pokładowej gwarantuje, że z lokomotywą wszystko w porządku. Karta próby hamulca - wszystko OK, jeszcze kilka obrotów pokrętem zegarka szybkościomierza, jeden obrót rolką taśmy, tak na wszelki wypadek. Kilka słów przez radiotelefon dla sprawdzenia, czy słychać. Semafor podany, podniesiona ręka kierownika. Odjazd. Znowu jakieś zmiany w rozkładzie, lepiej trzeba dokładnie przeczytać, co takiego się zmieniło. Rozkaz pisemny, nowe ograniczenia prędkości zapisy-

wane w pamięci, bo nigdy nie wiadomo, czy będą osygnalizowane. Jeszcze więcej miejsc bez SHP - pewnie są na składnicy złomu. Żeby tylko nic się nie stało, bo kto zatrzyma pociąg? Wzmrożona czujność, kolejny sygnał „Bacność”, kolejny samochód, który nawet nie zatrzymał się przed przejazdem. Tym razem się udało. Kolejna stacja z przejazdem „po boku”, kolejny sygnał zastępczy... i kolejny. Wzajemne zaufanie maszynisty do dyżurnego ruchu - tylko to pozwala na prowadzenie pociągu w takich warunkach. Z każdym kilometrem bliżej domu. Jutro niedziela. Spacer, odwiedziny bliskich. Kolejne ograniczenie prędkości. Semafor „stój”, znowu utrudnienia w ruchu. Kolejny sygnał zastępczy i W24 jazda po „lewym”. Z przeciwka zbliżają się trzy światła. On też jedzie po lewym? Nie, to niemożliwe... A jednak.

Bezsilność. Kolejne pismo: „są obszary zagrożeń w bezpieczeństwie ruchu pociągów”, „apelujemy o rozsądek, bezpieczeństwo to nie jest dobry obszar do oszczędzania”. Kolejna komisja - analiza stanu bezpieczeństwa. Przecież nie jest tak źle, wszystko OK. Jakie prawdopodobieństwo katastrofy? Niewielkie, trzeba przekalkulować, ocenić różne ryzyka, czy opłaca się wydawać pieniądze. Zastanowimy się, przedyskutujemy z przewoźnikami. Mija miesiąc,

kolejny... i następny. Mamy wypadek. Zalecenia Komisji - no cóż, coś z tym trzeba zrobić... kiedyś. Kolejny 24-letni dyrektor Zakładu, świetny menadżer z telewizji w zarządzie, kolejny specjalista od kolei z magistratu. W razie czego zawsze można powiedzieć, że przepisy wszystko dobrze regulują. Kolejny wniosek związkowca do prokuratury w sprawie zbadania łamania podstawowych zasad bezpieczeństwa. Brak znamion przestępstwa - odmowa wszczęcia postępowania. Kolejna Komisja Bezpieczeństwa. Oczywiście, związkowcy, macie rację, poprawimy to... kiedyś. Kolejna spółeczka stworzona przez samorząd. Patrzenie, niedouczeni kolejarze, jak się robi kolejowy biznes. Po co nam kierownik pociągu? Mamy tabor przystosowany do jazdy bez niego. Po co umowa o pracę z maszynistą? Przecież są umowy-zlecenia. Jaki ładny tabor, jaki kolorowy, a ile ma światełek. Hamulce nie działają? Cóż, to niemożliwe, na pewno maszynista popełnił błąd. Kolejny pociąg wykołejony, jechał za szybko. Przecież maszynista powinien zwolnić, miał rozkaz pisemny. To on nie doczytał, mamy podpis maszynisty, że odebrał rozkaz. Przecież w połowie dwumetrowego rozkazu było wyraźnie napisane! Wszystko było zrobione zgodnie z przepisami. Kolejna komercyjna firma wynajmująca ma-



**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

szynistów i potrafiąca wyszkolić młodego maszynistę w dwa miesiące - przecież wszystko jest OK, przepisy tego nie zabraniają. A katastrofa w Białymstoku, zastrzeżenia Komisji? Trzeba przeczekać, sprawa ucichnie. Brak kontroli położenia zwrotnicy. Nie ma problemu - są na to procedury. Zawsze można użyć sygnału zastępczego. Kolejna Komisja Bezpieczeństwa. Dziś krótka, bo za chwilę inne spotkanie, ale zobaczymy się za miesiąc. Kolejna zmiana rozkładu, kolejny rozkaz pisemny, kolejny brak kontroli rozjazdu, kolejny sygnał zastępczy... Przerwana w sobotni

wieczór weekendowa ramówka telewizyjna. Katastrofa. Gadające głowy. Linia była przecież nowoczesna, mamy procedury, przepisy. Słowo klucz: „Komisja wszystko wyjaśni”, nic teraz nie można powiedzieć. Może za rok, jak wszystko ucichnie. A przed tym menadżerowie od bezpieczeństwa i eksploatacji będą mieli czas zająć się wymianą zimowych zestawów kołowych na letnie. Przecież idzie wiosna.

Życząc ciekawej lektury,

Leszek Miątek



DROGA RODZINO KOLEJARSKA!

Lublin, Wielkanoc 2012

Życzę, by Tajemnica pustego grobu Pana Jezusa stała się źródłem otuchy i nadziei, że w Tym, który jest Drogą, Prawdą i Życiem, znajdziemy siłę do przemiany naszych serc i powstawania z wszelkich życiowych upadków.

Niech radość poranka Wielkanocnego opromienia każdy dzień, napetnia darem Bożej miłości i nadaje sens naszym wszelkim działaniom dla dobra bliskich, wspólnoty kolejarskiej i umiłowanej Ojczyzny. Z darem modlitwy i błogostawieństwem dla kolejarskich rodzin,

Krajowy Duszpasterz Kolejarzy,

Ks. Eryk Zajączkowski

Spokojnych i pełnych nadziei
wynikającej z tajemnicy zmartwychwstania
Świąt Wielkanocnych
wszystkim członkom i sympatykom

składa
Rada Krajowa
Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

Rząd złamał ustalenia Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa - to jeden z powodów, dla których związki zawodowe chcą ogłosić w kwietniu strajk we wszystkich spółkach Grupy PKP. Podczas marcowego posiedzenia Zespołu Trójstronnego rozmawiano m.in. o prywatyzacji podmiotów z tej grupy - w rzeczywistości przebiegającej inaczej niż we wcześniejszych ustaleniach między stroną rządową a związkami zawodowymi.

Rządowi brakuje dobrej woli

19 marca 2012 roku odbyło się posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa. Planowane do omówienia zagadnienia to prywatyzacja podmiotów z Grupy PKP oraz problemy dotyczące Przewozów Regionalnych.

Dyskusja podczas spotkania skupiła się na pierwszym punkcie dotyczącym spraw związanych z prywatyzacją spółek Grupy PKP. Związki Zawodowe zarzuciły stronie rządowej zerwanie

ustaleń Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa z 1 kwietnia 2011r. przez rozpoczęcie procedury analizy własnej inwestorów w ramach sprzedaży spółki TK TELEKOM bez zawarcia Paktu Gwarancji Pracowniczych. Według Podsekretarza Stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Andrzeja Massela, Związki Zawodowe powinny zachowywać się elastycznie, a rolą właściciela jest przeprowadzenie korzystnej

prywatyzacji. Ponadto, podsekretarz usiłował wybrnąć z kłopotliwego tematu twierdząc, że ten problem nie dotyczy wszystkich biorących udział w dyskusji, a jedynie przedstawiciele związków zawodowych mających swe struktury w tej spółce. W odpowiedzi usłyszał od Prezydenta ZZM Leszka Miętka, że to jest problem całego Zespołu Trójstronnego, bo dotyczy złamania ustaleń tego forum i niebawem będzie dotyczył innych prywatyzowanych spółek. Strona społeczna przytaczała wiele przykładów niewiarygodności strony rządowej i niedotrzymywania słowa, choćby w kwestii Paktu Gwarancji Pracowniczych w Przewozach Regionalnych i prywatyzacji PNI. Podsekretarz Massel oświadczył, że w tej sprawie musi się skonsultować z prawnikami.

Stanowisko strony społecznej Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa.

W związku ze złamaniem przez Stronę Rządową ustaleń porozumienia Zespołu Trójstronnego do spraw Kolejnictwa z 1 kwietnia 2011 roku i brakiem dobrej woli rozwiązania tych spraw na posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, które odbyło się 19 marca 2012 roku, kolejowe związki zawodowe informują, że w miesiącu kwietniu 2012 roku we wszystkich spółkach Grupy PKP i na całej sieci PKP zostanie przeprowadzony dwugodzinny strajk ostrzegawczy. Jeżeli i ten strajk ostrzegawczy nie spowoduje zmiany stanowiska Strony Rządowej co do realizacji ustaleń Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa z 1 kwietnia 2011 roku, to w ciągu 10 dni po strajku ostrzegawczym we wszystkich spółkach Grupy PKP i na całej sieci PKP zostanie ogłoszony strajk generalny. Działania, związane z uruchomieniem i strajku, zostaną przeprowadzone na podstawie porozumienia zawartego 17 lipca 2008 roku między stroną związkową a ministrem infrastruktury.

Po przerwie związki zawodowe przedstawiły stanowisko w sprawie przeprowadzenia w kwietniu strajku we wszystkich spółkach Grupy PKP w związku z wykazywanym przez rząd brakiem dobrej woli i złamaniem ustaleń Zespołu Trójstronnego. W odpowiedzi podsekretarz A. Massel oświadczył, że do końca marca zostaną przeprowadzone konsultacje ze związkami zawodowymi w sprawie rozwiązania problemu prywatyzacji TK TELEKOM oraz zawarcia Paktu Gwarancji Pracowniczych w spółce PKP Cargo. Obrady dotyczące tych problemów mają być wznowione w pierwszym tygodniu kwietnia.

Stanisław Stolorz

Henryk Grymel

Leszek Miętek

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP

Przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność”

Przewodniczący Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych

Grzegorz Moc

Stanowisko Związków Zawodowych w sprawie koniecznych zmian w prawie oraz w przepisach i instrukcjach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

1. Ustanowienie w ramach Urzędu Transportu Kolejowego organu bezpośrednio odpowiadającego za stan organizacji i bezpieczeństwa ruchu kolejowego posiadającego w tej kwestii kompetencje do:

a) ustalania i wydawania jednolitego tekstu wszystkich przepisów i instrukcji dotyczących: prowadzenia ruchu pociągów, obsługi pojazdów kolejowych i bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, obowiązujących wszystkich uczestników procesu przewozowego, jak również wyłącznego prawa do wprowadzania zmian w tekstach tych przepisów i instrukcji,

b) kontroli przestrzegania zasad bezpieczeństwa u wszystkich uczestników ruchu zarówno zarządców infrastruktury jak i przewoźników,

c) decyzji o dopuszczeniu do użytkowania pojazdów i urządzeń kolejowych, w tym szczególnie zaostrzenie kryteriów dopuszczania do użytkowania w normalnej eksploatacji urządzeń i taboru prototypowego,

d) ustalenia zakresu tematyki części teoretycznej i praktycznej szkolenia na stanowiska: dyżurnego ruchu i maszynisty, kierownika pociągu

e) udzielania certyfikacji kompetencyjnych dla osób prowadzących szkolenia pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

2. Zmiany w Ustawie i Rozporządzeniu polegające na:

a) stworzeniu centralnego rejestru maszynistów, dyżurnych ruchu i kierowników pociągu obejmującego ich kwalifikacje zawodowe i czas pracy,

b) wprowadzeniu obowiązku stosowania przez przewoźników zatrud-

nienia maszynistów i kierowników pociągu wyłącznie na podstawie umowy o pracę uwzględniającej miejsce pracy, jako punkt geograficzny (siedziba zakładu, sekcji itp.) od zgłoszenia się, w którym będzie zaliczany czas pracy.

c) wprowadzenia obowiązku stosowania przez zarządców infrastruktury zatrudniania dyżurnych ruchu wyłącznie na podstawie umowy o pracę uwzględniającej miejsce pracy jako konkretna stacja,

d) ustanowieniu częstotliwości i minimalnych norm czasu szkolenia okresowego pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego,

e) ustanowieniu minimalnych czasów szkolenia na licencje maszynisty oraz świadectwo maszynisty nie krótszy niż 18 miesięcy w przypadku nowych pracowników oraz weryfikacja wcześniejszych zgód na programy szkoleniowe krótsze niż 18 miesięcy.

3. Zmiany w przepisach i instrukcjach kolejowych obejmujących m.in.:

a) obowiązywanie osygnalizowania czoła pociągu sygnałem Pc2 przy jeździe po torze przeciwnym do zasadniczego (niewłaściwym) bez względu na rodzaj zastosowanej blokady liniowej,

b) wprowadzenie rejestracji rozmów w radiotelefonach na lokomotywach,

c) wprowadzenie kamer rejestrujących obraz przed lokomotywą,

d) wprowadzenie nadawania sygnału „radio stop” jednocześnie na wszystkich kanałach radiotelefonu,

e) wprowadzenie obowiązku wzmac-

niania obsady posterunków ruchu w przypadku prowadzenia prac remontowo modernizacyjnych linii kolejowej,

f) weryfikacja wielkości obsad kadrowych na posterunkach ruchu pod względem ilości obowiązków dyżurnych ruchu,

g) wprowadzenie stosowania dopuszczenia do ruchu w pojedynczej obsłudze trakcyjnej wyłącznie lokomotyw wyposażonych w urządzenia kontroli prowadzenia pociągów opisanych w §21 ust2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury 1444 z 18.07.2005r.

h) wprowadzenie zakazu obsługi jednoosobowej lokomotyw jednokabinowych o konstrukcji ograniczającej obserwację drogi przebiegu przy prowadzeniu pociągów osobowych i towarowych,

i) wprowadzenie zakazu prowadzenia pociągów pasażerskich bez kierownika pociągu

*Stanisław Stolorz
Przewodniczący Federacji ZZZ PKP*

*Henryk Grymel
Przewodniczący Rady Sekcji Krajowej
Kolejarzy NSZZ „Solidarność”*

*Leszek Miętek
Prezydent Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych w Polsce*

*Jerzy Oleszak
Wiceprzewodniczący Związku
Zawodowego Dyżurnych Ruchu Polskich
Kolei Państwowych*

*Jacek Drożdziel
Przewodniczący Rady Krajowej
Związku Zawodowego
Drużyn Konduktorskich w RP*

Dyskusja o bezpieczeństwie i pewności zatrudnienia

Negocjacje nad Paktem Gwarancji Pracowniczych trwają, bezpieczeństwo ruchu kolejowego pozostaje niepokojącą kwestią, a katastrofa w Szczekocinach tylko potwierdziła wcześniejsze obawy związków zawodowych - tak w skrócie można opisać najważniejsze kwestie, którymi zajmowała się Rada Sektora Przewozów Towarowych na posiedzeniu 15 marca.

Obradom Rady, które odbyły się w Warszawie, przewodniczył Henryk Kopański, a uczestniczyli w nim prezydent Leszek Miętek, wiceprezydent Bogusław Sady i Krzysztof Ciećka oraz prezes Zarządu PKP Cargo S.A. Wojciech Balczun i członek Zarządu ds. pracowników Ireneusz Wasilewski. Obecny był również członek Rady Nadzorczej PKP Cargo S.A. Stanisław Kocoń.

Zebrani symboliczną minutą ciszy uczcili pamięć kolegów maszynistów, pracowników kolei oraz podróżnych, którzy zginęli w katastrofie pod Szczekocinami.

Porządek spotkania obejmował problematykę związaną z prywatyzacją spółki

PKP Cargo S.A., sprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz zmiany przedstawicieli załogi w Radzie Nadzorczej spółki PKP Cargo S.A.

Podczas omawiania spraw dotyczących prywatyzacji spółki PKP Cargo S.A., głos zabierali zaproszeni goście. Prezes zarządu Wojciech Balczun i członek zarządu Ireneusz Wasilewski przedstawili stanowisko zarządu oraz właściciela w kwestii negocjacji Paktu Gwarancji Pracowniczych uzgodnionego w ubiegłym roku.

Wskazali oni na obszary, w których właściciel oczekuje zmian w zapisach w stosunku do wersji wynegocjowanej w listopadzie 2011r. Brak akcepta-

cji dotyczy głównie dwóch zagadnień - premii prywatyzacyjnej i zapisów o możliwości wypowiedzenia paktu. Wypłata premii prywatyzacyjnej według właściciela stanowić będzie nieuprawnioną pomoc publiczną. Zarząd żąda także wpisania w Pakt możliwości jego wypowiedzenia w przypadku spadku przewozów o 15%.

W sprawie premii strony są skłonne zawrzeć kompromis, jeżeli zostanie przedstawione stanowisko Komisji Europejskiej potwierdzające hipotezę o nieuprawnionej pomocy publicznej. Trudno natomiast o porozumienie w sprawie możliwości wypowiedzenia Paktu w przypadku pogorszenia wyni-



ków przewozowych. Wszak Pakt zawierany jest w naszym rozumieniu po to, aby dawał stabilizację zatrudnienia w czasie kryzysu, a nie w okresie dobrej koniunktury.

Wynik spółki można w ciągu jednego kwartału znacznie zmienić - zarówno patrząc na to od strony obiektywnej, jak i subiektywnej. A wtedy Pakt Gwarancji Pracowniczych stanie się dokumentem bez znaczenia. Tak czy tak - negocjacje w tej sprawie będą kontynuowane.

Jeśli chodzi o bezpieczeństwo ruchu kolejowego, Rada krytycznie odniosła się do obsadzania w różnych spółkach kolejowych stanowisk związanych z bezpieczeństwem i eksploatacją przez osoby o niskich kompetencjach. Stwierdziła również, że często wynik finansowy staje się priorytetem, a sprawy bezpieczeństwa lądują na drugim miejscu.

ZZM przygotował po raz kolejny pakiet pilnych spraw wymagających natychmiastowego uregulowania. Po konsultacjach z innymi związkami zawodowymi zostanie on przekazany Ministrowi A. Masselowi. Mamy nadzieję, że wreszcie uda się go wprowadzić w życie.

W miesiąc po katastrofie, 3 kwietnia 2012r. w samo południe w Warszawie odbędzie się demonstracja kolejarzy jako sprzeciw dla lekceważenia spraw bezpieczeństwa na polskiej kolei. Rada apeluje o liczny udział w tej demonstracji wszystkich kolejarzy wolnych od służby. Rada podziękowała Stanisławowi Kocioniowi za dotychczasową pracę w Radzie Nadzorczej spółki PKP Cargo SA. i życzyła mu wiele zdrowia na zastępowanej emeryturze. Rada Sektora podjęła jednogłośnie decyzję, aby rekomendować kandydaturę Kazimierza Jamrozika w wyborach na przedstawiciela załogi w Radzie Nadzorczej PKP Cargo S.A.

Romuald Walkiewicz



Kazimierz Jamrozik ma 55 lat, jest czynnym maszynistą z 37-letnim stażem. Jest pracownikiem Śląskiego Zakładu Spółki w Tarnowskich Górach. Cieszy się ogromnym zaufaniem wśród kolegów maszynistów. W ZZM pełni funkcję przewodniczącego Krajowej Komisji Rewizyjnej.

Rada Sektora zwraca się do wszystkich pracowników i członków ZZM o poparcie kandydatury Kazimierza Jamrozika poprzez złożenie podpisu na listach poparcia dla kandydata.



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 „szyte 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.**

Dyżurny ruchu w szoku po katastrofie

Tragiczne skutki wypadku kolejowego w Chałupkach pod Szczekocinami wywołały dyskusję nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Słuchając kolejowych decydentów, dowiadujemy się, że stale i systematycznie podnoszone jest bezpieczeństwo ruchu kolejowego poprzez naprawę i modernizację szlaków oraz stacji. Całkowicie w swoich wypowiedziach pomijają oni stan techniczny pociągów oraz wyposażenie pojazdów trakcyjnych w urządzenia kontroli prowadzenia pociągu. Na dzień dzisiejszy jedynym urządzeniem bezpieczeństwa na pojeździe trakcyjnym jest przycisk czujności i samoczynnego hamowania pociągu (SHP) oraz radiotączność pociągowa. Urządzenia te niedługo będą obchodzić pięćdziesięciolecie istnienia na pojazdach trakcyjnych. Jednak w przypadku SHP coraz częściej zarządca infrastruktury informuje maszynistów (na 5 minut przed odjazdem pociągu) o braku sprawności tych urządzeń w torach lub ich całkowitym demontażu.

W swoich wypowiedziach przedstawiciele Ministerstwa Transportu i Urzędu Transportu Kolejowego całkowicie zapomnieli poinformować odbiorców, że na pojazdach trakcyjnych na dzień dzisiejszy brak jest urządzeń kontroli prowadzenia pociągu, nadzorujących przynajmniej hamowanie pociągu przy dojeździe do sygnału nakazującego zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości. Urządzenie to w przypadku braku reakcji ze strony maszynisty powoduje wyłączenie napięcia w sieci. Wtedy automatycznie wdrażane jest hamowanie pociągu. Jedną z przyczyn wprowadzenia na polskich kolejach tego typu urządzeń jest brak stanowczości w działaniu ze

Dyżurny ruchu, nawet jeśli jest podejrzany o to, że spowodował wypadek, nadal pozostaje człowiekiem. Zdaje się, że Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych zapomina o tym fakcie. Czy wystuchanie będącego w złym stanie psychicznym dyżurnego ruchu przez kolejową komisję powypadkową ma jakąkolwiek wartość prawną?

strony Ministerstwa Infrastruktury. Przykładem jest treść postanowienia zawartego w paragrafie 21 ust. 4 pkt. 1 i 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U.172 poz.1444 z póź. zm). W pierwszym punkcie tego postanowienia zezwala się przewoźnikowi kolejowemu na eksploatację pojazdu trakcyjnego wyposażonego tylko w urządzenie czujności, SHP i radiotączność pociągową. Natomiast w drugim punkcie postanowienia umożliwia się przewoźnikowi kolejowemu eksploatację pojazdu trakcyjnego wyposażonego tylko w urządzenie kontroli prowadzenia pociągu i radiotączności pociągowej. W świetle powyższego stawiam pytanie, czym się kierowało Ministerstwo Infrastruktury, pozwalając na jednoosobową obsługę pojazdów trakcyjnych wyposażonych tylko w jeden rodzaj urządzeń sprawdzających czujność maszynisty? Naszym zdaniem w przypadku jednoosobowej obsługi pojazdów trakcyjnych wymagania zawarte w omawianym postanowieniu powinny być stosowane jednocześnie. Czy tragedia, jaka miała miejsce w Chałupkach coś zmieni

w sposobie myślenia ludzi odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu kolejowego?

Niewątpliwie sprawą budzącą sprzeciw zarówno maszynistów, jak i dyżurnych ruchu jest wiadomość przekazana przez Ministra Infrastruktury, który przedstawiając postom na posiedzeniu Sejmu informację dotyczącą bezpieczeństwa na kolei, stwierdził, że "Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych jako jedyny przeprowadził wystuchanie dyżurnego ruchu ze Starzyn." Tym samym tradycji stało się zadość. Okazało się bowiem, że nawet dla Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych uprawnione jest wystuchanie uczestnika wypadku, czyli na przykład dyżurnego ruchu czy maszynisty bez względu na jego stan psychiczny i fizyczny. Takie postępowanie jest nieetyczne i prawnie niedozwolone. Swoimi działaniami komisja powypadkowa naruszyła postanowienia par. 18 i par. 22 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2007r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych (Dz. U.89 poz.593). W myśl postanowienia paragrafu 22 tego rozporządzenia wystuchanie dyżurnego ruchu powinno nastąpić

po dokonaniu oględzin i badań na miejscu, a nie przed nimi. Ponadto, zgodnie z postanowieniem paragrafu 18 przed przystąpieniem do wysłuchania dyżurnego ruchu należało dokonać oceny jego stanu psychicznego i fizycznego. W tym momencie nasuwa się pytanie, czy w składzie komisji powypadkowej znajdują się osoby posiadające kwalifikacje do dokonania takiej oceny?

Prokuratura Okręgowa w Częstochowie powołała biegłych, którzy zbadali tę kwestię. Stwierdzili oni

jednoznacznie, że stan psychiczny dyżurnego ruchu uniemożliwił i nadal uniemożliwia jego przestąpienie. Biorąc powyższe pod uwagę, zadaję sobie pytanie, jaki cel miało wcześniejsze wysłuchanie dyżurnego ruchu będącego w złym stanie psychicznym? I czy wysłuchanie dyżurnego ruchu będącego w szoku powypadkowym ma jakąkolwiek wartość prawną?

Szkoda, że Państwowa Komisja Badań Wypadków Kolejowych nie potrafiła wzorem Prokuratury Okręgowej w Częstochowie, dostrzec



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

w dyżurnym ruchu człowieka, któremu w pierwszej kolejności należy udzielić pomocy medycznej.

*Eugeniusz Śliwiński,
Przewodniczący Komisji
Obrony Praw Pracowniczych*

Koleżanki i Koledzy, Kolejarze!



3 marca 2012r. pod Szczekocinami w katastrofie kolejowej zginęło 11 podróżnych i 5 naszych kolegów. Wieloletnie zaniedbania w polskich kolejach i oszczędzanie na sprawach bezpieczeństwa prowadzą do tego, że coraz częściej dochodzi do wypadków i katastrof, w których także giną ludzie.

Nie chcemy wychodzić do służby, nie wiedząc, czy wrócimy do domu!

Ofiara życia naszych kolegów musi spowodować, że jako kolejarze głośno wyrazimy swój protest dla lekceważenia spraw bezpieczeństwa.

Bezpieczeństwo na kolei musi być priorytetem Rządu, a nie tylko szeregowych kolejarzy. Nie pozwolimy, aby z kolejarza robiono ofiarę chorego systemu.

Musimy upomnieć się o odpowiednie nakłady budżetu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i wymusić przestrzeganie zasad bezpieczeństwa we wszystkich firmach kolejowych.

Oddając hołd pamięci wszystkich, którzy zginęli w katastrofie Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych w miesiąc po katastrofie tj. 3 kwietnia 2012r. organizuje pikietę przed kancelarią Premiera pod hasłem:

„Bezpieczeństwo na kolei musi być priorytetem Rządu”

Przewidywany przebieg demonstracji 3.04.2012r.:

11.30 -12.00 - zbiórka uczestników przed Muzeum Techniki PKiN;

12.00 - 13.00 - przemarsz ulicami Warszawy przed kancelarią Premiera;

13.00 - 14.30 - pikietę stacjonarną i wręczenie Premierowi Petycji;

14.30 - zakończenie demonstracji.

Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych zwraca się do wszystkich kolejowych Związków Zawodowych, wszystkich Koleżanek i Kolegów bez względu na Spółki, w których pracują, o liczny udział w demonstracji. Bezpieczeństwo na kolei jest dla nas wspólną sprawą.

W demonstracji nie może zabraknąć nikogo, komu bliskie są sprawy bezpiecznej i dobrze funkcjonującej kolei.

Leszek Miętek

PO TYM SAMYM TORZE

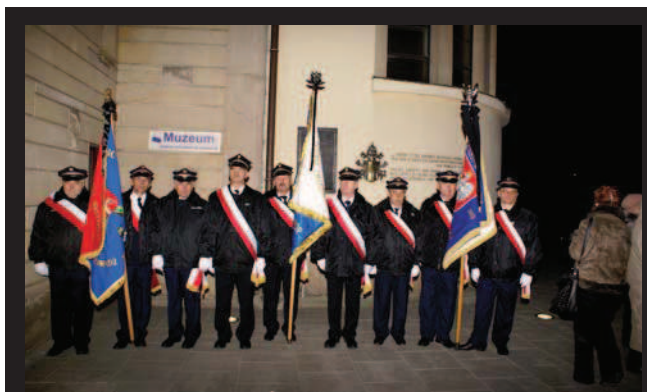
3 marca w miejscowości Chałupki w pobliżu Szczekocin doszło do zderzenia czołowego dwóch pociągów. Jeden z nich jechał do Warszawy, drugi - do Krakowa. Te dwa pojazdy nie powinny były jechać po tym samym torze. Dlaczego jednak jechały? Co doprowadziło do śmierci 16 osób?

W ciągu zdarzeń, jakie doprowadziły do katastrofy, pierwszym była awaria rozjazdu na posterunku odgałęźnym w Starzynach. Z tego powodu pociąg IR Matejko jadący z Warszawy do Krakowa po ok. 7-minutowym oczekiwaniu pod semaforem wjazdowym został wyprawiony przez dyżurnego ruchu w Starzynach poprzez podanie sygnału zastępczego. Zwrotnica pozostała ustawiona do jazdy na wprost, kierując pociąg na tor nr 1 (lewy, przeciwny do zwykłego kierunku jazdy na tym szlaku dla tego pociągu). Zajęcie toru nr 1 zostało wykryte przez urządzenia sterowania ruchem i spowodowało przełączenie na semaforze wjazdowym na posterunek Sprowa, z drugiej

strony szlaku, sygnału zezwalającego na jazdę pociągu TLK Brzechwa z Przemyśla do Warszawy po ułożonej już drodze przebiegu, kierującej go także na tor nr 1 na sygnał „stój” (światło czerwone). Dyżurna ruchu ze Sprowej w tej sytuacji również użyła sygnału zastępczego, wyprawiając pociąg TLK Brzechwa po torze nr 1, zasadniczym dla tego kierunku jazdy. Zgodnie ze znaczeniem sygnału zastępczego, po przejechaniu strefy rozjazdów z prędkością nie przekraczającą 40km/h, pociąg może przyspieszyć do prędkości maksymalnej, czyli na tym odcinku - 120 km/h. W chwili zderzenia, czyli o 20:57 pociąg IR Matejko jechał z prędkością 50-60 km/h, zaś TLK Brzechwa - 95 km/h.

W wypadku zginęło 16 osób, a 57 kolejnych zostało rannych. W katastrofie zginęli maszynista, kierownik składu i konduktor pociągu interREGIO oraz maszynista i pomocnik maszynisty pociągu TLK. Dwaj członkowie załogi TLK przeżyli katastrofę. Następane dni to nieustanne doniesienia mediów z miejsca katastrofy o trwającej akcji ratunkowej i możliwych przyczynach tragedii. Prezydent Bronisław Komorowski 5 i 6 marca ogłosił żałobę narodową.

Co było przyczyną katastrofy bada prokuratura. Śledztwo prowadzone jest równoległe w dwóch wątkach - zarówno dotyczącym bezpośrednich przyczyn wypadku, jak i związanym z odpowiedzialnością osób, które dbały o infrastrukturę oraz organizację pracy na tym odcinku. Prokuratura zdecydowała o postawieniu zarzutów dyżurnemu ruchu ze Starzyn. Już teraz jednak trzeba zastanowić się nad tym, jak można w przyszłości zapobiec tego typu strasznym wydarzeniom. Według związkowców dyżurni ruchu są przeciążeni pracą. Zatrudnienie na posterunkach ruchu zredukowano do minimum. W wyniku restrukturyzacji PKP dyżurni mają coraz więcej obowiązków, co źle wpływa na ich podstawowe zdanie, jakim jest prowadzenie ruchu pociągów.



Msza za ofiary katastrofy, Warszawa 08.03.2012



Pogrzeb Andrzeja Mikołajczyka, maszynisty, Szczecin 13.03.2012

Druga ważna kwestia to urządzenia kontrolujące i nadzorujące ruch kolejowy. Sprzęt, który posiada polska kolej, jest po prostu stary - często więc nie funkcjonuje tak, jak należy. A o zakupie nowych urządzeń nie zawsze decyduje ich jakość. Czasami prywatne spółki stawiają na niskie koszty zakupu sprzętu. „Firmy działające na kolei kierują się zasadami zysku, a nie bezpieczeństwa. Natomiast w kwestiach bezpieczeństwa nie może być rozwiązań kompromisowych.” - twierdzi Przewodniczący Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, Leszek Miętek.

Przyczyną katastrofy według związków zawodowych jest rozbitcie PKP na wiele małych spółek i redukcja zatrudnienia. Te osoby, które wcześniej pomagały dyżurnemu ruchu, zostały zwolnione. „Funkcja dyżurnego jest jedną z najbardziej odpowiedzialnych na kolei, a tymczasem tylko na największych, nielicznych posterunkach jest dwuosobowa obsada. Na pewno poprawa bezpieczeństwa na kolei wymaga zwiększenia zatrudnienia, zwłaszcza w tzw. służbach utrzymania. Pogotowia awaryjne mają za małe obsady”- twierdzi Przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” w Zakładzie Linii Kolejowych w Krakowie, Bogdan Pietrusiński. Kto tak naprawdę zawinił i dlaczego doszło do katastrofy pod Szczekocinami - tego nie da się od razu ustalić. Pewne jest natomiast to, że tego rodzaju wydarzenia nie mają miejsca bez przyczyny. Powinny nam one uświadomić, że unowocześnienie kolei to nie jest kwestia marzeń czy chęci, ale konieczności. A naszym moralnym obowiązkiem wobec tragicznych ofiar katastrofy jest wyciągnięcie z tego wypadku wniosków na przyszłość i zadbanie o bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

A.Sz.



Pogrzeb Radosława Pustola, pomocnik maszynisty, Warszawa 10.03.2012



Pogrzeb Benedykta Szmidta, kierownika pociągu, Wieliczka 09.03.2012



Pogrzeb Szymona Cieślaka, maszynisty, Warszawa 12.03.2012



Pogrzeb Zbigniewa Rudnika, konduktora, Bogumilowice 09.03.2012

Bezpieczeństwo to podstawa

Bezpieczeństwo na torach jest jedną z najważniejszych spraw - zarówno dla wszystkich zatrudnionych na kolei, jak i dla pasażerów pociągów. Nie może być tak, że potrzeba ograniczenia kosztów spółki bądź powiązania finansowe decydują o czymś zdrowiu lub życiu - takie jest stanowisko Kolejowych Związków Zawodowych, które w tej sprawie wystosowały pismo do Sejmowej Komisji Infrastruktury.

Jak ważne są kwestie związane z bezpieczeństwem, pokazała ostatnia katastrofa pod Szczekocinami. Wypadki kolejowe, w których giną ludzie, nie powinny być się zdarzać. A jednak miały miejsce. Dlaczego? Według Kolejowych Związków Za-

wodowych przyczyną jest lekceważenie podstawowych zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Urządzenia kontrolne, dzięki którym zwiększa się bezpieczeństwo przejazdu, powinny działać bez zarzutu. Ich jakość jest więc sprawą prio-

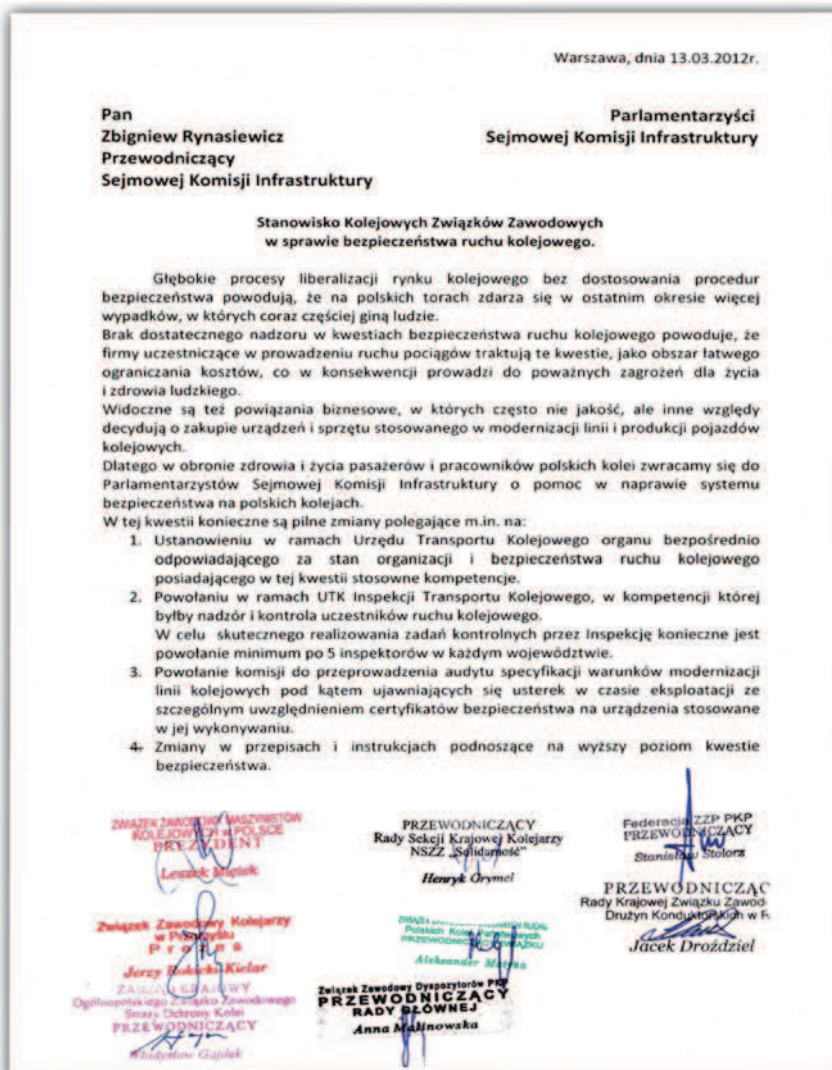
rytetową. Tymczasem o wyborze danych urządzeń często decydują powiązania finansowe spółki.

Kolejowe Związki Zawodowe zaproponowały Sejmowej Komisji Infrastruktury szereg zmian, których wprowadzenie wpłynie na poprawienie stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Jedną z propozycji jest ustanowienie w ramach Urzędu Transportu Kolejowego organu bezpośrednio odpowiadającego za stan organizacji i bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Taki organ miałby za zadanie ustalić jednolite przepisy w tej materii, kontrolować, czy są one przestrzegane, a także decydować o dopuszczeniu do użytku pojazdów i urządzeń kolejowych. Byłby również odpowiedzialny za ustalenie zakresu tematycznego oraz minimalnego czasu trwania szkolenia dotyczącego bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Tego rodzaju zajęcia przeznaczone by były dla dyżurnych ruchu i maszynistów.

Oprócz tej propozycji związki zawodowe pragną także powołania Inspekcji Transportu Kolejowego, która miałaby się zająć nadzorem i kontrolą uczestników ruchu kolejowego. W stanowisku Kolejowych Związków Zawodowych zawarto również szereg propozycji dotyczących zmian w przepisach. Mają one na celu m.in. wprowadzenie zapisów rozmów w radiotelefonach na lokomotywach, stworzenie centralnego rejestru maszynistów, dyżurnych ruchu i kierowników pociągu oraz zainstalowanie kamer rejestrujących obraz przed lokomotywą.

Kiedy człowiek czuje się bezpieczny, nie zauważa usterek, które w przyszłości mogą być przyczyną jego problemów. Kiedy natomiast przydarzy mu się wypadek, nagle przypomina sobie o tym, czego w przeszłości zaniedbał. Kolejowe Związki Zawodowe chcą przypomnieć ludziom zasiadającym na kierowniczych stanowiskach w naszym państwie, że bezpieczeństwo ruchu kolejowego to problem, który należy naprawić tu i teraz. I jak najszybciej.

A.Sz.



ZUZP

W dniu 20.03.2012 r. odbyło się cykliczne spotkanie dotyczące Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy w spółce Przewozy Regionalne. Po dwóch latach intensywnej pracy strony zbliżają się do zawarcia porozumienia. W dniu dzisiejszym zostały parafowane trzy rozdziały, które zostały całkowicie wypracowane i uzgodnione. Czyli zasady stosowania tabeli stanowisk, wymagania kwalifikacyjne i zaszeregowanie pracowników, urlopy pracownicze oraz Tabela stawek miesięcznego wynagrodzenia zasadniczego. Do tej pory element wynagrodzenia, jakim była tzw. kilometrówka, oraz stanowisko

Sektora o niewłączeniu tego elementu do uposażenia zasadniczego został przez strony zaakceptowany. Wiele wątpliwości budzi w dalszym ciągu element przeniesienia dodatku za pojedynczą obsługę do wynagrodzenia zasadniczego. W tej sprawie odbędzie się kolejne spotkanie w dniu 23 marca i być może będzie to przetóm w kwestii ZUZP w Przewozach Regionalnych.

Takiego samego przetómu oczekujemy w spółce IC, w której po roku działania kontrowersyjnych Regulaminów wynagradzania związku skupione u tego pracodawcy na po-

przednim spotkaniu ustaliły nareszcie wspólne stanowisko polegające na zgodzie wprowadzenia wcześniej uzgodnionego Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy (opisane w poprzednim wydaniu GM). Jakież było zaskoczenie pracodawcy, który nie był przygotowany na taki obrót sprawy. W odpowiedzi Pracodawca przesłał wersję układu do parafowania. Jednak prócz deklarowanych zmian „kosmetycznych” dokonał zmian dużo dalej idących. Strona społeczna nie odrzuciła ich, lecz w kolejnym wspólnym stanowisku poprosiła o dokładne uzasadnienie propozycji pracodawcy. Jeżeli dobra wola stron weźmie górę nad partykularnymi interesami mam nadzieję, że tu również w najbliższym czasie może dojść do zawarcia Układu.

Stawomir Centkowski

3 marca 2012 roku w czasie pełnienia służby w katastrofie kolejowej pod Szczekocinami zginęli tragicznie

SZYMON CIEŚLAK

lat 54
Maszynista pociągu 31101

ZBIGNIEW RUDNIK

lat 51
Konduktor pociągu 13126

BENEDYKT SZMIDT

lat 50
Kierownik pociągu 13126

ANDRZEJ MIKOŁAJCZYK

lat 46
Maszynista pociągu 13126

RADOSŁAW PUSTOŁA

lat 32
Pomocnik maszynisty pociągu 31101

**Wyrazy najgłębszego współczucia
rodzinom, bliskim i przyjaciom**

składa

Rada Krajowa ZZM

Wiele smutku sprawiła nam
wiadomość o śmierci

ANDRZEJA KOPERA

Pracownika Centrali PKP CARGO S.A.

Rodzinie i bliskim wyrazy współczucia
składa Prezydium Rady Krajowej ZZM



4 marca 2012 roku w wieku 53 lat
zmarł na posterunku pracy, pełniąc
służbę na lokomotywie maszynista

LEON ROZENTALSKI

Cześć Jego pamięci

Rodzinie i bliskim wyrazy
współczucia składają koledzy
z ZZM CT Mazowiecko - Podlaski

Z przykrością zawiadamiamy, że w
dniu 5 marca 2012 roku
w wieku 53 lat odszedł
na wieczną służbę nasz kolega
maszynista

KAZIMIERZ KADŁUBSKI

Cześć Jego pamięci

Rodzinie i bliskim wyrazy
współczucia składają koledzy z
ZZM IC Południowy

Związkowcy manifestowali przed Sejmem

29 lutego, w trakcie 9. posiedzenia Sejmu, na którym odbyło się pierwsze czytanie zgłoszonego przez OPZZ projektu ustawy o możliwości przejścia na emeryturę po przepracowaniu 35 lat przez kobietę i 40 lat przez mężczyznę, przed gmachem Sejmu odbyła się manifestacja związkowców dla poparcia tego projektu i przeciwko projektowi podwyższenia wieku emerytalnego kobiet i mężczyzn do 67 lat.

W manifestacji uczestniczyło ok. 2000 związkowców z OPZZ, NSZZ „Solidarność” i Forum Związków Zawodowych.

Manifestujący przyjęli petycję do marszałek Sejmu Ewy Kopacz, którą przekazała delegacja związkowców. Poniżej przedstawiamy treść petycji:

My, zebrani przed Sejmem Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 29 lutego 2012 roku, w dniu, w którym odbywa się pierwsze czytanie projektu ustawy o zmianie ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych - druk sejmowy nr 17, w pełni popieramy zawarte w niej rozwiązania.

Obywatelski projekt daje możliwość przejścia na emeryturę osobom, które w trakcie swojego życia zawodowego wypracowały środki umożliwiające im godne życie po przepracowaniu 35 lat w wypadku kobiet i 40 lat w wypadku mężczyzn.

Kryzys gospodarczy w największym stopniu, oprócz ludzi młodych, do-

tyka nas, osoby starsze, mające kilkudziesięcioletni okres pracy zawodowej. Tuż przed osiągnięciem wieku przedemerytalnego jesteśmy w pierwszej kolejności zwalniani z pracy. Pracodawcy pozbywają się nas jako osób mniej wydajnych, częściej chorujących, a także wypalonych zawodowo. Po kilkumiesięcznym okresie pobierania zasiłku dla bezrobotnych pozostajemy bez środków do życia. Stajemy się klientami pomocy społecznej. Urzędy pracy nie mają dla nas żadnych propozycji - uważają, że na przekwalifikowanie jesteśmy za starzy.

Jesteśmy grupą wykluczoną społecznie, grupą, której mimo kilkudziesięciu lat pracy odbiera się nie tylko prawo do emerytury, ale także odziera z resztek ludzkiej godności.

Pod projektem ustawy Obywatelski Komitet Inicjatywy Ustawodawczej zebrał ponad 400 tysięcy podpisów osób, które w ten sposób wyraziły swoją wolę, aby ten projekt stał się obowiązującym prawem.



Niestety, posłowie i posłanki VI kadencji Sejmu nie uwzględnili woli obywateli. Liczymy, że tym razem tak się nie stanie!

W imieniu tych wszystkich osób, które poparty swoimi podpisami obywatelski projekt ustawy oraz dalszych tysięcy tych, którzy zainteresowani są rozwiązaniami zawartymi w projekcie, domagamy się uchwalenia przez Sejm nowelizacji ustawy o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, w kształcie zgłoszonym przez Obywatelski Komitet Inicjatywy Ustawodawczej.

Polski Sejm jest to winien swoim obywatelom, którzy ciężką pracą wypracowali swoje emerytury.”

OPZZ

Emerytura po śmierci

Fakty a sposób ich przedstawiania to dwie różne sprawy. Mamy tego doskonały przykład choćby przy próbie podwyższenia wieku emerytalnego do 67 lat. Jakie są towarzyszące temu argumenty? Czas przyjrzeć się im bliżej.

Gdy ekstremiści z Hutu dokonali niesamowitego ludobójstwa na osobach pochodzenia Tutsi, świat wstrzymał oddech i uznał to za swoją wielką porażkę. Kiedy amerykański sierżant wkracza ciemną nocą do niczego niepodjęwających Afgańczyków i morduje z zimną krwią bezbronnych niewinnych obywateli, szczególnie dzieci, to jeden z polskich dziennikarzy nazywa to wydarzeniem. Nie inaczej dzieje się w przypadku karmienia Polaków zanieczyszczoną chemicznie skażoną solą, którą byliśmy faszrowani od wielu lat. W tym wypadku obrona własnych interesów wzięła górę nad zdrowym rozsądkiem i tak naprawdę może w niedługim czasie dowiemy się, że sól przeznaczona do wrzucenia w błoto, była lecznicza i mamy wielkie szczęście, że mogliśmy ją spożywać. Takie same lub podobne argumenty towarzyszą próbie podwyższenia wieku emerytalnego do 67 lat dla mężczyzn i kobiet. Spróbujmy przeanalizować kilka przedstawianych przyczyn przez życzliwie nam panujących.

Bardzo silnym argumentem jest walka o dobro kobiet, a w szczególności o wysokość emerytury, jaką będą odbierać w przyszłości. Kolejnym powodem jest starzenie się społeczeństwa i coraz dłuższe trwanie życia oraz zbyt mała liczba pracujących w stosunku do osób przebywających na emeryturze. Taki obraz ma przekonać nas o tym, że powinniśmy pracować dłużej. Tak więc sprawdźmy, jak to napraw-

dę wygląda. Otóż dziś Polak pracuje często 45 czy 50 lat zanim otrzyma emeryturę. Ale ten obraz nie jest do końca prawdziwy, bo przecież jesteśmy najdłużej pracującymi w tygodniu obywatelami Unii Europejskiej. Średnia w tygodniu to 4 godziny więcej, w miesiącu - 16, tak więc, po czterdziestu latach pracujemy dłużej o 3 lata i 3 miesiące, a po 50 latach - ponad 4 lata dłużej. Czy jest to rzeczywisty obraz? Nie, bo bardzo często pracujemy o wiele dłużej niż 8 godzin dziennie, a polski mężczyzna przy fatalnej służbie zdrowia żyje średnio 69 lat.

Kolejny argument to iluzja wyższej emerytury. Jednak stosunek liczby pracujących do osób pobierających emeryturę ma być niekorzystny. Tak więc możemy śmiało zapomnieć o palmach na Karaibach i zasobnym życiu emeryta. Do tego zmiana systemu emerytalnego w 1999 roku spowodowała, że obecny poziom 50 do 60% emerytury w stosunku do zarobków spadnie do około 30%. Gdzie ten zapowiadany raj? A to całkiem proste - w Otwartych Funduszach Emerytalnych, które jak w szwajcarskim zegarku, co miesiąc dostają ogromne pieniądze i z wielką swobodą nimi dysponują. Do tej pory na kontach OFE, które w 90% należą do zagranicznych koncernów finansowych, znalazło się około 226 mld zł, z czego jak podaje Ministerstwo Finansów, w latach 1999-2011 na systemie OFE ich członkowie stracili minimum 36,5 mld zł poprzez nieudane inwestycje giełdowe. Na

pewno nie są to wszystkie straty. Trzeba jeszcze doliczyć zaciągnięte przez państwo kredyty na spłatę zobowiązań wobec OFE. Dzięki temu same towarzystwa zarobiły około 800 mln zł.

Łatwo krytykować, więc należy zadać pytanie, czy można inaczej. Zanim Donald Tusk wykiwa wszystkich obywateli, należy zapytać, ile będzie wpływów do ZUS z likwidacji tzw. umów śmieciowych (chodzi o umowy cywilnoprawne), wprowadzenia systemów aktywizacji zawodowej dla osób powyżej 50. roku życia i dania im szansy pracy. Wprowadzenie zwykłej solidarności społecznej w kwestii płacenia składki, bo przecież najlepiej zarabiający obywatele naszego biednego kraju płacą 60% składki od średniej krajowej. Stworzenie warunków zachęcających Polaków do powrotu z zagranicy.

W świetle przedstawionych argumentów nasuwa się chęć szybkiej likwidacji OFE. Tym bardziej, że istnieje Dyrektywa 2004/39/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rynków instrumentów finansowych (MiFID), która zabrania grania środkami emerytalnymi na giełdzie. Jak wielkie interesy byłyby poruszone przekonali się Węgrzy, którzy do tej pory odczuwają ciężar swojej decyzji. Pewnie nas też by nie ominęły spadki notowań ratingowych. Ale w końcu to dla dobra swoich obywateli powinien działać rząd.

Tak naprawdę to wiele razy mam wątpliwości, co do słuszności prezentowanych intencji, bo wielokrotnie nieudolność przedstawicieli władzy pokrywana jest przez sprzedaż majątku narodowego, z którego uzupełniona powinna być dziura w FUS. Gaz łupkowy oraz jeszcze niesprzedane lasy państwowe mogą nie wystarczyć na pokrycie partactwa serwowanego przez rząd. Czy dlatego przyjdzie nam pracować do śmierci?

C.S.



Ważniejsze jest bezpieczeństwo i godziwe wynagrodzenie czy dodatkowe pieniądze za nadgodziny? - takie pytanie zadała sobie Komisja ds. Młodych ZYM 29 lutego na posiedzeniu w warszawskiej siedzibie OPZZ. Komisja rozważyła również kwestie związane z planowaną przez rząd reformą emerytalną. Jednak najobszerniejszym punktem spotkania było szkolenie z zakresu prawa pracy.

Nadgodziny to nie jest rozwiązanie

Jedenastoosobowe grono młodych maszynistów omawiało bieżące sprawy i dyskutowało na temat aktualnych i spodziewanych w najbliższej przyszłości problemów środowiska maszynistowskiego. Podczas debaty scharakteryzowano największe ich zdaniem zagrożenia, zarówno dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, jak i stabilności zatrudnienia oraz wynegocjowanych przywilejów wynikających z układów zbiorowych pracy.

Związkowa młodzież zwróciła się z oficjalnym apelem przede wszystkim do starszych kolegów maszynistów, aby zadać sobie pytanie, co jest istotniejsze - bezpieczeństwo ruchu kolejowego, pewność zatrudnienia, przysługujące (i tak już nieliczne) przywileje i godziwe wynagrodzenie za wypracowanie miesięcznej normy godzin, czy kilkadziesiąt złotych więcej za przepracowanie nadgodzin?

Młodzi podkreślili, że dalsze świadczenie pracy w godzinach nadliczbowych na stanowisku maszynisty w liczbie większej niż 150 nadgodzin rocznie, lub dodatkowo u innych przewoźników, w szczególności w prywatnych spółkach świadczących usługi przewozowe lub tylko wynajmujących maszynistów, nie tylko sprowadza bezpośrednie zagrożenie w ruchu kolejowym, ale może również stanowić podstawę do odebrania przez

pracodawców zatrudnionym u nich maszynistom wynegocjowanych przez stronę społeczną dodatkowych dni urlopu i obniżonej normy godzin. Decydenci w spółkach zatrudniających maszynistów w każdej chwili mogą wyjść z założenia, że skoro pracownik ma siły i chęci pracować co miesiąc więcej godzin niż zakłada plan pracy, to po co mu dodatkowy urlop lub mniejszy miesięczny wymiar pracy? Kolejnym punktem debaty było omówienie problemu wszystkich młodych pracowników, a przyszłych emerytów, czyli proponowana przez Radę Ministrów reforma systemu emerytalnego, zakładająca między innymi nabycie prawa do emerytury w wieku 67 lat, zarówno dla kobiet, jak i mężczyzn. Komisja, wyrażając w tym temacie swój stanowczy sprzeciw, przygotowała i wysłała do Prezydenta RP oraz Prezesa Rady Ministrów RP list protestacyjny wskazujący niekorzystne dla pracowników zmiany w przygotowywanej przez rząd nowelizacji ustawy emerytalnej. Jednocześnie poparła obywatelski projekt ustawy wniesiony przez OPZZ, który zakłada m.in. przejście na emeryturę dla kobiet po 35, a dla mężczyzn po 40 latach pracy - bez względu na wiek.

W dalszej części obrad zebrani spotkali się z prezydentem ZYM, Leszkiem Mięt-

kiem, który krótko omówił obecne zagrożenia i nakreślił strategię związku na najbliższe miesiące. Odnosił się on również do planowanych zmian w systemie emerytalnym oraz podsumował odbywającą się w tym samym dniu manifestację w tej sprawie pod budynkiem Sejmu.

Następnie odbyło się obszernie szkolenie z zakresu prawa pracy, które poprowadził prawnik związany z OPZZ, mec. Paweł Galec. Głównym tematem szkolenia były umowy o pracę, sposoby ich zmieniania i rozwiązywania oraz przysługujące pracownikom prawa wynikające z Kodeksu Pracy i Układów Zbiorowych. Mecenas Galec precyzyjnie wyselekcjonował i przygotował dla uczestników szkolenia najważniejsze informacje z kodeksu pracy. Podkreślił, że to właśnie tego rodzaju wiedza buduje podstawową świadomość każdego pracownika. Powinno się bowiem znać swoje prawa i obowiązki, wynikające z tytułu świadczenia pracy przed pracodawcą.

Komisja ds. Młodych Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce zaprasza wszystkich kolegów, którzy nie ukończyli 35-tego roku życia, i na co dzień pracują w drużynach trakcyjnych do współpracy. Szczegółowych informacji udziela przewodniczący Komisji, Wojciech Cholka pod nr. tel. 667-685-506 lub pod adresem e-mail: wojtekcholka@wp.pl.

*Mateusz Moc,
współpraca: Łukasz Witek*

Kącik filatelistyczny

Poczta Mauritiusa należy do jednych z najstarszych na świecie. Już we wrześniu 1847 roku wydała znaczki z podobizną królowej Wiktorii; wydrukowane techniką druku wklęsłego w liczbie 500 sztuk każdy. Miały wartość jednego pensa oraz dwóch pensów. Znałe jako Red Penny i Blue Penny. Oba są uważane przez filatelistów za jedne z najrzadszych i najcenniejszych znaczków na świecie. Dzisiaj ich cena waha się około 1 400 000 dolarów. Co ciekawe, świat filatelistów dowiedział się o ich istnieniu dopiero w 1864 roku. To właśnie w tym roku została wybudowana na Mauritiusie pierwsza linia kolejowa, łącząca Port Louis (stolica kraju) z Flacq. Rok później kolejna, łącząca stolicę z Mahébourg. My prezentujemy w naszym kąciku cztery znaczki o tematyce kolejowej wydane przez pocztę Mauritiusa - zapewniam, że nie są tak drogie jak te z podobizną królowej Wiktorii.

(Amur)



Ogłaszamy konkurs na zlokalizowanie linii kolei dużych prędkości.

pod semaforem



Służby ratownicze za profesjonalną i sprawną akcją ratunkową po katastrofie w Chałupkach w pobliżu Szczekocina



Komisja Bezpieczeństwa w Ministerstwie Transportu za brak konkretnych działań poprawiających bezpieczeństwo na kolei

ŻYCZENIA WIELKANOCNE

*Szanowni Państwo,
Zdrowych i Radosnych Świąt Wielkanocnych
dla Redakcji, Czytelników, Pracowników Grupy PKP,
Partnerów Biznesowych oraz Klientów*

*życzy
Marcin Trzaska,
Prezes Zarządu Spółki PKP Informatyka*

moja firma jest
w dobrej kondycji

wybrałem
**Plan Zdrowotny
w AXA**

- opieka ambulatoryjna, szpitalna i medycyna pracy – możliwość dopasowania oferty do indywidualnych potrzeb firmy
- gwarancja szybkiego dostępu do prywatnych usług medycznych (np. 24 h do lekarzy pierwszego kontaktu)
- szeroki zakres usług assistance gwarantujących pomoc w przypadku kłopotów ze zdrowiem (np. dowóz leków, wizyta pielęgniarki, korepetycje dla hospitalizowanego dziecka)
- szeroka sieć przychodni i szpitali w całej Polsce

dowiedz się więcej:

zadzwoń **801 707 200** lub wejdź
na stronę **www.axazdrowie.pl**

więcej / niż standard



Krzyżówka 3 2012

wyciąg powietrza	zielona na łańcuch odbite światło	sute przyjęcie	siła ducha, krzepa	rozjazd krzyżowy posiadający iglice przed krzyżownicami	np. „Opty” Leonida Teligi	pycha	balwan na morzu		
białowiecki ssak duża butelka	12	mongolski władca	„śliwa” na czole	podbita futrem słota, płucha	niepospolicie piękna rzecz	ćwik, spryciarz	wspaniałe posłanie		
kumkaja w nim zaby	zjazd wiedzmi numer symfonii	śpiew słowika małżonka brata	Marek, kompozytor polski	obróćcie kół	10	scena w cyrku	w portfelu i na meczu		
15	angielski tytuł szlachecki	wystające obudowy okrągłych reflektorów w lokomotywach	wagonów, zecerski lub węgla	mała świeca	pobory artysty drzewo liściaste	19			
lokomotywa u stóp muchy	palba spoina	kwiat lub cukierek	21	szklany z twistem część stołu	skaliste wybrzeże morskie	przejmujące zimno			
7	erzac stanowisko w lokomotywni do pomiaru rozkładu nacisków na tor	pensja z ZUS-u	masowe wysiedlanie chłopów	powab, czar	17	13	8		
5	mowa środowiska, żargon	jeden z kontynentów	4	ogniwość	pociąg służbowy, obsługi	ukochana, miła	Służba Ochrony Kolei	dawny elabarat, referat	był nim Bohun
		wziętka karciana	imię Sadata	wany zwykle przez EN57 słupek między torami	postać dawna peruka			9	
James Bond piłka za polem	żydowski duchowny	stolica Azerbejdżanu	rodzina klika	część trójkąta	zdanie, koncept, sugestia	dziesięć kwintali	barszcz lub grochowa	18	
część nogi własny kąt	stworzenie			niezbędne do podjęcia uchwały	20	6	1		
16	pieczęć, kuratela motyl mroku	14	leśny „rozmówca”	diabeł, czart					

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 21 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Rozwiązania krzyżówki nr 3 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 3”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę-niespodziankę.

Rozwiązanie krzyżówki nr 2: „Ławki pierwsza klasa”. Nagrodę - „weekend dla dwóch osób” w wybranym ośrodku Natura Tour wylosował Krzysztof Budzryń z miejscowości Uniejów-Rędziny. Gratulujemy, nagroda będzie wysłana 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. (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, Adam Murawski, 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 adiacji, 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