



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 8/96

SIERPIEŃ 2012



Dialog społeczny z za krat
- pikietą 1 sierpnia przed siedzibą PR

Mediacje w Cargo – będzie premia!

Szukają kozła ofiarnego!
- raport PKBWK

Sezon na kłopoty

Przyzwyczajiliśmy się, aby lipiec i sierpień nazywać sezonem urlopowym. Niektórzy wolą ten czas nazywać sezonem ogórkowym. Tegoroczny, myślę, że przejdzie do historii jako sezon kłopotów i zwykłego świństwa.

Niespotykana ilość bankructw firm, ale także zasad moralnych w biznesie jest czymś, co w ostatnim czasie nas nęka w różnej formie. Żle się dzieje, jeśli nasz upragniony urlop, na który często musieliśmy oszczędzać przez cały rok staje się koszmarem, bo firmy turystyczne kierowane przez naciągaczy padają, a nas niczemu nie winnych wyrzuca się z hotelu i każe wracać nie wiadomo czym do domu.

Bardzo źle się dzieje, jeśli nasze oszczędności życia lokujemy w firmie kierowanej przez oszusta, o którym jak się okazuje wcześniej wiedziały instytucje państwa wspierane przez najmożniejszych w tym kraju, a jednak pozwoliły na to, abyśmy to my w efekcie stracili często wszystko, czego się w życiu dorobiliśmy.

Pod semaforem



UTK za przedstawienie „dobrych praktyk” w procesie szkolenia maszynistów.



Zarząd Spółki Przewozy Regionalne i marszałek województwa śląskiego za brak porozumienia i dbałości o pracowników w Śląskim Zakładzie PR.

Najgorzej jest, kiedy całą swoją karierę zawodową, całe życie zawodowe wiążemy z wykonywaniem pracy na kolei i jej poświęcamy wszystko, całe swoje wieloletnie starania. Ufamy, że uda nam się z niej utrzymać rodzinę, podporządkowujemy się nawet, kiedy reformatorzy z profesorskim tytułem wbrew logice dzielą nas i każą pracować w wymyślonej przez siebie samorządowej firmie, a potem



po 20,30 latach pracy z dnia na dzień wręcza się nam wypowiedzenie. Mówi się pani - pan jest nam niepotrzebny. Tak po prostu, bez wytłumaczenia, na zimno, cynicznie, jakby wyrzucając niepotrzebną rzecz. Albo ktoś inny po tym wszystkim każe klęknąć na kolana i błagać o pracę u niego, bo on jest teraz namiestnikiem władców tego świata. Gorycz, poniżenie i żalność

- to uczucia nie obce dla wielu kolejarzy szczególnie na Śląsku. Tragicznie jest, jeśli pracujemy, podróżujemy ufając, że instytucje odpowiadające za nasze bezpieczeństwo robią wszystko, aby zapobiec nieszczęściu, a jednak okazuje się, że one tylko w sytuacji katastrofy szukają kół ofiarnych, nie wgłębiając się zbyt w sprawy, które może naruszałoby czyjeś interesy. Ważne, aby dać winnego, który już i tak był ustalony zanim jeszcze podjęto proces dochodzenia prawdy. Chociaż nieraz posilą się o sformułowanie jakichś zaleceń, wniosków, to z góry jednak zakładają, że nie będą one realizowane. Nawet przez myśl im nie przejdzie, że te zaniechania będą powodem następnych nieszczęść. Etyka biznesu, wartość człowieka i zwykła ludzka prawda w obecnych czasach bardzo staniały. Złych rzeczy nawet nie próbuje się tłumaczyć, nie ma zażenowania wśród tych, którzy tak czynią, a bywa, że wręcz przeciwnie robi się wokół tego jakby nigdy nic medialny spektakl.

Niestety o tych i o innych niezbyt dobrych sprawach będziecie mieli Państwo okazję przeczytać w tym wydaniu Głosu Maszynisty. Mimo wszystko zachęcam do lektury.

Prezydent ZZM
Leszek Miętek



**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

Zależy nam na działaniu, a nie na pozorowaniu działania – czyli o pracy Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa

7 sierpnia w warszawskiej siedzibie PKP po raz kolejny odbyły się obrady Zespołu Trójstronnego. Na spotkaniu z przedstawicielami związków zawodowych stroną rządową reprezentował minister Andrzej Maszela, przedstawicielem pracodawców był Krzysztof Mamiński. Wśród zaproszonych gości był również marszałek województwa śląskiego Adam Matusiewicz oraz członek zarządu Przewozów Regionalnych Paweł Stefański. Tym razem głównymi tematami obrad była sytuacja Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych, Prywatyzacja Cargo i innych spółek Grupy PKP oraz kwestie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Największym punktem zapalnym obrad Komisji była oczywiście likwidacja Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych. Przy czym zadziwiające jest to, że zarówno pan Paweł Stefański z PR, jak i marszałek Matusiewicz w obecności ministra Massela deklarują cały czas dobrą wolę w kwestii zatrudnienia pracowników Śląskiego Zakładu PR w Kolejach Śląskich, jak i zbyciu majątku na zasadach rynkowych na rzecz nowej Spółki. Co prawda członek zarządu PR podkreślał, że w tej sprawie było wystosowane do marszałka pismo, na które nie otrzymali odpowiedzi, ale dobra wola decydentów jest niezmiennie obecna... Marszałek podkreślił nawet, że chce, aby nowymi pracownikami, których trzeba będzie jeszcze przyjąć do KŚ, były osoby zatrudnione wcześniej w PR. Jeśli chodzi o sprawę taboru i zaplecza - to również w tej kwestii bardziej oplota się według pana mar-

szałka kupić go od PR, niż szukać dopiero na wolnym rynku. Ze strony zarządu PR - padały deklaracje pełnej współpracy i troski o pracowników. Szkoda tylko, że nic z tego nie wynika, bo wypowiedzenia pracownikom zostały wręczone, a prezes KŚ wypowiada się buńczucznie, że na pracę w jego firmie trzeba sobie zasłużyć, a i tak zatrudnienie będzie przez agencję pracy tymczasowej. Obydwaj goście - tak kluczowi dla całej sprawy zniknęli po pierwszej przerwie w obradach. Jest to niestety kolejny przykład na brak chęci prowadzenia dialogu społecznego w tej sprawie. Tym bardziej, że przed ogłoszeniem przerwy przedstawiciele związków dali wyraźny sygnał, że chcą wypracować swoje stanowisko w kwestii likwidacji Śląskiego Zakładu PR i przedstawić je podczas dalszej części obrad. Pomimo tak lekceważącego podejścia do strony społecznej, przez kolejne kilka go-



dzin przedstawiciele związków z prezydentem ZM Leszkiem Miętkiem na czele walczyli o to, żeby Zespół Trójstronny wydał swoje stanowisko zobowiązujące zarządy PR i KŚ do spotkania ze stroną społeczną i realizacji deklaracji w sprawie zatrudnienia pracowników Śląskiego Zakładu PR w Kolejach Śląskich i rozwiązania spraw związanych ze zbyciem tamtejszego majątku PR.

Równie zadziwiający jak „spektakl dobrej woli”, o którym mowa wyżej był opór ministra Massela, Krzysztofa Mamińskiego, jak i obecnej również na spotkaniu członek zarządu PKP S.A. pani Marii Wasiak w zaangażowanie Zespołu do rozwiązania tej sprawy poprzez wydanie czytelnego stanowiska nawołującego zarządy PR i KŚ do spotkania i realizacji ich własnych deklaracji. Prezydent ZM Leszek Miętek podkreślał, że Zespół został powołany do tego, żeby gasić punkty zapalne na polskiej kolei i działać, a nie tylko pozorować działanie. Sytuacja, podczas której zwalnia się prawie 2000 pracowników powinna mieć rangę priorytetowej w zaangażowaniu prac Zespołu. Przedstawiciele pracodawców i strony rzą-

dowej byli skłonni zgodzić się na udział w mediacjach w sprawie przeniesienia pracowników i zbyciu majątku Śląskiego Zakładu PR. Wyglądało jednak na to, że za wszelką cenę chcą uniknąć zobowiązania kogokolwiek do czegokolwiek, pomimo, że autorytet Zespołu, w którym zasiada sam wiceminister transportu może przecież sprawie bardzo pomóc, a tzw. „mediacje” prowadzone już od kilku miesięcy przez stronę społeczną niczego nie wniosły, wprost przeciwnie - publiczne deklaracje woli współpracy marszałka śląskiego i zarządu PR nie mają niestety odzwierciedlenia w rzeczywistości. Ostatecznie strona społeczna wymusiła niejako wypracowanie stanowiska Zespołu Trójstronnego, które zawnioskowało za spotkaniem zarządów PR i KŚ przed 14 sierpnia celem realizacji powyższych deklaracji, ale i tak według naszej wiedzy do tego spotkania nie doszło. Kwestią sporną było również zwołanie kolejnego Szczytu Kolejowego, który miał przecież w założeniu znajdować rozwiązania dotyczące trudnej sytuacji Przewozów Regionalnych. Strona związkowa stała na stanowisku, że w związku z tak trudną sytuacją Śląskiego Zakładu PR, a w przyszłości być może zagrożenia dla innych zakładów tej Spółki, Szczyt powinien odbyć się niezwłocznie. Tylko dzięki uporowi przedstawicieli związków zawodowych, po długich pertraktacjach podjęto decyzję o zwołaniu kolejnego Szczytu Kolejowego 27 września br.

W kwestii prywatyzacji Cargo członek zarządu PKP S.A. Maria Wasiak oświadczyła, że nowa strategia dla tej spółki będzie znana już we wrześniu. Omawiano również sze-

roko prywatyzację PNI - strona związkowa podkreślała, że zakończyła się ona fiaskiem. Okazuje się, że nawet najlepszy pakiet gwarancji pracowników po przeprowadzeniu prywatyzacji może okazać się beзуżytecznym dokumentem - wszystko zależy od umowy z inwestorem. - Nie można wpisać do umowy prywatyzacyjnej, że spółka nie upadnie, bo to jest prawnie nieskuteczne - argumentowała członek zarządu PKP S.A. Maria Wasiak, podkreślając jednocześnie, że wszystkie zapisy, które mogą chronić spółkę i które można zawrzeć w umowach zarząd PKP wpisuje. Prezydent Miętek zapytał również o samopoczucie osób, które podejmowały decyzję o prywatyzacji PNI. Czy istnieje jakaś etyka w biznesie, czy przypadkiem ci decydenci nie powinni dzisiaj mieć moralnego kaca? Prywatyzacja ma przecież na celu podniesienie jakości zarządzania i danie spółce szansy na rozwój, tymczasem dzieje się wprost odwrotnie. Nie może jednak być inaczej, jeśli sprzedaje się firmy w pośpiechu celem spłaty długów PKP. - Prywatyzacja nie jest antidotum na wszystkie problemy kolei, warto pomyśleć co się stanie z tymi firmami później - podkreślał prezydent Miętek.

Jeżeli chodzi o sprawy związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, to obecny na spotkaniu wiceprezes UTK pan Krzysztof Banaszek podkreślał jak pozytywnie kolej wypadła podczas Turnieju Euro 2012 - według niego zarówno zaangażowanie PLK, jak i przewoźników przyniosło dużą sprawność organizacyjną. Prezydent ZZM zapytał pana wiceprezesa Banaszaka co zostało z 10-punktowego pakietu dla bezpieczeń-

stwa kolejowego ogłoszonego jeszcze przed Turniejem Euro przez ministra Nowaka. Niestety okazuje się, że nic, a jedynie pozorowane są jakiegokolwiek prace w tej sprawie. Według członka zarządu PLK na posterunkach, gdzie linie są modernizowane nie potrzebna jest dodatkowa obsada, bo dyżurni ruchu świetnie sobie radzą. Jeżeli chodzi natomiast o maszynistów, to rozkład jazdy, który się co chwilę zmienia nie powinien im przeszkadzać, ponieważ przewoźnikom jest on udostępniany wcześniej i maszyniści mają czas się z nim zapoznać. Natomiast przekazywane maszynistom rozkazy pisemne gigantycznej długości też nie są żadnym dyskomfortem, ponieważ stanowią one jedynie informację dodatkową, poza oznaczeniami na szlaku - takie opinie w sprawie bezpieczeństwa wyraził członek zarządu PLK. Oczywiście podgrzały one tylko atmosferę spotkania. - Co z dwumiesięcznymi szkoleniami maszynistów, które są pozytywnie opiniowane przez UTK, co z obsługą lokomotyw jednokabinowych, gdzie maszynista ma ograniczoną widoczność, kiedy będą zmiany legislacyjne umożliwiające UTK wydawanie jednolitych instrukcji, które będą obowiązujące dla wszystkich przewoźników? - pytał na spotkaniu prezydent Miętek. Niestety kolejny raz pytania te pozostawały bez echa. - Dzisiaj nie ma determinacji i nie są podejmowane decyzje pozwalające rozwiązywać problemy w kwestiach bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce. Niestety czekamy chyba na kolejną katastrofę. Mam poczucie, że my, jako kolejarze w kwestiach bezpieczeństwa walczymy z wiatrakami - podkreślał prezydent Miętek.

Red.

Zmiany do ZUZP w Przewozach Regionalnych

Jedną z domen w działalności związkowej jest zawieranie zakładowego układu zbiorowego pracy, który zgodnie z art.59 Konstytucji jest źródłem prawa pracy i w postaci zmiany do umów o pracę wejdzie w życie od 1 listopada. W tej chwili pracownicy otrzymują wypowiedzenia starych warunków pracy i nowe uregulowania zawierające zapisy zmienionego ZUZP. Jedną ze zmian dotyczy wypłacania tzw. „pojedyńki”, „uciążliwego” i elementu za posiłki profilaktyczne.

Chciałbym w tym miejscu wszystkim uspokoić - mówił Sławomir Centkowski z ZZM - w porozumieniu, które było stworzone do ZUZP jest wyraźnie wskazane, że te elementy będą wypłacone w premii stałej, której nie można pracownikowi zabrać, a dodatkowo będzie ona rewaloryzowana w zależności od np. wzrostu wynagrodzenia zasadniczego. Jest to pierwszy etap zmian, jaki maszyniści będą mieli w samej formie zapłaty, należy jednak podkreślić, że w porozumieniu jest również zapis o tym, że maszynista na zmianach w ZUZP nie może stracić. Inną ważną kwestią jest czas i miejsce pracy - te elementy nie uległy jakiegokolwiek zmianie, czyli maszyniści mają prawo do 170 godzin lub zmniejszonej normy, jeżeli ona jest wyższa, mają rów-

nież zagwarantowane kodeksowo 150 godzin nadliczbowych oraz 12 dni urlopu dodatkowego utworzonego z połączenia poprzednio podzielonego na 8 i 4 dni urlopu dodatkowego.

Powyższe zmiany zostały zaproponowane przez pracodawcę, który chciał uprościć system wykaz. - Temat ten będzie nadal kontynuowany. W przyszłym roku będziemy dążyć do tego, aby kwestia zapłaty za pracę była jeszcze prostsza, ale porozumienie będzie zależało od uzgodnienia wielu kwestii w tym elastyczności pracodawcy do podzielenia się zyskami uzyskanymi z obniżenia kosztów pracy - mówił Sławomir Centkowski.

Natomiast jeśli chodzi o miejsce pracy, to jest ono jasno określone - nie ma zagrożenia, że maszyniści mogą pracować w kil-

ku miejscach, jak to się dzieje w spółkach prywatnych. Jeżeli byłaby taka potrzeba, to dopuszczalna jest możliwość zatrudnienia w dwóch miejscach - np. kiedy pracownik mógłby pracę rozpoczynać bliżej swojego miejsca zamieszkania, ale będzie to uzależnione od samej zgody pracownika i od związków zawodowych, które muszą się porozumieć w tej kwestii z pracodawcą.

Jeszcze jednym istotnym elementem zmian w ZUZP jest obsługa lokomotyw jedno-kabinowych przez 2 maszynistów - ponieważ „pojedyńka” została przeniesiona do elementów stałego wynagrodzenia, to maszynista na tej zmianie nic nie straci - nadal będzie miał płacone tak, jakby lokomotywę obsługiwał sam, a bezpieczeństwo jego i pasażerów na pewno wzrośnie.

Wiele elementów które występowały w poprzednim układzie udało zachować się w nowym i na pewno jest to sukces związków zawodowych i pracodawcy, który w bardzo trudnych czasach i przy niekorzystnym bilansie finansowym doprowadził do zawarcia układu.

Red.

OPZZ zaskarżyło do Trybunału Konstytucyjnego podniesienie wieku emerytalnego do 67 roku życia

Wniosek OPZZ o zbadanie zgodności z Konstytucją RP noweli ustaw podnoszącej wiek emerytalny do 67 roku życia trafił do Trybunału Konstytucyjnego 9 sierpnia. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych zaskarża nowelizację powyższej Ustawy ze względu na naruszenie reguł przyzwoitej legislacji, zasad sprawiedliwości społecznej a także odbierania obywatelom ich praw nabytych, co pozbawia ich tym samym środków, które przez lata odkładali na swoje emerytury.

Chodzi głównie o to, że nowe przepisy są nieczytelne, gdyż odwołują się do wielu innych regulacji. Poza tym zmieniają reguły gry podczas jej trwania. - Nowymi przepisami objęto osoby, które już są na rynku pracy. - Nie może

być tak, że prawa nabyte, pieniądze odłożone przez obywateli nie są zabezpieczone przez państwo. Dla potrzeb politycznych sięga się po te pieniądze wówczas, kiedy politycy sobie o tym zamarzają - mówił przewodniczący

OPZZ Jan Guz podczas konferencji prasowej 10 sierpnia. Na tej samej konferencji wiceprzewodnicząca OPZZ Wiesława Taranowska dodała także, że w trakcie procedowania powyższej Ustawy w parlamencie były szumnie zapowiadane programy osłonowe dla osób w wieku przedemerytalnym oraz młodych. Do dnia dzisiejszego takie programy nie powstały. - W tej chwili nam się nie proponuje nic oprócz tego, że pieniądze zasilają kasy Otwartych Funduszy Emerytalnych i Funduszu Ubezpieczeń Społecznych ratując budżet. OPZZ proponuje, aby Ustawę odestać z powrotem do parlamentu. Czekamy na orzeczenie TK.

Red.

Kiedy skończy się znieczulica i maszynista będzie miał zapewnioną pomoc psychologiczną na miejscu wypadku kolejowego?

30 lipca bus wiozący dziesięć osób jechał lokalną drogą Do maradzyn - Bratoszewice. Tuż przed godziną 6 rano na niestrzeżonym przejeździe kolejowym w Bratoszewicach w woj. łódzkim kierowca samochodu nie zatrzymał się przed znakiem stop i nie ustąpił pierwszeństwa przejazdu pociągowi relacji Łowicz Główny - Łódź Kaliska. Dziewięć osób zginęło.

Pasażerami busa byli w większości obywatele Ukrainy zatrudnieni w przetwórni owoców. Kierowca nie miał przy sobie dokumentów pojazdu, a uczestniczący w wypadku Ford Transit był zarejestrowany na sześć osób, natomiast jechało nim o cztery osoby więcej. Tym razem to nie kolej była winna tylko kierowca, który zlekceważył przepisy. O jego winie świadczą m.in. bardzo krótkie ślady hamowania, już za znakiem stop oraz relacja świadka. Ze wstępnych ustaleń wynika, że sposób oznakowania był prawidłowy i zachowane zostały warunki bezpieczeństwa na przejeździe kolejowym. Maszynista pociągu był trzeźwy. Podczas wyżej opisanego wypadku, bus został niemal całkowicie zmiażdżony, mimo że pociąg jechał z prędkością ok. 30-40 km/h. W obliczu tej tragedii, nikt nie pomyślał jak zwykle o maszyniście - na zdjęciu obok widać jeden z niebieskich worków ze zwłokami, i rozbity na miazgę samochód. Maszyniście funduje się „spacer” obok zwłok zapewne do radiowozu, aby odwieźć go do szpitala na badanie krwi. W Polsce nikt nie zaprzęta sobie głowy pomocą psychologiczną na miejscu wypadku dla maszynisty, właściwie najlepiej, żeby nie komplikował sprawy i zaraz po złożeniu wyjaśnień ponownie poprowadził pociąg, ale czy znieczulica osiągnęła już taki poziom, że dochodzenia nie można przeprowadzać w jakiś bardziej ludzki sposób? Dlaczego

maszynista nie ma zapewnionej pomocy psychologicznej od razu na miejscu zdarzenia? Przecież również jest on ofiarą, a nie sprawcą wypadku kolejowego.



Foto: archiwum policyjne

7 sierpnia zginął mężczyzna pod kołami pociągu towarowego na przejeździe między Turbią, a Zbydniowem. Wygląd na miejscu zdarzenia przypominał scenę z horroru - ciało denata leżało w kawałkach po obu stronach torów i pod wagonem. Jest to przykład tego z jakim stresem mogą mieć do czynienia maszyniści w swojej pracy. Oczywiście to tylko 2 ostatnie z wielu tego typu dramatycznych zdarzeń. Od początku 2012 roku do końca lipca wydarzyły się 132 wypadki i kolizje na przejazdach kolejowych w wyniku czego zginęło 29 osób, 20 zostało ciężko rannych. Na sierpniową statystykę nadal czekamy.

99% wypadków kolejowych na przejazdach powodują kierowcy lekceważący znak stop. Najczęściej nie mają oni świadomości, że pociąg, który jest rozpędzoną masą ma bardzo długą drogę hamowania

i maszynista widząc samochód na przejeździe jest zupełnie bezradny, może co najwyżej czekać na najgorsze. Maszyniści przeżywają wielkie dramaty w związku z ofiarami wypadków na przejazdach kolejowych, nie wspominając już o samobójcach, którzy postanawiają układać sobie życie na torach. Jak podaje Paweł Boczek, rzecznik prasowy Komendanta Głównego SOK od początku roku do końca czerwca na polskich torach było 64 przypadki samobójstw - z tego 58 osób poniosło śmierć na miejscu, 6 osób zostało okaleczonych. Niektórzy z samobójców do ostatniej chwili patrzą maszyniście w oczy - są to bardzo drastyczne wrażenia, które pozostają z nim do końca życia...

Wypowiedź maszynisty dla GM - chciał pozostać anonimowy

Jeżeli chodzi o mój ostatni wypadek na przejeździe kolejowym, to pamiętam przede wszystkim, że nagle wszyscy na raz (policja, prokuratura, Komisja ds. Badania Wypadków Kolejowych) chcieli mnie przepytować. Właściwie w całej tej sytuacji tylko naczelnik był takim moim opiekunem - powiedział im, że to od maszynisty zależy, czy będzie chciał zeznawać, czy nie i że ci państwo mają sobie zaznaczyć, że moje wypowiedzi są udzielane pod wpływem stresu. Największy żal mam o to, że na miejscu było kilku lekarzy i nikt z nich nawet nie pomyślał, żeby do mnie podejść i zaproponować mi jakąś tabletkę na uspokojenie - zrobiła to jedna z pasażerek. Pamiętam jeszcze, że pierwsze co, to policjant z alkometrem kazał mi dmuchać, chciał też od razu zawieźć mnie na badanie krwi, a ja przecież czekałem na podmianę...

Pomoc psychologiczna na miejscu zdarzenia na pewno jest potrzebna, tylko, że każdy z maszynistów się boi, że potem lekarz ich wyśle na jakieś badania psychiatryczne. Na pewno maszynista jest w takiej sytuacji narażony na wielki stres. Przecież jak tylko doszło

do tego zdarzenia, to pobiegłem zobaczyć co się stało z zamiarem udzielenia uczestnikom wypadku pierwszej pomocy. Widok był drastyczny. Mimo to maszyniści zwykle zgadzają się poprowadzić pociąg do najbliższej stacji. Inaczej się podchodzi do tego, gdy jest to samobójca-desperat, a inaczej, gdy wypadek ma miejsce na przejeździe. Po moim ostatnim wypadku 2 dni nie mogłem spać, uważam, że taka pomoc psychologiczna powinna być maszynistom zapewniona, tylko, żeby nie było tego straszenia ich dodatkowymi badaniami.

Wypowiedź dla GM - Pan Andrzej Tucholski - Dyrektor Kolejowej Medycyny Pracy w Warszawie

Są prowadzone rozmowy nt. zorganizowania profesjonalnego wsparcia dla maszynistów w takich przypadkach. Jednakże służby medycyny pracy nie mogą w tym wsparciu uczestniczyć z powodów czysto etycznych. Psycholog, który wspiera maszynistę po wypadku, w chwili słabości nie powinien potem oceniać jego przydatności zawodowej. Rozwiązaniem tej sytuacji jest np. stała umowa z psychologami policyjnymi lub z Instytutem Ratownictwa Psychologicznego. Rozmawiałem ostatnio z kanadyjskimi psychologami na ten temat i tam również podkreśla się konieczność rozdzielności psychologów oceniających przydatność zawodową od psychologów wsparcia - to nie mogą być te same osoby. Poza tym konieczne jest, aby to były przeszkolone zespoły - uczestnictwo w takich zdarzeniach grozi przecież silnym stresem pourazowym.

Uważam, że taka pomoc maszynistom jest jak najbardziej potrzebna. Osoby uczestniczące w wypadkach mogą ponosić skutki zespołu stresu pourazowego, nawet po pewnym czasie, niekoniecznie zaraz po nastąpieniu tego zdarzenia. Jednakże na dzień dzisiejszy stan prawny w Polsce nie pozwala na organizację tej pomocy. Wszystkie

służby mundurowe medycyny pracy poza PKP S.A. np. policja, wojsko, MS mają wpisane zadania świadczenia pomocy psychologicznej w takich wypadkach. To zadanie nigdy nie było wpisane dla kolejarzy w rozporządzeniu ministra transportu i na pewno warto by było coś z tym zrobić, ponieważ obecnie nie ma podstaw do powoływania psychologów - ratowników. Po katastrofie pod Szczekocinami pojawił się za to pomysł prowadzenia specjalnych szkoleń dla pracowników kolei szczególnie narażonych na stres - m.in. maszynistów - takie było również zalecenie pana ministra do zrealizowania do końca roku. Na razie te szkolenia są w fazie organizacji. Natomiast tu również pojawia się przeszkoda moralno - etyczna - tych szkoleń nie powinny prowadzić osoby oceniające później przydatność zawodową pracowników w niezależnym orzecznictwie, dlatego na ten moment szukamy rozwiązania tego problemu.



Wypowiedź dla GM - Sławomir Centkowski ZZM

Gdy dochodzi do zdarzenia wypadku śmiertelnego maszynista ma prawo odmówić dalszej pracy. Nie ma przy tym możliwości, żeby odmowa pracy w takim przypadku miała dla maszynisty jakieś negatywne konsekwencje. Przeżywa on przecież wtedy sytuację silnie stresującą więc ma prawo, a ja wręcz twierdzą, że obowiązek odmówienia dalszej pracy, żeby swoim zachowaniem nie stwarzać zagrożenia, dla innych uczestników ruchu kolejowego. - Jak wiadomo, człowiek w takich emocjach może się różnie zachowywać. Kiedyś rozmawiałem z panią doktor medycy-

ny kolejowej i ona sama się dziwiła, że maszyniści tego nie czynią, bo lekarz zawsze jest gotowy dać maszyniście kilka dni zwolnienia po takim zdarzeniu.

Drugą kwestią jest zmiana w zapisach Zakładowego Układu Pracy, gdzie pracodawca widząc potrzebę odpoczynku udziela maszyniście dnia wolnego w postaci jednej służby po takim zdarzeniu. Pracownik ma również prawo do skorzystania z porad psychologa i nie powinno być u maszynistów zahamowań przed tym, żeby z takich porad skorzystać. Jednak bardzo często obawiają się oni tego, że skutkiem skorzystania z porady psychologicznej, czy z wolnego będzie odsunięcie ich od czynności lub skierowanie na ponowne badania. Jest to absurd i dementuję takie informacje - nie jest nigdzie w prawie napisane, że maszynista po takim zachowaniu miałby być skierowany na jakiegokolwiek badania tylko dlatego, że odmówił pracy. W każdej innej sytuacji pracodawca takie prawo ma, bo zawsze może on wysłać na badania pracownika, który w jakiś sposób „dziwnie” się zachowuje. Jest to trudne do określenia - chodzi o sytuacje zachowań niestandardowych, innych niż do tej pory. Może być przecież przypadek śmierci w rodzinie lub inna trudna sytuacja i wtedy możliwe, że osoba, której to dotyczy nosi ze sobą ten balast i trzeba by było jej w jakiś sposób pomóc. Podsumowując - nie obawiamy się korzystać ze swojego prawa, wręcz namawiam do korzystania z niego, a jednocześnie zapewniam, że konsekwencji odmowy pracy w takiej sytuacji nie będzie. My jako ZZM zawsze będziemy bronić takiej osoby, jeżeli jakiegokolwiek negatywne skutki miałyby ją z tego tytułu spotkać. - Jeżeli maszynista odmówiłby pracy, a pracodawca z tego tytułu chciałby go skierować na badania - natychmiast jesteśmy w stanie interweniować i pomóc takiemu maszyniście.

Red.

Mediacje w Cargo – będzie premia!

Związki zawodowe wywalczyły premię nie mniejszą niż 400 złotych, która zostanie wypłacona 10 września br.

9 sierpnia związki zawodowe spotkały się kolejny raz z pracodawcą w ramach sporu zbiorowego w PKP Cargo S.A. W rozmowach uczestniczył prezes Spółki Wojciech Balczun i dyrektor Ireneusz Wasilewski oraz mediator - poseł Zbigniew Rynasiewicz. Podczas spotkania związkowcy podtrzymali swoje stanowisko dotyczące wdrożenia podwyżki wynagrodzeń w wysokości 200 zł w uposażeniu zasadniczym średnio na jednego zatrudnionego z terminem od 1 kwietnia 2012r. wraz z wyrównaniem od 1 lipca 2011r. W odpowiedzi na to, prezes Balczun stwierdził, że pomimo dobrych wyników finansowych Spółki, sytuacja gospodarcza ciągle się zmienia i rok 2013 może być dla niej trudny. Ponadto 25 września Rada Nadzorcza PKP S.A. ma podjąć decyzję co do sposobu prywatyzacji Cargo, w związku z czym wdrożenie podwyżek systemowych powinno poczekać do momentu posiadania przez jego zarząd pełnych informacji na ten temat. Prezes Balczun zaproponował, aby do tego czasu wypłacić załodze premię, natomiast podwyżkę wynagrodzeń wprowadzić od stycznia 2013r. na

poziomie analogicznym do PKP PLK - 115 zł na jednego zatrudnionego.

Związkowcy trwali na stanowisku, że zarząd już zbyt długo zwleka z wdrożeniem podwyżek, a ponadto ich planowana kwota jest niewystarczająca, skoro przewidziany zysk Spółki za ten rok ma oscylować w granicach 200 - 220 mln zł. Przy takim wyniku podwyżka wynagrodzeń nie powinna być dla Spółki zbyt dużym obciążeniem. - Problem podwyżek płac trwa nieprzerwanie od zeszłego roku. Najpierw tłumaczono nam, że potrzebne są uregulowania w Grupie PKP, tymczasem PLK już wdrożyła podwyżki, mimo, że wyniki tej Spółki są nieporównywalnie niższe. Stąd widać, że w Grupie PKP są równi i równiejsi. Gdy PLK podniesie niebawem stawki dostępu do infrastruktury, to znowu będzie tłumaczenie, że przez to pracownicy nie mogą otrzymać podwyżek - mówił na spotkaniu prezydent ZZM Leszek Miętek.

Mediator poseł Rynasiewicz zwracał uwagę, że nie da się nie łączyć procesu prywatyzacyjnego z pod-

wyżkami wynagrodzeń. Według niego do czasu ogłoszenia decyzji przez Radę Nadzorczą PKP co do strategii prywatyzacji Cargo należy rozmawiać jedynie o premii dla załogi, a dopiero potem wrócić do tematu podwyżek systemowych, kiedy sytuacja będzie już jasna. Ponadto korzystając z art.13 Ustawy z dnia 23 maja 1991r. o rozwiązywaniu sporów zbiorowych, wniósł on o przeprowadzenie ekspertyzy w celu ustalenia sytuacji ekonomiczno - finansowej Spółki.

W związku z powyższym przedstawiciele związków zawodowych wnieśli o przyznanie załodze premii w wysokości nie mniejszej niż 700 zł. Przy czym prezydent Miętek zaznaczył, że przynajmniej 80% tej kwoty musi mieć charakter stały, a co najwyżej 20% uznaniowy. Negocjacje były trudne, ostatecznie zarząd wyraził zgodę na premię w wysokości nie mniejszej niż 400 zł, przychylając się jednocześnie do wniosku prezydenta ZZM, co do charakteru jej przyznawania. Wypłata premii za II i III kwartał nastąpi 10 września 2012r. Jednocześnie ustalono, że decyzja w sprawie systemowego wzrostu wynagrodzeń zapadnie podczas spotkania 1 października, po Radzie Nadzorczej PKP S.A.

Red.



Szukajcie, a znajdziecie ... kozła ofiarnego!

Niedawno ukazał się raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych dotyczący wypadku w stacji Baby, który miał miejsce 12 sierpnia 2011r. Uważamy ten raport za bardzo stroniczy. Jesteśmy zszokowani, że w tak powierzchowny sposób podchodzi się do kwestii ustalenia przyczyn wypadków kolejowych w Polsce.

My nie przesądzamy o tym, kto był winny spowodowania tego wypadku, bo bezsporne jest, że pociąg jechał za szybko, a droga dla niego była ułożona na bok. Jednakże nie jesteśmy przekonani co do tego, że pełną odpowiedzialność ponosi tu maszynista - być może semafor informował go, że może jechać z największą dozwoloną prędkością. Niestety PKBWK w ogóle się nie odniosła do zgłaszanych wcześniej przez ZZM przypadków nie-

prawidłowego działania semaforów, również w stacji Baby, a należy dodać, że miały one miejsce zarówno przed, jak i po katastrofie. Z nieznanym nam przyczyn Komisja uznała, że na pewno sygnalizacja działała dobrze. Jednocześnie Komisja w żaden sposób nie skomentowała również tego, że jej własne zalecenia nie są wdrażane (np. po wypadku w Krzewiu), a przecież brak realizacji tych zaleceń jest potem ewidentną przyczyną kolejnego wypadku. Gdyby Komisja egzekwowała wdrażanie swoich własnych zaleceń pewnie nigdy nie doszłoby do wypadków w Korzybiu i pod Szczekocinami. W tym akurat raporcie spektakularnym przykładem nastawienia przeciwko maszyniście jest kwestia odnotowywania przejazdu kierownika pociągu w kabinie maszynisty, tyle tylko, że pociągu jadącego w przeciwnym kierunku - z Katowic do Warszawy. My pytamy co ma jedno z drugim wspólnego? To tylko pokazuje, jak bardzo Komisja jest zdeterminowana, aby pokazać maszynistę jako nieuważnego i winnego przyczyn tej katastrofy. Jeżeli zostaną mu postawione zarzuty, to przed sądem będziemy starali się dowieść, że jego wina wcale nie jest taka

oczywista. Jednak szczególnie niebezpieczne jest to, że nie wskazuje się jako przyczyn wypadku niepewności w kwestii działania sygnalizacji świetlnej, co prowadzi do tego, że nie są podejmowane działania mające na celu eliminację tych usterek. Wobec powyższego sama Komisja przyczynia się bezpośrednio do wzrostu niebezpieczeństwa na polskich kolejach. Podobnym przykładem były wskazania semafora do stacji Warszawa Zachodnia, gdzie maszynista już w październiku ubiegłego roku zatrzymał pociąg i sygnalizował niewłaściwe wskazania tego semafora - wówczas Komisja nie zbadała dokładnie dlaczego tak było, uznając zaocznie (!), że maszynista nie miał racji, a wręcz był niekompetentny. Niestety w lipcu tego roku na tym samym semaforze pojawiła się podobna usterka i dopiero teraz ustalono, że jej przyczyną były względy techniczne, którymi musiały występować również w ubiegłym roku. Jest to dowód na to, że lekceważenie naszych sygnałów o nieprawidłowościach w systemie sterowania ruchem kolejowym prowadzi do wzrostu zagrożeń na kolei.

Red.

Dobre praktyki UTK

Na tle wszystkich ostatnich mało radosnych wydarzeń na polskiej kolei, pozytywnym akcentem jest ukazanie się na stronach Urzędu Transportu Kolejowego zasad „dobrych praktyk” związanych z procesem szkolenia maszynistów. Zasady te uwzględniają okres szkolenia zbliżony do tego, który przewidziano w projekcie nowelizacji Ustawy o transporcie kolejowym, co przyjmujemy z zadowoleniem.

Po naszych wielokrotnych, publicznych wystąpieniach, w których podkreślaliśmy, że pozytywne opiniowanie przez UTK szkoleń dla kandydatów na maszynistów krótszych niż przewiduje to projekt nowelizacji Ustawy może stanowić poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego - doczekaliśmy się w końcu pozytywnej reakcji ze strony Urzędu. Liczymy na to, że Urząd do czasu wejścia w życie nowych

rozwiązań ustawowych będzie mógł na podstawie ustalonych przez siebie zasad skutecznie opiniować programy szkolenia oparte właśnie na tych zasadach. Warto podkreślić, że zaproponowane „dobre praktyki” UTK w procesie szkolenia maszynistów określają niezbędne, minimalne wymagania dla uzyskania lub rozszerzenia świadectwa maszynisty.

I tak maszynista wykonujący prace manewrowe, prowadzący pociągi ro-

bocze oraz pojazdy kolejowe do celów utrzymaniowych (kategoria „A” świadectwa uzupełniającego) powinien przejść minimum 600 godzin szkolenia praktycznego, w skład którego wchodzi prace przy naprawie i utrzymaniu pojazdów kolejowych, prace przy czynnościach rewidenta taboru oraz prace przy czynnościach maszynisty. W przypadku świadectwa kategorii B - maszynista dla przewozu osób i rzeczy powinien odbyć minimum 800 godzin powyższego szkolenia.

Szkolenie teoretyczne, które zakłada wykład i ćwiczenia powinno trwać 280 godzin. Natomiast jazdy praktyczne (wykonywanie czynności maszynisty) pod nadzorem to minimum 600 godzin w przypadku świadectwa kategorii A i odpowiednio 1400 godzin w przypadku kategorii B.

Red.

Dialog społeczny z za krat

1 sierpnia o godz. 11.30 przed siedzibą Przewozów Regionalnych w Warszawie rozpoczęła się pikietą zorganizowana przez SKK Solidarność przy współudziale Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych przeciwko likwidacji Śląskiego Zakładu PR i polityce Zarządu Spółki, która doprowadziła do konieczności zwolnień grupowych prawie 2000 pracowników.



Związkowcy przyjechali pod siedzibę PR w trakcie trwania posiedzenia Rady Nadzorczej, aby pokazać determinację w kwestii obrony miejsc pracy i solidarną troskę o firmę. Tam czekała na nich zamknięta brama i kordon ochroniarzy, którzy nie chcieli ich wpuścić na teren Spółki, mimo, iż demonstracja była wcześniej zgłaszana. Kierując się interesem pracowników związkowcy przygotowali petycję skierowaną do pani prezes Małgorzaty Kuczewskiej - Łaski, w której poruszają punkty zapalne w polityce Spółki. Niestety na naszą petycję pani prezes odpowiedziała pismem z dnia 8 sierpnia, w którym informuje m.in., że zdecydowana większość postulatów nie może stanowić przedmiotu sporu zbiorowego, a decyzje związane z zarządzaniem przedsiębiorstwem i dotyczące

zmian w jego organizacji należą do wyłącznej kompetencji pracodawcy. Mamy tutaj zatem kolejny przykład prowadzenia przez pracodawcę dialogu społecznego. Trzeba przy tym pamiętać, że nie tylko z przedstawicielami związków zawodowych zarząd PR nie chce rozmawiać - pikietujący zażądali również aby zaczął on w końcu współpracować z organizatorami przewozów, ponieważ prywatne wojny personalne, prowadzone na koszt podatników nie mogą być powodem do wyrzucania tysięcy ludzi na bruk. - Dlaczego prawie 2000 pracowników w Śląskim Zakładzie Przewozów Regionalnych ma stracić pracę? Dlatego, że tak, jak zarząd spółki PR prowadzi dialog społeczny z pracownikami, tak samo prowadził go z marszałkiem województwa śląskiego. To jest efekt

totalnej wojny personalnej zarządu spółki PR z właścicielem - mówił na pikiecie przewodniczący KKZZ Leszek Miętek. Dialogu z marszałkiem nie było i nie ma, dlatego podjęto decyzję o powołaniu własnej spółki kolejowej i przekazaniu do niej całości pracy w województwie. Przy takiej polityce zarządu PR można się spodziewać, że w przyszłości również inne zakłady Spółki mogą być zagrożone w województwach, gdzie już powstały i będą powstawać koleje samorządowe. - Nepotyzm, prywata, zarządzanie przez historię i przedmiotowe traktowanie pracowników - to status Przewozów Regionalnych - spółki, która powstała w fatalnym trybie usamorządowania przewoźnika. Spółka jest zarządzana w ten sposób, że dzisiejszy dług PR niebawem przekroczy ten sprzed usamorządowania - dodał Leszek Miętek.

Po wielokrotnych apelach do protestujących wyszła Danuta Bodzek - członek zarządu Spółki i odebrała petycję związkowców. Niestety z jej strony nie padło nawet jedno słowo komentarla wobec zaistniałej sytuacji.

Tymczasem po pikiecie związkowców prezes Kuczewska-Łaska poinformowała media, że każdy pracownik otrzyma odprawę. Dziwne jest to oświadczenie - czy chodzi



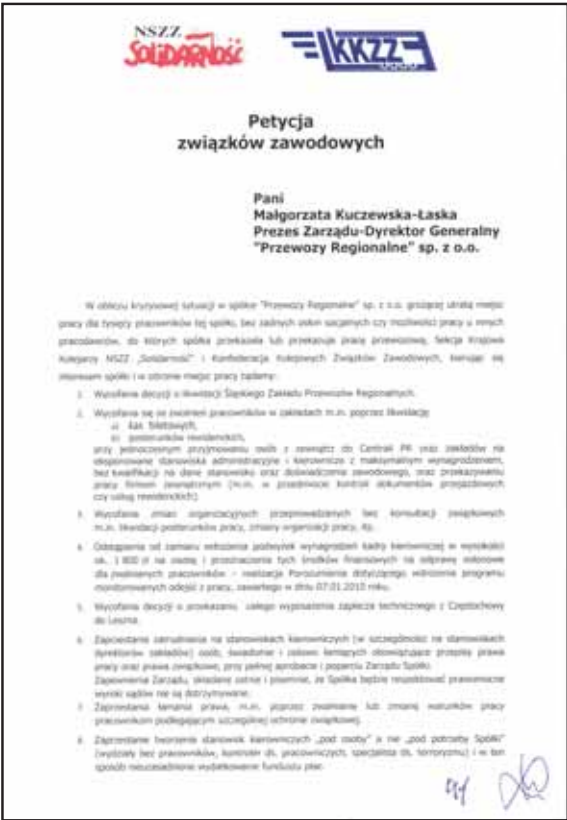


o odprawę 3 miesięczną, do której każdy pracownik ma prawo bez żadnej łaski ze strony zarządu PR? Ponadto spośród zatrudnionych w Śląskim Zakładzie, część osób otrzyma propozycję pracy w zakładach w innych województwach. Jest to jednak tylko deklaracja i co z tego w efekcie wyjdzie nikt nie wie, tym bardziej, że zarząd PR nie prowadzi dialogu społecznego ze związkami. W piśmie skierowanym do prezydenta ZZM z dnia 18 lipca zarząd PR informuje za to dosadnie, że nawet nie planuje rozmawiać ze stroną społeczną ponieważ po-

wołując się na Porozumienie z dnia 21 maja br. (w sprawie współpracy i wzajemnych zobowiązań pomiędzy Spółką, a związkami zawodowymi w niej działającymi) Zarząd PR interpretuje, że zawarte tam zapisy nie uprawniają związków, a tym samym nie obligują Spółki do podjęcia negocjacji lub konsultacji w przypadku wyrażenie przez związek negatywnej opinii (co ZZM zrobił w odniesieniu do likwidacji Zakładu Śląskiego). W piśmie tym również czytamy: „Postanowienie to przewiduje bowiem tryb informacji, w ramach którego na pra-

codawcy ciążą wobec związków zawodowych określone obowiązki o charakterze informacyjnym, łącznie z zasięgnięciem ich opinii, które nie wiążą jednak pracodawcy, nie zaś tzw. tryb konsultacji, w którym pracodawca jest obowiązany prowadzić ze związkami zawodowymi negocjacje, często w celu wypracowania wspólnego stanowiska i zawarcia porozumienia”. Jednym słowem interpretacja powyższego może być następująca - pogadajcie sobie, a my i tak zrobimy swoje! Pani prezes zwróciła się również do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego o przejęcie pracowników Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych przez Koleje Śląskie, przy czym stroną w tej sprawie nie jest przecież sam marszałek, tylko osoby decyzyjne w KŚ i tym sposobem odbijanie piłeczki trwa nadal. Niewiadomo z czego wynika ten problem ze znalezieniem odpowiedniego adresata tego pisma? Chyba wydaje się oczywiste kto ma zatrudnić pracowników w Kolejach Śląskich? Przecież marszałek nie będzie się tym osobiście zajmował. Poza tym nagle okazało się, że Zarząd PR zauważył wśród pracowników Śląskiego Zakładu wybitnych specjalistów z dużym doświadczeniem oraz docenił w końcu ich kwalifikacje, które po-





Przewozy Regionalne chcą udzielić także pomocy finansowej pracownikom, którzy otrzymali wypowiedzenia - każdy pracownik otrzyma niezależnie od odpłaty wynagrodzenie w wysokości jednomiesięcznej pensji - to bardzo taskawe ze strony pani prezes, tylko nie należy zapominać, że przecież większość pracowników Śląskiego Zakładu ma półroczne okresy wypowiedzenia i to z winy PR zostały przegapione terminy w związku z czym za miesiąc styczeń trzeba po prostu zapłacić! Nie jest to jednak żadna „dodatkowa pensja”, tylko zobowiązanie pracodawcy wynikające z Kodeksu Pracy.

przeciwego - wtedy nie można było pogarszać sytuacji innych zakładów doprowadzając do przerostu zatrudnienia. Oczywiście plany przenoszenia pracowników z Zakładu Śląskiego do ościennych zakładów mogą cieszyć, pytanie tylko czy rzeczywiście do tego dojdzie i na ile można wierzyć w chwiejną politykę Spółki. Przecież zwalniani pracownicy Śląskiego Zakładu mają zobowiązania finansowe i rodziny na utrzymaniu. Nie można ludziom mówić, że praca dla nich jest, a za chwilę się okazuje, że jej nie ma.

Nagle Spółka potrzebuje wybitnych specjalistów ze Śląska, a jeszcze chwilę wcześniej nikt nie przejmował się ich losem, nie mówiąc już o tym, że wówczas nie byli oni „specjalistami”, tylko piętczą w rozgrywkach z marszałkiem Matusiewiczem. Jak to możliwe, że braki kadrowe w Spółce pojawiają się po związkowej pikiecie, którą przyjechały relacjonować wszystkie większe ogólnopolskie telewizje? Czy istnieje tylko taki sposób na rozmowy z zarządem PR - postawić pod ścianą?

stanowił w maksymalny sposób wykozystać. W związku z tym planuje się zatrudnienie fachowców w zakładach firmy w innych województwach.

Na ironię zakrawa fakt, że ta sama pani prezes jeszcze kilka dni wcześniej - 12 lipca - podczas posiedzenia Rady Sektora Spółek Samorządowych ZZM twierdziła coś wprost



Dodatkowo pani prezes udzielając wypowiedzi dla mediów twierdzi, że usamorządowienie kolei było dobrym pomysłem. Jednym słowem okazuje się, że dzielenie kolei w nieskończoność, tworzenie chaosu, w którym gubią się pasażerowie i zwielokrotnianie kosztów organizacji kolejowych przewozów pasażerskich jest dobrym rozwiązaniem. Oczywiście, że nie jest, ale nawet gdyby było, to chyba prezes spółki powinien dbać o jej interes, a nie popierać dalsze tworzenie kolei samorządowych, które przejmują pracę PR i tym samym wypierają fir-

mę z rynku. Tym bardziej, że deklaracje dobrej współpracy z marszałkami województw są co najmniej zaskakujące - tajemnicą poliszynela jest fakt, że koleje samorządowe zaczęły powstawać na fali konfliktów zarządu PR z właścicielami, czyli marszałkami województw, więc skoro jest tak dobrze, to dlaczego jest tak źle? Dziwi nas zatem ta polityka, bo przy dalszym jej prowadzeniu za chwilę mogą stracić pracę pracownicy PR w innych województwach. Nie mamy zamiaru przyglądać się temu beczynnie.

Red.

Podziękowanie

Jarosław Sromała serdecznie dziękuje za poparcie wyrażone w zebranych podpisach pod jego kandydaturą na przedstawiciela załogi w Radzie Nadzorczej Spółki Przewozy Regionalne. - Wszystkim osobom, które osobiście zaangażowały się w zbieranie list z podpisaniami na moją kandydaturę serdecznie dziękuję. Obiecuję dołożyć wszelkich starań, aby sprostać Waszym oczekiwaniom - powiedział redaktor GM Jarosław Sromała.



Pociągkiem do emerytury!

30 lipca 2012r. maszyniści na gnieźnieńskim dworcu przygotowali swojemu koledze starszemu maszyniście Leszkowi Stochmalowi z Wielkopolskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Poznaniu, odchodzącemu na emeryturę po 45 latach pracy (w tym 38 w służbie trakcji), wielką niespodziankę. O godzinie 15:41 na peron 3 wjechał pociąg 77933 relacji Poznań Gł. - Gniezno prowadzony przez Naszego Kolegę Leszka. Ostatnie hamowanie wykonał w torze nr 9 zrywając rząd bramkowych taśm, połączony z hukiem wybuchających splotek. Życzymy Naszemu Lubianemu i Szanowanemu Leszkowi przestawienia się na tory III wieku w zdrowiu i ogólnym zadowoleniu z życia.

Krzysztof Bamber



fol. Karolina Świdrska

Gadu, gadu... aż do kolejnego wypadku

Czyżby Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej już zapomniało o wypadkach w Babach i Szczekocinach, dlatego milczy w sprawie wyposażenia pojazdów trakcyjnych w urządzenia kontroli prowadzenia pojazdu? Czym kierował się Urząd Transportu Kolejowego uznając, że rozmowy prowadzone przez telefon komórkowy „podczas pełnienia służby” są zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego a przez radiotelefon są bezpieczne?

W 10-punktowym planie naprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego opracowanym przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej łatwo zauważyć, brak najważniejszego warunku poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego - wyposażenie pojazdów trakcyjnych w urządzenia kontroli prowadzenia pojazdu trakcyjnego. Opracowanie planu naprawy, jest jak na razie jedynym podjętym działaniem decydentów kolejowych na okoliczność wypadków kolejowych jakie miały miejsce na stacjach: Krzewie Baby, Szamotuły, Szczekociny, Warszawa Zachodnia, gdzie przyczynami wypadków był nie tylko błąd ludzki ale i wadliwe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym, polegające na błędnym wskazaniu semafora - niezgodnym z ułożeniem drogi przebiegu.

Brak wprowadzenia tego typu urządzeń na pojazdach trakcyjnych pozwala na stwierdzenie, że dla naszych decydentów kolejowych rzeczywista poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego tak naprawdę nie jest sprawą pierwszoplanową. Kolejny raz urzędnicy ciężar odpowiedzialności za bezpieczeństwo pracy i ruchu kolejowego przenieśli na maszynistę, dyżurnego ruchu, rewidenta, ograniczając swoją odpowiedzialność do wydania nowych zakazów,

nakazów dla maszynistów, dyżurnych ruchu - czyli wszystko po staremu - gadu, gadu... aż do kolejnego wypadku.

Przykładem takiego pozornego działania jest Urząd Transportu Kolejowego, który w ramach realizacji planu poprawy warunków bezpieczeństwa ruchu kolejowego w trybie nakazu pismem DBK-550/R-03/KB/2012 zobowiązał przewoźników kolejowych do cyt „wprowadzenia całkowitego zakazu korzystania z telefonów komórkowych publicznej sieci telefonii komórkowej w czasie pełnienia obowiązków służbowych związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, pracami manewrowymi, obsługą bocznic kolejowych oraz utrzymaniem infrastruktury”. Czy treść tego zakazu została do końca przemyślana? W obecnej dobie telefon komórkowy jest podstawowym źródłem komunikacji - łączności pomiędzy dyspozytorem a maszynistą, ułatwia i poprawia organizację pracy. Naszym zdaniem wystarczyło wzorem z przepisów o ruchu drogowym, wprowadzić zakaz prowadzenia rozmów przez telefon komórkowy w czasie czynnego prowadzenia pociągu czy wykonywania manewrów. A tak na marginesie czy mieliśmy kiedykolwiek do czynienia ze zdarzeniem kolejowym w którym przyczyną wypadku była rozmowa telefoniczna przeprowadzona



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

w czasie „pełnienia obowiązków służbowych” przez maszynistę, rewidenta, manewrowego czy dyżurnego ruchu? Zastanawiam się, na jakiej podstawie Urząd Transportu Kolejowego uznał, że prowadzenie rozmowy przez maszynistę z dyżurnym ruchu przez radiotelefon w czasie czynnego prowadzenia pociągu nie stanowi zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a rozmowa przez telefon komórkowy na postoju stanowi zagrożenie. Wystarczy zapoznać się z instrukcją o radiołączności pociągowej aby dowiedzieć się, że chcąc przeprowadzić rozmowę, maszynista musi zdjąć mikrofon z uchwytu, następnie zgodnie z przepisami trzymać go podczas rozmowy w określonej odległości przed ustami co niewątpliwie ogranicza pole widzenia a tym samym stanowi zagrożenie ruchu kolejowego.

Informujemy Urząd Transportu Kolejowego, że dla rzeczywistej poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, należy wyposażyć radiotelefony będące na pojazdach trakcyjnych w urządzenia głośnomówiące. Przy okazji rozmowy na temat radiołączności mam pytanie, czy Urząd Transportu Kolejowego ma świadomość, że wydając zgodę na wprowadzenie zmian w instrukcji o technice pracy manewrowej Ir-9 (R 34), zezwolił na prowadzenie prac manewrowych przez radiotelefon? Zwracam uwagę wszystkim odpowiedzialnym za bezpieczeństwo ruchu kolejowego, że prowadzenie

prac manewrowych przez radiotelefon na dzień dzisiejszy odbywa się bez określenia zasad użytkowania urządzeń radiot łączności manewrowej. A co z systemem radio - stop na kanale manewrowym? Czy takie działania Urzędu Transportu Kolejowego ma służyć poprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego?

Sprawą naprawdę pilną jest opracowanie jednolitych zasad czasu pracy i wypoczynku dla pracowników drużyn trakcyjnych. W chwili obecnej każdy przewoźnik kolejowy stosuje własne opracowania i pomysły, które w wielu przypadkach naruszają zasady bezpieczeństwa pracy i ruchu kolejowego. Przykład - na dzień dzisiejszy w każdym regulaminie pracy w PKP Intercity S.A. czy PKP CARGO S.A. zawarte jest posta-

nowienie z którego wynika, że czas jazdy pasażerem do miejsca wykonywania pracy i powrót do miejsca pracy określonego w umowie, wlicza się do czasu pracy maszynisty. Jednak w Zakładzie ... PKP Intercity S.A. Pan Dyrektor uznał, że powrót pasażerem do miejsca pracy określonego w umowie o pracę, nie jest pozostawianiem do dyspozycji pracodawcy i czasu powrotu pasażerem nie zaliczył do czasu pracy i wypoczynku. Zapomniał tylko, że sam opracował i wpisał postanowienie do regulaminu pracy z którego wynika, że czas jazdy pasażerem należy zaliczyć do czasu pracy i wypoczynku.

Na pocieszenie informuję kolegów maszynistów, że u prywatnych przewoźników kolejowych, zasady czasu pracy są jeszcze bardziej „elastyczne”.

Liczymy, że nowo mianowany Prezes Urzędu Transportu Kolejowego poważnie potraktuje konieczność opracowania jednolitych zasad dotyczących czasu pracy i wypoczynku pracowników drużyn trakcyjnych, które obowiązywać będą wszystkich przewoźników kolejowych w Polsce.

*Przewodniczący Komisji
Obrony Praw Pracowniczych
Eugeniusz Śliwiński*



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 samodzielnie 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.**

Kącik filatelistyczny

W przededniu 73 rocznicy wybuchu II Wojny Światowej przedstawiamy archiwalny walor filatelistyczny z 1988r. Jest to okolicznościowa koperta wydana przez Komitet Organizacyjny Krajowej Wystawy Filatelistycznej „Kolejnictwo - 88”. Ofrankowana jest ona z obowiązującą w tym czasie taryfą

i opatrzona datownikiem okolicznościowym stosowanym dnia 10.09.1988 r. w Urzędzie Poczтовым Gdańsk 1. W części graficznej tego datownika widzimy pomnik poległych kolejarzy i celników znajdujący się w Szymankowie oraz ówczesne logo PKP. W części ilustracyjnej koperty w lewym dolnym rogu przedstawiono pamiątkową tablicę wmurowaną w północną ścianę budynku dworca PKP w Szymankowie w 1957 roku. Od 2007 roku znajduje

się tam nowa tablica (zdjęcie poniżej) ufundowana przez Związek Pracodawców Kolejowych - zawierająca imieniny spis ofiar mordy hitlerowców na polskich obywatelach. Zapewne wielu z nas, jak co roku spotka się 1.09.2012r. przy pomniku pomordowanych kolejarzy i celników w Szymankowie podczas uroczystości patriotyczno - religijnych, aby oddać hołd pierwszym ofiarom napaści hitlerowskiej na Polskę.

Amur



Fot Adam Murawski Szymankowo - Dworzec PKP

INTERNET MOBILNY

INTERNET

DO **100** Mb/s ZA **14,90** zł

NIKT NIE MA TANIEJ

SZCZEGÓŁY W REGULAMINIE PROMOCJI NA WWW.PLUS.PL

DAJ O SIEBIE ZADBAĆ

plus

Z humorem i humorkiem



Kto za kierownicą?

Dzisiaj rano jechałem jak zwykle do pracy. Przede mną, lewym pasem nowiu-sieńkim BMW jechała blondynka... Przy prędkości 130 km/h... siedziała z twarzą tuż przy lusterku i... malowała sobie rzęsy. Ledwie na moment odwróciłem głowę, a kiedy spojrzałem znowu na BMW oczywiście okazało się, że blondynka (wciąż zajęta makijażem) już jest połową auta na moim pasie! I chociaż jestem naprawdę twar-dym facetem, to tak się przestraszyłem, że i golarka i kanapka wypadły mi z rąk. Kiedy próbowałem kolanami opanować kierownicę tak, aby wrócić na swój pas ruchu komórka wyleciała mi akurat prosto do kubka z gorącą kawą, który trzymałem między nogami. Kawa naturalnie się wylała, poparzyła moją męskość, zrujnowała mój telefon i przerwała bardzo ważną rozmowę!!! Jak ja nienawidzę kobiet za kierownicą...

Fraszki Jerzego Szulca

Koteria

Zwolniono dobrego fachowca z roboty
Siedzi teraz w domu i z żoną
drze koty.

Dojście

Dwa półgłówki doszły do sedna
„Bo co dwie głowy to nie
jedna.”

Tarcie

Nie smarujeta i się dziwita
Że wam coś skrzypi, albo coś
zgrzyta.

Ograniczenia

Surowe zakazy nie zdadzą się
na nic
Tam, gdzie już głupota nie zna
żadnych granic.

Ukierunkowany

Nie najlepiej widzi
co wokół się toczy
Ten, kto założone ma
klapki na oczy.

Odpowiedzialność

Już ci cymbalistów było
w Polsce wielu...
I ty też im brawa bież
przyjacielu.

Nie nowość

Często się odnowę
w ten sposób zaczyna,
Że w miejsce psubrata
dają sukinsyna.

Oblicza prawdy

By twarz zachować i zło
naprawić
Trzeba czasami tyłek nadstawić.

Kawał wędkarski

- Biorą?
- Nie bardzo...
- Złapał pan coś?
- Jednego.
- I co pan z nim zrobił?
- Wrzuciłem do wody.
- Duży był?
- Taki jak pan i też mnie wkurzał.

Nieszczęścia chodzą po ludziach...

Morze Północne, lodowaty wicher
wieje jak cholera. Na pokładzie
statku stoi dwóch marynarzy.
- W taką pogodę z gotą głową?
Gdzie masz swoje nauszniaki?
- Od czasu nieszczęśliwego wy-
padku już ich nie noszę.

- Jakiego nieszczęśliwego
wypadku??
- Kumpel zapraszał na wódkę,
a ja nie słyszałem...

Podwyżka

Przychodzi pracownik do dyrek-
tora:
- Jestem zmuszony prosić pana
o podwyżkę, ponieważ interesuje
się mną kilka firm.
- A mogę wiedzieć jakie to firmy?
- pyta dyrektor.
- Elektrownia, gazownia i wodo-
ciągi miejskie, operatorzy sieci
komórkowych i firma windyka-
cyjna, czyli moja teściowa. Nie
wiem, co jest najgorsze...

Uwaga konkurs!!!

Biuro Rady Krajowej ZZM ogłosiło konkurs na projekt strony internetowej Związku. Przez cały sierpień zbieramy Wasze propozycje. W konkursie będą brane pod uwagę tylko działające strony. Na zwycięzcę czeka atrakcyjna nagroda – markowy laptop! Szczegóły na temat konkursu możecie znaleźć na stronie www.zzm.org.pl oraz na naszym profilu na Facebook'u. Serdecznie zapraszamy do udziału w konkursie i czekamy na Wasze prace!

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 8 2012

wagon serii Bdhpmn			narodowy trunek Japończyków		młoda, dzika kaczka	czarna - przynosi wstyd rodzinie	chłopiec w klasie Służbowy Rozkład Jazdy Pociągów		nad kąpielami		8 bitów		służy do pieczętowania listów	
dydelf	wieniec jelenia													
			po nim płyną łyży										sztuka filmowa	
Scarlett z powieści				7	fura z sianem	księgi sądowe			8	pies kosmonauta				
			zabaw lub defilad				niemna- ca tkani- nina po- tocznie							
petit lub kursywa jezioro w Europie	2				kara śmierci, stracenie					wodny ptak		pieszczo- tliwie o ojcu	potomst- wo z jednego łęgu	
pociąg osobowy		walczy na niej dżdudoka	wyrabia okulary		cheddar lub bryndza		zwiewna tkanina		zna budowę orga- nizmu					
					wore- czek na talary				Jan Sebas- tian ...		jedna z planet		wzmac- nia siłę głosu	
wykona- wca wyroków śmierci	zaburze- nie mimiki		muskul- nary u atlety	1		plaszczyna nachylona, pochy- łość		pociąg towaro- wy				przyję- cie, party		
ostatnie łóże koreań- ski Jan				4	filmowe lub wody	boży lub wskazu- jący					jedno- stka miary gruntu	skala barw	panień- ska roślina	
			bryła bez kantów				garaż boeinga							
rosyjski samolot					kulki lodowe z nieba	prosta leśna droga				dostoj- nik kościel- ny		potrawa z jaj, mąki i mleka	honoru lub wstęp- ne	
pociąg osobowy po przejeź- dzie kibiców			ciekły metal z niego sękacz				ponad oczami		ma symbol Br					
					zatycz- ka bezcki	szybki zjazd na nartach					wielkie skupis- ko ludzi			
niesie deszczo- wą pogodę	nagnio- tek mała Izabela			3			długo- wieczne drzewo iglaste		chlorek sodu			5	zaost- rzony słup	członek szerepu germań- skiego
			zbież- ność galek ocznych	6			zastępu- je pienią- dze				9	np. „Iliada”		
nic					pakt, przymie- rze				12	sejmo- wy akt prawny				
stopień w dżdud														
			rumie- niec			13	szybo- wy wyciąg						koleje życia	

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 13 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązania krzyżówki nr 8 prosimy nadsyłać do 6 września 2012 r. pod adresem: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mail-em: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 8”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę-niespodziankę.

Rozwiązanie krzyżówki nr 7: „Czy jedzie z nami maszynista” wylosowała Pani Anna Rybikowska z Łodzi. Gratulujemy! Nagroda zostanie wysłana pocztą. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych oraz podanie swojego adresu.



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

Zespół redakcyjny: Magdalena Szulecka (redaktor naczelny), Eugeniusz Śliwiński, Adam Murawski, Sławomir Centkowski, Krzysztof Bamber
 skład: Jakub Kowalczyk - Michel Studio Reklamowe, druk: Drukarnia Kolejowa Kraków.
 Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiestacji, a także zmiany tytułów. Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.



NIE PRACUJ TYLE, WYRWIJ SIĘ



NATURAtour

WWW.NATURATOUR.PL

INFOLINIA: 801 000 527

ZAREZERWUJ ON-LINE

