



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 8/120

SIERPIEŃ 2014



95-lecie powstania
25-lecie reaktywacji ZZM

Wolność zaczyna się w umysłach

4 czerwca Polacy świętowali 25 lat wolności. Wybory czerwcowe 1989 roku dały początek wielkiej zmianie ustroju, dowiodły siły wspólnoty rodaków, otworzyły nam drogę do zjednoczonej Europy. Bez tej wolności nie byłoby nas – po obradach „Okrągłego stołu” reaktywaliśmy powstały w 1919 roku Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce. Dlatego 25 lat to również dla nas szczególna rocznica, która przypomina, że o tę ciężko wywalczoną wolność musimy dbać na co dzień.

Od momentu powstania ZZM zawsze wpisywał się w ideę wolności i obronę demokracji, stawiając sobie za cel ochronę praw pracowników, walkę o polskie koleje i dialog społeczny. Przypominam o tym, bo świętowanie 25 lat wolności jest też dobrą okazją do podkreślenia wspólnotowego charakteru i misji związków zawodowych. Dzisiaj przeciwnicy związków zapominają, że to one walczyły o wolność w tym kraju. A może powinienem się wyrazić dobitniej – to nie „związki” ale Polacy pomimo wielu niesprzyjających okoliczności potrafili się zorganizować i przywrócić swoją podmiotowość. Związki były ku temu dobrym narzędziem.

Dzisiaj mamy komfort życia w wolnym kraju, ale rola związków jest dalej aktualna. Teraz nie walczymy z obcym systemem, ale o godność człowieka na rynku pracy. Formuła

za pomocą której związki mogą być skuteczne również się nie zmieniła – tworzą je pracownicy, którzy wspólnie, czyli bardziej efektywnie chcą dochodzić swoich praw, walczyć o swoje interesy. To, co uległo zmianie to mentalność – wmówiona nam gdzieś po drodze niemoc, wyuczona bierność i bezradność.

Oczywiście nie wzięło się to z przypadku. Przedstawiciele świata biznesu i finansjery starają się kreować negatywną otoczkę wokół związków zawodowych i psuć ich wizerunek. W mediach będących w większości własnością korporacji, związkowcy są zwykle przedstawiani jako leśne dziadki z innej epoki. Dla menedżerów związki są złem, bo ograniczają ich zyski. Bez związków wszystko wydaje się prostsze. Bo niby dlaczego mieliby negocjować układy zbiorowe pracy skoro nie muszą, dawać podwyżki skoro mogą płacić mniej, zatrudniać więcej osób jeśli mogą mniej i trzymać je po godzinach, za które nie zapłacą? Dlaczego pracownicy mieliby mieć grafiki zamiast przychodzić na żądanie? Po co urlopy, prawo do chorobowego i umowy skoro można zatrudniać na śmieciówkach albo kazać pracować na czarno? Wreszcie dlaczego mieliby mieć kiedyś emeryturę?

Paradoksalnie ciężko wywalczony „wolny rynek” czyni dziś pracownika jedynie trybikiem w maszynie. Takim, o którego interes nikt się nie zatroszczy dopóki on



sam się o swoje prawa nie upomni. Bardzo trudno prowadzić taką walkę samotnie. Organizując się, będąc w strukturach związku zawodowego można być naprawdę skutecznym i dbać o cywilizowane warunki pracy. Możemy zapytać dlaczego i w imię jakich horrendalnych dywidend akcjonariuszy i wynagrodzeń kadry zarządzającej mielibyśmy rezygnować ze swoich praw.

Wierzę, że tendencja do wyzysku na naszym rynku pracy może się odwrócić. Polacy muszą jednak zacząć działać. Związki zawodowe to potężne narzędzie, z którego mogą korzystać w obronie swoich pracowniczych interesów. Muszą jednak zrozumieć, że samo się nic nie robi – wolności nie przynosi na talerzu jakaś organizacja. Ona zaczyna się w umysłach, rodzi się z wewnętrznej potrzeby każdego z nas.

Leszek Miętek
Prezydent ZZZM

pod semaforem



PKP PLK za próbę wprowadzenia zmian w instrukcji Ir-1 w trybie uniemożliwiającym pracownikom odbycie niezbędnych szkoleń

Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego za ograniczanie roli kolei w projekcie planu transportowego województwa



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

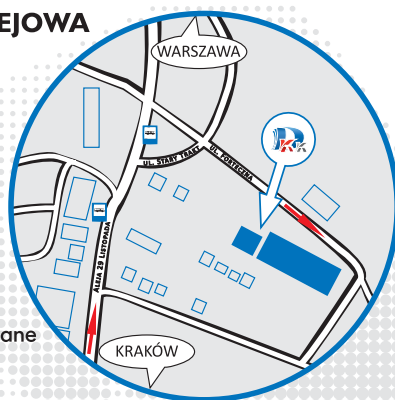
32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A
Centrala, Sekretariat
e-mail: biuro@drukpol.pl
tel./fax : 12 298-04-00

Oferuje usługi w zakresie:

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

Wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

TRADYCJA
KONKURENCYJNE CENY
PROFESJONALIZM



www.drukpol.pl

CBOS o związkach

54 procent Polaków uważa, że związki zawodowe w Polsce mają zbyt mały wpływ na decyzje polityczne. Znaczna część postrzega też działalność organizacji związkowych jako korzystną dla kraju – poinformowało Centrum Badania Opinii Społecznej.

Wyniki najnowszych badań CBOS opublikowano w lipcu, a przeprowadzono – w dniach 8–14 maja br. Dodajmy, metodą wywiadów bezpośrednich na reprezentatywnej próbie losowej dorosłych mieszkańców Polski.

Wzmocnić związki! Są potrzebne!

Ponad połowa badanych oczekuje od decydentów wzmocnienia związków zawodowych, wyrażając przekonanie, że siła oddziaływania związków na politykę jest zbyt mała. Dokładnie 54 procent ogółu respondentów wskazało, że mają one zbyt mały wpływ na decyzje władz w naszym kraju. Możliwość oddziaływania związków uznała za odpowiednią – tzn. taką, jaką mieć powinny – 15 procent badanych. Jedynie jedna dziesiąta (10 proc.) wyraziła przekonanie, że wpływ związków na decyzje polityczne jest zbyt duży.

Jeśli chodzi o ocenę działań, niemal dwie piąte Polaków (38%) uważa, że działalność związków zawodowych jest korzystna dla kraju. Niespełna jedna trzecia (31%) wyraża opinię przeciwną, a kolejne 31 proc. nie ma wyrobionego zdania w tej kwestii. Żeby nie poprzewracało nam się w głowach od tej przychylności, związki zawodowe postrzegane są przy tym na ogół jako mało efektywne.

Skuteczność do poprawki

Większość pracowników deklarujących, że w ich zakładach pracy są związki zawodowe, sceptycznie ocenia

ich działalność twierdząc, że – mimo podejmowanych starań – niewiele udało im się osiągnąć (38%) albo w ogóle nie widać efektów ich funkcjonowania (36%). Opinię, że związki zawodowe są efektywne, a pracownicy wiele im zawdzięczają wyraziło natomiast 16 procent badanych. W nieco szerszym ujęciu, działania w obronie interesów pracowniczych w Polsce połowa badanych (55%) określiła jako nieskuteczne (40 proc. raczej nieskuteczne, 15 proc. zdecydowanie nieskuteczne). Za skuteczne uznała je natomiast ponad jedna czwarta respondentów (27%).

Wykluczeni na „śmieciówkach”

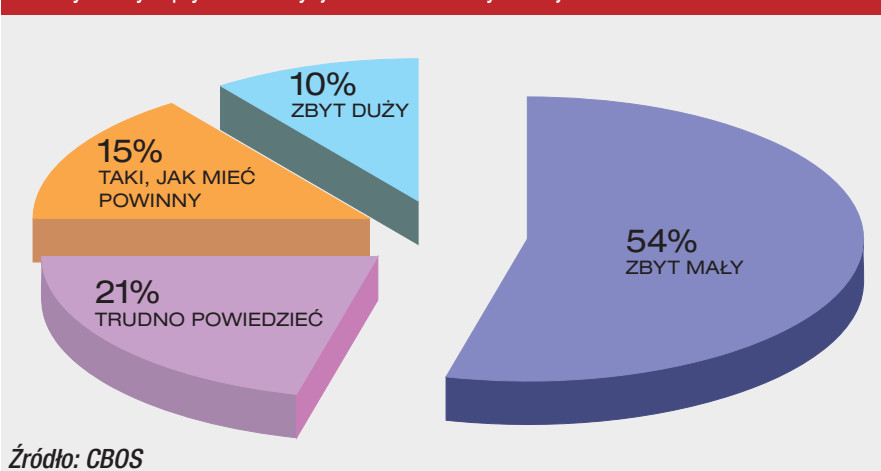
Do członkostwa w związkach zawodowych przyznało się 6 proc. badanych, co odpowiada około jednej ósmej pracowników najemnych (12 proc.). To oczywiście niewiele, jednak biorąc pod uwagę ostatnich osiem lat odsetek ten

pozostaje względnie stabilny. Warto pamiętać, że na relatywnie niski stopień uzwiązkowienia w Polsce wpływają zapisy prawa. Przykładowo pozbawiono możliwości zrzeszania się w związki zawodowe pracowników zatrudnionych na umowach śmieciowych. A zjawisko tzw. umów cywilnoprawnych przybiera w Polsce, począwszy od 2011 r., iście monstrualne rozmiary. Z szacunkowych danych kilku instytucji państwowych (kompleksowych zbiorczych nie prowadzi żadna!) wynika, że owo wykluczenie dotyka aż 1,35 mln osób zatrudnionych na śmieciówkach. Kolejną patologią polskiego rynku pracy jest zmuszanie pracowników do samozatrudnienia (w Polsce ok. 1,1 mln osób), często by wykonywali tę samą pracę co wcześniej na etacie.

OPZZ dostrzegł problem i złożył w Trybunale Konstytucyjnym wniosek o uznanie, że przepisy ograniczające prawo do zrzeszenia się w związki tylko do osób zatrudnionych na umowie o pracę (z nielicznymi wyjątkami) są niekonstytucyjne. Nadal czeka on na rozpoznanie. Tymczasem w badaniu CBOS aż 37 proc. respondentów wskazało na brak możliwości zrzeszania się w związki lub ich zakładania, a 55 proc. przyznało, że w ich zakładach pracy w ogóle nie ma związków zawodowych.

R.

Czy, Pana(i) zdaniem, związki zawodowe mają obecnie zbyt duży, wystarczający czy też zbyt mały wpływ na decyzje władz w naszym kraju?



W maszynistów warto inwestować

Z Adamem Purwinem – prezesem zarządu PKP Cargo
– rozmawia Rafał Zarzecki

– PKP Cargo stara się pozyskać z rynku maszynistów do pracy. Na łamach prasy, także i GM, widoczne są ogłoszenia o naborze. Jakie są rezultaty tej kampanii?

– Zareagowaliśmy odpowiednio wcześniej na odejścia pracowników nabywających uprawnienia emerytalne. Musimy zdawać sobie sprawę, że w tym zawodzie mamy do czynienia z luką pokoleniową, którą chcemy „zasypać” działaniami krótkoterminowymi i długoterminowymi. Pierwsze to przyjęcia doświadczonych maszynistów, druga to szkolenie tzw. narybku. Po przejrzaniu prawie dwóch tysięcy aplikacji zatrudniliśmy do dzisiaj ok. 170 osób przygotowujących się do zawodu. Dodatkowo zatrudniliśmy kilkudziesięciu maszynistów z doświadczeniem. Pozyskaliśmy do współpracy powiatowe urzędy pracy, a Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej objęło patronatem naszą akcję pozyskiwania maszynistów. Ale to nie jedyne wymierne rezultaty.

Szeroko zakrojona akcja spowodowała także dyskusję na temat kształcenia maszynistów i przygotowania do zawodu. Mam wrażenie, że ukazała chlubną stronę profesji maszynisty. Pokazaliśmy, że zawód ten wymaga specjalizacji i odpowiednich kwalifikacji. Można go porównać do zawodu pilota samolotów, a tymczasem prestiż tej profesji jest w moim odczuciu niższy. Chcemy to zmienić.

Oczywiście, z perspektywy pracodawcy liczy się także to, że jest to zawód w który należy inwestować, żeby świadczyć usługi w odpowiedniej skali i zachowując wysoką jakość obsługi naszych klientów.

Z wyprzedzeniem zareagowaliśmy na zmianę pokoleniową, która musiała nastąpić. Pokazujemy konkurencji, że aby być firmą o odpowiedniej skali i perspektywach, należy szkolić i rozwijać pracowników, zachowując wysoki poziom merytoryczny tych działań. Jesteśmy bardzo zadowoleni z efektów dotychczasowych działań.

– Czy kampania już się zakończyła?

– Nie. Będziemy ją kontynuować, także poprzez działania uświadamiające opinii publicznej wagę zawodów kolejarskich. Jesteśmy także w trakcie realizacji innych projektów związanych z usprawnianiem pracy podstawowej grupy pracowników naszej spółki, czyli maszynistów. Ale na razie za wcześnie, by dzielić się szczegółami.

– Zatem uzbrajamy się w cierpliwość. Jak Pan uważa, co jest zachętą do pracy w zawodzie maszynisty w kierowanej przez Pana firmie?

– To bardzo przyszłościowy zawód i dający poczucie stabilności. Nie jest kwalifikacją zdobywaną czasowo dla wypełnienia luki na rynku pracy. Krzywa zapotrzebowania na te usługi dynamicznie rośnie, a zawód maszynisty jest dobrą inwestycją w przyszłość. Jestem przekonany, że dzięki ogromnym inwestycjom czeka nas swoisty renesans kolejowy. Także patrząc z perspektywy PKP Cargo debiut giełdowy dał nam bodziec do działania, widzimy, że spółka jest doceniana i zauważana. Dlatego inwestujemy przede wszystkim w ludzi. Wykształcenie maszynisty trwa blisko dwa lata i kosztuje ok.



100 tysięcy złotych. Uważam, że warto to robić.

Sporo elementów sprawia, że maszyniści chcą u nas pracować. Są potrzebni, a to wbrew pozorom ważna rzecz – czuć, że moja praca jest ważna i doceniana. Ale też wszelkie pochodne czyli m.in. wynagrodzenie, warunki pracy jakie zapewniamy, są moim zdaniem na dobrym poziomie. Oczywiście poszczególne elementy można sobie różnie wyceniać na szali i dyskutować, czy jeden powinien być wyskalowany mniej lub bardziej. Moim zadaniem jest zachowanie równowagi między oczekiwaniami pracowników, a sytuacją ekonomiczną spółki.

– W sierpniu została wdrożona podwyżka płac rzędu 100 zł w wynagrodzeniu zasadniczym, na mocy porozumienia zamykającego spór zbiorowy na tle finansowym. Maszyniści nie mogą narzekać na zarobki?

– Uważam, że są godziwe. Zdaję sobie sprawę z tego, że w ludzkiej naturze drzemie chęć, by zarabiać wciąż więcej. Ale sukces PKP Cargo to także stabilność zatrudnienia. Nie można też zapominać, że dzięki wynegocjowanym warunkom Paktu Gwarancji Pracowniczych pracownicy PKP Cargo mogą korzystać z długoletnich

gwarancji zatrudnienia. To wartość, ale też okazja, by poprawiać codzienną organizację pracy, by stawać się lepszym, bardziej efektywnym pracownikiem.

– Ukonstytuował się nowy zarząd PKP Cargo. Jakie są największe wyzwania na najbliższy okres?

– Jesteśmy po bardzo intensywnym półroczu podczas którego wdrożyliśmy nową strukturę spółki i grupy kapitałowej PKP Cargo, odchudzając m.in. rady nadzorcze i zarządy o kilkadziesiąt osób. Stworzyliśmy strukturę pionową organizacji i poszczególnych obszarów na wzór najbardziej efektywnych firm światowych. Usprawniliśmy również proces przewozowy, który ma być w większości przypadków prowadzony maksymalnie przez dwa zakłady dzięki połączeniu mniejszych zakładów z silniejszymi biznesowo jednostkami. Trzecim elementem jest oderwanie struktury sprzedaży od zakładów, poprzez alokowanie kompetencji bliżej klienta, a nie w poszczególnych ciągach przewozowych. Musimy pamiętać, że jesteśmy dla klientów i dzięki nim funkcjonujemy. Upraszczamy strukturę i odbiurokratyzujemy ją, bo PKP Cargo musi być „lżejsze”, a proces zarządzania i podejmowania decyzji w firmie – szybszy.

Na najbliższe pół roku wyzwaniem jest pełne wdrożenie tej struktury, powszechnie używanej we wszystkich najlepiej zarządzanych organizacjach. Ponadto przygotowujemy się do sprawnej obsługi szczytu przewozowego. Dzięki zaplanowanym działaniom dysponujemy ok. 3 tysiącami węglarek więcej niż rok temu. Będziemy przy tym dążyć do minimalizowania skutków niskich prędkości handlowych pociągów, w związku z rekordowymi środkami przeznaczanymi na modernizację linii kolejowych. Wreszcie, krystalizują się nasze plany mocniejszego zaistnienia na rynkach zagranicznych.

– Planowane są inwestycje w tabor?

– Inwestycje w tabor są na dużo wyższym poziomie niż w ubiegłym ro-

ku. W pierwszym kwartale wyremontowaliśmy ponad 2 tysiące wagonów. Jeżeli chodzi o lokomotywy remontami zostało objęte 30 maszyn, a kolejnych kilka – zmodernizowaliśmy. Obecnie pracujemy m.in. nad kupnem lokomotyw wielosystemowych, w liczbie ok. 10 sztuk.

– Jest Pan zadowolony z wyników PKP Cargo za 2013 rok i wyceny giełdowej spółki?

– Jestem zadowolony z rozwoju firmy, jaki się dokonał w ubiegłym roku. Udało się zbudować mocne fundamenty PKP Cargo, wejść z sukcesem na warszawską giełdę, podpisać bardzo dobry Pakt Gwarancji Pracowniczych. Ale oczywiście nadal jest jeszcze wiele do zrobienia. Już udowodniliśmy, że spółka z Grupy PKP mo-

Adam Purwin obowiązki prezesa Zarządu PKP Cargo pełni od listopada 2013 r. Wcześniej był członkiem zarządu spółki ds. finansowych i dyrektorem zarządzającym w PKP SA, gdzie trafił w 2002 r. Karierę zawodową rozpoczynał w sektorze bankowym. Przez ponad 15 lat zdobywał doświadczenie w największych instytucjach finansowych w Polsce. Pracował m.in. w BRE Banku, Banku Pekao SA, PKO BP i Banku Gospodarstwa Krajowego. Absolwent prawa na Uniwersytecie w Białymstoku.

że sprawnie funkcjonować w warunkach dużej konkurencji na rynku a jednocześnie być spółką giełdową z ogromnym potencjałem. Może odegrać także znaczącą rolę w Europie Centralnej.

Z wynikami tak to już bywa, że zawsze pozostawiają niedosyt, bo mogą być lepsze. Nad tym pracujemy każdego dnia. Moim zdaniem PKP Cargo ma potencjał do wyższej wyceny na giełdzie.

– Dziś mało kto pamięta o roli związków zawodowych w rozwoju PKP Cargo. Czy dialog społeczny nadal będzie tak istotny w spółce?

– Gdyby nie dialog społeczny to nie byłibyśmy dzisiaj w miejscu, w którym

jesteśmy. Dialog jest ważny i widzimy w nim dużą wartość. Warto go prowadzić, bo to się na dłuższą metę opłaca wszystkim. Dlatego dbamy o relacje ze związkami zawodowymi traktując je jako ważnych interesariuszy i dyskutując z nimi o przyszłości firmy.

– Na tegorocznym piłkarskim turnieju w Iławie dał się Pan poznać z innej strony – jako kapitan Dyrektorów. Spędził Pan godzinę na boisku, biegł podczas maratonu w ekipie PKP Cargo. Widać, że sport jest ważny w Pana życiu. Można się więc spodziewać kolejnych projektów dla pracowników spółki?

– Ubolewam, że jest ich ciągle mało. Nie wiem dlaczego nie mamy jakiejś międzynakładowej ligi, turniejów. PKP Cargo zatrudnia wielu wspaniałych ludzi z pasjami i ciekawym podejściem do życia. Także świetnych sportowców, pasjonatów różnych dyscyplin. Widzę to m.in. przed firmą, gdzie zapełniły się stojaki od rowerów.

Zmieniamy trochę akcenty promocji firmy. Chcemy bardziej pokazywać pracowników poprzez propagowanie inicjatyw np. sportowych, a mniej skupiać się na wizerunku wyłącznie zarządu. Chcemy, by PKP Cargo promowali także pracownicy, dzięki przedsięwzięciom proponowanym im przez firmę. A sport kształtuje charakter i – co tu dużo kryć – uczy współdziałania i pozytywnej rywalizacji. To procentuje w codziennej pracy.

– Podobają się Panu w Iławie?

– Tak. Począwszy od bazy, obiektów do grania, atmosfery, na fajnej pogodzie skończywszy. Okazja do spotkania się z pracownikami na neutralnym gruncie jest nie do przecenienia.

– W takim razie do zobaczenia za rok. Dziękuję za rozmowę.

Nie nadużywamy systemu

Rozmowa z Jackiem Kosińskim, dyrektorem Ośrodka Szkoleń Zawodowych PKP Intercity S.A.

– Niedawno zakończono instalację urządzeń do pozycjonowania i monitorowania lokomotyw PKP Intercity. Umożliwiają one śledzenie ruchu pociągów oraz zbieranie materiału potrzebnego do analizy zdarzeń na liniach kolejowych. Jak to wygląda od strony technicznej?

– Zaczęć może od tego, że podstawowym celem projektu jest poprawa bezpieczeństwa poprzez możliwość odtworzenia różnego rodzaju zdarzeń, które mogą wystąpić na torach. System usprawni także proces zarządzania lokomotywami. Zamontowane urządzenia umożliwiają lokalizację każdej z nich. Składają się z: 2 kamer, które zapisują dźwięk i obraz w dużej rozdzielczości (w każdych warunkach atmosferycznych), specjalnie zabezpieczonego rejestratora (wytrzymującego duże uderzenia oraz temperaturę 700° C przez 30 minut) oraz modułu GPS. Dzięki urządzeniom oraz podłączonemu do nich systemowi informatycznemu, PKP Intercity ma bieżące informacje o aktualnej lokalizacji pojazdów, ich statusie a także np. prędkości pociągu. Dane są również przesyłane do programu, z którego korzysta zarządca infrastruktury.

– Wygląda na to, niektórzy maszyniści mają obawy. Podobno odnotowaliście

przypadki zakłócania funkcji urządzeń, m.in. zaklejania mikrofonu?

– To prawda, niestety. Chciałbym wyraźnie powiedzieć po co nagrywany jest dźwięk, bo to wzbudza kontrowersje. Na materiale zawierającym dźwięk znacznie łatwiej zidentyfikować moment, w którym maszynista zaczął działać, zorientować się, że jego reakcja była prawidłowa. Przekazując policji czy prokuraturze, gdy o to wystąpią, zapis bez dźwięku w istocie sami sobie utrudniamy sprawę.

– Co się dzieje z zebranymi danymi?

– Sczytujemy i archiwizujemy materiały z konkretnych zdarzeń. Nie ma sensu przechowywania setki godzin nagrań ze standardowego przejazdu pociągu, gdy codziennie na trasach mamy 200 lokomotyw. Nie ma też zagrożenia, że ktoś nieuprawniony je przegląda i przesłuchuje.

Mamy ścisłą procedurę określającą z jakiego zdarzenia możemy zdjąć dane – np. wypadki, zdarzenia kolejowe z człowiekiem itd. Lista osób uprawniona do decydowania o materiale jest też ograniczona. Bez polecenia nie wolno tego robić. System jest zabezpieczony, a cały proces podlega ścisłej rejestracji. Każdy materiał zdjęty na polecenie osób upoważnionych trafia do Ośrodka Szko-



leń Zawodowych. Tam jest gromadzony i archiwizowany. Oczywiście jest zabezpieczony m.in. pod kątem ochrony danych osobowych. W procedurze precyzyjnie określiliśmy do czego materiał może być wykorzystywany. Czyli jedynie do wewnętrznych postępowań, na żądanie organów ścigania, jako materiał dydaktyczny w PKP Intercity, czy do sytuacji, gdzie mogą występować zastrzeżenia co do infrastruktury kolejowej.

– Ile materiałów zostało zdjętych przez pierwsze dwa miesiące? I co z tymi pozostałymi?

– Zdjęte zostały trzy materiały. Nie ma więc mowy o nadużywaniu systemu. Materiały dotyczyły wypadków z człowiekiem i przypadku z uszkodzonym pantografem. Urządzenie pracuje w pętli 72 godzinnej. Jeśli w trakcie służby nie wydarzy się nic, materiał jest po tym czasie nadpisywany kolejnym zapisem.

Nie nakładamy na maszynistów żadnych dodatkowych obowiązków związanych z systemem monitoringu, poza koniecznością odpisywania stanu urządzeń na lokomotywie. Z policją czy prokuraturą współpracujemy już my.



– Dlaczego projekt jest taki istotny i z czego mogą wynikać niektóre obawy?

– Kamery mają ogromne znaczenie w przypadku wyjaśniania takich zdarzeń, jak choćby wypadek w Babach. Gdyby wówczas była kamera w lokomotywie, sprawa w sądzie szybko by się rozstrzygnęła. Z drugiej strony jesteśmy w stanie wyjaśnić ewentualne nieprawidłowości, które mogą pojawić się na sieci kolejowej. Mamy nie tylko informację, ale precyzyjny zapis z kamery.

Moim zdaniem sam system wpłynie też na podniesienie wiedzy i profesjonalizmu maszynistów. Doskonalić trzeba się przez całe życie. Zaakceptujmy ten fakt, zamiast myśleć o zastępowaniu kamer, zrywaniu plomb czy zaklejaniu mikrofonów.

– Kilka miesięcy temu rozmawialiśmy o pionierskim na polskiej kolei projekcie wsparcia powypadkowego dla pracowników drużyn trakcyjnych. Jakie są pierwsze spostrzeżenia?

– Część osób korzysta z uruchomionej przez PKP Intercity pomocy psychologicznej, część odmawia. Oczywiście mają takie prawo. Od momentu wdrożenia programu skorzystała z niego grupa ok. 30 osób, kilkanaście pomocy nie potrzebowało.

– Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał Rafał Zarzecki



W TROSCIE O BEZPIECZEŃSTWO

Ośrodek Szkoleń Zawodowych „PKP Intercity” S.A. oraz Prezydium Rady Krajowej ZZM proszą maszynistów o nadsyłanie przypadków nieprawidłowości w funkcjonowaniu sygnalizacji, nieprawidłowości ruchowych podczas obsługi pociągów oraz osygnalizowania wskaźnikami infrastruktury zarządzanej przez PKP PLK. Uwagi o nieprawidłowościach będą niezwłocznie przekazywane do zarządcy infrastruktury w celu ich usunięcia, a tym samym poprawy bezpieczeństwa ruchu pociągów.

Adresy e-mail na jakie należy przesyłać informacje: zbigniew.budzinski@intercity.pl jacek.kosinski@intercity.pl bezpiecznety@wp.pl

Informacje można również przekazywać bezpośrednio maszynistom instruktorom w sekcjach macierzystych.



Zbigniew Budziński
Instruktor Centrali Spółki



Krzysztof Ciećka
Wiceprezydent ZZM

PKP CARGO S.A. największy kolejowy przewoźnik towarowy w Polsce i jeden z największych i najbardziej profesjonalnych operatorów logistycznych w Europie **poszukuje kandydatów na stanowisko:**

Maszynista pojazdów trakcyjnych

na terenie całej Polski

Osoba na tym stanowisku będzie odpowiedzialna za prawidłową obsługę pojazdu trakcyjnego podczas wykonywania pracy z zachowaniem zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zgodnie z obowiązującymi przepisami kolejowymi.

Wymagania podstawowe:

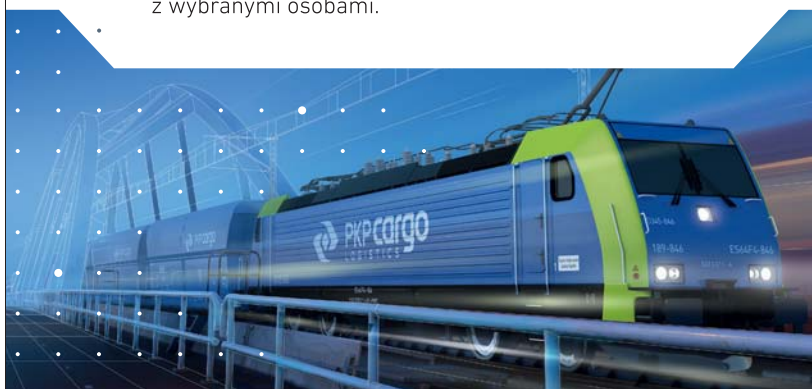
- kwalifikacje zawodowe poświadczone:
 - posiadaniem świadectwa złożenia egzaminu kwalifikacyjnego/ścisłego na stanowisko maszynisty spalinowego i/lub elektrycznego pojazdu trakcyjnego lub
 - posiadaniem licencji i świadectwa maszynisty (w kategorii A+B2) zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami,
- spełnienie wymagań zdrowotnych zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami,
- niekaralność za przestępstwa popełnione umyślnie,
- dyspozycyjność, samodzielność, odpowiedzialność i zaangażowanie w wykonywaniu czynności.

Dodatkowym atutem będzie:

- posiadanie uprawnień manewrowego lub ustawiacza,
- posiadanie uprawnień rewidenta taboru.

Zainteresowane osoby prosimy o przesłanie oferty (CV i list motywacyjny) na adres: **rekrutacja.maszynista@pkip-cargo.eu**

Prosimy o zamieszczenie zgody na wykorzystanie danych osobowych w procesie rekrutacji zgodnie z ustawą o ochronie danych osobowych z dnia 29.09.1997r. (Dz. U nr 133 poz.883). Jednocześnie informujemy, że skontaktujemy się tylko z wybranymi osobami.



W obronie maszynisty

Komisja Obrony Praw Pracowniczych ZZM jest bardzo zaangażowana w toczący się proces sądowy przeciwko maszyniście, który według aktu oskarżenia doprowadził 12 sierpnia 2011 roku do katastrofy pociągu przy wjeździe do stacji Baby. Przygotowania do rozpraw to ogrom pracy i wielka odpowiedzialność.

Trudno przecenić rolę, jaką Komisja odgrywa w tym procesie. Dość powiedzieć, że dajemy z siebie 100 procent, aby pomóc, a sprawa jest wielowątkowa i trudna. Sytuację dodatkowo komplikuje fakt, że w Polsce brakuje prawników znających zagadnienia kolejowe, a sądy i prokuratura opierają się na opiniach biegłych, które często odnoszą się do dokumentacji technicznej, a nie do realiów panujących w eksploatacji na kolei. Dlatego staramy się w jak największym stopniu przygotować obrońcę maszynisty i każdorazowo przed wystąpieniami w sądzie konkretnych świadków, ugruntować jego wiedzę z tematu, w którym sąd będzie ich przepytwał.

W tym celu odbyło się już sześć burzliwych obrad z udziałem adwokata. Na nich wyjaśniamy mu zagadnienia, których nie rozumie i „zbroimy” go do następnej rozprawy w zestaw naszych pytań. Dodatkowo ZZM do udziału w procesie wyznaczył swoich przedstawicieli społecznych: Czesława Azarczyka – członka KOPP oraz Piotra Rybikowskiego – przewodniczącego Sektora Przewozów Pasażerskich, aby pomóc obrońcy również na sali sądowej.



Spotkanie KOPP 31 lipca. Od lewej Tadeusz Kuźnar, Tomasz Grabka, Marcei Tomczak, mecenas Wojciech Kilanowski. Za nimi Anatol Noskiewicz, przewodniczący Sektora Przewozów Pasażerskich Piotr Rybikowski i zawsze pomocny Grzegorz Moc. Z prawej Czesław Azarczyk.

Ja ze swej strony obserwując zachowania maszynistów po zdarzeniach chciałbym korzystając z okazji podzielić się z Wami na łamach GM ważną radą:

Zanim cokolwiek powiesz, pomyśl czy warto to mówić, bo to może obrócić się przeciwko Tobie. To co masz powiedzieć zaraz po zdarzeniu zdążysz powiedzieć na spokojnie.

Następna rozprawa 19 sierpnia. Będziemy na bieżąco informować o rozwoju wydarzeń.

Tadeusz Kuźnar

P.o. przewodniczącego KOPP

PERSONALIA



Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Wspólników PKP Intercity S.A. powołało 23

lipca do zarządu spółki **Piotra Rybotyckiego**.

Od 1 sierpnia objął pion operacyjny odpowiedzialny za organizację, realizację i bezpieczeństwo przewozów pasażerskich oraz utrzymanie taboru i infrastruktury. Z branżą kolejową związany od 2004 r. Przez ostatnie lata Piotr Rybotycki pełnił funkcję dyrektora ds. strategii i zarządzania programami w DB Schenker Rail Polska. Ukończył Politechnikę Śląską oraz Katowicką Szkołę Biznesu.

Skuteczna interwencja ws. Ir-1

Do podstawowej instrukcji ustalającej zasady prowadzenia ruchu pociągów, pismem z 7 lipca 2014 r. zarządca infrastruktury roku chciał wprowadzić obszerne zmiany mające obowiązywać już od 1 sierpnia. ZZM musiał interweniować, ponieważ pracownikom odpowiedzialnym za bezpieczeństwo ruchu kolejowego odebrano realną możliwość zapoznania się z nimi i odbycia szkoleń.

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce uznał, że forma wprowadzania zmiany nr 2 do instrukcji Ir-1 (R-1) jest skandaliczna. Prezydent Leszek Miętek zwrócił się do prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Krzysztofa Dyla o zablokowanie iście ekspresowego jej wdrożenia, a co za tym idzie - umożliwienie przewoźnikom kolejowym przeprowadzenie niezbędnych szkoleń pracowników.

W uzasadnieniu poinformowaliśmy prezesa Urzędu, że takie działania zarządcy infrastruktury stwarzają bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a tym samym zdrowia i życia osób korzystających z usług przewoźników oraz samych kolejarzy.

Sprawa znalazła szczęśliwy finał – zarząd PKP PLK S.A. uchwałą nr 581/2014 z 22 lipca 2014 roku przesunął datę wejścia w życie zmiany nr 2 na 1 grudnia 2014 roku. Ponadto będzie ona elementem pouczeń okresowych dla pracowników.

M.



Fot. raz

W skrócie

GROŻNE ZDARZENIE. Przed stacją kolejową w Rozprzy (łódzkie) dwa jadące z przeciwka pociągi znalazły się 12 sierpnia ok. godz. 21. na jednym torze. Pociąg TLK 54109 relacji Gdynia–Katowice z 390 osobami na pokładzie został przyjęty na tor częściowo zajęty przez uszkodzony pociąg towarowy na sygnał zastępczy. Maszynista zatrzymał pociąg około 200 metrów przed składem towarowym i zażądał zwołania komisji powypadkowej. W chwili oddawania numeru do druku trwało wyjaśnianie okoliczności zdarzenia. Pomocny będzie m.in. zapis materiału z urządzeń zainstalowanych w kabinie maszynisty. Z pierwszych naszych ustaleń wynika, że winę wzięła na siebie dyżurna ruchu.

WSPARCIE DLA KOLEJOWEGO SZKOLNICTWA WYŻSZEGO. Koło naukowe Advectus zrzeszające studentów i absolwentów Politechniki Śląskiej zwróciło się do ZZM z pismem ws. planowanej przez tę uczelnię reorganizacji Wydziału Transportu, skutkującej likwidacją Katedry Transportu Szynowego PŚ i zastąpieniem jej Katedrą Technologii Lotniczych. ZZM podjął interwencję w tej sprawie. W piśmie podpisanym przez wiceprezydenta Sławomira Centkowskiego wskazujemy na brak „racjonalnych powodów, dla których jedna z nielicznych w Polsce i jedyna w Województwie Śląskim placówka kształcąca wykwalifikowane kadry m.in. na potrzeby kolejnictwa mogłaby przestać istnieć i wypełniać swoje funkcje”. Zwracamy w nim uwagę na dotkliwe zjawiska występujące na kolei. Takie m.in. jak luka pokoleniowa powstała w wyniku braku specjalistów z dziedziny



kolejnictwa i wakaty na stanowiskach pracy związanych z eksploatacją i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Firma: Przewozy Regionalne sp. z o. o. Oddział Kujawsko-Pomorski z siedzibą w Bydgoszczy

Lokalizacja: Bydgoszcz, Kujawsko-Pomorskie, Polska



Przewozy Regionalne

Przewozy Regionalne sp. z o. o. Oddział Kujawsko-Pomorski z siedzibą w Bydgoszczy
85-010 Bydgoszcz, ul. Dworcowa 104-108

Poszukujemy osób do pracy na stanowisku:

MASZYNISTA ELEKTRYCZNYCH I SPALINOWYCH POJAZDÓW TRAKCYJNYCH

Osoby zainteresowane winne złożyć następujące dokumenty:

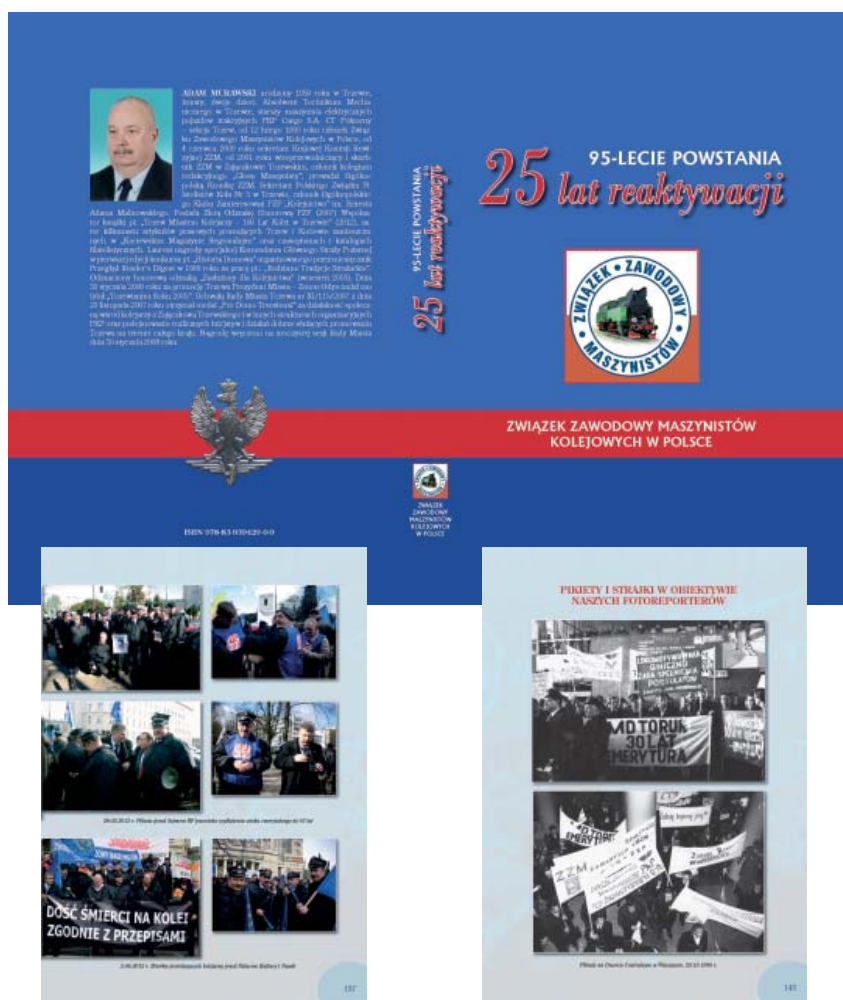
- CV, list motywacyjny,
- kserokopie dokumentów stwierdzających posiadane wykształcenie i kwalifikacje oraz doświadczenie zawodowe.

Oferty pisemne wraz z oświadczeniem wyrażającym zgodę na przetwarzanie danych osobowych do celów postępowania rekrutacyjnego prosimy przysyłać na adres firmy lub w wersji elektronicznej: e-mail: pr.bydgoszcz@p-r.com.pl

Ewentualnych wyjaśnień dotyczących postępowania kwalifikacyjnego można uzyskać dzwoniąc pod następujące numery telefonów: 52 322 00 66 oraz 782 554 058

Rok Jubileuszu

Wbieżącym roku obchodzimy 95-lecie założenia ZKM i 25-lecie reaktywacji ZKM. W telegraficznym skrócie przypominamy najważniejsze fakty z historii naszej organizacji. Więcej będzie można przeczytać i obejrzeć w 256-stronicowej publikacji, której premiera nastąpi podczas obchodów Dnia Maszynisty połączonego z jubileuszowymi uroczystościami. Tam szerzej o naszym rodowodzie, tradycji, symbolach, najważniejszych działaniach oraz oczywiście o ludziach tworzących ZKM.



ZKM w II Rzeczypospolitej

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce powstał w 1919 roku. Statut ZZM zatwierdzono 8 października 1919 roku. Pierwszy założycielski zjazd, na którym delegacji dokonali wyboru najwyższych władz, odbył się w dniach 8–9 stycznia 1920 roku w Krakowie.

W okresie międzywojennym, do wybuchu drugiej wojny światowej Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce odbył czternaście zjazdów. Najczęściej – 4 razy obradowano w Warszawie. Potem w Krakowie – 3 razy i Poznaniu – 2. Obrady odbyły się też w Piotrkowie Trybunalskim, Katowicach, Wilnie, Jastrzębiu Zdroju i Bydgoszczy.

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce grupował w swych szeregach: maszynistów parowozowych, maszynistów pociągów elektrycznych, maszynistów pociągów spalinowych, maszynistów-instruktorów, pomocników i palaczy oraz dyspozytorów parowozowni. W pierwszych latach po odzyskaniu niepodległości dzielił się na dziewięć okręgów: warszawski, radomski, wileński, poznański, katowicki, gdański, krakowski, lwowski, stanisławowski oraz 96 kół i ekspozytur.

W 1921 roku ZKM miał 42 oddziały i liczył 2974 członków. W szczytowym okresie swojej działalności liczył odpowiednio: w maju 1929 roku – 9263 członków, a w roku 1930 – 9274 członków zrzeszonych w 102 oddziałach.

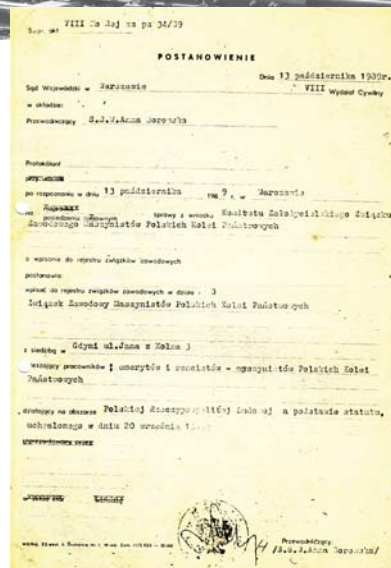


Po reaktywacji

Decyzja o reaktywacji Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce zapada po ustaleniach „Okrągłego stołu”. Maszyniści z całej Polski zbierają się 7 lipca 1989 r. w świetlicy noclegowni Warszawa Praga na spotkaniu założycielskim ZZM. Wśród nich: Jan Zaborowski z Olsztyna, Kazimierz Gontarczyk z Lublina, Marceli Tomczak z Warszawy, Kazimierz Ellwart z Gdyni Cisowej, Roman Pestka i Andrzej Gajewski z Zajączkowa Tczewskiego. Wybrany tymczasowy zarząd pokierował dalszą pracą organizacyjną. W skład roboczej grupy weszli: Jan Zaborowski, Kazimierz Gontarczyk, Kazimierz Ellwart i Waldemar Wiechetek, który wycofał się wkrótce ze względów rodzinnych. W składzie zespołu roboczego do opracowania statutu ZZM, znaleźli się maszyniści z warszawskiego Grochowa: Marceli Tomczak, Mieczysław Pilarski, Andrzej Wilman i Wojciech Dąbrowski.

Grupa założycielska spotyka się ponownie 20 września 1989 r. w Olsztynie, przyjmując opracowany nowy statut ZZM oraz wiele ważnych organizacyjnych uchwał.

Rejestracja ZZM nastąpiła 13 października 1989 r. (piątek) w VIII Wydziale Cywilnym Sądu Wojewódzkiego w Warszawie. Sędzia Anna Borowska ogłosiła reaktywację organizacji i wpisanie jej do rejestru związków zawodowych w obecności 13 umundurowanych maszynistów – przedstawicieli komitetu założycielskiego.



Delegaci I Krajowego Zjazdu ZZM w Gdańsku-Stogach (w dniach 5-6.06.1990 r.)

Postanowienie sądu o wpisaniu ZZM do rejestru związków zawodowych



Legitymacje ZZM z okresu międzywojennego



Okladka jednego z pierwszych statutów ZZM

Rok Jubileuszu

CIĄG DALSZY ZE STR. 10-11

Prezydenci

Pierwszym prezydentem ZZM został Bronisław Daniszewski. Na pierwszych wiceprezydentów wybrano Józef Głowackiego i Jana Żurakowskiego. Później kolejno prezydentami ZZM byli (...) Chruścicki, Jan Żurakowski, Julian Majlich, Piotr Borkowski (przez pięć kadencji w latach 1927–1936) oraz Wacław Siadak.

Pierwszym prezydentem po reaktywacji został Jan Zaborowski, który pracami związku kierował w latach 1989–1995, a następnie 1997–2001. W latach 1995–1997 prezydentem był Józef Smólski, a w 2001–2005 – Kazimierz Gontarczyk. Od 2005 r. (trwa trzecia kadencja) prezydentem ZZM jest Leszek Miętek, któremu pomagają wiceprezydenci Krzysztof Ciećka i Sławomir Centkowski.



Dzień Maszynisty

Historia Centralnych Obchodów Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego rozpoczyna się w 1995 roku. Na II Nadzwyczajnym Zjeździe Delegatów ZZM w dniu 28.10.1995 r. podjęto uchwałę by dzień 16 września ustanowić Dniem Maszynisty Kolejowego w Polsce. W pierwszych Centralnych Obchodach Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego (fot. 1, 2), które odbyły się 14 września 1996 r. w Czerwieńsku, udział wzięło ok. 200 maszynistów z prawie całej Polski. Szerszy zasięg Centralne Obchody Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego uzyskały dwa lata później. W dniu 11.09.1998 r. do Tarnowskich Gór (fot. 3) przybyło już ok. 700 maszynistów z całej Polski. Następne Centralne Obchody Dnia Maszynisty Kolejowego, w Olsztynie Kortowie 17.09.1999 r., połączone były z obchodami 10-lecia reaktywowania ZZM. Później odbywały się kolejno w następujących miastach: w 2000 r. ponownie w Olsztynie, w 2001 r. w Ostrowie Wielkopolskim, w 2002 r. w Sierakowie Wielkopolskim, w latach 2003–2004 r. w Koszęcinie, w 2005 r. w Skarżysku Kamiennej, w 2006 r. w Spale, w 2007 r. ponownie w Olsztynie Kortowie, w 2008 r. w Muszynie Łółkiem, w 2009 r. w Szczecinie, w 2010 r. w Łławie, w 2011 r. w Mielnie i w 2012 r. w Malborku. W ubiegłym roku Centralne Obchody Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego zostały całkowicie odwołane (miały odbyć się w Łławie) ze względu na organizowane w dniach 11–14 września 2013 r. Ogólnopolskie Dni Protestu Związków Zawodowych przeciwko polityce rządu Donalda Tuska. W tym roku ich areną będzie Gdynia.



Siedziby ZMZ

Pierwsza siedziba ZMZ mieściła się w Krakowie przy ul. św. Tomasza 33. W 1921 r. biura centrali przeniesiono do tzw. domu związkowego w Warszawie na ul. Chmielną 9 (wg niektórych źródeł powierzchnia 2100 m. kw.), gdzie znajdowała się m.in. biblioteka związkowa oraz kinoteatr Palace (obecnie m.in. siedziba Stronnictwa Demokratycznego, klubu Muza oraz szkoły policealnej). Zachowały się także informacje o regionalnych siedzibach związku, wybudowanych podczas międzywojnia m.in. w Gdyni, Lwowie (ul. Zagórzeńska) i Nowym Sączu.

Po reaktywacji pierwsza siedziba odrodzonego związku mieściła się w Gdyni przy ul. Jana z Kolna 3 (1989–1990 r.). Kolejna – w Olsztynie przy pl. Konstytucji 3 Maja 2a (1990–1991 r.). W 1991 r. nastąpiła przeprowadzka do stolicy. W Warszawie, przy ul. Targowej 74, w kompleksie budynków Centralnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, obecnie siedzibie PKP Polskie Linie Kolejowe, znajdowała się do 2005 roku. W grudniu 2005 r. Biuro Rady Krajowej zagościło przy ul. Grójeckiej 17, w budynku mieszczącym obecnie m.in. PKP Cargo S.A. i Urząd Dzielnicy Warszawa-Ochota. W dniu 15 maja 2012 roku została oddana do użytku nowa siedziba ZMZ w Warszawie-Ursusie przy ul. Wojciechowskiego 7, gdzie związek zakupił działkę o powierzchni 734 m² wraz z trzykondygnacyjnym budynkiem mieszkalnym.



Ulica św. Tomasza 33 obecnie



Ulica Chmielna 9 w Warszawie



Dom ZMZ we Lwowie

Nowa siedziba ZMZ w Warszawie-Ursusie



Bal Maszynisty, Mielno 2011



Dekoracja założycieli reaktywowanego ZMZ podczas EDM w Szczecinie



Pocztę sztandarową podczas EDM w Olsztynie



EDM w Malborku...



...i Muszynie

DOKOŃCZENIE NA STR. 14

DOKOŃCZENIE ZE STR. 12-13

Nasze symbole



Pierwszy projekt obecnego logo ZZM opracował Janusz Miller, maszynista-instruktor z Częstochowy



Sztandar Rady Krajowej Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce



Odnaczenie „Zasłużony dla ZZM”



Znaczek związkowy według projektu Sławomira Centkowskiego

Archiwalia

Michał Kwiatkowski
Jan Zaborowski
Maszyniści Lokomotywni
Pozaklasowej w Olsztynie

Olsztyn, dnia 25.11.1988 roku

Ob. Dyrektor
Wydziału Administracyjno-Społecznego
w Olsztynie.

Zwracamy się z prośbą o umożliwienie na zorganizowanie na terenie Lokomotywni Pozaklasowej w Olsztynie zebrania założycielskiego Stowarzyszenia Maszynistów P.K.P. Prośbę swą motywujemy tym iż istnieje potrzeba powołania takiego stowarzyszenia ze względu na devaluację rangi zawodu maszynisty i konieczność obrony tego zawodu. W/w zebranie odbędzie się do dnia 31.12.1988 roku.

Michał Kwiatkowski
Jan Zaborowski

25.11.1988

URZĄD WOJEWÓDZKI
w Olsztynie
Wydział Społeczno-Administracyjny
ul. Żurajska 1/3
10-000 Olsztyn

Maszynisto!

Wskutek uprzednich zaniedbań, ranga zawodu maszynisty, pomimo priorytetowego charakteru tego zawodu na PKP uległa degradacji.

Górnika posiada „Kartę Górnika”
Stocznioś - „Kartę Stocznioś”
Nauczyciel - „Kartę Nauczyciela”
a maszynista ma „guzik z pętelką”.
Nie możemy być traktowani na równi z zawodami o mniejszej odpowiedzialności, i o mniejszych wymaganiach w sferze przydatności zawodowej i odpowiedzialności moralnej i materialnej.

Każdy pracownik patrzy na płace jak na obowiązkowe świadczenie socjalne. Ten co pracuje mniej, bez tak dużej odpowiedzialności, bez wyrzeczeń własnych i swojej rodziny, zawsze będzie postulował, żeby płacić wszystkim po równo.

Znamy to hasło „Wszystkim po równo”, i znamy jego skutki. Dlatego trzeba sądzić faktycznej zapłaty za pracę.

Spotkanie Komitetu Założycielskiego Związku Maszynistów w Olsztynie odbędzie się w świetlicy Lokomotywni PKP Pozaklasowej w Olsztynie dnia 29.09.20 o godz. 11⁰⁰



Jedne z pierwszych dokumentów z przełomu lat 80/90. Pismo do WSA w Olsztynie ws. zorganizowania spotkania założycielskiego ZZM z 25.11.1988 roku, ulotka zapraszająca na spotkanie w lokomotywni 20.09.1989 r., plakat informujący o zebraniu wyborczym w Jaśle 30.10.1990 r.

Wokół wypowiedzeń

W tym miesiącu szerzej o wypowiedzeniach umowy o pracę na czas nieokreślony i jak liczyć termin wypowiedzenia.

Wypowiedzenie umowy o pracę powinno zostać złożone pisemnie wobec drugiej strony. Pracodawca musi zadbać o to, aby pracownik pokwitował odebranie wypowiedzenia. Pracownik może wypowiedzieć umowę o pracę z każdej przyczyny, natomiast pracodawca musi uzasadnić w wypowiedzeniu przyczynę chęci rozwiązania umowy o pracę na czas nieokreślony.

Co ważne, na wypowiedzeniu sporządzonym przez pracodawcę musi znajdować się pouczenie o prawie odwołania się od wypowiedzenia do sądu pracy. W pouczeniu należy wskazać termin, w którym można takie odwołanie złożyć.

Wypowiedzenie powinno także zawierać termin wypowiedzenia – datę, w której stosunek pracy się zakończy.

Okres wypowiedzenia

umowy o pracę na czas nieokreślony zależy od stażu pracy u danego pracodawcy, czyli:

- wynosi 2 tygodnie, jeżeli pracownik był zatrudniony krócej niż 6 miesięcy,
- wynosi miesiąc, jeżeli pracownik był zatrudniony co najmniej 6 miesięcy,
- wynosi 3 miesiące, jeżeli pracownik był zatrudniony co najmniej 3 lata.

Jak należy liczyć ?

W prawie pracy okres wypowiedzenia liczy się inaczej niż terminy w innych gałęziach prawa. Okres wypowiedzenia, który obejmuje tydzień lub miesiąc kończy się w sobotę (jeśli to jest tydzień, dwa tygodnie

Informujemy, że Prezydium Rady Krajowej ZZM przedłużyło możliwość uzyskania indywidualnych porad prawnych dla Członków ZZM.

Dyżury prawnika odbywają się codziennie od poniedziałku do piątku w godzinach 8–20.

Poradę można uzyskać dzwoniąc z numeru związkowego 667 * *** pod numer telefonu 512 024 192.**

Istnieje również możliwość uzyskania porady drogą mailową. Szczegóły na serwerze ZZM.

itp.) lub w ostatnim dniu miesiąca (jeśli jest to miesiąc, trzy miesiące itp.).

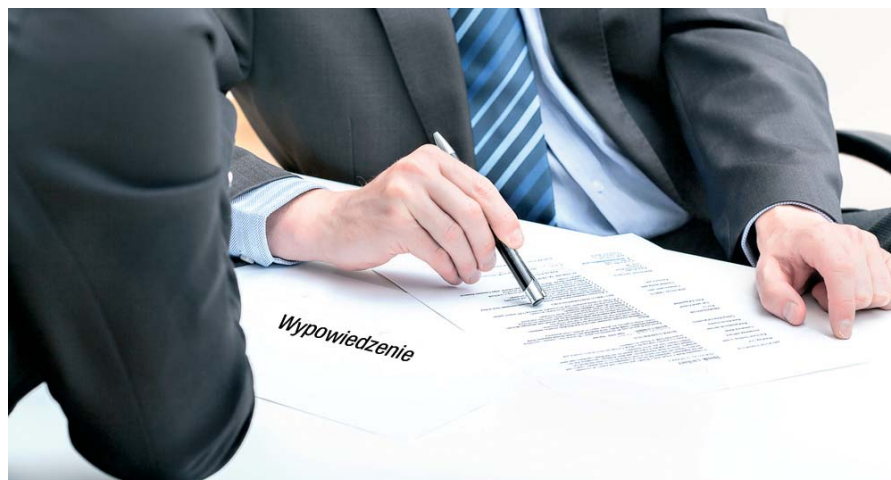
Jeżeli otrzymamy wypowiedzenie z terminem miesięcznym, to okres wypowiedzenia kończy się na koniec następnego miesiąca. Np. gdy wypowiedzenie otrzymamy 17 maja, okres wypowiedzenia upływa 30 czerwca.

Jeśli otrzymujemy wypowiedzenie z terminem tygodniowym, to okres wypowiedzenia kończy się w sobotę w następnym tygodniu. Np. przy otrzymaniu wypowiedzenia w środę 15 marca, okres wypowiedzenia upływa w sobotę 25 marca.

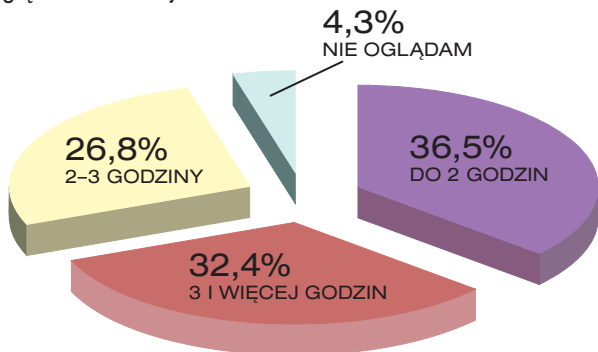
Pracodawca nie może wypowiedzieć umowy o pracę:

- w okresie urlopu pracownika,
- w czasie usprawiedliwionej nieobecności,
- w okresie 4 lat przed osiągnięciem wieku emerytalnego,
- w okresie ciąży oraz urlopu macierzyńskiego,
- po złożeniu przez pracownika wniosku o udzielenie urlopu wychowawczego, jeśli termin rozpoczęcia urlopu przypadają w czasie trwania stosunku pracy,
- w przypadku młodocianych w okresie przygotowania zawodowego (pracodawca z pewnych powodów może wypowiedzieć umowę),
- w okresie czynnej służby wojskowej,
- w okresie odbywania przez męża pracownicy czynnej służby wojskowej rozwiązanie przez pracodawcę stosunku pracy z tą pracownicą może nastąpić wyłącznie z jej winy,
- w razie inwalidztwa wojennego lub związanego ze służbą wojskową wypowiedzenie może nastąpić tylko z ważnych przyczyn po uzyskaniu zgody starosty. ■

Małgorzata Karolczyk-Pundyk



Ile przeciętnie dziennie poświęca Pan/i czasu na oglądanie telewizji?



Źródło: Diagnoza społeczna 2013. Warunki i jakość życia Polaków



tyl w sześciostopniowej skali uzyskała Polska w raporcie nt. przestrzegania i ochrony podstawowych praw pracowniczych Międzynarodowej Konfederacji Związków Zawodowych. Niska nota oznacza, że dochodzi u nas do regularnego naruszania praw pracowniczych, co umożliwiając przepisy, a pracodawcy i rząd działają na rzecz ograniczania praw zatrudnionych. MKZZ badała m.in. prawo do zrzeszania się, udziału lub nawoływania do strajku czy negocjacji zbiorowych. Identykzną notę uzyskały m.in. Rumunia, Bułgaria, Uganda i Kongo.

TO JA ZABRALEM



DARMOWE LEKI EMERYTOM

Senator Filip Libicki z PO na swoim blogu chwali się odrzuceniem projektu nowelizacji ustawy o świadczeniach zdrowotnych finansowanych ze środków publicznych (10.08.2014)

 Podpatrzone

Outdoor (reklama zewnętrzna) na kolei. O oklejaniu taboru zrobiło się w tym roku głośno za sprawą operatora telefonii komórkowej, który zażyczył sobie zafoliowania okien w wagonach pasażerskich. Powyżej lokomotywa IC Husarz reklamująca znany festiwal muzyczny i wagon PR promujący uroki Opolszczyzny.

Fot. G. Moc i archiwum PR

Panu

Krzysztofowi Mamińskiemu

Prezesowi CS Szkolenie i Doradztwo Sp. z o.o.
wyrazy współczucia po śmierci

MAMY

składa
Rada Krajowa ZZM

W trudnych chwilach po stracie

ŽONY

Łączymy się w bólu z naszym Kolegą
Grzegorzem Nowakowskim
Słowa otuchy i wyrazy głębokiego współczucia

Rodzinie i Bliskim

składają
koleżanka i koledzy maszyniści
oraz Zarząd ZZMK PKP Cargo Service



Podziękowanie

„Człowiek jest wielki nie przez to co posiada, lecz przez to kim jest,
nie przez to co ma, lecz przez to czym dzieli się z innymi”

Jan Paweł II

Serdeczne dziękuję za podjętą akcję zbiórki krwi – Pomysłodawcom, Organizatorom i Darczyńcom – oraz liczne słowa wsparcia, otrzymane w związku z pogorszeniem się mojego stanu zdrowia i potrzebą pilnej poważnej operacji, której musiałem się poddać z końcem lipca.

Szczególny dar serca jakim jest krew oraz zaangażowanie w chęć niesienia pomocy dodają sił i wytrwałości w trudnym dla mnie okresie. Przysłowie nie kłamie, prawdziwych przyjaciół poznaje się w biedzie. Bardzo jestem Wam wdzięczny i życzę, by okazana mi dobroć wróciła do Was po wielokroć.

Tadeusz Winiarski
Przewodniczący ZZM w SKM w Trójmieście



Przypominamy Wam, że nasz fejsbukowy profil żyje i rośnie w siłę. Co więcej jest to miejsce, w którym na co dzień odbywają się ciekawe i emocjonujące dyskusje! Warto tam zaglądać i komentować nasze posty. Polub nas na Facebooku! Zapraszamy!

Skontaktuj się z nami!

- UCZĘSZCZASZ NA SZKOLENIE NA LICENCJĘ MASZYNISTY?
- ZDAŁEŚ EGZAMIN I ODBYWASZ STAŻ NA ŚWIADECTWO MASZYNISTY?
- JESTEŚ LUB ZA CHWILĘ BĘDZIESZ POMOCNIKIEM MASZYNISTY?

W Związku Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce znajdziesz fachową, kompetentną i skuteczną pomoc.

Na stronie www.zzm.org.pl znajdziesz dane teleadresowe do organizacji związkowych zrzeszonych w ZZM.

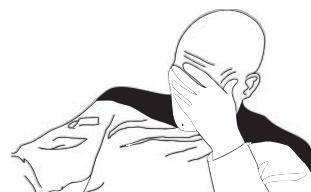
W ofercie związku znajdziesz ponadto wiele atrakcyjnych i pomocnych narzędzi dla Ciebie i Twoich najbliższych.

Dzwoń do biura Rady Krajowej ZZM
22 (922) 47 42 615.

Jeśli jesteś pracownikiem PKP Intercity S.A.
– bezpośrednio do przewodniczącego
Sektora Przewozów Pasażerskich ZZM
Piotra Rybikowskiego,
(42 lub kol. 942) 205 66 34.

Do zobaczenia.

NIE ZAŁAMUJ RĄK – NARZEKANIE NIC NIE ZMIENIA



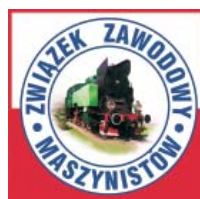
Trzeba się organizować

Razem możemy więcej

Zobacz co robimy

i dlaczego **warto być w ZZM**

na www.zzm.org.pl



SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI:

Związek Zawodowy Maszynistów
Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
tel. 22 474 26 15
e-mail: rkzzm@wp.pl

Humor

- Leon, patrz, gwiazda spada! Szybko... Życzenie!
- Chciałbym zamiast pępka mieć wejście mini-usb, żebym mógł podłączać sobie telefon.
- Debilem jesteś?!
- Czemu?
- Nie wolno mówić życzenia na głos!
-
- Houston, mamy problem.
- Jaki?
- Nie wiem, ale są tu jakieś gnojki w dre-sach i mówią, że mamy problem.
-
- Mój mąż od wczoraj przez rurkę oddy-cha...
- O matko! Na OIOM-ie?
- Nie, na kursie pletwonurków...
-
- Jeśli jesteś taka sławna, to czemu za-wsze na koncercie sala jest w połowie pusta?
- Jaka pusta?! Sprzedaje się dwa razy więcej biletów niż miejsc!
- Ale twoje płyty się nie sprzedają.
- Jak nie? Mam dwie złote płyty i trzy platynowe... Co z ciebie za fan, że tego nie wiesz?!
- Żaden fan. Jestem ze skarbówki...
-

SMS od żony:

– „Kochanie, jesteś najlepszy!”

Odpowiedź:

– „Pijesz, czy porównujesz?”

- Samochód nie posiada tablicy rejestra-cyjnej, oświetlenie niesprawne, niezapięte pasy, w ręku napoczęta puszka piwa...
- Do jutra, stary!
- Słucham?!
- Moment panie władzo, przez telefon rozmawiam.
-

Wsiada podпиты gość z półlitrowką w łapie do autobusu podmiejskiego. Przy wejściu kierowca go stopuje i mówi:

– Gdzie? A za bilet?

Gość podnosi flachę, przechyła większego łyka i mówi:

– Za bilet!

Fraszki Jerzego Szulca

WIARYGODNOŚĆ

Nie wszyscy wierzą sondażom
Gdy słupki rosną grandziarzom.

NIEDOROBIONY

Kupił drogie auto i teraz, o dziwo
Już nie ma pieniędzy nawet na paliwo.

SZCZĘŚCIARA

Podziwiała plaże francuskiej Riwieri
I porwał ją rekin wielkiej finansjery



Modelarstwo



Model EN57 zapre-
zentowany podczas
wystawy makiet kole-
jowych w Krakowie.

Fot. Wojciech Mól

Filatelistyka

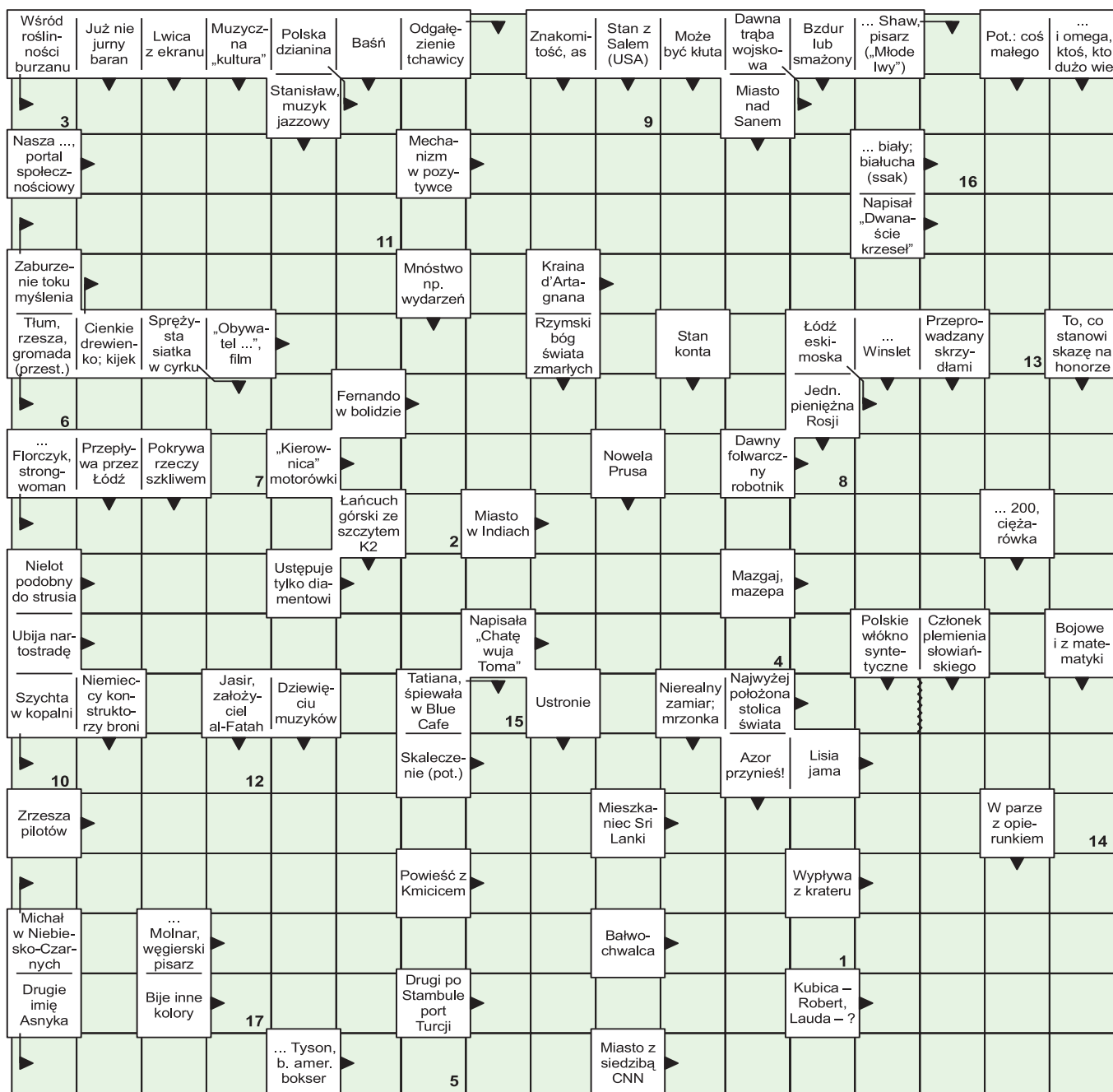
We wrześniu podczas Centralnych
Obchodów Dnia Maszynisty

Kolejowego w Gdyni
uroczystie będziemy
obchodzić 95-lecie
powstania i 25-lecie
reaktywowania ZZM.

Dzięki staraniom niżej podpisanego Po-czta Polska wydała znaczek spersonalizowany upamiętniający nasz jubileusz. Znaczek zapro-jektował Piotr Topolski z Warszawy. Wydany został w nakładzie 144 egzemplarzy, w 16 arkuszach zawierających po 9 znaczków. Na nich, oprócz loga ZZM i informacji o 25-le-ciu reaktywacji, znajduje się zdjęcie pociągu ED250 – Pendolino.

(amur)





Litery z pól ponumerowanych od 1 do 17 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązania krzyżówki nr 8 prosimy nadsyłać do 5 września 2014 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzrm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 8”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy gadżety związane.

Rozwiązanie krzyżówki nr 7: „Droga przebiegu”. Nagrodę – pobyt weekendowy dla dwóch osób w wybranym ośrodku Natury Tour – wylosował **Michał Łyskawa** ze Strzałkowa. Gratulujemy. Informację o jej odbiorze prześlemy pocztą.

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



Głos Maszynistów
NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I TWÓRZĄ ZARÓDKA

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: rkzrm@wp.pl

Zespół redakcyjny: Rafał Zarzecki (redaktor naczelny), Magdalena Szulecka, Adam Murawski, Grzegorz Moc.

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiacji, a także zmiany tytułów.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

Fot. na okładce: Grafika wzorowana na znaczku ZKM z okresu międzywojennego



Karpacz
Stokrotka



POBYTY WEEKENDOWY

już od

140 zł/os

2dni
z wyżywieniem

Spała
Zacisze

Firlej
Polesie

Sieć ośrodków
w całej Polsce
od gór do morza
Świnoujście,
Międzyzdroje,
Dziwnówek, Ustronie
Morskie, Mielno, Ustka,
Jastarnia, Sopot, Spała,
Firlej, Karpacz, Ustron
Jaszowiec, Wiśła,
Zakopane, Cisna.

CZAS NA GRZYBY

Zadzwoń lub
zarezerwuj on-line

www.naturatour.pl
Infolinia: 801 000 527