

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 9/133

WRZEŚNIEN 2015



**Z okazji Dnia Maszynisty
satysfakcjonującej i bezpiecznej pracy
oraz pomyślności w życiu osobistym
życzy
Redakcja**

Walka trwa! Ratujemy człowieka!

Nie ustajemy w wysiłkach w obronie maszynisty uznanego za winnego spowodowania wypadku kolejowego w Babach i skazanego 29 lipca prawomocnym wyrokiem na karę więzienia. Do sądu II instancji trafiła 14 września kasacja od wyroku, którą zajmie się Sąd Najwyższy. Zbierane są także podpisy pod wnioskiem o ulaskawienie, które zostaną przekazane prezydentowi RP Andrzejowi Dudzie.

Nie składamy broni w usilnych staraniach by uchronić naszego kolegę skazanego na 3 lata i 3 miesiące więzienia oraz 4-letni zakaz prowadzenia pojazdów kolejowych, po tym jak sąd nie dał wiary jego wersji wydarzeń feralnego 12 sierpnia 2011 r. Obrona wniosła kasację, co jednak wcale nie zatrzymuje biegu spraw i procedur przewidzianych polskim prawem. Na razie udało się odwlec termin stawienia się maszynisty do aresztu w Częstochowie w celu odbycia kary.

Równocześnie za pośrednictwem naszego serwera i fanpejdża ZZM na portalu społecznościowym Facebook uruchomiliśmy akcję zbierania podpisów pod wnioskiem o jego ulaskawienie. Zbiórkę prowadziliśmy także podczas centralnych obchodów EDM w Olsztynie. Z chwilą

oddawania numeru GM mamy zgromadzonych ponad 11 tysięcy podpisów. Zostaną one dołączone do prośby o ulaskawienie, polegające na warunkowym zwolnieniu z odbycia kary, które zostanie wkrótce skierowane do prezydenta Andrzeja Dudy.

Wszystkim, którzy czynnie wsparli akcję – w imieniu ZZM i Tomasza – serdecznie dziękujemy! A tych, którzy jeszcze tego nie uczynili, gorąco do tego zachęcamy! Swoją podpisy może złożyć każdy dorosły obywatel Rzeczypospolitej. Szczegóły na serwerze ZZM i u przewodniczących organizacji.

Po wyroku sądu apelacyjnego podtrzymującym orzeczenie sądu I instancji sprawy przybrały paskudny obrót, ale – tak jak napisaliśmy w apelu – nasza determinacja może ciągle sprawić, że wspólnie uratujemy człowieka. Jedyne go żywiciela rodziny (żona bezrobotna), ojca synów w wieku 6 i 16 lat, opiekującego się niepełnosprawnymi teściami. Los wyjątkowo okrutnie się z nim obszedł, ale jeszcze nie wszystko stracone. Walka trwa. Robimy co w naszej mocy!

To przecież mogło się tak naprawdę zdarzyć każdemu z nas...

(raz)

PS. O sprawie szerzej pisaliśmy m.in. w GM 08/2015.



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

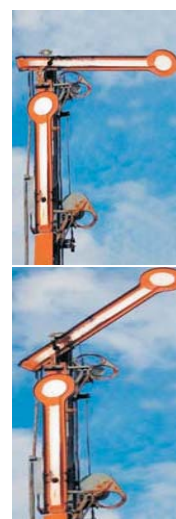
Wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

TRADYCJA
KONKURENCYJNE CENY
PROFESJONALIZM



www.drukkol.pl

pod semaforem



Związek Pracodawców Kolejowych za wypowiedzenie Porozumienia Partnerów Społecznych z 2003 roku

WMZZM w ławie za perfekcyjną organizację centralnych obchodów Europejskiego Dnia Maszynisty

Związki zawodowe znów na celowniku

W wejście w życie ustawy o Radzie Dialogu Społecznego zbiegło się w czasie z bezpardonową szarżą premier Ewy Kopacz na związki zawodowe, a następnie wypowiedzeniem Porozumienia Partnerów Społecznych przez Związek Pracodawców Kolejowych.

Wypracowaną przez rząd, związki zawodowe i pracodawców ustawę o Radzie Dialogu Społecznego, powołującą nowe forum wzajemnych rozmów i konsultacji w miejsce Komisji Trójstronnej ds. Społeczno-Gospodarczych, Sejm przyjął 24 lipca. Prezydent Bronisław Komorowski podpisał ją w ostatnich dniach urzędowania – 3 sierpnia. Formalnie weszła w życie 11 września. Przy blaskach fleszy i kamer przedstawiciele rządu składali tego dnia (oraz wcześniej) deklaracje o chęci wznowienia dialogu społecznego z partnerami społecznymi. Szybko niestety okazały się puste jak wydmuszki.

Obietnice bez pokrycia

Bo raptem nie dalej jak dzień później, 12 września, na konwencji wyborczej Platformy Obywatelskiej premier Kopacz przepuściła otwarty atak na związki zawodowe. Bez jakichkolwiek wcześniejszych negocjacji, rozmów i dyskusji zapowiedziała odebranie reprezentacji pracowników jednego z ważniejszych uprawnień. Mowa o likwidacji obowiązku finansowania przez pracodawców etatów związkowych. "Zrobimy to dlatego, że wiemy, że bycie działaczem związkowym to działalność dla ludzi pracy, a nie droga do załatwienia sobie luksusowego życia" – zapowiedziała premier, na co sala wypełniona działaczami PO zareagowała oklaskami na stojąco i wiwatami.

To ewidentna próba osłabienia roli związków zawodowych i jeden z pierwszych kroków prowadzących ich faktycznej

likwidacji. Nie pierwsze to zresztą tego typu pomysły wypływające z otoczenia PO, by przypomnieć „zamrożony” projekt nowelizacji ustawy o związkach zawodowych lansowany przez posła Michała Jarosa. Zdumiewać może natomiast zbitka czasowa obu tych zdarzeń, znamionująca chaos i niekonsekwencję w działaniach polityków PO. Oczywiście słowa premier Kopacz spotkały się ze zdecydowaną reakcją. – Nie możemy liczyć na pomoc i współpracę. Nie możemy liczyć na dialog, mimo przyjętej 11 września ustawy – skomentował zamiary PO przewodniczący OPZZ Jan Guz. – Proponowana zmiana uderzy właśnie w dialog, bo wspomniane etaty umożliwiają pracownikom poświęcenie się działalności związkowej, pełnienie roli ekspertów negocjujących rozwiązania z pracodawcą. Po stronie firm do rozmów przystępują wynajęci prawnicy i inni specjaliści, bo wydatek taki pracodawca łatwo może wrzucić w koszty działalności. A kto po zmianach będzie reprezentował pracowników? – dodał wiceprzewodniczący Andrzej Radzikowski.

ZPK zrywa porozumienie

Kwestia funkcjonowania związków zawodowych stała się jednak nie tylko wiodącym tematem kampanii wyborczej (podobne zakusy co PO przejawia Nowoczesna Ryszarda Petru). W naszych kolejowych realiach słowa premier bardzo szybko przełożyły się na czyny. Związek Pracodawców Kolejowych pismem z 15 września poinformował o wypowiedzeniu



Porozumienia Partnerów Społecznych, zawartego pomiędzy ZPK a Ponadzakładowymi Organizacjami Związkowymi 17 kwietnia 2003 roku. Regulowało ono wzajemne zobowiązania stron, m.in. zatrudnianie przez ZPK osób wskazanych przez ogólnokrajowe organizacje związkowe oraz procedurę tzw. dialogu społecznego i obowiązek zapewniania pomieszczeń biurowych dla niektórych związków zawodowych. Sprawę badają nasi prawnicy, co w niczym nie zmienia faktu, że mamy do czynienia z „nowym otwarciem” w relacjach z pracodawcami kolejowymi.

– Nie sprzyja dialogowi społecznemu budowanie napięcia między pracodawcami, a związkami zawodowymi i wypowiedzanie porozumienia partnerów społecznych, z takim trudem tworzonego przez wiele lat. Podobnie jak wysuwanie zarzutów wobec działaczy związkowych działających w interesie załogi i wyrzucanie ich z funkcji, na które powołali ich pracownicy – powiedział podczas centralnych obchodów Dnia Maszynisty prezydent ZSM Leszek Miętek. W tym drugim przypadku chodzi o planowane zmiany w statucie PKP Cargo, którymi 29 września ma się zająć Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Spółki. Dotyczą one członków rady nadzorczej, w szczególności wybranych przez pracowników. Według nieoficjalnych źródeł mają sprowadzać się do wyeliminowania ich z Rady. – Nie budujemy murów, bo te mury ciężko jest zburzyć, a żyjemy w tym kraju i żyć będziemy jeszcze wiele lat – zaapelował do pracodawców w Olsztynie prezydent Miętek. ■

Rafał Zarzecki



APEL DO SPOŁECZEŃSTWA OBYWATELSKIEGO

Zwracamy się do Polaków za pośrednictwem mediów, bo obawiamy się, że działania partii rządzącej - Platformy Obywatelskiej, podejmowane w ferworze walki politycznej zagrażają demokracji w naszym kraju. Jedną z podstawowych wartości cywilizacji zachodnioeuropejskiej jest prawo pracowników do zrzeszania się w związkach zawodowych.

Tymczasem jednym z głównych haseł wyborczych PO jest otwarte dążenie do likwidacji związków zawodowych. Zasmuca taka postawa formacji politycznej, która nawiązuje w swym programie do dziedzictwa Sierpnia 1980 r. i ideałów „Solidarności”.

Wszyscy Państwo jesteście świadkami nagonki mającej przekonać Polaków, że główną przeszkodą w rozwoju gospodarczym naszego kraju są związki zawodowe. Słyszymy, że wystarczy zlikwidować związki by uzyskać miliardy złotych, które pozwolą na przywrócenie rentowności górnictwu, zlikwidują kolejki do lekarza, i sprawią, że po wyremontowanych torach pędzić będą lśniące pociągi. Z pewnością starczyłoby również na mieszkania dla młodych małżeństw.

Pragniemy zwrócić Państwa uwagę, że to manipulacja, której celem jest wykreowanie negatywnych emocji wobec związków zawodowych. To socjotechniczny zabieg, który ma przekonać Polaków, że liczne błędy i zaniechania elity władzy to nie „wina Tuska” tylko „wina związków zawodowych”. Z troską i obawą obserwujemy jak politycy dla utrzymania się przy władzy gotowi są do faktycznego odrzucenia wartości, które formalnie głoszą.

Apelujemy, aby nie zapominać, że to właśnie związki zawodowe pomagają rozładowywać napięcia społeczne, które występują w naszym kraju. Jeżeli dopuści się do likwidacji związków zawodowych, to koszty transakcyjne wiążące się z eskalacją konfliktów, których nie będzie miał kto rozładowywać, będą bardzo wysokie. Walcząc ze związkami zawodowymi politycy walczą ze społeczeństwem obywatelskim!

PRZEWODNICZACY
Rady Sekcji Krajowej Kolejarzy
NSZZ „Solidarność”
Henryk Grymel

Federacja ZPKP
PRZEWODNICZACY
Stanisław Stolorz

ZWIĄZEK ZAWODOWY BYZURNYCH RUCHU
Polskich Kolei Państwowych
WICEPRZEWODNICZACY ZWIĄZKU
Jerzy Oleszak

Konfederacja Kolejowych
Związków Zawodowych
PRZEWODNICZACY
Leszek Miętek

Obszerne fragmenty wystąpienia prezydenta ZZM podczas Europejskiego Dnia Maszynisty

Szanowni Państwo!

Witam serdecznie w Olsztynie, gdzie kolej dotarła 143 lata temu. Tam gdzie jest kolej – jest cywilizacja. Wiemy to jako kolejarze, wiedzą to również samorządowcy i społeczeństwo. Cieszę się, że możemy spotkać się w mieście o tak długich i chlubnych tradycjach kolejowych.

Obchodzony w Polsce już po raz 19. EDM możemy wykorzystać do przybliżenia wszystkim blasków i cieni zawodu maszynisty. To przede wszystkim służba, mundur, dyscyplina, ale także pasja. Każdy z nas, maszynistów, doskonale zna to uczucie, kiedy łapiemy za nastawnik jazdy (dzisiaj coraz częściej za joysticka) i mamy świadomość, że jesteśmy już sami. Nie ma instruktorów, wykładowców, przełożonych, a są tylko setki ludzi w wagonach albo przewożony towar, gdy wyruszamy w drogę sami – ze swoją odpowiedzialnością. **Bo bycie maszynistą to odpowiedzialność za życie i zdrowie ludzkie. Dlatego tak wiele uwagi poświęcamy kwestiom bezpieczeństwa ruchu kolejowego, bo to właśnie my siedząc na czole pociągu za nie odpowiadamy. Mogę tylko prosić o wyrozumiałość Pana ministra i naszych przełożonych. Jeżeli ZZM bardzo ostro występuje o poprawę bezpieczeństwa, to nie po to, aby zrobić coś złego albo narobić szumu. Robimy to z poczucia odpowiedzialności.**

Zawód maszynisty to także poświęcenie. Któż z maszynistów nie zna tego uczucia, kiedy rodzina zasiada do stołu wigilijnego, a my wychodzimy do służby. Albo gdy oglądamy sylwestrowe fajerwerki z kabiny maszynisty lub budzi nas telefon o drugiej w nocy, czwartej nad ranem, bo jest potrzeba obsługi pociągu. A maszynista zdyscyplinowany, z poświęceniem do tej służby idzie.

Szanowni Państwo!

Żyjemy w czasie, kiedy w końcu na kolej przychodzą młodzi ludzie. Całe szczęście, że będziemy mieli komu przekazać tajniki zawodu maszynisty. Bardzo się cieszę, że w MIR udało się uzgodnić rozporządzenie regulujące proces szkolenia maszynistów. Nieodpowiedzialne firmy próbowały robić to w 3 miesiące. W tym czasie może uda się wyszkolić kierowcę samochodu, ale na pewno nie maszynistę.



Z ruchem ulicznym mamy do czynienia od dziecka. Wsiadamy do samochodu z rodzicami, obserwujemy, uczymy i przygotowujemy się do roli kierowcy całe życie. Z zawodem maszynisty nikt nie ma do czynienia, więc nie wie, jak wygląda prowadzenie pociągu.

Niestety, w swoim życiu zawodowym przeżywamy również sytuacje traumatyczne, wypadki kiedy giną ludzie. Wtedy trzeba powściągnąć emocje i w sposób profesjonalny zareagować, aby uniknąć dalszych nieszczęść. Nie robi tego osoba mająca 3-miesięczne przeszkolenie. Bardzo cieszę się z faktu, że na kolei przybywa symulatorów mogących rzetelnie przygotować młode kadry do maszynistowskiego rzemiosła. Chciałbym też doczekać dnia,

gdzie instrukcje związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego będą jednolite u wszystkich przewoźników. Szkoda, że każdy przewoźnik sam je ustala, skoro wszyscy pracujemy na tych samych torach. Nie może też być tak, że czas pracy maszynistów jest w naszych warunkach „czasem z gumy”. U mniej odpowiedzialnych przewoźników maszynista pracuje nierzadko 24 godziny na dobę. Wiele troski trzeba też wykazać w kwestiach działania systemu srk, aby nie było sytuacji tak drastycznych jak pod Szczekocinami czy w Babach.

Chciałbym także, tu zwracam się do starszego pokolenia, abyśmy naszym młodym kolegom przekazali co znaczy wypisany na naszych sztandarach „honor i więź zawodowa”. Nas, maszynistów, łączy szlak kolejowy i kabina lokomotywy. **Bez względu na to, w której spółce pracujemy musimy zachować honor i więź zawodową, by etos zawodu maszynisty przedwojennego nie był tylko wspomnieniem tamtych czasów, ale i terażniejszością. Żebyśmy przekazali następcom aby się nawzajem szanowali i żeby więź zawodową utrzymywali bez względu na to gdzie pracują. By wyrażali ją m.in. przez prosty gest przez podniesienie ręki przy mijaniu się pociągów.**

Coraz częściej maszyniści za wykonywanie swojej pracy zawodowej są pociągani do odpowiedzialności karnej. Ten rok jest dla nas szczególnie trudny – na ołtarzu nie zawsze właściwie działającej sygnalizacji sądy położyły wolność naszego kolegi, który uczestniczył w katastrofie w Babach. Sądy za dogmat uznały ekspertyzę Instytutu Kolejnictwa, która z całą pewnością określiła wskazania semafora. Wiemy, że nikt oprócz maszynisty nie może tego stwierdzić z całą pewnością. Można

Obszerne fragmenty wystąpienia prezydenta ZZM...

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

jedynie przypuszczać. Dzisiaj na lokomotywach pojawiają się kamery rejestrujące obraz, ale nasz kolega nie miał tyle szczęścia. Został skazany, aby nie przyznać, że rzeczywiście kwestie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w tym sygnalizacja, musi ulec poprawie. Jego wyrok – 3 lat i 3 miesiące więzienia jest prawomocny. Poczyniliśmy starania aby odroczyć wezwanie do odbycia kary oraz złożyliśmy wniosek kasacyjny. Mamy również zamiar wystąpić do Prezydenta RP z prośbą o akt łaski i przynajmniej zawieszenie wykonania kary ze względu na sytuację rodzinną oraz nieskałaną karierę zawodową. W tej sprawie zbieramy podpisy, które można złożyć także dzisiaj. Mam nadzieję, że Pan Prezydent pochyli się nad tym wnioskiem.

Nie jest tak, że my maszyniści nie popełniamy błędów. Sęk w tym, że urządzenia mające przed tym zabezpieczać powinny wtedy zadziałać. Jak w Gutkowie, gdzie maszynista pominął semafor wskazujący sygnał „stój”, po czym zatrzymał skład. Służby kolejowe uznały to za incydent kolejowy, natomiast prokurator oskarżył maszynistę o umyślne spowodowanie zagrożenia. Całe szczęście, że w tym przypadku sąd 1 i 2 instancji go uniewinnił, ale to obrazuje w jak trudnej sytuacji przyszło nam pracować. Stąd też mój apel do pracodawców, aby zapewnili – tak jak spółka PKP Intercity – powypadkową pomoc psychologiczną maszynistom oraz pomagali w ochronie prawnej swoim pracownikom. ZZM powołał specjalny fundusz pomocy prawnej dla zdarzeń związanych z wykonywaną pracą, ale jest ich coraz więcej. Pracownik jest też częścią firmy, a uderzenie karte w niego jest również uderzeniem w zatrudniającą go firmę.

Szanowni Państwo!

W kabynie lokomotywy Polska Kolej skupia się jak w soczewce. Najlepiej widać

z niej jak ów system wygląda. Adrenalina maszynistowska rośnie kiedy mamy coraz więcej okazji obsługiwać nowy tabor. Nie tylko Pendolino, ale również lokomotywy i elektryczne zespoły trakcyjne. Jesteśmy z tego bardzo zadowoleni, lecz zadajemy cały czas pytanie: czy nie warto zastanowić się nad tym, aby ten tabor był ujednoczony i bardziej jednorodny? Obawiamy się, że koszty jego eksploatacji w dłuższej perspektywie czasu będą olbrzymie. Nie może być tak, że są dziesiątki serii, typów i rodzajów pojazdów trakcyjnych. Apeluję do zamawiających u producentów taboru żeby poświęcili więcej uwagi na dłuższe serie. Chciałbym także wyrazić wielkie podziękowanie dla firm, z którymi współpracujemy pod kątem ergonomii kabin maszynistów. Takich jak Pesa Bydgoszcz i Bombardier, które wiele uwagi poświęcają naszym spostrzeżeniom na temat ich produktów, by były one bardziej funkcjonalne. Bardzo Wam za to Szanowni Państwo dziękuję.

Z kabiny lokomotywy widać również jak na niespotykaną skalę modernizują się Polskie linie kolejowe. Cieszymy się z tego, bo to nadrabianie wielu straconych dziesięcioleci. Widzimy jednak zarazem, że jest coś nie tak. Kryterium ceny nie może przy modernizacjach linii kolejowych być jedynym warunkiem. Najważniejszy powinien być czas realizacji zamówienia – w jak najkrótszym terminie. Kiedy komuś przyjdzie do głowy, żeby zamknąć cały węzeł warszawski na 5 lat, będzie to zbrodnia dla polskiego systemu kolejowego. Tam prace muszą trwać 24 godziny na dobę! Apeluję również o przywiązywanie baczniejszej uwagi do podwykonawców, którzy wychodzą na tory nie mając pojęcia o ruchu kolejowym. Bardzo często o mało nie dochodzi do zderzenia z koparką, spycharką albo potraćcą

ludzie krążących po torach. Na to trzeba zwrócić uwagę, bo katastrofy w Babach i Szczekocinach właśnie wydarzyły się na odcinkach modernizowanych.

Widzimy też piękniejące dworce kolejowe, ale chcielibyśmy aby po remontach tętniły życiem. Żeby ludzie nie byli tam sztucznie przetrzymywani przez rozkłady jazdy układane w sposób, że pociągi przed sobą uciekają. Brak skomunikowań jest największą bolączką przy rozdrobnieniu kolei. Podróżny gubi się w tym, jaki bilet ma kupić na pociąg. Chciałbym również zaapelować, głównie do Pana Ministra, aby inwestycjom infrastrukturalnym towarzyszyły plany transportowe. Inwestycje te muszą być dźwignią finansową dla rozwoju połączeń kolejowych. A bywa tak, że pociągów zamiast więcej jest dużo mniej. Nie możemy sobie pozwolić na to, by jedynym kryterium przy modernizacjach kolejowych był procent wykorzystania funduszy unijnych.

Szanowni Państwo!

Wielu z nas jest pracownikami spółek regionalnych, dowożących codziennie ludzi do pracy. Kolei, z której korzysta 70% wszystkich podróżnych. Z uwagą przyglądamy się procesowi przekształceń w Przewozach Regionalnych. Trzymam kciuki aby Agencja Rozwoju Przemysłu nauczona tym co się stało w stoczniach nie zdublowała tego schematu i wyciągnęła wnioski, a przewoźnik miał podstawy do rozwoju i funkcjonowania. Daj Boże, żebyśmy procesy restrukturyzacji, które na pewno w spółce będą, potrafili rozwiązać w duchu dialogu społecznego jak to już bywało, unikając wyrzucania ludzi na bruk bez środków do życia. W dłuższej perspektywie należy zastanowić się nad uzdrowieniem spółki PR, nad zbudowaniem czegoś w rodzaju holdingu spółek samorządowych, bo przecież nasz kraj w liczbę tych spółek jest bardzo bogaty. Mamy z nimi różne doświadczenia. Dobrym przykładem jest sytuacja w Poznaniu, która pokazuje jak koegzystować pokojowo. Nie

słyszę żeby w Kolejach Wielkopolskich były jakieś walki czy skargi pracowników. Niestety bardzo źle odbieramy to, co dzieje się na Dolnym Śląsku i w Małopolsce, kiepsko wygląda też sytuacja w Łódzkiem. Mieliliśmy konflikty z tamtejszymi marszałkami i dzięki interwencji Pana Ministra, za którą dziękuję, udało się nakłonić ich do zgody na restrukturyzację. Myślę, że holding otwierający granice województw na kursowanie pociągów regionalnych w ramach jednego, wspólnego biletu jest możliwy do zrobienia. Chcielibyśmy aby nasz czas pracy był wykorzystany w 100%, a nie w 40%, bo często się zdarza, że dłużej na granicach województw stoimy niż prowadzimy pociąg.

Szanowni Państwo!

W mediach na potrzeby kampanii wyborczej gra się dziś związkami zawodowymi, a to jest nienajlepszy objaw. Najpierw słyszymy, że osiągnięto wielki sukces (i słusznie), bo Pan Prezydent podpisał ustawę o dialogu społecznym, a kilka tygodni później próbuje się likwidować związki zawodowe w Polsce. ZYM chce zachowywać się odpowiedzialnie, bo swoją działalność traktuje jako misję pośredniczenia między kierownictwem firm a pracownikami. Nie mam nic przeciwko temu ażeby pracodawcy nie ponosili kosztów funkcjonowania związków zawodowych. Pytanie jednak, kto ma je finansować? Czy konstytucyjne będzie ponoszenie ciężaru prowadzenia dialogu społecznego w Polsce tylko i wyłącznie przez członków związków zawodowych, a wszyscy inni będą z tego korzystali? Przypomnę, że na potrzeby negocjacji paktu gwarancji pracowniczych w PKP Cargo związki zawodowe wynajęły kancelarię prawną, za którą zapłaciły z pieniędzy związkowych, a z paktu korzystają wszyscy pracownicy.

Jeśli są plany likwidacji etatów związkowych, to pomówmy o wprowadzeniu zasad takich jak w USA, gdzie związek zawodowy rozmawia i negocjuje warunki

wyłącznie w imieniu swoich członków. Zastanówmy się także, czy polityków i posłów nie opłacać ze składek partyjnych, bo przecież do parlamentu można się dostać tylko z list partyjnych. A poseł to de facto funkcjonariusz partyjny, głosujący w ramach dyscypliny partyjnej.

Nie chcemy być pasożytem na żywym organizmie przedsiębiorstw, tylko pomocą między załogą a zarządem, bezpiecznikiem chroniącym podmiotowość pracownika. Dialog społeczny zapisany jest w Konstytucji RP, więc chciałbym aby wszelkie problemy, nie tylko polskiej kolei, były rozwiązywane przy stole negocjacyjnym. Rozmawiajmy. Trzaskajmy nawet drzwiami, ale rozmawiajmy. Nie budujmy murów, bo te mury ciężko jest zburzyć, a żyjemy w tym kraju i żyć będziemy jeszcze wiele lat. Nie sprzyja dialogowi społecznemu budowanie napięcia między pracodawcami a związkami zawodowymi. Nie buduje się dialogu społecznego wysuwając zarzuty wobec działaczy związkowych działających w interesie ludzi i wyrzucając ich z funkcji, na które powołali ich pracownicy. Ani wtedy kiedy wypowiada się porozumienia partnerów społecznych, z takim trudem budowane przez wiele lat. Apeluję do pracodawców, abyśmy tych murów nie budowali. Apeluję z tego miejsca również do swoich kolegów związkowych: nie budujmy murów z pracodawcami, starajmy się usiąść do stołu negocjacyjnego i rozmawiajmy, bo strajk to klęska zarówno pracodawców, jak i związków zawodowych. Musimy ze sobą rozmawiać, tak jak rozmawialiśmy w przeszłości w trudnych czasach i uniknąć wpływu kampanii wyborczej na wzajemne relacje. Żebyśmy mieli dla siebie szacunek i nie próbowali siebie nawzajem upokarzać, bo każdy z nas ma swoją rolę, a najważniejsze jest dobro pracownika i firmy.

Szanowni Państwo!

Jeśli chodzi o funkcjonowanie samego ZYM w Europie, warto zwrócić uwagę na fakt, że członkami europejskiego ALE

byliśmy jeszcze przed wejściem Polski do Unii Europejskiej. Współpraca międzynarodowa maszynistów rozwija się. Będziemy przenikać we wzajemnej obsłudze pociągów przez granice, co wymaga okiełznania wszelkich regulacji związanymi z tym faktem i traktowania się nawzajem jako koledzy maszyniści. Dlatego cieszę się z obecności przedstawicieli central zza granicy.

Szczere gratulacje z okazji Europejskich Obchodów Dnia Maszynisty dla rządzących, dla Pana Ministra dla Pani Minister. Chciałbym żebyście państwo w rozwoju kolei upatrywali dźwignię rozwoju polskiej gospodarki i pamiętali, że pracujemy w naszych firmach z pokolenia na pokolenie i jesteśmy z nimi bardzo zżyci. Konkurencji się nie boimy! Prosimy tylko o stworzenie nam równych warunków konkurencji, a nie takich, w których kwestie bezpieczeństwa wykorzystuje się do przewag konkurencyjnych.

Życzę naszym pracodawcom, aby pamiętali o podmiotowości pracownika, który jest najważniejszym elementem funkcjonowania firmy i jego największym kapitałem. Chciałbym raz jeszcze zaapelować o to, ażebyśmy wszelkie sprawy rozwiązywali w duchu dialogu społecznego, a nie konfrontacji.

Szanowni Państwo!

Życzę za Waszym pośrednictwem wszystkim maszynistom, satysfakcji z wykonywanej pracy, abyśmy – jak w reklamie Intercity – mogli się chwalić, że jesteśmy maszynistami. Dumiemy ze swojego zawodu i z firm w których pracujemy i znajdowania się wśród przyjaciół w związkach zawodowych. Współmałżonkom maszynistów życzę, aby ich mężowie zawsze wracali punktualnie do domu, żeby rzadziej wyrywał ich o 4 nad ranem telefon do pracy i aby byli bardzo zadowoleni po 10. każdego miesiąca. ■

Leszek Miętek
Prezydent ZYM
Olsztyn, 18.09.2015

Branżowe nowinki w siedzibie

Dzień Maszynisty Prezydium ZZM uczciło postawieniem na terenie siedziby związku w Ursusie kształtowego semafora i tarczy ostrzegawczej – jako historycznego symbolu przywiązania do kolei.

Semafor i tarcza trafiły do nas dzięki życzliwości zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, który podjął uchwałę o przekazaniu w darowiźnie na rzecz ZZM wymienionych urządzeń, zdemontowanych podczas prac modernizacyjnych na Podlasiu. – Należą się wielkie podziękowania zarówno dla zarządu spółki PLK, jak i kierownictwa oraz pracowników Zakładu Linii Kolejowych w Białymstoku, którzy przygotowali dla nas semafor. Myślę, że postawienie tych symboli zawodu na terenie siedziby ZZM – oprócz kapliczki św. Katarzyny – będzie wyraźnym znakiem, że działają tam kolejarze i maszyniści – powiedział prezydent ZZM Leszek Miętek.

Semafor wzbudził duże zainteresowanie lokalnej społeczności. ■

P. Spychalski
Fot. G. Moc



KLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA



NOWOCZESNY
I ZINTEGROWANY
OPERATOR
LOGISTYCZNY

SPÓŁKA
NOTOWANA
NA GIEŁDZIE
PAPIERÓW
WARTOŚCIOWYCH
W WARSZAWIE

DZIAŁALNOŚĆ
W 9 KRAJACH
UNII EUROPEJSKIEJ



Święto maszynistów w Olsztynie

W Centralnych Obchodach Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego udział wzięło kilkuset maszynistów wraz z małżonkami oraz zaproszeni goście – przedstawiciele władz państwowych i lokalnych, a także kierownictwa kolejowych spółek.

Uroczystości odbyły się na terenie kampusu Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie Kortowie 18 września. Rozpoczęła je msza w intencji maszynistów w kościele św. Franciszka z Asyżu, celebrowana przez metropolitę warmińskiego arcybiskupa Wojciecha Ziembę. Następnie uczestnicy prowadzeni przez orkiestrę dętą z Lubawy i poczty sztandarowe przemaszerowali do Centrum Konferencyjno-Szkoleniowego UWM, na miejsce uroczystej akademii.



Arcybiskup Ziemia pobłogosławił maszynistów



Uczestnicy EDM w drodze na akademię

Zainaugurowało ją wystąpienie prezydenta ZZM Leszka Miętka, który mówił o urokach i trudach zawodu maszynisty. Między innymi o niezbędnych w tej profesji: autentycznej pasji, samodyscyplinie i umiejętności radzenia sobie z emocjami w sytuacjach traumatycznych, czy poświęceniu wynikającym z pracy w niedziele i święta, o różnych porach dnia i nocy. A także o wielkiej odpowiedzialności związanej z prowadzeniem pociągu i wypływającej z niej troski o poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego, cechującej całą społeczność maszynistowską.

W dalszej części przemawiali zaproszeni goście – m.in. senator i zarazem rektor UWM Ryszard Górecki, podsekretarze stanu w MIR Sławomir Żalobka, wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra, wiceprezydent Olsztyna Jarosław Słoma oraz szefowie kolejowych spółek zatrudniających maszynistów, składając im najserdeczniejsze życzenia w dniu ich święta. Potem kilkudziesięciu maszynistom wręczone zostały odznaczenia Zasłużony dla Transportu RP, Zasłużony dla Kolejnictwa oraz Zasłużony dla ZZM. Święto zwieńczył Bal Maszynisty, na którym przy dźwiękach zespołu Omen Band maszyniści bawili się wspólnie z małżonkami.

R.

Fot. autor i G. Moc



Akademia rozpoczęła się od Mazurka Dąbrowskiego



Prezydium Związku podczas wręczania honorowych odznaczeń „Zasłużony dla ZZM”



W drugim rzędzie strażak Piotr Gajewski z małżonką



Po raz piąty na Balu Maszynisty przygrywał Omen Band. Zabawa była przednia

ZASŁUŻONY DLA TRANSPORTU RP:



Wojciech Bartosz,
Zbigniew Błaszowski,
Stanisław Gałecki,
Henryk Nowak,
Edward Świątczak.

ZASŁUŻONY DLA KOLEJNICTWA:



Sławomir Birycki, Stanisław Duch,
Andrzej Kasproicz,
Wojciech Komorowski, Roman Kupski,
Wiesław Kurnik, Ludwik Lisowski,
Stanisław Miler, Piotr Mrozek,
Stanisław Nadbrzeski,
Benedykt Pacha, Dariusz Paruch,
Bogusław Pomianek, Wiesław Skóra.

ZASŁUŻONY DLA ZYM:



Czesław Bobel, Ryszard Burzyński,
Ryszard Dudek, Andrzej Gaczorek,
Andrzej Gajewski, Marek Garczewski,
Zbigniew Gawiński,
Włodzimierz Góra,
Tomasz Granuszewski,
Marek Jakubowski, Tadeusz
Jendruczyk, Tadeusz Jędrzejko,
Fryderyk Kątny, Zdzisław Kłodawski,
Zygmunt Maroń, Władysław Okroj,
Krzysztof Pasko, Krzysztof Peglan,
Zdzisław Peglan, Zdzisław Raczyński,
Krzysztof Przybylski, Jacek Sołowiej,
Mariusz Szczurek, Wojciech Wroński.

Zdalne odłączanie silników trakcyjnych jako poprawa bezpieczeństwa i komfortu pracy maszynistów

Bombardier Transportation Polska Sp. z o.o. Oddział w Łodzi (dawny Zakład Aparatury Trakcyjnej „ELTA”) biorący aktywny udział w projektach modernizacji pojazdów trakcyjnych opierając się na ponad 50-letnim doświadczeniu wychodzi naprzeciw oczekiwaniom klientów dostarczając nie tylko aparaturę elektryczną dedykowaną do pojazdów trakcyjnych, ale również innowacyjne rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo i poprawiające komfort pracy maszynistów.

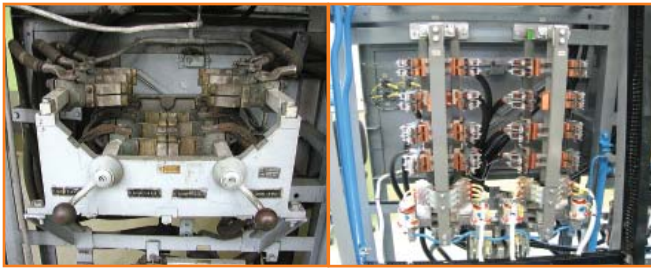
BT Polska dostarcza zmodernizowane komponenty dla PKP Intercity S.A. (lok. EU/EP07 i EP09) i PKP Cargo S.A. (lok. ET22, EU07, ET41).

Jednym z kluczowych elementów montowanym na zmodernizowanych zestawach aparatury WN są zdalnie sterowane odłączniki silników trakcyjnych służące do odłączenia uszkodzonej pary silników trakcyjnych bez konieczności wejścia maszynisty do przedziału WN. W przypadku obsługi lokomotywy tylko przez jednego maszynistę jest to rozwiązanie spełniające podstawowe



Rys. 1. Odłącznik OSTA-400 (z lewej) zastąpiony przez 2 odłączniki MAO-602/2

	BARTOSZ CIEĆKA	MACIEJ GALUSIŃSKI	TADEUSZ PERCHON
Czy maszynista wchodzi do lokomotywy wie, że znajduje się na niej zdalny odłącznik silników trakcyjnych?	Może się domyślać, natomiast wystarczy zajrzeć do korytarza maszynowni i już wiadomo. Fajnie by było, gdyby w kabinie maszynisty była jakaś informacja, że w tej lokomotywie znajdują się zdalnie sterowane odłączniki silników np. naklejona na drzwiach do szafy WN lub przedziału maszynowego.	To zależy od typu lokomotywy. Jeżeli maszynista zna rozmieszczenie urządzeń i przełączników na danym typie lokomotywy to wchodząc do kabiny wie dobrze gdzie zdalne odłączniki silników trakcyjnych się znajdują (poza EP07). W nowych pojazdach każda ingerencja w obwody główne odbywa się za pomocą przełączników zdalnych – jest to wymóg bezpieczeństwa.	Maszynista o zainstalowaniu na lokomotywie zdalnych odłączników silników trakcyjnych dowiaduje się w chwili wystąpienia usterki, ponieważ nieliczne typy lokomotyw mają je montowane podczas modernizacji. W obydwu kabinach mogłaby być umieszczona jakaś informacja, że na lokomotywie są zamontowane zdalne odłączniki.
Czy zastosowanie zdalnych odłączników silników trakcyjnych wpływa na zwiększenie poczucia komfortu i bezpieczeństwa maszynisty podczas eksploatacji lokomotywy?	Zmniejsza czas potrzebny do odłączenia motorów i poprawia bezpieczeństwo – nie trzeba wchodzić do szafy WN. Nie ma konieczności czekania na drugą osobę (najczęściej kierownika pociągu) tylko w obecności której można wejść do szafy WN.	Zastosowanie odłączników zdalnych znacząco poprawia komfort i bezpieczeństwo pracy, z uwagi na zakaz wchodzenia do szaf WN bez nadzoru drugiej osoby, której w momencie jednoosobowej obsługi lokomotywy w kabinie nie ma.	Zastosowanie zdalnych odłączników silników trakcyjnych znacząco wpływa na komfort i bezpieczeństwo maszynisty w chwili lokalizacji usterki na taborze, gdyż maszynista w pojedynczej obsadzie trakcyjnej nie ma prawa wejść do przedziału WN.
Czy panel sterowania znajduje się w odpowiednim (łatwo dostępnym dla obsługi lokomotywy) miejscu?	Tak, natomiast w przypadku braku odbojników pomiędzy drzwiami od kabiny a tylną ścianą szafy WN może się zdarzyć, że otwarte drzwi od kabiny mogą „samoistnie” odłączyć którąś z par.	Tak. Szkoda tylko, że w różnych typach lokomotyw panele są umieszczone w różnych miejscach. Przydałoby się pewne ujednoczenie lub chociaż informacja, że na lokomotywie jest zdalny odłącznik.	Panele sterowania, w zależności od typu lokomotywy, rozlokowane są w różnych miejscach. Najlepszym rozwiązaniem jest zamontowanie paneli sterowania w kabinie maszynisty.
Czy obsługa paneli sterowania jest zrozumiała i intuicyjna czy może wymagana jest dodatkowa instrukcja obsługi?	Jak najbardziej intuicyjna – kolory zielony i czerwony, mówią wszystko i są zrozumiałe dla wszystkich.	Obsługa jest intuicyjna i zrozumiała.	Obsługa paneli sterowania odłączników jest intuicyjna i nie wymaga dodatkowych instrukcji.
Czy zastosowane rozwiązanie techniczne zdalnych odłączników jest satysfakcjonujące?	Wygodniejsze byłoby zastosowanie wyłącznika na styl EP09, czyli na pulpicie maszynisty. To jeszcze bardziej skróciłoby czas odłączania uszkodzonych silników i wyeliminowało możliwość „chochliwych” drzwi. Przy obecnym rozwiązaniu „panel w maszynowni” pomyślałbym o zmianie obecnych przycisków wypukłych na wklęsłe.	Jest satysfakcjonujące.	Zastosowanie zdalnych odłączników byłoby bardziej satysfakcjonujące, gdyby były one montowane w każdej kabinie sterowniczej. Dodatkowo zdalne odłączniki mogłyby posiadać kontrolki indywidualne sygnalizujące która para silników jest uszkodzona, tak aby maszynista wiedział którą parę silników ma odłączyć.



Rys. 2. Odłącznik OSW-400 (po lewej) zastąpiony przez 2 odłączniki MAO-407 (po prawej)

wymogi bezpieczeństwa i zwiększające komfort jego pracy. W lokomotywie ET22 elementem wykonawczym są 2 odłączniki MAO-602/2 instalowane w miejscu odłącznika OSTA-400 oraz 2 odłączniki MAO-602/3 instalowane w miejscu odłącznika OSTB-400.

W lokomotywie EU/EP07 elementem wykonawczym są 2 odłączniki MAO-407 instalowane w miejscu odłącznika OSW-400 na szafie WN2.

Jest to rozwiązanie pozwalające w szybki i, co najważniejsze, bezpieczny sposób na odłączenie uszkodzonej pary silników w sytuacji gdy lokomotywa jest obsługi-

wana jednoosobowo (tylko przez jednego maszynistę). Istnieje wtedy możliwość kontynuowania jazdy lokomotywy na pozostałych sprawnych silnikach. Preferowanym miejscem umiejscowienia panelu sterującego jest pulpit maszynisty, jednak istnieje również możliwość montażu panelu w innym miejscu bezpiecznym dla obsługi lokomotywy, np. na tylnej ścianie szafy WN lub w przedziale maszynowym. Dotychczas zdalnie sterowane odłączniki silników trakcyjnych produkcji BT Łódź zamontowano łącznie na 167 lokomotywach (ET22, EU07, EP07, ET41) eksploatowanych przez PKP Cargo i PKP IC. Rozwiązanie to charakteryzuje się bardzo wysoką niezawodnością i cieszy się bardzo dobrą opinią wśród maszynistów. ■

Michał Maciejewski



Rys. 3. Miejsce położenia panelu sterowania odłącznikami silników: a) na tylnej ścianie szafy WN2 (do lok. EU/EP07), b) na pulpicie maszynisty, c) na ścianie pomiędzy przedziałem maszynowym i szafą WN (w lok. ET22)

JAN ORZECZOWSKI	GRZEGORZ GŁOMB	SŁAWOMIR NOWAKOWSKI
Nie na wszystkich typach. Na ET22m, ET22-12..., EU07-15...wie, a na ET41 nie wie. Przydałaby się taka informacja umieszczona w kabinie maszynisty	Maszynista rozpoczynający pracę na zmodernizowanych lokomotywach serii ET22 typu 201m i typu 201El, oraz EU07 303Eb wie, że na tych lokomotywach można zdalnie sterować odłącznikami silników trakcyjnych, ponieważ odbył odpowiednie szkolenie z zakresu budowy i obsługi tych lokomotyw, zakończone egzaminem autoryzacyjnym.	Maszynista wchodząc na lokomotywę nie ma jasnej informacji, iż na tej właśnie lokomotywie są zdalne odłączniki silników, jest różnie na tych samych typach lokomotyw. Ułatwieniem byłaby informacja w kabinie, że na danej lokomotywie jest zamontowany zdalny odłącznik.
Tak, wpływa na zwiększenie poczucia komfortu i bezpieczeństwa maszynisty podczas eksploatacji lokomotywy. Tym bardziej to rozwiązanie jest potrzebne, gdyż obecnie w większości przypadków obsługa lokomotywy jest jednoosobowa, a wtedy nie można wejść do szafy WN.	Zastosowanie zdalnego sterowania odłącznikami silników trakcyjnych zwiększa komfort i wpływa na zwiększenie bezpieczeństwa maszynisty w czasie wystąpienia uszkodzenia silnika trakcyjnego i konieczności jego wyłączenia. O ile na niezmodernizowanych lokomotywach zachodzi konieczność, w razie uszkodzenia silnika trakcyjnego, wejścia do szafy wysokiego napięcia na dodatek w obecności drugiej osoby, o tyle na zmodernizowanych lokomotywach nie ma takiej potrzeby. Należy zaznaczyć, że na lokomotywach starego typu zlokalizowanie uszkodzonego silnika trakcyjnego i jego wyłączenie wymaga, nie raz, kilkakrotnego wejścia do szafy wysokiego napięcia, co stwarza niebezpieczeństwo porażenia prądem i jest czasochłonne.	Zastosowanie zdalnych odłączników pozwala maszyniście na odłączenie lub zmianę układu połączeń silników bez konieczności wchodzenia do szafy WN, co w oczywisty sposób wpływa na jego bezpieczeństwo. Zwiększa również poczucie komfortu, maszynista nie musi szukać drugiej osoby aby zgodnie z przepisami móc wejść do szafy WN i odłączyć silniki.
Tak panel sterownia znajduje się w łatwo dostępnym miejscu dla obsługi lokomotywy.	Dodatkowo na zwiększenie komfortu i bezpieczeństwa wpływa to, że panele sterowania, na lokomotywach serii ET22 201Em i EU07 303Eb znajdują się w obu kabinach maszynisty, natomiast na lokomotywach ET22 201El znajdują się w korytarzu, chociaż była możliwość ich zainstalowania w kabinach, po stronie stanowiska pomocnika maszynisty.	Panel sterowania na poszczególnych typach lokomotyw znajduje w różnych miejscach, a powinno to być ujednolicone.
Tak, obsługa jest zrozumiała i intuicyjna na ET22-12... EU07-15... i na ET41. Na ET22m jest dyskusyjna.	Obsługa paneli sterowania jest zrozumiała i nie wymaga instrukcji obsługi, lecz na lokomotywach 201Em zamiast siedmiu pozycji na panelu każdego odłącznika, wystarczyłyby trzy pozycje. Na przykładzie odłącznika typu MAO407, zastosowanego na lokomotywach 303Eb należy stwierdzić, że pewną niedogodnością jest napęd elektropneumatyczny odłącznika, ponieważ w przypadku konieczności odłączenia silników trakcyjnych, w celu transportu lokomotywy w stanie nieczynnym (na zimno), czego wymagają przepisy, niezbędne jest sprężone powietrze w układzie pneumatycznym.	Każdy maszynista przechodzi badania psychotechniczne, co jest gwarantem tego, iż nie ma problemu z obsługą panelu sterowania.
Tak, jest satysfakcjonujące. Każdy maszynista życzy sobie by takie zdalne odłączniki były na wszystkich lokomotywach.	Zdecydowanie należy stwierdzić, że zainstalowanie zdalnego sterowania odłącznikami silników trakcyjnych jest rozwiązaniem nowoczesnym, wygodnym i praktycznym.	Żadne rozwiązanie techniczne nie jest tak doskonałe żeby nie można było pracować nad jego udoskonaleniem (ujednoceniem miejsca zabudowy panelu sterującego na wszystkich lokomotywach). Idealnie byłoby gdyby rozwiązanie zdalnych odłączników posiadały wszystkie lokomotywy, a nie tylko te zmodernizowane.

ARP Przewozy Regionalne

Jeśli nie zdarzy się nic nieprzewidzianego, z końcem września większościami udziałowcem spółki Przewozy Regionalne zostanie Agencja Rozwoju Przemysłu. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumenta poinformował 16 września, że transakcja nie doprowadzi do ograniczenia konkurencji.

Decyzja UOKiK była jednym z wymogów pozwalających na realizację planu naprawczego spółki, zakładającego objęcie większościami udziału przez ARP (w zamian za wkład w wys. 770 mln zł), oddłużenie spółki oraz jej restrukturyzację. Urząd wydał ją na podstawie wnikliwej analizy rynku produkcji i napraw taboru kolejowego, napraw elektrycznych zespołów trakcyjnych i wagonów osobowych. W tym celu 13 sierpnia nawet przedłużył toczące się swoje postępowanie. Wątpliwości UOKiK budził przede wszystkim rynek naprawy eoz, na którym prowadzi działalność grupa ARP, poprzez spółkę H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych. Okazało się, że po przeprowadzeniu transakcji ów rynek pozostanie konkurencyjny.

Otwiera to szeroko drzwi do przeprowadzenia całego procesu naprawczego PR. Do spełnienia został właściwie ostatni z wymogów – zgoda Komisji Europejskiej na transakcję. W wywiadzie dla PAP minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak powiedziała, że wystąpi ze stosownym wnioskiem do KE jeszcze we wrześniu. Po uzyskaniu zgody Komisji ARP stanie się silnym właścicielem Przewozów Regionalnych, borykających się wcześniej m.in. z problemem rozdrobnienia w sferze właścicielskiej. Co utrudniało zarządzanie firmą i uniemożliwiło stworzenie strategii jej działania.

Równolegle związki zawodowe negocjują z zarządem spółki warunki Programu Dobrowolnych Odejsć, na który zostanie skierowane 104 mln zł. Został on

parafowany, powołany został także zespół roboczy do wypracowania w nim zmian. PDO ma potrwać od 1 stycznia 2016 r. do co najmniej końca 2017 r. Pesymistyczny wariant zakłada, że ze spółką będzie musiało się pożegnać w tym czasie ok. 2 tysiące pracowników, w tym maszyniści.

Związki zawodowe dążą do wypracowania optymalnego pakietu socjalnego (odszkodowania pieniężne, przeszkolenia i możliwość zdobycia nowych kwalifikacji) dla zwalnianych pracowników. Skutkiem tego 17 września weszły na ścieżkę dialogu społecznego ws. zmiany zapisów Porozumienia dot. PDO. Już po oddaniu numeru GM do druku miało odbyć się spotkanie z zarządem w tej sprawie. ■

R.

Premia w PKP Intercity

Na spotkaniu związków zawodowych z zarządem spółki 15 września doszło do wiążących uzgodnień ws. jednorazowej premii na Dzień Kolejarza.

Strony wzajemnie ustaliły, że pracownikom zatrudnionym w PKP Intercity przez minimum pół roku zostanie wypłacona jednorazowa premia z okazji Dnia Kolejarza w wysokości 300 złotych brutto. Wypłata zostanie zrealizowana wraz z wynagrodzeniem za miesiąc listopad, z wyłączeniem pracowników, u których absencje chorobowe wynoszą więcej niż 90 dni w roku. Powyższe postanowienia nie dotyczą osób, które uległy wypadkom w pracy, przebywającym na urloпах macierzyńskich oraz w innych szczególnych przypadkach, a także wynagradzanych wg wskaźnika zatrudnionych w centrali spółki.

Ponadto do końca października tego roku powołane zostaną administracyjno-związkowe zespoły robocze, zadaniem których będzie wypracowanie zasad zmierzających do likwidacji dysproporcji w wynagrodzeniach poszczególnych grup zawodowych.

Strony ustaliły również, że do kwestii wynagrodzeń wrócą nie wcześniej niż 1 lutego 2016 r. ■

Bez porozumienia w PKP Cargo

nie ma porozumienia w sporze na tle płacowym w spółce. Związków zawodowych nie satysfakcjonuje podwyżka wdrożona przez zarząd spółki.

Spotkanie które odbyło się 8 września nie przyniosło przełomu. Strona związkowa nadal oczekuje wyższych podwyżek niż uruchomione od lipca jednostronnie przez zarząd spółki 110 zł brutto w wynagrodzeniu zasadniczym. W uruchomionym przez Krajowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy referendum w spółce frekwencja wyniosła 57 procent. Za strajkiem w przypadku braku porozumienia opowiedziało się 97 procent z nich. ■

Reaktywacja szkolnictwa kolejowego

Z początkiem września po raz drugi rozpoczął się rok szkolny w Technikum Kolejowym im. Mikołaja Kopernika w Bydgoszczy. Naukę w klasach pierwszych zainaugurowało 79 nowo przyjętych uczniów, którzy wybrali trzy profile kształcenia: technik transportu kolejowego, technik dróg i mostów kolejowych oraz technik elektroenergetyk transportu szynowego.



Uroczystość swoją obecnością zaszczylił m.in. władze miasta oraz przedstawiciele spółek kolejowych. Dyrektor szkoły, dr inż. Piotr Bojar w okolicznościowym wystąpieniu podkreślił, że szkolnictwo w zawodach kolejowych cieszy się dużym zainteresowaniem, a jego rozwój uzasadniają potrzeby krajowego i europejskiego rynku pracy. Dbając o wysoki poziom nauczania technikum zostało objęte patronatem przez Bydgoską Szkołę Wyższą, której to wykładowcy biorą czynny

udział w kształceniu młodzieży. Współpraca ze spółkami kolejowymi gwarantuje natomiast wysoki poziom nauczania przedmiotów zawodowych, co zapewni przyszłym absolwentom szkoły miejsca pracy.

Szkoła finalizuje prace związane z przygotowaniem sali tradycji dla Bydgoskiego Towarzystwa Przyjaciół Kolei, gdzie eksponowane będą zbiory muzealne historii polskiego kolejnictwa. Otwarcie sali tradycji, która mieścić się będzie w budynku przy

ul. Unii Lubelskiej 4c, planowane jest na 1 października. Na ukończeniu są także prace utworzenia nowoczesnej pracowni automatyki i elektrotechniki

Współpraca z wieloma podmiotami z branży kolejowej sprawiła, że rok szkolny 2015/2016 rozpoczęło w sumie 100 uczniów, którzy za kilka lat będą wykwalifikowanymi specjalistami, na których oczekuje rynek kolejowy.

PB

Nie mówimy żegnaj

Z początkiem lipca zakończył blisko 40-letnią służbę na kolei nasz kolega Janusz Drybs.

Wielokrotny uczestnik zjazdów sprawozdawczo-wyborczych, kierował w ich trakcie pracami komisji mandatowych. Od 1989 r. w Radzie Maszynistów ZZM, do której był wybierany w każdych kolejnych wyborach. Przed przejściem na emeryturę przewodniczący toruńskiego Koła ZZM w PKP Cargo. Czynn timer zaangażowany w prace związku, m.in. stały uczestnik pikiet, manifestacji i strajków. Laureat honorowej odznaki Zasłużony dla ZZM, a także Zasłużony dla ZZM w CT Północnym.

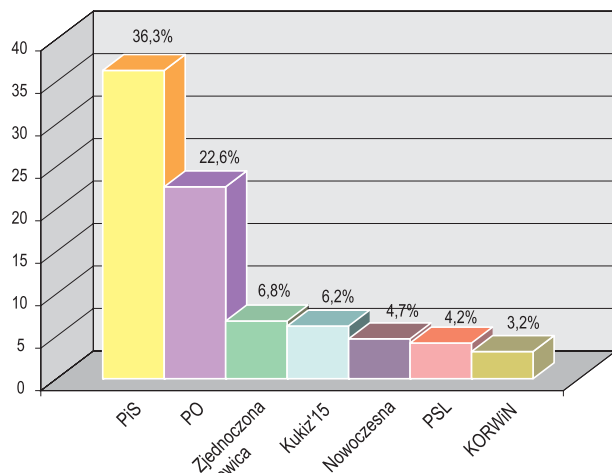
W 1976 roku ukończył kurs młodszego maszynisty lokomotyw spalinowych, a w 1982 roku kurs maszynisty lokomotyw spalinowych. W lutym 1983 r. otrzymał prawo kierowania jako maszynista, a w 1989 roku – jako starszy maszynista. Za swoją pracę wyróżniony odznakami Wzorowy Kolejarz – srebrną i złotą oraz Zasłużony Dla Kolejnictwa.

W imieniu Prezydium Rady Krajowej ZZM najserdeczniejsze życzenia pomyślności i zdrowia na nowej drodze życia.



Barometr

Poparcie dla partii politycznych i komitetów wyborczych (w procentach)



Średnia z ostatnich 5 wrześniowych sondaży różnych firm badawczych.

Źródło: Portal Ewybory.eu

LICZBA MIESIĄCA



Tyle miliardów złotych PKP PLK będzie miała do wydania na inwestycje w infrastrukturę w ciągu najbliższych 8 lat, według przyjętego przez rząd Krajowego Programu Kolejowego. Trzy czwarte środków pochodzić będzie z funduszy unijnych.

Cytat miesiąca

**ZWIĄZKI ZAWODOWE
NIE SĄ ZAINTERESOWANE
ŻEBY SIĘ POROZUMIEĆ**



**TYLKO ŻEBY POROBIĆ SHOW
PODPALAĆ OPONY I ZROBIĆ DEMONSTRACJE**

Ryszard Petru, lider Nowoczesna Ryszarda Petru w Salonie politycznym Trójki, 18.09.2015

Podpatrzone



Uczciliśmy 35. rocznicę katastrofy kolejowej pod Otlóczynem. Na zdjęciu poczet sztandarowy MNZZM w Toruniu w składzie Jan Zakrzewski (chorąży), Krzysztof Pilarski i Marek Głowacki oraz Adam Dobrzyński i Bogdan Niewczas, którzy złożyli kwiaty pod pomnikiem. Drugi od prawej dyrektor Kujawsko-Pomorskiego Zakładu PR Waldemar Bachmatniuk ze swoim zastępcą Bartoszem Nowackim.

Fot. archiwum



ABSOLWENCI TECHNIKUM KOLEJOWEGO i ZASADNICZEJ SZKOŁY ZAWODOWEJ W SZCZECINIE



W dniach 2–3 października 2015 roku, odbędą się obchody 55-lecia Technikum Kolejowego w Szczecinie:

- 1) 2 października 2015 roku (piątek)
 - godz. 9.00 – Msza Święta – Kościół NSPJ w Szczecinie
 - godz. 11.00 – uroczystości w szkole
- 2) 3 października 2015 roku (sobota)
 - godz. 11.00–16.00 – Zjazd Absolwentów w Szkole
 - godz. 18.00 – Bal Absolwentów

Szczegółowe informacje na stronie

Stowarzyszenia Przyjaciół „Kolejówki”

w Szczecinie – www.spkolejowka.cba.pl lub

Prezes – Zofia Sieniawska 508 137 049

Zapraszamy!

Stowarzyszenie Przyjaciół „Kolejówki” w Szczecinie

Listy

Zachęcamy do nadsyłania swoich opinii – mailowo (glosmaszynisty@wp.pl) oraz tradycyjną pocztą (adres w stopce redakcyjnej).



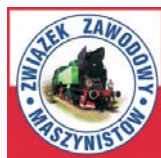
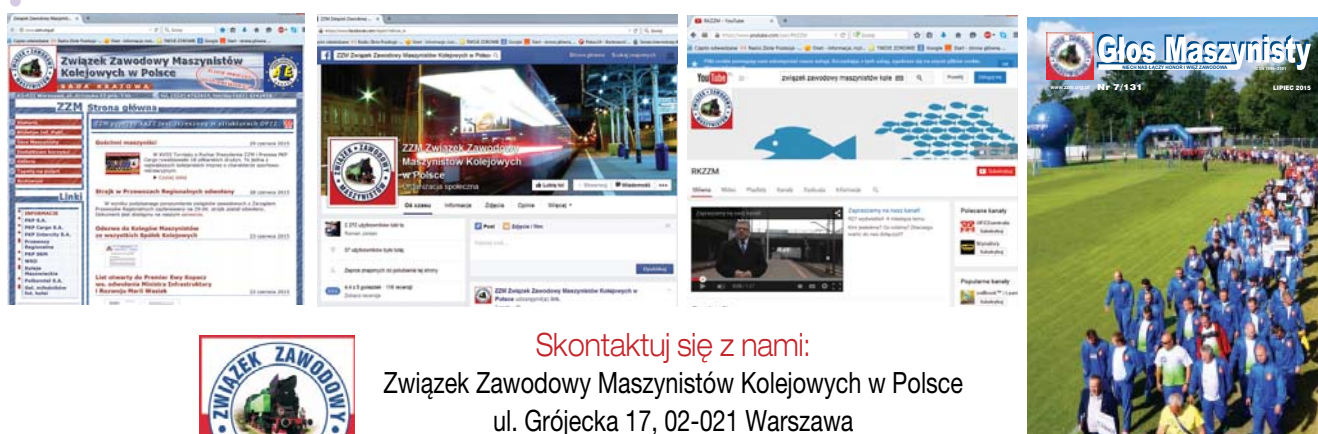
Sam nie dajesz już rady?



- Nie trać energii, wstąp do ZZM.
- Moc w organizacji. Siła we współdziałaniu.
- Razem możemy więcej!



Zobacz czym się zajmujemy



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



Siemasz młody kolego, przeczytaj to do Ciebie!

- ✓ Uczęszczasz na szkolenie na licencję maszynisty?
- ✓ Zdałeś egzamin i odbywasz staż na świadectwo maszynisty?
- ✓ Jesteś lub za chwilę będziesz pomocnikiem maszynisty?

DOBRE TRAFIŁEŚ. W Związku Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce znajdziesz fachową i skuteczną pomoc.

Nasz związek oferuje swoim członkom wiele atrakcyjnych i pomocnych narzędzi:

- 👍 ubezpieczenie na życie
- 👍 ubezpieczenie OC w pracy
- 👍 pomoc związkowego prawnika
- 👍 tanie telefony dla Ciebie i Twoich najbliższych
- 👍 możliwość realizowania się w związku, np. w Komisji Młodych ZZM
- 👍 integracja z kolegami ze szlaku.

TRZYMAJ Z NAMI – najpotężniejszą branżową organizacją zrzeszającą polskich maszynistów kolejowych.

ZZM TO SIŁA ORAZ TRADYCJA WIELU POKOLEŃ. Działamy od 1919 roku. Jeśli chcesz do nas dołączyć, na stronie www.zzm.org.pl znajdziesz dane teledadresowe do organizacji związkowych zrzeszonych w ZZM. Możesz także zadzwonić lub wysłać maila do Biura Rady Krajowej. Namiary znajdziesz w stopce redakcyjnej.

CZEKAMY NA CIEBIE!



Humor

Pacjent nerwowo czeka na opinię w gabinecie słynnego ortopedy.

- A u kogo pan wcześniej był zanim trafił pan do mnie? - pyta lekarz.
- U kręgarza.
- U kręgarza?! - wyśmiał go lekarz - To strata czasu! No i niech pan powie, jakiej beużytecznej rady panu udzielił?
- Poradził, żebym przyszedł do pana.

Mąż wraca nad ranem do domu. Otwiera drzwi i nagle od progu dostaje wałkiem w łeb. Pada i leży. Pomału zaczyna dochodzić do siebie i widzi płaczącą żonę, która zaczyna go obejmować i cucić:

- Franuś, żyjesz kochanie? Przepraszam! Zapomniałam, że miałeś nocną służbę...

Lekcja religii.

Katechetka do dzieci:

- Co robimy kiedy jest post?
- Komentujemy i dajemy lajka!

Żona wpada roztrzęsiona do domu:

- Wyobraź sobie - mówi do męża - na ulicy nagle wpadamy na siebie z Baśką...

- Nie obchodzą mnie wasze babskie sprawy - przerywa jej małżonek.

- Jak uważasz, ale według lakiernika auto będzie gotowe dopiero za tydzień.

- Tato, co to za czapkę masz na głowie?

- To kefija, mój synu. To chroni nas przed nieznośnym słońcem na pustyni.

- Tato, co to za dziwne ubranie?

- To djellaba. To chroni nas przed gorącym wiatrem pustyni.

- Tato, co to za okropne szmaty masz na nogach?

- One chronią nas przed rozpalonym piaskiem pustyni.

- Tato, a po kiego nam to wszystko we Frankfurcie nam Menem?

Fraszki Jerzego Szulca

POŁOWICA

*Najpierw stracił dla niej głowę
Potem majątku połowę.*

SKĄPIEC

*Też dał cegielkę i to nie małą
Taką, ze dawców zamurowało.*

SUROWY WYROK

*Jaj narobił, narozrabiał
Powiesili go za nabiał.*

EXPOSE

*Wizja dobrobytu
I wciskanie kitu.*



Hobby



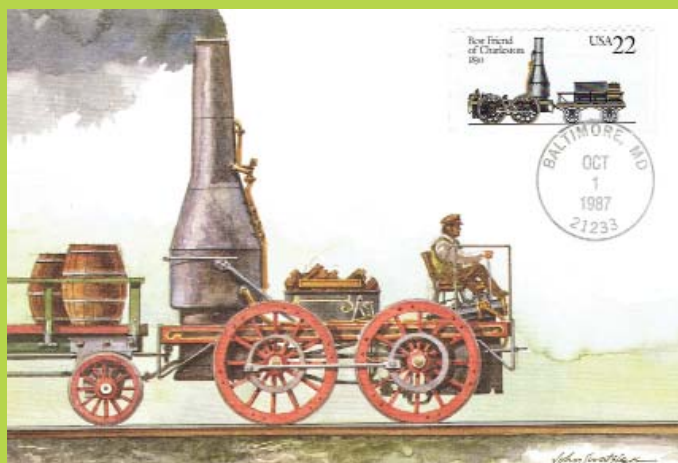
Symulator jazdy EU07 własnoręcznie wykonany przez sympatyka kolei z Małopolski. Praca jeszcze nie jest ukończona, brakuje wielu detali, ale działa. Kolega Norbert przy budowie wykorzystał ogólnodostępny program Maszyna EU07, swoją wiedzę mechatroniczną i... mnóstwo złomu i płyty paździerzowej. Wstępny efekt niesamowity.

Filatelistyka

We wrześniu obchodzimy nasze branżowe święto.

W pierwszych latach istnienia kolei maszynista prowadził parowóz siedząc bezpośrednio na konstrukcji lokomotywy, nie mając zadaszania.

Dla zobrazowania - okolicznościowa kartka pocztowa pierwszego dnia obiegu (FDC) ze znaczkiem z pięcioletniej serii poczty USA, wprowadzona od obiegu 1 października 1987 roku. Znaczek przedstawia konstrukcję parowozu z 1830 roku, zaś w części ilustracyjnej kartki widzimy tę samą konstrukcję parowozu oraz prowadzącego go maszynistę. (amur)



Cindy lub Barbie	Wzburzenie (działać w ...)	Podobno pod nią najciemniej	Uroda, piękno	▼	Pas na spodniach od smokingu	▼	Tłuszcz na ziemniakach	▼	Największe miasto Moraw	Machina obłężnicza	Tropikalny słodki ziemniak	Święty franciszkanin	▼	Symbol lekkości	Anglia (poet.)	Zebranie, konferencja
▼	▼	▼	▼	▼	Fala na włosach, rowek na lasce	▼	▼	▼	▼	Gaz o wzorze C ₃ H ₈	▼	▼	▼	▼	▼	▼
Hoggett, właściciel świnki Babe	6	▼	▼	▼	▼	▼	Ocena jury	▼	▼	▼	▼	Kolor wrzosu, bzu	▼	▼	▼	▼
Faza, stadium czegoś	▼	▼	▼	▼	Jądro + elektrony	▼	▼	▼	▼	Marka Procter & Gamble	▼	Buduje żeremia	▼	▼	▼	▼
Biletowa na dworcu	▼	▼	▼	▼	Używane do fitoterapii	▼	Joaquin Phoenix w „Gładziatorze”	▼	Drewniana okładzina ścian	▼	▼	▼	▼	▼	▼	9
▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	Po lewej stronie spacji	▼	▼	▼	Rzeczy osobiste; manatki, kłamoty	▼	▼	▼	▼
Imitacja rewolweru	Marzenie każdego tenisisty	▼	Śączek (med.)	Duch bojowy wojska	▼	Płynięcie przez Szczecin	▼	▼	▼	▼	Ojciec chrzestny	▼	▼	▼	▼	▼
Nie straszne dla fizyka	10	▼	▼	▼	Aureola nad głową świętego	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	Bikini na Oceanie Spokojnym	Kuty na cztery nogi	Pieniądze przed wypłatą
▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼
Ten, kto złamał przysięgę; zdrajca	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼
▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼
Cieknie na widok łakoci	Można go za spokojnie porcyjka	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼
▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼
Ewa, projektantka mody	... żrący (chem.)	▼	▼	▼	Zwodzenie kogoś (wstawiać ...)	Zaparczona lub napisana	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼
Nagroda filmowa (Cannes)	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼
▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼
Żarłacz ..., rekin	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼
▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼
Odnawianie zużytych maszyn	Ryba z rodziny karpiołowatych	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼
▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼	▼

Litery z pół ponumerowanych od 1 do 11 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązania krzyżówki nr 9 prosimy nadsyłać do 7 października 2015 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzmm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 9”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę-niespodziankę.

Rozwiązanie krzyżówki nr 8: „Pólsprzeg Scharfenberga”. Nagrodę-niespodziankę – wylosował **Leszek Lewandowski** z Ilawy. Gratulujemy. Nagrodę wysłamy pocztą.

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



Głos Maszynisty
NIECH NAS SĄCZY HONOR I TRZEŹ ZARADKOWA

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: rkzmm@wp.pl

Zespół redakcyjny: Rafał Zarzecki (redaktor naczelny), Paweł Spychalski, Adam Murawski, Grzegorz Moc.

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

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

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

Na okładce: Poczty sztandarowe ZZM w Olsztynie. Fot. Rafał Zarzecki



więcej ofert na:
www.naturatour.pl
Infolinia: 801 000 527

Zadzwoń lub
zarezerwuj on-line

Poczuj smak jesieni!



SIWARNA, Zakopane Kościelisko
7 dni z wyżywieniem, 420 zł



KORAB, Ustronie Morskie
5 dni z wyżywieniem, 430 zł



STOKROTKA, Karpacz
weekend z wyżywieniem, 185 zł



ZŁOTA RYBKA, Dziwnówek
weekend z wyżywieniem, 160 zł