



# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

[www.zzm.org.pl](http://www.zzm.org.pl)

Nr 2/30

LUTY 2007



**Batalia o przetrwanie**

– str. 3–4

**Skończyć z igrzyskami**

– str. 8–9

# Wokół priorytetów



Światło dzienne ujrzął projekt zmian do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy w spółce PKP Cargo. W styczniowym wydaniu Głosu Maszynisty dokładnie przedstawiliśmy, jak drastyczne zmiany proponuje nam pracodawca. Rozdzwoniły się telefony i napływały pisemne opinie na temat projektu. Wszystkie były jednoznaczne: sprzeciw wobec odbierania jakichkolwiek gwarancji pracowniczych! Gdy sprawa trafiła do organizacji zakładowych, wręcz zawrzało. Wszystkie organizacje opowiedziały się za obroną osłon socjalnych zawartych w ZUZP, nawet do strajku włącznie.

Wszędzie słychać głosy, że w PKP Cargo zarobki są zdecydowanie niższe niż u prywatnych przewoźników. Musimy jednak zdawać sobie sprawę z jednego - u „prywaciarzy” nie ma osłon socjalnych, które w istocie sporo by kosztowały. Dlatego przed nie lada problemem stoją związki zawodowe opowiadające się za ich obroną i za zwiększeniem wynagrodzenia. Najwięcej dodatków pracodawca chciałby odebrać

tym, którzy najwięcej ich posiadają - pracownikom zespołów drużyn trakcyjnych. Na postulat urynkowania pracy prezes Cargo odpowiedział pytaniem, czy maszyniści są gotowi na urynkowanie swojej pracy? Daje to do myślenia, warto więc zastanowić się nad naszymi priorytetami.

Tymczasem spółka PKP Cargo przeżywa kolejne ciężkie chwile zmagając się z rosnącą w siłę, coraz potężniejszą i agresywniejszą konkurencją prywatnych przewoźników. Wydawać by się mogło, że dla zarządu ważniejsza od wymiany stanowisk będzie w tak podbramkowej sytuacji walka o rynek. TKM i problem odwoływania dyrektorów jest jednak nadal aktualny. W Zakładzie Taboru w Białymstoku o mały włos nie doszło z tego powodu do strajku. Obecni tam członkowie zarządu PKP Cargo nawet nie silili się na wyjaśnienia, jakie zarzuty przedstawiono zwalnianemu dyrektorowi.

Niczym w znanym powiedzeniu, tam gdzie zwalniają, będą i przyjmować. Tak też się dzieje. Na wschodzie odwołano ze stanowiska bez podania przyczyn fachowca. Na południu natomiast zatrudniono pracownika ukaranego nieco wcześniej za... ciężkie naruszenie obowiązków. Trudno wyobrazić sobie większy absurd. Tak czy owak, taka polityka kadrowa na pewno spółce chwały nie przyniesie.

**Bogusław Sady**



**Głos Maszynisty**  
MIECZNIKI PRACY HONORU I WŁASNOŚCI ZAWODOWA

Biuletyn Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

**Wydawca:** Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce  
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa  
tel. (0-22) 474 26 15  
fax (0-22) 474 26 16  
tel. kol. 922 474 26 15 lub 16  
e-mail: [rkzzm@wp.pl](mailto:rkzzm@wp.pl)

**Redaktor naczelny:** Rafał Zarzecki  
**Kolegium:** Kazimierz Jamrozik, Roman Jordan, Adam Murawski  
**Layout:** Elżbieta Górecka  
**Druk:** Drukarnia Kolejowa Kraków  
**Okładka:** Stacja Kędzierzyn Koźle.  
Fot. R. Jordan

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

## BeneficialKredyt POŻYCZKA GOTÓWKOWA DLA MASZYNISTÓW

### CECHY NASZEJ POŻYCZKI GOTÓWKOWEJ

- Decyzja kredytowa już w 2 godziny
- Minimum formalności
- Bez poręcycieli
- Wcześniejsza spłata pożyczki możliwa bez żadnych dodatkowych opłat
- Pożyczka bez wizyty w banku
- Szybkie przekazanie środków po zawarciu umowy
- Pieniądze na dowolny cel
- Dostępna opcja ubezpieczenia spłaty pożyczki

• Możliwość składania pojedynczych i wspólnych wniosków

### CHARAKTERYSTYKA POŻYCZKI – przykładowe wysokości rat

	6000 PLN	10 000 PLN	15 000 PLN	25 000 PLN
4 lata	184,26	307,09	460,64	767,74
3 lata	226,03	376,72	565,08	941,81
2 lata	311,04	518,40	777,60	1296,00
1 rok	569,05	948,42	1422,64	2371,06

Rzeczywista roczna stopa oprocentowania wyliczona od całkowitego kosztu pożyczki dla 10 000 zł na okres 48 miesięcy wynosi 22,57%.

### KRYTERIA PRZYZNANIA POŻYCZKI

- Minimalny wiek wnioskodawcy – 24 lata
- Rodzaj zatrudnienia – umowa o pracę lub własna działalność gospodarcza
- Okres kredytowania od 12 do 48 miesięcy
- Wysokość pożyczki od 2 000 zł do 30 000 zł

**ZŁÓŻ WNIOSK PRZEZ TELEFON! 0 801 88 99 77**

Infolinia czynna od poniedziałku do soboty w godzinach 9.00 – 21.00, w niedziele w godzinach 10.00–21.00  
Koszt połączenia jest równy cenie jednego impulsu za połączenie lokalne. Możesz również zadzwonić pod numer (0-22) 314 01 50.

**KOD PROMOCJI 35408**

# Batalia o przetrwanie

**W dużym kraju w środku Europy pociągi na pewno będą jeździć.  
Pytanie tylko czy będzie to polska kolej.**

Dość intensywnie weszliśmy z działalnością związkową w Nowy Rok. Jesteśmy już po nadzwyczajnym posiedzeniu Rady Krajowej oraz spotkaniach z wieloma organizacjami zakładowymi w całym kraju. Strategia związku nabiera dynamiki, panuje coraz większe wzajemne zrozumienie. Wspólnie dostrzegamy, że mamy inne czasy i należy dostosować się do nowych warunków. Zauważyłem, że członkowie związku zaczynają rozumieć potrzebę osobistego angażowania się i wspierania działań ZZM. To bardzo pozytywny objaw. Ich aktywność będzie potrzebna, przed nami bowiem liczne wyzwania. Na horyzoncie szereg istotnych zagadnień, jak choćby kwestia emerytalna, Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy Cargo, poprawa warunków pracy dla maszynistów. To ważne sprawy, którym będziemy musieli stawić czoła razem.

Patrzemy naprzód, ale i oglądamy się wstecz. Należy powrócić do niektórych obszarów związanych z funkcjonowaniem PKP. Nieco ucichły echa działań związków zawodowych na rzecz polskich kolei, ale wszystko wskazuje na to, że nie na długo. Nadchodzi moment, gdy z pełną mocą będziemy musieli zareagować. Rządowa strategia dla transportu kolejowego przygotowana przez Ministerstwo Transportu nie spotyka się bowiem z akceptacją rządu. Resort transportu nie zyskuje uznania dla swoich koncepcji. W uzgodnieniach międzyresortowych strategia została pozbawiona elementarnych filarów, jak stworzenie grupy podatkowej PKP oraz oddłużenie przewozów regionalnych.

To ostatnie sformułowanie kompletnie nie oddaje zresztą istoty sprawy, bo należy raczej mówić o oddłużeniu państwa wobec przewozów regionalnych. Tak czy inaczej nie wiadać ani końca perturbacji, ani tym bardziej szans na pozytywny finał. Wręcz przeciwnie.

Coraz bardziej słyszalne są, wpływające z resortu finansów, niepokojące głosy na temat prywatyzacji Cargo. Niczym bumerang powraca koncepcja sprzedaży Cargo i sfinansowania tym sposobem zadłużenia PKP. Ten szalenie niebezpieczny pomysł bez wątpienia spotka się z bardzo stanowczą reakcją związków zawodowych. Musimy być czujni. Nie można pozwolić na likwidowanie polskich kolei, i to w dobie renesansu



Fot. Tomasz Makuch

kolei w całej Europie! Dlatego warto wrócić do poszczególnych zapisów rządowej strategii. W przeciwnym razie czeka nas powtórka z przeszłości: zmiany poszczególnych rządów i niezmiennie fatalna polityka wobec kolei. Mam nadzieję, że kolejarские związki kolejowe zajmą w tej sprawie zdecydowane stanowisko, bo tak dalej być nie może.

Nie może tak być również (czy raczej przede wszystkim) dlatego, że cała Europa nie śpi. Pamiętamy, że od stycznia otworzył się rynek przewozów towarowych. Spółka PKP Cargo – wobec której wg wstępnych szacunków zadłużenie Przewozów Regionalnych wzrośnie do końca roku do 800 mln zł – wydaje się być, niestety, na straconej pozycji. Prawdopodobnie sprawdzą się nasze przypuszczenia, potwierdza to zresztą prasa, że firma Deutsche Bahn Cargo szybko pojawi się na polskim rynku. Niekoniecznie bezpośrednio, ale tworząc powiązania kapitałowe z prywatnymi przewoźnikami. Łatwo przewidzieć wynik niezdrowej konkurencji naszego narodowego przewoźnika, obciążonego długiem uniemożliwiającym inwestycje, z firmą niemiecką finansowaną do dziś z budżetów federalnych.

Bardzo niepokoi również sytuacja w zarządzie PKP Cargo. Swoista karuzela stanowisk nie wróży nic dobrego. Cargo musi szybko sprostać wyzwaniom, jakie niesie za sobą otwarcie rynku przewozów towarowych. Tymczasem w spółce obserwujemy gierki personalne przy udziale – co przykro mi stwierdzić – niektórych działaczy związkowych uzurpujących sobie prawo decydowania kogo zwolnić z pracy. Robiących sobie igrzyska, nie zważa-

jąc na fakt, że spółka zatrudnia 46 tysięcy ludzi. Przeróżające jest też to, że znaleźli po drugiej stronie partnerów do gry. Dla tych ostatnich praca w Cargo okaże się pewnie epizodem i zajmą zaszczytne stanowiska gdzie indziej, ale załoga pozostanie w spółce. Dziesiątki tysięcy ludzi bę-

dokończenie na str. 4

# Na straży bezpieczeństwa ruchu kolejowego

Z Wiesławem Jarosiewiczem, prezesem Urzędu Transportu Kolejowego rozmawia Rafał Zarzecki

– **Jakie są obszary działania UTK?**

– Zajmujemy się nadzorem nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego i nadzorem technicznym nad eksploatacją, a także utrzymaniem linii i pojazdów kolejowych oraz certyfikacją.

Pełnimy funkcję regulatora, UTK udziela licencji oraz reguluje zasady postępowania i wzajemne relacje na rynku kolejowym. Staramy się być urzędem zapewniającym równe prawa dla wszystkich uczestników transportu kolejowego. Unia Europejska dąży bowiem do rozwoju kolejnictwa w oparciu o konkurencję i swobodę dostępu.

– **Niedawno otwarty został rynek przewozów towarowych w Polsce. Proszę podzielić się pierwszymi spostrzeżeniami.**

– Tak jak należało się spodziewać 1 stycznia 2007 roku był terminem ty-

powo kalendarzowym. Obserwujemy jednak intensywne przygotowywania spółek spoza PKP do współpracy z przewoźnikami zagranicznymi lub przejmowania z ich pomocą przewozów w tym także realizowanych obecnie. Widać to po wystąpieniach o świadectwa dopuszczenia do eksploatacji, czy zmianach organizacyjnych w tych firmach, otrzymywaniu przez nie know-how z zagranicy. Konkurencja ta była spodziewana i na pewno stanie w szranki z przewoźnikami z PKP. Widzimy też pozytywne, reakcje PKP Cargo np. próby zakupy nowych lokomotyw, rozmowy o pewnej dywersyfikacji rynku. Szczerze mówiąc oczekiwałem i oczekuję jednak odważniejszych decyzji zarządów przewoźników Grupy PKP w kwestiach taborowych.

Chciałbym podkreślić, że Urząd jest zainteresowany rozwojem całego kolejnictwa w Polsce. Ten rozwój jest ważny i potrzebny, gdyż staramy się dorównać do europejskiego kolejnictwa. W zakresie stanu infrastruktury i taboru nadal mamy spore opóźnienia. Nie ma jednak sytuacji, które mogłyby nas zaskakiwać. Polacy zawsze byli w kierownictwie europejskich organizacji kolejowych, więc jesteśmy od wielu lat na bieżąco w rozwiązaniach kolei europejskich.

– **Panuje powszechna opinia, że firmy spoza PKP nie dbają w wystarczającym stopniu o bezpieczeństwo ruchu kolejowego i stwarzają zagrożenia. Jak UTK układa się z nimi współpraca?**

– Stoimy na straży, by bezpieczeństwo się nie pogorszyło. Faktycznie, nie wszyscy traktują je priorytetowo. Czasami UTK bywa postrzegane jako przeszkoda. Przykładowo kierowano do nas absurdalne pretensje, że w czasie kilku dni nie załatwiamy sprawy wymagającej szeregu badań i opinii, a były to sprawy związane właśnie z bezpieczeństwem.

Dość trudna bywa współpraca z firmami rozpoczynającymi działal-

## Batalia o przetrwanie

dokończenie ze str. 3

dzie musiało wyżywić rodziny i zapewnić im byt. Cargo powinno skoncentrować się na walce o klienta, bo on jest naszym pracodawcą. Liczymy, że właściciel zastosuje mechanizmy pozwalające spółce odnaleźć się w niezdrowym, konkurencyjnym otoczeniu. Już dziś jej udział w rynku przewozów towarowych wynosi ok. 51 proc., w przededniu pojawienia się silnych przewoźników z Niemiec i Anglii.

Ekspansja na polski rynek nasila się na razie w ruchu towarowym, ale niedługo obejmie i pasażerski.

Istotną kwestią jest rozwiązanie problemu przewozów regionalnych, podjęcie decyzji o ich kształcie i zabezpieczenie się przed wyeliminowaniem z rynku naszego przewoźnika PR. Oczywiście podstawą jest oddłużenie, ale bez rządowej strategii nie wydaje się to możliwe. W dużym kraju w środku Europy pociągi na pewno będą jeździć. Pytanie tylko czy polskie i obsługiwane przez PKP. Czeka nas wielka batalia o przetrwanie, przetrwanie polskiej kolei na rynku. **Bacnie** obserwujemy bezsilne poczynania Ministerstwa Transportu, nie mające oparcia w innych resortach.

To bardzo zły sygnał. Mając uporządkowane sprawy związkowej strategii ZZM, bardzo aktywnie będzie mogli zająć się tymi kluczowymi zagadnieniami.

Ogromne znaczenie ma też fakt, że z końcem miesiąca zainauguruje działalność Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych. Jesteśmy zdeterminowani, żeby odegrała bardzo istotną rolę. Chciałbym podkreślić, że przystępują do niej organizacje związkowe mające newralgiczne znaczenie dla ruchu pociągów. Mamy określony program i ustalone priorytety. Wierzmy, że głos 22 tysięcy członków, bo tyłu będzie zrzeszała na początku KKZZ, będzie wyraźnie słyszalny.

ność na rynku kolejowym. Czasami postępują dość agresywnie, dostrzegając głównie potencjalne zyski. Zapominają przy tym, że wszystko na kolei obwarowane jest szczególnymi przepisami, wynikającymi z potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa. Takie nastawienie zmienia się jednak radykalnie po naszych kontrolach. Zdarza się nam działać bardzo kategorycznie. Piszemy ostre pisma piętnujące zaniedbania. Od niedawna mamy większą możliwość nakładania kar pieniężnych, odebraliśmy już kilka licencji. Nasze kontrole wykazują, że nawet w dużych (konkurencyjnych wobec PKP) spółkach, wymagana jest większa prewencja dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu. Znacznie lepiej układa nam się współpraca z firmami Grupy PKP, które mają wieloletnie doświadczenia w tym zakresie i sprawy bezpieczeństwa ruchu są dla nich priorytetowe.

– **Kwestie bezpieczeństwa, ze względu na charakter pracy, szczególnie interesują maszynistów. Wszyscy chcielibyśmy unikać wypadków.**

– Niedawno zostaliśmy zwolnieni z obowiązku prowadzenia z urzędu komisji w wypadkach, któ-

re są katastrofami. Obecnie państwowa komisja ds. wypadków kolejowych powoływana jest przy Ministrze Transportu. Niemniej pozostały nam zagadnienia w zakresie działań antywypadkowych i powypadkowych. Będziemy współpracować ściśle z tą komisją. Moim zda-



niem liczba wypadków na polskich kolejach nie jest zatrważająca. Gdyby bliżej im się przyjrzeć, przyczyną bywa zwykle nieszczęśliwy zbieg okoliczności, czasami błąd człowie-

ka wynikający z typowych ludzkich ułomności. Dobrym kierunkiem wydaje się więc modernizacja i automatyzacja kolei, zabudowywanie systemów kontrolujących pracę człowieka i zastępujących niektóre funkcje, w tym urządzeń ułatwiających pracę maszynisty. Myślę tu o systemach w pełni kontrolujących szlak i jazdę pociągu, wykorzystywanych na liniach dużych prędkości, a także stosowanych na liniach modernizowanych kolei europejskich.

– **Jakie najważniejsze wyzwania stoją przed UTK w najbliższym czasie?**

– Staramy się dostosować warunki regulacyjne do polskiego rynku kolejowego i zapewnić bezpieczeństwo przy większej liczbie przewoźników. Chciałbym doprowadzić do sytuacji, że będą bardzo klarowne przepisy i ustalone zasady zapewniające bezpieczną eksploatację oraz umożliwiające rozwój kolei. Potrzebujemy na to jeszcze trochę czasu.

– **Dziękuję za rozmowę.**

Wiele uwagi poświęcamy także sprawom typowo socjalnym. Podjęliśmy prace nad ubezpieczeniem członków związku od utraty możliwości wykonywania zawodu. Zbieramy na razie oferty i wstępnie badamy, czy jest zapotrzebowanie na takie świadczenie. Myślę, że zabezpieczenie dające odszkodowanie w przypadku różnych nieszczęść jest przydatne. W takie ubezpieczenie, którego koszt szacowany jest na ok. 11 zł miesięcznie, należałoby wejść całym związkiem, poprzez składki członkowskie, wzorem OC. Wcześniej powinna poprzedzić to dyskusja, także podczas Krajowego Zjazdu Delegatów w kwietniu.

**Leszek Miętek**

## Spotkania z prezydentami

Wszystkich członków związku serdecznie zapraszamy na kolejne spotkania z przedstawicielami prezydium Rady Krajowej ZZM. Przypominamy, że są one znakomitą okazją do dyskusji na temat kierunków działań naszej organizacji, a także uzyskania obiektywnych informacji o aktualnej sytuacji w PKP CARGO S.A oraz na całej kolei.

**Najbliższe odbędą się:**

- 23 lutego w Czerwieńsku,
- 27 lutego w Lublinie,
- 5 marca w Gdyni Cisowej oraz w Gdyni Grabówku,
- 23 marca w Warszawie (CM),
- 28 marca w Dębicy,
- 29 marca w Żurawicy.

# Kierunek: obsługa metropolii

Z Maciejem Lignowskim – członkiem zarządu, dyrektorem ds. przewozów PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. rozmawia Rafał Zarzecki

– Nowy rok to na ogół nowe wyzwania. Jaka przyszłość rysuje się przed spółką SKM ?

– Zgodnie z tym, co powiedział m.in. wicemarszałek Sejmiku Województwa Pomorskiego Mieczysław Struk, w roku 2007 powinna być ustalona rola SKM jako przewoźnika. Obecnie po części realizujemy przewozy zarówno w ruchu regionalnym, jak i aglomeracyjnym na terenie województwa pomorskiego. Przygotowana przez Ministerstwo Transportu nowelizacja ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji p.p. PKP praktycznie nakłada na samorządy obowiązek utworzenia kompanii przewozowych na terenie województw. Nasze władze lokalne, ale chyba także i inne odpowiedzialne za transport, chcą aby PKP SKM organizowała i zarządzała przewozami i infrastrukturą w zakresie ruchu aglomeracyjnego. Oczywiście najpierw trzeba by ustalić granice aglomeracji czy „Metropolii Trójmiasta”. Dlatego w pierwszej kolejności zarząd spółki, przy współpracy z PKP SA, Przewozami Regionalnymi oraz samorządem, będzie starał się określić obszar działania spółki i jej charakter.

– Wspomniał Pan o kompaniach. Czy spółka SKM stanie się częścią jednej z nich, czy też pozostanie oddzielnym tworem obsługującym Trójmiasto ?

– Jest kilka możliwości rozwiązania tej kwestii. Jedną z nich może być utrzymanie działalności SKM w ramach odrębnego podmiotu zajmującego się przewozami aglomeracyjnymi i zarządzającego infrastrukturą linii 250. Naturalne wydaje się, że dysponujące udziałami władze samorządowe będą mogły decydować o zarządzaniu spółką i przeznaczaniu pieniędzy na po-

szczególne cele – tabor, infrastrukturę lub inne potrzeby podróży.

– Skoro jesteście przy taborze... Spółka nie ma go w nadmiarze, ale bynajmniej nie garnie się do kupie-



nia używanych niemieckich szynobusów serii SA-110, które dobrze sprawdzają się w Zachodniopomorskiem.

– Samorząd wojewódzki przeznaczył, poprzez objęcie udziałów w spółce, 4 mln zł na zakup niemieckich używanych autobusów szynowych lub modernizację obecnie używanego przez SKM taboru. W 2006 roku ogłosiliśmy przetarg na gruntowną modernizację czterech ezt EN 57. Otrzymaliśmy bowiem dofinansowanie unijne w ramach SPOT w kwocie 5 mln zł oraz dotację z budżetu państwa w wysokości 5 mln zł. Z przeprowadzonych analiz wynika, że kwota 10 mln zł nie wystarczy, więc planujemy dofinansować ten projekt ze środków własnych pochodzących po części ze zwiększenia udziałów w spółce. Pozostałe pieniądze zamierzamy prze-

znaczyć albo na modernizację naszego taboru lub zakup innych pojazdów, jeśli będą takie potrzeby.

– A nie ma?

– Oczywiście przydałby się nowy tabor, ale przede wszystkim elektryczny. Nie realizujemy bowiem jak dotąd połączeń tam, gdzie nie ma sieci trakcyjnej. Bez wątpienia nasz samorząd ma potrzebę wprowadzania nowego lub używanego taboru spalinowego. Oczywiście niczego nie wykluczamy, bo współpracujemy z PLK, PR i samorządami w zakresie wykonania studium wykonalności tzw. kolei metropolitarnej, w tym połączenia pomiędzy lotniskami Babie Doły a Rębiechowo, które obsługiwane mogłyby być przez tabor spalinowy.

Chciałbym podkreślić, że jak dotychczas spółka nie poniosła żadnych konsekwencji finansowych związanych z nie sprowadzeniem niemieckich pojazdów. Nie ma gwarancji, że zostaną dopuszczalne do eksploatacji przez UTK. Było domniemanie, że proces może się przedłużyć, a środki zostałyby zamrożone.

– Czy można się spodziewać obsługi składów spółki Intercity na zarządzanej przez SKM stacji postojowej Gdynia Cisowa?

– Szukamy możliwości pozyskania przychodów z innych źródeł. Rozmowy na ten temat trwają i spółka SKM podjęła pierwsze kroki dla przyjęcia obsługi wybranych składów PKP IC. Pociągi Intercity to najwyższa jakość, więc nie chcieliśmy tego robić z marszu, bez przygotowania. Proces wymaga inwestycji w urządzenia, gdyż obecnie nie posiadamy niezbędnej infrastruktury dedykowanej do obsługi pociągów klasy IC i EC. Stacja Gdynia Cisowa została bowiem zaprojektowana i zbudowana pod kątem obsługi ezt-ów. Ustaliliśmy z Intercity, że przygotowujemy stację do przyję-

cia 2-4 ich składów. Doświadczenia z tej współpracy będą przekładać się na podjęcie dalszych decyzji.

– **Firma stoi potencjałem ludzi. Chyba w żadnej innej kolejowej spółce nie ma takiego stopnia utożsamiania się pracowników z firmą.**

– Rzeczywiście, jako szeroko rozumiane kierownictwo dostrzegamy, że nasi pracownicy bardzo identyfikują się z SKM. Wielu z nich pracuje w firmie przez dłuższy czas, ale zatrudniamy również kilkunastu hobbystów kolejowych. To osoby młode, z wykształceniem wyższym kierunkowym lub kształcące się, mocno zaangażowane we wszystko co robią. Dlatego duży nacisk kładziemy na szkolenia i pomoc dla wszystkich, którzy zechcą się kształcić i rozwijać swoją wiedzę. Będziemy starali się budować tzw. ścieżki kariery zawodowej dla tych osób.

– **Jak na tle innych pracowników spółki wyglądają maszyniści?**

– Oceniając tę grupę można brać pod uwagę różne mierniki. Jednym z nich jest radzenie sobie w przypadkach awaryjności taboru. Od wiedzy i kompetencji maszynisty zależy czy jest w stanie poradzić sobie z usterką na szlaku. W ciągu roku na palcach jednej ręki można policzyć przypadki, w których tabor nie został naprawiony przez maszynistę. Punktualność pociągów SKM kształtuje się w granicach 98-99 procent. Doświadczenie maszynistów jest duże i wielu z nich cały czas rozwija się zawodowo. Bez wątpienia ich dyscyplina i odpowiedzialność może służyć jako przykład dla innych grup zawodowych nie tylko w spółce SKM, ale i całej Grupie PKP.

– **Dziękuję za rozmowę.**

## Zmiany w zarządzie PKP CARGO S.A.

Nadzwyczajne walne zgromadzenie spółki PKP CARGO uchwałą z dnia 25 stycznia 2007 roku zawiesiło z dniem 26 stycznia br. **Bogdana Szafrąńskiego** w czynnościach członka zarządu PKP CARGO S.A.



Uchwałą rady nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 29 stycznia 2007 roku delegowano na okres 3 miesięcy **Macieja Libiszewskiego** (na zdjęciu) – członka rady do czasowego wykonywania czynności członka zarządu – dyrektora ds. ekonomiki i finansów PKP CARGO S.A. **crp**



Oferujemy szeroki wachlarz usług  
przewozowo - logistycznych

Gwarantujemy terminowy, bezpieczny i konkurencyjny  
transport towarów dostosowany do potrzeb klientów



PKP CARGO S.A.  
02-021 Warszawa, ul. Grójecka 17

Centrum Informacji o Usługach PKP CARGO S.A.  
tel. 032 719 53 00, fax 032 719 58 63  
czynne od poniedziałku do piątku w godz. od 8.00 do 16.00

[www.pkp-cargo.pl](http://www.pkp-cargo.pl)

# Skończyć z igrzyskami!

Zwołane w trybie nagłym nadzwyczajne posiedzenie Rady Krajowej ZZM 5–6 lutego w Białymstoku pomogło w rozwiązaniu narastającego konfliktu w tamtejszym Zakładzie Taboru. Spowodowały go zmiany w jego kierownictwie i zapowiedź dalszych czystek personalnych.

Atmosfera w CM Białystok po odwołaniu dyrektora **Józefa Kamińskiego** była wręcz fatalna. Załogę wzburzył zwłaszcza brak racjonalnych motywów tej decyzji i niejasne kulisy temu towarzyszące. Dobrze poinformowani twierdzili, że Kamiński podpadł działaczom „Solidarności” domagającym się zmian personalnych w zakładzie. Owym działaczom szczególnie mieli ponoć narazić się pracownicy usiłujący rozwikłać tzw. „afery paliwowej”. Gdy Kamiński zdecydowanie odmówił tasowania, musiał pożegnać się ze stanowiskiem.

Jego następcą został od 1 lutego **Marek Kasperowicz**, wcześniej naczelnik sekcji utrzymania infrastruktury w CM Białystok i członek „S”. Zdaniem dużej części załogi istniały racjonalne

przesłanki by przypuszczać, że stanie się swoistym instrumentem w rękach innych, a nie niezależnym, suwerennym szefem zakładu. Nic więc dziwnego, że cztery działające w CM Białystok organizacje związkowe, w tym ZZM, stanowczo zaprotestowały. Gdy członkowie Rady Krajowej pojawili się w zakładzie, pełną parą trwało w nim już referendum strajkowe. Znaczna część pracowników opowiadała się za strajkiem.

Po zapoznaniu się z sytuacją Rada Krajowa oraz przedstawiciele ZZM Białystok spotkali się z członkiem zarządu PKP CARGO S.A., dyrektorem ds. pracowniczych **Zenonem Kozendrą**. Wszystkich ciekawiły przyczyny tej decyzji, ale ostatecznie ciekawość ta nie została zaspokojona. Zapytany, czy dostał polecenie odwołania Kamińskiego

prezes Kozendra zaprzeczył, wyjaśniając, że dyrektorów i ich następców powołuje kolegiąlnie cały zarząd. Przyciśnię-



ty do muru przyznał, że ubiegłoroczna nominacja pochodzącego z Wrocławia Kamińskiego była wprawdzie dobrym ruchem, ale osoba ze środowiska białostockiego może jeszcze lepiej kierować zakładem. Okazało się zatem, że pochlebne opinie załogi i członka zarządu oraz dobre wyniki nie są w stanie zapobiec odwołaniu. Dlatego mało kto dawał wiarę takim wyjaśnieniom, a już szczególnie ci członkowie Ra-



## POROZUMIENIE

zawarte w dniu 06 lutego  
**PKP CARGO S.A. Zakład Taboru Białystok**  
reprezentowany przez  
**Marka Kasperowicza**

związkiem zawodowym Maszynistów  
reprezentowanym przez  
**Tadeusza Pleskot** – Przewodniczącą

W związku ze zmianą na stanowisku dyrektora Zakładu Taboru Białystok, oraz powstałą z tego tytułu sytuacją grozącą powstaniem konfliktu w interesie Spółki PKP CARGO S.A. i Zakładu Taboru Białystok, nastąpiło rozwiązanie powstałego konfliktu strony zawierają następujące postanowienia:

1. stabilnej polityki personalnej w tym nie dokonywania zmian organizacyjnych na stanowiskach funkcyjnych w CM Białystok,
2. traktowania związków zawodowych w Zakładzie Taboru Białystok i prowadzenie negocjacji oraz zawieranie porozumień z organizacjami związkowymi,
3. nie dokonywania zwolnień (nie zawinionych) pracowników Zakładu Taboru Białystok, w tym pracowników żyzn trakcyjnych,
4. uregulowania spraw związanych z harmonogramem prac w Zakładzie Taboru Białystok, zgodnie z przepisami,
5. niezwłocznego podpisania porozumienia w sprawie warunków pracy i płacy w Zakładzie Taboru w Białymstoku.

Ze swojej strony Związek Zawodowy Maszynistów zobowiązuje się do współpracy z kierownictwem Zakładu Taboru we wszystkich sferach działalności, w tym w zakresie poziomu pracy i rangi w strukturach PKP CARGO S.A.

**Marek Kasperowicz**  
Dyrektor PKP CARGO S.A. w Białymstoku



dy Krajowej, którzy podobne rozgrywki mieli okazję obserwować wcześniej u siebie – np. w Katowicach, Łodzi, Lublinie, Łazach, Czechowicach czy Bydgoszczy. – W PKP Cargo pracuje 46 tysięcy ludzi i nie pozwolimy, żeby nadal trwały w niej swoiste igrzyska – zapowiedział prezydent ZMZ **Leszek Miętek**.

Nad tym jak rozwiązać konflikt w Białymstoku Rada Krajowa zastanawiała się później we własnym gronie. W toku dyskusji postanowiono zaprosić dyrektora Kasperowicza na spotkanie. O odbyło się ono 6 lutego. Nowy szef zakładu deklarował dobre intencje i chęć współpracy ze wszystkimi, zagwarantował niezależność oraz prosił o zaufanie i szansę. Przewodniczący ZMZ Białystok **Tadeusz Pleskot** podkreślał, że podjętych działań nie należy absolutnie



traktować w kategorii ataku na osobę dyrektora Kasperowicza. W trosce o dobro zakładu obie strony ostatecznie podpisały się pod wynegocjowanym porozumieniem, które zażegnało konflikt (prezentujemy je obok).

Kwestia białostocka zdominowała oczywiście obrady Rady Krajowej, ale udało się także poruszyć inne zagadnienia. Omawiano m.in. źle rokującą sytuację w zarządzie Cargo. W czynnościach zawieszono członka zarządu, dyrektora ds. ekonomiki i finansów **Bogdana Szafrąńskiego** i delegowano na to stanowisko **Macieja Libiszewskiego** (patrz str.7) oraz doszło do próby odwołania prezesa Kozendry. Dyskutowano także o projekcie zmian do ZUZP, spotkaniu w MPiPS w sprawie wcześniejszych emerytur,

a także pierwszym Walnym Posiedzeniu Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, które odbędzie się wkrótce w Warszawie. Dla wzmocnienia obszarów związanych z prawem pracy podjęto uchwałę w sprawie zmiany w Zespole Doradczym przy Prezydium ZMZ. **Kazimierza Szczerbowski** zastąpił w tym gremium **Wojciech Wygrała**.

Ustalono także dokładne terminy dwóch corocznych naszych imprez. Piłkarski turniej o Puchar Prezesa PKP Cargo oraz Prezydenta ZMZ odbędzie się w Zielonej Górze w dniach 5–7 lipca. Natomiast Centralne Obchody Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego w dniach 6–8 września w Olsztynie.

**Rafał Zarzecki**



**UMIENIE**

go 2007 roku pomiędzy  
**Zakład Taboru w Białymstoku**  
rwanym przez  
– Dyrektora Zakładu  
a  
**Przewodniczący Związku**  
rwanym przez  
wiodniczącego Związku

w PKP CARGO S.A Zakład Taboru w Białymstoku  
przeprowadzeniem akcji protestacyjnej, działając  
Zakład Taboru w Białymstoku, mając na względzie zażeg-  
ępujące porozumienie, w którym Dyrektor będzie

nywania żadnych rozsad personalnych w admini-  
Białystok (z wyłączeniem spraw dyscyplinarnych),  
Zakład Taboru Białystok na równorzędnych zasadach  
rozumień wyłącznie z przedstawicielami zakłado-

przez pracownika) w zespole pracowników dru-  
gramami pracy i obsługi trakcyjnej z obowiązują-  
prawie powołania Społecznego Inspektora Pracy

w Kolejowych w Białymstoku deklaruje współpracę  
sprawach związanych z utrzymaniem właściwego  
S.A

*Tadeusz Pleskot*  
Przewodniczący ZMZ w Białymstoku

## Białystok dziękuje

**Tadeusz Pleskot** – przewodniczącym ZYM w Białymstoku:



– Odwołanie dyrektora Józefa Kamińskiego po 11 miesiącach wzorowego wręcz zarządzania miało zapoczątkować dalsze rozszady

administracyjne w Zakładzie Taboru w Białymstoku. Te, pochodzące z wiarygodnego źródła, informacje zrodziły duży sprzeciw załogi i stały się zarzewiem błyskawicznie rozwijającego się konfliktu. Wobec groźby destabilizacji funkcjonowania zakładu, ZYM w Białymstoku – wspólnie z FZZM oraz ZZPK – ostro zaprotęstował przeciwko takim praktykom. Na mój apel o pomoc, prezydent Leszek Miętek zwołał w ekspresowym tempie nadzwyczajne posiedzenie Rady Krajowej w Białymstoku. Wielogodzinne obrady i wspólne pochylenie się nad problemem przyniosły oczekiwany rezultat. Pod wypracowanym przez RK ZYM porozumieniem podpisy złożyli: obecny dyrektor zakładu Marek Kasperowicz i wyżej podpisany przewodniczący ZYM w Białymstoku. Pozwoliło to zażegnać coraz bardziej zaostrzający się konflikt w naszym zakładzie,

a jednocześnie dało konkretną formę zabezpieczenia na piśmie przed nurtującymi nas obawami. Szkoda, że nie wszyscy w CM Białystok potrafili to zrozumieć i docenić.

RK ZYM zobowiązała także Leszka Miętka, jako członka Rady Nadzorczej Cargo, do wystąpienia na piśmie do zarządu Cargo z zapytaniem o przyczyny odwoływania dyrektorów zakładów taboru w całym kraju.

Wielkie słowa uznania należy oddać prezydentowi, prezydium oraz całej Radzie Krajowej ZYM. W ciężkiej chwili „próby” potwierdziło się, że hasło „niech nas łączy honor i więź zawodowa” nie jest tylko sloganem. RK ZYM znowu udowodniła to czynem i stanęła na wysokości zadania. W imieniu członków ZYM oraz pracowników CM Białystok serdecznie i gorąco wszystkim Wam koledy dziękuję.

## Siła wspólnoty

**Wojciech Wygrała** – przewodniczącym ZYM w Ostrowie Wlkp.:



– Ostatnie wydarzenia w PKP Cargo napawają niepokojem. Polityka kadrowa spółki nie powinna

sprowadzać się do obsadzania stanowisk według klucza politycznego. Stanowczo zbyt często zapomina się, że liczyć powinny się wyłącznie kompetencje kandydatów. Ekonomia zaczyna przegrywać jednak ze zwyciężającą polityką.

Za eksperymenty kierownictwa, ewentualne błędy i utraczone przewozy płacić będą głównie pracownicy, dla których zabraknie pracy. Nie tylko maszyniści, ale również i przedstawiciele innych kolejarskich grup zawodowych. Poszczególne organizacje działając w pojedynkę mogą nie dysponować wystarczającą siłą pozwalającą oprzeć się różnym negatywnym zjawiskom w PKP. Wspólnie, w ramach m.in. Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, może nam się to udać. Czym jesteśmy liczniejsi tym większą stanowimy siłę, co udowodniła niedawna pikietaż w Warszawie. (A swoją drogą nadal wszyscy z niecierpliwością czekamy na konkretne propozycje emerytalne Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej).

Liczymy, że kierownictwo Cargo większy nacisk położy na kwestię poprawy warunków pracy. Czekamy na badania czynników szkodliwych dla zdrowia dla wszystkich typów lokomotyw w każdym zakładzie. W Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy PKP Cargo widzimy potrzebę wprowadzenia zapisu określającego dobę pracowniczą i dzień harmonogramowo wolny od pracy. Pozwoliłoby to uniknąć komasowania służb. To szczególnie uciążliwe dla – mających niewiele czasu na wypoczynek po kolejnych służbach – maszynistów dojeżdżających do pracy. Po likwidacji kolejnych pociągów na naszym terenie owe dojazdy stały się zresztą prawdziwym problemem. Nasze interwencje w samorządzie w tej sprawie nie przyniosły jednak jak dotychczas skutku.



**DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW**  
Spółka z o.o.

31-505 Kraków, ul. Bosacka 6

tel./fax (012) 421 08 20, 421 95 78, 430 36 57  
tel. (012) 393 54 81

*Ofertuje Państwu swoje usługi w zakresie:*

- składu i grafiki komputerowej
- druku offsetowego
- oprawy introligatorskiej

*Drukujemy na maszynach arkusowych i zwolowych:*

- wydawnictwa książkowe, czasopisma
- taryfy, katalogi, foldery reklamowe i kalendarze
- akcydensy: listy przewozowe, bilety, karty gwarancyjne itp.



**SERDECZNIE ZAPRASZAMY**

Ponadto wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

# Polski rekordzista

**Stanisław Donarski, starszy maszynista z Zakładu Taboru Gdynia, na dobre zapisał się w historii polskiego kolejnictwa. Jak jednak przyznaje, nie będzie się specjalnie martwić, jeśli jego osiągnięcie zostanie poprawione. Rekord wynoszący 250,1 km/h przetrwał już jednak na sieci PKP blisko trzynaście lat.**



W maju 1994 roku do Polski przybył włoski pociąg „Pendolino” ETR 460 z blisko dwudziestoosobową obsługą techniczną. Odbywały się pokazy jazdy po torze prostym i po łukach. Spośród 20 tysięcy polskich maszynistów kolegę Donarskiego wybrano jako maszynistę – pilota do jazd próbnych ETR 460. – Zapropnowałem mi to ówczesny zastępca naczelnika Zarządu Trakcji Północnej DOKP **Marek Smoter**, który orientował się, że biegle władam językiem angielskim. Nie potrafiłem odmówić. Czuję, że może to być przygoda życia – wspomina po latach.

10 maja 1994 ETR 460 odbył siedem jazd próbnych, w każdej uzyskując prędkości większe od zakładanych. – Zaczęliśmy od 180 km/h, stopniując o 10 km/h więcej w każdej próbie, a zakończyliśmy na 240 km/h – powiedział Donarski. Po każdym przejeździe sprawdzano zapisy na taśmach aparatury pomiarowej. Współpracę pantografu z siecią trakcyjną obserwowano we wnętrzu pojazdu na specjalnym kolorowym monitorze. Po analizie wszystkich danych decydowano o dalszym podwyższeniu prędkości. Następnego dnia przystąpiono do decydujących prób. 11 maja 1994 roku panowały dobre warunki atmosferyczne – pochmurno, ale około 20 stopni, boczny zachodni wiatr – około 3 m/s. Odbyły się cztery próby. W dwóch pierwszych przejazdach uzyskano prędkości około 200 km/h, w trzecim – 245 km/h. – Przed czwartą próbą dało się wyczuć u wszystkich silne podekscytowanie, czy się powiedzie? Udało się, uzyskaliśmy prędkość 250,1 km/h, rekordową na sieci PKP. – Jak się później dowiedziałem do-

datkowy szybkościomierz zainstalowany w środku wagonu pasażerskiego pokazał 253 km/h – wspomina nasz kolega. Podczas bicia rekordu w pociągu przebywało przeszło 30 osób. Oprócz stałej włoskiej ekipy pracownicy DG PKP, Wschodniej i Centralnej DOKP, CNTK, oddziału drogowego z Kielc i innych jednostek. Wszyscy sobie gratulowali. Włosi byli przygotowani na sukces, bo mrozili szampany. Uczestnicy przedsięwzięcia otrzymali na pamiątkę tego niezwykłego wydarzenia okolicznościowe dyplomy.

Rekord został ustanowiony na linii CMK na szlaku: stacja Strzałki – p. odg. Biała Rawska – stacja Szeligi. Warto dodać, że odbyły się wówczas także jazdy próbne szlakiem Rybno Pomorskie – Rakowice na trasie z Warszawy do Gdańska, gdzie na konwencjonalnej linii poddawano próbie wychylności pudła ETR 460 przy jeździe po łukach. Uzyskiwano tam prędkości rzędu 95 km/h do 135 km/h przy ograniczeniach ze względu na geometryczny układ toru od 80 km/h (stacja Montowo) do 110 km/h. – Na odcinkach prostych jechaliśmy do 160 km/h, gdzie normalnie kursujące pociągi osiągają prędkość do 120 km/h – opowiada Donarski.

Jak już wspomnieliśmy przygodę tę umożliwiła mu znajomość języka obcego. Angielskim zainteresował się wprawdzie dopiero po szkole średniej w której uczył się niemieckiego i po wojsku, ale na naukę nigdy za późno. Jako samouk zaczynał od słowników. Traf jednak chciał, że w „Sygnałach” natrafił na ogłoszenie angielskiego entuzjasty parowozów szukającego polskich miłośników kolejnictwa. Anglik

przyjeżdżał co roku do naszego kraju, stawiając sobie za cel przejeżdżkę pociągiem ciągnionym przez parowóz. Sporządził nawet mapę Polski z zaznaczonymi liniami kolejowymi po których kursowały pociągi obsługiwane planowo przez lokomotywy parowe. Kontakt został nawiązany i był bardzo pomocny w nauce języka. Nie tylko zresztą stała korespondencja, ale i późniejsza wizyta w Anglii. Zwieńczeniem nauki było ukończenie kursu zakończone egzaminem i uzyskanie certyfikatu.

O tym, jak znajomość języka przydaje się w życiu Stanisław Donarski przekonał się po raz kolejny także niedawno. Prezydent ZZM **Leszek Miętek** powierzył mu zadanie reprezentowania interesów blisko 110-tysięcy maszynistów zrzeszonych w międzynarodowym związku ALE na forum Europejskiej Agencji Kolejowej. Jako ekspert ma głos doradczy w sprawach dotyczących maszynistów i lokomotyw w zespole problemowym zajmującym się systemami naprawczymi lokomotyw i opracowaniem wspólnych norm oraz certyfikacji zakładów naprawczych. – Cieszę się, że mogłem uczestniczyć zwłaszcza w kongresie ALE w Brnie, na którym po raz pierwszy w historii prezydent ZZM został wybrany na wiceprezydenta międzynarodowej organizacji maszynistów. To budujące, że ciężka praca prezydium Rady Krajowej ZZM została doceniona przez wszystkich delegatów V kongresu ALE – powiedział Donarski.

**Adam Murawski**

# Zostań biegłym

**Istnieje szansa, że w sądach pojawią się wyspecjalizowani biegli obecnani z przepisami i funkcjonowaniem kolei. Jeśli tylko znajdą się chętni.**

W styczniu 2007 roku do biura Rady Krajowej ZZM wpłynął projekt ustawy „O biegłych w postępowaniu sądowym oraz w innych postępowaniach prowadzonych na podstawie ustaw”. Po zapoznaniu się z jego treścią i konsultacjach z kolegami, prezydentem ZZM oraz przewodniczącym Komisji Obrony Praw Pracowniczych, postanowiłem napisać parę uwag i wniosków do wykorzystania dla usprawnienia pracy sądów w postępowaniu cywilnym oraz karnym. Istnieje bowiem potrzeba ustanowienia biegłych sądowych posiadających wiedzę teoretyczną i praktyczną ze specjalizacji tabor kolejowy oraz znajomość przepisów obowiązujących w Grupie PKP.

Pragnę przypomnieć, że kiedyś w PKP działały komisje dyscyplinarne, które rozwiązywały m.in. problemy dotyczące wskazania przyczyn wypadków kolejowych, zajmowały się także postępowaniem cywilno-pracowniczym. Obecnie większość spraw rozpatrują sądy postępowania cywilnego i karnego, gdzie nieodzowna jest obecność specjalisty biegłego sądowego, który wykonywać będzie swoje obowiązki z całą sumiennością i bezstronnością.

Analizując projekt ustawy należy ogólnie stwierdzić, że projektodawca wprowadził wiele zmian oraz poszerzył ustawę (41 stron), według mnie z korzyścią dla pracy sądów, poprzez właściwy dobór biegłych, którzy w dużej mierze mają wpływ na treść wydanych orzeczeń, postanowień czy wyroków. W interesie nas

wszystkich, zwłaszcza kolegów dochodzących swoich praw w sądach pracy lub karnych, po wypadkach kolejowych jest, aby werdykt sądu był zgodny z prawem, sprawiedliwy, fachowy i bezstronny. Ponieważ projekt ustawy jest bardzo obszerny pozwolę sobie przedstawić zasadnicze zagadnienia:

1. Wprowadzenie w szczególnie uzasadnionych przypadkach możliwo-



Siedziba Sądu Najwyższego w Warszawie. Fot. archiwum

ści powołania na biegłego w sprawie osoby spoza listy biegłych krajowych (proponujemy utworzenie listy biegłych przy Ministerstwie Transportu).

2. Wpis na krajową listę biegłych może uzyskać osoba fizyczna, która złoży wniosek oraz będzie spełniać niżej wymienione warunki:

- ma obywatelstwo polskie lub jednego z państw europejskich,
- zna język polski,
- nie ukończyła 70 lat,
- ma pełną zdolność do czynności prawnych,
- nie była karana za przestępstwo zwykłe lub skarbowe,

- nie jest prowadzone przeciwko niej postępowanie sądowe,
- posiada nieposzlakowaną opinię,
- nie podlega zakazowi wykonywania zawodu w dziedzinie, w której może wykonywać czynności biegłego,
- posiada teoretyczne wiadomości specjalne w dziedzinie biegłego i min. 5 lat praktyki zawodowej tej specjalności,
- posiada uprawnienia do wykonywania zawodu w dziedzinie specjalności biegłego,
- posiada wiedzę w zakresie postępowania sądowego niezbędną do występowania w sprawach, w których może być biegłym. Poza powyższym przeprowadzać się będzie wywiad środowiskowy.

Przedstawiając Czytelnikom Głosu Maszynisty ten temat liczę na zastanowienie się, kto spośród naszych znajomych lub czy my sami możemy spełnić powyższe warunki i złożyć wniosek o wpis na listę biegłego sądowego. Pamiętajmy, że projektodawca w uzasadnieniu jednoznacznie informuje, iż dotychczasowy sposób naboru biegłych nie gwarantuje

ani fachowości, ani odpowiedzialności, ani też bezstronności biegłych. Zostają nimi często osoby liczące na określone korzyści, jakie może przynieść im tytuł biegłego. Jedynym sposobem ich sprawdzenia jest zasięgnięcie opinii w zakładach pracy. Liczę na zainteresowanie powyższym tematem, gdyż jest to w interesie nas wszystkich, oraz służę dalszymi informacjami. Wszystkich zainteresowanych proszę o kontakt w celu omówienia szczegółów (tel. 041 253 24 49 lub tel. kom. 0 603 622 747).

**Leon Gójski**

## Pod semaforem



**Członkowie Rady Krajowej ZZM** za błyskawiczną mobilizację i przyjazd do Białegostoku, co pomogło w wygaszeniu konfliktu w tamtejszym zakładzie taboru. Wielu musiało zrezygnować z innych planów i podróżować z drugiego końca Polski, ale opłaciło się.

**Zarząd PKP Cargo** za niejasną politykę kadrową, czego ostatnio doświadczyliśmy w Białymstoku. Mocno iskrzy również w samym zarządzie. Ryba ponoć psuje się od głowy, a dalsze złe posunięcia mogą doprowadzić do konfliktów społecznych.



## BOCZNY TOR

### Supersenior

Gdy dość zaawansowane są dyskusje na temat wcześniejszych emerytur dla kolejarzy związanych z bezpieczeństwem ruchu w grodzie Kraka zdarzyła się rzecz niesłychana. W tamtejszym zakładzie taboru znalazł sobie posadę maszynista. Henryk na niego wołają. Nie byłoby w tym nic wartego wzmianki, gdyby nie kilka drobiazków.

Otóż naszemu bohaterowi stuknęło 68 wiosenek. Błyskawicznie pewnie zleciało, nawet się nie obejrzał. Wielu w podobnym wieku woli bawić wnuki. Ale jak widać nie dotyczy to ludzi z charyzmą potrafiących nadal wykrzesać z siebie moc, wypełniających swą misję i poświęcających obowiązki rodzinne, gdy wymaga tego sytuacja. Wiek nie ma tu nic do rzeczy. A już na pewno nie odprawa emerytalna, którą niechybnie zgarnie, jak zawistne ludziska wygadują.

Krakowskiemu zakładowi gratulujemy nowego nabytku, a panu Henrykowi końskiego wręcz zdrówka. Życzymy sukcesów w pracy, jak najszybszego awansu i wielkiej kariery!

[uprzejmypan@interia.pl](mailto:uprzejmypan@interia.pl)

## Listy

Mieszkańcy miasta i powiatu Elbląg napisali do nas w sprawie połączeń kolejowych z Trójmiasta do Elbląga. Zwrócili się z prośbą o przywrócenie poc. nr 91342 relacji Gdynia Gł. – Elbląg jako stałego, kursującego codziennie oraz przedłużenia relacji poc. nr 6024 Gdynia Gł. – Malbork do Elbląga jako ostatniego pociągu w dobie. – *Pracujemy i uczymy się w Trójmieście, Pruszczu Gdańskim i w Tczewie na różnych zmianach i brak połączenia z poc. z Warszawy na stacji Malbork oraz poc. z kierunku Bydgoszczy i Chojnic na stacji Tczew uniemożliwia nam powrót do domów* Pismem zainteresowaliśmy Przewozy Regionalne w Gdyni i w Olsztynie, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego oraz UM Woj. Warmińsko-Mazurskiego, Urząd Miasta w Elblągu, Starostwo Powiatowe w Elblągu oraz Dziennik Elbląski. Do pisma dołączyliśmy listę z ok. 200 podpisanymi zainteresowanych osób – napisał **Wiesław Balewski**, maszynista CM Gdynia.

## Podpatrzone

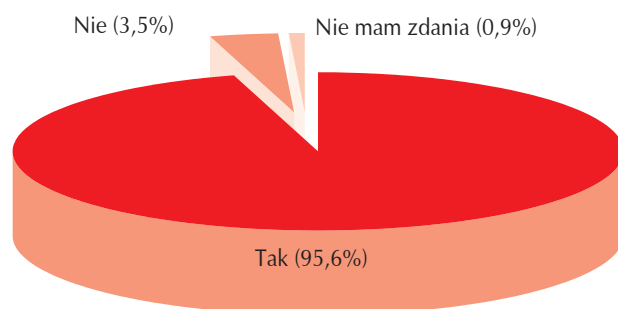


Cóż za superrelacja...

Fot. P. Rybikowski

## SONDA

Czy w przypadku nie spełnienia żądań zawartych w Petycji dotyczących wcześniejszych emerytur dla kolejarzy związki zawodowe działające w Grupie PKP powinny wspólnie przeprowadzić strajk generalny?



Źródło: [www.zzm.org.pl](http://www.zzm.org.pl)

# fraszki Jerzego Szulca

## Konkretna

– Twój mąż to bomba,  
ma dużo szyku  
– Jak go poznałaś?  
– ...po zapalniku.

**Psychoza**  
Coraz częściej szczeka  
Człowiek na człowieka.

## Tyrania

Tyraj bracie tyraj  
Będziesz miał nie ty raj.

## Nowatorstwo

Najpierw nowość, potem zawdy  
Potwierdzenie starej prawdy.

## Przesyt

I łączę przyjaźni  
Też czasem drażni.

## HUMOR

Bóg mówi do Adama:

- Adam daj żebro.
- Nie dam.
- No Adam, nie wygłupiaj. Daj.
- Nie dam!
- No proszę Adam daj.
- Nie dam, mam jakieś złe przecucia.

\*\*\*

– Halo? Cześć maleńka, tu tatuś, daj mi mamusię.

– Tatusiu, mamusia jest na górze w sypialni z wujkiem Frankiem.

Po dłuższej chwili milczenia:

– Ależ córeczko, nie masz żadnego wujka Franka!

– Nieprawda, mam! Jest teraz z mamusią w sypialni!

– Ok, no cóż... posłuchaj uważnie, chce żebyś coś dla mnie zrobiła. Dobrze?

– Dobrze tatusiu.

– Idź na górę do sypialni, zapukaj do drzwi i powiedz, że tata właśnie parkuje przed domem...

Kilka minut później :

– Już zrobiłam.

– I co się stało?

– Mama bardzo się przestraszyła, wyskoczyła z łóżka bez ubrania i zaczęła biegać po pokoju i krzyczeć, a potem potknęła się o dywan i wypadła przez okno.

– Boże... A wujek Franek ?

– On też wyskoczył z łóżka bez ubrania i krzyczał. W końcu wyskoczył przez okno, to z drugiej strony i wskoczył do basenu. Ale tatusiu, tam nie było wody, miałeś napełnić go w zeszłym tygodniu i zapomniałeś. No i wujek upadł na dno i też się nie rusza.

Baaardzo długa chwila ciszy, aż wreszcie :

– Hmmmm, basen mówisz ? A czy to numer 555-67-89?

\*\*\*

– Powiedz mi, kochanie, za co ty mnie tak kochasz: za piękną buzię, czy za rewelacyjną figurę? – pyta żona.

– Za poczucie humoru – odparł mąż.

\*\*\*

Franek mówi do kolegi:

– W niedzielę wybieram się z teściową na giełdę staroci.

– A ile chcesz za nią dostać?

## Kącik filatelistyczny

Najbardziej rozpowszechnionym typem polskiej lokomotywy elektrycznej na naszych szlakach kolejowych jest ET 22, wykorzystywana głównie do prowadzenia pociągów towarowych. Ostatnio, wskutek braku pojazdów serii

EU 07, coraz częściej widzimy ją na czole pociągów osobowych i pośpiesznych. Poczta Polska wydała do tej pory trzy znaczki z ET 22. Pierwszy – o nr 2283 w serii ośmiu znaczków pt.: „Historia lokomotywy” wprowadzonych do obiegu 13 lutego 1976 r. Drugi – o nr 2846 ukazał się w serii czterech znaczków pt.: „Tabor kolejowy” i wszedł do obiegu 18 września 1985 r. Trzeci zaś – o nr 3395 – pojawił się 9 czerwca 1995 r., również w serii czternastoznaczkowej pt.: „150 lat kolei na ziemiach polskich”. Obok prezentujemy te trzy polskie znaczki z ET 22 .

Przypomnijmy podstawowe dane lokomotywy: całkowita długość 19 240 mm, układ osi Co – Co, średnica kół na kręgu tocznym 1 250 mm, szybkość konstrukcyjna 125 km/h, sześć silników, moc ciągła 3 000 kW, moc godzinna 3 120 kW, ciężar w stanie służbowym 120 T, największy nacisk na szyny 20 T.

(amur)





### Grupa Compensa

Compensa należy do najszybciej rozwijających się grup ubezpieczeniowych w Polsce. W skład grupy wchodzi Towarzystwo Ubezpieczeń Compensa S.A. oraz Towarzystwo Ubezpieczeń na Życie Compensa S.A. Obie Spółki współdziałają ze sobą tak, aby oferować naszym Klientom pełny zakres ubezpieczeń.

Grupa Compensa oferuje kompleksową i w pełni profesjonalną obsługę w zakresie ubezpieczeń majątkowych i osobowych oraz ubezpieczeń na życie.

**Towarzystwo Ubezpieczeń Compensa S.A.** w swojej ofercie posiada ubezpieczenia komunikacyjne, majątkowe, osobowe i ubezpieczenie zdrowotne.

**Towarzystwo Ubezpieczeń na Życie Compensa S.A.** w swojej ofercie posiada indywidualne ubezpieczenia na życie oraz grupowe ubezpieczenia na życie.

Dzięki rosnącemu zaufaniu klientów z roku na rok przybywa osób i firm, które swoją przyszłość i bezpieczeństwo finansowe powierzają Grupie Compensa. O sile i stabilności towarzystw Grupy Compensa świadczy także wysokość ich kapitałów akcyjnych, które należą do najwyższych na polskim rynku ubezpieczeniowym.

**Compensa należy do Vienna Insurance Group.**

### Austriacka precyzja

**Vienna Insurance Group** jest wiodącą austriacką grupą ubezpieczeniową w Europie Środkowo — Wschodniej. Jej silne zaplecze finansowe stanowi Wiener Städtische. Agencja Standard & Poor's oszacowała rating finansowy Wiener Städtische na poziomie „A+” ze stabilną pozycją. Poza Austrią grupa jest obecna na terenie: Białorusi, Bułgarii, Chorwacji, Republiki Czech, Niemiec, Węgier, Lichtensteinu, Polski, Rumunii, Serbii i Czarnogóry, Słowacji oraz Ukrainy. We Włoszech i na Słowenii działają oddziały Wiener Städtische. W Austrii do Grupy należą Donau Versicherung, Bank Austria Creditanstalt Versicherung i Union Versicherung.

Towarzystwo Ubezpieczeń Compensa S.A.  
Towarzystwo Ubezpieczeń na Życie Compensa S.A.  
Al. Jerozolimskie 162, 02-342 Warszawa, Compensa Kontakt: 0 801 120 000  
www.compensa.pl

Member of Vienna Insurance Group 

**COMPENSA**  
kunszt ubezpieczeń

## Nasze sztandary

# ZZM Czechowice-Dziedzice



Uchwałę o ufundowaniu sztandaru organizacji zebranie delegatów podjęło 14 lat temu. Jej inicjatorem był maszynista **Ludwik Sikora**. Sztandar wykonany przez siostry zakonne w Zabrzegu poświęcono podczas Święta Kolejarza w 1993 roku. Poczet stanowili wówczas **Czesław Białek** (chorąży) oraz **Czesław Dybał** i **Marek Motyka**. W 1998 roku sztandar poddano renowacji w pracowni artystycznej Anny Stajer z Godowa.



(L)  
Fot. G.Moc

[www.naturatour.pl](http://www.naturatour.pl)



Zima będzie  
z nami !!!

Zapraszamy  
do naszych ośrodków  
na Wczasy Zimowe i Zimowiska

Sprawdź już dziś !!!