



# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

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

**Nr 10/38**

**PAŹDZIERNIK 2007**



**Koncepcja spółki serwisowej – s. 2–3**

**Dyspozytorzy w Konfederacji – s. 4–5**

# Zaplecze powinno być scalone

Z Leszkiem Miętkiem prezydentem ZKM rozmawia Rafał Zarzecki

– Z inicjatywy ZKM 15 października odbyło się spotkanie z podsekretarzem stanu w Ministerstwie Transportu Mirosławem Chaberkim, a także Andrzejem Wachem – prezesem zarządu PKP S.A. oraz Marią Wasiak – członkiem zarządu tej spółki. Co było jego tematem?

– Zgodnie z wcześniejszymi deklaracjami, przedstawiliśmy dokument zawierający podstawowe założenia dotyczące funkcjonowania tzw. spółki serwisowej. ZKM ma nadzieję, że stanie się on przedmiotem merytorycznej dyskusji o szczegółowych rozwiązaniach związanych z wdrażaniem „Strategii” i wpłynie na prace zespołu roboczego, w których także mamy nadzieję wziąć udział. Jesteśmy przekonani, że kompleksowa analiza porównawcza rozwiązania zaproponowanego przez ZKM oraz koncepcji podziału zaplecza technicznego zawartego w „Strategii” dowiedzie, że nasz pomysł jest rozwią-

zaniem korzystniejszym. Uznajemy potrzebę systemowego rozwiązania problemu przewozów regionalnych, ale dostrzegamy również wielkie zagrożenia, głównie natury społecznej, związane z procesem wdrażaniem „Strategii”. Stąd nasza kompromisowa propozycja, łagodząca zagrożenia. Ma ona przy tym także solidne podstawy ekonomiczne, bo zapewnia efektywniejsze wykorzystanie kolejowego majątku i lepsze funkcjonowanie przewoźników pasażerskich oraz operatora logistycznego, jakim ma się stać PKP CARGO S.A. Nie upieramy się, że to jest najlepsza koncepcja, ale chcemy pokazać, że istnieją różne rozwiązania, które będą korzystne dla pracowników.

– Proszę zatem scharakteryzować podstawowe założenia dotyczące spółki serwisowej.

– W materiale zwracamy uwagę, że jej utworzenie nie doprowadzi do kolejnego rozbitcia spółek, ale ma na celu zjednoczenie całego zaplecza techniczno-utrzymeniowego w ramach Grupy PKP. Założyliśmy, że udziałowcami w tej spółce, oprócz PKP S.A., będą PKP CARGO, PKP Intercity, PKP Przewozy Regionalne oraz – jeśli powstanie – spółka PKP InteRegio. Oprócz pracowników zaplecza techniczno-utrzymeniowego i naprawczego znaleźliby się w niej również pracownicy zespołów drużyn trakcyjnych, czyli m.in. maszyniści. Wiele uwagi poświęciliśmy argumentowaniu racjonalności tego rozwiązania. Przemawia za nim m.in. optymalizacja wykorzystania maszynistów na rzecz wszystkich spółek Grupy PKP. W naszych wyliczeniach na przykładowym rozkładzie jazdy dla konkretnego odcinka wykazaliśmy, że w przypadku podziału pracowników zespołów

drużyn trakcyjnych konieczny będzie wzrost zatrudnienia wśród tych drużyn aż o 27,7 proc. To jest aż 4 tysiące maszynistów, których na rynku po prostu brakuje. Przypominam także, że średnia wieku maszynistów w Grupie PKP jest bardzo wysoka. Wszyscy ci, którzy znają się na eksploatacji wiedzą również jak zmienne sezonowo jest zapotrzebowanie w ruchu pasażerskim i towarowym, a także prace remontowe i inwestycyjne infrastruktury. Utrzymanie pracowników w jednej grupie da zatem pewną elastyczność ich wykorzystania.

Zwracamy również uwagę na inny bardzo ważny aspekt związany ze szkoleniami zespołu drużyn trakcyjnych. Wszyscy wiedzą, że młody adept sztuki maszynistowskiej rozpoczyna karierę zawodową jeżdżąc z doświadczonym maszynistą, później przechodzi do pracy manewrowej w ruchu lokalnym, a dopiero potem może prowadzić pociągi ekspresowe i międzynarodowe. Po rozbiciu na spółki byłoby to nie do utrzymania. Zwracamy również uwagę na kwestię jakości szkolenia po ewentualnym rozbiciu. Obecnie mamy je na wysokim poziomie, ale podział spowoduje konieczność stworzenia przez spółki podobnych pionów instruktorsko-kontrolerskich i wzajemnego ich dublowania. Jak też już wspominałem mamy wysoką średnią wieku maszynistów i będą wielkie trudności w zagospodarowaniu tych, którzy utracą możliwość wykonywania zawodu ze względów zdrowotnych. Maszynista zakładowy będzie mógł pracować tylko w miejscach, gdzie są punkty obsługi tabo-ru. Po podziale każda ze spółek będzie miała w skali kraju stosunkowo mało tych punktów, w tym przypadku dojazdy pracowników do pracy nie wydają się racjonalne, a spółka x nie będzie przecież zatrudniała pracowników spółki y tylko dlatego, że w danej miejscowości ma punkt utrzymania technicznego.



**Głos Maszynisty**

NIEMIEC NAS ŁĄCZY HONORI I WIEC 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: [rkzkm@wp.pl](mailto:rkzkm@wp.pl)

**Redaktor naczelny:** Rafał Zarzecki  
**Zespół redakcyjny:** Roman Jordan,  
Adam Murawski, Eugeniusz Śliwiński,  
Grzegorz Moc  
**Druk:** Drukarnia Kolejowa Kraków

**Okładka:** Stoisko Grupy PKP na targach  
TRAKO Fot. R. Zarzecki

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.

## Krańcowa nieodpowiedzialność

Funkcjonowanie spółki serwisowej pozwoli również na lepszą kontrolę kosztów, gdyż będzie to spółka z różnymi udziałowcami.

Ważnym elementem przemawiającym za scalaniem zaplecza jest też konieczność posiadania w punktach utrzymania taboru odpowiedniego zaplecza i wykwalifikowanej kadry oraz sprawnego systemu zaopatrzenia. Spółka serwisowa pozwoli na obniżenie kosztów stałych poprzez maksymalne wykorzystanie (przez całą dobę) obiektów kolejowych i punktów obsługi. Pomijam fakt konieczności zakupu wielu drogich urządzeń. Zwracamy uwagę na obniżenie kosztów funkcjonowania całej Grupy PKP m.in. poprzez wymiennosc części zamiennych w różnych seriach lokomotyw przeznaczonych do ruchu towarowego czy osobowego, a w związku z tym lepszej gospodarki magazynowej. Uzasadnień naszej koncepcji jest zresztą wiele więcej.

### – Jak do projektu ZZM odniósł się właściciel?

– Liczymy, że dokument wzbudzi zainteresowanie właściciela. Wymaga on oczywiście dopracowania, bo nie dysponujemy szczegółowymi danymi, które ma pracodawca. Jesteśmy jednak ciekawi porównania obu wariantów od strony kosztowej. Wierzymy, że możliwa jest merytoryczna rozmowa na temat spółki serwisowej. Rozmowa oparta na ekonomii i rozsądku, z postrzeganiem Grupy PKP jako całości. Liczymy też, że do merytorycznej dyskusji na ten temat włączą się również inne związki zawodowe. ZZM nie mówi „nie bo nie”, lecz proponuje konkretne rozwiązanie, o którym warto rozmawiać. Mam nadzieję, że racjonalne argumenty będą bardziej przekonujące niż elementy pozamerytoryczne, związane z polityką.

– **Dziękuję za rozmowę.**

**Do końca roku Ministerstwo Transportu wydłużyło obowiązywanie starej instrukcji o prowadzeniu pociągów Ir-1 (R-1). Nowa miała wejść w życie 24 września br., ale stanowczo sprzeciwiły się temu organizacje zrzeszone w Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych. Istniało duże zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu na sieci PKP. Nową instrukcję próbowano bowiem wprowadzić w takim pośpiechu, że pracowników... nie zapoznano z przepisami, nie mówiąc już o ich przeszkoleniu.**

Metoda mająca posłużyć wprowadzeniu jednej z najważniejszych instrukcji na sieci PKP musi szokować. Z której strony by nie patrzeć pozostaje bowiem w całkowitej sprzeczności z deklaracjami osób odpowiadających za bezpieczeństwo na kolei jakoby odpowiedzialność za pasażera czy też ładunek były priorytetami. Przyjętą uchwałą nr 126/2007 Zarządu PKP PLK SA 19 kwietnia br. oraz zatwierdzoną przez prezesa UTK decyzją nr TTN-500-113/07 instrukcję Ir-1 (R-1) próbowano wcielić w życie chyłkiem, w sposób niemal niezauważalny. Co gorsza, niezauważalny także dla całej rzeszy pracowników PKP w stosunku do których przepisy miałyby zastosowanie. Jeszcze dosłownie na kilka dni przed tzw. godziną zero, pracownicy związani z ruchem: maszyniści, konduktorzy i dyżurni ruchu nie widzieli nowej instrukcji na oczy. Być może wizja np. maszynisty ślęczącego 24 września nad obszernym, fachowym dokumentem na kilka minut przed poprowadzeniem pociągu niekórym służbom na kolei nie działa na wyobraźnię.

Absolutnie nie do pojęcia jest, że w całym procesie stanowienia i wprowadzania nowych przepisów w PKP kompletnie nie pamięta się o tych, których mają one obowiązywać, a także o ich przedstawicielach.

Do ZZM nowa instrukcja Ir-1 trafiła dopiero we wrześniu, drogą zresztą nieoficjalną, choć wcześniej kilkakrotnie alarmowaliśmy m.in. w „Głosie Maszynisty”, że kończy się okres obowiązywania starej, a nowej na horyzoncie nie widać. UTK zatwierdził Ir-1 na początku lipca, nic więc nie tłumaczy (może poza sezonem urlopowym) późniejszego pośpiechu z jej wprowadzaniem. Liczymy zatem, że całe zamieszanie z tym związane zostanie poddane szczegółowej analizie, a winni przykładowo ukarani. Pozwoli to uniknąć podobnych sytuacji w przyszłości, a tym samym zaoszczędzić niepotrzebnego stresu wielu kolejarzom, zwłaszcza tym związanych z bezpieczeństwem ruchu, od których wymaga się zresztą końskiego zdrowia.

W obliczu sytuacji, że pracownicy nie zostali w odpowiednim czasie zapoznani i przeszkoleni, a instrukcji nie dostarczono na posterunki pracy zainterweniowała Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych. Na szczęście zdecydowane działania, m.in. pismo do ministra transportu Jerzego Polaczka z postulatem nie wprowadzania nowej Ir-1 do czasu zakończenia szkoleń pracowników, przyniosły pożądany skutek.

Nie zmienia to jednak w niczym faktu, że zarządca infrastruktury, spółka PLK, igra czasem z ogniem. Jak na dłoni widać bagatelizowanie podstawowych standardów służących bezpieczeństwu pracy. Nietrudno wówczas o nieszczęście, którego wszyscy chcielibyśmy przecież uniknąć, nieprawdaż?

**Rafał Zarzecki**

P.S. Z nową instrukcją, której wprowadzenie zapowiedziano na 1 stycznia 2008 roku, są jeszcze inne problemy. Odwołuje się ona m.in. do nieistniejących na chwilę obecną przepisów, zatem jej wdrożenie w tym terminie wydaje się problematyczne.

# Dyspozytorzy też w Konfederacji



**Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych rośnie w siłę. Do struktur Konfederacji przyjęto kolejną organizację – Związek Zawodowy Dyspozytorów PKP. Wystosowano także pismo do pracodawców z postulatem znacznej podwyżki płac dla pracowników związanych z organizacją, prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.**

Wniosek ZZZD PKP rozpatrywano na posiedzeniu Rady KKZZ, które odbyło się 18 września w Warszawie. Przewodniczący Rady Głównej Związku Zawodowego Dyspozytorów Jacek Zielonka chęć wstąpienia do KKZZ uzasadnił krótko, ale dobitnie, mówiąc: „w jedności siła”. Poinformował zebranych o strukturze i liczebności kierowanej przez niego organizacji (700 członków). Podda-

ny pod głosowanie wniosek przyjęto jednomyślnie i tym sposobem KKZZ zrzesza już cztery, typowo „eksploatacyjne”, organizacje związkowe.

Z marszu zainicjowano wspólne działania. Do kolejowych pracodawców z Grupy PKP wysłano pismo, w którym KKZZ wnosi o wdrożenie z dniem 1 października br. podwyżki płac dla wszystkich pracowników związanych z organizacją, prowadze-

niem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego w wysokości 50 proc. średniego wynagrodzenia zasadniczego w danym zespole pracowniczym. Podwyżka taka jest potrzebą chwili, bo wynagrodzenia istotnych dla funkcjonowania ruchu kolejowego pracowników nie są w żaden sposób współmierne do stopnia odpowiedzialności zawodowej, a także wysokich i specjalistycznych kwalifikacji. Niskie zarobki są również główną przyczyną luki pokoleniowej na newralgicznych





stanowiskach pracy. Dalsze bagatelizowanie kwestii płacowych w Grupie PKP grozi więc w konsekwencji zatrudnianiem się kolejarzy-fachowców w konkurencyjnych firmach, o czym pracodawcy muszą pamiętać i czemu powinni skutecznie przeciwdziałać.

Wiele uwagi poświęcono również bezpieczeństwu ruchu kolejowego na sieci PKP. Rada KKZZ wyrazi-

ła duże zaniepokojenie złym stanem taboru, zakupem przestarzałych pojazdów szynowych do przewozu ludzi, wprowadzaniem prototypów pojazdów do eksploatacji, dążeniem przewoźników do zaniżania standardów szkolenia oraz zmniejszania jego czasu, a także ograniczaniem obsad na posterunkach ruchu przy jednoczesnym zwiększaniu zakresu obo-

wiązków pracowników. Jak podkreślił Leszek Miętek, przewodniczący Konfederacji, bezpieczeństwo jest jednym z priorytetów KKZZ, toteż będzie w tych kwestiach interweniować w Ministerstwie Transportu oraz Urzędzie Transportu Kolejowego.

KKZZ podjęła także uchwałę w sprawie inicjatywy zawarcia układu zbiorowego pracy dla pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. W najbliższym czasie Rada KKZZ wystąpi do kolejarskich central związkowych z zaproszeniem do opracowania projektu takiego układu.

Na spotkaniu omawiano także wiele innych spraw. Poruszano kwestie typowo organizacyjne, które zostały finalizowane, jak np. rejestrację władz KKZZ w Krajowym Rejestrze Sądowym. Stosowne pismo informujące o tym fakcie trafiło do przewodniczącego Związku Pracodawców Kolejowych.

**Tekst i fot. Rafał Zarzecki**

## Beneficial Kredyt SPECJALNA OFERTA KREDYTOWA DLA CZŁONKÓW ZM

Beneficial Kredyt, pion bankowości detalicznej HSBC Bank Polska S.A., pragnie przedstawić ofertę pożyczki gotówkowej przygotowanej specjalnie dla Państwa.

### CECHY NASZEJ POŻYCZKI GOTÓWKOWEJ

- Pożyczka na dowolny cel
- Minimum formalności
- Złożenie wniosku bez konieczności wizyty w banku
- Nie wymagany podpis współmałżonka
- Bez poręczycieli i zabezpieczeń

### KRYTERIA PRYZNANIA POŻYCZKI

- Minimalny wiek wnioskodawcy – 24 lata
- Różne formy zatrudnienia (renta, emerytura)
  - Minimalny dochód 400 zł netto
- Okres kredytowania od 18 do 60 miesięcy
- Wysokość pożyczki od 3 000 zł do 50 000 zł

Przykładowe wysokości rat miesięcznych  
Podane raty zawierają całkowite miesięczne koszty kredytu (**Kapitał, prowizje i odsetki**)

	5 000 PLN	10 000 PLN	15 000 PLN	25 000 PLN
5 lat	121,92 zł	243,84 zł	365,77 zł	609,61 zł
4 lata	142,03 zł	285,26 zł	427,89 zł	713,16 zł
3 lata	177,65 zł	355,32 zł	532,97 zł	888,29 zł
2 lata	248,49 zł	496,98 zł	745,48 zł	1 242,47 zł

Roczna rzeczywista stopa procentowa wyliczona dla całkowitego kosztu kredytu 10 000 na 60 miesięcy wynosi 17,46%. Nominalne oprocentowanie wynosi 15,00%. Efektywny, całkowity koszt kredytu w skali roku zawarty jest w racie.

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

**KOD PROMOCJI 35408**

Infolinia czynna od poniedziałku do soboty w godzinach 9 - 21, w niedzielę w godzinach 10–21

Całkowity koszt połączenia – jeden impuls połączenia lokalnego.

Możesz również zadzwonić pod numer **0 22 31 40 150**

Dzwoniąc na infolinię prosimy przygotować dowód osobisty i numer konta, na które zostaną przelane środki

## Dialog, ale z prawem głosu

**Kwestia włączenia się do sektorowego dialogu społecznego na szczeblu europejskim oraz protest maszynistów w Niemczech zdominowały posiedzenie organizacji ALE, zrzeszającej związku zawodowe maszynistów z całej Europy.**



W Budapeszcie, który gościł w dniach 4–6 października szefów europejskich związków maszynistów, miała zapaść decyzja na temat ewentualnego uczestnictwa ALE w europejskim dialogu społecznym dotyczącym spraw kolei. Aby do tego doszło, konieczna była jednak zgoda organizacji transportowców ETF. To właśnie zrzeszające 2 mln kolejarzy z całej Europy ETF jest bowiem na szczeb-

lu unijnym reprezentantem strony związkowej. Od pewnego czasu trwały zatem rozmowy o współpracy między ETF a ALE.

Nie przyniosły one jednak dotychczas zadowalających efektów. Jak powiedział Leszek Miętek, prezydent ZZM oraz wiceprzewodniczący ALE, na propozycję ze strony ETF nie wyraził zgody żaden z obecnych w stolicy Węgier szefów europejskiego związku. W praktyce warunki zaproponowane przez ETF groziły bowiem swego rodzaju podporządkowaniem się ALE tej organizacji. Zrzesza ona ponadto przedstawicieli różnych kolejowych związków zawodowych i zajmuje się wieloma obszarami, natomiast ALE skupia wyłącznie maszynistów, których jest 110 tysięcy. Z tego też powodu wszyscy zgodzili się, że ALE powinno mieć możliwość samodzielnego wypowiadania się na newralgiczne tematy związane z pracą maszynistów. ALE chce prawa głosu, i to takiego który w procesie podejmowania decyzji będzie słyszalny przez unijne instytucje.

Wsparcia, i to jednogłośnie, uczestnicy posiedzenia ALE udzielili niemieckiej organizacji maszynistów GDL. Pozostaje ona ostatnio w ostrym sporze z kolejami DB AG. Niemieccy maszyniści domagają się m.in. oddzielnego układu zbiorowego pracy dla maszynistów oraz wyższych wynagrodzeń. Protesty objęły całe Niemcy i kilkakrotnie już kompletnie sparaliżowały transport u naszych zachodnich sąsiadów. Omawiano także sytuacje związków w innych krajach i ich współpracę z pracodawcami oraz instytucjami państwowymi.

Na finiszu są prace związane z utworzeniem strony internetowej ALE. W Budapeszcie zaprezentowano będący w fazie mocno zaawansowany jej projekt. Wkrótce pojawi się ona w sieci i będzie zawierała podstrony w językach narodowych członków poszczególnych organizacji. Jej adres podamy w listopadowym „Głosie Maszynisty”. **raz**

## Wokół maszynisty zakładowego

**W związku z wieloma pytaniami dotyczącymi zatrudnienia na stanowisku maszynisty zakładowego wyjaśniamy, że Kolejowa Medycyna Pracy wykonuje badania okresowe wyłącznie na to stanowisko, o które występuje pracodawca. Tym samym nie przekwalifikowuje więc, w przypadku jakichkolwiek kłopotów zdrowotnych, na stanowisko maszynisty zakładowego.**

W praktyce wygląda to następująco: po badaniach na maszynistę pojazdów trakcyjnych lekarz orzeka, że zdrowie danego pracownika nie pozwala na pracę na tym stanowisku. Istnieje oczywiście procedura odwoławcza, ale tak czy owak dopiero po uprawomocnieniu się decyzji lekarza pracodawca może skierować pracownika na badania na stanowisko maszynisty zakładowego. Wówczas Kolejowa Medycyna Pracy przeprowadzi je właśnie pod tym kątem i wydaje stosowną decyzję.

Możliwość zatrudniania się na stanowisku maszynisty zakładowego mają również ci maszyniści, którzy wcześniej ze względu na stan zdrowia zostali odsunięci od wykonywania tego zawodu i pracują obecnie na innych stanowiskach. Przypominamy, że w Rozporządzeniu Ministra Transportu z 4 września br. zmieniającym rozporządzenie w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego zawarto także warunki, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe. Wymagane jest zdanie egzaminu kwalifikacyjnego oraz przejście badań okresowych. **R.**

P.S. Dotarły do nas sygnały, że w spółce PKP CARGO pojawiły się problemy z kierowaniem maszynistów na stanowisko maszynisty zakładowego. Tłumaczone jest to brakiem takiego stanowiska pracy w PUZP. Nie wiemy, czy to próba zablokowania wejścia w życie Rozporządzenia Ministra Transportu, czy też zwykła czyjaś nadgorliwość. Liczymy, że sytuacja zostanie uregulowana.

## W skrócie

**PAP SPRZEDAWAŁ CARGO.** Na początku października jak grom z jasnego nieba gruchnęła wieść jakoby koleje rosyjskie RZD oraz koleje niemieckie DB AG miały zamiar wspólnie kupić dużego polskiego przewoźnika towarowego. Według dziennikarza Polskiej Agencji Prasowej firmą tą miały być PKP CARGO S.A., a o takim przedsięwzięciu wspominał prezes RZD. Informacja wywołała duże zdziwienie w PKP CARGO S.A., zaprzeczyły jej także PKP S.A. oraz Ministerstwo Transportu, które zadeklarowało, że nasz narodowy przewoźnik towarowy nie jest na sprzedaż. Przedstawiciele kolei niemieckich zabrali głos dopiero po kilku dniach, usilnie przekonując, że DB nie jest zainteresowane zakupem PKP CARGO. Pojawiły się więc spekulacje, że może chodzić o firmę CTL.

\*\*\*

**TO JEST POLSKA...** Polski rząd postanowił, że unijna Karta Praw Podstawowych w części dotyczącej praw pracowniczych nie będzie w naszym kraju mocy wiążącej. Oznacza to tym samym, że polscy pracownicy nie będą mogli egzekwować przestrzegania podstawowych praw przed instytucjami europejskimi, takich jak np. zakaz pracy przymusowej, wolność stowarzyszania się w związki zawodowe, czy prawa do rokowań zbiorowych. Oprócz rządu Jarosława Kaczyńskiego podobne stanowisko zajął tylko rząd brytyjski, który nie krył chęci ograniczenia praw pracowniczych wynikających z Karty, jak choćby większe niż w prawodawstwie tego kraju uprawnienia do strajku.

Taka postawa naszego rządu, który swego czasu deklarował chęć dialogu, wywołała duże zdziwienie przedstawicieli różnych organizacji związkowych.

(raz)

## Podziękowanie

ZZM w Olsztynie oraz Dyrektor Zakładu Taboru, jako organizator Centralnych Obchodów Europejskiego Dnia Maszynisty Olsztyn-Kortowo 2007, serdecznie dziękuję za miłe słowa skierowane pod naszym adresem za organizację ww. Obchodów, Prezydium, Radzie Krajowej oraz uczestnikom naszego święta.

W tym miejscu chcemy również podziękować wszystkim którzy, przyczynili się, do organizacji naszych Obchodów: sponsorom, Panu Jackowi Protasowi – Marszałkowi Województwa, Czesławowi Małkowskiemu – Prezydentowi Miasta Olsztyna, Robertowi Krutczenko – Dyrektorowi PZU w Olsztynie.

Szczególne słowa podziękowania ZZM w Olsztynie składa Panu Tadeuszowi Zacharewiczowi – Dyrektorowi Zakładu Taboru w Olsztynie.

Ja ze swej strony chcę bardzo serdecznie podziękować członkom naszego Związku oraz wszystkim kolegom z mojego Zakładu za pomoc w organizacji tych Obchodów.

**Zbigniew Malinowski**  
Przewodniczący ZZM w Olsztynie



proste drogi  
profesjonalne rozwiązania

CENTRUM INFORMACJI  
O USŁUGACH PKP CARGO S.A.  
tel. +48 32 719 53 00  
fax +48 32 719 58 63  
czynne od poniedziałku do piątku  
w godzinach od 8.00 do 16.00



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

# Rybnik ze sztandarem!

Koło ZYM w Rybniku jest kolejną organizacją mającą własny sztandar. Uroczystość jego poświęcenia odbyła się 9 października w tamtejszym kościele Misjonarzy Księża Werbistów.



Do Rybnika przyjechali m.in. zaproszeni goście z Rady Krajowej ZYM, Zarządu i Rady Nadzorczej PKP Cargo, poczty sztandarowe i przedstawiciele współpracujących zakładów oraz związków zawodowych działających w CM Czechowice Dziedzice. Po mszy nastąpił przemarsz orszaku z pocztami sztandarowymi ulicami miasta do sali, gdzie odbywała się mniej oficjalna część uroczystości.

Podczas karczmy piwnej Dariusz Fidył – dyrektor Zakładu Taboru w Czechowicach-Dziedzicach, podziękował i symbolicznie uhonorował osoby zaangażowane w przygotowanie oraz proces dopuszczenia do eksploatacji na terenie Czech lokomotyw serii ET22. Zabawę uświetniał zespół „Kapela ze Śląska”. Złocistego trunku nie zabrakło i zabawa była udana.

*Grzegorz Moc*

*Fot. autor i Andrzej Kabała*







Rok założenia 1904

# **ZNLE** S.A. **Gliwice**

## **Zakłady Naprawcze Lokomotyw Elektrycznych S.A. w Gliwicach**

**ZNLE S.A. oferuje usługi w zakresie:**

- Napraw maszyn elektrycznych,
- Modernizacji silników elektrycznych,
- Obręczowania, regeneracji i napraw przekładni oraz zestawów kołowych lokomotyw i wagonów,
- Naprawa podwozi lokomotyw,
- Napraw i serwisu lokomotyw elektrycznych i spalinowych,
- Modernizacji lokomotyw elektrycznych i spalinowych,
- Napraw przewodowych lokomotyw górniczych,
- Napraw podwozi wagonów towarowych i osobowych,
- Produkcji podzespołów niezbędnych do naprawy i modernizacji taboru kolejowego,
- Kontroli, pomiarów zgodności, dopuszczeń urządzeń i systemów wg kart UIC.



Zarząd  
tel. (032) 23 58 201  
fax. (032) 23 58 205  
e-mail: [dyrekcja@znle.pl](mailto:dyrekcja@znle.pl)

**44-100 Gliwice  
ul. Chorzowska 58  
[www.znle.pl](http://www.znle.pl)**

Marketing i Sprzedaż  
tel. (032) 23 58 292  
tel./fax. (032) 23 58 301  
tel. kol. 932 40 31  
fax kol. 932 41 81  
e-mail:  
[marketing@znle.pl](mailto:marketing@znle.pl)



Zmodernizowany EN57 dla KM.



Jeden z 4 zmodernizowanych EN57 trójmiejskiej SKM.



Maszyniści z SKM w kabinie EN57.



Niektóre firmy oferowały leasing taboru, np. lok. E 186 127.



Świat małej kolei też jest piękny.

# Okiem użytkownika

**Na Międzynarodowych Targi Kolejowe TRAKO wzięło się ponad 350 wystawców z 17 krajów transportu szynowego, prezentacje i seminarium najbardziej oczywiście zainteresował tabo-  
bocznicy stacji w Oliwie.**

Targi TRAKO odbywają się co dwa lata, dlatego wystawcy starają się dobrze przygotować do imprezy, by zaskoczyć konkurencję i zaintryguować widzających. Podczas tegorocznych, które odbyły się w dniach 10–12 października, zaprezentowanych zostało kilka pojazdów o bardzo różnorodnym zastosowaniu – począwszy od zmodernizowanych lokomotyw manewrowych, poprzez lokomotywy liniowe, piętrowy push-pull, a na ekt-ach skończywszy. Lokomotywy o nowych konstrukcjach zostały wystawione przez producentów (Bombardier i Siemens), a także firmy specjalizujące się w różnych formach wynajmu taboru (Angel Trains i Dispolok), które prowadzą starania o dopuszczenie maszyn do ruchu po torach PKL. Jak dowiedzieliśmy się od przedstawicieli producentów, pomimo barw firmowych żadna z tych lokomotyw nie jest własnością polskiego przewoźnika. Uwagę przykuwały również zmodernizowane przez ZNTK Mińsk Mazowiecki jednostki serii EN57 dla PKP SKM w Trójmieście i Kolei Mazowieckich, a także nowy nabytek „peerki” ED74, produkcji bydgoskiej PESY. Ponadto na konferencji projekt nowej lokomotywy towarowej E6ACT przedstawiły Zakłady Naprawcze Lokomotyw Elektrycznych w Gliwicach.

Oprócz przedstawicieli producentów, przy prezentowanych jednostkach EN57 i ED74 byli również obecni użytkownicy – maszyniści KM i SKM oraz z Łodzi, którzy opowiadali o eksploatowanych przez nich pojazdach. Jak zauważyliśmy, do konstruktorów jakby nadal nie docierało, że maszynista też jest człowiekiem i jak każda istota ludzka musi czasem się posilić i napić czegoś ciepłego. Zmiana szybkościomierza i montaż klimatyzacji to już dużo, ale jeszcze

# wnika

TRAKO 2007 w Gdańsku zaprezentowało nową generację lokomotyw i wagonów. Były debaty na temat przyszłości polskiej kolei. Nas, jako użytkowników, czekała nowa tabor, który można było oglądać na

nie wszystko... Czy przy kosztach całego przedsięwzięcia sięgających milionów złotych tak trudno wygenerować kilka złotych na dwa gniazdko w kabinach? Jak ktoś ma wątpliwości, niech

daleko nie szuka. By czegoś się nauczyć wystarczy przekroczyć południową granicę i wejść do kabiny maszynisty dowolnego pojazdu, także zmodernizowanego. Albo po prostu zajrzeć na stoiska południowych sąsiadów na TRAKO.

Zakłady NEWAG z Nowego Sącza zaprezentowały niespotykany dotychczas w Polsce zakres modernizacji lokomotyw ST44 i SM42. Maszyna oznaczona symbolem 6Dg na podbudowie SM42 jest zasadniczo przeznaczona do obsługi spoza kabiny: sterownik radiowy, dwa pulpity maszynisty, kompletny brak widoczności z miejsca maszynisty, porównywalny z SM31. Tłumaczenie projektanta kabiny, że jest „tylko do sterowania radiowego” uważam za mało poważne i obrazujące znajomość zagadnienia przez „naszych” inżynierów. Podobnie rzecz wygląda z lokomotywą 311D, wykonaną na podbudowie ST44 przez tego samego wykonawcę. Do kabin wchodzi się z pomostów biegnących z obu stron pudła po stopniach... w dół. Pomijając ciasnotę w kabinach i różne warunki atmosferyczne istnieje tym samym poważne utrudnienie w razie konieczności szybszego opuszczenia kabiny. Tu znowu odezwał się jednak geniusz znaną Dunajca, który stwierdził: „nie przewidujemy konieczności ucieczki”. Ręce opadają...

Oddech TRAKO zapewnia zwykle wystawa hobbistów „Świat małej kolei”. Tak też było i tym razem. Imponujące makiety oraz odwolujące się do rzeczywistości dioramy wzbudzały wcale nie mniejsze zainteresowanie niż tzw. duża kolej.

**Tekst: Grzegorz Moc, raz  
Fot. autorzy**



A tak wygląda wejście do kabiny 311D...



Lokomotywa 311D wykonana na podbudowie ST44.



37 piętrowych wagonów typu push-pull produkcji Bombardiera ma trafić do spółki KM w przyszłym roku.



Z lewej 6 Dg na podbudowie ST42, z prawej Rh1216 050-5 z rodziny Europrinter, najszybsza lokomotywa na świecie (357 km/h) produkcji Siemens.



Kabina maszynisty w push-pullu.

# Jubileusz Piotrkowa

**ZZM Piotrków Trybunalski świętował dziesięciolecie poświęcenia swojego sztandaru. Uroczystości połączone z regionalnymi obchodami maszynistowskiego święta.**

Specjalna msza w intencji maszynistów odbyła się w piotrkowskim Sanktuarium Matki Bożej Trybunalskiej 7 października. Odprawił ją superior Klasztoru o.o. Jezuitów ks. Andrzej Lemiesz, który w kazaniu mówił o powołaniu potrzebnym do wykonywania naszego zawodu oraz podkreślał ogromną odpowiedzialność związana z pracą na stanowisku maszynisty. W nabożeństwie wzięli udział przedstawiciele kierownictwa kolejowych spółek i zakładów, a także członkowie ZZM, w tym poczty sztandarowe z Piotrkowa Tryb., Łodzi, Częstochowy, Sierpca, Białegostoku, SKM w Trójmieście oraz Rady Krajowej.

Po mszy uroczystości, w których organizację oprócz piotrkowskiego zaangażowało się Koło ZZM w Kutnie, przeniosły się do Ośrodka Sportu i Rekreacji BOT Kopalni Bełchatów „Warzkowizna”. Choć miały nieco inny ciężar gatunkowy, także i tam nie zabrakło podniosłych chwil. Przedstawiciele prezydium Rady Krajowej ZZM wręczyli m.in. nieobecnemu na centralnych obchodach Dnia Maszynisty Markowi Krasce re-sortową odznakę Zasłużony dla Kolejnictwa.

*Tekst i fot. (L)*



# KRÓLEWSKI SEN... I PAŁAC.



WYGODNIE, NIE TYLKO DO WARSZAWY

**IC** PKP INTERCITY

# Niebezpieczne zaniechania

**Czyje prawo tego sprawiedliwość. Co jednak, gdy prawa brak? Właśnie w takiej sytuacji znajdują się drużyny trakcyjne po utracie ważności instrukcji MT-34 a.**



Autor – przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych ZZM służy poradą pod numerem telefonu 0 667 640 005.

Zarządzeniem nr 78 zarządu PKP z 20 lipca 1999 roku, na podstawie art. 36 ustawy z 15 lipca 1995 r. o pp PKP, wprowadzono instrukcję bezpieczeństwa i higieny pracy dla drużyn trakcyjnych elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych – MT-34 a. Osoby odpowiedzialne za kwestie BHP w spółce PKP CARGO chyba jednak nie zauważyły, że podstawy opracowania ww. przepisów wewnętrznych utraciły moc prawną. Tym sposobem brak na dzień dzisiejszy kolejnych przepisów, w tym akurat przypadku określających zasady bezpieczeństwa drużyn trakcyjnych. Maszynistów nadal obowiązuje oczywiście Kodeks pracy, gdzie w artykule 11 czytamy: „Przestrzeganie przepisów i zasad bezpieczeństwa jest podstawowym obowiązkiem pracownika”. Ale dla równowagi warto pamiętać, że w art. 207 oraz 283 określone są obowiązki pracodawcy.

Najwyraźniej komuś umknęło, że celem tej instrukcji było ustalenie jednolitych zachowań oraz działań, jakie powinna podjąć drużyna trakcyjna w celu osiągnięcia bezpiecznych i higienicznych warunków pracy. Co godne podkreślenia, zasad nieuwzględnionych w innych, obecnie obowiązujących instrukcjach. Łatwo zauważyć, że systematycznie maleje zainteresowanie osób odpowiedzialnych za utrzymanie bezpiecznych, prawidłowych warunków pracy w pojazdach trakcyjnych. Zaniechanie opracowania instrukcji regulującej kwestie związane z bezpieczeństwem jest jednak wielkim błędem. W efekcie istnieje bowiem konieczność zmian instrukcji dla maszynisty oraz pomocnika maszynisty (CT-1, CT-2). W paragrafie 17 CT-1 czytamy: „w przypadku

pożaru pociągu maszynista powinien postąpić zgodnie z postanowieniami instrukcji Ir-1 (R-1) o prowadzeniu pociągów oraz MT-34 a”. Tymczasem obie te instrukcje są dla drużyn trakcyjnych niedostępne, z różnych zresztą przyczyn. Podobnie jest z zasadami określającymi postępowanie w przypadku uszkodzenia urządzeń na dachu elektrycznego pojazdu trakcyjnego (par. 23 CT-1). Ponadto nie wiadomo, gdzie należy dziś szukać niezbędnego wykazu dodatkowego wyposażenia wymaganego podczas wykonywania manewrów z ładunkiem niebezpiecznym (par. 8 CT-1) Wobec tego z ogromnym zdziwieniem czytamy w instrukcji CT-1 par. 9 ustęp 4: „maszynista obowiązany jest zachować ostrożność podczas wykonywanej pracy zgodnie z postanowieniami instrukcji MT-34 a”.

Najczęstszą wymówką mającą usprawiedliwić obniżanie bezpieczeństwa i standardów pracy jest brak pieniędzy. Tradycyjnie tego typu argumentów używa się tłumacząc brak decyzji m.in. o dostosowaniu kabin maszynistów w pojazdach trakcyjnych do obowiązującej normy hałasu bądź wyposażeniu je w klimatyzację. Nie wspomnę o realizacji obietnicy wyposażenia pojazdów trakcyjnych w ergonomiczne fotele... A przecież to właśnie tego typu zaniechania oraz wadliwe oświetlenie przyczyniają się do wielu naszych chorób zawodowych.

W imieniu kolegów maszynistów pytam, ile trzeba pieniędzy, aby przed zbliżającym się sezonem zimowym wymienić lub uzupełnić braki uszczelnienia w drzwiach i oknach pojazdów trakcyjnych? Jak wielkich nakładów potrzeba na uzupełnienie braków oświetlenia, rozkładów jazdy, przystosowania

kabin? Od maszynistów żąda się wiele – m.in. aktualizowania wewnętrznych rozkładów jazdy, w których poprawkę nakłada się na inną poprawkę. Dodajmy do tego otrzymywane od służby ruchu tasiemcowe – dochodzące do 1,5 metra długości – rozkazy szczególne. Brak właściwego oświetlenia kabin powinien zatem zainteresować komisje badające okoliczności wypadków kolejowych.

Dużo większej determinacji przy poprawianiu warunków pracy należałoby jednak także oczekiwać od naszych związkowych przedstawicieli działających w zakładowych komisjach bezpieczeństwa i higieny pracy oraz od wybranych przez załogę społecznych inspektorów pracy. Słuchając wystąpienia prezydenta ZZM podczas naszego święta usłyszałem słowa odnoszące się do „fachowców” od zakupów taboru. Oddają one słuszną ideę, że każda decyzja powinna być autorstwa osoby znającej stan rzeczy, a nie dyletanta.

Dużym niewątpliwie niedopatrzaniem jest nadal utrzymywany w mocy obowiązek wykonywania przez drużynę trakcyjną „wstępnych oględzin technicznych składu pociągu” (par. 10 ust. 2 instrukcji CT-1). W paragrafie 22 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005 roku w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji wprowadzono tylko pojęcie „ogłędzin technicznych”, przeprowadzonych przez uprawnionego pracownika. Utrzymywanie takiego stanu rzeczy stanowi istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego

**Eugeniusz Śliwiński**  
**Komisja Obrony Praw Pracowniczych**

*Najszybsze pociągi świata*

# Nie tylko potentaci<sup>(1)</sup>

**Kolej jako gałąź transportu przeżywa w ostatnich latach prawdziwy renesans. Na całym świecie buduje się linie dużych prędkości, czyli takie, na których pociągi przekraczają prędkość 200 km/h.**

W ostatnich numerach „GM” opisałyśmy potentatów w tej dziedzinie – koleje francuskie, japońskie, włoskie, niemieckie i hiszpańskie. Dostrzegając niewątpliwie korzyści wynikające z eksploatacji superszybkich pociągów do grupy tej dołączają coraz to nowe państwa, pomimo konieczności zaangażowania ogromnych środków inwestycyjnych. Bilansując bowiem inne wydatki stawianie na

kolej i tak jest najbardziej opłacalne. Oto krótki przegląd tego zagadnienia w innych .

## Skandynawia

Pierwszym skandynawskim pociągiem, który przekroczył barierę 200 km/h był szwedzki X 2000. Miało to miejsce w 1990 roku. Od tego czasu na różnych odcinkach linii łączących Sztokholm z Goeteborgiem i Malmö zestawy pociągowe składające się z dwóch jednostek napędowych o stosunkowo niewielkiej mocy 3.2 MW umieszczonych na końcach składu oraz 6–8 wagonów osiągają prędkość 200–210 km/h (w testach maksymalnie 276 km/h). Zaprojektowane i wyprodukowane zostały przez

koncern ABB (późniejszy Adtranz i Bombardier).

Sąsiednie koleje fińskie VR nie pozostały w tyle i w 1995 roku wprowadziły do eksploatacji składy S 220. Jest to zmodyfikowana szerokotorowa (1524 mm) wersja wyprodukowanego przez Fiat Ferroviaria opisywanego wcześniej ETR 460. Podobnie jak składy szwedzkie, są to pociągi z wychylnym nadwoziem. W latach 1995 – 2006 wyprodukowano 18



sześciowagonowych zestawów o mocy 4 MW, ciężarze 302 T i długości 158 metrów rozwijających prędkość 220 km/h ( w testach 246 km/h).

Koleje norweskie NSB mogą poszczycić się pociągiem Flytoget. Ten osiągający 210 km/h pociąg łączy stolicę Oslo z odległym o 50 km lotniskiem Gardemoen. Dystans ten pokonuje w niespełna 20 minut.

## Wielka Brytania

Już w latach 80. ubiegłego wieku na magistralach ECML i WCML (wschodniego i zachodniego wybrzeża) łączących Londyn z Edynburgiem kursowały pociągi HST 125 złożone z 2 spalinowych jednostek napędowych oraz 8 wagonów. Osiągały prędkość 125 mil/h czyli około 200 km/h. Elektryfikacja linii nie przyniosła jednak zwiększenia szybkości i pociągi prowadzone lokomotywami serii 91 nadal nie przekraczają wówczas osiągniętej. Słynny Eurostar na niektórych odcinkach nowo zbudowanej linii na południe od Londynu przekroczył tę szybkość, umożliwiając dotarcie do Brukseli w 110 minut. Do Paryża czas jazdy wynosi obecnie 2 godziny i 15 minut.

**Stanisław Donarski**  
Fot. autor i Wikipedia



# Jadą złomy kolorowe

**Jadąc pociągiem przez stację towarową Szczecin Port Centralny mogłem przekonać się o efektach liberalizacji kolejowych przewoźników towarowych. Przez kilka kilometrów zdążyłem naliczyć składy przynajmniej czterech przewoźników prywatnych lub bardziej uczenie: prywatnych operatorów...**

Liberalizacja rynku przewozowego – to oczywiście wymóg stawiany przez Unię Europejską. Zgadza się, ale w jakim oraz czym kosztem odbywa się to w Polsce? Prywatni operatorzy tak chwaleni za swą efektywność na łamach części branżowej prasy wykorzystują do prowadzenia swoich pociągów lokomotywy, które jakimś cudem zmieniają kolory. W barwach Grupy PKP, np. PKP Cargo, określane są mianem „złomu”, „przeżytku” i „zabytków techniki”. Można też usłyszeć opinię, że ów „złom” przynosi nam wstyd w konfrontacji z taborom innych kolei. Co jednak ciekawe te same „3 E”, „3 E/ 1” lub „4 E” i wreszcie „201 E” przemalowane na inne, krzykliwe zwykle kolory, stają się dla prywatnego operatora bardzo użytecznymi pojazdami trakcyjnymi. Moją uwagę przykuła zwłaszcza „siódemka” przemalowana na barwy jednego z PTK-ów. I okazało się, że ten „złom” też może pociągnąć lekki pociąg towarowy o masie do 700 ton. (Co ciekawe, nie zrezygnowano nawet

z równie „muzealnych” zaworów sterowania wielokrotnie na jej czole).

Obserwując przez okno „ezeta” te cuderka liberalizacji na naszych torach zastanawiałem się dlaczego prywatni operatorzy zamiast czuć obrzydzenie do złomu, który jeździ w Grupie PKP, nader chętnie po niego sięgają – dla swoich pociągów. Istnieje przecież tyle mechanizmów finansowych pozwalających tak rzekomo pręźnie działającym prywatnym firmom zaopatrzyć się w pojazdy jakością i użytecznością bijące to wszystko, co Grupa PKP obecnie posiada. I oczywiście kupują. Tylko czemu tak wolno? Może jednak bardziej opłaca się, zamiast rat leasingowych, wyciągnąć skądś pocziwego „sputnika” lub „byka” – rzecz jasna za cenę złomu... Ta kwestia nurtuje mnie, gdy patrzę ile kolejnego „złomu” – jeszcze w barwach PKP Cargo, oczekuje w krzakach na naprawę główną. Kto wie, a nuż wyjedzie z zakładu naprawczego już w innych kolorach?

Pochylmy się także nad inną kwestią dotyczącą prywatnych operatorów

na naszych zliberalizowanych i „uwolnionych” torach... Przyjąłem, że taki np. niżej podpisany, zafascynowany perspektywą zrobienia kolejowego biznesu, szuka kapitału. Znajduje go i zakłada kolejową spółkę przewozową. Ale musi jeszcze wyłożyć na swój tabor, bo klientów już znalazł, zajmując się intensywnie akwizycją. Już słyszę ten rechot w bankach lub innych instytucjach finansowych, gdy udam się do nich z wnioskiem o finansowe wsparcie zakupów swojego taboru... Do czego zmierzam? Ano do „prywatnych” operatorów. Odnoszę wrażenie, iż na naszych torach jesteśmy teraz świadkami tego, co działo się w kraju po 1989 roku. Gdy nagle – jak nasze lokomotywy – za dotknięciem czarodziejskiej różdżki przedsiębiorstwa i zjednoczenia zmieniały się w spółki – najpierw Skarbu Państwa, a potem już w całkiem „prywatne” i „prężne” firmy, zarządzane przez rzutkich właścicieli lub menedżerów, kiedyś szefów zjednoczenia. Cóż, z wiekiem człowiek się uczy, nabywając nowych umiejętności. Taki już urok państwa, w którym proces transformacji nie dobiegł jeszcze końca i pozostało jeszcze sporo majątku do efektywnego wykorzystania, ale już w „prywatnych” rękach.

Na przeszkodzie w dalszym „rozwoju” stoi jeden z molochów z Grupy – niejaki PKP Cargo, który rzekomo tłamsi wolny rynek przewoźników i utrudnia dostęp. A przede wszystkim jest niby bardzo drogie... Resztę zrobią specjaliści od public relations oraz dziennikarze, którym kolej kojarzy się co najwyżej z kolejką Piko.

W mediach przedstawiane jest to tak: mamy z jednej strony molocha ze swoim „złomem”, który ciągle utrudnia, a z drugiej: prężnych operatorów. Niech pod ogólną dyskusję poddane będzie pytanie, kto na kogo wywiera presję, a co najważniejsze, jaki cel chce przez to osiągnąć. A kolorowe lokomotywy, póki co, jadą sobie dalej...

**Marek Synowiecki**  
Autor jest dziennikarzem  
Polskiego Radia Szczecin

## Podpatrzone na TRAKO



„Obietnica” – diorama księdza Janusza Grygiera, znanego modelarza kolejowego. Autor podpisał ją tak: „Otwarcie nowego przystanku: na dwutorowej linii kolejowej w miejscowości Obietnica wybudowano w najmniej właściwym miejscu przystanek kolejowy. Na uroczystym otwarciu zgromadziła się cała miejscowa społeczność, i nie tylko”.  
Fot. Rafał Zarzecki



# Poradnik antymenedżera

Jednym z najlepszych sposobów na pozbycie się klienta jest – mówiąc kolokwialnie – wystawienie go do wiatru. W kolejowej praktyce sprowadza się to do odwołania lub przesunięcia w ostatniej chwili godziny odjazdu pociągu i nie poinformowania o tym, bądź poinformowania w sposób bezskuteczny kolejowych służb informacyjnych i kasjerek. Najlepszy efekt można osiągnąć w sytuacji, gdy będzie to ostatni dzienny pociąg i pasażer nie zdoła już dojechać danego dnia do stacji docelowej. Pół nocy oczekiwania na następne połączenie w towarzystwie bezdomnych oraz noc-

na jazda, podczas której wypada mieć oczy dookoła głowy, powinny zniechęcić do kolei nawet jej miłośnika, a cóż dopiero przeciętnego podróżnego.

Metodę ową wdrażano na początku października w Szczecinie. Właśnie tam pasażerowi sprzedano łączony bilet PR i IC z godzinami odjazdów zapewniających dogodną przesiadkę w Poznaniu. Połączenie istniało także w internetowym rozkładzie jazdy HAFAS. Nie przewidzianego podstępnie podróżnego udało się jednak przechytrzyć. Godzinę odjazdu jednego z pociągów czasowo zmieniono telegramem,

PKP Intercity WOPŁY PRZEJAZD		WU 1 1026 103	
Wjazd dn: 05.10.2007 Wazny do: 06.10.2007		1278 074252	
OD	→ DO	KL	
PR 7234 W Szczecin Gł.	Poznan Gł.	0 BOKR.PWAC. 1	
IC E 311 W Poznan Gł.	Warszawa Wschodnia	W GŁ W.PWAC. 2	
PRZEZ: Krzyż+Kutno***		Eh: 525	
Szczecin Gł.		Poznan Gł.	
05.10.07 12:25		05.10.07 12:25	

PKP Intercity DOPŁATA DO POC. BRZETEGO DOPŁATA		Et	
OD	→ DO	KL	
05.10.2007 POZNAŃ GŁ	→ WARSZAWA W	05.10.2007 2	
PDC: 47 WAGON 270 001 W. DO SZCZECINA 06 DOKO			
DLA WIEPALACZY		Przewoźnik: PEP IC	
WAF. UN.: Wagon z przelazami 001800-PASS		PESZAWA: 10	
Bez wra./bez zwrotu		GOTOWA	
05.10.07 12:25		05.10.07 12:25	

Wskazanie	Data	Stacja	Par	Stacja	Uwagi
Szczecin Główny	05.10.07	10:37	P 8234		Przewoźnik: PEP IC
Poznan Główny	10:10				Przewoźnik: PEP IC
Poznan Główny		10:37			Przewoźnik: PEP IC
Warszawa Wschodnia	22:37	WWS			Przewoźnik: PEP IC

Por. pociąg relacji  
Szczecin Gł - Szekopan  
W dn. 05.10.07 - 12:25  
odjeżdża o godz. 17:20  
zg. z telop. 220178-636/2007

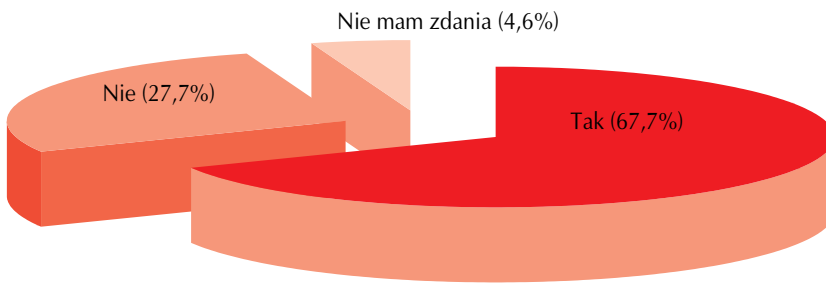
DYŻURNY RUCHU  
Stacja Szczecin Główny  
Szczecin 05.10.07

o czym mało kto wiedział wśród samych kolejarzy. No i cóż... skomunikowanie szlag trafił. Ale to przecież drobiazg. Jak się natrętowi nie podoba to niech sobie pisze reklamację. W końcu nikt nikogo nie zmusza do jazdy pociągiem.

Z głębokim żalem żegnamy  
Księdza Prałata  
**ZDZISŁAWA PESZKOWSKIEGO**  
kapelana Rodzin Katyńskich,  
wielkiego przyjaciela Kolejarzy.  
Niech spoczywa w pokoju  
Prezydium  
Rady Krajowej ZZM

## SONDA

Czy w związku z wyborami parlamentarnymi, do czasu powołania nowego rządu, Resort Transportu powinien wstrzymać wszelkie decyzje związane z restrukturyzacją PKP?



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



## Pod semaforem



**Zarząd ALE**  
– czyli europejskiego zrzeszenia związków zawodowych maszynistów, za wspólne stanowisko sprzeciwiające się dyskryminowaniu niemieckiej organizacji GDL przez tamtejsze koleje Deutsche Bahn AG. Międzynarodowa współpraca maszynistów nabiera tempa, co musi cieszyć – wszak w jedności siła.

**Zarząd PKP Przewozy Regionalne**  
za nie zaproszenie przedstawicieli naszej organizacji na spotkanie dotyczące wdrażania rządowej „Strategii”. Uczestniczyło w nim m.in. kilka innych związków, ale najwyraźniej kierownictwo PR postrzega dialog społeczny w sposób wybiórczy, skoro ZZM nie znalazł się w tym gronie.

Zapraszamy do nadsyłania swoich komentarzy, opinii, listów pod adresem: [rkzzm@wp.pl](mailto:rkzzm@wp.pl) bądź listownie: Głos Maszynisty, ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa.

## HUMOR

Rok 2012. Armia odrodzonego imperium rosyjskiego podbiła już prawie całą Europę. Ostatnie niedobitki NATO rozpaczliwie bronią się na Skale Gibraltarskiej. Generalissimus Putin podchodzi do ogromnej mapy kontynentu i z dumą spogląda na swoje zdobycze. – Wszystko moje! – mruczy z zadowoleniem. Nagle jego uwagę przykuwa niewielka żółta plamka w Przywiślańskim Kraju. Zadowolenie generalissimusa w mgnieniu oka zmienia się we wściekłość.

– A to? Co to niby ma być? – cędzi ze złości poczerwieniały Putin. Cały sztab generalny zamarł strwożony w bezruchu. Nikt nie ośmielił się przerwać tej złowieszczej ciszy. – Co to k... jest?! – wrzasnął Putin. Na te słowa wystąpił głównodowodzący marszałek i bijąc wiernopoddańcze pokłony z duszą na ramieniu odpowiedział: – Wybaczcie wasza dostojność, to Wietnamczycy nadal bronią warszawskiego Stadionu...

\*\*\*

Generał odwiedził stacjonującą na skraju pustyni jednostkę wojskową. Szczegółowo wypytywał żołnierzy jak radzą sobie w tak bardzo niegościnnych okolicach. W końcu zagadnął ich też jak rozwiązują problem braku kobiet. Żołnierze trochę się zmieszali, po czym jeden powiedział:

– Panie generale, mamy tu jedną taką starą wielbłądzicę.

– I co?

– No... – żołnierz był coraz bardziej zmieszany. – I ona pomaga nam rozwiązać problem braku kobiet...

– A gdzie ją macie, tę wielbłądzicę?

– O tu, w tym namiocie – żołnierz pokazał gdzie.

Generał wszedł do namiotu. Nie wychodził jakiś czas, w końcu się pojawił i poprawiając spodnie powiedział:

– No, rzeczywiście niezła ta wasza wielbłądzica...

– Prawda? – powiedział jeden z żołnierzy. – Codziennie jeździmy na niej do pobliskiego miasteczka, gdzie jest pełno świetnych i tanich dziewczyn....

## fraszki Jerzego Szulca

**Jarosz**  
Tak on oczyszczony  
jest ponoć toksycznie  
Że nawet jak bzyknie...  
to ekologicznie.

**Cnota**  
Do użytku wewnętrznego  
ponoć fajna  
Ale nie dla wszystkich,  
bo jest ściśle tajna.

**Samo życie**  
Przeważnie tak życiem  
kieruje los wredny  
Ze żarcie ma bogacz,  
a apetyt biedny.

**Kampania**  
Krasomówców elita  
Pcha się do koryta.

**Skleroza**  
Czasami mamy coś  
na końcu języka  
I nie wiemy co to,  
bo nam to umyka.

## Kącik filatelistyczny



Z okazji odbywającego się przy okazji wystawy „150 lat mostu Tczew” 51 Ogólnopolskiego Spotkania Klubu Zainteresowań PZF „Kolejnictwo” im. E. Malinowskiego jej organizatorzy wydali pamiątkową beznominatową kartkę pocztową. Ostemplowana jest ona datownikiem okolicznościowym stosowanym w Urzędzie Pocztowym Tczew 1

w dniu rozpoczęcia wystawy oraz dodatkowym stemplem niepocztowym upamiętniającym spotkanie klubu. Jego autorem, a także projektu kartki pocztowej, jest Krystian Żurawski.

Na wystawie zobaczyć można było pięć eksponatów tematycznie związanych z koleją – „Cudowny świat parowozów” i „Rozwój kolejnictwa” Edmunda Kamińskiego, „Drogi Kolejowe” Kazimierza Zwolińskiego, „Parowozy XX wieku” Franciszka Sołgi oraz „Poczty kolejowe na ziemiach polskich” Zbigniewa Jedlińskiego. Ponadto w klasie eksponatów zaproszonych, poza konkursem, wystawiony był eksponat naszego kolegi Adama Murawskiego „Siódmką przez świat”. Warto dodać, że jednym ze współorganizatorów imprezy był Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Zajączkowie Tczewskim.

(amur)

# Apel o pomoc!

**Jeden z naszych kolegów z Gdyni Grabówka – Tomasz Kuchta oraz organizacja pożytku publicznego Polskie Towarzystwo Walki z Mukowiscydozą zwracają się o życzliwe potraktowanie prośby Małgorzaty Lemańczyk z Kartuz o pomoc finansową, która pozwoli na przeszczep płuc, leki oraz leczenie. Akcję wsparł prezydent ZM Leszek Miętek.**

Małgorzata Lemańczyk choruje na mukowiscydozę, bardzo ciężką nieuleczalną chorobę genetyczną systematycznie wyniszczającą cały organizm, powodującą włóknienie narządów (np. płuc, trzustki). Zadaniem lekarzy, fizjoterapeutów i rodziców jest spowalnianie jej postępu, co jest równoznaczne z przedłużaniem życia osób dotkniętych tą chorobą. Chorzy są skazani na przedwczesną śmierć. Jak krótkie jest życie chorego na mukowiscydozę świadczy fakt, że spośród zarejestrowanych przez PTWzZM 1069 chorych tylko 249 to osoby powyżej 20 roku życia.

W życiu każdego chorego przychodzi moment, kiedy mimo wysiłków lekarzy leczenie nie daje już żadnych efektów. Wówczas nadzieję na ratowanie życia chorego można wiązać tylko z transplantacją płuc. Niestety, takich operacji nie wykonuje się w Polsce. W 2006 roku pierwsza pacjentka z Polski została poddana transplantacji płuc w klinice AKH w Wiedniu. Otworzyło to nowe możliwości ratowania życia cierpiącym pacjentom.

Koszty operacji i kilkumiesięczna rehabilitacja w klinice wiedeńskiej sięgają 100–150 tysięcy euro, co przekracza możliwości finansowe przeciętnego człowieka. Małgorzata Lemańczyk dzielnie walczy od 24 lat o każdy rok życia, obecnie kończy studia na Wydziale Politologii Uniwersytetu Gdańskiego. Planuje dalej się uczyć i realizować swoje marzenia o założeniu rodziny i pracy zawodowej. Jej najbliżsi robią wszystko, by jej pomóc, ale potrzebują wsparcia z zewnątrz, ponieważ jest to szansa na dłuższe i lepsze życie Małgorzaty.

Prosimy każdego, do kogo trafi ta prośba o wsparcie ich w tej walce.

Darowizny dla Małgorzaty Lemańczyk prosimy kierować na konto bankowe

**26 1160 2202 0000 0000 5464 4607**

Polskiego Towarzystwa Walki z Mukowiscydozą, Oddział Terenowy w Gdańsku  
80-308 Gdańsk, ul. Polanki 119, koniecznie z dopiskiem **dla Małgorzaty Lemańczyk**

## Nasze sztandary

# ZM Olsztyn




Sztandar uroczystie poświęcił metropolita warmiński abp **Wojciecha Ziemia** 7 września br. na Centralnych Obchodach Europejskiego Dnia Maszynisty w Olsztynie. Co ciekawe i rzadko spotykane poczet tworzyli wówczas trzej bracia: **Grzegorz, Marian i Stanisław Olszewscy**, wszyscy pracujący w CM Olsztyn jako maszyniści i wszyscy będący członkami związku.

Zakupiony ze składek członkowskich sztandar został wykonany w Pracowni Haftu Artystycznego „Herb-Art” w Barczewie k. Olsztyna przez artystę-plastyka Annę Korybut-Dziemidowicz.

(wit)





Tej zimy nie zostawaj w domu.  
Spędź z nami Święta i Sylwestra.

pobyty świąteczne: od 238 zł - 4 dni z wyżywieniem  
pobyty sylwestrowe: od 334 zł - 4 dni z wyżywieniem i Balem Sylwestrowym