



# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

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

Nr 7/47

LIPIEC 2008





Organizatorzy XI Międzynarodowego Turnieju Piłki Nożnej o Puchar Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. i Prezydenta ZZM serdecznie dziękują wszystkim, którzy wsparli to przedsięwzięcie:

Sponsorowi głównemu

**Plus**  
RAZEM LEPIEJ



Sponsorom i fundatorom nagród



## Głos Maszynisty

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

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

Fot. Rafał Zarzecki

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

## STANISŁAW KOCON



Kandydat na członka Rady Nadzorczej PKP CARGO SA jako przedstawiciel załogi.

Pracę na PKP rozpoczął w 1969 r. Aktualnie zatrudniony na stanowisku starszego maszynisty pojazdów trakcyjnych w Zakładzie Taboru w Katowicach. Przedstawiciel załogi w Radzie Nadzorczej PKP S.A. I kadencji. Żonaty. Dwoje dzieci.

Obecnie przewodniczący Rady Zakładowej ZZM w Katowicach. W pracy sumienny, kompetentny, koleżeński, zaangażowany w pracę społeczną. Współzałożyciel Stowarzyszenia na rzecz zdrowia i wypoczynku kolejarzy i ich rodzin w Katowicach. Pełni funkcję Prezesa.

**Termin zbierania podpisów mija 13 sierpnia br. Prosimy o liczne poparcie naszego kandydata!**

# Konfederacja w OPZZ

**Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych wstąpiła w struktury Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych (OPZZ).**

Chęć akcesu do OPZZ wyraziło stosowną uchwałą Nadzwyczajne Walne Zebranie Delegatów KKZZ, które zebrało się 1 lipca br. w Warszawie. Tydzień później prezydium OPZZ zadecydowało o przystąpieniu liczącej 20 tysięcy członków

Konfederacji do porozumienia. Przepominamy, że KKZZ tworzy pięć organizacji: ZZ Maszynistów Kolejowych w Polsce, ZZ Dyżurnych Ruchu PKP, ZZ



Drużyn Konduktorskich w RP, ZZ Dyspozytorów PKP oraz ZZ Kolejarzy w Przemysłu.

OPZZ jest największą organizacją związkową w Polsce, zrzeszającą kilkadziesiąt ogólnokrajowych federacji i jednolitych związków, także kolejowych – ogółem ok. 800 tysięcy osób. Szef OPZZ Jan Guz pełni jednocześnie funkcję wiceprzewodniczącego Trójstronnej Komisji ds. Społeczno-Gospodarczych. **(R)**



## Dziękujemy polskim kolegom

**Mówi Petr Čechak – prezydent Federace Strojůdvců Česke Republiky**

*– Niedawno czescy kolejarze, w tym maszyniści zorganizowali strajk. Jak on przebiegał?*

– Protest się udał, strajkowało ok. 98 procent naszych członków. Według prasy, w całych Czechach stanęło ok. 1000 pociągów. Wyjaśnijmy, że 26 czerwca miały miejsce dwie akcje strajkowe. Pierwsza – przeciwko planom reformy emerytalnej z udziałem wszystkich czeskich, kolejarских organizacji związkowych. Strajk trwał od godziny 13 do 14. Drugi strajk – od godziny 14 do 14.15 – zorganizowała

samodzielnie federacja maszynistów FSČR. Protestowaliśmy przeciwko brakowi postępów w śledztwie mającemu wyjaśnić przyczyny tragicznego wypadku na stacji Moravany 19 kwietnia br., w którym zginął nasz kolega.

*– ZZM wsparł tę akcję, informując m.in. polski rząd, że nasi maszyniści nie będą podmieniać czeskich.*

– Bardzo dobrze oceniamy naszą współpracę i – korzystając z okazji – chcieliśmy podziękować polskim kolegom. Wsparcia udzielili nam także maszyniści ze Słowacji.

*– Czy przewidujecie dalsze działania, jeśli*

*śledztwo w tej sprawie będzie się ślimaczyć?*

– Zobaczymy. Na razie czekamy na wyniki prac specjalnej komisji śledczej, którą z naszej inicjatywy powołał minister transportu.

*– Kolejny raz zagrałicie na piłkarskim turnieju w Polsce. Jakie wrażenia wywieziecie z Hawy?*

– Jesteśmy zadowoleni, choć tym roku nie udało nam się odnieść sukcesu sportowego. Ale taki jest sport. Bardzo nam miło, że zostaliśmy tu tak ciepło przyjęci. Dziękujemy!



# Bądźcie czujni!

## Nadal nie ma paktu gwarancji pracowniczych, a w sprawach realokacji pracowników do innych spółek Grupy PKP jest ciągle wiele niewiadomych. Sytuacja stała się trudna, ale nie patowa.

Maszyniści są zdezorientowani, bo docierają do nich sprzeczne informacje. Wyjaśniam zatem, że pakt gwarancji, który miał być gotowy do 15 czerwca, prawie został uzgodniony. Dyskusje rozgorzały na nowo w chwili, gdy pracodawcy okroili wyniki prac zespołu zmniejszając czas gwarancji obowiązywania u nowego pracodawcy układów zbiorowych korzystnych dla maszynistów z 5 do 2 lat. Wycięto 5-letnie gwarancje zatrudnienia z sankcjami w przypadku ich zerwania i w obecnym projekcie próżno szukać jakichkolwiek gwarancji zatrudnienia.

Przypominam, że na Zespole Trójstronnym ds. Kolejnictwa wspólnie ustaliliśmy, iż przed jakimikolwiek przemieszczeniami pracowników zostanie podpisany pakt gwarancji.

A jaką mamy sytuację na dzień dzisiejszy?

- 17.07.2008 r. niektóre związki zawodowe podpisały się pod porozumieniem dającym Ministerstwu Infrastruktury zielone światło do zmian własnościowych w zamian za iluzoryczne zapowiedzi negocjacji paktu przed tym procederem

- Nie otrzymaliśmy planów struktur organizacyjnych spółek po realokacji, ale za to są tabelki z ilością maszynistów, których chce się przenieść z PKP Cargo do: PKP PR z dniem 1.10.2008 roku i PKP Intercity z dniem 1.09.2008 r.

- W tabelkach tych jest wiele miejsc pracy (dzisiejszych sekcji i zakładów PKP Cargo), w których nowi pracodawcy nie mają żadnego zaplecza pozwalającego na zatrudnienie maszynistów tracących wymogi zdrowotne do wykonywania zawodu. Wszyscy wkoło gwarantują, że nikt nikogo wówczas nie zwolni, ale co będą w takim razie robić ci maszyniści? Odpowiedzi na to pytanie nie uzyskaliśmy.

- Usamorządowienie Przewozów Regionalnych nie jest wcale przesądzone. Konwent Marszałków negatywnie odnosi się do przejęcia tego obowiązku. Należy zadać sobie pytanie, jaką pracę spółka PKP PR zapewni swoim pracownikom gdy rozpisywane przetargi w regionach wygrywać będą, tak jak w Kujawsko – Pomorskiem, przewoźnicy z obcym kapitałem?

- Można się spodziewać, że niektóre związki zawodowe podpiszą kolejny pakt-wydmuszkę nie dający praktycznie nic pracownikom, ale uruchamiający proces ich przenoszenia.

- Co ze słowami ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka i ministra ds. kolei Juliusza Engelhardta, że cyt. „żaden z pracowników nie zostanie przeniesiony wbrew jego woli, a tych, którzy odmówią przejścia nie spotkają żadne negatywne skutki wynikające ze stosunku pracy” („GM” z maja 2008 r.)?

- Jak potraktować stanowisko „Solidarności”, wygłoszone publicznie przez jej wiceprzewodniczącego, że związek ten nie zgadza się na udzielanie przez pracownika jakiegokolwiek zgody na przeniesienie? Mają być przenoszeni na warunkach art. 23’ Kodeksu pracy, czyli na podstawie decyzji administracyjnej.

- Jak potraktować sytuację, w której nie ma paktu gwarancji pracowniczych, a zarządy spółek Cargo, Intercity, Przewozy Regionalne zawierają porozumienia o przekazaniu maszynistów do spółek przewozowych, a zakłady na ich podstawie sporządzają już imienne listy?

- Jak przyjąć fakt, że w jednym z zakładów taboru wieoletnim pracownikom drużyn trakcyjnych nie udzielono pożyczki z funduszu socjalnego bo znajdują się na owych listach?

To wszystko fakty. Od nas samych zależy, jak długo będziemy się temu wszystkiemu przyglądać i pozwalać na traktowanie jak przedmioty przenoszone z jednej półki na drugą? Krajowy Zjazd Delegatów ZZM zadecyduje 23 lipca o dalszych działaniach. Mam nadzieję, że będą to odważne decyzje, które nie pozwolą na przedmiotowe traktowanie maszynistów. Nie jesteśmy przecież królikami doświadczalnymi, mamy swoją dumę i znamy swoją wartość.

Stanowczo dementuję pojawiające się tu i ówdzie pogłoski, że ZZM podpisał w sprawie realokacji jakikolwiek dokument, czego nie można powiedzieć o innych związkach. Rada Krajowa wyraźnie określiła, że jakiegokolwiek przemieszczenia pracowników drużyn trakcyjnych muszą być poprzedzone zawarciem paktu gwarancji pracowniczych. Pracownikom należy umożliwić podjęcie tak ważnej dla ich przyszłości decyzji, ale nie „na ślepo”. Nie jest to wcale moje widzimisię. ZZM dysponuje opinią renomowanej kancelarii prawnej, która opiera się na orzeczeniach Sądu Najwyższego. Zgodnie z prawem, przed wdrożeniem artykułu 23’ Kodeksu pracy pracownik musi dysponować wiedzą o strukturach nowego pracodawcy, warunkach pracy oraz gwarancjach pracowniczych. Dopiero wtedy, po uzyskaniu podstawowych informacji, może samodzielnie i z pełną odpowiedzialnością podjąć decyzję. Wkrótce w zakładach pracy odbędą się spotkania z potencjalnymi przyszłymi pracodawcami. Pytajcie ich o gwarancje i warunki pracy w nowych spółkach oraz gdzie znajdziecie zatrudnienie w przypadku utraty możliwości wykonywania zawodu maszynisty – to szczególnie zasadne w obecnych komórkach PKP Cargo, gdzie IC lub PR nie planuje zaplecza, a chce przyjmować pracowników. Pytajcie jakie będą harmonogramy pracy, gdzie będzie dyspozytura, pomieszczenia oczekiwania na stacjach zwrotnych, gdzie będą mogli odpocząć dojeżdżający z daleka do pracy. Pytajcie jak długo będziecie pracowali w obecnym miejscu, jaki będzie zakres pracy oprócz normalnych czynności maszynisty. Pytajcie jakie będą normy zdania i objęcia pojazdu, jakie zarządzenia i przepisy będą was obowiązywały w czasie pracy. Pytajcie a przekonacie się, czy są przygotowani, by zatrudniać maszynistów.

Pomimo różnych złych znaków na ziemi i na niebie jako człowiek dialogu wciąż wierzę, że proces ten może przebiegać w duchu porozumienia, a nie konfrontacji. Sytuacja jest jednak niezwykle dynamiczna i trudno obecnie przesądzać, jakie będą ostateczne rozstrzygnięcia. Wszystkich kolegów maszynistów zachęcam zatem do odwiedzania strony internetowej [www.informacjjezm.pl](http://www.informacjjezm.pl), gdzie na bieżąco informujemy o sytuacji lub do zintensyfikowania kontaktów z przewodniczącymi. Zalecam, aby do procesu realokacji podchodzić spokojnie, ale z dużą rozwagą. Maszynista to piękny zawód, lecz uzależniony od utrzymania pierwszej kategorii zdrowia. Należy więc zawczasu zadbać o gwarancje zatrudnienia także na wypadek utraty zdrowia. Pracodawcy zdają się, niestety, nie przywiązywać do tego problemu należytej wagi.

Inną niepokojącą sprawą w ostatnich dniach było podjęcie na własną rękę działań w kwestii emerytalnej przez „Solidarność”. Zostało to źle odebrane przez cały Krajowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy Kolejarzy. Działając w pojedynkę kolejarze będą mniej skuteczni. Żałuję, że w ten sposób trwoniony zostaje wspólny dorobek z 19 grudnia 2006 roku, kiedy to pod Ministerstwem Pracy stawilo się 10 tysięcy kolejarzy. To źle, że w tak ważnej sprawie kolejarze nie mogą działać razem. W sprawie emerytur stanowisko KKPS-K jest jasne – sprzeciwiamy się rządowemu projektowi ustawy o emeryturach pomostowych. Żądamy wdrożenia porozumienia, które w imieniu polskiego rządu pod-

pisał 11 czerwca 2007 roku wicepremier Gosiewski oraz zagwarantowania realizacji praw nabytych dla pracowników zatrudnionych na kolei przed wejściem w życie nowego systemu emerytalnego, tj. przed 1 stycznia 1999 roku. Nawołujemy przy tym do dialogu i negocjacji. Jeśli nie przyniesie to efektu, podejmiemy szeroko zakrojone działania, być może wspólnie z przedstawicielami innych zawodów.

Ale są też pozytywne wieści. Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych wstąpiła bowiem w struktury Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych. To wyjście naprzeciw oczekiwaniom wszystkich członków związku, aby nie ustawać w dążeniu do konsolidacji, także w strukturach innych niż kolejowe. To także możliwość wpływania na procesy do których dotąd nie mieliśmy dostępu. Myślę tu przede wszystkim o Komisji Trójstronnej. Już po pierwszym spotkaniu z zespołem ekspertów w sprawie stanowisk pracy o szczególnym charakterze nasi przedstawiciele mieli możliwość zadbać o nasze interesy, ale także zobaczyli jak wiele działa się poza nami, jak inni – w tym także znani nam koledzy z kolejarskich związków – tam działali, a jak bardzo zdziwili się, że i my tam jesteśmy. Wierzę, że OPZZ wydatnie wzmocni się dzięki 20-tysięcznej rzeszy pracowników związanych z organizacją i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, a zarazem Konfederacja stanie się silniejsza i skuteczniejsza działając z innymi branżami.

Leszek Miętek

## Wokół strategii

Z Ludomirem Handzlem – członkiem zarządu PKP Cargo ds. strategii rozmawia Rafał Zarzecki



– **Do Pana zadań należy opracowanie m.in. strategii spółki na kilka lat...**

– Czuję się bardziej gospodarzem procesu, strategię stworzy cały zespół pracowników

PKP Cargo na czele z wszystkimi członkami zarządu. Przyjęty został harmonogram prac nad strategią PKP Cargo. Gotowy dokument zostanie przedstawiony radzie nadzorczej spółki do końca października br. Wcześniej będą mogli się z nim zapoznać m.in. partnerzy społeczni. Na 2008 rok zarząd PKP Cargo przyjął plan naprawczy obejmujący takie obszary jak zarządzanie spółką, sprawy handlowe, finansowe, eks-

ploatacyjne, międzynarodowe i kwestie bezpieczeństwa.

To ostatnia chwila na podjęcie działań pozwalających wzmocnić pozycję PKP Cargo i poprawić jej wyniki finansowe. Zmierzamy do przekształcenia spółki w operatora logistycznego, którego wartość będzie rosła, co ma szczególne znaczenie wobec planów prywatyzacji spółki.

– **Jakie czynniki będą decydowały, że dany zakład będzie dalej funkcjonował, a które będą musiały być likwidowane lub połączone z innymi?**

– Pracujemy nad tym, by wybrać optymalne rozwiązanie. Kryteria muszą być czytelne – zarówno ekonomiczne, jak i funkcjonalne. Ważna będzie analiza pracy przewozowej, przeładunkowej, istniejącej infrastruktury technicznej oraz zasobów ludzkich. Zarząd PKP Cargo zdecydował się na rozwój zaplecza utrzymaniowego w postaci spółek zależnych, co ma ułatwić ocenę efektywności poszczególnych podmiotów.

– **Co w sytuacji, gdy część załogi wykonująca obecnie pracę dla innych podmiotów Grupy PKP, np. maszyniści, nie będzie chciała zatrudnić się w tych spółkach?**

– O ile wiem nie ma takiego zagrożenia, bo PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne są stabilnymi pracodawcami. Wszyscy zgodzą się chyba z tym, że za taborem i wykonywaną pracą musi pójść realokacja zasobów ludzkich. Do ustalenia są oczywiście kwestie proceduralne oraz okres, w którym miałyby się to dokonać. Nikt nie neguje konieczności dokończenia procesu, który jest logicznym następstwem realokacji majątku. Pamiętajmy, że polski rynek pracy zmienił się na korzyść pracobiorcy. Fachowcy mogą więc spać spokojnie. Jeśli nie będą zainteresowani pracą dla Grupy PKP, to nie powinni mieć trudności z zatrudnieniem się w innych podmiotach. Mam jednak nadzieję, że cenni dla Grupy PKP pracownicy pozostaną z nami.



## Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce Biuro Rady Krajowej

ul. Grójecka 17; 02-021 Warszawa  
e-mail: rkzzm@wp.pl; <http://www.zzm.org.pl>

tel. +48 22 474 26 15  
tel/fax +48 22 474 26 16

Warszawa, dnia 10 lipca 2008r.

RK ZZM-113/07/08

Pan  
Juliusz Engelhardt  
Podsekretarz Stanu  
W Ministerstwie Infrastruktury  
Warszawa

*Szanowny Panie Ministrze*

W związku z przedłużającym się procesem negocjacji Paktu Gwarancji Pracowniczych związanym z realokacją pracowników w ramach Grupy PKP, a także w związku z przesłanymi przez Prezesa ZPK projektami porozumień, które dalece odbiegają od oczekiwań ZZM i deklaracji Ministra Infrastruktury informuję, że coraz bardziej oddala się możliwość wdrożenia tego procesu z zachowaniem spokoju społecznego. O braku woli zawarcia porozumienia i dotrzymania wcześniejszych ustaleń ze strony pracodawców świadczy chociażby fakt zawarcia przez Prezesa ZPK w liście przewodnim do w/w projektów zastrzeżenia, że dopuszcza tylko dokonanie w nich drobnych zmian redakcyjnych - zamykając w ten sposób możliwość jakichkolwiek negocjacji w tym temacie.

W imieniu ZZM informuje Pana Ministra, że poprzez takie działania pracodawców kolejowych proces wdrażania rządowej strategii w części dotyczącej przemieszczeń pracowników zespołu drużyn trakcyjnych staje się nie tylko niemożliwy do przeprowadzenia z zachowaniem spokoju społecznego, lecz naraża również na szwank dobre imię Ministra Infrastruktury, a tym samym jego wiarygodność, podważając jego publiczne deklaracje w kwestii chociażby zapewnienia zgody pracownika na zmianę pracodawcy.

Uruchomienie procesu realokacji pracowników zespołu drużyn trakcyjnych bez uzgodnienia Paktu Gwarancji Pracowniczych potraktujemy jako zerwanie Uzgodnień z 11/12 listopada 2003 roku, dotyczącego administracyjnego podziału zespołu drużyn trakcyjnych. Co z kolei zmusi ZZM do podjęcia stosownych działań.

Mimo wszystko w naszym przekonaniu w dalszym ciągu jest możliwe przeprowadzenie procesu realokacji pracowników w duchu uzgodnień i dialogu społecznego, lecz w obecnej sytuacji niezbędna staje osobista interwencja Pana Ministra w proces negocjacji Paktu i gwarancji dochowania wcześniejszych ustaleń.

*Z poważaniem*

ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW  
KOLEJOWYCH W POLSCE  
PREZYDENT

*Leszek Miętek*



Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce  
Organizacja członkowska Zrzeszona w strukturach  
KRS: 0000047314 Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy  
XII Wydział Gospodarczy KRS  
REGON: 010715435; NIP: 113-03-31-664



# Nasze uwagi do projektów

Poniżej przedstawiamy pismo, jakie do prezesa ZPK przesłał wiceprezydent ZM Krzysztof Ciećka w odpowiedzi na projekty porozumień społecznych zaproponowane przez pracodawców. Znajdują się one w zakładce organizacje zakładowe na serwerze ZM: [www.informacjeczsm.pl](http://www.informacjeczsm.pl).

**Krzysztof Mamiński**

Prezes Zarządu Związku Pracodawców Kolejowych  
ul. Chmielna 73a, 00-801 Warszawa

W odpowiedzi na Pismo Pana Prezesa Nr ZPK-204/2008 z dnia 08.07.2008r. w sprawie projektów czterech Porozumień, nawiązując do ustaleń i uwag Partnerów społecznych zgłaszanych w sprawach ww. Porozumień w czasie trwających negocjacji do dnia 3.07.2008 r. włącznie Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce uważa, iż nie wszystkie (a wręcz mniejszość) uwag zostało w przedstawionych projektach uwzględnione.

## **Porozumienie w sprawie gwarancji pracowniczych w związku z realizacją zmian organizacyjnych w niektórych Spółkach Grupy PKP**

1. Usunięto Preambulę z zapisem podstaw prawnych porozumienia.
2. ZM w czasie rozmów niezmiennie zgłaszał trzy podstawowe postulaty. W przedstawionych projektach Porozumień Pan Prezes nie znalazł miejsca na żaden z nich.

### **1. Określenie struktur docelowych pracodawców.**

PKP CARGO S.A., PKP Intercity S.A. oraz PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. przed uruchomieniem procesu przeniesienia pracowników powinny określić swoje struktury docelowe (w tym PKP Intercity S.A. z uwzględnieniem Oddziału Przewozów Międzywojewódzkich), wielkość pracy (trakcyjnej), ilość potrzebnych pracowników w poszczególnych zakładach. Informacje te powinny swoim zakresem obejmować wskazanie gwarancji zatrudnienia, przyszłej wielkości i struktury zatrudnienia, zmian w technice lub technologii pracy (w przypadku drużyn trakcyjnych odcinków obsługi). **Na ich podstawie przejmowani pracownicy powinni mieć możliwość dokonania prawidłowej oceny co do swoich perspektyw zawodowych po dokonaniu zmian po stronie pracodawcy.**

### **2. Deklaracja pracownika o gotowości zmiany pracodawcy.**

W toku negocjacji, zgodnie z orzeczeniami Sądu Najwyższego, związki zawodowe mogą żądać od pracodawcy

zapewnienia dodatkowego pakietu gwarancji dla pracowników (np. odnośnie miejsca pracy, niezależnie od siedziby zakładu pracy), mogą sugerować, które części zakładu pracy mogą lub powinny być wyodrębnione do przejścia na inny podmiot z uwzględnieniem interesów pracowniczych. Organizacje związkowe mogą tą drogą wpływać pośrednio na decyzję pracodawcy, jaka część zakładu pracy (która z jednostek organizacyjnych, wyodrębnionych części majątku itp.) powinna przejść do nowego pracodawcy, a w konsekwencji – których pracowników „przejmie” *de facto* nowy pracodawca. Związki zawodowe mogą w tym zakresie posiłkować się żądaniami poszczególnych pracowników, którzy z indywidualnych względów mogą uważać przejście do nowego pracodawcy za korzystne dla siebie bądź nie. Przed podjęciem decyzji co do wyodrębnienia czy też zbycia części zakładu pracy prawo nie zabrania czy też nie nakazuje jednoznacznie sposobu wyłonienia pracowników do przejścia do nowego pracodawcy. Podsumowując, na etapie negocjacji, przed ostateczną decyzją pracodawcy o wydzieleniu określonej komórki (przekazaniu zadań) dopuszczalne jest sugerowanie pracodawcy, którzy pracownicy, z punktu widzenia ochrony interesów pracowniczych, związani funkcjonalnie z wyodrębnioną częścią zakładu powinni w tym procesie uczestniczyć.

**Tą drogą możliwe jest spełnienie oczekiwań ZM, a zarazem deklaracji Ministra Infrastruktury (złożonej w czasie obrad Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa), że przenoszeniu do nowych pracodawców będą podlegać tylko ci pracownicy, którzy wyrażą na to zgodę.**

### **3. Jasne określenie w jaki sposób pracodawca wywiąże się z zapisów ust. 1 Załącznika nr 4 PUZP.**

Po otrzymaniu projektu nowych struktur w PKP Intercity S.A. stwierdzamy, że pracodawca nie będzie miał możliwości racjonalnego wywiązania się z zapisów ust. 1 Załącznika nr 4 do PUZP – dotyczącego obowiązku przeniesienia do innej odpowiedniej pracy pracownika w przypadku utraty zdrowia. Nie jest możliwe, by pracownik odsunięty przez lekarza od czynności związanych z ruchem pociągów dojeżdżał do pracy 250–350 km.

## Nasze uwagi do projektów

*dokończenie ze str. 7*

Poza tym, we wcześniejszych projektach Porozumienia były zapisane gwarancje zatrudnienia i sankcje dla pracodawców w przypadku ich zerwania, dlaczego z nikim nie uzgadniając usunął Pan te zapisy z treści obecnego projektu?

Na spotkaniach Podzespołu ds. gwarancji pracowniczych, uzgodniliśmy również, że okres gwarancji, stosowania układów zbiorowych pracy obowiązujących w spółkach, z których pracownicy będą przenoszeni, gwarancji zatrudnienia nie będzie krótszy niż 60 miesięcy, dlatego obecna propozycja gwarancji 24 miesięcy jest dla nas nie do przyjęcia.

**W obecnej formie zapisy Porozumienia są dla Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce nie do przyjęcia. Natomiast uruchomienie procesu przemieszczania pracowników zespołu drużyn trakcyjnych bez uzgodnienia z ZM Paktu Gwarancji, ZM będzie traktował jako zerwanie Ustaleń z dnia 11/12 listopada 2003 roku.**

**Porozumienie zawarte pomiędzy  
Ministrem Infrastruktury a Ponadzakładowymi  
Organizacjami Związkowymi działającymi w Spółkach  
Grupy PKP w sprawie zmian własnościowych  
w niektórych Spółkach Grupy PKP**

Proponuje Pan zapis, że Minister gwarantuje podjęcie negocjacji i tylko tyle, a jeśli tego nie spełni to zwalnia się

## Wspomogli stoczniowców



Delegacja maszynistów z ZM Szczecin wsparła 16 lipca manifestację pracowników Stoczni Szczecińskiej Nowej. Protestowali oni przeciw odrzuceniu przez Komisję Europejską planów restrukturyzacji tej placówki. Podobny protest odbywał się w Gdyni, w obronie tamtejszej stoczni. Przemarsz ulicami Szczecina kilku tysięcy stoczniowców wspomaganych przez przedstawicieli innych branż był największą manifestacją w tym mieście od 2002 roku.

stronę społeczną od zapisów porozumienia, którego Minister nie jest stroną.

Natomiast projekt Porozumienia nie określa czego będzie dotyczył Pakt.

Samo zwolnienie z obowiązku prowadzenia dialogu jest bardzo dziwne biorąc pod uwagę, iż w zaistniałej sytuacji nie będzie podstaw do wszczęcia sporu zbiorowego.

Proszę zaproponować zapis, gdzie Minister zagwarantuje „minimum” od którego umowy społeczne będą negocjowane.

**W przedstawionej wersji treść Porozumienia nie może być uzgodniona przez ZM.**

**Porozumienie w sprawie  
systemowego wzrostu wynagrodzeń  
w niektórych Spółkach Grupy PKP  
w latach 2009–2011**

Zgodnie z ustaleniami na posiedzeniach Podzespołu ds. Płacowych pierwszym terminem (obligatoryjnym) wzrostu wynagrodzeń jest miesiąc luty lat 2009–2013 i jest on bezwzględny dla realizacji wg zapisów ust. 1, 2 i 3.

Ust. 5 nie może w żadnym wypadku warunkować wzrostu wynagrodzeń zapisanych w ust. 1–3.

Przy większej od przewidywanej w poszczególnych latach inflacji, dobrych wynikach ekonomicznych spółek, większym wzroście wynagrodzeń w gospodarce itp. wykorzystywany będzie dodatkowo termin jesienny (proponowany wrzesień) celem negocjacyjnego ustalenia ewentualnego dalszego wzrostu wynagrodzeń w danym roku i tylko podwyżek wynagrodzeń w tym terminie mogą dotyczyć zapisy ust. 5.

Niniejsze Porozumienie winno również, zgodnie z deklaracjami Prezesa PKP Intercity S.A. Pana Czesława Warszewicza, dotyczyć kierowanej przez niego spółki.

**W przedstawionej wersji treść Porozumienia nie może być uzgodniona przez ZM.**

**Zmiany w Porozumieniu  
o wzajemnych zobowiązaniach  
stron PUZP**

W związku z wcześniejszymi ustaleniami, proponuję by w Porozumieniu na szczeblu PUZP określić jakie będą w poszczególnych Spółkach, których dotyczy realokacja (zmiany organizacyjne), minimalne progi oddelegowań do etatowej pracy związkowej w ponadzakładowych organizacjach związkowych w stosunku do ilości członków zatrudnionych w danej spółce.

**Z poważaniem  
Krzysztof Ciečka  
Wiceprezydent ZM**



# Intercity kupuje Eurosprinter

**PKP Intercity kupi 10 nowoczesnych, wielosystemowych lokomotyw Eurosprinter ES64U4 produkcji Siemens. Na polskie tory wjadą za dwa lata.**

Lokomotywy mają kosztować PKP Intercity ponad 44 mln euro. Spółka sfinansuje zakup z kredytu, który zaciągnęła w 2006 r. w Europejskim Banku Inwestycyjnym.

Pierwsze Eurosprintery w barwach PKP Intercity pojawią się na polskich torach w 2010 roku. Siemens zadeklarował gotowość dostarczenia lokomotywy testowej do końca tego roku. W Polsce ten nowoczesny tabor można było podziwiać w ubiegłym roku na targach kolejowych Trako. ES64U4 potrafi wiele – 2 września 2006 roku ustanowiła światowy rekord prędkości lokomotyw, wynoszący 357 km/h. Miało

to miejsce w Austrii, gdzie kilkaset „Taurusów” – jak zostały tam nazwane – kupiła tamtejsza kolej OEGB. Skusili się na nie również m.in. Węgrzy, Niemcy i Słowacy.

Obecnie spółka PKP Intercity przygotowuje się do rozpisania przetargu na zakup 20 składów zespolonych, a także zaciągnęła kredyt w Citibanku do 80 mln zł. Pieniądze te zamierza przeznaczyć na bieżącą działalność.

**Tekst i fot. R. Zarzecki**



**Podstawowe dane techniczne ES64U4:**

Układ osi – Bo'Bo	Prędkość max – 200-230 km/h
Moc ciągła (maks.):	Ciężar – 87 t
Prąd przemienny – 6,4 MW	Długość – 19,58 m
Prąd stały 3 kV – 6 MW	Szerokość – 3,019 m
Prąd stały 1,5 kV – 4,2 MW	

*naturalnie z nami*

*przewożymy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo*

# Euro maszynistów

Drużyna CM Skarżysko-Kamienna wygrała XI Międzynarodowy Turniej Piłki Nożnej o Puchar Prezesa PKP Cargo i Prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. W meczu o prestiż Reprezentacja Maszynistów po raz kolejny okazała się lepsza od Dyrektorów, zwyciężając tym razem 2:0.

Przed turniejem team z Zakładu Taboru w Skarżysku-Kamiennej raczej nie był wymieniany w gro-

nie faworytów do zwycięstwa. Więcej szans dawano ekipom z Katowic, Krakowa, Ostrowa Wielkopolskie-

go, Żurawicy, Szczecina oraz Czech. Triumf Skarżyska nie jest jednak wcale niespodzianką, szczególnie gdy przyjrzeć się klasyfikacji turnieju z dwóch ostat-

nich lat. Rok temu w Zielonej Górze drużyna ta przegrała walkę o trzecią lokatę dopiero rzutami karnymi. W dniach 25-28 czerwca br. na obiektach „Jezioraka” Hława poszło jej już zdecydowanie lepiej.

Początki jak wiadomo bywają trudne, także i w sporcie, więc przyszli zwycięzcy męczyli się niemiłosiernie w rozgrywkach grupowych. W pierwszym meczu po zaciętej walce pechowo ulegli Czechom 1:2 oraz zremisowali z CM Warszawa 0:0. Wystarczyło to do wyjścia z grupy z drugiego miejsca, dzięki lepszemu stosunkowi bramek. Szczęście sprzyjało im także w dalszej części turnieju rozgrywanej już systemem pucharowym (przegrywający odpadał). Fatum „jedenastek” przełamali aż dwukrotnie, tyle razy będąc skuteczniejszymi od rywali w rzutach karnych. Najpierw drużyna CM Skarżysko-Kam. wyeliminowała w 1/8 finału Holandię (1:1, k. 3:2), a w ćwierćfinale CM Łódź (0:0, k. 2:0). Sportową klasę pokazała w meczach o najwyższą stawkę, które wygrywała bezdyskusyjnie, nie tracąc nawet gola.



**DRUŻYNA CM SKARŻYSKO:** Zbigniew Sidło, Andrzej Mamla, Ryszard Kowalski, Sylwester Łyżwa, Jacek Cukrowski, Zygmunt Kołodziejczyk, Ryszard Szparaga, Grzegorz Karpeta, Mieczysław Trybek, Mariusz Półtorak, Stanisław Biłski, Dariusz Zagdan, Tadeusz Madej, Grzegorz Adamczyk, Dariusz Skowron, Józef Miernik, Wiesław Kobus.



**DRUŻYNA CM ŻURAWICA:** Zbigniew Kulig, Stanisław Zając, Wiesław Gromadzki, Krzysztof Krasucki, Józef Lech, Marek Niemy, Mieczysław Tarnawski, Jacek Pawłucki, Krzysztof Kisielewicz, Józef Fuglewicz, Edward Przyboś, Dariusz Kornak, Adam Jeżowski, Roman Kielecki, Tadeusz Duda, Jerzy Pawłucki, Mirosław Materna, Jerzy Perczyk.

W półfinale pewnie zwyciężyła 3:0 Katowiczanie, a w wielkim finale - 2:0 ekipę z Żurawicy, po bramkach Mariusza Półtoraka i Stanisława Bilskiego. Zwycięzcy wywalczyli tym samym Puchar Prezesa PKP Cargo.

Pokonany na ośłodę pozostał Puchar Prezydenta ZSM za zdobycie drugiego miejsca, o które również

nie było przecież łatwo. Zawodnicy z Żurawicy bardzo się z niego cieszyli, bo – jak sami przyznali – takie trofeum w swojej kolekcji nie mieli. Podobnie jak dwa lata temu, kiedy to triumfowali właśnie w Hławie, nie spodziewali się zresztą gry w finale. Dowodem na to jest fakt, że znowu wymieniali miejscówki na pociąg...

Stawką meczu o trzecią lokatę był Puchar Przewodniczącego Warmińsko-Mazurskiego ZSM w Hławie. Spotkały się w nim drużyny CM Katowice i CM Ostrów Wielkopolski. Ostrowianie grali w całym turnieju równo, wygrywając kolejno wszystkie mecze do zera, ale w półfinale nie dali rady Żurawicy (0:0, karne 3:4). W „małym finale” wygrali jednak z Katowicami 2:0, po trafieniach Ryszarda Krajcera i zakończyli turniej na trzecim miejscu, bez porażki oraz straconego gola w regulaminowym czasie gry.

Miano niepokonanej drużyny, która jedyne gole straciła w przegranej serii rzutów karnych, zachowała również jeszcze jedna ekipa. Dopingowany żywiołowo przez góralską kapelę CM Nowy Sącz choć nie przegrał, to zakończył grę w ćwierćfinale. Gorczy porażki w całym turnieju nie zaznał również CM Łódź. Korzystnie zaprezentowało się zresztą jesz-

*ciąg dalszy na str. 12–13*



**DRUŻYNA CM OSTRÓW WLKP.:** Grzegorz Bakalarczyk, Zdzisław Pięch, Tadeusz Bienieć, Andrzej Gibas, Norbert Tas, Józef Grzegorowski, Dariusz Szota, Andrzej Kamiński, Ryszard Krajcer, Franciszek Rygiel, Andrzej Skupiński, Janusz Cerbiński, Artur Tas, Ireneusz Balon, Norbert Glomb, Franciszek Rygiel, Mirosław Jendrzewski.



**REPREZENTACJA MASZYNISTÓW:** Paweł Jurkowski, Grzegorz Kmita, Piotr Betka, Wiesław Murdzia, Wiesław Kuźmicz, Tadeusz Duda, Wiesław Sawoń, Franciszek Czerwieński, Mirosław Forszpaniak, Maria Wasiak, Krzysztof Skrzypiec, Juliusz Engelhardt, Bartosz Ciećka, Stanisław Zając, Janusz Cerbiński, Wiesław Kobus, Czesław Białek, Lukasz Radwanovsky, Leszek Miętek.

**DYREKTORZY:** Adam Jaguścik, Daniel Ryczek, Marcin Wróbel, Zenon Kozendra, Wojciech Balczun, Janusz Ćwikła, Zbigniew Janicki, Wojciech Cel, Ludomir Handzel, Jacek Wnukowski, Witold Bawor, Rafał Szczepański, Bogusław Ney, Tomasz Beżłada, Janusz Lach, Ireneusz Wasilewski, Marek Kosiarski, Adam Zacharko, Krzysztof Jaguścik, Rafał Sadowski, Paweł Rozum.

# Euro maszynistów

ciąg dalszy ze str. 10-11

cze przynajmniej kilka innych drużyn. W tym roku zabrakło przysłowiowych chłopców do bicia, bo poziom się wy-

równał. System pucharowy ma jednak do siebie, że jeden słabszy występ może skutkować odpadnięciem.

Z tego też powodu turnieju nie zaliczą do udanych, oczywiście mowa

o stronie sportowej, ubiegłoroczni zwycięzcy – ekipa Czech. Grającym finezyjny, przyjemny dla oka futbol naszym sąsiadom na drodze stanęła w 1/8 finału SKM Gdynia. W zakończonym wynikiem 1:1 meczu bramkarski kunszt pokazał Krzysztof Apostel. Ostatecznie „jedenastki” na swoją korzyść rozstrzygnęli skazy-



Prezydent Miętek otwiera turniej w Iławie.



Dwie „dziesiątki” – Maria Wasiak i Wojciech...



Zdarzały się drobne urazy, ale obyło się bez poważnych kontuzji.



Szał radości w ekipie SKM po wyeliminowa...

wani na pożarcie zawodnicy SKM, eliminując faworyzowanych Czechów i przysparzając wiele radości swoim licznym kibicom.

Jak było do przewidzenia, wiele emocji dostarczył również mecz Reprezentacji Maszynistów z Dyrektorami. Obie drużyny solidnie przygotowywały się do tej rywalizacji.



ch Balczun.



ni Czechów.

Nasze transfery musiały wzbudzić respekt przeciwników. Barw Reprezentacji Maszynistów bronili bowiem Juliusz Engelhardt – podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury oraz Maria Wasiak – członek zarządu PKP S.A. To jednak nie wszystko. Zgodnie z najnowszym europejskim trendem udało się ściągnąć do drużyny także internacjonala. Czeski maszynista Lukas Radvanovsky, niczym Lukas Po-

dolski podczas Euro 2008, miał wydatnie wzmocnić siłę ataku.

Dyrektorzy, chcąc najwyraźniej zrewanżować się za ubiegłoroczną porażkę 2:4, uzupełnili m.in. skład zarządu PKP Cargo o osoby ze środowiska piłkarskiego i miłośników futbolu. Przeczysywali także biura spółki celem dalszych wzmocnień. Ale nawet znaki na

*ciąg dalszy na str. 13*



Walka była zażarta, ale z zasadami fair play.



Wyniki na tablicy i wszystko jasne.

# Euro maszynistów

ciąg dalszy ze str. 12



Sędzia z Holandii Jan Tempelaar.



Oprawę spikerską zapewniło „radio SKM” pod kierunkiem Arnolda Modrzejewskiego.



Organizatorzy także spisali się na medal.

## KLASYFIKACJA KOŃCOWA TURNIEJU

1. CM Skarżysko-Kamienna
2. CM Żurawica
3. CM Ostrów Wlkp.
4. CM Katowice
- 5–8. CM Nowy Sącz, CM Łódź, SKM Gdynia, CM Poznań
- 9–16. CM Szczecin, Czechy, CM Kraków, CM Czechowice-Dziedzice, CM Olsztyn, CM Białystok, CM Bydgoszcz
- 17–21. CM Gdynia, CM Czerwieńsk, CM Warszawa KM Warszawa, CM Łąza

### NAJLEPSZY BRAMKARZ

– Zbigniew Kulig (CM Żurawica)

### NAJLEPSZY ZAWODNIK

– Lukas Radvanovsky (Czechy)

### NAJSKUTECZNIEJSZY ZAWODNIK

– Mariusz Półtorak (CM Skarżysko-Kam.)

### NAJLEPSZY ZAWODNIK DRUŻYNY, KTÓRA NIE STRACIŁA BRAMKI W CAŁYM TURNIEJU

– Ryszard Krajcer (CM Ostrów Wlkp.)

niebie wskazywały, że znowu nie będą mieli lekko. To nad ich bramką podczas przedmeczowej rozgrzewki rozpostarły się czarne chmury, a potem... rozpełtały się żywyoty. Łać zaczęło równo z pierwszym gwizdkiem, do tego porządnie grzmiało, a niebo co chwila rozświetlały błyskawice. Międzynarodowy arbiter Jan Tempelaar z Holandii (sędziuje mecze tamtejszej ligi) myślał nawet o przerwaniu zawodów, ale wspólnie z kapitanami obu drużyn – Wojciechem Balczunem i Leszkiem Miętkiem – zdecydował o kontynuowaniu meczu. Pogoda wprawdzie poprawiła się, lecz warunki do gry były dość trudne. Lepiej przystosowała się do nich Reprezentacja Maszynistów, która pewnie pokonała Dyrektorów 2:0 po golach „naszego” Lukasa Radvanovsky’ego.

Na okazję do rewanżu Dyrektorzy muszą więc czekać okrągły rok. Teraz skoncentrują się na zarządzaniu, które wychodzi im na szczęście lepiej niż gra w piłkę. Trudno powiedzieć, jaka będzie formuła zawodów w przyszłości i na ile swoje piętno odcisnie na nich relokacja pracowników. Tak czy owak turniej będzie organizowany, bo to najlepszy sposób do integracji, wspólnej zabawy i aktywnego wypoczynku na świeżym powietrzu. A zatem do zobaczenia za rok!

*Tekst i fot. Rafał Zarzecki*

Rada Krajowa ZZM dziękuje  
Warmińsko-Mazurskiemu ZZM za perfekcyjną organizację turnieju.

Tradycje Zakładów Naprawczych Lokomotyw Elektrycznych S.A. sięgają początku XX wieku.

Dziś ZNLE jest jedną z czołowych firm na rynku taboru kolejowego.

Spółka zajmuje się projektowaniem nowych lokomotyw i modernizacją istniejących pojazdów trakcyjnych dla operatorów kolejowych na polskim rynku.



Zakłady Naprawcze  
Lokomotyw Elektrycznych  
Spółka Akcyjna  
ul. Chorzowska 58  
44-100 Gliwice  
[www.znle.pl](http://www.znle.pl)

Zarząd  
tel. +48 (032) 2358 201  
fax +48 (032) 2358 205  
e-mail: [dyrekcja@znle.pl](mailto:dyrekcja@znle.pl)

Dział Marketingu i Sprzedaży  
tel. +48 (032) 2358 292  
fax +48 (032) 2358 301  
e-mail: [marketing@znle.pl](mailto:marketing@znle.pl)

# Droga służbowa

**Miesiąc temu opisaliśmy pierwotne przyczyny katastrofy kolejowej, która wydarzyła się na bocznicu Agrostopu w Małaszewiczach 19 maja ub.r. podczas wykonywania prac manewrowych. Dziś zanalizujemy zarzuty postawione drużynie trakcyjnej.**

Opierają się one na postanowieniach instrukcji Ir-9 o technice pracy manewrowej (par. 8 ust.2,3 i 7), a główny zarzut wysuwany przez biegłych to paragraf 12 ustęp 2. Przyjrzyjmy się najpierw paragrafowi 8 ust.2: „drużyna trakcyjna powinna znać kierownika manewrów, wykonywać manewry na jego polecenie, jeżeli nie są sprzeczne z postanowieniami niniejszej instrukcji i nie zagrażają bezpieczeństwu ludzi i pojazdów kolejowych”. Z zeznań wynika, że drużyna trakcyjna znała kierownika manewrów i ściśle wykonywała jego polecenia. Były one wydawane zgodnie z postanowieniami instrukcji i przy braku sprzeciwu ze strony manewrowego, dlatego drużyna miała prawo sądzić, że ich realizacja nie narusza zasad bezpieczeństwa. Przypominam, że to manewrowy będąc po prawej stronie, na stopniu lokomotywy bezpośrednio obserwował pracę ustawiacza. Tym samym był odpowiedzialnym za prawidłowy i bezpieczny przebieg tej czynności manewrowej.

Zgodnie z paragrafem 8 ust.3: „drużyna trakcyjna powinna odmówić wykonania polecenia jeżeli nie był omówiony plan pracy manewrowej, podany sygnał lub polecenia wydane zostały w sposób niezgodny z przepisami lub budzący wątpliwości”. Drużyna omówiła plan pracy, co potwierdza manewrowy, który zeznał, że stał wówczas obok ustawiacza. Dziwne tylko, że nie wyczuł alkoholu od swego przełożonego – 1,73 promila. Niemniej polecenia wydawane drużynie trakcyjnej przez usta-

wiacza były jednoznaczne i nie budziły zastrzeżeń.

Nieporozumieniem jest postawienie zarzutu drużynie trakcyjnej, że naruszyła postanowienia par.8 ust.7: „polecenie wykonania ruchu manewrowego powinno być zrealizowane, jeżeli nie zagraża bezpieczeństwu ruchu i osób”. W tym konkretnym przypadku widać wyraźnie, że zarówno biegli jak i członkowie komisji powypadkowej przypisują obowiązki drużynie manewrowej drużynie trakcyjnej. Brak reakcji ze strony manewrowego na polecenia wydawane przez ustawiacza pozwalał sądzić o prawidłowym przebiegu pracy manewrowej. Jak na dłoni widać nieznaną zagadnień trakcyjnych przez opiniujących. Zupełnie pominięto np. tak istotne dla sprawy „martwe pole widzenia” występujące w tym rodzaju lokomotyw. Nie istnieje przepis zobowiązujący drużynę trakcyjną do upewnienia się, na którą stronę przeszedł ustawiacz lub manewrowy. Trudno zatem dopatrzeć się naruszenia.

W podobny sposób dokonajmy analizy paragrafu 12 ust.2.: „zabrania się ręcznego sprzęgania i rozprzęgania pojazdów kolejowych będących w ruchu. Dozwolone jest natomiast dociśnięcie taboru pojazdem trakcyjnym celem sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia. Wejście między pojazdy kolejowe lub wyjście spomędzy pojazdów kolejowych może nastąpić, gdy pojazdy kolejowe nie są w ruchu. W pierwszym zdaniu mowa jest o pojazdach będących w ruchu, a nie o pojeździe. Z ustaleń wynika, że w czasie dojazdu pojazdu



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

trakcyjnego do taboru wagonowego, to on był w bezruchu. Zarzut postawiony drużynie trakcyjnej pozostaje więc bezzasadny, bo dociskanie lokomotywą taboru wagonowego jest dozwolone.

Gdyby drużyna manewrowa solidnie wykonała swoje obowiązki oraz zabezpieczyła pojazdy wagonowe hamulcem ręcznym – nie doszłoby do ich zbiegnięcia. Przypisywanie tych zadań drużynie trakcyjnej świadczy o braku wiedzy z zakresu pracy manewrowej. Feralnego dnia na bocznicę kolejowej PHU Agrostop drużyna trakcyjna nie dopuściła się naruszenia postanowień przepisów Ir-9 (R-34) o technice pracy manewrowej, co sugerują biegli i komisja powypadkowa.

Analizując wywody biegłych mamy prawo przypuszczać, że nie zapoznali się oni z regulaminem technicznym obowiązującym w dniu wypadku. Zgodnie z tym dokumentem wagony powinny być zabezpieczone hamulcem ręcznym wagonu a nie płożą, jak piszą w opinii biegli. Nie mówiąc już o tym, że ich zdaniem tory zdawczo-odbiorcze leżą w poziomie 0%. Tymczasem pomiar inspektora nadzoru z 23 maja 2007 r. dowodzi, iż jest tam pochylenie rzędu 10,8%, a takie ukształtowanie wymaga zastosowania odmiennej techniki pracy manewrowej. Nie wiemy, dlaczego nikt nie poinformował o tych zmianach CM Warszawa. Pozostawiamy to do wyjaśnienia właściwej jednostce organizacyjnej PKP Cargo S.A.

**Eugeniusz Śliwiński**  
Przewodniczący Komisji Obrony  
Praw Pracowniczych





wozy Regionalne. Mało tego – zezwolił busiarzom na... otwarcie na dworcu kasy biletowej oraz umieszczenie reklam.

## W OBIEKTYWIE

Specjaliści od nieruchomości z PKP S.A. nie zwalniają tempa. Po gigantycznej reklamie „LOT-u” na Dworcu Centralnym kolejny głaz został wrzucony do ogródka przewoźników pasażerskich Grupy PKP. Daleko idącą życzliwość okazał konkurencji tym razem Zakład Nieruchomości PKP w Krakowie, który wydzierżawił parking przy zakopiańskim dworcu. Komu? Tak się składa, że firmie PKS Zakopane oraz prywatnym przewoźnikom obsługującym m.in. te same trasy co PKP

## Medal od krwiodawców

Przewodniczący KKZZ Leszek Miętek otrzymał medal honorowy „Za Służbę dla Klubu Honorowych Dawców Krwi im. „Orląt Przemyskich”.

Klub powstał w 1985 roku z inicjatywy Związku Zawodowego Kolejarzy w Przemyślu, który mu patronuje przez cały ten okres. Obecnie zrzesza 52 krwiodawców, którzy łącznie oddali ponad 2.300 litrów krwi. Klubowi przewodniczy Jerzy Kiejar.



## Pod semaforem

Spółka KM – Kolej Mazowieckie za podpisanie porozumienia uznającego zasadność żądań płacowych Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, co w konsekwencji czyni realną perspektywę do pełnego spełnienia postulatów.

SKK NSZZ „Solidarność” za wystąpienie z Krajowego Komitetu Protestacyjno-Strajkowego Kolejarzy i działania na własną rękę w kwestii emerytalnej. Wydatnie zmniejsza to szanse na uzyskanie korzystnych rozwiązań dla pracowników PKP. A mówią, że w jedności siła...



*Odnowiony, ale nie funkcjonalny*

## Nowe po starym

Dzięki modernizacji linii kolejowej na trasie Łódź–Warszawa przebudowano także niektóre dworce. Wśród nich jest świeżo oddana do użytku stacja w Koluszках. Przyjechałem, zobaczyłem i załamałem się!

Pierwsze wrażenie było obiecujące. Dłgie, szerokie perony, elektroniczne tablice informacyjne. Detale sprawiły jednak, że moje ręce powędrowały w okolice głowy by zasłonić widok, który stanął mi przed oczami.

Jeden z polityków obiecywał zrobić z Polski drugą Japonię. Tyle, że tam pociągi zatrzymują się z dokładnością do jednego metra, a w Koluszках – w znacznej odległości od nowego przejścia podziemnego. Pociąg, do którego mam się przesiąść stoi przesiadkę. Rozważania „zdążyć, czy nie” byłyby bezzasadne gdyby istniała jeszcze kładka nad peronami, ale jej już nie ma!

Na pociąg ostatecznie nie zdążyłem. W oczekiwaniu na następny, nie spiesząc się, przetestowałem nowe przejście podziemne oraz nowoczesne windy, które... nie działały! Widziałem jak matka z niepełnosprawnym dzieckiem czekała na pomoc, aby dostać się na peron. Dlaczego obok schodów nie ma podjazdu dla wózków czy rowerów? Czyżby nikt o tym nie pomyślał?

Zbliżała się godzina odjazdu kolejnego pociągu, którym miałem dojechać do celu. Pojawiła się też kolejna przeszkoda. W przejściu podziemnym nie słychać zapowiadanych przez megafon relacji pociągów (całkowity brak nagłośnienia). Nie ma tam również wyświetlaczy, co skutkować może wyjściem na peron i trafieniem do pociągu innej relacji niż zamierzona. Dobrze, że trafiłem akurat na człowieka jadącego w tym samym kierunku. Na peronie, ku mojemu zaskoczeniu, informacja na „nowej” tablicy elektronicznej nie zgadzała się z pociągiem, do którego miałem za chwile wsiąść.

Obserwując wątpliwe „zalety” nowych ułatwień dla podróżnych odniosłem wrażenie, że dworzec w Koluszках został zaprojektowany tak, żeby jak najdłużej się nim zachwycać i nigdy już z niego nie wyjechać! Turystów pragnących zapoznać się z obiektem ostrzegam, że w razie potrzeby będą skazani na skorzystanie z jedynej, starej toalety znajdującej się w jeszcze starszym budynku dworca. Polska to widać taki kraj, w którym ma być pięknie, funkcjonalnie i komfortowo, a wychodzi odwrotnie. Czyli jak zawsze.

Syn maszynisty

# fraszki Jerzego Szuleca

Kobieta siedzi u psychiatry.  
 – W czym problem? – pyta lekarz.  
 – No, tego... – jąka się kobieta – myślę, że jestem nimfo-  
 manką.  
 – Rozumiem – mówi lekarz. – Mogę pani pomóc, ale za-  
 znaczam, że biorę 150 złotych za godzinę.  
 – Nie tak źle – stwierdza kobieta. – A ile za całą noc?

\*

Jan często jeździł na delegacje. Ale gdziekolwiek nie poje-  
 chał, po pewnym czasie przysyłano stamtąd nakazy potrącania  
 z pensji alimentów. Szef wzywa Jana i pyta:  
 – Dlaczego ma pan tyle nieślubnych dzieci, a z własną,  
 piękną żoną ani jednego?  
 – Bo ja w niewoli nie rozmnażam się szefie.

\*

Na pogrzebie przyjaciela policjant podchodzi do trumny  
 i wsuwa coś pod poduszkę.  
 – Co pan tam włożył? – pyta wdowa.  
 Na to policjant:  
 – Spieszyłem się, lecz kwaciarnia była zamknięta, więc ku-  
 piłem czekoladę.

\*

Spotykają się dwaj koledzy. Jeden mówi do drugiego:  
 – Nawet nie wiesz, jaka moja żona jest naiwna. Robi sobie  
 prawo jazdy i myśli, że dam jej samochód.  
 Na to drugi:  
 – To jeszcze nic. A moja jaka jest naiwna. Jutro jedzie na  
 dwa tygodnie do sanatorium. Zaglądam do jej torby, a tam 10  
 prezerwatyw. I ona myśli, że ja przyjadę...

## Afrodyzjak

Gdy ostra papryka  
 Pryk jak byk pobryka.

## Ostra walka

Bywa, że tonący brzytwy się chwyta  
 Gdy odstawić go chcą od koryta.

## Przesyt

Tak dobrze mu było  
 Że aż mu odbiło.

## Gmin

Jeden ma kupę szmalu w gminie  
 A drugi ma kupę jedynie.

## Zaloty

Zalatywał z tyłu i z przodu i z boku  
 Pogruchał, pogruchał i było po ptoku.

## W kolejowej sieci



Jedno z najpopularniejszych forów kolejowych, które obchodzić będzie wkrótce pewien jubileusz, znajduje się pod adresem [www.infokolej.pl](http://www.infokolej.pl). Infokolej jest całkowicie niezależne – zostało założone przez kolejarzy z różnych spółek Grupy PKP.

Istnieje pod obecnym adresem od 10 listopada 2005 roku, a zatem 6 sierpnia tego roku zapisze się jako tysięczny dzień jego funkcjonowania. Na forum zarejestrowanych jest ponad 1200 użytkowników, którzy mają możliwość komentowania i zakładania nowych tematów. Ich zakres jest bardzo szeroki – począwszy od kwestii funkcjonowania Grupy PKP i prywatnych przewoźników, poprzez sprawy administracyjne i typowo pracownicze. Jest też obszerna informacja o biletach FIP.

## Kącik filatelistyczny

Dziś ciekawy walor filatelistyczny poświęcony 140 rocznicy kolei w Oleśnicy Śląskiej. Okolicznościowa koperta przedstawia zabytkowy tamtejszy dworzec kolejowy z 1905 roku. Z nadruku dowiadujemy się, że został on oddany do użytku 28 maja 1868 r.

Kopertę według projektu Adama Szulera wydano w niskim nakładzie – tylko 500 sztuk. Jest do zdobycia tylko poprzez Koło PZF nr 36 w Oleśnicy. Z okazji rocznicy w Urzędzie Pocztownym nr 1 w Oleśnicy Śląskiej stosowany był stempel dodatkowy oraz okolicznościowa podklejka pod nalepkę polecenia „R” z rysunkiem semafora świetlnego trzykomorowego. Trochę tylko szkoda, że organizatorzy nie zapewnili do kompletu datownika okolicznościowego.

(amur)



# Złot fanów kolei

Galeria Miłośników Fotografowania Kolei, której założycielami jest dwóch członków ZM, zorganizowała piąty zlot swoich członków. Część z nich przyjechała z rodzinami, było więc bardzo familijnie.

Jak na miłośników kolei przystało, na bazę odbywającego się w dniach 28–29 czerwca zlotu wybrano słynny skansen w Chabówce. Był to strzał w dziesiątkę. Dorośli mogli popatrzeć i powspominać, a dzieci czuły się tam jak na wielkim placu zabaw. Największymi atrakcjami były jednak przejazdy pociągami retro – do Dobrej k. Limanowej oraz do Zakopanego, podczas których w ruch szły aparaty fotograficzne. Nie obyło się także bez wieczornego grilla.

Zdjęcia ze zlotu zamieszczone są na stronie Galerii: [www.gmfk.pl](http://www.gmfk.pl)

(L)

Fot. T. Makuch



## Hestia Rodzina

Grupowe Ubezpieczenie  
na Życie  
Pracowników i ich Rodzin

\*koszt połączenia wg taryfy operatora

0 801 107 107\*

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



*Zwolnij, kiedyś musisz wypocząć !!!*

**Wczasy tygodniowe:**

**OW Złota Rybka w Dziwnówku**

od ~~539~~ zł - 550 zł od osoby

**OW Kolejarz w Ustroniu Jaszowcu**

od ~~548~~ zł - 450 zł od osoby

**Wczasy w OW Polesie w Firleju**

od ~~538~~ zł - 440 zł od osoby

Szczegóły promocji w Biurach Podróży  
i Ośrodkach Wypoczynkowych Natura Tour  
\* ilość miejsc ograniczona

Natura Tour  
poleca wczasy  
**nad morzem,  
w górach  
i nad jeziorami.**

**www.naturatour.pl**  
**infolinia: 0 801 000 527**