



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 6/58

CZERWIEC 2009



Próg VI kadencji przekroczony!

Decyzja Krajowego Zjazdu Delegatów ZZM powierzająca mojej osobie honor kierowania Związkiem Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce w nowej VI kadencji daje mi osobiście olbrzymią satysfakcję, ale przy tym poczucie wielkiej odpowiedzialności za losy członków, którzy zaufali całemu zespołowi współpracującemu ze mną w V kadencji. Wszystkim za to zaufanie w imieniu swoim, jak i wiceprezydentów ZZM, bardzo dziękuję. Wyniki wyborów są szczególnie ważne zważywszy na niezwykle trudny okres, jaki przechodziliśmy w ostatnim czasie. Delegaci dali dowód na to, że mimo usilnych starań niezycliwych nam osób ZZM jest zjednoczony i zdeterminowany do działań w interesie swoich członków.

Funkcję prezidenta ZZM podjąłem w przekonaniu, że zaufanie Delegatów Zjazdu w Augustowie przełoży się na zaufanie i aktywność członków ZZM. To bardzo ważne zwłaszcza w tych trudnych chwilach, jakie przeżywa polska kolej. Doświadczenia nabyte podczas głębokiego procesu przemian w ostatnich latach możemy wykorzystać

do rozwiązywania problemów dnia dzisiejszego. Jestem przekonany, że działając przy wsparciu wszystkich członków ZZM nasz Związek będzie w stanie sprostać tym wyzwaniom.

W uchwale programowej Delegacji określili strategiczne kierunki działań ZZM w czteroletnim okresie. Naszym priorytetem będzie walka o godne i stabilne miejsca pracy. Wielkim wyzwaniem staje się też przygotowanie Związku do przyjęcia młodych członków i stworzenie mu stabilnych podstaw funkcjonowania wobec specyficznego podejścia rządu do związków zawodowych.

Związek zawodowy to grupa ludzi mających wspólne interesy, o które chcą razem walczyć. Dlatego życzę wszystkim członkom ZZM, aby w tej organizacji zawsze znajdowali się wśród przyjaciół, z którymi mogą realizować swoje cele zawodowe. A hasło „Niech nas łączy honor i więź zawodowa” miało odzwierciedlenie nie tylko na sztandarach, ale przede wszystkim w codziennym działaniu.

Leszek Miętek
Prezydent ZZM



Głos Maszynisty

www.zzm.org.pl

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: Krajowy Zjazd Delegatów
w Augustowie

Fot. R. Zarzecki

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

Piotr Bernaciak w radzie P KP PR



Kandydat KKZZ Piotr Bernaciak, wiceprzewodniczący MZZM w Poznaniu, został przedstawicielem załogi w radzie nadzorczej spółki PKP Przewozy Regionalne.

Wybierano trzech kandydatów spośród załogi. Tylu też zgłosiło się do komisji z wymaganą liczbą podpisów i wybory nie będą konieczne.

PODZIĘKOWANIE

Wszystkim, którzy oddali na mnie głos na liście poparcia w wyborach na członków Rady Nadzorczej PKP Przewozy Regionalne serdecznie dziękuję za okazane zaufanie. To Wasze głosy zdecydowały o wybraniu mnie na członka Rady.

Jako Wasz przedstawiciel zobowiązuje się do przedstawiania problemów związanych z naszą codzienną pracą. Jako czynny pracownik spółki na co dzień widzę oraz borykam się z wieloma z nich. Mój głos w Radzie będzie więc głosem pracowników związanych bezpośrednio z ruchem pociągów. Zdaję sobie również sprawę z ogromu zagadnień, z jakimi będę miał do czynienia. Pakt Gwarancji Pracowniczych i nowy zakładowy układ zbiorowy dla pracowników spółki PKP PR będą w mojej działalności miały priorytet.

Wspólnie jesteśmy w stanie podołać wszystkim wyzwaniom!

Piotr Bernaciak

Z impetem w VI kadencję

Podczas Krajowego Zjazdu Sprawozdawczo-Wyborczego Delegatów ZMZ wyłoniono m.in. nowe władze naszej organizacji. Zaufaniem delegaci ponownie obdarzyli Leszka Miętka, któremu niemal jednogłośnie powierzona została funkcja prezydenta na VI kadencję. Na wiceprezydentów wybrani zostali Krzysztof Ciećka i Bogusław Sady. Doceniono tym samym prace Prezydium Rady Krajowej w minionej kadencji, a do reelekcji władz ZMZ doszło po raz pierwszy od czasów reaktywacji związku. Nowej Krajowej Komisji Rewizyjnej przewodniczyć będzie Kazimierz Jamrozik.

Delegatów i gości przybywających w dniach 3–4 czerwca do Augustowa do ośrodka „Puszcza” spółki Natura Tour witały okolicznościowe banery. Specjalnie odnowiona na tę okoliczność sala konferencyjna udekorowana sztandarem Rady Krajowej i flagami związkowymi stwarzała dobry klimat do obrad, podczas których podejmowano kluczowe decyzje na

najbliższe lata. Zgodnie z tradycją, zjazd został zainaugurowany maszynistowskim hymnem „Marsz Polonia”, po którym minutą ciszy uczczono tych kolegów, którzy udali się na wieczną służbę.

Po wyborze komisji i przyjęciu regulaminów delegacji pochylił się nad

ciąg dalszy na str. 4–5



Z impetem w VI kadencję

ciąg dalszy ze str. 3

sprawozdaniami z działalności Rady Krajowej i Krajowej Komisji Rewizyjnej w V kadencji oraz finansowe. Jednogłośnie zapadły uchwały o ich przyjęciu. Następnie delegaci bez głosu sprzeciwu udzielili absolutorium ustępującym władzom związku i rozpoczęli procedurę wyborów władz na VI kadencję.

Prezydium ZZM

Jak odpowiedzialna jest w obecnych czasach funkcja prezydenta ZZM niech świadczy fakt, że zgłoszona została tylko jedna kandydatura – Leszka Miętka, któremu ostatecznie powierzono kierowanie związkiem w kolejnej kadencji. Głosowało za tym 120 delegatów, przeciw był 1, nikt nie wstrzymał się od głosu i po chwili Leszek Miętek mógł przyjmować gratulacje. Jako kandydatów na swoich za-

stępców wskazał dotychczasowych współpracowników w Prezydium RK. Krzysztof Ciećka i Bogusław Sady uzyskali poparcie zdecydowanej większości delegatów i będą pełnić funkcję wiceprezydentów w VI kadencji. Tym samym stała się rzecz historyczna – po raz pierwszy od reaktywacji ZZM w 1989 roku ustępujące władze zostały w komplecie wybrane przez delegatów na kolejną kadencję.

Krajowa Komisja Rewizyjna

O funkcję przewodniczącego Krajowej Komisji Rewizyjnej ubiegało się trzech kandydatów: Kazimierz Jamrozik, Tadeusz Stachaczyński i Wierczysław Kossakowski. W drugiej turze spotkali się dwaj pierwsi. Więcej głosów zgromadził Kazimierz Jamrozik i to jemu przypadnie w udziale kierowanie pracami tego gremium.



Kandydatów na członków Krajowej Komisji Rewizyjnej zgłoszono natomiast aż 14. Ostatecznie wybrani zostali Tadeusz Stachaczyński, Wieńczysław Kossakowski, Marek Goliszek, Cezary Mazurkiewicz i Adam Murawski.

Po wyborach głos zabrał prezydent Miętek, który przedstawił propozycje głównych kierunków w VI kadencji, w pewnej części będących kontynuacją dotychczasowych działań. Za kluczową kwestię uznał aktywizowanie wszystkich członków związku oraz zmotywowanie nowozatrudnionych pracowników drużyn trakcyjnych do wstępowania w szeregi ZZM. Istotne dla rozwoju związku będzie też znalezienie sposobu na zapewnienie stabilnych miejsc pracy dla maszynistów u wszystkich operatorów kolejowych. Wiele zależy od tego jak szybko dotrą się nowe struktury organizacyjne związku oraz zintensyfikują działania rady maszynistów. Priorytety to rozwój i ustawiczne kształcenie kadr związku, uniezależnienie się ZZM od pracodawców oraz doskonalenie systemu komunikacji wewnątrzwiązkowej, jak i tej skierowanej do otoczenia zewnętrznego. Wielkim wyzwaniem jest poprawa warunków pracy poprzez uzyskanie korzystnych zapisów w prawie pracy, stworzenie zasad obligatoryjnej profilaktyki zdrowotnej dla maszynistów, czy też zatrudnienie dla tych, którzy utracą możliwość wykonywania zawodu z przyczyn zdrowotnych. Ważnym celem pozostaje również wybór przedstawicieli ZZM do parlamentu i samorządu. Tym bardziej, że do realizacji pierwszego z nich zabrakło nie tak dawno raptem kilkudziesięciu głosów. Intensyfikacji wymaga także współpraca z innymi organizacjami związkowymi, na różnych szczeblach.

Przyjęcie uchwały programowej poprzedziła dyskusja. Delegaci zgłaszali wnioski pozwalające na uzupełnienie najważniejszych obszarów

działalności w VI kadencji. Jeden z nich wiązał się także z przypadającą w tym roku rocznicą 90-lecia założenia ZZM i 20-lecia reaktywacji związku.

Subsydiowanie zatrudnienia

Ostatnim punktem zjazdu było spotkanie z zaproszonymi gośćmi. Wiesława Taranowska, wiceprzewodnicząca OPZZ, najpierw odczytała list od obecnego tego dnia na obchodach rocznicy wyborów 4 czerwca 1989 roku Jana Guza. Potem przypomniała, że obecny kryzys gospodarczy to skutek pazerności świata finansjery i efekt złego zarządzania, za co płacimy teraz wszyscy. By mu przeciwdziałać reprezentatywne związki zawodowe wraz z organizacjami pracodawców wypracowały 13 punktów z konkretnymi rozwiązaniami chroniącymi miejsca pracy, w ramach tzw. pakietu antykryzysowego. Trzecia strona, czyli rząd, od początku zachowywała w tej materii dystans, jakby nie dostrzegając zagrożeń związanych z kryzysem. Jak poinformowała wiceszefowa OPZZ, na razie rząd przekuł na projekty ustaw jedynie 6 z 13 wynegocjowanych z pracodawca-

mi obszarów. Zmiany to w istocie rezygnacja z części przywilejów pracowniczych, bo obejmują m.in. czas pracy i rozliczanie godzin nadliczbowych, ale nadrzędnym celem jest obrona miejsc pracy w czasach kryzysu. Firmy borykające się z trudnościami uzyskują możliwość skorzystania z tzw. subsydiowania zatrudnienia – czasowych dopłat państwa do 50 proc. wynagrodzenia pracowników, pochodzących z Funduszu Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych. Ponadto stworzone zostaną m.in. dogodne warunki do przekwalifikowań, z podatku zostaną zwolnione zapożyczenia i bony towarowe.

OPZZ nie rezygnuje także z dążenia do wzrostu płacy minimalnej w Polsce do poziomu 50 proc. średniej europejskiej, choć postulat ten nie znajduje zrozumienia wśród rządzących. Spore poruszenie delegatów wywołała informacja, że minister pracy Jolanta Fedak zaproponowała, żeby do 50 procent średniej – uwaaga! – krajowej dochodzić przez 16 lat. Wiele uwagi wiceprzewodnicząca Porozumienia poświęciła także kwestiom ubezpieczeń. Namawiała również do udziału w wyborach do europarlamentu.

ciąg dalszy na str. 6-7



Z impetem w VI kadencję

ciąg dalszy ze str. 4-5



Koszty do przychodów

Prezes zarządu PKP S.A. Andrzej Wach potwierdził fakt, że takie spółki przewozowe jak PKP Cargo i PKP LHS (wyniki na poziomie 30 proc. roku ubiegłego) doświadczają skutków kryzysu z całą mocą, co przenosi się na inne podmioty Grupy PKP, jak np. PKP PLK czy Telekomunikacja Kolejowa. Dlatego potrzebą chwili jest dostosowanie kosztów do przychodów, ale podejmowane są także inne działania – przypomniał szef Grupy PKP. Sam aktywnie zabiega m.in. o wsparcie wniosku zarządu PKP Cargo o rekompensatę ze strony państwa kwoty 230 mln zł, z tytułu umorzonego długu PKP PR wobec PKP Cargo. Kierownictwo resortu infrastruktury już zaakceptowało wniosek, ale ostateczną decyzję podejmie Rada Ministrów. – Argumenty żeby przekonywać do rozwiązań korzystnych dla kolei mamy silne – np. od 2000 roku przewozy towarów samochodami wzrosły o 116 procent, a kolej spadły o 6 procent – powiedział prezes Wach. Zadeklarował również, że będzie dążył do zmniejszania opłat za stawki dostępu do infrastruktury.

– Bardzo mocno zaciskamy pasa we wszystkich obszarach funkcjonowania spółki – powiedział Wojciech Balczun, prezes zarządu PKP Cargo – bo jednocześnie zarządzamy antykryzysowo i przeprowadzamy restrukturyzację. Pociąga to za sobą konieczność przeprowadzenia głębokich zmian w organizacji spółki –



w pionie eksploatacji, handlowym, ale także i pracowniczym. Zwolnionych z obowiązku świadczenia pracy jest obecnie 5 tysięcy pracowników spółki, czyli blisko 20 proc. załogi. Prezes Balczun wyjaśnił, że nadwyżka zatrudnienia w wysokości 7268 osób nie oznacza, że tyle zostanie zwolnionych, bo część odejdzie na emerytury lub do tworzonych spółek. – Zwolnienia to bolesna sprawa, ale są potrzebne, bo spółka musi racjonalizować koszty, żeby skutecznie konkurować na rynku – przekonywał. Wyjawił również, że do uruchamiania programu dobrowolnych odejść zgłosiło się 2700 chętnych. Spółka stara się doskonalic ofertę – np. na przewozy kruszyw, a także zdobywać kontrakty w segmentach obsługiwanych wcześniej przez konkurencję, jak np. bocznice. – Powstanie Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych to także pośredni efekt naszej wzmoczonej aktywności na rynku – uważa prezes Balczun.

W spółkach pasażerskich

O kilka procent spadły również przewozy w PKP Intercity, osiągając poziom z 2006 roku, o czym mówił prezes tej spółki Krzysztof Celiński. Podstawowym zadaniem jest więc nie dopuścić do strat i w miarę możliwości myśleć o rozwoju firmy. Prezes tłumaczył przyczyny fatalnie układającej się współpracy PKP Intercity ze spółką Przewozy Regionalne. Zapowiedział, że PKP IC będzie otwierać



więcej kas, wyposaży konduktorów w terminale i zainstaluje automaty biletowe na największych dworcach. – Scalamy naszą załogę, ale to jeszcze potrwa. Chcemy również, żeby w spółce obowiązywał jednolity zakładowy układ zbiorowy – powiedział prezes Celiński.

Optymizmem powiało z Pomorza. Andrzej Osipów – prezes zarządu PKP SKM w Trójmieście – zapewnił, że sytuacja spółki jest stabilna i nie ma zagrożeń zwolnieniami. Co więcej wkrótce ruszy wielki program inwestycyjny, który potrwa do 2012 roku. Z funduszy unijnych, własnych i samorządowych udało się pozyskać 342 mln zł, które zostaną skierowane m.in. na modernizację taboru, przebudowę przystanków i doprowadzenie linii do Gdańska Śródmieścia.

Co z PUZP?

Turę pytań do gości rozpoczął Eugeniusz Śliwiński, którego interesowało, czy pracodawcy zamierzają wypowiedzieć Ponadzakładowy Układ Zbiorowy Pracy i układy zakładowe. Prezes Wach odpowiedział, że w dobie kryzysu wszystkie rozwiązania muszą być analizowane. Najmniej prawdopodobne

jest to chyba jednak w PKP Cargo, gdzie na mocy podpisanego na początku roku porozumienia ze związkami zawodowymi już zawieszono kilka postanowień PUZP i ZUZP Cargo, dzięki czemu spółka zaoszczędzi w skali roku 130 mln zł. Osobiście dziękował za to delegatom prezes Balczun. W dyskusji głos zabrali także Sławomir Centkowski, Tadeusz Stachaczyński, Tadeusz Pleskot, Marek Kośny, Adam Szewczyk i Michał Jagielski. Prezes Celiński zaprzeczył, by spółka PKP Intercity planowała restrukturyza-

cję zatrudnienia, a liczbę pracowników uważa za zbliżoną do optymalnej. Jeden z naszych kolegów dociekał, dlaczego spółka Przewozy Regionalne uruchamia konkurencyjne dla oferty PKP IC pociągi Inter-Regio. Prezes Wach przypomniał, że PKP S.A. nie ma już nadzoru właścicielskiego w stosunku do PR, której udziały przejęły samorządy. Zarówno to, jak i inne pytania dotyczące Przewozów Regionalnych pozostały więc bez odpowiedzi. Nikt z kierownictwa tej spółki nie zjawił się niestety w Augustowie. (L)



Zapasy w błocie

Od czerwca spółka PKP Przewozy Regionalne znacząco rozwinęła sieć pociągów InterRegio. To zła wiadomość dla PKP Intercity, której pół roku przed liberalizacją rynku przewozów pasażerskich niespodziewanie pod bokiem wyrosła poważna konkurencja.

Konkurencja – dodajmy – wywo-
dzająca się z Grupy PKP i jeszcze nie-
dawno będąca jej częścią. Na przełomie
roku wskutek usamorządowienia
kolejowych przewozów regionalnych
samorządy przejęły udziały w PKP
PR. Wszyscy, którzy sądzą, że nowi
właściciele spółki ograniczą działal-
ność do tychże przewozów muszą te-
raz przelknąć gorzką pigułkę. PKP PR
rozpoczęły bowiem ofensywę i rzu-
ciły rękawicę PKP Intercity. To dość
zaskakujące z kilku powodów. Jed-
nym z najważniejszych jest fakt, że
w Polsce dokonano segmentacji ry-
nku kolejowych przewozów pasażer-
skich. W ślad za tym utworzono spół-
ki mające ścisły profil działalności
i swój kawałek tortu – jak pociągi re-
gionalne, czy kwalifikowane. Konty-
nuatorom reform przyświecała myśl,
by połączenia międzywojewódzkie
były również domeną PKP Inter-

PKP, wymknęło się jednak całkowicie
spod kontroli po usamorządowieniu.

Kolejowy kanibalizm

Pierwsze pociągi IR wystartowały
w marcu, łącząc Warszawę z Białym-
stokiem. W maju połączyły Kraków
z Wrocławiem i Przemyślem, Wroc-
ław z Rzeszowem i Poznań z Warsza-
wą. Kursowały w określone dni – naj-
częściej w piątek i/lub niedzielę. Jak
się okazało było to jednak preludium,
do tego co miało nastąpić w czerw-
cu. Spółka PKP Przewozy Regionalne
uruchomiła w tym miesiącu 9 par po-
ciągów IR: między Łodzią i Warszawą
(3 pary), Poznaniem i Olsztynem (2),
Krakowem i Warszawą (2), Bydgosz-
czą i stolicą oraz Sieradzem i Gdynią.
Sieć składów InterRegio oplotła więc
znaczną część kraju, co zwiastuje
ostrą walkę, oby tylko nie wyniszcza-
jącą, między spółkami.

Prezes PKP S.A. Andrzej
Wach nazwał całą sytuację
„kanibalizmem”. InterRegio
jeżdżą bowiem na trasach ob-
sługiwanych dotychczas wy-
łącznie przez PKP Intercity.
Czasy przejazdów miewają
niewiele dłuższe od pociąg-
ów typu IC czy ekspresów,
odjeżdżają zwykle o dobrych

porach i są tanie. Wprowadzono spe-
cjalną taryfę na mocy której np. koszt
przejazdu między Krakowem a War-
szawą wynosi niecałe 40 zł, podczas
gdy cena za bilet na pociąg katego-
rii Ex lub IC wraz z miejscówką (na-
wiasem mówiąc jedną z najdroższych
w Europie) wynosi ponad 100 zł.
Oczywiście komfort podróżowania

w IR jest gorszy, bo tabor PKP PR ma
swoje wady. Dla części pasażerów
wygoda będzie miała jednak zapew-
ne, szczególnie w czasach kryzysu,
drugorzędne znaczenie. Na pewno
zaś dla osób z chudszy portfelem.
Fenomen pociągu „Słoneczny” Ko-
lei Mazowieckich kursujący sezonowo
między Warszawą a Gdynią mo-
że być tego potwierdzeniem.

Siostry na wojnie

Z zagrożeń doskonale zdają so-
bie sprawę w PKP Intercity. Przedsta-
wicieli tej spółki konkurencję PKP PR
nazywają nieuczciwą. Gra idzie o pa-
sażera i wpływy z biletów, ale nie tyl-
ko. Jej stawką są także rządowe dota-
cje na przewozy międzywojewódzkie,
bo jako takie przewozy te nie należą
do opłacalnych. Dla PKP PR są dość
łakomym kąskiem, bo działalność fir-
my przynosi poważne straty, sięgają-
ce ponoć 20 mln zł miesięcznie. Trwa
nerwowe wyczekiwanie na wynik
przeprowadzanego w spółce audytu.
Resztki cierpliwości tracą już związ-
ki zawodowe domagające się rozmów
o pakcie gwarancji pracowniczych.

Familijne stosunki między „siostrza-
nymi” niegdyś spółkami PKP Intercity
a PKP PR są dziś rzewnym wspomnie-
niem. Wzajemne relacje przypomina-
ją stan zimnej wojny, czy może raczej
– trzymając się konwencji – zapasy
w błocie. Na górze konflikt na tle rozli-
czeń finansowych, wypowiedanie kas,
straszenie sądami, egzekucjami itp., na
dole – bojkot informacyjny i zrywa-
nie rozkładów jazdy na stacjach. Trud-
no dziś przewidzieć, czy i kiedy sytu-
acja się unormuje, bo PKP PR obierze
najpewniej kurs na dalszą rywaliza-
cję. Nowym prezesem spółki został
bowiem Tomasz Moraczewski, były
członek zarządu – dyrektor handlowy,
zwoleńnik rozwijania połączeń Inter-
Regio. A swoją drogą aż strach pomy-
śleć, co dopiero będzie się działo po
otwarcu rynku przewozów pasażer-
skich w 2010 roku... **(raz)**

Fot. T. Makuch



city, przynajmniej do czasu liberali-
zacji rynku przewozów pasażerskich
w Polsce. Poszły za tym konkretne
decyzje i działania. Między innymi zi-
mą część przedsiębiorstwa związana
z przewozami międzywojewódzkimi
wraz z pracownikami trafiła z PKP PR
do PKP Intercity. To, nad czym moż-
na było zapanować w ramach Grupy

Personalia



Rada nadzorcza PKP Przewozy Regionalne zdecydowała o cofnięciu delegacji Jerzemu Krigerowi do czasowego wykonywania funkcji prezesa zarządu spółki. Powrócił on na stanowisko przewodniczącego rady nadzorczej PKP PR. Na stanowisko prezesa rada powołała **Tomasza Moraczewskiego**. Przed nominacją pełnił on funkcję członka zarządu – dyrektora handlowego PKP PR, a wcześniej dyrektora Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Tam podejmował i wspierał inicjatywy kolejowe, jak np. projekt kolei metropolitalnej między Bydgoszczą a Toruniem, czy rewitalizacje połączeń. Brał też udział w pracach Sejmowej Komisji Infrastruktury jako członek zespołu ds. usamorządowienia kolei.

Wokół świadczeń

Związki zawodowe – sygnatariusze PUZP negocjują kwestie świadczeń przejazdowych dla kolejarzy. Związek Pracodawców Kolejowych zaproponował radykalną zmianę dotychczasowych zasad od 2010 roku.

Koszt wykupu uprawnienia do ulgowych świadczeń przejazdowych dla współmałżonków uprawnionych pracowników, emerytów i rencistów miałyby według tej propozycji wzrosnąć do 100 %. Ponadto szef ZPK Krzysztof Mamiński chciałby również, aby osoby uprawnione do ulgowych przejazdów kolejami miały prawo do nabywania tylko biletów jednorazowych i miesięcznych odcinkowych imiennych, przy czym cena tego ostatniego nie może być niższa niż 12-krotność ceny biletu jednorazowego stosowanego przez przewoźnika w danej klasie wagonu, kategorii pociągu i relacji, odpowiednio z ulgą 80% i 99%.

W obliczu braku propozycji dotyczącej korzystania z biletu sieciowego strona związkowa generalnie nie wyraziła zgody na żadne zmiany w regulacjach dotyczących uprawnień opisanych w Rozdziale XII PUZP i zażądała utrzymania uprawnienia w postaci biletu sieciowego dla kolejarzy, analogicznie do roku bieżącego.

Negocjacje trwają, a o ich wyniku będziemy informować na łamach „GM”.



Lepiej wróży na przyszłość

W Plusie dla Firm wiesz, co Cię czeka w przyszłości, bo zasady są proste i klarowne przez całą umowę. Dostajesz na przykład nawet 1500 minut miesięcznie na rozmowy do wszystkich i Nokię E75 z pełną klawiaturą za złotówkę.

Plus dla Firm. Razem lepiej

Przyjdź do punktu Plusa lub zadzwoń: 0 605 801 801, 0 605 801 603 (opłata zgodnie z cennikiem operatora), lub sprawdź na www.plus.pl. Szczegóły oferty w Regulaminie Promocji. Oferta również dla Klientów, którym kończy się kontrakt.

Plus dla Firm



Licencje i świadectwa

Rozwiązania zawarte w nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym, która weszła w życie 4 czerwca, oznaczają m.in. otwarcie naszego rynku kolejowych przewozów pasażerskich na zagranicznych przewoźników od nowego roku, a także konieczność posiadania przez maszynistów specjalnych licencji oraz świadectw. Zmiany wynikają z dostosowywania naszego prawa do unijnych aktów będących częścią tzw. trzeciego pakietu kolejowego.

Szczegółowe kwestie w drodze rozporządzenia określi jeszcze ministerstwo transportu, ale ogólne ramy są już znane. Wydatnie wzrośnie rola Urzędu Transportu Kolejowego, a dokumentami uprawniającymi maszynistę do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego będą wkrótce licencja maszynisty oraz świadectwo maszynisty, wydawane właśnie przez prezesa UTK. O licencję maszynisty będzie mogła ubiegać się osoba, która: nie była karana za przestępstwo umyślne, ukończyła 20 lat, ma co najmniej wykształcenie zasadnicze za-

wodowe, spełnia określone wymagania zdrowotne, fizyczne i psychiczne określone oraz odbyła szkolenie i zdała egzamin maszynisty.

Licencja będzie wydawana na okres 10 lat, jednakże Urząd będzie mógł ją w tym czasie cofnąć lub zawiesić osobom, które przestały spełniać wyżej wymienione warunki. Po upływie 10 lat maszyniści będą mogli ubiegać się o jej przedłużenie w UTK, który sprawdzi, czy nadal spełniają wymogi. Licencję dla maszynistów będą obowiązywały na terytorium unijnym, a te wydane w innych państwach

członkowskich będą ważne także na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.

Świadectwa maszynistów będą natomiast wydawali przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej osobom przez nich zatrudnionym lub świadczącym usługi na ich rzecz. Warunkami niezbędnymi do uzyskania świadectwa będzie posiadanie licencji maszynisty, odbycie szkolenia i zdanie egzaminu oraz spełnianie określonych wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych. Świadectwo maszynisty będzie precyzyjnie określało uprawnienia do prowadzenia konkretnych pociągów lub pojazdów kolejowych i będzie ważne jedynie na określonej infrastrukturze kolejową oraz kategorię uprawnień. W ustawie rozrózniono dwie kategorie:

- A – obejmująca lokomotywy manewrowe, pociągi robocze, pojazdy kolejowe do celów utrzymaniowych i lokomotywy używane do manewrów;
- oraz B – obejmująca przewóz osób lub rzeczy.

Świadectwo maszynisty może być wydane na obydwie z nich. Wygasać będzie natomiast z chwilą rozwiązania lub wygaśnięcia umowy o pracę z przewoźnikiem kolejowym lub zarządcą infrastruktury.

Wdrożenie nowego systemu zostanie rozłożone w czasie i ma potrwać od 2010 do 2017 roku. ■



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW
Spółka z o.o.

31-505 Kraków, ul. Bosacka 6

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

Oferuje Państwu swoje usługi w zakresie:

- składu i grafiki komputerowej
- druku offsetowego
- oprawy introligatorskiej

Drukujemy na maszynach arkuszowych i zwojowych:

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



SERDECZNIE ZAPRASZAMY

Konkurs na medal

Rozstrzygnięcie konkursu na projekt okolicznościowego medalu z okazji 90-lecia istnienia ZZM i 20-lecia reaktywacji związku podamy w następnym numerze „GM”.

Autorom nadesłanych projektów serdecznie dziękujemy!

Infolinia: 0 801 000 527

www.naturatour.pl



NATURA Sp. z o.o.
tour

**JAK WYPOCZYWAĆ, TO TYLKO
Z NATURĄ TOUR!!!**



**Weekend czerwcowy już od
220 zł od osoby**



**Kolonie 14 dniowe już od
895 zł od osoby**



**Wczasy 7 dniowe z wyżywieniem już od
399 zł od osoby**



Optymalny Wybór AXA

Program ubezpieczenia grupowego został wynegocjowany zarówno pod względem cenowym, jak i zakresu świadczeń przez Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce dla wszystkich Członków Związku. Ubezpieczenie gwarantuje 24 godzinną ochronę ubezpieczeniową, niezależnie od miejsca pobytu, na całym świecie oraz sprawną wypłatę świadczeń w maksymalnie krótkim czasie.



Joanna Dlouhy, Dyrektor ds. Sprzedaży przez Kanały Zewnętrzne



Magdalena Badowska, Specjalista-Opiekun Ubezpieczeń Grupowych w Centrali Axa

- Ubezpieczenie **Optymalny Wybór AXA** ma zapewnić Członkom ZZMK i ich bliskim zabezpieczenie finansowe w momencie wystąpienia zdarzeń losowych wymienionych w tabelach świadczeń.

Program ten zapewnia możliwość przystąpienia do ubezpieczenia każdego Członka ZMZ, jego małżonka lub partnera oraz pełnoletniego dziecka (od 18 do 65 roku życia).

Składka za ubezpieczenie opłacana jest systematycznie co miesiąc. Jest to składka, która pokrywa zdarzenia wyszczególnione w zakresie świadczeń.

Istnieje możliwość wzbogacenia powyższego ubezpieczenia o element oszczędnościowy w postaci ubezpieczeniowych funduszy kapitałowych, pozwalający na gromadzenie oszczędności. Dodatkowo każdy Członek, małżonek lub pełnoletnie dziecko ma możliwość opłacania dodatkowej składki na tzw. ubezpieczenie kapitałowe – dodatkowo zadeklarowane składki dają możliwość oszczędzania i gromadzenia środków, które mogą stanowić dodatkowe źródło dochodu po osiągnięciu wieku emerytalnego.

Aby przystąpić do programu wystarczy wypełnić deklarację przystąpienia do ubezpieczenia.

W ubezpieczeniu ma zastosowanie tzw. karencja – jest to okres, w którym AXA ponosi odpowiedzialność wyłącznie za zdarzenia spowodowane nieszczęśliwym wypadkiem.

Karencja trwa 6 miesięcy (dotyczy całego zakresu ubezpieczenia) od daty początku ochrony ubezpieczeniowej określonej w świadectwie uczestnictwa oraz 9 miesięcy na świadczenie w przypadku urodzenia się dziecka.

Aby powyższa karencja nie miała zastosowania, korzystnie jest zadeklarować chęć przystąpienia do ubezpieczenia przez:

- Członka ZMZ – w ciągu 3 miesięcy od nabycia członkostwa w Związku;
- małżonka Członka ZMZ – w pierwszym dniu następnego miesiąca po zawarciu związku małżeńskiego;
- pełnoletniego dziecka Członka ZMZ – w pierwszy dzień kolejnego miesiąca następującego po dacie osiągnięcia pełnoletniości przez dziecko.

W tym miejscu ważną informacją będzie dla Państwa to, że już w miesiącu wrześniu i październiku 2009 r. w ramach umowy generalnej pomiędzy AXA i ZZMK będzie można przystąpić do ubezpieczenia grupowego bez karencji.

W ubezpieczeniu występują również karencje na świadczenia:

- pobyt w szpitalu – 1 miesiąc karencji;
- poważne zachorowanie – 3 miesiące karencji;
- operacja medyczna – 3 miesiące karencji;
- trwała niezdolność do pracy w wykonywanym zawodzie – 6 miesięcy karencji.

Karencje mogą zostać zniesione lub ograniczone również w przypadku, gdy Ubezpieczony w okresie bezpośrednio poprzedzającym objęcie go ochroną ubezpieczeniową, objęty był ochroną ubezpieczeniową przez innego Ubezpieczyciela z tytułu innej umowy ubezpieczenia grupowego.

W razie wystąpienia jakiegokolwiek zdarzenia wymienionego w zakresie ubezpieczenia należy wypełnić i złożyć komplet dokumentów do wypłaty świadczenia tj.: wypełniony druk świadczeniowy AXA, dokument potwierdzający dane zdarzenie np. akt zgonu, akt urodzenia, akt małżeństwa, wypis ze szpitala, potwierdzenie zdiagnozowania poważnego zachorowania, kserokopię dowodu osobistego itp.

Na podstawie złożonego kompletu dokumentów, AXA w możliwie najkrótszym czasie wypłaci należne świadczenie na wskazane przez Ubezpieczonego konto bankowe.

Niewątpliwie tak szeroki zakres ochrony ubezpieczeniowej zapewnia poczucie bezpieczeństwa. Natomiast sprawna obsługa ubezpieczenia i krótkie okresy dotyczące wypłaty świadczeń dają możliwość pokrycia kosztów związanych z wystąpieniem zdarzeń, na które najczęściej nie mamy wpływu (śmierć, poważne zachorowanie, nieszczęśliwy wypadek).



AXA dla ZZM

Od 1 kwietnia 2009 r. ruszył program ubezpieczenia grupowego przygotowany przez AXA Życie Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. dla członków ZZM oraz ich małżonków i pełnoletnich dzieci. Szeroki zakres ochrony uwzględnia ryzyko trwałej niezdolności do wykonywania zawodu (wszystkie zawody wymienione w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 16 sierpnia 2004 r.) – Podgrupa 1 i Podgrupa 2. Ubezpieczenie dla małżonków i pełnoletnich dzieci członków ZZM to zakres Podgrupy 3. Dla członków ZZM, którzy uzyskali już świadczenie z tytułu trwałej niezdolności do wykonywania zawodu u poprzedniego ubezpieczyciela lub nie pracują w zawodzie wymienionym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury – Podgrupa 4.

Zakres ubezpieczenia		Podgrupa 1 dla członków ZZM	Podgrupa 2 dla członków ZZM	Podgrupa 3 dla małżonków i dorosłych dzieci	Podgrupa 4 dla członków ZZM
Śmierć wskutek wypadku komunikacyjnego przy pracy		188 000 zł	192 000 zł	–	100 000 zł
Śmierć wskutek wypadku komunikacyjnego		142 000 zł	145 000 zł	48 000 zł	75 000 zł
Śmierć wskutek NW przy pracy		142 000 zł	145 000 zł	–	75 000 zł
Śmierć wskutek NW		96 000 zł	98 000 zł	32 000 zł	50 000 zł
Śmierć wskutek zawału serca lub udaru mózgu		–	–	32 000 zł	–
Śmierć Ubezpieczonego		46 000 zł	48 000 zł	16 000 zł	25 000 zł
Trwały uszczerbek na zdrowiu wskutek NW		25 000 zł za 1% uszczerbku 250 zł	26 500 zł za 1% uszczerbku 265 zł	25 600 zł za 1% uszczerbku 256 zł	25 000 zł za 1% uszczerbku 250 zł
Trwały uszczerbek na zdrowiu wskutek zawału serca lub udaru mózgu		25 000 zł za 1% uszczerbku 250 zł	26 500 zł za 1% uszczerbku 265 zł	25 600 zł za 1% uszczerbku 256 zł	25 000 zł za 1% uszczerbku 250 zł
Leczenie szpitalne	Pobyt na OIOM (jednorazowe świadczenie)	500 zł	500 zł	500 zł	500 zł
	Rekonwalescencja	250 zł	250 zł	250 zł	250 zł
	Pobyt spowodowany NW przy pracy	od 1 do 14 dnia 150 zł od 15 do 180 dnia 100 zł	od 1 do 14 dnia 150 zł od 15 do 180 dnia 100 zł	od 1 do 14 dnia 90 zł od 15 do 180 dnia 60 zł	od 1 do 14 dnia 90 zł od 15 do 180 dnia 60 zł
	Pobyt spowodowany NW	od 1 do 14 dnia 100 zł od 15 do 180 dnia 50 zł	od 1 do 14 dnia 100 zł od 15 do 180 dnia 50 zł	od 1 do 14 dnia 60 zł od 15 do 180 dnia 30 zł	od 1 do 14 dnia 60 zł od 15 do 180 dnia 30 zł
	Pobyt spowodowany chorobą	od 1 do 14 dnia 60 zł od 15 do 180 dnia 50 zł	od 1 do 14 dnia 60 zł od 15 do 180 dnia 50 zł	od 1 do 14 dnia 36 zł od 15 do 180 dnia 30 zł	od 1 do 14 dnia 36 zł od 15 do 180 dnia 30 zł
Trwała niezdolność do pracy w wykonywanym zawodzie		11 000 zł	13 000 zł	–	–
Poważne zachorowanie – 23 jednostki chorobowe		7 500 zł	8 500 zł	2 500 zł	3 500 zł
Operacja medyczna		3 500 zł	3 500 zł	–	2 000 zł
Śmierć małżonka lub partnera		16 000 zł	17 000 zł	6 500 zł	12 000 zł
Śmierć małżonka lub partnera wskutek nieszczęśliwego wypadku		32 000 zł	34 000 zł	13 000 zł	24 000 zł
Śmierć rodzica (w tym rodzica małżonka)		3 000 zł	3 000 zł	1 000 zł	2 400 zł
Urodzenie dziecka Ubezpieczonego		–	–	–	1 400 zł
Składka za cały zakres ubezpieczenia (miesięczna składka za osobę)		76 zł	81 zł	40 zł	50 zł

Wszelkie pytania można kierować do osób obsługujących ubezpieczenie we wszystkich jednostkach terenowych lub do Pani Magdaleny Badowskiej - Specjalisty Obsługi Ubezpieczeń Grupowych AXA na adres magdalena.badowska@axa-polska.pl oraz do Pani Joanny Dlouhy - Dyrektora ds. Sprzedaży przez Kanały Zewnętrzne na adres joanna.dlouhy@axa-polska.pl.

CZŁONEK ZARZĄDU
ZAKŁADU UBEZPIECZEŃ SPOŁECZNYCH

Znak: 992700/0230/39/2009/SEn

Warszawa, dnia 2.06.2009 r.

Pan
Leszek Miętek
Przewodniczący Konfederacji
Kolejowych Związków Zawodowych
ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa

W odpowiedzi na wystąpienie Pana Przewodniczącego, skierowane do Pani Wiesławy Taranowskiej – Wiceprzewodniczącej Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych, dotyczące interpretacji przepisów art. 184 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z FUS, uprzejmie wyjaśniam:

Emerytura określona w art. 184 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 39, poz. 353 z późn. zm.), zwanej dalej ustawą emerytalną, przysługuje urodzonym po dniu 31 grudnia 1948r. ubezpieczonym - pracownikom kolejowym, którzy łącznie spełnili następujące warunki:

- a) na dzień 1 stycznia 1999r. osiągnęli okres składkowy i nieskładkowy wynoszący co najmniej 20 lat dla kobiet i 25 lat dla mężczyzn, w tym co najmniej 15-letni okres zatrudnienia na kolei, o którym mowa w art. 43 ustawy emerytalnej, łącznie z okresami równorzędnymi i zaliczanymi do okresów zatrudnienia na kolei, o których mowa w art. 44–45 tej ustawy,
- b) osiągnęli wiek emerytalny określony w art. 40 ustawy emerytalnej, wynoszący 55 lat dla kobiet i 60 lat dla mężczyzn,
- c) nie przystąpili do otwartego funduszu emerytalnego, albo – jeżeli są członkami tego funduszu – złożyli wniosek o przekazanie środków zgromadzonych na rachunku w otwartym funduszu emerytalnym, za pośrednictwem ZUS, na dochody budżetu państwa,
- d) rozwiązywali stosunek pracy (o ile są pracownikami).

Wyjaśniam, iż z art. 40 i art. 184 ustawy emerytalnej nie wynika wymóg osiągnięcia wieku emerytalnego w czasie zatrudnienia na kolei lub w czasie okresów równorzędnych lub zaliczanych do okresów zatrudnienia na kolei.

W związku z powyższym, emerytura na podstawie art. 184 ustawy emerytalnej może być przyznana również tym ubezpieczonym, którzy stosunek pracy rozwiązywali przed osiągnięciem wieku emerytalnego przewidzianego w art. 40 ustawy emerytalnej.

Z poważaniem

Elżbieta Łopacińska

Rekord Husarza

**Lokomotywa ES64U4 Siemens, w barwach PKP Intercity zna-
na jako „Husarz”, osiągnęła
podczas testów na CMK pręd-
kość 235 km/h. To rekord na
polskich torach dla składów
tradycyjnych.**

Poprzedni – lokomotywy EU11 produkcji ADTranz – wynoszący 222 km/h przetrwał 10 lat. Satisfakcję z nowego tłumi niestety fakt, że przez ten czas europejskie koleje dynamicznie się rozwijały, odjeżdżając w siną dal. Na ich tle osiągnięcie starającego się o homologację „Husarza” nie jest dziś niczym nadzwyczajnym. Wprawdzie to tabor z najwyższej półki, ale stan naszej infrastruktury nie pozwala na zbyt wiele. Światowy rekord prędkości zanotowany w 2006 roku przez

ES64U4 (w Austrii zwanej „Taurus”) wynosi obecnie... 357 km/h.

Osiągnięcia składów tradycyjnych bledną zresztą przy wyczynach kolei dużych prędkości, których sieć oplótła Europę, zatrzymując się na Odrze. Niedawno minęło 15 lat od najlepszego na polskich torach wyniku ETR-460 (Pen-

dolino), które 11 maja 1994 r. pomknęło po CMK 250,1 km/h. Dla porównania, ustanowiony we Francji w 2007 roku rekord TGV wynosi 574,8 km/h. Nieco szybciej jeździła tylko kolej magnetyczna (maglev), której jedyna na świecie linia oddana do eksploatacji łączy lotnisko w Szanghaju z miastem. ■



Pierwsza z 10 lokomotyw ES64U4 kupionych przez PKP Intercity

naturalnie z nami

przewozimy · niezawodnie · bezpiecznie · terminowo

PKP cargo
GRUPA PKP



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

RK ZZM-96-06/2009

Warszawa, dnia 10 czerwca 2009r.

Pan Krzysztof Celiński

Prezes Zarządu

PKP Intercity S.A.

ul. Grójecka 17

02-021 Warszawa

W imieniu Spółki PKP Intercity S.A. w dniu 30 lipca 2008 roku Związek Pracodawców Kolejowych oraz Ponadzakładowe organizacje związkowe uzgodniły i podpisały Porozumienie w sprawie gwarancji pracowniczych w związku z realizacją zmian organizacyjnych w niektórych Spółkach Grupy PKP.

W porozumieniu tym Spółka, którą Pan kieruje zobowiązała się do:

1. Niezwłocznego podjęcia działań w celu zawarcia Protokołu Dodatkowego do obowiązującego ZUZP lub zawarcia nowego ZUZP jednolitego dla wszystkich zatrudnionych (§ 4 ust. 3). Na dzień dzisiejszy pracownicy drużyn trakcyjnych są zatrudnieni wg dwóch ZUZP. Do dnia dzisiejszego Spółka tych działań nie podjęła. Żądamy natychmiastowego rozpoczęcia prac nad ujednoczeniem ZUZP.
2. PKP Intercity S.A. oświadczyła, iż tworzone w Spółce zakłady, w ramach realizowanej reorganizacji, będą miały status pracodawcy w rozumieniu art. 3 Kodeksu Pracy (§ 3 ust. 6 oraz pisma Nr BWP1g-1100-1866/08 z dnia 24.11.2009 r. i Nr BWP4-072-20/09 z 28.01.2009 r.). Do dnia dzisiejszego w Spółce nie jest rozstrzygnięta sprawa kto jest pracodawcą. Żądamy przyznania statusu pracodawcy w rozumieniu art.3 Kodeksu pracy zakładom Spółki.
3. W dniu 29.12.2008r. ZZM podpisał z PKP Intercity S.A. Porozumienie w sprawie używania przez członków ZZM telefonów związkowych do celów służbowych w PKP Intercity S.A. Z winy PKP Intercity S.A. Porozumienie nie jest realizowane. Żądamy natychmiastowej realizacji Porozumienia.
4. Zły stan techniczny obsługiwanych pojazdów oraz zła struktura punktów utrzymania taboru trakcyjnego, narażająca Spółkę na straty, powoduje zmuszanie maszynistów do prowadzenia pociągów niesprawnymi lokomotywami. Żądamy natychmiastowego realnego uregulowania spraw związanych z PK i doraźnymi naprawami lokomotyw.
5. W PKP CARGO S.A. obowiązywało Porozumienie z 24.10.2006 r. w sprawie norm na przyjęcie i zdanie pojazdów trakcyjnych, stanu wyposażenia pomieszczeń oczekiwania na stacjach zwrotnych oraz wyposażenia kabiny maszynisty na pojeździe trakcyjnym. Dlaczego tego porozumienia nie stosuje się w Spółce PKP Intercity S.A. jeżeli pracownicy drużyn trakcyjnych zostali zatrudnieni w trybie art. 231 Kodeksu pracy. Żądamy natychmiastowej, realizacji zapisów wskazanego Porozumienia.
6. W jaki sposób PKP Intercity S.A. realizuje zapis art. 23711, 23711a, 23712, Kodeksu Pracy? Do dnia dzisiejszego nie zostały powołane we właściwych składach komisje BHP (zatrudnienie w Spółce uległo zmianie w ponad 400%). Pracownicy drużyn trakcyjnych nie otrzymują odzieży ochronnej i roboczej, środków ochrony osobistej, środków czystości o umundurowaniu nie wspominając. Żądamy natychmiastowego spełnienia przez pracodawców ich podstawowych obowiązków wynikających z przepisów BHP.
7. Decyzje kierownictwa PKP Intercity S.A. całkowicie paraliżują działalność związkową w Spółce. Organizacje związkowe nie są w stanie określić kto jest faktycznym pracodawcą w rozumieniu art. 3 Kodeksu Pracy, a tym samym kto jest partnerem do uzgodnień ZUZP, Regulaminu Pracy, Regulaminu ZFŚŚ, itp. Żądamy wypełnienia deklaracji składanych przez Zarząd Spółki przed realokacją pracowników drużyn trakcyjnych.

W związku z powyższym zgodnie z zapisami § 2 ust. 1 oraz § 3 ust. 2 tekstu jednolitego Porozumienia z 17 kwietnia 2003 roku w sprawie Wzajemnych Zobowiązań Stron PUZP, Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce wszczyna z PKP Intercity S.A. dialog społeczny.

Z uwagi, iż przedmiotem dialogu są między innymi sprawy związane bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce powołując się na zapisy § 6 ust. 2 ww. Porozumienia wyznacza 10-dniowy termin udzielenia odpowiedzi.

Wiceprezydent ZZM

Krzysztof Ciećka

Nasze organizacje i koła

Dla wszystkich zainteresowanych, pytających gdzie działają nasze organizacje, przedstawiamy ich zestawienie wraz z imienną listą zawierającą nazwiska przewodniczących, delegatów na KZD oraz członków Rady Krajowej ZZM.

Lp.	Nazwa organizacji	Działanie	Przewodniczący	Delegat na Krajowy Zjazd Delegatów ZZM	Członek Rady Krajowej ZZM
1	2	3	4	5	6
1	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce PKP Cargo S.A. Górnośląski Zakład Spółki	CT Górnośląski	Wacław Katarzyniec	Wacław Katarzyniec Henryk Gunia	Wacław Katarzyniec
	<i>Koło ZZM Rybnik</i>	CT Górnośląski	Wacław Katarzyniec	Tadeusz Wiszowaty	
	<i>Koło ZZM Kędzierzyn Koźle</i>	CT Górnośląski	Henryk Gunia		
2	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce PKP Cargo S.A. Świętokrzyski Zakład Spółki	CT Świętokrzyski	Stanisław Wolski	Stanisław Wolski Cezary Mazurkiewicz	Stanisław Wolski
	<i>Koło ZZM w Idzikowicach</i>	CT Świętokrzyski	Bernard Węglarski	Wojciech Wroński	
3	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce PKP Cargo S.A. Śląski Zakład Spółki	CT Śląski	Stanisław Goli	Stanisław Goli Kazimierz Jamrozik	Stanisław Goli Mieczysław Kubiszyn
	<i>Koło w Tarnowskich Górach</i>	CT Śląski	Stanisław Goli	Dariusz Nowrot	
	<i>Koło w Gliwicach</i>	CT Śląski	Jerzy Getler	Jerzy Curyło	
	<i>Koło w Kluczborku</i>	CT Śląski	Mieczysław Kubiszyn	Mieczysław Kubiszyn	
4	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce PKP Cargo S.A. Śląsko-Dąbrowski Zakład Spółki	CT Śląsko-Dąbrowski	Czesław Białek	Czesław Białek Wiesław Dziedzic Jerzy Rybak Michał Głupczyk	Czesław Białek Wiesław Dziedzic
5	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce PKP Cargo S.A. Pomorski Zakład Spółki	CT Pomorski	Andrzej Magulski	Andrzej Magulski Romuald Walkiewicz	Andrzej Magulski
	<i>Koło ZZM Zajączkowo Tczewskie</i>	CT Pomorski	Andrzej Magulski	Adam Murawski	
	<i>Koło ZZM Gdynia</i>	CT Pomorski	Romuald Walkiewicz		
6	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce PKP Cargo S.A. Podkarpacki Zakład Spółki	CT Podkarpacki	Ireneusz Góralski	Ireneusz Góralski Antoni Gorczyca Józef Kisała	Ireneusz Góralski
7	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce PKP Cargo S.A. Małopolski Zakład Spółki	CT Małopolski	Mieczysław Hawryszko	Mieczysław Hawryszko Andrzej Gaczorek	Mieczysław Hawryszko
8	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce Małopolski Zakład Przewozów Regionalnych	PR Małopolski	Andrzej Witulski	Andrzej Witulski Stanisław Duch	Andrzej Witulski
	<i>Koło ZZM Tarnów</i>	PR Małopolski	Stanisław Duch	Mariusz Lisikiewicz	
9	Samorządny Niezależny Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Zduńskiej Woli Karsznice	CT Centralny PR Łódzki	Feliks Pacewicz	Feliks Pacewicz	Feliks Pacewicz
10	Międzyzakładowy Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce w Warszawie	CT Mazowiecki	Edmund Machal	Edmund Machal Zdzisław Raczyński	Edmund Machal Zdzisław Raczyński
	<i>Koło ZZM Odolany</i>	CT Mazowiecki	Ireneusz Dobrowolski	Dariusz Sołtyn	
	<i>Koło ZZM Małaszewicze</i>	CT Mazowiecki	Zdzisław Raczyński	Marek Kośny	
	<i>Koło ZZM Olszyna Grochowska (IC)</i>	IC Centralny	Marek Kośny		
11	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce Lubelski Zakład Przewozów Regionalnych	PR Lubelski	Marek Kielar	Marek Kielar Czesław Bobel	Marek Kielar
	<i>Koło ZZM Lublin</i>	PR Lubelski	Jerzy Felc		
	<i>Koło Łuków</i>	PR Lubelski	Bogdan Kurowski		
12	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce Podkarpacki Zakład Przewozów Regionalnych	PR Podkarpacki	Stanisław Nadbrzeski	Stanisław Nadbrzeski Zbigniew Pankiewicz	Stanisław Nadbrzeski
13	Niezależny Samorządny Związek Zawodowy Maszynistów w Łukowie	CT Mazowiecki	Marek Tomasiak	Marek Tomasiak Kazimierz Machaj	Marek Tomasiak
	<i>Koło ZZM Warszawa</i>	CT Mazowiecki	Włodzimierz Chybczyński		

Z ŻYCIA ZZM

1	2	3	4	5	6
14	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce w PKP Intercity S.A. Zakład Południowy	IC Południowy	Adam Szewczyk	Adam Szewczyk Andrzej Wojtasik	Adam Szewczyk Andrzej Wojtasik
	<i>Koło w Katowicach</i>	IC Południowy	Andrzej Wojtasik	Wiesław Skóra Fryderyk Kątny	
15	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych Intercity S.A. w Olsztynie	IC Północny	Aleksander Kaczmarek	Andrzej Szymański	Aleksander Kaczmarek
16	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce PKP Cargo S.A. Południowy Zakład Spółki	CT Południowy	Mieczysław Fyda	Mieczysław Fyda Tadeusz Stachaczyński	Mieczysław Fyda
	<i>Koło ZZM Jasło</i>	CT Południowy	Tadeusz Stachaczyński	Tadeusz Job	
	<i>Koło ZZM Tarnów</i>	CT Południowy	Tadeusz Job		
17	Międzyzakładowy Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Częstochowie	PR Śląski CT Śląski	Stanisław Biniek	Stanisław Biniek Marek Pleń	Stanisław Biniek
18	Związek Zawodowy Maszynistów WKD	WKD Grodzisk	Stanisław Bugajski	Zbigniew Pokropek	Stanisław Bugajski
19	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce KM Warszawa	KM Warszawa	Leszek Komendacki	Leszek Komendacki Marek Goliszek	Leszek Komendacki
	<i>Koło ZZM Tłuszcz</i>	KM Warszawa	Czesław Sztajerwald		
	<i>Koło ZZM Dęblin</i>	KM Warszawa	Waldemar Głodek		
	<i>Koło ZZM Siedlce</i>	KM Warszawa	Mieczysław Płudowski		
	<i>Koło Warszawa</i>	KM Warszawa	Leszek Komendacki		
20	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce PKP PR Zachodniopomorski Zakład Spółki	PR Zachodniopomorski	Ryszard Król	Ryszard Król Tadeusz Dziuba	Ryszard Król
21	Międzyzakładowy Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce w Poznaniu	CT Wielkopolski PR Wielkopolski IC Wielkopolski	Zdzisław Krzyżaniak	Zdzisław Krzyżaniak Piotr Bernaciak Andrzej Heliński Tadeusz Mazurek Ryszard Ratajczak Henryk Duhr	Zdzisław Krzyżaniak Piotr Bernaciak
	Międzyzakładowy Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce w Ostrowie Wlkp.	CT Wielkopolski PR Wielkopolski	Wojciech Wygrała	Wojciech Wygrała Jan Wojtczak	Wojciech Wygrała
22	<i>Koło ZZM Ostrów</i>	CT Wielkopolski PR Wielkopolski	Wojciech Wygrała	Leszek Kasprzak	
	<i>Koło ZZM Jarocin</i>	CT Wielkopolski PR Wielkopolski	Jan Wojtczak		
23	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce w PKP SKM w Trójmieście	SKM Gdynia	Tadeusz Winiarski	Tadeusz Winiarski Janusz Zadomski	Tadeusz Winiarski
24	Międzyzakładowy Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce w Czerwieńsku	CT Wielkopolski, CT Dolnośląski, IC Wielkopolski, PR Lubuski	Wojciech Lehmann	Wojciech Lehmann Mariusz Zdanowski	Wojciech Lehmann
	<i>Koło ZZM w Czerwieńsku (Cargo)</i>	CT Wielkopolski	Wojciech Lehmann		
	<i>Koło ZZM</i>	CT Dolnośląski	Mariusz Zdanowski		
	<i>Koło ZZM</i>	IC Wielkopolski	Bogdan Iwański		
	<i>Koło ZZM</i>	PR Lubuski	Sławomir Kościelski		
25	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Łodzi	CT Centralny, IC Centralny, PR Łódzki	Piotr Rybikowski	Piotr Rybikowski Andrzej Filipczak	Piotr Rybikowski
26	Międzyzakładowy Pomorski Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Malborku	CT Pomorski	Stanisław Wilgorski	Stanisław Wilgorski Andrzej Chrystianowicz	Stanisław Wilgorski
27	Międzyzakładowy Warmińsko-Mazurski Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Iławie	CT Pomorski	Henryk Kopański	Henryk Kopański Bogusław Płotkowski Walerian Wojtkiewicz	Henryk Kopański
28	Międzyzakładowy Nadwiślański Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Toruniu	CT Kujawski IC Północny, PR Kujawsko-Pomorski	Sławomir Centkowski	Sławomir Centkowski Janusz Drybs Krzysztof Lipiński	Sławomir Centkowski
29	Podkarpacki Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Dębicy	CT Podkarpacki	Ryszard Dudek	Ryszard Dudek Zdzisław Motyka	Zygmunt Maroń
30	Międzyzakładowy Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Zbąszynku	CT Wielkopolski PR Lubuski	Zdzisław Peczyński	Zdzisław Peczyński Stanisław Dworniczak	Zdzisław Peczyński

Z ŻYCIA ZZM

1	2	3	4	5	6
31	Związek Zawodowy Maszynistów w Kielcach	CT Świętokrzyski	Michał Pilecki	Michał Pilecki Marian Wiechowski	Michał Pilecki
32	Międzyzakładowy Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Lublinie	CT Wschodni, IC Centralny	Jan Starszuk	Jan Starszuk Artur Bronisz Andrzej Pinkas Leszek Gajaszek	Jan Starszuk Artur Bronisz
	<i>Koło ZZM Chełm</i>	CT Wschodni	Artur Bronisz		
	<i>Koło ZZM Dęblin</i>	CT Wschodni	Leszek Gajaszek		
	<i>Koło ZZM Lublin</i>	CT Wschodni	Ryszard Wojtas		
	<i>Koło ZZM Lublin (IC)</i>	IC Centralny	Henryk Nowak		
	<i>Koło ZZM Zamość</i>	CT Wschodni	Jan Starszuk		
33	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce w Północnym Zakładzie IC	IC Północny	Zbigniew Błaszowski	Zbigniew Błaszowski Ryszard Szczurowski	Zbigniew Błaszowski
	<i>Koło ZZM Słupsk</i>	IC Północny	Ryszard Szczurowski		
34	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Łazach	CT Śląsko-Dąbrowski PR Śląski	Stefan Panek	Stefan Panek Wojciech Warso Mariusz Dudek	Stefan Panek
35	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Białymstoku	CT Podlaski IC Centralny PR Podlaski	Tadeusz Pleskot	Tadeusz Pleskot Jacek Sołowiej Marek Zawadzki	Tadeusz Pleskot
36	Związek Zawodowy Maszynistów Przewozów Regionalnych w Kołobrzegu	PR Zachodniopomorski	Jacek Haik	Jerzy Sempruch	Jerzy Sempruch
37	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce Śląski Zakład Przewozów Regionalnych	PR Śląski	Mariusz Szczurek	Mariusz Szczurek Andrzej Kufel Andrzej Śmiechoń Robert Wieczorek	Mariusz Szczurek Andrzej Kufel
	<i>Koło ZZM Czechowice Dziedzice</i>	PR Śląski	Andrzej Kufel		
38	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce Opolski Zakład Przewozów Regionalnych	PR Opolski	Jan Plesch	Jan Plesch	Jan Plesch
39	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce PKP Cargo S.A. Zachodniopomorski Zakład Spółki	CT Zachodniopomorski	Jerzy Ulrych	Jerzy Ulrych Piotr Nojszewski Waldemar Nawrocki Bogdan Nawrocki	Jerzy Ulrych Piotr Nojszewski
40	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce PR Olsztyn	PR Warmińsko-Mazurski	Tomasz Granuszewski	Tomasz Granuszewski Mieczysław Wojewódzki	Tomasz Granuszewski
41	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Chojnicach	PR Pomorski	Zbigniew Gęborys	Zbigniew Gęborys Jan Erward	Zbigniew Gęborys
42	Małopolski Związek Zawodowy Maszynistów w Suchej Beskidzkiej	PR Małopolski	Piotr Jurek	Piotr Jurek Grzegorz Dobranowski	Piotr Jurek
43	Zachodniopomorski Związek Zawodowy Maszynistów PKP IC Szczecin	IC Północny	Arkadiusz Kotkowski	Arkadiusz Kotkowski	Arkadiusz Kotkowski
44	Międzyzakładowy Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Bydgoszczy	CT Kujawski IC Północny	Krzysztof Paczkowski	Krzysztof Paczkowski Kazimierz Depka Andrzej Jankowski	Krzysztof Paczkowski
45	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce PKP CARGO S.A. Centralny Zakład Spółki	CT Centralny	Marek Kraska	Marek Kraska Wieńczysław Kossakowski Karol Śmiełek	Marek Kraska
	<i>Koło ZZM Kutno</i>	CT Centralny	Wieńczysław Kossakowski		
	<i>Koło ZZM Piotrków Tryb.</i>	CT Centralny	Marek Kraska		
46	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce przy PKP CARGO S.A. Kujawski Zakład Spółki	CT Kujawski	Mirosław Morczyński	Mirosław Morczyński Jerzy Józwiak Roman Siemiątkowski	Mirosław Morczyński
	<i>Koło ZZM Grudziądz</i>	CT Kujawski	Mirosław Morczyński		
	<i>Koło ZZM Inowrocław</i>	CT Kujawski	Jerzy Józwiak		
	<i>Koło ZZM Sierpc</i>	CT Kujawski	Roman Siemiątkowski		
47	Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Sędziszowie	PR Świętokrzyski	Michał Jagielski	Michał Jagielski	Michał Jagielski

Maszynisto, (nie) jesteś sam!

W całym procesie związanym z ruchem pociągów jest grono osób odpowiedzialnych za właściwe i bezpieczne ich prowadzenie. Gdy jednak dochodzi do perturbacji, to na „polu walki” pozostaje jedynie maszynista.

Dowodem na to jest m.in. taka sytuacja. Pociąg pasażerski przyjeżdża na stację na tor nr 3. Po chwili kierownik podaje sygnał „gotów” lub „odjazd”. Maszynista widząc w oddali semafor na „zielono” i wiedząc, że czas odjazdu zgodny jest z rozkładem, uruchamia lokomotywę. Po kilku minutach dyżurny wydaje mu polecenie zatrzymania twierdząc, że maszynista pominął semafor wskazujący sygnał „stój”. Okazało się, że wyjechał na szlak bez zezwolenia i po drodze rozpruł zwrotnicę. Nie byłoby w tym nic dziwnego, bo wiele razy tak się działo. Ale tym razem semafor był podany dla opóźnionego ekspresu. Na szczęście nastąpiło wcześniejsze „wygaszenie” semafora z zielonego na czerwone światło dla pociągu ekspresowego, który w porę zatrzymał się przed semaforem. Nie doszło więc do najechania pociągu na pociąg, którego skutki trudno sobie nawet wyobrazić.

Co się jeszcze okazało? Dyżurny miał potrzebę przepuszczenia pociągu wyższej kolejności, który był opóźnio-

ny. Tak się spieszył, że nie powiadomił przez radiotelefon o tym fakcie maszynisty – stojącemu na stacji i mającemu planowy odjazd. Tak jakby nie interesowało go, że inny pociąg oczekuje na odjazd. Może sobie pomyślał: ma maszynista semafor na „stój”, to niech stoi, ma oczy – to niech obserwuje... Lepiej nie liczyć więc maszynista na pomoc! Bo może się okazać, tak jak w omawianej sytuacji, że dostajesz sygnał na ruszenie pociągu od kierownika, który nie widzi semafora i zataja przed tobą ten fakt. Pamiętaj: (nie) jesteś sam w stacji!

Z zaś należy stwierdzić, że Instrukcja Ir-1, która powinna regulować takie sprawy, nic na ich temat nie mówi. Kwestie bezpieczeństwa pociągów (podróżnych) pozostawiono sumienności pracy takich ludzi jak dyżurni ruchu, kierownicy pociągów. Nadal więc będą zapatrzeni w komputery i światła poza nimi nie będą widzieli. A kierownicy będą zajęci obserwacją pasażerów. A ty maszynisto pamiętaj: (nie) jesteś sam! Gdy kierują twój pociąg na tor dodatko-

wy pytaj dlaczego (choć przekazanie tej informacji to obowiązek służby ruchu), gdyż jest to odstępstwo od rozkładu jazdy. Rozmowy są nagrywane i to jest twoja szansa. Może ktoś się w końcu obudzi i będzie je systematycznie analizował. Dowie się wówczas wielu rzeczy o których nie przeczyta w Instrukcji Ir-1.

Bywa, że komisje powypadkowe wysłuchując uczestnika zdarzenia łamią kolejność postępowania określoną w obowiązujących ich przepisach. To powoduje, że maszynista, dyżurny ruchu, manewrowy czy kierownik pociągu składają wyjaśnienia pod wpływem szoku i emocji spowodowanych uczestnictwem w wypadku. Innymi słowy są sami. Składający wyjaśnienia powinien mieć prawo do obecności wybranego przez siebie przedstawiciela, ale nie wszystkim jest to na rękę. Choć w całym procesie związanym z ruchem pociągów w stacji i na szlaku jest grono osób odpowiedzialnych za właściwe i bezpieczne ich prowadzenie, to gdy dochodzi do perturbacji na „polu walki” pozostaje niestety maszynista. Sam jeden.

Daje się ostatnio zauważyć pewien przełom w sprawie bezpieczeństwa związanego z prowadzeniem ruchu pociągów. Na stacji Błonie przewróciły się dwa wagony w składzie pociągu towarowego, na rozjeździe pod nastawnią. W jednym z nich odpała wcześniej maźnica zestawu kołowego, przechylony wagon w stanie wykolejonym uszkodził podkłady na długości peronu. Komisja działająca pod nadzorem Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wypracowała bardzo ważny środek zaradczy, który niewątpliwie przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu pociągów. To obowiązek obserwowania pociągów przez dyżurnego ruchu z okien nastawni, a nie na monitorze komputera. Jedna jaskółka nie jest jeszcze zwiastunem wiosny. Ale kto wie, może już wkrótce nie będziesz maszynista tak całkiem sam?

Eugeniusz Śliwiński

Komisja Obrony Praw Pracowniczych



Gospodarstwo agroturystyczne „U Floriana” w Nądni stało się 16 maja miejscem obchodów 20-lecia ZSM w Zbąszynku. W uroczystościach wzięli udział członkowie kierowanej przez Zdzisława Peczyńskiego organizacji oraz dawni przewodniczący Stanisław Pławiński i Jarosław Łacny, przedstawiciele kolejowych spółek, a także wiceprezydent ZSM Krzysztof Ciecka. ■



Podpatrzone

Warszawa, ulica Grójecka 17. W górze wielki neon Grupa PKP, przed wejściem do budynku każdy szyld na inne kopyto. Spółka Przewozy Regionalne już bez tzw. trumienki, a i członek PKP też pewnie zniknie z jej nazwy lada chwila...



Pod semaforem

Testy „Husarza” – nowej lokomotywy PKP Intercity zakończone rekordem prędkości na Centralnej Magistrali Kolejowej,

przełamujące wieloletnią zapaść technologiczną.

Spółka PKP PLK za realny wzrost stawek dostępu do infrastruktury przewozów intermodalnych na 2010 rok, podrażający i tak bardzo niekonkurencyjne koszty transportu kolejowego wobec samochodowego.



Koledze **Tomaszowi Granuszewskiemu**

wyrazy głębokiego współczucia z powodu śmierci

Ojca

składają
koledzy z ZZMK w W-MZPR
w Olsztynie

Koledze **Tomaszowi Granuszewskiemu**

Przewodniczącemu ZZMK w W-MZPR w Olsztynie
wyrazy głębokiego współczucia z powodu śmierci

Ojca

składa
Rada Krajowa ZZM

Sprostowanie

Na stronie 6 w artykule „Z prac Rady Krajowej” wkradł się błąd. Jedną z zarejestrowanych w ostatnim czasie organizacji jest Koło ZZM Czerwieńsk Lubuskiego Zakładu PR w Zielonej Górze MZZM Czerwieńsk, a nie jak podano Wielkopolskiego Zakładu PR. Członków organizacji oraz Czytelników przepraszamy.

Koledze **Tadeuszowi Zabawskiemu**

Przewodniczącemu Komisji Rewizyjnej ZZM w Małopolskim Zakładzie Przewozów Regionalnych wyrazy głębokiego współczucia i żalu

z powodu śmierci

Żony Haliny

składają
koleżanki i koledzy z Małopolskiego Zakładu PR

Koledze **Tadeuszowi Kuźnar**

wyrazy głębokiego współczucia z powodu śmierci

Matki

składają
koledzy z ZZMK w Łodzi

Koledze **Dariuszowi Bratkowskiemu**

wyrazy głębokiego współczucia z powodu śmierci

Matki

składają
Zarząd i koledzy z ZZMK W-MZPR w Olsztynie

Koledze **Zenonowi Sienkiewiczowi**

wyrazy głębokiego współczucia z powodu śmierci matki

Matki

składają
Zarząd i koledzy z ZZMK W-MZPR w Olsztynie

HUMOR

Wieczorem w szpitalnej świetlicy pielęgniarka podchodzi do jedyne go pacjenta, który nie śpi, lecz ogląda telewizję.

– No, wystarczy może tej telewizji. Już północ! Teraz idziemy do łóżka.

– A co jeśli ktoś nas przytłapie?

Kolega podwozi kolegę nowym samochodem:

– Nie wiesz, jak często trzeba zmieniać olej?

– Nie wiem, ale mój znajomy zmienia co 5 lat.

– A co ma?

– Budę z frytkami.

Dyrektor do pracownika:

– Panie, pan wszystko robi powoli: powoli pan myśli, powoli pisze, powoli mówi, powoli się porusza! Czy jest w ogóle coś, co pan robi szybko?!

Pracownik na to:

– Tak, jest. Szybko się męczę...

– Ktoś ukradł mi rower – skarży się pastorowi ksiądz.

– Przykro mi, ale wiem jak go możesz odzyskać. Jutro podczas mszy wymień dziesięć przykazań. Gdy dojdiesz do „nie kradnij” obserwuj uważnie parafian – na pewno ktoś się zaczerwieni.

W poniedziałek pastor znowu spotyka księdza i pyta:

– Czy wyjaśniła się sprawa z rowerem?

– Tak, dziękuję. Zrobiłem dokładnie tak jak mi poradziłeś, a kiedy doszedłem do „nie cudzołóż” przypomniałem sobie, gdzie go postawiłem...

Dwaj policjanci widzą pijanego faceta, który tapla się w kałuży. Podchodzą do niego, próbują go wyciągnąć.

On na to:

– Nie! Ratujcie najpierw kobiety i dzieci!

fraszki Jerzego Szuleca

Grzebuła

Chciał kogut pogrzebać,
lecz kura domowa
Mu się wymigała...
bolała ją głowa.

Auto-rytet

Już ma to cacko,
tu w Polsce, w domu
Kupione w Niemczech...
w składnicy złomu.

Majątność

Ten najszybciej się bogaci
Kto frajerom mało płaci.

Zależność

Im mocniejsza bywa wóda
Tym słabsza jest głowa
i... uda.

Palant

Miał rzucić palenie
szkodliwe na płuca
Jak dotąd jedynie
niedopałki rzuca.

Trzy koleżanki z biura przychodzą w odwiedzinach do czwartej, leżącej w szpitalu.

– I co, dajecie sobie radę beze mnie? – pyta chora.

– Tak, podzieliłyśmy twoją robotę i jakoś leci. Zosia robi na drutach, Jola parzy kawę, a ja zabawiam szefa...

Przychodzi facet do kiosku i prosi o papierosy. Płaci i odchodzi, ale po chwili wraca prosząc o wymianę na inną paczkę. Zdziwiona kioskarka pyta dlaczego. Na to facet:

– Bo na tej jest napisane PALENIE TYTONIU POWODUJE IMPOTENCJĘ. Proszę lepiej dać mi taką z rakiem!

Kącik filatelistyczny

Poczta węgierska uhonorowała tamtejszego inżyniera i wynalazcę z przełomu XIX i XX wieku Kalmana Kando, nazywanego ojcem elektrycznych pociągów.

To on jako pierwszy zaprojektował trójfazowe silniki oraz generatory elektryczne prądu zmiennego, które znalazły zastosowanie w lokomotywach elektrycznych. Po raz pierwszy testowano je w 1896 roku na torze doświadczalnym o długości 800 m. Wynalazki Kando przyspieszyły rozwój elektryfikacji kolei na świecie.

Jako pierwszy przekonywał też, że pociąg elektryczny może odnieść sukces tylko wtedy, gdy zostanie wykorzystana energia elektryczna z sieci publicznej.



(amur)

KRZYŻÓWKA NR 6/2009

Suma do zapłaty	Bajkowy olbrzym, siałcz	▼	Gimnastyka z Indii	▼	Szajka bandytów	▼	Królewski klub z Madrytu	▼	Kalamarnica	▼	Na końcu symfonii
▶	▶		Głos męski		Alkohol etylowy	▶					
			6				11				1
Ekspozycja	▶						Pralicydło		Partyjne zebranie		Obóz jeniecki
Żargon			7								
▶					Ozdoba generalskich spodni	▶					
12										9	
Boska Greta		Plikarze z Amsterdamu	3	Z piasku się go nie ukręci	▼	... Bratny					Gdy brak zajęcia
						Bywa na 100 par	▶				
Pszczela rodzina	▶					Cyrkowa scena	▶		10	4	
▶				Mocuje nóż tokarki					Zero, nic	▶	
2											
Radny miejski	▶					Złudza, iluzja	▶				
Imię Plancka											
▶				Dryf statku	▶						
			8				5	z	13		

Litery z ponumerowanych pól utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Litery z ponumerowanych krątek utworzą rozwiązanie. Rozwiązania krzyżówki nr 6 prosimy nadsyłać do 5 lipca 2009 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 6”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę-niespodziankę.

Rozwiązanie Krzyżówki nr 5: „Wagon sypialny”.

Nagrodę-niespodziankę otrzymuje **Adam Iwanicz ze Stargardu Szczecińskiego**. Gratulujemy. Nagrodę wyślemy pocztą.

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

Źródło: Autokarykatury, Andy B. Singer i Randy Chent 2001, 2005.



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

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

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

