



# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

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

Nr 5/69

MAJ 2010



**Trwa referendum strajkowe**  
– str. 2



Z ostatniej chwili

## Trwa referendum strajkowe!

W związku z fatalną sytuacją na kolei Walne Zebranie Delegatów Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych przyjęło postulaty strajkowe, ustaliło treść pytania referendalnego i poleciło zrzeszonym związkom zawodowym działającym w spółkach Przewozy Regionalne, PKP Cargo, PKP Intercity, PKP Polskie Linie Kolejowe powołanie na terenie zakładów wspólnych komisji referendalnych. Referendum strajkowe potrwa do 7 czerwca br.

W przypadku pozytywnego wyniku referendum Walny Zjazd Delegatów KKZZ zdecydował o przeprowadzeniu bezterminowego strajku i upoważnił Prezydium KKZZ do podjęcia uchwały dotyczącej szczegółowych kwestii związanych z protestem.

W trakcie odbywającego się 18 maja posiedzenia WZD, w którego części uczestniczył również przewodniczący OPZZ Jan Guz, przyjęto również sprawozdania z działalności Rady KKZZ, Komisji Rewizyjnej KKZZ i finansowe za ubiegły rok rozrachunkowy. ■

P.S. Poniżej przedstawiamy projekt ulotki przygotowanej dla podróżnych, obok – pismo do premiera Donalda Tuska.



### **Szanowny Podróżny, Kliencie Polskich Kolei Zanim nas skrytykujesz za powstałe niedogodności przeczytaj tę ulotkę. Nie zgadzamy się na likwidację Polskich Kolei**

W dniu 4 05.2010 r. Ministerstwo Infrastruktury chcąc zatuszować swoją niekompetencję w procesie usamorzędowania przewozów regionalnych przeprowadziło na sieci PKP niespotykany dotąd strajk odwołując kursowanie 48 pociągów Interegio. Spowodowało to bezpośrednie uderzenie w wiele tysięcy podróżnych korzystających z najtańszych połączeń kolejowych.

Rząd chce w ten sposób zatuszować sytuację, w której przekazana przez niego spółka do samorządów już po roku działalności wykazała stratę na poziomie prawie 400 mln złotych. Przygotowywana jest likwidacja kolejnych ponad 100 pociągów regionalnych i prawie 50 pociągów TLK.

Na oczach opinii publicznej odbywa się swoista wojna urzędników, która w konsekwencji uderza w pasażerów. Pociągi różnych spółek nie są ze sobą skomunikowane. Na brudnych i nieogrzewanych dworcach zamykane są kasy, a brak informacji powoduje chaos.

Rząd w tym czasie zamiast zająć się rozwiązywaniem problemów szykuje polskie spółki kolejowe do prywatyzacji przez upadłość chcąc w ten sposób pozyskać środki na spłatę 6 miliardowego zadłużenia budżetu w spółce PKP S.A.

Dla przyspieszenia procesów upadłościowych polskich przewoźników dokonuje się liberalizacji rynku kolejowego, na którym funkcjonują np. spółki niemieckie korzystające z pomocy publicznej od swoich rządów. Takie działanie stawia na przegranej pozycji spółki Grupy PKP, które muszą płacić haracz na obsługę zadłużenia PKP S.A. wynoszący w stosunku rocznym 300 mln zł.

Polska w ostatnich latach stała się liderem Europy w likwidacji linii kolejowych. W najbliższym czasie planuje się likwidację kolejnych ok. 3000 km polskich torów, co doprowadzi wiele regionów naszego kraju do cywilizacyjnej zapaści.

**Nie mamy wyboru.  
Podejmujemy bezterminowy Strajk Generalny  
Czas powiedzieć dość!**

KKZZ 28/05/2010

Warszawa, dnia 19.05.2010 r.

Pan  
**Donald Tusk**  
 Premier Rządu RP

Informuję Pana Premiera, że w związku z brakiem reakcji na katastrofalną sytuację na polskich kolejach o której informowaliśmy w piśmie z dnia 29.04.2010 r. Walne Zebranie Delegatów Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych w dniu 18.05.2010 r. podjęło uchwałę w sprawie przeprowadzenia w Spółkach Grupy PKP i Przewozach Regionalnych referendum strajkowego.

Przedstawiam treść uchwały zawierającą postulaty związane z sytuacją na kolei wprost zagrażającą naszym miejscom pracy:

Uchwała Walnego Zebrania Delegatów KKZZ z dnia 18.05.2010 r.

Pan Juliusz Engelhardt podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wyraził stanowisko, że odpowiedzialność rządu za stan kolejowych przewozów regionalnych się zakończyła.

Takie stwierdzenie przedstawiciela rządu obliguje kolejowe związki do podjęcia zadań dla ochrony funkcji społecznej kolei w zakresie zapewnienia dostępu (w tym ekonomicznego), do przejazdów koleją, jak i ochrony miejsc pracy kolejarzy. Prowadzone przez rządy od 2000r. reformy PKP prowadzą do coraz gorszego stanu polskiej kolei. Usamorządowienie w przyjętej formie, przewozów regionalnych doprowadziło je na skraj bankructwa. Wprowadzona struktura polskiej kolei prowadzi do totalnej wojny między Spółkami PKP a niezrozumiałe dla pasażerów podziały kolei, utrudniają społeczeństwu korzystanie z usług przewozowych.

Wobec powyższego związki zawodowe wchodzące w skład KKZZ podejmują wspólne działania protestacyjno-strajkowe w zakresie obrony funkcjonowania polskich kolei i utrzymania miejsc pracy żądając:

1. wycofania projektu zmian ustawowych umożliwiających upadłość Spółek PKP do czasu stworzenia warunków systemowego funkcjonowania kolei polskiej i zasad równej konkurencji na polskim rynku kolejowym;
2. ustalenia zasad finansowania przewozów regionalnych na poziomie nie mniejszym niż 1,2 mld zł rocznie, wprowadzenie sankcji prawnych umów na przewozy regionalne;
3. koncentracji spółek infrastrukturalnych i włączenie do PLK spółki Energetyka Kolejowa, Telekomunikacja i Informatyka;
4. wstrzymania procesów prywatyzacji Spółek Grupy PKP do czasu uzgodnienia paktów gwarancji pracowniczych;
5. Wstrzymania procesów prywatyzacji Spółek Grupy PKP bez gwarancji przekazania całości środków na podniesienie kapitałów prywatyzowanych Spółek
6. Przeznaczenia całości dochodów ze sprzedaży majątku PKP na inwestycje w obszarze infrastruktury kolejowej.
7. wypracowania struktury przewozów pasażerskich w Polsce zapewniającej spójną strategię rozwoju tych przewozów na terenie całego kraju a nie tylko w dochodowych obszarach silnie zurbanizowanych, synergicznie wzmacniającej przewoźników w różnych kategoriach przewozów, tym strukturalnego mechanizmu uzgadniania rozkładów jazdy między przewoźnikami, skomunikowania pociągów i spójnego systemu biletów, uznawanych przez wszystkich przewoźników pasażerskich i zapewnienia trwałych źródeł finansowania na niezbędnym poziomie,
8. podjęcia społecznej dyskusji nad kształtem kolei polskiej, dla zatrzymania procesu jej upadku i sprzedaży całego rynku usług przewozowych obcym przewoźnikom w szczególności:
  - podjęcia działań mających na celu poprawę konkurencyjności transportu kolejowego w tym udziału państwa w utrzymaniu infrastruktury kolejowej i drogowej w relacjach 60:40 zgodnie z dyrektywami UE,
  - przeznaczenia całości środków z Funduszu Kolejowego na inwestycje PLK i odpowiednie obniżenie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej
  - wypracowania struktury PKP, synergicznie wzmacniającej przewoźników tej grupy, w tym strukturalnego mechanizmu uzgadniania rozkładów jazdy, skomunikowania pociągów i spójnego systemu biletów, uznawanych przez wszystkich przewoźników pasażerskich.
  - przekazania majątku potrzebnego do funkcjonowania Spółek Grupy PKP,
  - zapewnienia narodowego charakteru polskich kolei przez zachowanie większościowego udziału państwa w procesie prywatyzacji Spółek Grupy PKP i przeznaczenia całości pozyskanych środków w procesie prywatyzacji na podniesienie kapitałów prywatyzowanych spółek.

Informuję Pana Premiera, że delegaci podjęli także uchwałę, iż w przypadku pozytywnego wyniku referendum w Spółkach Grupy PKP i Przewozach Regionalnych zostanie przeprowadzony strajk.

Do wiadomości:

Pan **Bronisław Komorowski**, Marszałek Sejmu RP; Pan **Cezary Grabarczyk**, Minister Infrastruktury; Pan **Andrzej Wach**, Prezes PKP S.A.; Pan **Zbigniew Szafranski**, Prezes PKP PLK S.A.; Pan **Wojciech Balczun**, Prezes PKP Cargo S.A.; Pan **Grzegorz Mędrza**, Prezes PKP Intercity S.A.; Pan **Tomasz Moraczewski**, Prezes Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

# Polska kolej na krawędzi

Z Leszkiem Miętkiem, przewodniczącym Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych rozmawia Rafał Zarzecki

**– Maj rozpoczął się od mocnego uderzenia. Odwołanie blisko 50 pociągów interRegio i plany likwidacji połączeń TLK uzmysławiają, że sytuacja na polskich kolejach robi się wręcz dramatyczna...**

– Tak, 4 maja br. dotarliśmy do ściany – szczytu hipokryzji i cynizmu eksperymentowania na żywym organizmie polskich kolei, gdzie pracuje 120 tys. kolejarzy. Od wielu miesięcy obserwujemy – przecierając chwilami oczy z niedowierzania – jak decydencki, niczym chłopcy w piaskownicy, urządzają sobie zabawę ze spółkami kolejowymi i z podróżnymi. Zamykanie kas, problemy z zapowiadaniem pociągów, perypetie podróżnych którym konduktor mówi że ich bilet jest nieważny, uciekające przed sobą albo goniące się pociągi Intercity i Przewozów Regionalnych to nie obrazki niczym z komedii Barei. To smutna rzeczywistość, coraz dokuczliwsza dla podróżnych, których zniechęca się do kolei. Oczywiście kolejarze doskonale wiedzą, że problemy polskiej kolei są dużo głębsze. Proces usamorzadowania doprowadził na skraj upadłości spółkę Przewozy Regionalne, zatrudniającą 15 tysięcy pracowników. Autor tej reformy stworzył podmiot, którego organa statutowe po dwóch miesiącach działalności rozważały poddanie w stan upadłości. Pierwszy rok pod nowym szyldem spółka zakończyła z 400 mln zadłużeniem. Aż 16 jej właścicieli nie potrafi wspólnie wypracować jednolitej strategii rozwoju. Największy z nich nie ma w tym zresztą żadnego interesu, bo posiada oddzielną spółkę – Koleje Mazowieckie i rozważa spieniężenie swoich udziałów. Środki z CIT i PIT skierowane do samorządów na realizację zadań przewozowych tyl-

ko w części trafiają do Przewozów Regionalnych. Nie ma żadnych narzędzi, żeby wyegzekwować obowiązujące prawo. Brakuje m.in. sankcji dla samorządów za niepodpisanie w terminie umów na świadczenie usług przewozowych. Nowy tabor kupowany jest dla PR niczym zabawki w sklepie, bez żadnej logiki gospodarowania pojazdami. Na dodatek wiele z nich to



prototypy. Mało tego, tabor bywa przekazywany do powoływanych w województwach konkurencyjnych spółek.

Chory układ właścicielski w PR wywołuje liczne dylematy w kierownictwach zakładów spółki. Dyrektorzy nie wiedzą kto właściwie jest ich szefem – czy zarząd spółki czy może marszałek województwa, jeden ze współwłaścicieli PR. Dla pociągów regionalnych przekroczenie granicy województwa staje się trudniejsze niż przekroczenie granicy państwa.

**– Co gorsza minister ds. kolei Juliusz Engelhardt umywa od Przewozów Regionalnych ręce i prezentuje – nomen omen – urzędowy optymizm, niczym nieuzasadniony.**

– Uważa, że odpowiedzialność rządu za stan kolejowych przewozów regionalnych się zakończyła. Właściwie sam przeprowadza strajk na torach, odwołując – za pomocą spolegliwego zarządu PLK – pociągi interRegio, które uważa za przyczynę zapaści spółki Intercity. Dramaturgii całej sprawie dodaje fakt, że tego typu postępowanie jest co najmniej tolerowane przez ministra infrastruktury i nie doczekało się reakcji premiera rządu.

W styczniu 2010 r. w resorcie infrastruktury odbyło się spotkanie przedstawicieli związków zawodowych z ministrem Cezarym Grabarczykiem, szefem doradców premiera Michałem Bonim, Longinem Komołowskim, przedstawicielami zarządów spółek Grupy PKP i PR oraz marszałkami województw,

na którym ustalono m.in. pilną konieczność powołania zespołu roboczego mającego przygotować ustawowe zmiany naprawiające błędy w procesie usamorzadowania. W lutym związki zawodowe wraz z marszałkami wo-

jewództw podpisały w tej sprawie wspólne stanowisko, które zostało skierowane do ministra infrastruktury. I co się wydarzyło od tamtej pory? Resort wystąpił z inicjatywą zmiany w ustawie o PKP, pozwalającą na... upadłość spółek kolejowych! Podobnie jak w przypadku stoczni tłumaczono to wymogami Komisji Europejskiej.

**– Gwałtownego przyspieszenia nabierają procesy prywatyzacyjne w spółkach Grupy PKP. Z czego wynika ten pośpiech?**

– To nic innego jak nerwowe poszukiwanie pieniędzy na wymagalną w tym roku spłatę zadłużenia PKP S.A. w wysokości blisko



1,5 mld zł, a w styczniu przyszłego roku kolejnych 500 mln zł. Plan spłaty długu PKP S.A. za pomocą akcji PKP PLK z wykorzystaniem Funduszu Kolejowego ( który miał przecież służyć inwestycjom w infrastrukturę, a stał się jednym ze źródeł spłaty zadłużenia) nie przyniesie spodziewanego efektu, bo w tym roku można byłoby pozyskać z tego tytułu jedynie 500 mln zł. A gdzie reszta? Na pytanie do zarządu PKP S.A. skąd będą pochodzić pozostałe pieniądze padła odpowiedź: ze sprzedaży majątku PKP i z prywatyzacji spółek Grupy. To wyjaśnia dlaczego prace doradców prywatyzacyjnych w PKP Intercity i PKP Cargo tak przyspieszyły. Spółki mają być jak najszybciej sprzedane, ale nie poprzez giełdę, jak mówiło się pierwotnie, ale poprzez inwestora strategicznego! Po co? Po to, aby pieniądze uzyskane ze

sprzedaży przeznaczyć na spłatę zadłużenia PKP S.A.

Obrazu sytuacji i kierunków dalszego działania dopełnia to, co usłyszałem od ministra Engelhardta. Mam – jak powiedział – „przestać straszyć maszynistów i kolejarzy spółkami prywatnymi, w tym DB Schenker, bo przecież tam też ludzie pracują”. To bardzo wymowne stwierdzenie w ustach decydenta reprezentującego w sprawach kolejowych polski rząd i który nie dotrzymał kolejarzom słowa w kwestii paktu gwarancji pracowniczych. Ciekawe, czy stocznicy też słyszeli od przedstawicieli polskiego rządu podobne stwierdzenia zanim przyjechali do nich „kupcy” z Kataru? Staje się jasne dlaczego Polska jest krajem o najbardziej zliberalizowanym rynku kolejowym w Europie. Gdzie polskich przewoźników obarcza się kosztami obsługi zadłużenia PKP S.A. i każe

konkurować z zagranicznymi spółkami korzystającymi w swoich krajach z pomocy publicznej.

**– Likwidacją pociągów iR czy TLK to nie wszystko. Minister Engelhardt zapowiedział, że do wycięcia jest 5 tys. km linii kolejowych. Jak to wszystko przekłada się na miejsca pracy dla załogi?**

– Polska jest europejskim liderem w zamykaniu i likwidacji linii kolejowych. Wkrótce pozostanie chyba mistrzem świata w tej dziedzinie. Fatalny stan infrastruktury skutecznie zniechęca podróżnych do jazdy pociągami, a nadawcy towarów wolać przewieźć go samochodem, bo taniej i szybciej. Stan infrastruktury nie idzie bynajmniej w parze z ceną za dostęp do torów. Stawki dostępu mamy bowiem jedne z najwyższych

*dokończenie na str. 5*

**naturalnie z nami**



**przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo**



**PKP cargo**  
GRUPA PKP

# Polska kolej na krawędzi

dokończenie ze str. 5

w Europie. Dla rządu priorytetem są drogi, a kolej nie może wykorzystać na inwestycje infrastrukturalne nawet środków ze sprzedaży swojego majątku, bo ma spłacać długi PKP S.A. Majątku wielu pokoleń polskich kolejarzy jest coraz mniej. Tymczasem jeszcze ani złotówka nie posłużyła podniesieniu konkurencyjności spółek kolejowych. Pomimo fatalnej sytuacji nie jesteśmy w stanie wykorzystać nawet pieniędzy unijnych, bo brakuje środków na wkład własny. Wkrótce pozostaną nam tylko korytarze transeuropejskie, a za wzrost kosztów dostępu zapłacą oczywiście przewoźnicy.

Podobnie jak pociągi interRegio obnażyły efekty reform w kolejowych przewozach pasażerskich, tak tegoroczna zima pokazała jak wyglądają reformy w sferze infrastrukturalnej i organizacji ruchu pociągów. Myślę, że prywatyzacja spółek ściśle związanych z liniami kolejowymi takich jak PKP Energetyka, PKP Informatyka i Telekomunikacja Kolejowa dopełnią dzieła chaosu na polskich torach.

## KARTA DO GŁOSOWANIA W REFERENDUM

Czy jesteś za podjęciem strajku w sprawie godnych miejsc pracy w spółkach Grupy PKP i Przewozach Regionalnych?

Tak

Nie

\* Właściwą odpowiedź skreślić znakiem X

Pokrótkie tak właśnie wygląda sytuacja polskiej kolei i nasza – jako pracowników kolejowych spółek. Trzeba ją rozpatrywać właśnie w kontekście naszych miejsc pracy. Upadek PR dotyczy 15 tysięcy ludzi, którzy znajdują się w sytuacji „ratuj się kto może”. Sprzedane na spłatę długów spółki Intercity i Cargo mogą być kupione dla przejęcia rynku. Zresztą bez zastrzyku finansowego spółki te z góry skazane są na nierówną konkurencję. Wreszcie zamykane linie kolejowe to zwolnienia pracowników i zapaść cywilizacyjna regionów tracących połączenia kolejowe.

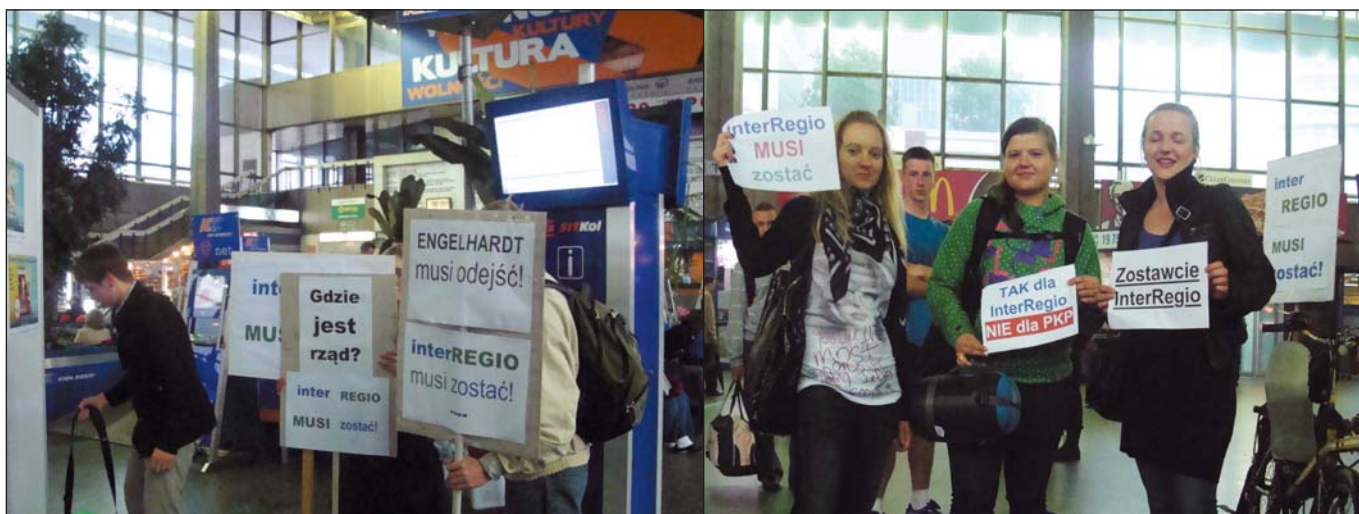
**– KKZZ organizuje referendum strajkowe. Jak inni kolejarze mogą wspomóc działania Konfederacji ?**

– Wszyscy doszliśmy do ściany. Właśnie teraz zapadają rozstrzygnięcia dotyczące naszej przyszłości. Nie chcę nawet myśleć, co będzie jeśli nie powstrzymamy pewnych zakusów.

To nie jest perspektywa kilku lat, ale raczej tygodni lub co najwyżej kilku miesięcy. Decyzja związków zawodowych o rozpoczęciu walki, batalii o być albo nie być, podyktowana jest troską o wszystkich kolejarzy. Doświadczenia innych branż doprowadzonych do upadku i wyprzedziły nie pozostawiają złudzeń, że zgodnie z hasłem ministra Grabarczyka nadszedł teraz czas na kolej.

Obecna sytuacja jest rzeczywistością, a nie czymś wirtualnym i dotyczy każdego z kolejarzy. Nie jesteśmy w stanie nikogo zmusić do przyłączenia się do walki o przetrwanie. Wszyscy odwracający się od naszych działań plecami muszą mieć jednak świadomość, że sami będą współodpowiadać za to, co się stanie z ich miejscami pracy. Musimy zrobić wszystko aby je obronić, tak jak i obronić to, co zostało z polskiej kolei.

**– Dziękuję za rozmowę.**



Demonstracja pasażerów w obronie pociągów iR na dworcu Centralnym.

Fot. Z Biegiem Szyn



# PRZY WYBORZE OFE ZDECYDUJ SIĘ NA FUNDUSZ, KTÓRY MA DOSKONAŁE WYNIKI



## **AXA Otwarty Fundusz Emerytalny**

Jesteśmy **w czołówce rankingów OFE** pod względem wyników inwestycyjnych.

0801 200 200  
**axa.pl**

Stopa zwrotu AXA OFE za okres od 29 września 2006 r. do 30 września 2009 r. wyniosła 10,025%.  
Źródło: Komisja Nadzoru Finansowego, komunikat z dnia 6 października 2009 r.

**więcej / niż standard**



# Zjazd delegatów

Obradujący w dniach 21–22 kwietnia w Mielnie Walny Zjazd Delegatów ZM przyjął sprawozdania z działalności Krajowej Komisji Rewizyjnej, Rady Krajowej ZM i finansowe za 2009 rok. Przyjął także szereg ważnych uchwał dotyczących dalszego funkcjonowania związku.

KZD kategorię sprzeciwił się planom prywatyzacji PKP Cargo i PKP Intercity bez przeznaczenia całości środków uzyskanych z prywatyzacji na podniesienie kapitału spółek oraz bez uzgodnienia paktu, w którym zawarte zostaną odpowiednie gwarancje pracownicze. W przeciwnym razie zobowiązał Radę Krajową ZM do podjęcia uchwały strajkowej w danej spółce. Zdaniem KZD w pakcie gwarancji powinny zostać również opisane sankcje za jego zerwanie.

Delegaci sprzeciwili się także zmianie ustawy o PKP, stwarzającej możliwość ogłaszania upadłości spółek powstałych na jej mocy, bez uprzedniego stworzenia zasad równych konkurencji na rynku przewozowym. KZD zobowiązał Radę Krajową do podjęcia skutecznych działań, do strajku włącznie, mających na celu zablokowanie tych zmian. Do podobnych działań Rada została również zobligowana w kwestii wdrożenia podwyżek płac w uzasadnieniu zasadniczym w kolejowych spółkach.



Zjazd wezwał również resort infrastruktury do wprowadzenia ograniczenia możliwości prowadzenia pociągów lokomotywami jednokabinowymi w pojedynczej obsadzie drużyny trakcyjnej (więcej – str. 12). Upoważnił także Radę Krajową do podjęcia czynności pozwalających na przeprowadzenie zbiórki publicznej dla pozyskania środków na remont i adaptację nieruchomości zakupionej na potrzeby siedziby ZM.

Powołany został również honorowy poczet sztandarowy RK ZM w składzie: Mark Kraska (chorąży) oraz Czesław Azarczyk, Marek Woźniak, Bogdan Nawrocki i Stanisław Jaroma. Zjazd podjął również decyzję o rejestrowaniu wszystkich posiedzeń Rady Krajowej oraz zjazdów delegatów. W drugiej części posiedzenia uczestniczyli zaproszeni goście – przedstawiciele resortu infrastruktury, kolejowych spółek i OPZZ. (L)

Fot. A. Kotkowski





# Z prac Rady Krajowej

**Rada Krajowa ZMZ obradowała 13 maja w Warszawie. Część podjętych decyzji jest konsekwencją Walnego Zjazdu Delegatów.**

Posiedzenie rozpoczęło się od przedstawienia informacji przez przedstawicieli załogi w radach nadzorczych poszczególnych spółek. Leszek Miętek poinformował m.in. o planach spłaty zadłużenia PKP SA. I tak z powodu strat spółek PKP Inter-city i PKP Cargo przewidywane jest ich prywatyzację nie poprzez giełdę papierów wartościowych, ale poprzez znalezienie dla nich inwestora strategicznego (patrz str. 4–6). Piotr Bernaciak przedstawił sytuację w Przewozach Regionalnych, gdzie podczas walnego zgromadzenia wspólników doszło m.in. do ważnego głosowania na temat przy-

szłości spółki. Odbывало się ono za pomocą udziałów poszczególnych samorządów. Za dalszym funkcjonowaniem PR opowiedziało się 90 procent udziałowców. Sęk w tym, że władze kilku województwach (wielkopolskie, śląskie, świętokrzyskie) mniej lub bardziej usilnie dążą do stworzenia własnych przewoźników.

Około 400 mln zł straty – taki wynik zanotowała w ubiegłym roku skazywana na pożarcie PKP Cargo SA. Jak powiedział Stanisław Koczoń, spółka odzyskuje powoli pozycję na rynku. Wiele na temat jej przyszłości wyjaśni spotkanie z doradcą prywatyzacyjnym 24 maja. Nie wielki zysk wypracowała natomiast

spółka SKM w Trójmieście, o czym poinformował Arnold Modrzejewski.

Część obszarów decyzyjnych Rady nakreślił Walny Zjazd Delegatów ZMZ. Rada Krajowa zobowiązała więc delegatów na Walne Zgromadzenie KKZZ do głosowania w sprawie strajku na całej sieci kolejowej oraz zobowiązała wszystkie organizacje zakładowe do pełnego wykonania wszystkich decyzji WZD KKZZ. W przypadku ogłoszenia referendum strajkowego – zobowiązała Rady Maszynistów



do udziału, a zakładowe organizacje – do organizacji spotkań informacyjnych. Wypełniając uchwałę Zjazdu Rada upoważniła Prezydium RK ZMZ do wystąpienia do MSWiA w sprawie przeprowadzenia zbiórki publicznej na remont i adaptację siedziby ZMZ w postaci sprzedaży cegiełek i uruchomienia płatnych sms-ów. Nadzór nad tymi działaniami zlecono Krajowej Komisji Rewizyjnej. Ponadto Rada upoważniła Prezydium do zlecenia szycia mundurów dla



honorowego pocztu sztandarowego ZMZ oraz dwóch członków Prezydium RK ZMZ oraz zleciła Komisji Statutowej opracowanie regulaminu użycia sztandaru RK ZMZ.

Rada Krajowa pozytywnie ustosunkowała się do wniosku Krajowej Komisji Rewizyjnej i wyraziła zgodę na zorganizowanie w czerwcu szkolenia z zakresu księgowania finansów związkowych dla członków KKR oraz zakładowych komisji rewizyjnych. Ustaliła także zasady podziału odnacczeń resortowych z okazji Dnia Kolejarza na poszczególne organizacje. Upoważniła również prezydenta ZMZ do podpisania porozumienia w spr-

wie wzajemnych zobowiązań stron Zakładowego Układu Zbiorowego Pracowników dla Pracowników PKP Przewozy Regionalne i wyraziła zgodę na wystąpienie do zarządu tej spółki w sprawie oddelegowania do pracy w Biurze RK w ramach posiadanego limitu Grzegorz Moca. ■



# Ruszyły szkolenia w ramach KKZZ

Pierwsze warsztaty współfinansowane ze środków unijnych pod nazwą „Kompetentni partnerzy – skuteczny dialog” odbyły się od 26 do 29 kwietnia br. w podwarszawskim Jadwisinie. Związkowcy uczyli się jak rozmawiać, negocjować, jakich pułapek się wystrzegać i jak skutecznie wykorzystać swoją wiedzę.

O tym, że standard szkoleń będzie bardzo wysoki i czeka ich ciężka praca uczestnicy dowiedzieli się zaraz po przyjeździe, kiedy to rozpoczęły się zajęcia z trenerem Pawłem Śmigiełskim, doskonałym fachowcem w dziedzinie prawa pracy. Dotyczyły regulacji prawnych związanych z dialogiem społecznym. Zaję-

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego  
Człowiek najlepsza inwestycja

**KOMPETENTNI PARTNERZY** **SKUTECZNY DIALOG**

Zapraszamy członków i pracowników struktur związków zawodowych z terenu całej Polski na bezpłatne 24 godzinne warsztaty, których celem jest podniesienie jakości i skuteczności dialogu społecznego.

Warsztaty odbędą się w:

- Warszawie /kwiecień/
- Gdańsku /maj/
- Szczecinie /maj/
- Krakowie /czerwiec/
- Lublinie /wrzesień/
- Wrocławiu /wrzesień/
- Poznaniu /październik/

Podsumowanie projektu na Konferencji w Warszawie

W zakresie tematycznym warsztatów zawarte będą:

- komunikacja interpersonalna
- dialog społeczny /aspekty prawne, rodzaje, formy/
- negocjacje
- mediacje

Uczestnikom zapewniamy zakwaterowanie i wyżywienie oraz refundację kosztów dojazdu

**Lider:** Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych ul. Górczewska 11/02-021 Warszawa, tel. 22 454 26 15

**Partner I:** Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce ul. Górczewska 11/02-021 Warszawa, tel. 22 454 26 15

**Partner II (Biuro projektu):** Związek Zawodowy Działalności Ruchu BHP ul. Wierzyńska 2-4/03-031 Warszawa, tel. 22 473 35 13

**KAPITAŁ LUDZKI** Wskazanie talentów i ich rozwój

UNIA EUROPEJSKA Europejski Fundusz Społeczny



cia z mediacji prowadziła Małgorzata Bogdanowicz, wykładowca psychologii na KUL oraz trener z zakresu dialogu społecznego. Cyprian Szyszka kształcił uczestników w zakresie negocjacji.



Przez cztery dni była więc okazja zaangażować się w konkretne sytuacje, poznać teorię i poćwiczyć. Począwszy od kwestii prawnych, mediacji i negocjacji nauczyliśmy się jak rozmawiać, jak negocjować, z czego



korzystać, a z czego nie, jakich pułapek się wystrzegać, na jakie techniki uważać i jak skutecznie wykorzystywać wiedzę, by być równym partnerem przy negocjacjach z pracodawcą.

Dzięki takim projektom związki zawodowe mają coraz bardziej kompetentne kadry. Z każdym szkoleniem jesteśmy lepiej przygotowani do rozmów. Kolejne odbyły się w maju w Gdańsku i Szczecinie, następne będą w Krakowie (14–18 czerwca), Lublinie (20–24 września), Wrocławiu (27 września–1 październik) i Poznaniu (25–29 października).

Środki finansowe na realizację Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki na lata 2007–2013 pochodzą z Europejskiego Funduszu Społecznego (85 proc.) i funduszy krajowych.

*M. Dylowicz*

*Fot. Grzegorz Moc*



## Aktywizacja młodych

**W dniach 6-8 w Ślesinie koło Konina odbyło się kolejne posiedzenie Komisji Młodych Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych. To oddolna inicjatywa młodych działaczy związkowych zrzeszonych w OPZZ.**

Komisja Młodych OPZZ istnieje dwa lata. Jej celem jest aktywizacja młodych związkowców, przygotowanie ich do prowadzenia działalności związkowych w organizacjach. Komisja organizuje szkolenia z zakresu prawa pracy, prawa związkowego, mediacji i negocjacji, czy też tzw. szkolenia medialne. Jest miejscem wymiany poglądów i doświadczeń młodych pracowników oraz pełni funkcję doradczą władz OPZZ w zakresie identyfikowania i rozwiązywania problemów osób młodych na rynku pracy.

W obradach Komisji Młodych OPZZ w Ślesinie po raz pierwszy uczestniczył przedstawiciel Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce – Marcin Dylowicz. W trakcie spotkania Marcin aktywnie zaangażował się w dyskusję w ramach debaty na temat roli i promocji młodych działaczy związkowych w ich organizacjach. W debacie wzięli udział m.in. przewodniczący Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych – Jan Guz oraz przewodniczący Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, a zarazem prezydent ZZM – Leszek Miętek.

*Tomasz Jasiński*

*Przewodniczący Komisji Młodych OPZZ*



# Pamiętać o bezpieczeństwie!

**ZM domaga się od rządu działań zmierzających do przywrócenia zakazu obsługi pociągów lokomotywami jednokabinowymi w pojedynczej obsłudze drużyny trakcyjnej. Mimo obietnic decydentów kwestia ta, kluczowa dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, nie została uregulowana po dziś dzień.**

Problem związany z zagrożeniem bezpieczeństwa wynikającym z ograniczeniem pola widzenia maszynisty na tego typu pojazdach ZM podnosił wielokrotnie. Podsekretarz stanu, minister ds. kolei Juliusz Engelhardt zobowiązał się do uregulowania tej kwestii. Zapowiedział to m.in. w obecności przedstawicieli UTK i przewoźników na spotkaniu w dniu 16 listopada 2009 r. Co więcej, podał nawet konkretny termin – do końca marca 2010 roku.

Termin jednak upłynął, a decyzji jak nie było tak nie ma. Bezpieczeństwo ruchu kolejowego nie zostało

więc zapewnione, co może świadczyć o priorytetach rządu. Przypominające o problemie pismo zostało skierowane do ministra Engelhardta 27 kwietnia. W odpowiedzi dowiedzieliśmy się, że kwestia ta zostanie rozważona przy okazji najbliższej nowelizacji rozporządzenia. Czyli nie wiadomo kiedy.

Wcześniej, w związku z brakiem decyzji o zakazie obsługi pociągów lokomotywami jednokabinowymi w pojedynczej obsłudze, Krajowy Zjazd Delegatów ZM zobowiązał Radę Krajową do:

- podjęcia działań informujących opinię publiczną o zagrożeniu

bezpieczeństwa ruchu na polskich liniach kolejowych,

- powiadomienia Państwowej Inspekcji Pracy o organizacji pracy w sposób zagrażający życiu i zdrowiu ludzkiemu naruszającej postanowienia Kodeksu pracy
- podjęcia działań przez organizacje zakładowe ZM zmierzające do odmowy prowadzenia pociągów tego typu lokomotywami w pojedynczej obsłudze drużyny trakcyjnej przez maszynistów na podstawie art. 210 Kodeksu pracy.

Stosowne pisma zostały skierowane 11 maja do prezesów kolejowych spółek (PKP Intercity, PKP Cargo, Przewozy Regionalne) i do wiadomości PIP. Poniżej prezentujemy jedno z nich. Tuż przed oddaniem numeru do druku sprawą osobiście zainteresował się Tadeusz Zajęc, główny inspektor pracy. Do tematu wrócimy. **(R)**

RK ZM 49/05/2010

Warszawa, dnia 11.05.2010r.

Pan

**Grzegorz Mędra**

Prezes Zarządu PKP Intercity S.A.

Informuję Pana Prezesa, że sposób organizacji pracy w Pana firmie, dotyczący obsługi pociągów lokomotywami jednokabinowymi przez maszynistów w pojedynczej obsłudze, zagraża zdrowiu i życiu pracującego maszynisty oraz stwarza niebezpieczeństwo dla innych osób ze względu na znacznie ograniczoną widoczność szlaku przez maszynistę uwarunkowaną konstrukcją tego typu lokomotyw.

Sytuacja ta łamie zasady ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks Pracy (Dz. U. z 1998r. Nr 21, poz. 94 z póź. zm.) w szczególności w kwestii obowiązku pracodawcy zapewnienia bezpiecznych i higienicznych warunków pracy.

W takiej sytuacji art. 2092 nakłada obowiązek wstrzymania przez pracodawcę pracy zagrażającej zdrowiu i życiu pracownika.

Powyższe zagrożenie uregulowane zostało również w art. 173 Kodeksu Karnego. Obowiązujące regulacje prawne związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego nie nakazują wykonywania pracy tego typu lokomotywami w pojedynczej obsłudze trakcyjnej. Wspomniane przepisy dopuszczają obsługę jednoosobową, ale tylko w sytuacji zachowania zasad bezpieczeństwa, co w tym wypadku nie jest spełnione.

Jednocześnie przypominamy, że na podstawie art. 210 KP oraz wyroku Sądu Najwyższego z dnia 11 maja 2006 r. I PK 191/05, wyroku z dnia 19 stycznia 2000 r. I PKN 448/99 oraz z 9 maja 2000 r. I PKN 619/99 pracownik ma prawo odmówić podjęcia pracy, której wykonywanie zagraża jego zdrowiu lub życiu, a pracodawca nie może wobec niego wyciągnąć żadnych negatywnych konsekwencji.

*Leszek Miętek*

Związek Zawodowy  
Maszynistów Kolejowych w Polsce



# Piknik pod parą

Kilkanaście tysięcy osób obejrzało w dniach 30 kwietnia–1 maja niezapomniane parowozowe show – Paradę Parowozów, która odbyła się w Wolsztynie już po raz siedemnasty. Organizatorami tej niezwykle podróży w czasie byli spółka PKP Cargo i Fundacja Era Parowozów.

W tegorocznej paradzie wzięły udział następujące parowozy:

- 313.432 (Czechy – depo Luzna u Rakovníka),
- 242 001 (Węgry – MAV Nosztalgia),
- 01 509 (Niemcy – Pressnitzalbahn/LDC e.V. Cottbus),
- Ty2-953, OI12-7, Tkt48-191 (Zakład Małopolski PKP CARGO S.A.),
- Pm36-2, Pt47-65, Tr5-65, OI49-59, OI49-7 (Zakład Wielkopolski PKP CARGO S.A.).

Nie zabrakło tym razem parowozu Pm36-2, czyli słynnej „Pięknej Heleny”, która po prawie dwuletniej przerwie wróciła do Wolsztyna. Dodatkowych atrakcji, jak co roku, nie brakowało. Ważnym elementem pikniku była akcja ratowania starych lokomotyw. Dzięki środkom finansowym zebranych podczas parady w ramach zbiórki publicznej oraz sprzedaży okolicznościowych pamiątek, obchodząca jubileusz 5-lecia (gratulacje!) Fundacja Era Parowozów odnawia co roku w Wolsztynie jeden parowóz.

(raz)



## Nasz kandydat do Rady

Na posiedzeniu Sektora Przewozów Pasażerskich 13 maja. wybierano kandydata ZZM na przedstawiciela załogi w radzie nadzorczej spółki PKP Intercity. Został nim Krzysztof Ciećka, wiceprezydent ZZM.

Swego czasu skutecznie reprezentował załogę w radach spółek PKP SKM w Trójmieście i PKP Przewozy Regionalne.

Wkrótce ruszy akcja zbierania podpisów. Prosimy o wsparcie naszego kandydata.

## Personalia

Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy PKP Intercity S.A. powołało 14 maja Dariusza Fidyta na stanowisko członka zarządu – dyrektora ds. technicznych spółki. Z funkcji tej odwołany został Krzysztof Kołodziejski.

Zmiany w zarządzie umotywowano potrzebą dostosowania spółki do zmieniających się warunków funkcjonowania rynku kolejowych przewozów pasażerskich.

Dariusz Fidyta ma 44 lata. Jest absolwentem elektrotechniki na Politechnice Śląskiej i studiów MBA. W swojej pracy zawodowej od początku związany jest z koleją. Ostatnio był dyrektorem Śląsko-Dąbrowskiego Zakładu PKP Cargo S.A.

Nasz kolega Wojciech Wygrała został członkiem rady nadzorczej firmy Cargo Wagon Czerwieńsk, spółki ze 100 proc. udziałem PKP Cargo. Gratulujemy!

Zmiana w kierownictwie Związku Zawodowego Dyspozytorów PKP, wchodzącego w skład Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych. Na nową przewodniczącą organizacji wybrano Annę Malinowską.

(R.)

## W skrócie

**STRAJK MASZYNISTÓW W PORTUGALII.** Jak poinformowała Polska Agencja Prasowa, w Portugalii pod koniec kwietnia przez trzy dni strajkowali maszyniści kolejni.

Akcję prowadzono w godzinach rannych - między 5.30 a 10, kiedy to ograniczono liczbę pociągów o 80 proc. Na czele strajku stał należący do ALE Związek Zawodowy Maszynistów (SMAQ), do którego należy 90 proc. z 1300 maszynistów kolei portugalskiej CP. Nasi koledzy domagali się rozmów na temat poprawy warunków pracy. Protestowali przeciwko zamrożeniu płac w sektorze publicznym.

**WYBRANO WŁADZE KOLEI ŚLĄSKICH.** Lokalne władze twardo zmierzają do stworzenia odrębnej spółki przewozowej. Z końcem kwietnia Zarząd Województwa Śląskiego wyłonił władze Kolei Śląskich. Prezesem została Anna Patalong, pełniąca do tej pory w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Śląskiego funkcję dyrektora wydziału zamówień publicznych i nadzoru właścicielskiego.

Koleje Śląskie zostały powołane przez Sejmik Województwa Śląskiego 17 lutego 2010 r. Akt założycielski spółki podpisano 8 kwietnia. Kapitał zakładowy Kolei Śląskich wynosi 15 mln zł.

# Maszynista-pasjonat

**Coraz rzadziej maszyniści „dojeżdżają” do pełnej emerytury. Jednym z nielicznych, który dotrwał za nastawnikiem jazdy do ustawowych 60 lat pracy jest Bronisław Waluk - maszynista-instruktor z Zakładu Pomorskiego PKP Cargo w Gdyni, członek ZZM od chwili reaktywowania naszej organizacji.**

Urodził się 16 maja 1950 r. Po ukończeniu Zespołu Szkół Zawodowych PKP w Słupsku przy ówczesnej Parowozowni Głównej zdecydował się zostać maszynistą. Marzył o tym od dzieciństwa. Zawód kolejjarza nie był wcale tradycją w jego rodzinie, choć starszy brat Aleksander pracował jako monter w PKP, a szwagier - jako maszynista parowozu. Pan Bronisław zdał egzamin ścisły na pomocnika maszynisty 21 czerwca 1969 roku, a na maszynistę traktacji spalinowej - 13 lutego 1971 roku. W dniu 7 listopada 1984 roku zdał egzamin ścisły na maszynistę traktacji elektrycznej. Ogromna wiedza, doświadczenie i wiele lat pracy za nastawnikiem jazdy sprawiają, że z dniem 1 lutego 1986 roku został wyznaczony na stanowisko ma-

szynisty - instruktora. Pełni je do odejścia na emeryturę, do 24 maja br.

Bronisław Waluk prowadzenie pociągów traktował nie tylko jak zawód, lecz jako realizację wielkiej życiowej pasji. Doskonale pamięta swoje pierwsze lata w drużynach trakcyjnych. W latach 60. na PKP pracowało jeszcze wielu maszynistów pamiętających okres międzywojenny. Funkcjonowało nadal wiele mitów, jak chociażby prowadzenie pociągów przez maszynistę w białych rękawiczkach czy noszenie przez pomocnika torby maszynistowskiej. Pilnowano jednak, by pomocnik nie wchodził lub nie schodził z lokomotywy drzwiami od strony maszynisty. Czyste poręcze, ręczki pokręteł i innych elementów - to była codzienność w pracy. Nasz kolega wspomina, że sam na lokomotywach SM 41 i SN 61, wzorem parowozów, czyścił w kabinie maszynisty wszelkie rurki miedziane, ręczki kranów hamulcowych płótnem ściernym w pionowe paski o szerokości 0,5 cm. Dawało to piękny wizualnie efekt.

Zapytany o jedno wydarzenie, które najbardziej utkwiło mu w pamięci w okresie prawie 40 lat pracy na stanowisku maszynisty snuje barwną opowieść: „Na wiosnę bodaj w 1979 roku miałem wypadek kolejowy na niestrzeżonym przejeździe kolejowym w Podczelu pod Kołobrzegiem. Prowa-



dziłem pociąg pośpieszny relacji Trzebiatów - Rzeszów lokomotywą SU46-012, z pomocnikiem Waldemarem Buciariskim. Osiągnąwszy prędkość 70 km/h zbliżałem się do przejazdu drogowego, gdy zobaczyłem ładowny samochód ciężarowy - Star29. Jadący z prędkością około 80 km/h pojazd uderzył w lewy róg mojej lokomotywy. Pomocnika wyrzuciło na lewą stronę pod ścianę, mnie przykleiło do okna. Byłem pewny, że spadnę na twarz, a brązowe liście z drzew już były moje. Majtnęto lokomotywę z powrotem i stanęliśmy ponownie na szynach. Dwa razy podawałem „baczość” przy wskaźniku i jeszcze raz przed przejazdem. Najgorsze, że kierowca ciężarówki dwukrotnie słyszał moje sygnały, ale zignorował je, ponieważ chciał wyprzedzić „Syrenkę” jeszcze przed przejazdem kolejowym. Samochód nadawał się na złom, kierowca i konwojent pojechali do szpitala w Kołobrzegu. Po dwóch godzinach - załatwieniu spraw proceduralnych z wypadkiem - ja poprowadziłem pociąg w dalszą drogę. Lokomotywa miała oberwane gniazdo i sprzęg ogrzewania elektrycznego, obie poręcze i stopnie z lewej strony, a także uszkodzony cylinder hamulcowy. Nie została wyłączona z ruchu,





a naprawę lokomotywy wykonał mój wspólnik i trochę ja, w przerwach między pociągami. Ponieważ za naprawę lokomotywy po wypadku nie otrzymaliśmy żadnej nagrody ani słowa „dziękuję” zabroniłem moim pomocnikom czyszczenia pudła na lokomotywie” – wspomina.

Bronisław Waluk całą pracę zawodową w drużynach trakcyjnych związał ze Słupskiem. Dziś ubolewa, że z tamtejszej Parowozowni Głównej prawie nic nie zostało: – Kiedyś pracowało tu prawie 3 tysiące kolejarzy, a dziś zaledwie garstka, do tego w różnych spółkach. Uważa, że degradacja słupskiego węzła to kara za falę strajków na początku lat 90. Wspominając strajk na Węzle Słupskim w dniach 20–28 maj 1990 r. stwierdza, że była to ciężka próba dla reaktywowanego Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. Związek jeszcze nie zdążył okrzepnąć, a już musiał stawić czoła

politycznym rozgrywkom ówczesnych władz.

Nasz kolega przez prawie 40 lat pracy dał się poznać nie tylko jako bardzo dobry fachowiec, świetny maszynista, ale również jako wspinały wychowawca młodych pokoleń maszynistów. Swoje doświadczenie potrafił przekazać jako instruktor młodym maszynistom stawiającym pierwsze kroki za nastawnikiem jazdy. Nie przepadał za papierkową robotą, pochłaniającą instruktorom coraz więcej czasu. Pasjonowały go schematy lokomotyw, doskonalenie techniki prowadzenia pociągu, wykorzystywania profilu ukształtowania terenu podczas prowadzenia pociągu, usuwanie usterek itp. Wielu maszynistów sporo mu zawdzięcza, szczególnie przy okazji nauki budowy i techniki prowadzenia ez. Zawsze wykazywał się wielką cierpliwością w przekazywaniu wiedzy o tzw. „duszy lokomotywy czy jed-

nostki”. Nie wywyższał się i umiał słuchać drugiego.

W życiu codziennym jest bardzo skromny i uczynny. Po pracy lubi relaks na działce, gdzie kiedyś hodował gołębie. Zaniechał tej pasji z powodu licznych kradzieży. W wolnych chwilach lubi majsterkować z elektroniką, lecz największym jego hobby jest wędkarstwo. Godzinami lubi przesiadywać z wędką nad wodą na łonie przyrody. Nic więc dziwnego, że odchodząc na zasłużoną emeryturę otrzymał od kolegów – członków ZZM CT Pomorski w Gdyni – nową wędkę, kołowrotek i inne akcesoria wędkarza. Dodatkowo od przewodniczącego zakładowego ZZM, kolegi Andrzeja Magulskiego, m.in. kieszonkowy zegarek z pięknym parowozem na kopercie zegarka. Redakcja „Głosu Maszynisty” również przyłącza się do najserdeczniejszych życzeń zdrowia i pomyślności.

Adam Murawski

## XIII Turniej Piłki Nożnej

o Puchar Prezydenta  
Związku Zawodowego  
Maszynistów Kolejowych  
w Polsce

i Prezesa PKP Cargo S.A.

Łąwa 23-26 czerwca 2010 r.

Sponsorzy:



# Czas na zmianę decyzji

**Jeżeli przyczyna wypadku kolejowego ma stanowić podstawę uznania winy, to powinna być ustalona w oparciu o opinię biegłego sądowego, a nie na podstawie prywatnego zdania członków komisji powypadkowej.**

W dniu 5.11.2009r. na stacji Koluśki miał miejsce wypadek kolejowy kat. B04 – wykolejenie zespołu trakcyjnego EN57-1051. Jako przyczynę bezpośrednią komisja powypadkowa ustaliła „wjazd na drogę przebiegu w trakcie przygotowania przez skład manewrowy, który minął sygnał S1”, a za przyczynę pierwotną uznano „brak nawiązania łączności przez maszynistę z dyżurnym ruchu celem wzajemnego omówienia pracy manewrowej i bezpodstawne uruchomienie manewru”. Decyzję taką wobec braku jednomyślności członków komisji powypadkowej – zgodnie z procedurą par. 26 instrukcji Ir-8 o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych – podjął przewodniczący Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Dyrektor ds. eksploatacyjno-technicznych Łódzkiego Zakładu Przewozów Regionalnych po otrzymaniu protokołu końcowego wdrożył postępowanie wyjaśniające wobec maszynisty w celu ustalenia winnego i stopnia jego winy. Powołany zespół po przeprowadzeniu postępowania ustalenia komisji powypadkowej potraktował jako jedyny materiał dowodowy i uznał winę maszynisty. Taka decyzja jest zaskoczeniem dla pracowników drużyn trakcyjnych. W uzasadnieniu zawartym w sprawozdaniu postępowania wyjaśniającego czytamy: „podstawą zarzutu w stosunku do maszynisty są ustalenia zapisane w protokole końcowym (nie podpisane przez przedstawiciela PR) nr ISE6 – 732-46/09 sporządzonego w dniu 16.12.2009 r. w Koluśkach

oraz wniesione zastrzeżenie do protokołu ustaleń końcowych”. Oznacza to, że przedstawiciel pracodawcy działający w jego imieniu wniósł sprzeciw do ustaleń końcowych komisji powypadkowej, nie zgadzając się z ustalonymi przyczynami wypadku. Po takim stwierdzeniu zdumiewa fakt, że w oparciu o te same ustalone przyczyny wypadku – do których pracodawca wnosił sprzeciw – orzeczona została wina maszynisty za powstały wypadek. Takie postępowanie jest nielogiczne, a wręcz groteskowe. Zapoznając się z obowiązującymi przepisami prawnymi w przedmiotowej sprawie protokół końcowy komisji powołanej przez PKP PLK S.A. na okoliczność tego zdarzenia należy uznać wyłącznie za dokument „prywatny”, obejmujący oświadczenia osób, które go podpisały. Oceny zaistniałego wypadku, a więc ustalenie jego przyczyn oraz wszystkich okoliczności, może bowiem dokonać jedynie biegły powołany na tą okoliczność. Nawet gdyby sąd posiadał wiadomości specjalne, to i tak jest zobowiązany skorzystać z dowodu opinii biegłego (patrz art. 193 kpk. oraz Orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 2007 r. II KK 331/06, ON-SPiPR 10/2007 poz. 14). Dlatego dokonane ustalenia przyczyn wypadku, jak i przypisanie maszyniście winy za spowodowanie wypadku kolejowego kategorii B04 w stacji Koluśki tylko na podstawie ustaleń członków kolejowej komisji powypadkowej, jest naruszeniem obowiązującej zasady prawnej.

Ze sprawozdania opisującego „stan faktyczny” dowiadujemy się, że maszynista uruchomił pojazd o godzinie 14.53.38”, po podaniu



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

sygnału Ms-2 – jazda manewrowa dozwolona przez dyżurnego ruchu. Dalej czytamy: po sekundzie dyżurny zorientował się, że popełnił błąd i zmienił sygnał na Ms-1 – jazda manewrowa zabroniona. Następnie przystąpił do układania drogi dla zespołu trakcyjnego EN57-057. Czas ułożenia nowej drogi, zgodnie z otrzymaną informacją, wynosi przeciętnie ok. 10 sekund. Czyli mamy godzinę 14.53.44”. Jak wynika z dalszego opisu wydarzeń dyżurny ruchu musiał podejść do okna i wówczas zauważył, że pojazd EN57-1051 kontynuuje jazdę. Dyżurny próbował nawiązać z maszynistą kontakt radiowy na kanale 7 o godzinie 14.54.09”, lecz bezskutecznie (brak wyjaśnienia dlaczego). Pierwszy wózek Ra EN 57 – 1051 wjeżdża na zwrotnicę 74 c/d, która w tym momencie jest przedstawiana w położenie minus – jest godzina 14.54.15”. Zespół trakcyjny EN57 – 1051 ulega wykolejeniu. Opisany przebieg zdarzenia w sprawozdaniu będący podstawą ustalenia przyczyny wypadku, a następnie winy maszynisty, budzi wiele wątpliwości z powodu braku odpowiedzi na wiele pytań:

Po pierwsze: co stanowi dowód, że czas zarejestrowany na wydruku komputerowym 14.53.38” jest czasem podjęcia działań przez dyżurnego ruchu, a nie czasem najechania przez pojazd trakcyjny na czujnik szynowy, znajdujący się za semaforem? Maszynista twierdzi, że gdy mijął semafor widział sygnał Ms2 – jazda manewrowa dozwolona.

Po drugie, skoro czas od podjęcia decyzji i jej realizacji, tj. przełożenia



rozjazdu, wynosi około 10 sekund, to dlaczego w tym przypadku trwało to aż 37 s?

Po trzecie dlaczego dyżurny ruchu przed przystąpieniem do czynności zmiany ułożenia drogi nie upewnił się, że zespół trakcyjny EN 57-1051 się zatrzymał? Zgodnie z postanowieniem par. 12 ust. 2 instrukcji Ir-1 (R-1) – cyt. „manewry uważa się za przerwane gdy manewrujące pojazdy zostały usunięte z drogi przebiegu pociągu i zatrzymane w miejscu nie zagrażającym kolizją”.

Po czwarte, czy czynności ułożenia nowej drogi przebiegu na nastawni wykonywał dyżurny ruchu? Jak wynika z opisu ustaleń w czasie przełożenia rozjazdu pod taborem stał w oknie. Czyżby na nastawni była osoba trzecia np. monter zabezpieczenia?

I wreszcie dlaczego dyżurny ruchu nie użył przycisku systemu „Radio-Stop”?

Jako przyczynę pierwotną zdarzenia komisja powypadkowa uznała brak omówienia czynności manewrowych z dyżurnym ruchu. Komisja Obrony

Praw Pracowniczych ZZM zwróciła się do PKP PLK S.A. – autora instrukcji o technice prac manewrowych Ir-9 (R-34) – o wydanie interpretacji-wykładni zasady prawidłowego postępowania maszynisty, opisując okoliczności jakie miały miejsce w stacji Kolutzki. Udzielona odpowiedź w pełni potwierdza prawidłowość postępowania maszynisty w tym przypadku. W piśmie PKP PLK S.A. nr IES1 7200-6/10 z 18 lutego 2010 r. czytamy: „jeżeli pociąg zgodnie z rozkładem kończy bieg, a drużyna konduktorska nie zjeżdża w tory postojowe to sama jazda na tarczę manewrową jest jazdą nie pilotowaną, czyli bez kierownika manewrów (Ir-9 par. 9 ust. 30). Jazdy manewrowe nie pilotowane odbywające się na przebiegi zorganizowane nie wymagają w zasadzie omówienia planu pracy”. Wykładnia dokonana przez PKP PLK S.A. jest obowiązującą na tą okoliczność. To obowiązkiem przewoźnika jest określenie w regulaminie technicznym stacji czy jazda w tory postojowe odbywać się będzie z pełną obsadą drużyny pociągowej czy nie. Takie ustalenia powinny być

określone wspólnie z zarządcą w regulaminie technicznym stacji. W przypadku regulaminu technicznego stacji Kolutzki takich zapisów brak.

Biorąc powyższe pod uwagę mamy prawo uważać, że ustalona przyczyna pierwotna określona w protokole końcowym komisji powypadkowej jest nieprawidłowa. A to poddaje w wątpliwość również pozostałe ustalenia i wnioski końcowe komisji powypadkowej. Opisane wątpliwości przedstawiliśmy prezesowi spółki Przewozy Regionalne licząc, że przedstawione argumenty prawne oraz wątpliwości spowodują zmianę decyzji. Na dzień dzisiejszy uznaje ona naszego kolegę za winnego spowodowania wypadku kolejowego.

**Eugeniusz Śliwiński**  
Przewodniczący Komisji  
Obrony Praw Pracowniczych

## Zaproszenie

Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei, organizacja pożytku publicznego, zaprasza na cykl spotkań z okazji 165. rocznicy uruchomienia pierwszego odcinka Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Między innymi na Starych Powązkach przy grobie Stanisława Wysockiego 14 czerwca (poniedziałek) o godz. 9.15, które poprowadzi Marek Moczulski. Więcej na [www.psmk.org.pl](http://www.psmk.org.pl)

Wszystkim, którzy byli ze mną  
i wspierali mnie  
w trudnych chwilach  
po tragicznej katastrofie  
pod Smoleńskiem,  
a także uczestniczyli  
w ostatniej drodze  
mojej Najukochańszej Żony

Ś † P

**Barbary Mamińskiej**

składam serdeczne podziękowania  
i zapewniam, że zachowam lch  
na zawsze  
w mojej wdzięcznej pamięci

**Krzysztof Mamiński**

## Pod semaforem

Młodzi pasażerowie inter-Regio, którzy skrzyknęli się przez internet i organizowali protesty w

obronie tych pociągów.

Zarząd PKP PLK za bezkrytyczne wypełnianie zaleceń ministra Engelhardta o likwidacji połączeń kolejowych.

Masz interesujące zdjęcie,  
ciekawe informacje,  
własne przemyślenia.

Napisz do nas:  
Głos Maszynisty,  
ul. Grójecka 17,  
02-021 Warszawa  
e-mail: [rkzzm@wp.pl](mailto:rkzzm@wp.pl)

## HOMOR

Przychodzi gość do kumpla, widzi, że meble stoją jakoś inaczej:

- Co się działo?
- Brat poprzestawiał.
- Feng shui?
- Nie, zwyczajnie pijany był.

\*

Komisariat policji. Dyżurka. Dzwoni telefon. Dyżurny odbiera:

- Komisariat, słucham?
- Dzień dobry. Czy to wasz komisariat wysyłał wczoraj wieczorem patrol na Marszałkowską 5?
- Chwileczkę, już sprawdzam. Tak. Mieliliśmy zgłoszenie naruszenia ciszy nocnej – głośna muzyka, krzyki...
- Mam prośbę. Czy możecie ich przysłać jeszcze raz? Zapomnieli zabrać czapkę i pistolet. No i zdjęcia obęzrą, fajne wyszły!

\*

Trzech facetów rozmawia o tym, co chcieliby usłyszeć na swoim pogrzebie. Pierwszy mówi:

- Chciałbym, aby w mowie pogrzebowej postawili mnie jako wzór ojca, przykład kochającego męża i oddanego pracownika.

Drugi mówi:

- Ja to bym chciał, żeby powiedzieli o mnie, że zawsze szalały za mną dziewczyny i że byłem największym ogierem.

Na to trzeci:

- A ja chciałbym usłyszeć : patrzcie, patrzcie, on się chyba rusza!

## fraszki Jerzego Szulca

### Kwalifikacje

Wzięła klika za przewodnika  
Kompletnego nieudacznika.

### Mądrość

Gdy encyklopedię  
człowiek sobie kupi  
To dopiero wie...  
jak jest jeszcze głupi.

### Raj

Żeby się dostać do nieba  
Przez piekło na ziemi przejść trzeba.

### Pobudliwość

I od dobrej wódki  
Mamy złe pobudki.

### Wczasy

Gdy kocur pilnować nie chce swojej dziury  
To ona nad morze, a on jedzie w góry.

Jaś ma problemy z przecinkami, zupełnie nie wie gdzie je stawiać. Po powrocie ze szkoły oznajmia mamie:

- Znowu pała z dyktanda...
- Niemożliwe! - mówi mama - Pokaż zeszyt!

Matka czyta co napisał syn:

„Do chaty wszedł myśliwy na głowie, miał czapkę na nogach, nowe buty, z cholewkami w zębach, papieros w oczach, świeciła mu radość.”

## Kącik filatelistyczny

Motywem przewodnim 56. Ogólnopolskiego Spotkania Klubu Zainteresowań PZF „Kolejnictwo” im. Ernesta Malinowskiego był jubileusz 25-lecia działalności Klubu. Na miejsce spotkania wybrano Lublin, gdzie powstały jego podwaliny i gdzie – za sprawą Janusza Koputa, obecnego honorowego prezesa Klubu – odbyło się pierwsze spotkanie „kolejowych filatelistów”.

Z okazji rocznicy odbyło się wiele imprez towarzyszących, m.in. wernisaż filatelistyczny i konkurs młodzieżowy na projekt znaczka pocztowego związanego z transportem szynowym. Organizatorzy wydali cztery kartki pocztowe beznominałowe – wszystkie w nakładzie tylko po 400 sztuk oraz znaczek personalizowany, a w Urzędzie Pocztowym Lublin 1 stosowany był datownik okolicznościowy. Prezentujemy jedną z beznomi-

nałówek zaprojektowaną przez Lecha Zakrzewskiego. Warto zwrócić uwagę, że na znaczku personalizowanym, kartce pocztowej i datowniku okolicznościowym występuje ten sam motyw – parowóz Pm 36-1. To tak zwana pełna Karta Maximum (CM), gratka dla każdego filatelisty.

amur





KRZYŻÓWKA NR 5/2010

Kolejowe lub tramwajowe	Izraelczyk Władca Olimpu		Polska furgonetka		Buhaj Pomost przeładunkowy Koncentracja		Polskie nagrody filmowe		Żeńskie imię Zarozmiałość		Zawód, profesja		Bedrich, kompozytor czeski		„Biały” taniec
						7					Węglowy proszek		12		
Nisza w sianie, mieszcząca posąg				1			Usuwanie brudu Wyrób masarski	3		15			Postać w pozie modlitewnej		Beczka na piwo lub wino
Sejmowy akt prawny		Gmach ze sceną		Wyrzucenie rąk w górę							Strój sędziego Dwukółka				
					Atlas lub żorzeta			Trzon żałogi			Arystokrata Rodzaj ciastka				9
Wkładana między kartki	Plan, projekt		Marszowy lub taneczny	Slodycze, smakołyki	Narzędzie rzeźbiarza									Drzenie	
Ognisko górali		8							Kraj ze stolicą w Kampali						
					Największe jezioro Europy							Za czymś			17
Szarość, zmierzch					Koliste skrzyżowanie		Wróży z gwiazd		Wykaz, lista		Wysoki przerzut piłki		Marcin, reformator religijny		Narośli na liściu; dębianka
„Dumny” ptak		Ceglaste boisko Składnik betonu													
			James odkrywca Polysk, jasność						Afryk, drzewo z orzeszkami						
Duchowny żydowski					Przepisuje kimono	13					Tam produkuje się piwo	11		Sprzedaż towaru z fabryki	W reku Sherlocka Holmesa
Gruby koc					Widowisko rewiiowe			Narządy oddechowe ryby					16		
Żądanie poparte groźbą															
				Np. fusy		5			Pies obronny Stolica Egiptu		Nakrycie na stół				
Odblask pożaru				Zawraca na pętli			Pęta, kajdany W reku tenisisty							Woda w stanie stałym	Hektor dla Priama
Dola, fatum															
Przeboj		Ciężkie roboty na zesłaniu									Księga z mapami				
					Ból nerwu kulszowego Do długopisu			Wakacje pracownika		Chodnikowa lub kompaktowa		14	Państwo faraonów		Muza z kitarą
... Nicholson, aktor z USA		Czarna Woda Rzucana ze statku		10		Mieszkaniec dorzecza Narwi					Ziemski raj				
					Golda, b. premier Izraela				Podmokła łąka					Francuski burmistrz	Roślina na „kompot”
Korpus ciała						Duszki leśne						Duchowny z meczetu			
Do zucia					Samochód osobowy				2	Okleina ścienna					
Właściciel łoża tortur						Jednolite tło druku, tinta						Tasiemka			

Litery z ponumerowanych pól utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17

Rozwiązania krzyżówki nr 5 prosimy nadsyłać do 4 czerwca 2010 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: [rkzmm@wp.pl](mailto:rkzmm@wp.pl) z dopiskiem „Krzyżówka nr 5”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę-niespodziankę. Rozwiązanie Krzyżówki nr 4: „Elektryczny zespół trakcyjny”. Nagrodę – weekend dla 2 osób w wybranym ośrodku Natury Tour wylosował Marcin Wymysłowski z Aleksandrowa Łódzkiego. Gratulujemy, szczegółowe informacje wyślemy pocztą.

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



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: [rkzmm@wp.pl](mailto:rkzmm@wp.pl)

**Redaktor naczelny:** Rafał Zarzecki, **zespół redakcyjny:** Adam Murawski, Eugeniusz Śliwiński, Grzegorz Moc, **druk:** Drukarnia Kolejowa Kraków  
Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiustacji, a także zmiany tytułów.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

Fot. na okładce: Lokomotywownia Wrocław Gł. Fot. T. Makuch



# NATURAtour

**Infolinia: 0 801 000 527**

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



**weekend czerwcowy już od  
240 zł od osoby**



**kolonie 14 dniowe już od  
850 zł od osoby**



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

**SŁOŃCE JEST TAM GDZIE MY !**