



# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

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

Nr 9/73

WRZESIEŃ 2010



**Dzień Maszynisty**  
– str. 2–8

### Szanowni Państwo, Goście Maszynistów, Szanowni Koledzy Maszyniści

Cieszę się, że po raz kolejny możemy spotkać się w tak liczny gronie, aby uczcić święto najpiękniejszego dla mnie zawodu – maszynisty. Myślę, że dla każdego z nas wykonywanie zawodu maszynisty jest czymś więcej niż jedynie sposobem zdobywania środków na utrzymanie. To także pasja, często przekazywana z pokolenia na pokolenie.

Cieszę się, że w naszym gronie mamy dziś tak wielu znamiennych gości. To najlepszy dowód na to, że maszyniści mają swoich sympatyków i przyjaciół, którzy doceniają nasz codzienny trud i odpowiedzialną pracę na żelaznych szlakach.

Naszym sojusznikiem w rządzie jest na pewno minister pracy pani Jolanta Fedak, która zrobiła to, czego innym nie udało się zrobić przez ostatnie 10 lat – konsekwentnie doprowadziła do wprowadzenia emerytur pomostowych dla maszynistów i pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Dziękujemy za to.

### Szanowni Koledzy

W swoich opowieściach o zawodzie maszynisty często wspominamy wysoką pozycję jaką miał maszynista przedwojenny – postrzegany jako znakomity fachowiec, chodzący nie do pracy, ale do służby. Człowiek bardzo odpowiedzialny i bezkompromisowy w egzekwowaniu zasad określonych w przepi-

sach oraz instrukcjach dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Wykonywanie tego zawodu wiązało się z określonym prestiżem i uznaniem nie tylko w kolejarzkim środowisku, ale w całym społeczeństwie. Niestety, dziś wspominamy te czasy niczym złotą piłkarską drużynę Kazimierza Górskiego. Ale, czy tak jak jest dzisiaj musi być nadal? Maszynista mógłby przecież korzystać z dawnych wzorców. Wzajemny szacunek między maszynistami bez względu na spółkę, w której pracują i konsekwentna realizacja reguł fachowości zawodowej to podstawowe zasady, którymi musimy się kierować chcąc przywrócić wysoki prestiż naszej profesji. Szczególnie teraz, gdy kolej została zliberalizowana i poddana mechanizmom rynkowym.

Na aspekt wzajemnego szacunku kładziemy także nacisk w wymiarze międzynarodowym. Jesteśmy przecież ważnym ogniwem federacji europejskich związków zawodowych maszynistów ALE. To ważne, aby w zjednoczonej Europie każdy maszynista prowadzący pociąg na terytorium innego kraju nie czuł się osamotniony, lecz miał poczucie, że w każdej chwili może liczyć na życzliwą pomoc kolegi.

W czasach przekształceń i liberalizacji rynku warto byłoby rozważyć powrót do niektórych rozwiązań zawartych w obowiązującej kiedyś pragmatyce kolejowej, która z jednej strony dawała kolejarzom pewne gwarancje, a z drugiej – nakładała obowiązek służby i pewne ograniczenia. Pragmatyki kolejowej dostosowanej do dzisiejszych realiów i potrzeb, w której



Koleżanki i Koledzy Kolejarze!

Do tej pory nie zrealizowano postulatów z ostatnich lat, które określały podstawowe warunki konieczne do spełnienia przez Rząd dla istnienia naszych miejsc pracy i przyszłości polskich kolei. Co więcej, trwają intensywne przygotowania do prywatyzacji, a właściwie wyprzedazy, Spółek kolejowych dla pokrycia długów PKP S.A. oraz głębokie procesy restrukturyzacyjne likwidujące miejsca pracy.

Kolej w ten sposób stanie się po raz kolejny ofiarą problemów budżetowych państwa.

Jakby tego było mało Rząd RP przesłał do Sejmu projekt zmian w ustawach o spółkach kolejowych umożliwiając upadłość spółek powstałych na mocy tych ustaw. Wszystko to bezpośrednio bardzo poważnie zagraża naszym miejscom pracy!

Z tych powodów Komitet Protestacyjno-Strajkowy powołany przez FZZP PKP, SKK NSZZ „Solidarność” i KKZZ podjął decyzję o protestacyjnym zgromadzeniu publicznym połączonym z przemarszem pod Ministerstwo Infrastruktury w Warszawie. Jest to ostatnie ostrzeżenie dla Rządu przed ogłoszeniem bardziej drastycznych form protestu.

**Zapraszamy wszystkich kolejarzy – bez względu na przynależność związkową lub jej brak – do wspólnego zdemonstrowania naszej determinacji do obrony istnienia polskich kolei i naszych miejsc pracy poprzez wzięcie udziału w pikiecie kolejarzy w dniu 28 września 2010 r. w Warszawie. Zbiórka pod Pałacem Kultury i Nauki (od strony Muzeum Techniki) o godz. 11.30. Następnie nastąpi przemarsz ulicami Warszawy pod Ministerstwo Infrastruktury.**

**Stanisław Stolorz**  
Przewodniczący Federacji  
Związków Zawodowych Pracowników PKP

**Henryk Grymel**  
Przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy  
NSZZ „Solidarność”

**Leszek Miętek**  
Przewodniczący Konfederacji Kolejowych  
Związków Zawodowych

jasno zostałyby określone prawa i obowiązki pracownika kolei. W moim przekonaniu w zasadniczy sposób ułatwiłoby to proces dokonywanych zmian. Pozostawiam to do przemyślenia zarówno związkom zawodowym, jak i decydentom.

## **Szanowni Państwo, Koledzy Maszyniści**

Z kabiny lokomotywy najlepiej widać funkcjonowanie całej kolei, jak i poszczególnych jej ogniw. Maszyniści mogą obserwować jak wdrażane przekształcenia wpływają na codzienne funkcjonowanie kolei. Jak zmienia się kolej się i jak zmieniają się nasze warunki pracy. Dla nas niezwykle istotne jest to, jak zmiany rzutują na stabilność miejsc pracy. Pod tym względem nie jest niestety najlepiej.

Zapowiadany i przeprowadzony proces realokacji dużych zespołów pracowniczych, w tym maszynistów, wcale nie okazał się złotym środkiem do usprawnienia funkcjonowania kolei, ale stał się jednym z elementów działań prowadzących do znacznych redukcji zatrudnienia. Dla zarządów doskonałym wytłumaczeniem dla tego typu procesów stał się kryzys – słowo-klucz mające w środowiskach pracowniczych uzasadnić procesy restrukturyzacji. W naszej kolejowej rzeczywistości sprowadzają się one głównie do redukcji zatrudnienia, traktowanej jako recepta na poprawę sytuacji firmy. Maszyniści-członkowie ZZM włączają się aktywnie w dialog dotyczący zmian zachodzących w naszych firmach. Chcemy jednak, aby był to dialog konstruktywny i partnerski, a nie traktowany tylko jako sposób na odwrócenie uwagi od głębokich procesów biegnących swoim torem.

Warto o tym przypomnieć właśnie dziś, podczas naszego święta obchodzonego w roku szczególnym – 30. rocznicy podpisania Porozumień Sierpniowych i powstania wolnych związków zawodowych. Czy aby na pewno w czasach budowy demokracji w Polsce chodziło nam o to, z czym dziś mamy do czynienia? Czy chodziło o likwidację polskich przedsiębiorstw, zamykanie fabryk i zakładów, bezkrytyczne poddanie się dyktatowi wolnego rynku, czego efektem jest likwidacja tysięcy miejsc pracy, rosnące bezrobocie i ubóstwo?

Warto poświęcić choćby chwilę czasu na refleksję nad rolą związków zawodowych w historii demokratycznej Polski i ich znaczeniu właśnie dzisiaj, kiedy wszyscy możemy korzystać z osiągnięć sprzed 30. laty. Zastanowić się szczególnie nad tym, co się stało z ideałami z tamtych dni. Jak to możliwe, że związki zawodowe i cały ruch społeczny, który dał Polsce wolność i demokrację traktowany jest dzisiaj jak balast i przeszkoda? Dla kogo właściwie związkowcy są aż tak bardzo niewygodni?

Ostatnie wydarzenia pokazują pewne trendy minionych lat – stopniową, acz systematyczną marginalizację związków zawodowych i odsuwanie ich od kluczowych dla Polski decyzji, nieskuteczny dialog społeczny w Komisji Trójstronnej, czy ataki medialne na działaczy związkowych i bezprawne zwalnianie ich z pracy. Na tym wcale nie koniec. Właśnie podjęto próbę usunięcia przedstawicieli pracowników z rad nadzorczych spółek Skarbu Państwa. Wyraźnie widać, że stali się dla właściciela, czyli Skarbu Państwa, bardzo niewygodni w procesach zmian własnościowych i sprzedaży firm, bo patrzą na ręce.

Wszystko to sprawia, że nadszedł najwyższy czas na podjęcie wspólnych działań w obronie priorytetów dzisiejszego świata pracy. Bezwzględnie koniecznym dla obrony podstawowych celów związkowych w czasach, kiedy zysk stał się ważniejszy

od człowieka, a ataki na związki stały się sposobem rządzenia (co widoczne było także podczas obchodów 30. rocznicy Sierpnia), jest dla wszystkich central związkowych – w tym dla naszego Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce – swoista potrzeba solidarności z „Solidarnością”. Oznacza to doprowadzenie do zjednoczenia ruchu związkowego i przeciwstawienie się wszystkim, którzy próbują wymazać z życia społecznego organizację pracowników.

To zjednoczenie działań związków zawodowych jest niezbędne także na kolei. Szczególnie teraz, kiedy zapowiadane są dalsze zmiany. To jedyna droga do tego, aby nasz głos, głos pracowników, był słyszalny i mógł wpłynąć na podejmowane decyzje dotyczące naszej przyszłości. Konsolidacja kolejowych związków zawodowych jest potrzebą chwili, aby móc wpłynąć szczególnie na decyzje związane z planowanymi i nieodwracalnymi w skutkach procesami prywatyzacyjnymi. Obawiamy się, że procesami podyktowanymi w istocie nie chęcią poprawy konkurencyjności firm kolejowych, ale koniecznością spłaty zadłużenia PKP S.A.

W obliczu kryzysu gospodarczego, globalnej dekonstrukcji i bessy na giełdach oraz braku zainteresowania inwestorów dużymi transakcjami kupna, wymuszana przez rząd – ze względu na sytuację budżetu państwa i ograniczanie deficytu – sprzedaż spółek kolejowych będzie zabójcza dla przyszłości naszych miejsc pracy. Nauczeni doświadczeniem wcześniejszych przekształceń – od przedsiębiorstwa państwowego PKP do powstania spółek rynkowych, gigantycznego procesu przeprowadzonego bez wsparcia ze środków budżetowych, co stało się główną przyczyną 6-miliardowego długu PKP S.A. – nie możemy pozwolić, aby kolejowe spółki znowu stały się ofiarą kłopotów budżetowych państwa.

Konsolidacja działań związków zawodowych na kolei jest konieczna także po to, aby dać odpór swoistemu „terroryzmowi” małych związków zawodowych, które dla swoich partykularnych celów blokują rozwiązania korzystne dla całego środowiska pracowniczego. Przykładem tego może być zablokowanie ZUZP w spółce PKP Intercity. Nie jest to pierwsze tego typu działanie, bo pamiętamy przecież próby zablokowania ZUZP w spółce PKP Cargo kilka lat temu.

Nie może być tak, że małe, pragnące zwrócić na siebie uwagę organizacje szachują całą załogę podejmując szkodzące jej działania. W istocie rozdrobnienie w ruchu związkowym wcale nie służy pracownikom. Podziały są tak naprawdę w interesie rządzących, zgodnie z maksymą „dziel i rządź”. Dlatego uważam, że prawo w tej dziedzinie musi zostać zmienione.

ZZM i inne kolejarskie związki zawodowe zawsze z troską podchodziły do rozwiązywania kluczowych problemów dla poszczególnych spółek. Gdy było to konieczne, podejmowaliśmy nawet trudne decyzje. Wszystko po to, aby przetrwać na rynku i uratować miejsca pracy, jak np. w spółce PKP Cargo. Dziś, mimo święta, z niepokojem patrzymy w przyszłość, szczególnie przewoźników pasażerskich. Mamy nadzieję, że nowemu rządowi Przewozów Regionalnych nie zabraknie determinacji, by wyprowadzić spółkę z kryzysu i skierować na właściwe tory. Że po wyborach samorządowych nowi przedstawiciele właścicieli przestaną rozważać ogłoszenie jej upadłości i skoncentrują się na tworzeniu długookresowych planów rozwoju PR. Równie niepokojąca jest także sytuacja spółki PKP Intercity, do której

nie tak dawno administracyjnie przeniesiono dużą grupę pracowników, a dziś mówi się o konieczności drastycznej redukcji zatrudnienia.

Te problemy wynikają w znacznej mierze z długoletniej wyniszczającej polityki państwa w stosunku do kolei. Przez szereg lat potencjał transportu szynowego nie był odpowiednio wykorzystywany. Powiedzmy sobie szczerze – stan infrastruktury kolejowej wcale nie zachęca dziś do podróży pociągami. Kolej jest jednak najlepszym lekarstwem na zakorkowane miasta i drogi rozjeżdżane przez tiry.

Ważne jest, aby pracodawcy zauważyli naszą dobrą wolę i podjęli trud wypracowywania koniecznych zmian w duchu dialogu, a nie konfrontacji – z uwzględnieniem zasady, że pracownik jest najwyższą wartością firmy.

Apeluję także do właścicieli firm kolejowych, aby również zauważyli i docenili takie działania związków zawodowych i pracowników. By nie kierowali się wyłącznie aktualną sytuacją budżetową, lecz aby sprzyjali rozwojowi naszych rodzimych firm.

### **Szanowni Uczestnicy Centralnych Obchodów Dnia Maszynisty**

Obchody Dnia Maszynisty są też doskonałą okazją do rozważań nad specyfiką tego zawodu. Wykonując go pamiętamy, że zasady bezpieczeństwa to nie tylko powinność, którą musimy się kierować, ale przede wszystkim odpowiedzialność. Dlatego tak wiele uwagi poświęcamy utrzymaniu wysokich standardów bezpieczeństwa na polskich kolejach, w czym wspiera nas obecny na sali Główny Inspektor Pracy Pan Tadeusz Zajac.

Mówiąc o bezpieczeństwie trzeba wspomnieć smutną rocznicę, którą w tym roku obchodziliśmy. To 30 lat temu doszło do największej katastrofy kolejowej w historii powojennej Polski. Kresem podróży dla 67 osób stał się szlak kolejowy pod Otłoczynem. Dziś o tym zdarzeniu przypomina drewniany krzyż na tle kozła oporowego i tablica z nazwiskami ofiar, a także dźwięk syren lokomotyw przejeżdżających tamtędy pociągów. Maszyniści pamiętają jak wiele kosztują zaniedbania w dziedzinie bezpieczeństwa i błąd ludzki. To ważne przypomnienie właśnie w obecnych czasach – kiedy bezpieczeństwo stało się swoistym towarem i w pogoni za ograniczaniem kosztów niektórych pracodawców kusi, aby na tym polu czynić znaczne oszczędności. Niech tragedia pod Otłoczynem stanie się przestrogą przed tego typu działaniami i smutnym dowodem na to, że bezpieczeństwo nie jest sferą gdzie można bezmyślnie oszczędzać.

Za zmianami na polskiej kolei nie nadąza prawo. Istnieje potrzeba dostosowania zasad bezpieczeństwa do nowych warunków, mnogości przewoźników, producentów taboru itp. Dlatego dobrze się stało, że Pan Minister Juliusz Engelhardt powołał zespół do spraw bezpieczeństwa, który zajmie się przeglądem regulacji i zasad bezpieczeństwa po liberalizacji rynku przewozowego. Z naszego punktu widzenia obszarów, którymi powinien zająć się zespół jest wiele. Szczegółnej uwagi wymaga np. kwestia czasu pracy maszynisty oraz system (a raczej jego brak) zmiany drużyny trakcyjnej na trasie przebiegu pociągu. Konieczne jest stworzenie kompleksowych rozwiązań – jednolitego systemu, który nie byłby oparty wyłącznie na odpowiedzialności maszynisty zdającego pojazd, a zarazem stwarzającego pewność, że pociąg jest przekazywany właściwej osobie.

Specyfika pracy maszynisty: konieczność wszechstronności i dużej znajomości rzemiosła kolejowego, a także olbrzymia odpowiedzialność za życie ludzkie i powierzone mienie sprawiają, że osoby mające wykonywać tę pracę muszą być do niej dobrze przygotowane. Brak specjalistycznego szkolnictwa kolejowego w połączeniu z wysoką średnią wieku aktualnie pracujących maszynistów sprawia, że szkolenie i przygotowanie zawodowe na odpowiednim poziomie młodych kadr staje się potrzebą chwili. Obserwujemy jak mało doświadczonych, komercyjnie firmy zaczynają zajmować się procesami szkolenia maszynistów. To zjawisko budzi uzasadnione obawy o ich jakość. Tym bardziej, że zmiany związane z wdrażaniem Trzeciego Pakietu Kolejowego pociągają za sobą konieczność likwidacji stanowiska pomocnika maszynisty. Każdy z nas wie, że aby maszynista mógł odpowiednio zareagować w sytuacjach ekstremalnych i kryzysowych musi mieć za sobą duże doświadczenie. Skracanie czasu potrzebnego do jego zdobycia w połączeniu z komercyjnym nastawieniem całego procesu przygotowawczego może stworzyć mieszanekę wybuchową.

Pamiętając o szkoleniu młodego narybku nie wolno zapominać o doświadczonych maszynistowskiej kadrze, odczuwającej często trudy wieloletniej ciężkiej i odpowiedzialnej pracy. Dążymy do stworzenia i wprowadzenia, wzorem innych państw, zasad kompleksowej profilaktyki zdrowotnej i umożliwienia maszynistom stosownej rekonwalescencji w sanatoriach. Proponowaliśmy pracodawcom rozmowy na temat wykorzystania czterodniowego urlopu dodatkowego na ten cel, ale niestety bez efektu.

Innym blokiem zagadnień związanych z bezpieczeństwem pracy maszynisty jest system modernizacji i produkcji nowego taboru. Obserwujemy tu niepokojące zjawisko wszechdowolności w projektowanych i oddawanych do użytku pojazdach kolejowych. Można odnieść wrażenie, że w specyfikacji i projektowaniu nowych produktów biorą głównie udział specjaliści z dziedziny marketingu i reklamy oraz plastycy zamiast fachowców z dziedziny eksploatacji i bezpieczeństwa ruchu. Bo jak wytłumaczyć chociażby produkcję taboru przystosowanego do prędkości 160 km/h ze stanowiskiem maszynisty pośrodku kabiny bez możliwości usytuowania stanowiska pomocnika maszynisty, jeżeli wiadomo, że w związku z systemem sterowania ruchem i brakiem sygnalizacji kabinowej w Polsce maksymalna prędkość pojazdów obsługiwanych jednoosobowo wynosi 130 km/h? Czy producenci taboru chcą w ten sposób wymusić zmiany obowiązujących przepisów bez zmiany systemu sterowania ruchem, czy to zwykłe marnotrawstwo wynikające z braku uwzględnienia aspektów eksploatacyjnych i kierowanie się wyłącznie efektem wizualnym?

W kwestiach modernizacyjnych i produkcji nowego taboru nasze zdziwienie budzi dopuszczanie do eksploatacji przez użytkowników tak wielkiej różnorodności serii i typów pojazdów. Pociąga to za sobą konieczność obsługi pojazdów znacznie różniących się od siebie, ale kłopoty wystąpią także pod kątem utrzymaniowym. Kto dziś może wyobrazić sobie magazyn części zamiennych do takiego parku maszyn? Chyba, że idzie o całkowite uzależnienie właściciela pojazdu od producenta przez cały okres eksploatacji. Konieczność zmian regulacji związanych z dopuszczaniem takich pojazdów do ruchu jest aż nadto widoczna.

To tylko niektóre z sygnalizowanych przez ZMZ zagadnień do prac zespołu ds. bezpieczeństwa powołanego przez Pana Ministra. Mam nadzieję, że wypracowane stanowiska nie zostaną na papierze, lecz znajdą odzwierciedlenie w nowych regulacjach prawnych.

## Szanowni Państwo, Goście Maszynistów

Pozwólcie, że korzystając z tak licznej obecności kolegów maszynistów na dzisiejszych uroczystościach przekażę informację – jak sądzę – dla członków ZMZ historyczną. To, czego nie udało nam się przez 20 lat zrobić w tym roku – od marca ZMZ na własność posiada swoją siedzibę w Warszawie. To nasz wspólny sukces i miły krok w przyszłość. Myślę, że to ważne wydarzenie, bo pokazuje, że Związek, którego jesteśmy członkami rozwija się, posiada stabilną pozycję i poważnie myśli o przyszłości.

Politycznym wydarzeniem w życiu ZMZ ostatniego roku było umacnianie pozycji Związku we współpracy z partnerami w ramach Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, przez wzmocnienie naszej roli w strukturach OPZZ. Działając zgodnie z zasadą wzmacniania siły oddziaływania umocniliśmy swój udział w Prezydium i Radzie tej organizacji, a także przejęliśmy kierowanie Branżą Transport, co stwarza szansę na wspólne aktywne i skuteczne działanie z innymi związkami. Konsekwentnie realizujemy zasadę, że chcemy do OPZZ wnieść swoją siłę, licząc w zamian na wsparcie naszych działań przez związki zrzeszone w OPZZ. Dzięki temu mamy większą siłę oddziaływania nie tylko na nasze sprawy kolejowe, ale na szerokie spektrum problemów społecznych związanych z codziennym życiem, jak np. kwestie kształtowania poziomu najniższego wynagrodzenia, sprawy emerytalno-rentowe, ochrona zdrowia. Staliśmy się bowiem ważnym podmiotem dialogu społecznego poprzez stały udział w Komisji Trójstronnej ds. Społeczno-Gospodarczych.

Nasz maszynistowski związek jest aktywny także na arenie międzynarodowej, we współpracy z ALE. Nasi europejscy partnerzy docenili to zaangażowanie i na kongresie w Barcelonie ponownie wybrali prezydenta ZMZ wiceprezydentem tej organizacji, dając też wyraz woli realizacji nowej aktywnej strategii europejskich związków zawodowych maszynistów. Wypracowaliśmy wspólne rozwiązania dla maszynistów w całej Europie i myślę, że wkrótce o ALE zrobi się głośno.

Chociaż jesteśmy członkami uznanej i poważanej, także poza granicami kraju, organizacji niestety nie udało nam się doprowadzić do udziału w dzisiejszych obchodach Dnia Maszynisty członków jednego zjednoczonego związku maszynistów. Pomimo tego, że jesteśmy zdeterminowani, by na scenie związków zawodowych była jedna organizacja maszynistów, to nie możemy do tego dążyć za wszelką cenę. Taką jak chociażby cena tolerowania zachowań ewidentnie partykularnych – jak blokowanie ZUZP w PKP Intercity, działań nie mających nic wspólnego z interesami maszynistów i innych pracowników spółki. Jednakże dla wszystkich maszynistów, którym polityka ZMZ jest bliska drzwi do naszej organizacji pozostają otwarte. Tu zawsze znajdziecie przyjaciół, z którymi można realizować swoje cele zawodowe. Dla nas najważniejsze było i jest zagwarantowanie podmiotowości pracownika i walka o należne miejsce polskich kolei w systemie transportowym kraju. Dla realizacji tych celów współdziałamy z największymi centralami kolejowych zwią-

ków zawodowych, takimi jak SKK NSZZ Solidarność i Federacja ZPZ PKP. Już dziś zapraszam wszystkich na naszą wspólną kolejarską pikietę, która odbędzie się w dniu 28.09.2010 w Warszawie.

Oczekujemy realizacji postulatów petycji z kwietnia 2009 roku, a do tej pory nie zrealizowanych, oraz wycofania rządowego projektu nowelizacji ustawy o PKP pozwalającego na upadłość spółek kolejowych. Kwestie przez nas poruszane mają fundamentalne znaczenie dla przyszłości naszych kolejowych spółek i przyszłości polskich kolei. Wspólny udział w pikiecie jest też doskonałą okazją do zmanifestowania jedności i zaangażowania się w działania bezpośrednio dotyczące naszych miejsc pracy. Warto podjąć ten wysiłek właśnie teraz – w czasach głębokich i nieodwracalnych często przemian. Mam nadzieję, że głos kolejowych środowisk pracowniczych będzie dobrze słyszalny i zostanie uwzględniony w procesie podejmowania decyzji mających przełożenie na naszą przyszłość. Mam też nadzieję, że strona rządowa doceni fakt niepodejmowania do tej pory przez kolejowe związki zawodowe decyzji o drastycznym wymiarze protestu, jakim jest strajk, a pikietę odbierze jako sygnał do podjęcia dialogu społecznego celem rozwiązania najistotniejszych problemów polskiej kolei.

## Szanowni Goście, Koledzy Maszyniści

Europejski Dzień Maszynisty Kolejowego, jak każde święto, to dobra okazja do życzeń. W pierwszym rzędzie chciałbym je złożyć Ministrowi Infrastruktury, aby znalazł sposoby na obronę interesów polskich kolei i potrafił przekonać rząd, że w firmy kolejowe warto inwestować, i że ludzie w nich zatrudnieni potrafią sprostać wyzwaniom rynkowym, jeśli tylko stworzy im się warunki równej konkurencji.

Naszym pracodawcom życzę, aby nigdy nie zabrakło im woli i determinacji w zarządzaniu ukierunkowanym na rozwój powierzonych im firm, i aby w ZMZ zawsze znajdowali konstruktywnego i rzeczowego partnera do współpracy.

Specjalne gorące życzenia kieruję do naszych kolegów emerytów i rencistów. Wszystko czego Wam potrzeba to zdrowie i spokój po latach ciężkiej pracy. Liczę na Waszą aktywność i wsparcie w działaniach ZMZ. Pamiętajcie, że dla nas nadal jesteście ważni i zawsze znajdzie się dla Was miejsce w naszym Związku.

Szczególne życzenia kieruję do wszystkich maszynistów, także do tych, którzy nie mogą być tutaj z nami, bo prowadzą teraz pociągi na kolejowych szlakach. Życzę Wam, abyście odczuwali satysfakcję i dumę z wykonywanej pracy. Życzę samych zielonych światel i aby odpowiedzialna praca, którą wykonujecie zyskiwała uznanie przełożonych, odzwierciedlone także w wynagrodzeniu pozwalającym na godne utrzymanie rodziny.

Wszystkim maszynistom życzę, abyście nigdy nie musieli niepokoić się o swoje miejsca pracy. Życzę też wiary we wspólne skuteczne działania w Związku Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce.

Wszystkim życzę zdrowia i wszelkiej pomyślności w pracy zawodowej i życiu osobistym.

Niech nas łączy honor i więź zawodowa!

**Leszek Miętek**

**Prezydent ZMZ**

*Ilawa, 17.09.2010 r.*

# Święto maszynistów

Ława była areną tegorocznych Centralnych Obchodów Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego. Organizowane przez ZMZ święto odbyło się już po raz 15. Jak co roku, miało odpowiednią rangę.



Uroczystości rozpoczęły się 16 września od kolacji piknikowej w plenerze, w trakcie której skocznie przygrywała kapela. Bardziej oficjalnie zrobiło się dzień później. Kilkuset maszynistów wraz z zaproszonymi gośćmi udało się na mszę do miejscowego kościoła pw. Św. Brata Alberta. Przemarsz przez miasto wypadł okazale, a barwny korowód prezentował się nadzwyczaj efektownie. Pochód prowadziły cheerleaderki, za którymi maszerowała orkiestra, a za nią poczty sztandarowe oraz pozostali umundurowani – w większości – uczestnicy. Wszystko to wzbudziło nie lada sensację wśród mieszkańców ławy, którzy na całej trasie oglądali przemarsz z dużym zaciekawieniem i wielokrotnie dawali maszynistom dowody swojej sympatii.

Uroczystą akademię, która odbyła się w Hali Widowiskowo-Sportowej, prowadził wiceprezydent ZZM Krzysztof Ciećka. Rozpoczęła ją minuta ciszy poświęcona kolegom, których nie ma już wśród nas. Po odśpiewaniu maszynistowskiego hymnu na melodię „Marsz Polonia” nadszedł czas na wystąpienia. Przemawiali zarówno gospodarze, jak i zaproszeni goście, którzy nad wyraz licznie dopisali. W swoich wystąpieniach dziękowali maszynistom za ciężką i odpowiedzialną pracę oraz składali okolicznościowe życzenia. Wśród nich znaleźli się przedstawiciele rządu, z wicepremierem Waldemarem Pawlakiem na czele, parlamentarzyści, szefowie i szefowe kolejowych spółek oraz reprezentanci lokalnych władz, czy instytucji ściśle współpracujących z ZZM, jak np. Państwowy Inspektorat Pracy czy OPZZ. Międzynarodowy akcent wprowadziła obecność w ławie szefów maszynistowskich związków z Czech i Słowacji.

Potem przyszedł czas na najmiłszą, wedle wielu opinii, część uroczystości. Minister ds. kolei Juliusz





Engelhardt i prezes PKP Andrzej Wach uhonorowali wyróżniających się w pracy maszynistów odznaczeniami „Zasłużony dla Transportu RP” oraz „Zasłużony dla Kolejnictwa”. Odznaki „Zasłużony dla ZZM” dla najbardziej aktywnych działaczy związkowych wręczał natomiast prezydent Leszek Miętek. Uroczystości zakończyła część rozrywkowa. Wszyscy, którzy uważają, że najlepsze karczmy piwne organizowane są na Górnym Śląsku musieli nieco zrewidować swoje opinie. Okazało się, że równie dobrze można się bawić „po ślonsku” także nad Jeziorkiem. Dużą w tym zasługą popularnego kabaretu Rak, którego występ wprowadził wszystkich w wyśmienity nastrój.

(R)

Fot. autor i G. Moc

## NASI KOLEDZY UHONOROWANI W IŁAWIE ODZNACZENIAMI:

### ZASŁUŻONY DLA TRANSPORTU RP

Ryszard Dudek, Bogdan Fijałkowski, Jan Klimowski, Piotr Schreiber.

### ZASŁUŻONY DLA KOLEJNICTWA

Piotr Bernaciak, Ryszard Bernatek, Mieczysław Bochomulski, Jan Brzozowski, Ryszard Budniok, Jacek Czekaj, Henryk Duhr, Andrzej Gaczorek, Marek Garczewski, Adam Kaleta, Sławomir Kosecki, Władysław Kowalczyk, Andrzej Kowalski, Zdzisław Krzyżaniak, Andrzej Mamla, Rafał Michalski, Mieczysław Rudzki, Jerzy Rybak, Włodzimierz Tarasienko, Jan Urmański.

### ZASŁUŻONY DLA ZZM

Janusz Drybs, Kazimierz Goczyński, Kazimierz Jamrozik, Sławomir Kik, Henryk Kopański, Władysław Krasuski, Wojciech Marszałkiewicz, Piotr Nojszewski, Jerzy Nowak, Stefan Panek, Tadeusz Pleskot, Romuald Walkiewicz.



# 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**



# Na pomoc powodzianom

Maszyniści-członkowie ZYM czynnie zaangażowali się w pomoc charytatywną dla mieszkańców terenów, które nawiedziła powódź. W geście zwyczajnej ludzkiej solidarności zgromadzili dary i przekazali je potrzebującym.

Z taką inicjatywą wystąpiła m.in. Rada Maszynistów Międzyzakładowego Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce w Czerwieńsku. Nasi koledzy zaapelowali do członków ZYM i pracowników Grupy PKP oraz Lubuskiego Zakładu Przewozów Regionalnych o pomoc dla ofiar powodzi w Bogatyni. Podczas pierwszej zbiórki darów (akcja potrwa do końca września) udało się zgromadzić:

- 1250 posiłków regeneracyjno-wzmacniających oraz konserw mięsnych,
- ok. 1,5 tysiąca butelek wody pitnej o pojemności 1,5 litra,
- blisko tysiąc kostek mydła toaletowego,
- ok. 500 pojemników z pastą bhp.

Co godne podkreślenia, maszynistom udało się także uzyskać dla akcji wymierne wsparcie od kierownictwa kolejowych placówek,



Efekty zbiórki darów maszynistów z Międzyzakładowego Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce w Czerwieńsku.

m.in. wielkopolskiego zakładu PKP Cargo, Lubuskiego Zakładu Przewozów Regionalnych, czy PKP Cargo

Tabor Czerwieńsk, a także od firm prywatnych. Na ich apel odpowiedzieli m.in. właściciele zakładu produkcyjnego Anna i Grzegorz Buganik, a także szefostwo firm „Bartex” z Żagania i „Europol” Zielona Góra. Przekazali oni m.in. komplety pościeli, koce, poduszki i plecaki szkolne, które następnie trafiły do powodzian.

W imieniu przewodniczącego Międzyzakładowego ZZ Maszynistów Kolejowych w Polsce w Czerwieńsku Wojciecha Lehmana dziękujemy wszystkim osobom i instytucjom zaangażowanym w zbiórkę darów oraz transport (m.in. koledzy Dariusz Lisowski, Jerzy Siwa, Tomasz Tański, Rafał Taicher, Sławomir Kościelski, Paweł Handke).



Były powódź do zadowolenia.

## NASZE AKCJE

Pomoc powodzianom zaoferował także Międzyzakładowy Nadwiślański Związek Zawodowy Maszynistów w Toruniu. W Ciechocinku w Klinice Uzdrowskiej „Pod Tężniami” z inicjatywy prezesa Okręgowej Spółdzielni Mleczarskiej w Opolu Lubelskim przebywały dzieci powodzian z terenów Solca nad Wisłą oraz Tarłowa. Dostrzegając ogrom tragedii oraz bieżące potrzeby nasi koledzy zakupili i wręczyli dzieciom plecaki z podstawowym wyposażeniem. – Ta symboliczna pomoc jest wyrazem solidaryzowania się z ludźmi, którzy utracili dorobek całego życia, a wsparcie każdego z nas jest wręcz konieczne – powiedział GM przewodniczący organizacji Sławomir Centkowski. ■



*naturalnie z nami*



przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo



**PKP cargo**  
GRUPA PKP

# Z prac Rady Krajowej

**Rada Krajowa poparła na posiedzeniu 8 września powołanie Krajowego Komitetu Protestacyjno-Strajkowego i wspólne działania organizacji związkowych w celu realizacji postulatów petycji z 29 kwietnia 2009 r. oraz wycofania się rządu z projektu zmian umożliwiających upadłość kolejowych spółek. Rada wezwała wszystkie organizacje zakładowe do wstępowania do wspólnych zakładowych komitetów protestacyjno-strajkowych oraz masowego udziału w pikiecie, która odbędzie się w Warszawie 28 września br.**

Pikieta pod Ministerstwem Infrastruktury będzie czymś w rodzaju chrztu bojowego KKP-S, w skład którego wchodzi trzy największe kolejarskie organizacje – Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych, SKK NSZZ „Solidarność” oraz Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP. Rada Krajowa ZZM omówiła planowane działania w obronie polskiej kolei. Pochyliła się także nad sytuacją w poszczególnych spółkach oraz wypracowała politykę związku w kluczowych kwestiach. Mowa m.in. o planach restrukturyzacji w PKP Cargo i sytuacji w PKP Intercity, wobec nie podpisania przez dwie organizacje związkowe

Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy w PKP Intercity. W konsekwencji w zaproponowanym przez Intercity regulaminie wynagradzania zabrakło kilku korzystnych dla maszynistów regulacji – m.in. dotyczących ekspozycji, czy zapisu o dodatkowych czterech dniach urlopu. KKZZ, SKK NSZZ „Solidarność” oraz Federacja ZZP PKP wspólnie wystąpiły do zarządu PKP IC z wnioskiem o wprowadzenie w zakładach spółki regulaminów, których zapisy będą zgodne z wynegocjowanymi w ZUZP. Organizacje te domagają się także podpisania i wdrożenia z dniem 1 września br. uzgodnionego i parafowanego porozumienia partnerów społecznych

oraz zasad uregulowanych w protokole wprowadzającym ZUZP.

Wiele uwagi Rada Krajowa poświęciła również sytuacji w Przewozach Regionalnych. Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych zwróciła się do nowego zarządu spółki o pisemne przedstawienie krótko-, średnio- i długookresowych planów związanych z funkcjonowaniem PR. Jak się okazuje, opcje są dla tej firmy dwie – wejście

inwestora strategicznego lub ogłoszenie upadłości i utworzenie nowego podmiotu. Pod lupę Rada Krajowa ZZM wzięła także projekt ZUZP w PR. Zaproponowane zapisy są dla maszynistów mniej korzystne nawet od tych z regulaminu w PKP IC. Zniknęły takie uprawnienia jak 4 dni dodatkowego urlopu, wysługa lat, czy nagroda jubileuszowa.

Rada przyjęła uchwałę, w której nie poparła działań zarządu PR w sprawie wypowiedzenia członkostwa spółki w Związku Pracodawców Kolejowych, w efekcie czego w PR nie obowiązywałby Ponadzakładowy Układ Zbiorowy Pracy. Nie wyraziła także zgody na podpisanie przez prezydenta ZZM Protokołu dodatkowego nr 8 do PUZP.

Rada omówiła również przebieg sporów zbiorowych KKZZ w sprawie podwyżek płac w poszczególnych spółkach. Zaaprobowała wszczęcie przez ZZM w PKP SKM w Trójmieście sporu zbiorowego na tym tle z zarządem spółki oraz zaapelowała do pozostałych organizacji o nie podejmowanie pracy mającej na celu złamanie ewentualnego strajku w SKM.

W związku z pojawieniem się szansy na nowe projekty szkoleniowe z unijnych środków, z których będą mogli korzystać członkowie naszej organizacji, Rada upoważniła prezydenta ZZM do podpisania umowy w ramach ALE oraz wyraziła zgodę na kontynuowanie szkoleń odbywających się pod egidą KKZZ. Ponadto Rada upoważniła Prezydium ZZM do podpisania odpowiednich umów lub aneksów umożliwiających pracodawcom zwrot kosztów abonamentu telefonicznego tym pracownikom, którzy zgodzą się na wykorzystywanie aparatów do celów służbowych. Mowa oczywiście o abonamentach tzw. komórkowej sieci ZZM.

Rada Krajowa odwołała z Zespołu Doradczego Prezydium RK ZZM Andrzeja Helińskiego i powołała na to miejsce Zdzisława Krzyżaniaka.

(L)



**ZNLE** jest liderem na polskim rynku w zakresie:

- jakości usług - produkcji, modernizacji, naprawy, serwisu pojazdów trakcyjnych,
- jakości obsługi klienta,
- profesjonalnego zarządzania.

Misją **ZNLE** jest innowacyjny rozwój w obszarze usług napraw lokomotyw elektrycznych o najwyższych standardach i jakości, realizowany w sposób przyjazny dla środowiska, zgodny z polityką bezpieczeństwa kolejowego, dający pełną satysfakcję klientom - operatorom kolejowym, w konsekwencji tworzenie optymalnych warunków ich użytkowania.



## NOWA POLSKA LOKOMOTYWA E6ACT DRAGON



Zakłady Naprawcze Lokomotyw Elektrycznych S.A.  
ul. Chorzowska 58 | 44-100 Gliwice | tel. +48 32 2358 201  
[www.znle.pl](http://www.znle.pl)



3E-100



EP07



EL-2LEW-100

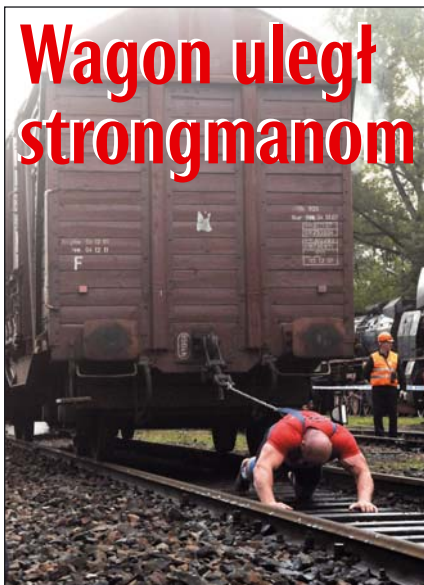


EP09



ET22-2000

## Wagon uległ strongmanom



Specjalnymi gośćmi tegorocznej Parowozjady byli rywalizujący w zawodach strongmani oraz Ryszard Bazarnik z zespołem, który koncertował na zabytkowych lokomotywach. Piknik w Skansenie Taboru Kolejowego w Chabówce zorganizowała w dniach 28 – 29 sierpnia spółka PKP Cargo i Fundacja Era Parowozów.

Parowozjada już na stałe wpisała się do kalendarza imprez promujących historię kolejnictwa i oferujących jej uczestnikom świetną zabawę. Do stałych, corocznych punktów programu należą zawody drużyn trakcyjnych o Puchar Prezesa Fundacji Era Parowozów, które tym razem



wygrała ekipa z Chabówki na parowozie TKh49-1. Zaprezentowały się historyczne składy pociągów złożone z wagonów osobowych i towarowych. Popularnością cieszyły się zwłaszcza przejażdżki w kabinie maszynisty parowozu. W mini paradzie wzięły udział maszyny: O112-7, Ty2-911, Ty2-953, TKt48-191 i TKh49-1 z Chabówki oraz Pt47-65 z Wolsztyna. Podwoje dla miłośników kolei otworzyła parowozownia, gdzie odbywały się pokazy obrządzania parowozów oraz gdzie stanęła realistyczna makiet kolejowa wykonana przez modelarzy ze słowackiego Komarna.

Organizatorzy przygotowali w tym roku także wiele nowych atrakcji. Po raz pierwszy w Polsce odbyły się zawody w przeciąganiu ważącego ponad 20 ton wagonu kolejowego. Prowadził je znany z polskiej edycji programu Strong Man – Grzegorz Peksa. Najsilniejszym z siłaczy okazał się sławny „Tyberian” – Tyberiusz Kowalczyk.

Gwoździem sobotniego wieczoru był także występ Ryszarda Bazarnika z zespołem w widowisku Multifonia. Występ muzyków był wyjątkowy ze względu na



wyбір instrumentów i repertuaru. Funkcję sceny pełniły oświetlone parowozy. Muzycy zagrali utwory coverowe, przeplatane z muzyką etno, a za instrumenty posłużyły m.in. kominy, korpusy, kłapy i dachy lokomotyw.

Jak co roku Fundacja Era Parowozów zachęcała do zakupu upominków kolejowych i wartościowych cegiełek. Ponadto wspólnie z Krakowskim Klubem Modelarzy Kolejowym zorganizowała wystawę makiet kolejowych. Dochód ze sprzedaży pamiątek i biletów na pokaz makiet został przeznaczony na ratowanie parowozów ze Skansenu w Chabówce. ■



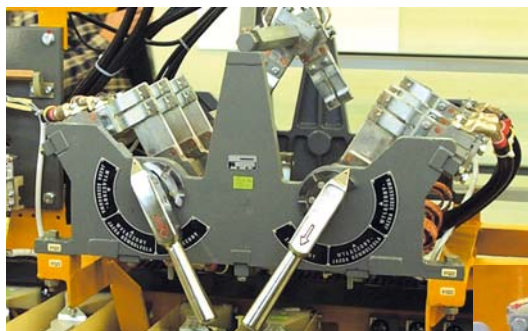
## Odłączniki silników trakcyjnych sterowane z pulpitu maszynisty w zmodernizowanych zestawach aparatu do lokomotyw elektrycznych ET22 i EU/EP07

Przedstawione w poprzednim artykule „Zmodernizowane szafy aparatu do lokomotywy serii ET22-2000” informacje dotyczyły modernizacji szaf aparatu produkcji Bombardier Transportation Polska Sp. z o.o. do serii lokomotyw ET22. Podczas realizacji tego projektu oraz projektu modernizacji lokomotyw serii EU/EP07 wprowadzono, jako jeden z głównych punktów modernizacji, system zdalnego sterowania silników trakcyjnych z pulpitu maszynisty.

Dotychczas stosowane rozwiązania w tym zakresie zawierały jako elementy wykonawcze:

- dla lokomotyw serii ET22: odłącznik silników trakcyjnych OSTA-400 (zestaw aparatu WN1) i OSTB-400 (zestaw aparatu WN2)
- dla lokomotyw serii EU/EP07: odłącznik silników trakcyjnych OSW-400 (zestaw aparatu WN2).

Wadą tych rozwiązań jest konieczność wejścia (maszynistów) do przedziału WN podczas wykonywania ręcznego przełączenia.



Ręczny odłącznik silników trakcyjnych OSTA-400 (lokomotywa ET22)

Chcąc sprostać nowym wyzwaniom stawianym przez rynek kolejowy i zachowując zgodność z obowiązującymi procedurami i przepisami opracowano nowe rozwiązania, pozwalające na zdalne sterowanie konfiguracją połączeń silników trakcyjnych z pulpitu maszynisty.

W modernizowanych lokomotywach serii ET22 wprowadzono rozwiązania techniczne bazujące na odłącznikach serii MAO. Aby zapewnić kompatybilność rozwiązania zdalnego sterowania z istniejącym obwodem lo-

komotywy zainstalowano dodatkowe aparaty ( styczniki SPG-400, odłączniki MAO-602/2 i odłączniki MAO-602/3). Przełączniki sterujące ich pracą umieszczono na tablicach kabinowych TK, znajdujących się w kabinach maszynisty.

System zdalnego sterowania odłącznikami silników trakcyjnych zastosowany w projekcie modernizacji szaf lokomotyw serii EU/EP07 oparty jest na tej samej zasadzie, jak w modernizowanych szafach wysokiego napięcia lokomotywy ET22. Dwa odłączniki MAO407 zastępują dotychczasowy odłącznik silników trakcyjnych OSW400. Odpowiedni system połączeń wewnętrznych odłączników MAO-407 w lokomotywie



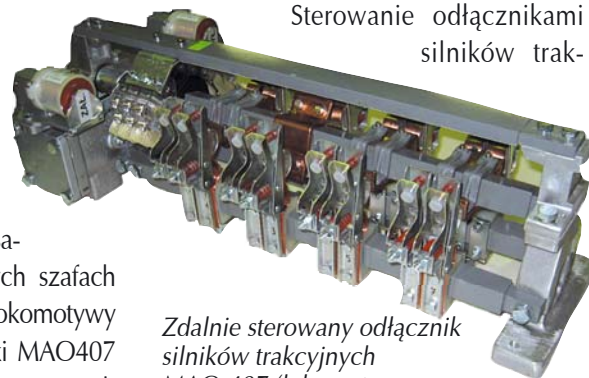
Zdalnie sterowany odłącznik silników trakcyjnych MAO-602/2 (lokomotywa ET22)

serii EU/EP07 nie wymaga instalowania dodatkowych aparatów.

Stosowane w opisanych rozwiązaniach odłączniki silników trakcyjnych typu MAO są zasilane sprężonym powietrzem, a sterowanie nimi odbywa się za pomocą zaworów ZPM sterowanych sygnałem elektrycznym.

W modernizowanych lokomotywach serii ET22 i EU/EP07 napięcie sterowania tych aparatów wynosi 110V. Istnieje możliwość dopasowania napięcia sterowania do potrzeb klienta w zakresie od 24÷220V.

Sterowanie odłącznikami silników trak-



Zdalnie sterowany odłącznik silników trakcyjnych MAO-407 (lokomotywa EU/EP07)

cyjnych w zdalny sposób ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa maszynisty i ograniczenie jego zakresu pracy wykonywanej w przedziale WN lokomotywy.

Wprowadzenie takich rozwiązań byłoby niemożliwe bez aktywnego udziału i wsparcia użytkowników (maszynistów). Otrzymywane cenne uwagi z eksploatacji są inspiracją do tworzenia tego typu rozwiązań.

Bombardier Transportation Polska Sp. z o.o. Oddział w Łodzi składa w tym miejscu podziękowanie dla grupy maszynistów obsługujących lokomotywy elektryczne w Polsce za wsparcie i cenne uwagi, jakie otrzymano podczas realizacji projektu modernizacji lokomotyw ET22 i EU/EP07.

# Nie wyciągnęli wniosków

**Po wypadku w Korzybiu liczyliśmy, że decydenci spółki Przewozy Regionalne zwrócą baczną uwagę na sprawy związane z bezpieczeństwem pracy zespołu drużyn trakcyjnych. Niestety, działania i decyzje przewoźnika podjęte po wypadku są tego zaprzeczeniem.**

Jedną z przyczyn wypadku 13 lipca br. na stacji w Korzybiu była jazda maszynisty, który obsługiwał lokomotywę SU-42, ze stanowiska zlokalizowanego po lewej stronie patrząc w kierunku jazdy (jazda tyłem). Tym samym maszynista obserwował szlak przed lokomotywą przez lewe okno kabiny. Na dzień dzisiejszy Urząd Transportu Kolejowego nie wyraził zgody na prowadzenie w obsadzie jednoosobowej pociągów przez pojazdy trakcyjne w których stanowisko pracy maszynisty znajduje się z lewej strony. Dopuszczenie do ruchu tak zestawionego składu pociągu z pojazdem trakcyjnym było więc błędem ze strony przewoźnika i zarządcy infrastruktury.

## Najpierw pomoc

Trzeba zauważyć, że przewodniczącym komisji powypadkowej nie został tam zwyczajowo wyznaczony przez zarządcę infrastruktury podległy im pracownik, lecz osoba powołana przez szefa Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Wprowadzenie niezależnego przewodniczącego spowodowało, że sprawą pierwszoplanową tuż po wypadku było udzielenie pomocy medycznej drużynie trakcyjnej, a nie jej przesłuchanie. Swoją drogą, kiedy pracodawcy poczują się do obowiązku, by uczestnikom wypadków kolejowych zapewnić opiekę psychologa?

W trakcie prowadzonego postępowania wyjaśniającego pracownicy drużyn trakcyjnych podkreślali, że na odcinku Słupsk-Szczecinek

często występował zanik łączności, o czym informowali pracodawcę i dyżurnych ruchu. Niezapowiedziana kontrola prawidłowości działania obu systemów łączności radiowej o częstotliwości 150 Hz i 450 Hz, którą przeprowadził Tadeusz Ryś – przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, niewątpliwie zaskoczyła zarządcę infrastruktury i przewoźnika. Jej wynik potwierdził nieprawidłowości w działaniu łączności radiowej i zakończył spór w tej sprawie. Tę drogą w imieniu maszynistów wyrażamy podziękowanie przewodniczącemu Rysiowi za bezpośrednie zaangażowanie i sprawdzenie zgłoszonych sygnałów.

## To nasz obowiązek

Kilka przykrych słów należy zaś skierować do drużyn trakcyjnych – dlaczego jedynie mówili o trwających nieprawidłowościach w łączności radiowej występujących na szlaku, a nie dokonywali pisemnych odpisów? Obowiązkiem maszynisty jest zgłaszać wszelkie uwagi i spostrzeżenia występujące na szlaku w sposób dowodny – na piśmie, a nie w formie dyskusji we własnym gronie. Oddając artykuł do druku nie znam końcowych ustaleń komisji powypadkowej. Widząc podejście do sposobu ustalania przyczyn i okoliczności wypadku należy żałować, że wyznaczenie niezależnego przewodniczącego komisji to wyjątek, a nie zasada.



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

Nowym pomysłem na szukanie oszczędności przez spółkę Przewozy Regionalne jest wprowadzenie zapoznania znajomości szlaku drużyn trakcyjnych przez wykorzystanie w tym celu np.; „jazdy w charakterze pasażera do i z pracy” lub „jazdy po nieznanach odcinkach linii kolejowych z prędkością do 40 km/h”. Maszyniści realizując ten pierwszy pomysł naruszają niewątpliwie czas pracy i wypoczynku ujęty w indywidualnym harmonogramie. Przypominam, że to pracodawca zobowiązał drużyny pociągowe do przestrzegania przepisów o czasie pracy i wypoczynku oraz zasadach wprowadzania zmian w indywidualnych harmonogramach pracy określonych w Kodeksie pracy oraz Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy. W drugim przypadku pracodawca nakazuje maszyniście łamać postanowienia par.16 ust.2 instrukcji Ir-1 (R-1) o prowadzeniu ruchu pociągów. Czytamy w niej „w wyjątkowych przypadkach (np. sytuacje awaryjne, skierowanie pociągu inną trasą niż w wewnętrznym rozkładzie jazdy), gdy prowadzący pojazd kolejowy z napędem nie posiada znajomości obsługiwanych odcinków linii kolejowych, należy przydzielić pracownika posiadającego udokumentowaną znajomość tych odcinków.” W przypadku gdy nie ma możliwości przydzielenia pracownika znajęcego obsługiwany odcinek maszynista powinien jechać ostrożnie nie przekraczając prędkości jazdy 40 km/h” (par. 16 ust. 3). Tym samym wprowadzana przez przewoźnika nowe formy nabywania znajomości linii



kolejowych przez maszynistów naruszają postanowienia instrukcji Ir-1, o czym poinformowaliśmy UTK.

Przypadkiem lekceważenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego przez Przewozy Regionalne jest także nakaz wykonywania oględzin technicznych taboru przez drużyny konduktorskie (pisma PBU5-140/04/2004 i PRETb-6213-159/2010). Zgodnie z par. 22 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego sygnalizacji, oględzin technicznych dokonują uprawnieni pracownicy sprawdzając między innymi: stan taboru kolejowego, prawidłowość zestawienia i sprzęgnięcia. Na dzień dzisiejszy kierownicy pociągów nie potrafią przedstawić wymaganych uprawnień określonych w ww. rozporządzeniu. Zapoznając się z pismem: znak PBU5-140/04/2004 dowiemy się, że głównym problemem przewoźnika w przedmiotowej sprawie jest cyt.: „Niektóre Zakłady Przewozów Regionalnych wyposażają stacje, na których nie ma posterunków rewizji technicznej w manometry i młotki rewidenta. Narzędzia te pomagają prawidłowo wykonać oględziny i są pomocne przy wykonywaniu próby hamulca, jednak nie są one wymagane.” Taka znajomość zagadnienia nie wymaga nawet komentarza...

**Eugeniusz Śliwiński**  
Przewodniczący Komisji Obrony  
Praw Pracowniczych



To już 30 lat... O świcie 19 sierpnia 1980, w pobliżu miejscowości Otłoczyn, niedaleko Torunia, doszło do najtragiczniejszej w powojennych dziejach Polski katastrofy kolejowej. W wyniku kolizji pociągu towarowego z pasażerskim zginęło wówczas 67 osób (w tym maszynista i pomocnik składu towarowego), a drugie tyle zostało rannych. Przyczyny wypadku nie są znane do dzisiaj.

W 30. rocznicę wydarzenia nieopodal linii kolejowej, na koźle oporowym symbolizującym gwałtownie zakończoną podróż w miejsce skradzionych mosiężnych tabliczek odsłonięto tablicę upamiętniającą ofiary tragedii. Została również odprawiona msza w intencji poszkodowanych oraz ich rodzin. W uroczystościach wzięli udział m.in. ratownicy i strażacy, którzy jako pierwsi znaleźli się na miejscu katastrofy, były proboszcz miejscowej parafii, który wówczas udzielał ostatniej posługi umierającym, rodziny ofiar oraz zaproszeni goście: przedstawiciele resortu infrastruktury, samorządów, kolejowych związków zawodowych, w tym prezydent ZZM i okoliczni mieszkańcy.

G. Moc



Koledze  
**Kazimierzowi  
Jamrozikowi**

przewodniczącemu Krajowej  
Komisji Rewizyjnej  
wyrazy współczucia  
z powodu śmierci

**SIOSTRY**

składa  
Rada Krajowa ZZM

Dnia 25.08.2010 roku  
pełniąc obowiązki  
maszynisty na lokomotywie  
odszedł nagle na wieczną służbę  
nasz kolega

**ANDRZEJ ZBROJA**

długoletni maszynista  
PKP Cargo SA  
Świętokrzyskiego Zakładu Spółki

**Rodzinie i bliskim**

Wyrazy współczucia

składają  
koledzy ze ZZMK  
w Skarżysku-Kamiennej

## Pod semaforem

**Juliusz Engelhardt**, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury – za powołanie zespołu, który

zajmie się bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Zarząd PKP Intercity – za próby wdrożenia regulaminu wynagrodzeń, w którym nie uwzględniono dodatkowych 4 dni urlopu dla maszynistów.

# HOMOR

Przychodzi facet do restauracji. Ubrany schludnie, ale widać, że ubranie znoszone. Siada przy stoliku, woła kelnera i pyta :

- Przepraszam, macie ryby?
- Oczywiście. Łosoś, tuńczyk, pstrąg...
- Nie, poproszę jakiegoś mintaja, jak najgorszego i nieświeżego...

Kelner odrobinę się wzdrygnął, ale niewzruszenie mówi:

- W porządku, nie ma sprawy.

Facet kontynuuje:

- I proszę go przygotować w specjalny sposób – nie myć, nie rozmrażać, nie czyścić...
- Słucham?! Ale...
- I dużo soli – ciągnie facet – ale tylko z jednej strony! Za to z drugiej strony pieprzu od serca! Proszę smażyć ją bez oleju. Po prostu rzucić na patelnię i przypalić z jednej strony. Za to druga strona ma być kompletnie surowa...

Kelner osłupiały próbuje się wycofać, ale facet go zatrzymuje:

- A jak będzie mi pan rybę podawał, to proszę bez żadnych kurtuazyjnych „smacznego” czy „proszę bardzo”, lecz rzucić talerz na stół i warknąć: „masz i pozmywaj!”

Kelner odwraca się, po czym wypełnia co do joty polecenia klienta. Ten ze łzami w oczach wciska mu do kieszeni banknot 200-złotowy i mówi:

- Rozumiesz, kochany, trzeci miesiąc w delegacji... Tak mi się do żony tęskni.

\*\*\*

Pukanie do drzwi. Otwiera facet w szlafroku.

- To pan wyciągnął wczoraj mojego synka spod lodu?

- Tak to ja, ale nie ma o czym mówić.

- Jak to nie ma o czym mówić? A gdzie do jasnej cholery czapeczka?!

\*\*\*

Audycja generalna w Watykanie. Wszystko przebiega według protokołu, gdy nagle spoza szpaleru gwardzistów przedziera się zakonnica, rzuca do stóp papieża, całuje i woła:

- Wszystkiego najlepszego z okazji imienin!
- Przecież dzisiaj nie jest Benedykta.
- Ale jest szesnasty!

\*\*\*

- Co to jest bigamia?

- Jak się ma o jedną żonę za dużo.

- A monogamia?

- Tak samo.

\*\*\*

Siedzi sobie dwóch żulików, siorbią wódeczkę i jeden czyta na głos gazetę:

- Tu piszą, że picie alkoholu skraca życie o połowę...

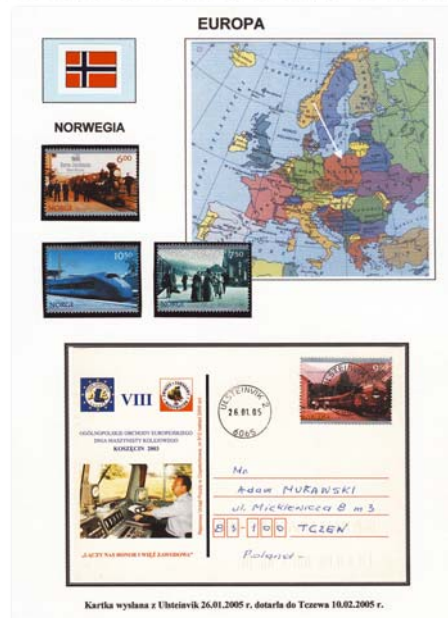
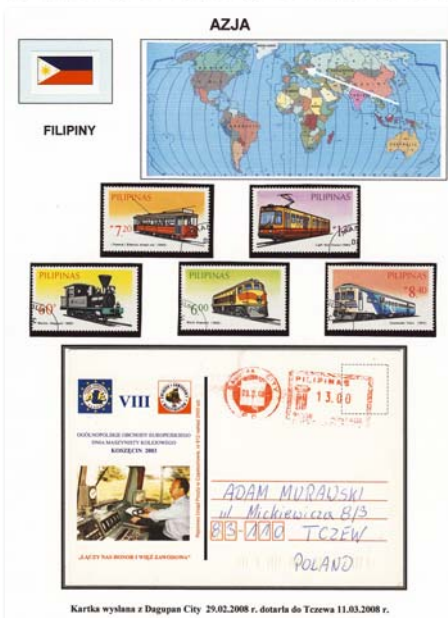
Ile masz lat Stefan?

- 30.

- No widzisz, jakbyś nie pił miałbyś teraz 60!

## Kącik filatelistyczny

Już po raz 50. rubryka gości na łamach „GM”. W związku z tym, a także z okazji naszego święta przypominamy kartkę beznominałową wydaną w 2003 r. przez RUP Częstochowa z okazji Dnia Maszynisty Kolejowego w Koszęcinie. Autor rubryki, Adam Murawski, wykorzystał ją w swoim ekspozycie filatelistycznym prezentowanym na Krajowej Wystawie Filatelistycznej „Transport 2010” w Katowicach. Kartka z logotypami ZZZ i ALE gościła na sześciu kontynentach, odwiedzając 75 kraje. Obok prezentujemy dwie karty wystawowe ww. ekspozycji filatelistycznej z Norwegii i Filipin.



(amur)

KRZYŻÓWKA NR 9/2010

Przejazd pociągiem	Z pokojami przy szosie Zmienia kierunek przejazdu	Kłujący kwiat Istnienie	Gable, aktor amerykań.	Wakacje w lutym	Rodzaj werandy Handicap	Kowalny metal, Lat. 50			
8		Bruce, karateka i aktor		Zalecanki	16	14			
Namiastka, surogat	Jeżyna Podróż statkiem		Panika giełdowa		Pustorożec z Azji	Z białym ekranem			
Tłuszcz w silniku		Krok kangura	Przepływa przez Innsbruck	Moralność Kant, narodził					
		Mrugala z popielnika				Ślusarski uchwyt	Brunatnica lub chlorella		
Dla kreślacza	„Pancerzy” Kos Mrzonka, utwór		Sala ćwiczeń karate	Hodowana dla wełny	Na nim bokser Starek Jazona	10			
		Ramię rzeki Andrycz, aktorka			Gramocząsteczka				
Talon na towar	Spód butelki Chwyt w zapachach			Pokołał Julię w Weronie	Mała jaszczurka	Pustelnia	Dawniej: przeciwnie, odwrotnie		
	Biega z pęczkiem Pani z Teheranu		Wygłasza przemówienia		Okres godowy głuszców				
Stolica Chin						7			
Wychodzi z dzielenia			5	Buduje piece	Obrazkowa „powieść”	Haracz	Uwielbiany przez tłum	6	Hiszpański samochód
			Ulatnia się z kominą		Płynie z alternatora				
„Signal” w tubce		Wielki ptak drapieżny	Norweska stolica	Np. Homer Dawny książę fr.		Pies na kanapie	Magazyn w przelocie ptaka		
Niemieckie auto		Niski głos męski							2
Spizowy w dzwonie	Renoir, reżyser film.		Z wędzidłem; kanjar	Stołowa w jadalni		Zawierana między pracownikami i pracodawcą			
		Schodki przy statku	Kuzyni; fasycy; miodożer				Ciecz rozproszona w gazie	„Przezorny” gryzoń	Natarcie kawalerii
Mikołaj z Nagłowic					Wysok, wybrzyk				
Prelegentka		Grzanka z opiekacza	Serce w talii kart	Gouda lub salami			Śmieszka wśród ptaków		Wyje w kniei
Kwaśna przyprawa				Medykament	Mówienie o kimś złe, złośliwie				15
Wylącznik	Narzędzie ogrodnicze					Muzuński księżę			
		Uczeń szkoły podoficerskiej			Topnienie śniegu				
Linijka w książce	Na nim wagony			Niemieckie imię męskie			Miasto i port w Izraelu		

Litery z ponumerowanych pól utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązania krzyżówki nr 9 prosimy nadsyłać do 6 października 2010 r. pod adresem: Grójcka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: [rkzzm@wp.pl](mailto:rkzzm@wp.pl) z dopiskiem „Krzyżówka nr 9”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – **weekend dla 2 osób w wybranym ośrodku Natury Tour**. Rozwiązanie Krzyżówki nr 8: „Oddział usług utrzymania”.

Nagrodę-niespodziankę wylosował **Hubert Konieczny** z Pyskowic. Gratulujemy, nagrodę wysłamy 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. Grójcka 17, 02-021 Warszawa, tel. (0-22) 474 26 15, fax (0-22) 474 26 16, tel. kol. 922 474 26 15 lub 16

e-mail: [rkzzm@wp.pl](mailto:rkzzm@wp.pl)

**Redaktor naczelny:** Rafał Zarzecki, **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 adiacji, a także zmiany tytułów.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

Na okładce: Obchody Dnia Maszynisty w Iławie. Fot. R. Zarzecki

KUPUJ PRZEZ  
INTERNET!



Wisła **Sosna**

Wisła **Sosna**

Wisła **Sosna**

Dziwnówek **Złota Rybka**

Dziwnówek **Złota Rybka**

Ustka **Radość**

Ustka **Radość**

Ustka **Radość**

Świnoujście **Meduza**

Świnoujście **Meduza**

Świnoujście **Meduza**

**WYPOCZYNEK, KONFERENCJE, SZKOLENIA**  
zapraszamy do sieci ośrodków **NATURA** tour