



# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 2/78

LUTY 2011





# Kowal i Cygan

Gdy gościom nie smakuje obiad podany w restauracji wzywają często menadżera lub właściciela, aby się poskarżyć. Ten zwykle zwała winę na szefa kuchni. Często przywołuje go przed oblicze klientów, aby mieli na kim wyładować złość. Zdarza się, że w ich obecności zagrozi mu obcięciem pensji czy zwolnieniem z pracy. Także wtedy, gdy szef kuchni jest Bogu ducha winny, bo w imię oszczędności właściciel każe mu korzystać z nieświeżych produktów. Mniejsza z tym – goście będą usatysfakcjonowani, że „sprawiedliwość stało się za dość” i odpuszczają, a pracownik naturalnie zrozumie, że to dla „dobrego interesu”.

Tak to już jest, że aby pewne sprawy „wyciszyć” szuka się winnego. Sukces ma jak wiadomo wielu ojców, ale

i porażka musi mieć ludzkie oblicze. Jakikolwiek. A w sytuacjach cięższego kalibru najlepiej kilka. Małe potknięcie ukazane w jednym wydaniu wiadomości – może wystarczyć zapewnienie o ukaraniu szeregowego pracownika, który rzekomo zawinił. Grubsza afera – czas na prezesów i wyżej.

Ktoś powie: wszystko w porządku, bo skoro ktoś zawinił to powinien być ukarany. Co jednak, jeśli mamy do czynienia z chytrym i pazernym właścicielem restauracji zrzucającym winę na personel? Kto tu kowal, a kto Cygan – odpowiedzmy sobie sami...



**Krzysztof Ciečka**

## Personalia

**Karuzeli stanowisk ciąg dalszy. Tym razem zmiany nastąpiły w zarządach spółek PKP Polskie Linie Kolejowe i PKP Intercity.**

Do dymisji podał się prezes PKP Intercity Grzegorz Mędza, pełniący tę funkcję od kwietnia 2010 roku. Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy spółki powierzyło pełnienie obowiązków prezesa zarządu Lucynie Krawczyk. Jak czytamy w oficjalnym komunikacie, ma je pełnić do czasu powołania nowego szefa Intercity.

Lucyna Krawczyk pełniła od 2001 roku funkcję członka zarządu-dyrektora finansowego w PKP Intercity. Jest absolwentką Instytutu Transportu Politechniki Warszawskiej, ukończyła także podyplomowe studia z zakresu zarządzania przedsiębiorstwem w gospodarce rynkowej oraz organizacji i marketingu w transporcie kolejowym na PW oraz europejskiego modelu zarządzania w Wyższej Szkole Przedsiębiorczości i Zarządzania im. L. Koźmińskiego. Z PKP związana od początku swojej kariery zawodowej.



Zajmowała m.in. stanowiska naczelnik stacji PKP Warszawa Centralna i dyrektor handlowej Zakładu Kwalifikowanych Przewozów Pasażerskich w Warszawie.

Ponadto z funkcji członka zarządu-dyrektora technicznego PKP Intercity odwołany został Dariusz Fidyć. Jednocześnie WZA powołało do zarządu spółki Janusza Malinowskiego. Wcześniej był wicedyrektorem biura strategii PKP S.A. Ukończył Politechnikę Radomską i Warszawską.

Podczas posiedzenia rady nadzorczej PKP PLK z pełnionych funkcji odwołano czterech członków zarządu PKP PLK: odpowiadającego za inwestycję Pawła Dziwisza, dyrektora ds. sprzedaży Zbigniewa Zarychtę, dyrektora ds. finansowych i ekonomicznych Katarzynę Janio, oraz dyrektora ds. utrzymania infrastruktury Krzysztofa Groblewskiego. W przypadku pierwszych trzech nazwiska rada wzięła pod uwagę stan przygotowań zadań inwestycyjnych oraz przygotowanie i wdrożenie rozkładu jazdy 2010/2011. Odwołanie Groblewskiego uzasadniono propozycją objęcia stanowiska dyrektora Centrum Realizacji Inwestycji. Na stanowiska odwołanych członków zarządu PLK ogłosiła postępowanie kwalifikacyjne. (R.)

**DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW**  
Spółka z o.o.  
31-505 Kraków, ul. Bosacka 6  
tel./fax (012) 421 08 20, 421 95 78, 430 36 57  
tel. (012) 393 54 81

**Oferuje Państwu swoje usługi w zakresie:**

- składu i grafiki komputerowej
- druku offsetowego
- oprawy introligatorskiej

**Drukujemy na maszynach arkusowych i zwojowych:**

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

Ponadto wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

**SERDECZNIE ZAPRASZAMY**

# Jeszcze żywy pacjent

**Wszystkie rządy odpowiadają za aktualny stan kolei w Polsce – takie motto, zaczerpnięte ze styczniowego przemówienia w Sejmie premiera Donalda Tuska, towarzyszyło debacie z udziałem niemal wszystkich „sprawców” – ministrów odpowiedzialnych za transport w ostatnich dwudziestu latach.**

Debatę, która odbyła się 31 stycznia w siedzibie Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP, zorganizowała Polska Platforma Technologiczna Transportu Szynowego i Katedra Transportu Szynowego Politechniki Śląskiej. Stawili się na nią Adam Wielądek (minister w latach 1989–1990), Bogusław Liberadzki (1993–1997), Eugeniusz Morawski (1997–1998), Jerzy Widzyk (2000–2001), Marek Pol (2001–2004), Krzysztof Opawski (2004–2005), Bogusław Kowalski w zastępstwie Jerzego Polaczka (2005–2007) oraz Cezary Grabarczyk (od 2007). Już sam fakt, że organizatorom udało się zgromadzić tak doborowe grono przy jednym stole zasługuje na najwyższe uznanie. Niezbyt trafiona okazała się jednak formuła debaty. Błędem był brak ograniczeń czasowych dla mówców. W efekcie mieliśmy stosunkowo krótkie odpowiedzi na zadane pytania, a za to sporo propagandy oraz przerzucania

się winą za obecną sytuację. Na kolejną turę pytań nie starczyło już czasu, podobnie jak na pytania z sali.

Rozpoczął minister Cezary Grabarczyk, dla którego problemy kolei sprowadzają się do poszukiwania koncepcji jej finansowania. Jak zauważył, począwszy od przełomu lat 80. i 90. ubiegłego wieku w budżecie państwa brakowało środków na odnowę parku taborowego oraz utrzymanie infrastruktury kolejowej. Dziś – jak twierdzi – nie ma pieniędzy na utrzymanie istniejących 19 tys. km linii kolejowych. W kontekście próby przesunięcia z kolei na drogi zaoszczędzonych w przetargach przez PLK 4,8 mld złotych, pochodzących z unijnych środków, zabrzmiało to złowieszczo. Co ciekawe, minister nie zgodził się z opiniami, że pieniądze te zostały kolei zabrane. Usiłował nawet przekonywać, że dzięki temu się nie zmarnują, bo nie ma gotowych kolejowych projektów...

Do długości linii nawiązał Jerzy Widzyk, który za kluczowe uznał określenie na jaką kolej stać nasz kraj – konwencjonalną, czy dużych prędkości – i skąd mają pochodzić kierowane na to fundusze. Spytał, czy jest w ogóle możliwa rzetelna debata polityczna na temat transportu szynowego. Doświadczenia – jak powiedział – pokazują, że raczej nie, ale w okresie kryzysu upatruje szansy na opracowanie strategicznego programu rozwoju dla kolei.

Adam Wielądek przyznał, że nie był zaskoczony grudniowym tąpnięciem. Nie widzi szansy, żeby w ciągu najbliższych czterech lat sytuacja na kolei uległa radykalnej poprawie. Za swoje marzenie uznał wyłączenie jej poza nawias polityczny. Wskazał też na kilka innych ważnych obszarów. Po pierwsze proponuje wstrzymanie wszelkich działań reformatorskich na kolei. Popołnione błędy wymagają – jego zdaniem – naprawy, tak jak to zrobili np. Brytyjczycy, a nie głębszych reform. Po wtóre należy wdrożyć ideę równoważenia transportu, po trzecie – wprowadzić ustawę o infrastrukturze kolejowej. Uporządkowania wymagają też kolejowe przewozy pasażerskie. Wielądek proponuje m.in. odciążenie PKP Interci-

*dokończenie na str. 6*







## OGÓLNOPOLSKIE POROZUMIENIE ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH

Leszek Miętek

Przewodniczący branży „Transport”

Warszawa ul. Grójecka 17, e-mail: rkzzm@wp.pl tel/fax 22 4742616.

Warszawa, 31.01.2011 r.

**Pan Premier Donald Tusk Premier Rządu RP**

List do Pana Premiera ma charakter otwarty, bo pisma i petycje dotychczas składane przez kolejowe związki zawodowe pozostają bez odpowiedzi i nie ma pewności, czy do Pana Premiera docierają. Ostatnio podjęte decyzje o zabraniu funduszy przeznaczonych na inwestycje w infrastrukturę kolejową i przesunięciu ich na drogi, godzące w podstawy istnienia i funkcjonowania polskich kolei, wymagają reakcji.

Decyzje te wyraźnie naruszają procedury wykorzystania celowych funduszy europejskich z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko przeznaczonych na kolej w ramach priorytetu 7 – „Transport przyjazny środowisku”. W przypadku, gdyby nie było możliwości wykonania projektu z listy podstawowej uruchomić się powinno projekty z listy rezerwowej. Ewentualne przesunięcia wymagają stanowiska oceny dokonanej przez beneficjentów projektów, którymi są m.in. Polskie Linie Kolejowe, PKP S.A. i samorządy!

Zaprezentowany w tym przypadku woluntaryzm ekipy Pana Premiera, nie odstaje od niekompetentnej i destruktywnej polityki wobec kolei prowadzonej przez obecny rząd, zagrażającej nie tylko dalszą degradacją ale w konsekwencji likwidacją znacznej części sieci kolejowej w Polsce. Zagraża ona także budowaniu jednolitego obszaru kolejowego w ramach Unii Europejskiej.

Problemy polskiej kolei zainicjowała ustawa o restrukturyzacji PKP z 8 września 2000 roku, wylobbowana przez zagraniczną firmę, która doprowadziła na skraj ruiny kolej brytyjską i po wysaniu kapitałów zbankrutowała. Brytyjska reforma w modelu naśladowanym przez Polskę, doprowadziła do tego, że dotacje do podzielonej kolei po prywatyzacji wzrosły trzykrotnie w stosunku do kolei z przed reformy. Do tego potrzeba było 67 mld funtów na naprawę kolei i odbudowę kadr np. maszynistów.

Rząd Pana Premiera kontynuuje politykę kreowania nierównej konkurencji na rynku przewozowym, przez destruktywne z tego powodu zarządzanie polską koleją. Choć konkurencyjność z natury rzeczy jest tu iluzoryczna, bo o dogodnej dla pasażera porze, będzie zawsze jeden pociąg inne będą za wczesne albo za późne. Kolej polską podzielono na dziesiątki, z litery prawa handlowego samodzielnych spółek, a Pana Premiera niewytłumaczalnie dziwi, że spółki te agresywnie konkurują, ze szkodą dla rynku przewozowego, choć przecież taka jest istota spółki prawa handlowego. Większość krajów europejskich oddzieliła tylko księgowo ruch od drogi kolejowej, a konkurencyjne firmy mają marginalne znaczenie. Jednak tam koleje się rozwijają, bo sieciowej infrastrukturze konkurencja nie jest metodą na efektywność.

Podtrzymywana jest też degradacja infrastruktury kolejowej. Minister Finansów odmawia Polskim Liniom Kolejowym możliwości kredytowania wkładów własnych, niezbędnych dla pozyskania środków unijnych. Projektowanie inwestycji utrudnia brak ustawowego uwłaszczenia polskich kolei na przedwojennej własności tej firmy, zarówno PKP jak i uregulowanej przeciw państwowej własności kolei, przejętej po wojnie na ziemiach odzyskanych i stosowane są niezasadnie długotrwałe i kosztowne procedury regulacji własności. Nie wprowadzono ustawowo (analogicznie do budowy dróg i autostrad) specjalnych regulacji w zakresie prawa budowlanego dla inwestycji kolejowych, umożliwiających inwestycje na dużą skalę. W ramach braku polityki zrównoważonego rozwoju w Polsce mamy jedno z najwyższych stawek dostępu do infrastruktury kolejowej opłacanych przez przewoźników a w konsekwencji wysokie ceny w transporcie kolejowym i brak mechanizmu równoważenia międzygałęziowej konkurencji w transporcie

Długookresowa wyniszczająca polityka anty kolejowa podsycana daleko idącą liberalizacją rynku, powoduje bardzo poważne pogarszanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego z uwagi na brak procedur odpowiednich dla sytuacji mnożenia przewoźników. Oto kilka przykładów:

- Brak regulacji dotyczących form zatrudniania maszynistów powoduje, że maszynista na tzw. samo zatrudnieniu bez żadnej kontroli czasu pracy, może pracować jednocześnie u wielu przewoźników,
- Swoboda zakupu taboru powoduje, że na szlakach pasażerów wożą niesprawdzone prototypy w czasie eksploatacji, których dochodzi do zderzeń zarażających życiu i zdrowiu podróżnych.  
Brak też cenowej „korzyści skali” możliwej przy skumulowanych zakupach, w efekcie koszty szkodliwej reformy ponosi pasażer,
- Brak jednolitych przepisów dotyczących obsługi i przygotowania taboru oraz obowiązków pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu kolejowego stwarza zagrożenie niejednoznaczności zachowań w krytycznych sytuacjach dla ruchu pociągów różnych podmiotów,
- Dopuszczono do możliwości obsługi przez jednego maszynistę pociągów lokomotywami jedno-kabinowymi, powodując, że maszynista prowadzący pociąg nie widzi szlaku, po którym jedzie (zabudowa silnika zaślania tory),
- Oszczędności w procesie eksploatacji powodują, że tabor im starszy tym jest rzadziej serwisowany,
- Brak skutecznej kontroli tworzy pokusę poprawiania przez przewoźników swojej konkurencyjności przez oszczędności kosztem bezpieczeństwa ruchu.
- Średnia wieku pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu kolejowego wynosi około 50 lat a przy braku kolejowego szkolnictwa zawodowego wdraża się zgodnie z trzecim pakietem kolejowym skrócone okresy szkolenia maszynistów.

Groźne wypadki kolejowe w Korzybiu i Białymstoku z 2010 r. mogą być początkiem wielu podobnych zdarzeń, które wystąpią na skutek lekceważenia przez „reformatorów” kolei zasad bezpieczeństwa.

Nieracjonalny proces usamorzędowania Przewozów Regionalnych podyktowany chęcią pozbycia się przez rząd problemu finansowania usług publicznych spowodował, że spółka Przewozy Regionalne już po dwóch miesiącach działalności spełniała warunki upadłości a „właściciele” przez dwa lata nie byli w stanie wypracować strategii rozwoju dla tej firmy. Teraz rząd lansuje w parlamencie zmiany ustawowe dopuszczające prawnie upadłość spółek PKP. Przy okazji usamorzędowania przez decyzje „realokacji zasobów” doprowadzono też na skraj bankructwa spółkę Intercity, która przed tym procesem była dobrze funkcjonującą przygotowywaną do debiutu giełdowego firmą.

Na skutek niszczących podziałów PKP i wdrażania źle przygotowanych reform, doprowadzono do chaosu w kształtowaniu rozkładów jazdy, braku wspólnego biletu a także do sytuacji, że granica województwa stała się barierą nie do przejechania przez pociąg regionalny zrywając relacje, na których podróżowano do pracy, szkoły, lekarza. Pasażer w tym intencjonalnie wykreowanym bałaganie jest całkowicie zagubiony i bezradny.

Spółki Skarbu Państwa z Grupy PKP poddawane są nierównej konkurencji z prywatnymi firmami nieobciążonymi ciężarami obsługi zadłużenia, z firmami zagranicznymi, które często korzystają z pomocy publicznej w swoich krajach. Rząd w swoich anty kolejowych działaniach zamierza poddać te firmy procesom prywatyzacji, determinowanej przez konieczność spłaty długów PKP, będących też spuścizną po prywatyzacji zadłużonego wobec kolei przemysłu (np. hutnictwa), a nie po to, aby zdobyć środki na rozwój polskiej kolei.

List otwarty związkowca, ale też pracownika kolei skierowany do Premiera polskiego rządu spowodowany jest przeświadczeniem, że polityka rządu to wyrok dla 100 tysięcznej załogi spółek kolejowych i polskich kolei. Wzorem reformy brytyjskiej będzie to też drogo kosztowało w przyszłości ciągłym wzrostem deficytu budżet państwa.

Pracownicy polskich kolei nie są winni temu, że w poczuciu społecznym polska kolej to skansen, który należy zlikwidować. Że ich wieloletnia a często wielopokoleniowa ciężka i odpowiedzialna praca kolejarza ma być zniweczona przez destrukcję politycznych, niekompetentnych reformatorów.

Kolejarze nie chcą i nie muszą być ciężarem dla budżetu. Jesteśmy w stanie skutecznie funkcjonować na konkurencyjnym rynku byleby tylko stworzono nam równe szanse. Niestety przy niekompetentnych poczynaniach resortów wobec kolei, jak dotąd odmawia Pan Premier możliwości dyskusji ze środowiskiem kolejowym o kierunkach rozwoju tej gałęzi transportu w zamian przygotowując konsekwentnie polskim kolejarzom taki sam los jak polskim stocznicom.

Leszek Miętek

prezydent Związku Zawodowego  
Maszynistów Kolejowych w Polsce  
przewodniczący Branży „Transport” OPZZ

## Jeszcze żywy pacjent

dokończenie ze str. 3

ty od przewozów międzywojewódzkich, do realizacji których mogłaby być stworzona nowa spółka.

Dla Eugeniusza Morawskiego bolączką jest zarządzanie polityczne, a nie rynkowe kolejowymi spółkami. Są one – jak powiedział – wykorzystywane do sprawowania władzy. Ponadto przyjmowana jest wygodna strategia dla rządzących, że kolej sama wyciągnie się z tarapatów. By nastąpiła znacząca poprawa sytuacji musi, jego zdaniem, zniknąć uproszczenie w planowaniu typu: albo pełna prywatyzacja albo całkowity monopol oraz magiczne myślenie, że kraje zachodnie są najlepszym wzorcem do naśladowania.

Marek Pol stwierdził, że premier Tusk trafił z diagnozą opisaną we wstępie w sedno, ale jest ono tak duże, że właściwie każdy mógł to zrobić. Sam posłużył się inną – medyczną. Kolej porównał do pacjenta na

operacyjnym stole, który leży rozkrojony i czeka na decyzję co dalej – czy zaszywać, czy ciąć głębiej. W jego przekonaniu infrastruktura jest obszarem, gdzie można ugodzić wszystkie rządy, z czego zawsze skwapliwie korzysta opozycja. Podczas kampanii wyborczej nawet najlepsze pomysły potrafią być zablokowane. Zdaniem Pola, politycy wykorzystują kolej i kolejarzy do swoich celów politycznych, a żaden rząd nie zaryzykuje przeprowadzania zmian gdy grozi to utratą głosów wyborczych.

Krzysztof Opawski opowiedział się za zakończeniem operacji na żywym organizmie kolei. Jako przewodniczący Rady Nadzorczej PKP SA przyznał, że gremium to zasadniczo może niewiele, bo przez pomieszanie porządków komercyjnego-administracyjnego jest pozbawione mocy oddziaływania. Zaakcentował potrzebę wzmocnienia roli UTK oraz kwestię koordynacji w rządzie, poprzez wsparcie ministra finansów dla resortu infrastruktury.

Bogusław Kowalski mówił o duchu Balcerowicza („kolej uzdrowi się sama”) unoszącym się ciągle

nad Ministerstwem Finansów, które pełni u nas funkcję kreatora polityki państwa, a nie dysponenta pieniędzy. Uważa, że należy wrócić do poważnej rozmowy o oddłużeniu PKP SA, a środki z prywatyzacji spółek przekazać na ich rozwój zamiast na spłatę historycznych długów. Za kluczową uznał także kwestię wzmocnienia regulatora, czyli UTK.

Bogusław Liberadzki pokusił się natomiast o wycenę wartości rynku kolejowego w Polsce. Uważa, że rocznie osiągalny jest poziom 400 mln ton ładunków oraz 500 mln pasażerów w przewozach pasażerskich, a szacunkowa wartość działalności przewoźwo-logistycznej kolei w Polsce to ok. 20 mld zł, zaś produkcji na rzecz kolei – 10 mld zł rocznie. Podkreślił, że sukcesu trzeba szukać na rynku, a nie w polityce. Za podstawowe dla przyszłości kolei uznał odpowiedź decydentów na pytanie – czy w naszym kraju ma być kolej polska (na wzór francuski czy niemiecki), czy kolej na ziemiach polskich? Jeśli to drugie, róbmy tak dalej – podsumował eurodeputowany.

**Rafał Zarzecki**

## Rada KKZZ

Rada Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych obradowała 9 lutego w Warszawie.

W trakcie posiedzenia omówiono bieżącą sytuację oraz działania prowadzone w ramach kolejarskiego Komitetu Protestacyjno-Strajkowego. Rada dyskutowała także o zmianach w strukturze Konfederacji. Niedawno w statucie KKZZ wprowadzono zmiany mające na celu usprawnienie zarządzania Konfederacją oraz szybsze reagowanie na sytuacje kryzysowe. W miejsce tzw. Regionów utworzono struktury na poziomie spółek i na poziomie zakładowym. Zapadła również decyzja o zwołaniu Walnego Zgromadzenia KKZZ w dniu 21 lutego.





# 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**



# Dlaczego pracownicy Intercity stracili część wynagrodzenia?

**Wypracowany nowy Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy spółki, nad którym partnerzy społeczni trudzili się ponad 6 miesięcy został podpisany przez prawie wszystkie organizacje związkowe, oprócz dwóch. Skutkiem tego było wprowadzenie Regulaminu Wynagradzania i Aneksu nr 1, który pozbawił maszynistów dodatku kilometrowego.**

W większość zakładów z powodu braku wspólnie ustalonego stanowiska w oparciu o ustawę z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych pracodawca sam wprowadził zmiany (na podstawie art. 30 ust 5). Taka interpretacja prawa w przypadku Zakładu IC jest błędna, ponieważ pracodawca opierając się na zakładowym układzie wprowadził zapisy Regulaminu Wynagradzania oraz Regulaminu Pracy do jednego aktu wewnątrzzakładowego, naruszając trzy podstawowe zasady.

Po pierwsze, czym innym jest Regulamin Wynagradzania, który powinien ustalać warunki wynagrodzenia pracownika za pracę, a czym innym Regulamin Pracy, który ustala organizację i porządek w procesie pracy oraz związane z tym prawa i obowiązki pracodawcy i pracownika. Takie łączenie regulaminów wywołuje skutki prawne w odniesieniu do kwestii ustalenia wspólnego stanowiska wynikającego z art. 104<sup>2</sup> §1 Kp wyłączając (Wyrok SN



w orzeczeniu z dnia 21.03.2001 r. IPKN 320/00, OSNP 2002/24/599) art. 104<sup>2</sup> §2 i wskazując, że takie postanowienia nie mają mocy wiążącej, jak również w wyroku z dnia 12 lutego 2004 r. (I PK 349/2003, OSNP 2005/1 poz. 4), gdzie bez uzgodnienia z organizacją związkową działającą u pracodawcy regulamin wynagradzania nie może być przez pracodawcę wprowadzony.

Po drugie w sytuacji przedstawienia odrębnych stanowisk reprezentowanych przez związki zawodowe

pracodawca ma obowiązek w ustalonym terminie (przez obie strony) doprowadzić do uzgodnienia ze wszystkimi związkami, a jeżeli jest to niemożliwe – to taką prośbę ponownie przedstawić organizacjom reprezentatywnym w rozumieniu art. 241<sup>25a</sup> Kp. W tym przypadku należy domniemać, że pracodawca nie podjął próby uzgodnienia treści regulaminu.

Po trzecie nie budzi wątpliwości Regulamin korzystniejszy dla pracow-

ników. Jeżeli jednak wprowadzone zmiany powodują obniżenie wynagrodzenia pracodawca ma obowiązek wypowiedzieć warunki pracy i płacy na podstawie art. 42 §1 Kp.

Ten obraz sytuacji powinien skłonić do działania związku zawodowe i samych maszynistów, którzy niestety ponoszą jego konsekwencje. Roszczenia ze stosunku pracy wynikające z bezprawnych działań lub zaniechań pracodawcy dotyczących prawnych gwarancji ochrony interesów pracowniczych powinny być dobrowolnie zaspokojone przez pracodawcę.

Istnieje też możliwość przeprowadzenia postępowania pojednawczego, choć w naszym otoczeniu jest to rzadko stosowane i mało skuteczne. Dlatego ciężar interogacja swoich praw wynikających ze stosunku pracy spoczywa na pracowniku, który powinien dochodzić ich przed niezależnymi sądami pracy.

*Sławomir Centkowski  
Fot. G. Moc*

**Pierwotną przyczyną obniżenia wynagrodzeń niektórych pracowników drużyn trakcyjnych jest nie podpisanie ZUZP IC i porozumienia wprowadzającego przez Federację Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych oraz Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników Transportu. Dokumenty te – w odróżnieniu od Regulaminu Wynagradzania – dawały stabilne i mocne układy zapisowe oraz gwarantowały, że wynagrodzenia pracowników nie ulegną zmniejszeniu. Pracodawca nie wprowadził Regulaminu Wynagradzania w brzmieniu tożsamym z zapisami ZUZP Intercity i porozumienia wprowadzającego, co sugerowały trzy największe centrale związkowe – KKZZ, SKK „Solidarność” i Federacja ZPP PKP. Wreszcie samo wdrożenie regulaminu i aneksów odbyło się w sposób niezgodny z prawem.**



## Elfy na Mazowszu

Koleje Mazowieckie podpisały umowę z bydgoską Pesą na dostawę 16 sztuk nowoczesnych ezt typu Elf. Pierwsze trzy jednostki mają zostać dostarczone spółce w ostatnim tygodniu czerwca, a reszta do końca 2011 roku.

Tym samym dobiegł końca trwający rok spór wokół wartego 75,2 mln euro kontraktu. W ogłoszonym przez spółkę przetargu lepiej wypadła bowiem oferta Stadlera, tyle że okazała się zbyt droga. Przetarg

został unieważniony, z czym długo nie mogli pogodzić się przedstawiciele producenta. Ich odwołania nie przyniosły jednak skutku i ostatecznie zrezygnowali. W tej sytuacji park tabor eksploatowany przez spółkę Koleje Mazowieckie zasili więc 16 czteroczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych typu Elf produkcji Pesy, przystosowanych do prędkości 160 km/h.

Projekt współfinansowany jest przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura

i Środowisko, działanie 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych. Przewidywana kwota dofinansowania wynosi ok. 50% wartości kontraktu.

(R)

Fot. G. Moc



*naturalnie z nami*



przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo



# W obronie kolei i miejsc pracy

Po kilkuset kolejarzy protestowało w Krakowie, Bydgoszczy i Katowicach przeciwko antykolejowej polityce rządu PO-PSL. Były burzliwe przemówienia, wymowne transparenty, rozdawane przechodniom ulotki, a nawet orkiestra grająca marsza pogrzebowego. Wszystko po to, aby poinformować opinię publiczną o katastrofalnej sytuacji na polskiej kolei.

Skutkiem tego była niedawna zapasć, która mocno dała się we znaki pasażerom. Ale nie tylko im, bo bezpośrednio dotknęła również wielu sumiennych i zaangażowanych w pracę kolejarzy, którzy stali się obiektem

szyderstw i drwin. – Za chaos na kolei nie odpowiadają szeregowi pracownicy – maszynista, dyżurny ruchu, konduktor czy dyspozytor. Kolejarzy wystawiono na pośmiewisko. To rząd zgotował nam wszystkim ten los!

– mówił na wiecach przewodniczący Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych Leszek Miętek.

Wygląda jednak na to, że w grudniu mieliśmy preludium. Wskazówką czego środowisko pracownicze może spodziewać się w najbliższych miesiącach są kierunki planowanych zmian oraz ostatnie decyzje rządzących. Oto jak zamierzają uporać się z problemami nękającymi polską kolej i kolejarzy. Zaczniemy od spółek Przewozy Regionalne i PKP Intercity, przynoszących wielomilionowe straty i mających problemy ze spłatą zobowiązań. W Sejmie trwają prace nad rządowym projektem mogącym okazać się dla nich przysłowiowym gwoździem do trumny – umożliwiającym upadłość firm utworzonych na mocy ustawy o PKP. Scenariusz dla





PKP Cargo zakłada prywatyzację wcale nie poprzez giełdę, ale poprzez wejście strategicznego inwestora, który obejmie większościowe udziały w spółce. Środkami uzyskanymi z prywatyzacji mają być spłacone historyczne długi PKP. Rząd nie potrafi także znaleźć funduszy na utrzymanie infrastruktury kolejowej, w wyniku czego połowie z blisko 19 tys. km linii grozi zamknięcie. Czarę goryczy załogi dopełniło zaś „przesunięcie” 4,8 mld złotych z kolei na drogi. Z troskami o przyszłość kolei i swoich miejsc pracy kolejarze postanowili zaprotestować i pokazać żółtą kartkę decydom. – Dosyć tego! Strajk generalny! – domagali się głośno.

Wiece zorganizowały SKK NSZZ „Solidarność”, Federacja ZPP PKP oraz Konfederacja Kolejowych



SZANOWNI PODRÓŻNI!!!

Prowadzona przez kolejne rządy RP polityka gospodarcza doprowadziła do degradacji polskiej kolei. W ciągu ostatnich kilkunastu lat zlikwidowano 25 procent sieci linii kolejowych w Polsce – najwięcej ze wszystkich krajów Unii Europejskiej. Na tym nie koniec. Brak środków na infrastrukturę kolejową grozi zamknięciem kolejnych 9 tys. km szlaków, skutkiem czego mieszkańcy mniejszych miejscowości nie dojadą pociągami do szkół, do pracy czy na zakupy. Całe regiony kraju czeka dalsza marginalizacja, a podział na Polskę „A” i Polskę „B” będzie się wciąż pogłębiał. Świadczy o tym decyzja rządu o skierowaniu 5 mld zł na drogi kosztem inwestycji w infrastrukturę kolejową.

Ostatnia nowa linia kolejowa w Polsce została wybudowana ponad 23 lata temu. Po torach jeżdżą głównie wysłużone kilkudziesięcioletnie wagony. Spowodowana zapaścią technologiczną sprawią, że z roku na rok wydłuża się czas przejazdu pociągami na poszczególnych trasach. Nie ma również właściwej koordynacji nad całym systemem kolejowym, co powoduje brak kompleksowego rozkładu jazdy pociągów, dogodnych dla pasażera skomunikowań i wspólnych atrakcyjnych ofert przewoźników.

Jakby tego było mało, na PKP S.A. ciąży tzw. historyczny dług w wysokości 5 mld złotych, będący skutkiem restrukturyzacji dawnego przedsiębiorstwa PKP. Nie pozwala on na zakup nowego taboru i niezbędne remonty oraz modernizację wielu linii kolejowych. Planowana jest wyprzedaż spółek kolejowych, z której uzyskane środki mają zostać skierowane na spłatę długu PKP SA, zamiast na wspieranie rozwoju polskich firm.

My, polscy kolejarze:

- Nie zgadzamy się na postępującą likwidację i upadek polskich kolei!
- Nie zgadzamy się na likwidację publicznej kolei regionalnej, międzywojewódzkiej i towarowej w Polsce!
- Nie zgadzamy się na likwidację pociągów i zamykanie linii kolejowych, na działania godzące bezpośrednio w podróżnych!
- Sprzeciwiamy się ustawowym zmianom zmierzającym do upadłości kolejowych spółek świadczących usługi dla społeczeństwa!
- Żądamy równych szans, czyli zrównoważonego rozwijania przez państwo transportu drogowego i kolejowego!

Bądźmy razem, bo tylko w ten sposób możemy przyczynić się do zmian na kolei na lepsze!

KOMITET PROTESTACYJNO-STRAJKOWY







Związków Zawodowych. Na miejsce akcji wybrano dworce kolejowe i ich okolice, by zainteresować problemami lokalne media i pasażerów. Związkowcy wspólnie domagali się od rządu większego zaangażowania w zakresie finansowania spółek Grupy PKP i spółki Przewozy Regionalne oraz stworzenia ustawowych warunków usprawniających funkcjonowanie transportu kolejowego. Wystosowali petycję skierowaną do premiera Donalda Tuska, którą wręczali w urzędach wojewódzkich poszczególnych wojewodom. Znalazły się w niej następujące postulaty:

1. Zakup nowoczesnych wagonów i składów zespolonych dla przewozów pasażerskich realizowanych przez PKP Intercity i Przewozy Regionalne;

2. Wycofanie z Sejmu rządowego projektu nowelizacji ustawy o restrukturyzacji PKP i ustawy o transporcie kolejowym w części dotyczącej możliwości ogłoszenia upadłości spółek kolejowych;
3. Powstrzymanie dalszego podziału spółki Przewozy Regionalne na przewoźników tworzonych przez samorządy wojewódzkie poprzez zmiany w stosownych ustawach;
4. Zwiększenie finansowania modernizacji infrastruktury kolejowej, umożliwiającego m.in. pełne wykorzystanie dostępnych na ten cel środków Unii Europejskiej (po-

przez zapewnienie tzw. wkładu własnego).

5. Zwiększenie nakładów finansowych na utrzymanie dróg kolejowych (tory, rozjazdy, urządzenia związane z ich eksploatacją), tak jak ma to miejsce w przypadku dróg dla ruchu kołowego;
6. Oddłużenie PKP S.A. z historycznych długów powstałych na mocy zapisów ustawy o restrukturyzacji PKP oraz spółki Przewozy Regionalne, której udziały – na mocy rządowych decyzji – przekazano samorządom wojewódzkim w wyniku tzw. usamorządowienia;
7. Pokrycie strat powstałych z różnicy pomiędzy przychodami a kosztami uruchamianych pociągów pasażerskich w ruchu międzywojewódzkim i międzynarodowym.

Ostatni z postulatów miał w każdym z miast charakter lokalny i dotyczył: przekazania nieruchomości do kolejowych spółek (Kraków), rozliczenia Urzędu Marszałkowskiego w Toruniu za 10-letnią umowę ze spółką Arriva, w wyniku czego spółce tej przekazano 40 proc. wszystkich środków na przewozy regionalne w województwie (Bydgoszcz) oraz likwidacji samorządowej spółki Koleje Śląskie (Katowice). (L)

(Fot. raz i G. Moc)





# Prośba o pomoc

Nazywam się Jerzy Tomczak. W 2003 roku uległem wypadkowi w wyniku którego straciłem obie kończyny dolne oraz kończynę górną. Poruszam się w protezach. Obecnie jest mi coraz trudniej chodzić, w związku z czym staram się o zakup wózka inwalidzkiego z napędem elektrycznym.

Podpisałem umowę z Organizacją Pożytku Publicznego Oddziałem Polskiego Towarzystwa Walki z Kalectwem w Kutnie, które udostępniło mi numer konta na które mogę zbierać 1% podatku. Zwracam się z prośbą do kolegów maszynistów o przekazanie 1% podatku na zakup ww. wózka oraz rehabilitację.

Za okazaną pomoc serdecznie dziękuję.

**Jerzy Tomczak**  
Maszynista – rencista z Kutna



**1% podatku – Oddział Polskiego Towarzystwa Walki z Kalectwem w Kutnie**  
**KRS 0000076301 z dopiskiem dla Jerzego Tomczaka.**

## Przekaz 1% podatku dla potomka maszynisty

### Pomoc dla Mateusza



Szanowni Państwo

Bardzo serdecznie dziękujemy tym wszystkim z Państwa, którzy w ubiegłym roku przekazali 1% podatku na leczenie i rehabilitację naszego synka Mateuszka. Za zebrane pieniądze Mateuszek mógł uczestniczyć w turnusach leczniczo-rehabilitacyjnych oraz kontynuować rehabilitację w domu. Zakupiliśmy również dla naszego synka nowy specjalistyczny wózek oraz wielofunkcyjne krzesło rehabilitacyjne przystosowane do indywidualnych potrzeb dziecka.

Synek nasz jest dzieckiem niepełnosprawnym z porażeniem mózgowym, epilepsją i jest po operacji oddzielenia dróg pokarmowych od oddechowych (oddycha przez otwór w tchawicy). Jest dzieckiem wymagającym szczególnej opieki i troski. Wskazane jest, aby kilka razy w roku uczestniczył w turnusach leczniczo-rehabilitacyjnych.

Koszt jednego turnusu wynosi 4500 zł. To duża kwota i nie stać nas na pokrycie jej w całości. Dlatego zwracamy się do Państwa z prośbą o pomoc, dzięki której Mateuszek mógłby uczestniczyć w turnusach i osiągać dalsze postępy. Prosimy o przekazanie 1% na konto fundacji.

W 2011 roku 1% podatku można deklarować na formularzach PIT na rzecz Fundacji, do której należy Mateusz, z dopiskiem MATEUSZ NORKO 10/N w polu nr 126.

**Przykład: PIT-37**

<b>H. WNIOSEK O PRZEKAZANIE 1% PODATKU NALEŻNEGO NA RZECZ ORGANIZACJI POŻYTKU PUBLICZNEGO (OPP)</b>		
Należy podać numer wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego (Numer KRS) organizacji wybranej z wykazu oraz wysokość kwoty na jej rzecz.		
124. Numer KRS	Wnioskowana kwota	125. Kwota 1% podatku
0000186434	Kwota z poz. 125 nie może przekroczyć 1% kwoty z poz. 120, po zaokrągleniu do pełnych dziesiątek groszy w dół.	zł ..... gr .....
<b>I. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE</b> Podatnicy, którzy wypełnili część H, w poz. 126 mogą podać cel szczegółowy 1% a zaznaczając kwadrat w poz. 127 wyrazić zgodę na przekazanie OOP swojego imienia, nazwiska i adresu wraz z informacją o kwocie z poz. 125. W poz. 128 można podać dodatkowe informacje, np. ułatwiające kontakt z podatnikiem (telefon, e-mail).		
126. Cel szczegółowy 1%	127. Wyrażam zgodę	
MATEUSZ NORKO 10/N	<input checked="" type="checkbox"/>	
128.		

Jest to pole bezpośrednio pod rubryką dotyczącą przekazania 1% podatku 126 w PIT-37. Po wypełnieniu można złożyć PIT w urządzie skarbowym. Urząd w ciągu 3 miesięcy prześle środki na subkonto Mateusza. Bardzo dziękujemy za pomoc.

Tel. 91 416 22 50 lub 667 649 701

Rodzice  
[www.mateusznorko.pl](http://www.mateusznorko.pl)

# 40 lat na kołach

**W dniu 21 stycznia br. starszy maszynista Leszek Ruśkiewicz, w związku z przejściem na emeryturę, przyprowadził swój ostatni pociąg nr 97222 relacji Braniewo – Olsztyn Główny.**

Pociąg wjechał na stację Olsztyn Główny planowo, tj. o godzinie 11.37, prowadzony autobusem szynowym SA133-016. W czasie obsługi towarzyszył mu maszynista instruktor Kleofas Łotach. Na peronie 4 olsztyńskiego dworca czekała niespodzianka. Za lata pracy przyszli mu osobiście podziękować dyrektor Warmińsko-Mazurskiego Zakładu Przewozów Regionalnych Jerzy Szarmach, naczelnicy działu i sekcji, przewodniczący miejscowego ZZM Tomasz Granuszewski oraz koledzy maszyniści. Szacowny jubilat nie krył wzruszenia, serdecznym gratulacjom i uściskom nie było końca. Potem nadszedł czas na wspomnienie 40 lat służby.

Starszy maszynista Leszek Ruśkiewicz urodził się 10.03.1951 roku w Olsztynie. Jego ojciec w czasie II wojny światowej został skierowany z Królewca do Olsztyna do pracy w parowozowni, gdzie po wojnie pracował już jako maszynista. Zrozumiałe jest więc, że jego syn kontynuował tradycje rodzinne i w 1969 roku rozpoczął pracę w PKP. Początkowo Leszek Ruśkiewicz pracował jako pomocnik maszynisty, jeżdżąc na parowozach takich serii jak Ty42, Ok1, Pt47, Tr203, Ty246, Tkt48, a od 1982 roku – już jako maszynista trakcji parowej. Sam wspominał szczególnie pociągi obsługiwane na dalekich trasach parowozami Ty246 (Truman), czy Pt31, Pt47, w których – jak mówi – „ręk nie czuł” od jazdy.

W 1990 roku nasz kolega zdał egzamin na prawo kierowania spalinowymi pojazdami trakcyjnymi i od tej pory prowadził pociągi lokomotywami serii SP42, SM42, SU45, SU46, ST44, ST43, SU42, a w ostatnich latach – autobusami szynowymi SA106 i SA133.

Od momentu reaktywacji ZZM w 1989 roku jest w szeregach związku. Teraz z racji swojej wędkarskiej pasji (pseudonim Kielbik) grozi, że wreszcie będzie miał czas wyłapać „taaaaaaakie sztuki”. Razem ze zdrowiem serdecznie mu tego wszyscy życzymy!

(OL)





# człowiek - najlepsza inwestycja

od 1 maja 2010 r  
do 31 maja 2011

# Postawmy na komunikację!

Zapraszamy przedstawicieli związków zawodowych  
oraz przedstawicieli organizacji pracodawców i przedstawicieli pracodawców  
do udziału w projekcie „Postawmy na komunikację!”.

W RAMACH PROJEKTU ZOSTANIE ZORGANIZOWANY

## cykl szkoleń

adresowanych do przedstawicieli aktywu rad wojewódzkich oraz  
przedstawicieli aktywu i członków zarządów zakładowych organizacji  
związkowych z zakresu:

## efektywnej komunikacji i budowania wizerunku

obejmujących:

- komunikację i budowę dialogu społecznego
- diagnozę funkcjonowania związków zawodowych
- budowanie strategii komunikacji oraz Public Relations
- rolę kobiet w kształtowaniu wizerunku oraz poprawie jakości komunikacji i dialogu społecznego
- realizację planu działań PR – kontakty z mediami

## pięć edycji seminariów podsumowujących



BIURO PROJEKTU:  
**Ogólnopolskie Porozumienie  
Związków Zawodowych**

ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa,  
tel. 022 551-55-02

WWW.OPZZ.ORG.PL



KAPITAŁ LUDZKI  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA  
EUROPEJSKI  
FUNDUSZ SPOŁECZNY

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską w Ramach Europejskiego Funduszu Społecznego

# Oczyszczony z zarzutów

**Dwa lata czekał maszynista na uwolnienie z zarzutów spowodowania wypadku. Tyle czasu przyszło mu żyć w stresie i niepewności o wynik postępowania, które miało zdecydować o jego dalszej karierze zawodowej. Taki los zgotowali mu członkowie komisji powypadkowej, którzy nie wykazali się profesjonalizmem.**

Prokuratura Rejonowa w Łęczycy umorzyła właśnie śledztwo w sprawie wypadku kolejowego kategorii B04 pociągu nr 8102 w dniu 12.12.2008 r. na stacji Krzewie. W uzasadnieniu postanowienia czytamy: „Z opinii biegłego sądowego wynika, że technika jazdy maszynisty M.L była prawidłowa. Fakt ten wynika z zebranej dokumentacji. Rozstrzygając kwestię, czy maszynista miał możliwość uniknięcia bądź zminimalizowania skutków wypadku, nie da się podać jednoznacznej odpowiedzi. Do czynników poza innym odbiorem sygnałów na semaforach, które mogły spowodować uniknięcie wypadku, lub mogły co najmniej zmniejszyć jego skutki należało na pewno: uprzedzenie maszynisty za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej o zmianie toru po którym pociąg będzie przejeżdżał przez stację”. Przypominam że, kolejowa komisja powypadkowa jako bezpośrednią przyczynę wypadku ustaliła nieprawidłowe odczytanie obrazu semaforów przez maszynistę pociągu nr 8102, w wyniku czego doszło do przekroczenia dopuszczalnej prędkości jazdy pociągu o 77 km/h.

W instrukcji Ir-1 (par. 37 ust. 11) mamy zapis: „O zmianie toru wjazdowego i wyjazdowego dla pociągów pasażerskich należy powiadomić zainteresowanych pracowników właściwych przewoźników. Sposób powiadomienia zainteresowanych pracowników należy określić w regulaminie technicznym.” Zapis ten nie precyzuje kto i kogo ma zawiadomić o zmianie toru wjazdowego. Komisja zapisała „dyżurny ruchu stwierdził, że uprzedził maszynistę pociągu przejeż-

dżającego po torze nr 1 przez stację, a nie uprzedzał maszynistów pociągu nr: 6102,81008.8102”. Biegły ocenił tę nieprawidłowość jako skutkującą utratą możliwości zapobieżeniu zdarzeniu. Istotnym elementem mającym wpływ na okoliczności wypadku jest osłona toru nr 2 na stacji Krzewie tarczą D-1. Pomimo bardzo wnikliwej analizy dokumentacji biegły nie znalazł żadnych dowodów potwierdzających zeznanie torowozuradnika o ustawieniu osłony tarczą D-1.

Opinia wydana przez biegłego sądowego w pełni potwierdziła trafność spostrzeżeń Komisji Obrony Praw Pracowniczych dotyczących nieprawidłowości postępowania komisji powypadkowej przy ustalaniu okoliczności wypadku. Nasze stanowisko przedstawiliśmy w pismach: ZZM-KO/01/1/09 z dnia 5.01.2009 r. – skierowanym do PKP Intercity oraz ZZM-KO/10/08/09 z 10.08.2009 r. – skierowanym do Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz Prokuratury Rejonowej w Łęczycy. Także przedstawiciele PKP Intercity podczas prac w komisji powypadkowej zauważyli nieprawidłowości związane z osygnalizowaniem miejsca robót tarczą D1 na stacji Krzewie w dniu zdarzenia.

Uzasadnienie umorzenia postępowania przedstawione przez organ sprawiedliwości obnażyło błędy i nieprawidłowości popełnione przez kolejową komisję powypadkową przy ustalaniu okoliczności i przyczyny wypadku. Zawarte w opinii biegłego sądowego stwierdzenie: „technika jazdy maszynisty była prawidłowa” uwalnia maszynistę od postawione

mu zarzutu winnego za spowodowanie wypadku. Na taką decyzję maszynista czekał ponad dwa lata. Dwa lata życia w stresie i niepewności o wynik postępowania, które miało zdecydować o jego dalszej karierze zawodowej. Taki los maszyniście i jego rodzinie zgotowali ci członkowie komisji powypadkowej, którzy poprzez mało wnikliwą i stronniczą analizę okoliczności wypadku doprowadzili do ustalenia niewłaściwej jego przyczyny.

Biorąc pod uwagę opinię biegłego sądowego bez trudu można wyciągnąć wnioski, że przekroczenie szybkości o 77km/h przez maszynistę pociągu nr 8102 to skutek, a nie przyczyna wypadku. Na tą nieprawidłowość w ustaleniach komisji powypadkowej zwróciliśmy już uwagę w sierpniowym numerze GM z 2009 r. Podkreślamy, że żadna z zainteresowanych stron nie odwołała się od decyzji prokuratury o umorzeniu postępowania w sprawie wypadku kolejowego na stacji Krzewie. Tym samym strony wyraziły pełną akceptację dla wniosków biegłego.

A czy znajdzie się w takim razie odpowiedzialny za nieprawidłowe ustalenie przyczyny wypadku? Rozporządzenie Ministra Transportu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych, jak i przepisy wewnętrzne wydane przez PKP PLK na tę okoliczność (instrukcja Ir-8) nie przewidują odpowiedzialności członków komisji za nieprawidłowe ustalenie okoliczności i przyczyny wypadku. Tak czy owak pozostaje się cieszyć, że decyzją dyrektora ds. technicznych PKP Intercity nasz kolega otrzymał zgodę na powrót w szeregi maszynistów.

**Eugeniusz Śliwiński**  
**Przewodniczący Komisji Obrony**  
**Praw Pracowniczych**

PS. Za miesiąc napiszemy dlaczego można wyciągnąć tak skrajnie odmienne wnioski w oparciu o ten sam materiał dowodowy.





## Listy

Jestem emerytowanym starszym maszynistą od 1 lipca 1998r. Posiadam uprawnienia do ulgowych przejazdów pociągami, ale aby je dostać na następny rok trzeba mieć zdrowe nogi i stalowe nerwy. A to dlatego, że najpierw trzeba udać się do ZUS po zaświadczenie o pobieraniu emerytury. Nie wiem po co muszę je przynosić co rok, skoro jestem wprowadzony do komputera w jednostce wydającej uprawnienia gdzie są wszystkie potrzebne dane łącznie z odpisami decyzji emerytalnej. Nie dziwiłbym się gdybym był rencistą (rentę można stracić), ale myślę, że emeryturę będę otrzymywać do końca moich dni.

Dodam, że mam legitymację emeryta wydaną przez ZUS. Jak przechodziłem na emeryturę, to dostałem zalaminowaną. Kiedyś szedłem do kasy stacyjnej, wpłacałem 5 zł i dostawałem znaczek. Teraz muszę chodzić na pocztę i wpłacić w sumie około 20 zł.

**Henryk Maligłówa**

Naszym zdaniem w opisanym wypadku wystarczyłoby złożenie oświadczenia potwierdzającego korzystanie ze świadczenia emerytalnego. Dlaczego emeryt musi płacić za wypełnienie przez siebie druku to już tajemnica administracji kolejowej. (KO)

\*  
Pracodawcy unikają odpowiedzi na pisma organizacji związkowych lub udzielają odpowiedzi wymijających, nie na temat. W szczególności dotyczy to pism informujących o zagrożeniu bezpieczeństwa pracy, ruchu kolejowego, jak i braku realizacji przez pracodawcę przyjętych zobowiązań wynikających z obowiązujących przepisów wewnętrznych. Co robić w takich sytuacjach?

(mk – imię i nazwisko do wiadomości redakcji)

Często brak odpowiedzi bywa najlepszą odpowiedzią. Skierowane do pracodawców pismo w danej sprawie można wykorzystać w stosownej chwili. Przykładowo w sytuacji wypadku lub kontroli kopię pisma warto przekazać (za potwierdzeniem odbioru) organowi prowadzącemu postępowanie wyjaśniające, kontrolne a w sytuacji wypadku BHP lub zdarzenia kolejowego – komisji powypadkowej. Pracodawca unikający odpowiedzi będzie wówczas automatycznie współwinnym z tytułu zaniedbania – niedopełnienia obowiązków.

(KO)

*Masz ciekawe zdjęcie, interesujące informacje, coś Cię bulwersuje lub chcesz podzielić się własnymi przemyśleniami? Napisz do nas: Głos Maszynisty, ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub wyślij maila na [rkzsm@wp.pl](mailto:rkzsm@wp.pl) z tytułem wiadomości: listy.*

## W obiektywie



Owiany złą sławą katowicki peron 5. doczekał się „własnego” pubu.

Fot. R.Zarzecki

## Młodzi w OPZZ



Trzech przedstawicieli ZZM wzięło udział w posiedzeniu Komisji Młodych OPZZ 8 lutego. Pracowała ona m.in. nad zmianami regulaminowymi, ustalała harmonogram spotkań na najbliższy rok, zatwierdzała program oraz dokonała wyborów uzupełniających do prezydium. Wiceprzewodniczącym Komisji Młodych OPZZ został nasz kolega maszynista Marcin Dylowicz z IC Południowego. Gratulujemy!

## Pod semaforem

SKK „Solidarność”, Federacja ZZP PKP i KKZZ – za wspólne działania w obronie kolei i miejsc pracy

Rząd RP – za decyzję o skierowaniu na drogi 4,8 mld zł przeznaczonych pierwotnie na kolej

## HOMOR

- Kochanie... gdzie jest Piotruś?
- Na podwórku. Dlaczego pytasz?
- Och! To może się teraz troszkę zabawimy, co?
- To jest myśl! Włączaj komputer!

\*\*\*

Wielka kumulacja. Stoi dziennikarz pod budką Lotto i robi wywiady.

Podchodzi do faceta i pyta:

- Co pan zrobiłby z tak wielką wygraną?

Ten myśli i mówi:

- A większe mieszkanie bym kupił.

- A reszta?

- Reszta na konto.

Podchodzi do drugiego:

- A co pan by zrobił?

- Nie wiem, pewnie kupiłbym jakiś dobry samochód.

- A reszta?

- Resztę bym zainwestował!

Nagle mercedesem 600 SEL podjeżdża kolejny, wytwornie ubrany. Wsiada z samochodu i staje w kolejce. Podbiega do niego dziennikarz i pyta co zrobiłby z tak wielką wygraną.

- Więc spłaciłbym urząd skarbowy, potem ZUS...

- A reszta?

- A reszta k... niech czeka!

\*\*\*

Ojciec opowiada synowi jak kiedyś robiło się zakupy:

- Widzisz, za moich czasów to na półkach oprócz octu nic więcej nie było...

- Tata, nie gadaj głupstw. Chcesz mi wmówić, że wszystkie półki w Carrefourze były zastawione octem?!

## fraszki Jerzego Szuleca

### Modelka

Fikuśne szaty  
Skóra i gnaty.

### Stopa

Dogonić Japonii  
raczej szans nie mamy  
Ale się stopniowo  
do Grecji zbliżamy.

### Pomysł

Nie myśl zbyt głośno dzielny zuch  
Jeśli cię mają na podsłuchu.

### Kogut

Na kurę się wdrapał  
I spadł... kurcz go złapał.

### Leżący

On w takim był stanie  
Że wstać nie był w stanie.

\*\*\*

Do księgarni wchodzi kobieta w żałobie, trzymając w ręku książkę „Atlas grzybów jadalnych”. Księgarz ścisną jej rękę:

- Najszczęśliwsze wyrazy współczucia, wydawnictwo już poprawiło te błędy!

## Kącik filatelistyczny

Z okazji 145-lecia Katowic, które przypadło na ubiegły rok wydano w nakładzie tysiąca sztuk kartkę beznominałową według projektu Józefa Kuczborskiego.

Przedstawia m.in. katowicki dworzec kolejowy. To bodaj jedno z ostatnich takich ujęć, bo obecnie trwa jego przebudowa. Stary obiekt został całkowicie wyburzony, a w jego miejscu ma powstać najnowocześniejszy dworzec kolejowy w Polsce. Uzupełnieniem kartki pocztowej jest datownik okolicznościowy pośrednio związany z tematyką kolejową, który był stosowany w dniu 17.12.2010 r. w Urzędzie Poczтовым Katowice 1 z hasłem „Noworoczne spotkanie transportowców – Politechnika Śląska Katedra Transportu Szynowego”.



Adam Murawski  
83-110 Tczew  
ul. Mickiewicza 8/3

(amur)



KRZYŻÓWKA NR 2/2011

Miłośnik muzyki	Gerard, grał w filmie „Danton”	Kawałek żółtego sera	Vitara lub swift	Chodzi w kilcie	... sienny Maltański lub bez żony	Miasto letnich igrzysk w 1988	Feliks „Papa”, trenował bokserów	Kompozytor „Wesołej wdówki”
Ojciec Ikara		Zaliczka	Pierożki na wigilii			Pracownik SB w PRL-u		
W parze z babą				12	Niś chirurgiczna Krawiecka		Hosni, b. prezydent Egiptu	Proszek w kominie
Amer. torbaczy; dydał typ aktora			Pisemne porozumienie stron	7		Lorenzo, znany z serialu „Renegat”		
			Instrument Erato				Kreglicka	
Obwodnica lub tętnica		21	Siedziba burmistrza			17	Leży nad nią Graz (Austria)	
					Składnik gazu ziemnego	Świetlisty otok nad głową świętego		Nowe czy stare, zawsze z dziurami
		18	Grał Supermana				Ryzykowna wyprawa	Autor „Przed potopem” Postać
Kraj w Pirenejach	Pot. grupa kierująca pracownikami	10	Sprzęt grafika komputerowego	Institucja z budką suflera		16	Ewolucji - Darwina	
Bóg z trójzębem							... gazu	8
... Anka					Powód przestoju w fabryce	13	Model volkswagena	
			Czynność w ogonku	Zdolność działania				
Ubranie, strój	11	Reakcja na coś Rumuński jeep	24		Typ z ciemnej bramy			19
					Przepływa przez łozę			Auto nazywane „mydelniczka”
				Poszkodowana w kraksie			Dragon z tyłu płaszcza	Urząd członka kapituły
Plac dla klauna	23				Skalny lub śpiewak (ptaki)	3		Film Kurosawy
					Christian od mody			Znany James
		20		... IV Groźny		22	Prezes PZPN	Między stępem a galopem
Ogół roślin		Okrągła, żółta sliwka	4					5
					Film Zanussiego (1996)			
				25			Powyżej bioder	
Stal lana							Nauczycielka	9
Agnieszka, reżyser		Muzułmańska twierdza, cytadela		15		Chodzenie z hałasem		
					Pochyła powierzchnia			Ciężarówka polskiej produkcji

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 26 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Rozwiązania krzyżówki nr 2 prosimy nadsyłać do 7 marca 2011 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: [rkzmm@wp.pl](mailto:rkzmm@wp.pl) z dopiskiem „Krzyżówka nr 2”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – weekend dla 2 osób w wybranym ośrodku spółki „Natura Tour”. Rozwiązanie Krzyżówki nr 1: „Rezonator torowy”.

Nagrodę-niespodziankę wylosował **Eugeniusz Sajewicz z Hajnowki**. 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. 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 adiacji, a także zmiany tytułów.  
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych. Na okładce: Protesty w Krakowie, Katowicach i Bydgoszczy. Fot. R. Zarzecki i G. Moc

# Natura Tour

najczęściej wybraną ofertą



Wielkanoc



Weekend  
majowy



A promocyjne ceny  
już od czerwca!



Super Promocje dla  
emerytów, studentów,  
oraz matek z dziećmi

Zadzwoń i zamów **nowy katalog 2011**

www.naturatour.pl  
infolinia: 801 000 527