



# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 7/83

LIPIEC 2011



**Załoga PR mówi dość! – str. 2-3**

**PUZP wypowiedziany – str. 6**

# Załoga PR mówi dość!

**Pracownicy spółki Przewozy Regionalne przeprowadzili 5 lipca dwugodzinny strajk ostrzegawczy w całym kraju. W wyniku protestu zatrzymanych zostało ponad 400 pociągów. To pierwsza tego typu akcja strajkowa na kolei od 13 lat. Najprawdopodobniej wcale nie ostatnia tego lata.**

Protest zorganizowały wszystkie związki zawodowe działające w Przewozach Regionalnych, które przekształciły się wcześniej w Międzyzwiązkowy Komitet Strajkowy w spółce PR. Jego siedzibą stało się Biuro Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, czyli de facto Biuro Rady Krajowej ZZM. Bezpośrednią przyczyną konfliktu było fiasko rozmów na temat podwyżek wynagrodzeń dla załogi PR. Podwyżek, dodajmy, których nie było w spółce od trzech lat. Płac nie waloryzowano choćby o wskaźnik inflacji (średnio 3–3,5 proc. rocznie w poprzednich latach), co kolejarze zatrudnieni w Przewozach Regionalnych boleśnie odczuli w swoich portfelach.

Problem nie jest więc wcale nowy. Spór zbiorowy z zarządem PR na tle płacowym KKZZ toczy od ponad trzech lat. Konfederacja wykazała przez ten czas dalece idącą wyrozumiałość, mając na względzie dobro pogrążonej w kryzysie spółki. Do zbliżenia stanowisk jednak nie doszło. Wiele do zyczenia pozostawia postawa nowych właścicieli PR – urzędów marszałkowskich poszczególnych województw. Przez trzy lata nie zdołali stworzyć spójnej strategii firmy, narażając ją na dryfowanie, a pracowników na vegetację. Co gorsza, niektórzy marszałkowie rozpoczęli demontaż Przewozów Regionalnych, tworząc konkurencyjnych dla spółki przewoźników. Nie spotkało się to z żadną reakcją najwyższych władz państwowych – z Ministerstwem Infrastruktury na czele, odpowiadającym za reformę kolejowych przewozów regionalnych zwaną usamorządowaniem. Wszystko to razem wywołało zrozumiałą niepokój załogi, która w poczuciu rosnącego zagrożenia postanowiła wziąć sprawy we własne ręce.

W czerwcu Konfederacja połączyła siły z innymi organizacjami związkowymi walczącymi o podwyżki wy-

nagrodzeń. Doprowadziły one swój spór z PR do etapu umożliwiającego wspólne wystąpienie. Zjednoczona strona związkowa wysunęła postulat podwyżki rzędu 280 zł do uposażenia zasadniczego od czerwca br. Zarząd spółki zaoferował jedynie 120 zł, a i to dopiero od 1 października 2011 r. Nic nie wskórał nowy mediator w sporze – były wiceminister pracy i działacz związkowy Longin Komołowski. Wobec fiaska rozmów przy stole negocjacyjnym strona związkowa zdecydowała o przeprowadzeniu strajku ostrzegawczego. Co warto podkreślić, strajku legalnego. Wszystko odbyło się zgodnie z prawem i nie mogło być mowy o straszeniu pracowników sankcjami.



Konferencja prasowa ws. strajku.

Starannie przeprowadzona akcja 5 lipca zakończyła się powodzeniem. Z naszych informacji wynika, że w całym kraju między godziną 7 a 9 zatrzymane zostało aż 403 pociągi (niemal 100 proc. w tym czasie) Przewozów Regionalnych. Niektóre w ogóle nie wyjechały na trasy, inne stanęły na stacjach węzłowych, gdzie zbierały się lokalne komitety protestacyjno-strajkowe. Temat strajku i problemów spółki zdominował na pewien czas programy informacyjne i publicystyczne. Recepty na poprawę sytuacji szukali politycy i eksperci, ale do udziału zapraszano również liderów strajku. Mimo niedogodności pasażerowie nie pomstowali na strajkujących. Zwykle reagowali ze zrozumieniem, często wręcz popierając żądania kolejarzy, czego dowodem są nagrania filmowe na naszym kanale na You Tube (zakładka „Ulubione”).

Po strajku ostrzegawczym strony zasiadły do dalszych rozmów, ale nie osiągnęły kompromisu. Zarząd PR wręcz usztywnił swoje stanowisko, a marszałkowie schowali głowę w piasek. Ze strony Ministerstwa Infrastruktury wypłynęły sygnały o chęci włączenia się do sporu celem szukania kompromisu. Lepiej późno niż wcale... Tak czy owak zakładowe komitety strajkowe powołały komisje referendalne, które w dniach 11–15 lipca przeprowadziły referendum strajkowe wśród załogi PR. Pracownicy spółki odpowiadali na pytanie: „Czy jesteś za podjęciem strajku w sprawie podwyżek płac w 2011 r. dla pracowników Spółki Przewozy Regionalne?” W chwili oddawania numeru do druku trwało liczenie głosów. Wszystkie znaki na niebie i wodzie wskazują jednak, że do strajku generalnego może dojść już wkrótce. (L)



Warszawa, 5 lipca 2011 r., Dworzec Centralny.

## Strajk ostrzegawczy w Przewozach Regionalnych 5 lipca 2011 r. godz. 7.00–9.00

### Dlaczego musimy go przeprowadzić?

Zanim skrytykujesz nas za powstałe niedogodności proszę przeczytaj ulotkę.

**My, Pracownicy Przewozów Regionalnych nie zgadzamy się na pracę w firmie, której właściciel nie daje możliwości rozwoju, aby zapewnić pasażerom godne warunki podróżowania.**

Od trzech lat pracujemy w firmie, dla której Marszałkowie nie stworzyli szans na rozwój. Zamiast tego, nie zważając na koszty, mnożą pomysły o tworzeniu kolejnych Spółek na terenie danego województwa. Realizując mrzonki o własnej kolei trwonią publiczne pieniądze. Nowe firmy kolejowe zamiast poprawić funkcjonowanie kolejowej komunikacji w regionie tylko ją pogarszają ale za to stają się miejscem do zatrudnienia „swoich” na wysokich stanowiskach w Zarządach i Radach Nadzorczych.

Zachowując się niczym dzieci w sklepie z zabawkami kupują tabor kolejowy w pojedynczych egzemplarzach i poskładany z części różnych producentów, niemal każdy inny. Skutkiem tego będą gigantyczne koszty utrzymania po okresie gwarancyjnym.

Co gorsza, problemami kolejowego transportu regionalnego nie interesuje się Minister Infrastruktury, który bezpośrednio odpowiada za reformę kolei a mimo to uważa, że sprawa Przewozów Regionalnych to nie jego problem. Na kolei powstała gigantyczna luka pokoleniowa w zawodach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Średnia wieku tych pracowników sięga 50 lat. Wkrótce nie będzie komu obsługiwać pociągów, bo nie są prowadzone szkolenia młodych kadr, brak szkolnictwa kolejowe. Technika Kolejowe zlikwidowane w całości przed dziesięcioma laty. Już dziś nierzadkie są przypadki odwoływania pociągów z powodu choroby pracownika i braku zastępstwa.

Problemem są też niskie wynagrodzenia w Spółce. Przykładowo średnie wynagrodzenie zasadnicze maszynisty kolejowego wynosi zaledwie 1400–1600 złotych brutto. Nie trzeba nikogo przekonywać, że nie jest to atrakcyjna oferta dla młodych ludzi. Nie pozwala ona na utrzymanie rodziny pomimo tego, że praca jest wyjątkowo odpowiedzialna i stresująca. Prawie każdy maszynista ma traumatyczne doświadczenia po wypadkach kolejowych.

Od trzech lat prowadzimy bezskuteczny dialog w kluczowych dla kolejowych przewozów regionalnych sprawach. Niestety, zostaliśmy zmuszeni do podjęcia drastycznych środków protestu w postaci strajku ostrzegawczego.

Staraliśmy się, aby był on jak najmniej dotkliwy dla pasażerów, dlatego zorganizowaliśmy go w okresie wakacyjnym i poza porannym szczytem przewozowym, by umożliwić jak największej liczbie osób dotarcie do pracy.

**Drodzy Pasażerowie, liczymy na zrozumienie, że działamy nie tylko we własnym interesie, ale również w interesie podróżnych.**

*Komitet Strajkowy Kolejarzy*

*Tej treści ulotki rozdawano podróżnym.*

### PODZIĘKOWANIE

Dziękuję pracownikom spółki Przewozy Regionalne za udział w dwugodzinnym strajku ostrzegawczym 5 lipca br. Szczególne podziękowania kieruję do wszystkich tych, którzy brali czynny udział w zatrzymaniu ponad 400 pociągów. Dziękuję również pracownikom spółki z innych działów, jak m.in. administracja i utrzymanie techniczne, którzy zdecydowali się wesprzeć nasze działania.

Strajk pokazał olbrzymią determinację załogi Przewozów Regionalnych, protestującej przeciwko uniemożliwianiu rozwoju firmy przez część właścicieli – marszałków województw. Zamiast dbać o powierzony im majątek - zaniedbują go i działają destrukcyjnie. Nie tylko nie są w stanie stworzyć spójnej strategii rozwoju Przewozów Regionalnych, lecz tworzą kolejne konkurencyjne wobec niej spółki, trwoniąc przy tym publiczne pieniądze. Wszystkiemu biernie przygląda się Ministerstwo Infrastruktury, które źle przygotowało proces usamorzadowania kolejowych przewozów regionalnych. W konsekwencji spółka Przewozy Regionalne chyli się ku upadkowi, a jej pracownicy żyją z niepewnością jutra.

Dziś pokazaliście wszystkim sceptykom i maruderom, że w chwilach krytycznych kolejarze potrafią się zjednoczyć i ramię w ramię wspólnie działać w obronie swoich interesów. Walka o przyszłość firmy i godziwe wynagrodzenia dla załogi nadal trwa. Jeśli rozmowy z jej właścicielami i zarządem spółki nie przyniosą pożądaných skutków, konieczne będzie zaostrzenie protestu. Być może jeszcze w lipcu przeprowadzone zostanie referendum strajkowe w Przewozach Regionalnych. Wierzę, że z tą determinacją nasza batalia zakończy się powodzeniem.

*Leszek Miętek  
Przewodniczący  
Konfederacji Kolejowych  
Związków Zawodowych*

# Nowe władze Konfederacji

**Walne Sprawozdawczo-Wyborcze Zebranie Delegatów Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych przyjęło 21–22 czerwca sprawozdania z działalności Rady KKZZ za okres I kadencji, udzieliło absolutorium ustępującym władzom oraz wybrało nowe na II kadencję.**

Przewodniczącym Konfederacji został prezydent ZMZ Leszek Miętek, któremu delegaci ponownie powierzyli kierowanie organizacją. Podczas II kadencji pomagać będzie mu dwóch wiceprzewodniczących: Jacek Drożdżiel – przewodniczący Związku Zawodowego Drużyn Konduktorskich w RP oraz Jerzy Rokicki Kielar – szef Związku Zawodowego Kolejarzy w Przemysłu.

Pracami Komisji Rewizyjnej KKZZ przewodzić będzie Kazimierz Jamrozik z ZMZ. Na Sekretarza Rady Konfederacji delegaci wybrali natomiast Macieja Ciesielskiego z ZZDK w RP. Funkcję Skarbnika KKZZ pełnić będzie Daniel Łoboda, także z ZZDK w RP.

Prezydium Konfederacji tworzyć będą również Aleksander Motyka – przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu oraz Anna Malinowska – szefowa Związku Zawodowego Dyspozytorów PKP.

Walne Zebranie Delegatów KKZZ przyjęło także uchwałę programową Konfederacji na nową kadencję. W dokumencie akcent położono na działania związane z podmiotowością pracownika w głębokim procesie przemian strukturalno-organizacyjnych i własnościowych na kolei. Delegaci w uchwale zwrócili też szczególną uwagę na:

1. Podjęcie działań o charakterze systemowym mających na celu



obronę miejsc pracy i poprawę warunków pracy poprzez m.in:

- a) skuteczną obronę praw pracowniczych szczególnie w sprawach dotyczących warunków zatrudnienia i płacy;
- b) zapewnienie gwarancji pracowniczych dających stabilność pracy i płacy w procesach zmian własnościowych.
- c) aktywną działalność na forum parlamentu, rządu, Komisji Trójstronnej ds. Społeczno-Gospodarczych, Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa i innych organizacji samorządowych i pozarządowych w kluczowych kwestiach reform polskich kolei, spraw socjalno-bytowych społeczeństwa, polityki gospodarczej;
- d) prowadzenie dalszych działań dotyczących rozszerzenia uprawnień do emerytury pomostowej;



- e) monitoring stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, kontrolowanie wydawanych przepisów i instrukcji oraz podejmowanie działań w celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- f) aktywne działania na forum OPZZ w kształtowaniu przepisów prawa dotyczących funkcjonowania związków zawodowych;
- g) dążenie do zawarcia ponadzakładowego układu zbiorowego pracy dla pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Ponadto w uchwale Delegaci odnieśli się także m.in. do kwestii organizacyjnych KKZZ, a także integracji środowiska kolejowego. **R**

*Fot. G. Moc*

## ZZM w Kolejach Dolnośląskich

**Kolejną po DB Schenker spółką, w której udało się utworzyć organizację członkowską ZZM są Koleje Dolnośląskie.**

Decyzją Rady Krajowej w struktury ZZM przyjęty został niedawno Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce Koleje Dolnośląskie S.A. w Legnicy. Ciekawostką jest fakt, że jego przewodniczącą jest Małgorzata Kruczek. Po raz pierwszy w historii naszego związku organizacji zakładowej przewodniczy kobieta. Małgorzata Kruczek nie jest maszynistką, lecz inspektorem BHP. **(L)**

*Fot. G. Moc*



*naturalnie z nami*



*przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo*



**PKP cargo**  
GRUPA PKP

# Pracodawcy wypowiedzieli PUZP!

Związek Pracodawców Kolejowych wypowiedział 15 czerwca „pracowniczą konstytucję” – Ponadzakładowy Układ Zbiorowy Pracy. Sześciomiesięczny okres wypowiedzenia upłynie z końcem 2011 roku.

Wybrane w czerwcu nowe władze ZPK (prezesem Związku został ponownie Krzysztof Mamiński, wiceprezesem – Ireneusz Wasilewski z PKP Cargo, w zarządzie zasiadają jeszcze Lucyna Krawczyk z PKP Intercity, Andrzej Pawłowski z PKP PLK i Andrzej Sojecki z PKP SA) rozpoczęły nową kadencję od trzęsienia ziemi. Za pretekst posłużył im brak porozumienia ze związkami zawodowymi w sprawie ulg przejazdowych na 2011 rok (rozdział XII). Jednocześnie ZPK zaproponował przystąpienie do negocjacji treści nowego ponadzakładowego układu zbiorowego pracy.

Co wypowiedzenie PUZP oznacza dla kolejarzy? Nic niestety dobrego, a w najgorszym razie utratę wielu korzystnych regulacji. Wypowiedziany ponadzakładowy układ zbiorowy pozostaje w ścisłym związku z układami zakładowymi, które odwołują się bezpośrednio do zapisów PUZP. – Obecnie w poszczególnych spółkach staramy się zawierać porozumienia dodatkowe do ZUZP wykreślające zapisy szczegółowe odnoszące się do świadczeń przejazdowych. Staramy się



Czy o korzystne zapisy układowe trzeba będzie walczyć?

ratować w ten sposób zakładowe układy zbiorowe – mówi prezydent ZZM Leszek Miętek. Nie wiadomo, czy wypowiedzenie PUZP wypełni się z końcem roku, czy też stronom uda się znaleźć kompromis i podpisać stosowny protokół regulujący kwestię świadczeń przejazdowych. Być może o korzystne zapisy układowe dla kolejarzy trzeba będzie twardo walczyć.

Oliwy do ognia dołało to także do czego innego. ZUZP Cargo jest bardzo ważnym filarem negocjowanego obecnie paktu gwarancji pracowniczych na ewentualność prywatyzacji PKP Cargo. Gdyby nie podpisanie 5 lipca protokołu dodatkowego do ZUZP spółki, wypowiedzenie PUZP wyrzuciłoby do góry nogami dotychczasowe negocjacje, gdzie dyskutowano m.in. o wydłużeniu okresu wypowiedzenia ZUZP i dodatkowych okresach ochronnych.

(R)

## W skrócie

**PKP CARGO.** Trwają negocjacje paktu socjalnego dla pracowników PKP Cargo, na wypadek procesu prywatyzacji tej spółki. Najnowszy projekt przekazany ostatnio do konsultacji związkowi zawodowemu zawiera propozycje zobowiązań spółki oraz właściciela. I tak podtrzymane zostały m.in. zapisy o: gwarancjach zatrudnienia dla załogi (6 lat lub do wieku emerytalnego w zależności od stażu pracy), odszkodowaniach w przypadku rozwiązania umowy (do końca obowiązywania gwarancji), premii prywatyzacyjnej (0,8 przy przeciętnego wynagrodzenia w spółce przy stażu 5–10 lat na kolei, 1,2 przy 10–25 latach, 2,0 powyżej 25 lat).

## PRZEWOZY REGIONALNE.

Sukcesywnie naprzód posuwają się prace nad Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy w spółce. Strony porozumiały się co do zapisów części dokumentu. Rozbieżności dotyczą natomiast ilości elementów wynagradzania pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Rozbija się o ewentualną rewaloryzację pochodnych. Trwa również twarda dyskusja nad tym, czy tabela wynagrodzeń ma być „widełkowa” czy „szczeblowa”.

**WKD.** Spółka Warszawska Kolej Dojazdowa świętowała szumnie swoje 10-lecie. Niewątpliwie dość oryginalnym prezentem dla załogi było wypowiedzenie przez zarząd Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych w „wukadce”.



**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.



**SERDECZNIE ZAPRASZAMY**

Ponadto wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

# 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**



Warszawa, 15 czerwca 2011

Pan **Donald Tusk**  
Premier Rządu RP

Szanowny Panie Premierze

Zwracamy się do Pana z wnioskiem o wstrzymanie prac nad prywatyzacją PKP CARGO S.A, które, jeśli będą prowadzone w dotychczasowy sposób, grożą olbrzymimi stratami dla Skarbu Państwa, doprowadzą do przejęcia polskiego rynku kolejowych przewozów towarowych przez przewoźników narodowych innych państw i będą miały przez to negatywny wpływ na niezależność i konkurencyjność przedsiębiorstw produkcyjnych, budowlanych i usługowych działających na polskim rynku. Nie są też w dotychczasowych pracach uwzględniane należycie sprawy pracowników.

Wniosek ten kierujemy do Pana w nadziei na poważne i odpowiedzialne potraktowanie naszych racji i argumentów. Niestety jak dotąd nie znajdują one zrozumienia u właściciela.

Przypuszczamy jednocześnie, że nie docierają do Pana prawdziwe i kompletne informacje w sprawie trybu i zasad prac nad prywatyzacją PKP CARGO S.A. dlatego przedkładamy niniejsze pismo.

PKP CARGO S.A jest jednym z największych przedsiębiorstw państwowych w Polsce i drugim co do wielkości kolejowym przewoźnikiem towarów w Unii Europejskiej. Drugi co do wielkości prywatny przewoźnik kolejowy towarów w Polsce jest siedmiokrotnie mniejszy od PKP CARGO S.A. Z kolei we wszystkich państwach UE kolejni przewoźnicy towarów są firmami państwowymi.

W tej sytuacji ze zdumieniem przyjęliśmy decyzję o sprzedaży bezpośrednio PKP CARGO S.A inwestorowi branżowemu lub finansowemu. Minister Infrastruktury – Pan Cezary Grabarczyk zajmuje w tej sprawie niejednoznaczную postawę, gdyż mówi że wniosek w sprawie takiego a nie innego sposobu prywatyzacji złożył Zarząd PKP S.A, któremu On dał do tego pełnomocnictwa. On, jako Minister Infrastruktury tylko ten wniosek zatwierdził.

Na pytanie, dlaczego tak duża firma nie jest prywatyzowana przez giełdę, nie otrzymujemy żadnych sensownych wyjaśnień. Nie wiemy zatem czy i Pan Premier ma w tej sprawie kompletne informacje, analizy i oceny. Sprawa jest niebagatelna gdyż chodzi o majątek wartości wielu miliardów złotych.

Stawiamy zatem pytania:

1. Jak można uzyskać dobrą cenę od inwestorów branżowych w Polsce jeśli największy z nich jest kilkakrotnie mniejszy od PKP CARGO S.A ?
2. Jak będzie można nazywać prywatyzacją ewentualną sprzedaż PKP CARGO S.A. jednej z narodowych kolei europejskiej lub np. państwowej firmie z Chin? Jakie negatywne skutki dla całej gospodarki może pociągnąć za sobą monopolizacja polskiego rynku kolejowego przez inne państwo europejskie lub spoza Europy?
3. Dlaczego odrzucany jest sposób prywatyzacji przez giełdę? Pytanie to jest tym bardziej zasadne, że jeśli nabywcą PKP CARGO S.A będzie inwestor finansowy to za 2–3 lata będzie on mógł wyjść z tej inwestycji tylko przez giełdę lub przez odsprzedaż PKP CARGO S.A jednej z państwowych kolei europejskich.

Nasuwa się zasadnicze pytanie, dlaczego na prywatyzacji PKP CARGO S.A mają zarobić inni a nie Polski Skarb Państwa, który według wypowiedzi Pana Premiera i wypowiedzi Ministra Finansów – Wincentego Rostowskiego,



powinien zmniejszać deficyt, m.in. poprzez zwiększenie wpływów z prywatyzacji. Według opinii ekspertów PKP CARGO S.A jest warta co najmniej 8 mld złotych. Tymczasem w prasie pojawiają się informacje, że wartość PKP CARGO S.A jest o połowę mniejsza. Wnosimy o wyjaśnienie źródeł danych i celów takich publikacji. W naszej ocenie arbitralna decyzja o wyłączeniu prywatyzacji PKP CARGO S.A poprzez giełdę może skutkować ogromnymi stratami dla Skarbu Państwa.

Kolejna grupa argumentów przemawiających za wstrzymaniem obecnie prowadzonych prac nad prywatyzacją PKP CARGO S.A jest następująca:

Trwają w UE zaawansowane prace nad rewizją tzw. I Pakietu Kolejowego. Kończące się uzgodnienia będą skutkować obowiązkiem finansowania przez Skarb Państwa podstawowej części wydatków na utrzymanie infrastruktury kolejowej. Jest to konieczne aby możliwym było obniżenie stawek dostępu do infrastruktury kolejowej i tym samym wyrównania warunków konkurencji kolei z transportem drogowym.

W efekcie wdrożenia tych rozwiązań nastąpi rozwój przewozów kolejowych a tym samym gwałtownie wzrośnie wartość PKP CARGO S.A jako przewoźnika. Ten czynnik, wpływający najbardziej istotnie na wartość rynkową PKP CARGO S.A nie był należycie uwzględniony w wycenie PKP CARGO S.A dokonanej przez doradcę prywatyzacyjnego. Należałoby w aktualnej sytuacji (zmianie sytuacji wywołanej uzgodnieniami państw UE) dokonać weryfikacji wyceny spółki PKP CARGO S.A. Dlaczego bowiem beneficjentem nieodległych decyzji o dofinansowaniu kosztów utrzymania infrastruktury kolejowej ma być nieznany indywidualny nabywca PKP CARGO S.A, jeśli może nim być Skarb Państwa, jeśli wycena spółki zostanie zaktualizowana a jej akcje zostaną skierowane do obrotu publicznego na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie?

Pragniemy również dodać, że w naszej ocenie spółka nie została należycie przygotowana do prywatyzacji, gdyż:

1. Nie została wyposażona przez PKP S.A aportami w majątek, który używa i jest jej niezbędny do prowadzenia działalności. Był to obowiązek nałożony ustawą z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP. Powstaje zatem pytanie: jak ten majątek został wyceniony?
2. Pracownicy PKP CARGO S.A jak dotychczas cierpliwie ponieśli wszystkie skutki kryzysu gospodarczego z 2009 roku i skutki błędnego zarządzania. Z pracy zostało zwolnionych ponad 12 tysięcy ludzi. W tej sytuacji odczuwamy ogromną gorycz gdy nie prowadzi się z nami rzetelnego dialogu o sprawie najważniejszej jaką jest przyszłość naszej firmy i stabilność naszych miejsc pracy oraz prawo do godziwego wynagrodzenia za ciężki codzienny wysiłek.

Panie Premierze. Zwracamy się o to aby rozważył Pan podniesione tutaj racje, a zapewniamy że jest ich znacznie więcej, i że przemawiają one za tym aby Pan się przyjrzał osobiście zasadności i prawidłowości prowadzonej prywatyzacji PKP CARGO S.A.

Federacja ZSP PKP PRZEWODNICZACY  
 Stanisław Stolorz  
 Ewidencja Taboru ARZĄD KRAJOWY PRZEWODNICZACY  
 Piotr Duhrońnik  
 KRAJOWY SEKRETARIAT KOLEJARZY  
 NSZZ "Solidarność" 80 PRZEWODNICZACY  
 Ryszard Właszczyk  
 V-CE PRZEWODNICZACY Zarządu Głównego ZZA PKP  
 mgr Tomasz Krajewski  
 MOZ ZZ "KONTRA" PRZEWODNICZACY ZARZĄDU  
 Krzysztof Sidor  
 Sełeta Krystyna Kolejowca NSZZ "Solidarność"  
 Henryk Guymal  
 Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych PRZEWODNICZACY  
 Grzegorz Siódma  
 Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowców w Polsce PREZYDENT  
 Leszek Miętek  
 Związek Zawodowy Dyspozytorów PKP Przewodniczący Rady Branżowej Przy PKP CARGO S.A.  
 Marek Michałowski  
 Związek Zawodowy Pracowników Właściwości  
 Aleksander Kujawa  
 Związek Zawodowy Polskich Kolejarzy Przewodniczący  
 WICEPRZEWODNICZACY  
 Marcin Luchini

# Puchar Prezydenta dla Wagremu



**Drużyna Wagremu Kluczbork okazała się bezkonkurencyjna podczas 14. Międzynarodowego Turnieju Piłki Nożnej o Puchar Prezydenta ZYM i Prezesa PKP Cargo. Reprezentacja Maszynistów podobnie jak rok temu zwyciężyła team Dyrektorów, tym razem 2:0.**

Rozegrany na boiskach MKS Kluczbork w dniach 30 czerwca–1 lipca turniej to jedna z największych cyklicznych imprez sportowych na kolei. Choć najważniejsza jest tu integracja, wypoczynek i możliwość spotkania z kolegami z pracy, duch rywalizacji sprawia, że większość uczestników poważnie podchodzi do rozgrywek. Tym bardziej, gdy mają miejsce na profesjonalnych boiskach. A obiektu ekipie MKS, która w zakończonym sezonie spadła z I do II ligi, mogłyby pozazdrościć nawet niektóre drużyny naszej ekstraklasy.

Na usytuowanym w miejskim parku kameralnym, funkcjonalnym stadionie i kilku dobrze utrzymanych boiskach treningowych do rywalizacji stanęło 19 drużyn. Za przeciwników miały nie tylko rywali, ale również aurę. Niżowy front mocno dał się we znaki piłkarzom i pomieszał szyki organizatorom. Nie udało się uniknąć przymusowych przerw w grze i spotkań



*Ceremonia otwarcia turnieju.*

rozgrywanych w iście anormalnych warunkach atmosferycznych. Kilka drużyn stoczyło „mecze na wodzie”, niczym podczas pamiętnych Mistrzostw Świata w 1974 r. Na szczęście obfite opady deszczu ustąpiły, organizatorzy stanęli na wysokości zadania i można było do końca przeprowadzić zawody.

Tytułu bronili ubiegłorocznymi triumfatorzy – grająca techniczny, przyjemny dla oka futbol ekipa z Czech. Pierwszych pogromców faworyzowani Czesi napotkali jednak już w eliminacjach, przegrywając niespodziewanie z PR Rzeszów 0:1. Mimo porażki zajęli pierwsze miejsce w swojej grupie, lecz stało się jasne, że są do ogra-

nia. Znacznie lepiej w rozgrywkach grupowych prezentował się Wagrem Kluczbork. Bynajmniej nie z powodu strojów przypominających trykoty reprezentacji Argentyny. Prowadzona przez kapitana Jana Kowalika, grającego w obronie prezesa spółki (!), drużyna miała najlepiej nastawione celowniki. W eliminacjach nastrzelała swoim rywalom aż 15 bramek. Nic w tym dziwnego, bo w składzie miała kilku zawodników grających w piłkę nie tylko od wielkiego święta. Paru z nich, w tym bramkostrzelny tandem Grzegorz Włoch – Ryszard Krajcer, uczestniczyło zresztą we wcześniejszych edycjach maszynistowskiego

turnieju, gdzie reprezentowali barwy Ostrowa Wlkp.

Gorszą skuteczność, ale za to komplet zwycięstw w tej fazie zanotowali piłkarze CT Południowy (dawniej Nowy Sącz). Najbardziej wyrównaną walkę o ćwierćfinał stoczono natomiast w „śląskiej” grupie II, gdzie rozstrzygnięcia zapadły dopiero po ostatnich spotkaniach. Ostatecznie do dalszych gier awansowały IC Północny (z pierwszego miejsca) oraz PR Opole (z drugiego). Drugie lokaty w swoich grupach zajęły także IC Południowy, CT Mazowiecko-Podlaski i CT Zachodnio-Pomorski. Te trzy drużyny uzupełniły stawkę ćwierćfinalistów. Na miano największych pechowców fazy grupowej zasłużyły CT Wschodni i PR Bydgoszcz, które awans przegrały jedynie gorszym bilansem bramkowym.

Emocje jeszcze wzrosły w fazie ćwierćfinałowej, gdzie przegrywający musieli pożegnać się z turniejem. Znakomitą dyspozycję strzelecką utrzymali piłkarze Wagremu, którzy w derbach Opolszczyzny rozgromili PR Opole 7:0, awansując do czołowej „czwórki”. W kolejnym „derbowym” pojedynku IC Południowy pokonał IC Północny 1:0. CT Mazowiecko-Podlaski dzielnie stawiał opór Czechom, ale po bramkach w ostatniej minucie pierwszej i drugiej połowy uległ naszym południowym sąsiadom 0:2. Ostatniego półfinałistę wyłoniła dopiero seria rzutów karnych. CT Zachodnio-Pomorski skuteczniej egzekwował jedenastki od CT Południowy, wygrywając 4:3 (w regulaminowym czasie gry 0:0).

W toczonej równolegle półfinałach Wagem rywalizował z CT Zachodnio-Pomorski, a IC Południowy z Czechami. Bramki z gry można było podziwiać tylko w pierwszym meczu. Wagem dość szybko zapewnił sobie trzybramkowe prowadzenie i kontrolował przebieg gry. Ostatecznie pewnie zwyciężył 4:1 i ze spokojem mógł czekać na finałowego rywala. Dość długo, bo do jego

dokończenie na str. 12–13



**WAGREM KLUCZBORK:** Leszek Nowak, Jan Kowalik, Marek Jacheć, Norbert Glomb, Ryszard Krajcer, Andrzej Kamiński, Ryszard Okaj, Grzegorz Włoch, Mirosław Rygiel, Artur Tas, Marek Jarzab, Edmund Kulesza, Ryszard Zapotoczny, Bogdan Palutkiewicz, Marek Duda.



**CZECHY:** Jaroslav Milersky, Jan Trnka, Miroslav Gutman, Petr Vavricka, Michal Polak, Pert Casensky, Petr Havlicek, Martin Urbanek, Jiri Zeman, Pawel Hridel, Vladimir Navratil, Kvetoslav Valouch, Stanislav Stokinger, Jaroslav Glezl, Vaclav Drevo, Vladimir Homr.



**CT ZACHODNIO-POMORSKI:** Adam Młynarczak, Edward Świątczak, Zbigniew Czerechowicz, Wojciech Kuźmicz, Adam Sawko, Ryszard Wójcik, Andrzej Kupis, Andrzej Smolak, Adam Iwanicz, Wiesław Kania, Marcin Kłopotek, Tomasz Trębacz, Tadeusz Kłyż, Mariusz Wdowski, Mirosław Janicki, Bogdan Nawrocki.

# Puchar Prezydenta dla Wagremu

dokończenie ze str. 10-11

wyłonienia potrzebne były rzuty karne. Po wyrównanym, zażartym boju IC Południowy bezbramkowo zremisował z Czechami. Obie drużyny miały swoje szanse, lecz goli zabrakło. Remisem 3:3 zakończyła się także seria rzutów karnych, w której bramkarz IC Płd. obronił dwa strzały. Ostatecznie los uśmiechnął się do Czechów. Zwyciężyli 5:4 i awansowali do finału, a pokonanym pozostała walka o trzecią lokatę.

Mecz finałowy, spotkanie o 3 miejsce i Reprezentacji Maszynistów z Dyrektorami rozegrano na głównym boisku MKS. W rywalizacji o brąz CT Zachodnio-Pomorski nie wykorzystał swojej przewagi i kilku dobrych okazji. A ponieważ passę meczów bez straconych goli kontynuował IC Południowy, którego bramkarz Marek Szwał został wybrany najlepszym golkiperem turnieju, wszystko znowu rozstrzygnęło się w karnych. CT Zachodnio-Pomorski ponownie wygrał tę wojnę nerwów – tym razem 5:4 i zakończył turniej na 3 miejscu. Natomiast IC Południowy przegrywając dwa mecze karnymi wylądował poza podium.

W wielkim finale Wagrem od pierwszego gwizdka frontalnie zaatakował



**CT POŁUDNIOWY:** Wiesław Piątkowski, Tomasz Budzyń, Marcin Dylowicz, Artur Gładkowski, Grzegorz Mytych, Łukasz Witer, Tomasz Halwa, Marcin Hebda, Ireneusz Kopczyński, Andrzej Koszyk, Paweł Janczyk, Wojciech Małżycki, Grzegorz Młodzik, Andrzej Skwarek, Adam Spluwacz, Marek Szwał, Tomasz Batko.



**REPREZENTACJA MASZYNISTÓW:** Leszek Miętek (kapitan), Eugeniusz Dudek, Ryszard Walczuk, Roman Kwarciany, Sławomir Zięba, Ryszard Król, Łukasz Knioch, Paweł Stępień, Mirosław Samosiuk, Paweł Jańczyk, Wojciech Zasuń, Paweł Jurkowski, Jarosław Kulasiewicz, Marcin Tota, Wiesław Kania, Radosław Wołoszczuk, Mirosław Furszpaniak, Robert Nowakowski, Maciej Cyran, Piotr Małek, Łukasz Kosiński, Stanisław Bestry, Mariusz Czyżowski, Przemysław Wolczyk, Marcin Kłopotek, Janusz Malinowski.



**DYREKTORZY:** Wojciech Balczun (kapitan), Janusz Lach, Ireneusz Wasilewski, Marek Zaleśny, Daniel Ryczek, Jacek Wnukowski, Radosław Krawczyk, Jan Kowalik, Jerzy Przygoda, Marek Jasieniak, Zenon Zemła, Adam Banaszak, Jarosław Bagniewski, Andrzej Jabłoński, Tomasz Abramczyk, Krzysztof Duszczyk, Jarosław Klasa, Krzysztof Chwaja, Jerzy Przygoda, Grzegorz Rycharski, Tomasz Kimla, Rafał Szczepański, Zbigniew Bucóń, Stanisław Fendryk, Kamil Mierzwiński, Paweł Miecznikowski, Sebastian Słupski, Wojciech Mońka, Stanisław Pajczuk, Tomasz Beźłada, Bogdan Jeziorski.

Czechów, ostrzeliwując m.in. słupek i poprzeczkę bramki rywali. Bramkę zdobył jednak w sposób kuriozalny – po błędzie czeskiego bramkarza, który wdał się w drybling z rywalem we własnym polu karnym. Z prezentu skorzystał Jacek Hończa. W przerwie Czesi otrząsnęli się z prowadzenia Wagrem i zaraz po wznowieniu wyrównał Petr Vavricka, wykorzystując sytuację sam na sam. Pięć minut przed końcem meczu decydujący cios zadał Wagem. Andrzej Kamiński zdecydował się na strzał z 20 metrów. Piłka otarła się o jednego z obrońców i zatrzepotała w siatce. Wagem wygrał więc 2:1, zdobywając tym samym Puchar Prezydenta ZZM, który wręczył im prezydent Leszek Miętek. Czesi otrzymali natomiast Puchar Prezesa PKP Cargo z rąk szefa spółki Wojciecha Balczuna.

Wzorem ubiegłych lat Reprezentacja Maszynistów rozegrała mecz z Dyrektorami. Po ubiegłorocznej porażce w karnych Dyrektorzy pałali chęcią rewanżu. Na zapowiedziach na szczęście się skończyło, choć trzeba przyznać, że mieli utrudnione zadanie. Maszynistom udało się „wytransferować” do reprezentacji m.in. prezesa PKP Intercity Janusza Malinowskiego i członka zarządu Przewozów Regionalnych Roberta Nowakowskiego. Dyrektorzy postawili w tym roku nieco odmłodzić skład.

Na próżno. Podobnie jak w ubiegłym roku, lepsi na zielonej murawie byli dowodzeni przez kapitana Leszka Miętka maszyniści. Swoją piłkarską wyższość potwierdzili w drugiej połowie meczu. Najpierw po finezyjnej, zespołowej akcji do siatki trafił Marcin Kłopotek. Tuż przed końcem Łukasz Knioch wymanewrował obrońców i nie dał szans bramkarzowi Dyrektorów. Tym samym ukoronował dobry występ swój i całej Reprezentacji Maszynistów, która pewnie zwyciężyła 2:0.

**Tekst i fot. Rafał Zarzecki**

*dokończenie na str. 14*



*Aura splatała figla.*



*Służby medyczne nie miały zbyt wiele pracy.*



*Grano też na sztucznej murawie.*



Organizatorzy. Pierwszy z prawej przewodniczący Mieczysław Kubiszyn.

## KONCOWA KLASYFIKACJA TURNIEJU:

1. Wagrem Kluczbork
2. Czechy
3. CT Zachodnio-Pomorski
4. IC Południowy
5. CT Południowy
6. IC Północny
7. PR Opole
8. CT Mazowiecko-Podlaski
- 9–11. CT Śląski  
CT Wielkopolski  
CT Wschodni
12. CT Północny
13. PR Bydgoszcz
- 14–16. PR Rzeszów  
SKM Gdynia  
PR Katowice
17. CT Śląsko-Dąbrowski
18. PR Kraków
19. PR Szczecin



Prezydent Leszek Miętek wręcza medale zwycięskiej drużynie.

## NAJLEPSZY BRAMKARZ TURNIEJU

Marek Szwał, IC Południowy

## NAJLEPSZY ZAWODNIK TURNIEJU

Grzegorz Włoch, Wagrem Kluczbork

## KRÓL STRZELCÓW

Ryszard Krajcer, Wagrem, 10 goli

## PUCHAR FAIR PLAY CT Południowy



Organizatorzy **XIV Turnieju Piłki Nożnej o Puchar Prezydenta ZMZ i Prezesa PKP Cargo** serdecznie dziękują firmom, które wsparły przedsięwzięcie



# Wybory do rad

**Przedstawiciele ZZM będą zasiadać w radach nadzorczych PKP SA i Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście w nowej kadencji.**



Do Rady PKP SA wybierano trzech przedstawicieli załogi. Listy poparcia z wymaganą liczbą podpisów (ok. 4 tysiące) dostarczyli

Henryk Sikora, Stanisław Stolorz i Leszek Miętek. Tym samym nie było potrzeby przeprowadzenia głosowania i to właśnie oni zasiadą w radzie nadzorczej PKP SA w rozpoczynającej się nowej kadencji.

Do wyborów doszło natomiast w spółce SKM w Trójmieście, gdzie



o członkostwo w radzie ubiegało się więcej kandydatów niż przyznaczonych było dla nich miejsc. Ostatecznie załoga spółki wybrała na swoich przedstawicieli Arnolda Modrzejewskiego (468 głosów), Janusza Szczepańskiego (447) oraz Marka Chacuk (397).



Gratulujemy!

(raz)

Serdecznie dziękuję wszystkim kolejarzom, którzy wsparli moją kandydaturę na członka Rady Nadzorczej PKP SA. Wasze poparcie w tych trudnych dla kolei chwilach napawa dużym optymizmem. W ten sposób wszyscy stajemy się silniejsi i skuteczniejsi w obronie naszych interesów. Dołożę wszelkich starań, by godnie reprezentować załogę w Radzie Nadzorczej PKP S.A.

Leszek Miętek

W związku z wybraniem nas na przedstawicieli załogi w Radzie Nadzorczej spółki, pragniemy wszystkim podziękować za udział w tak ważnych wyborach. W szczególności dziękujemy tym, którzy okazując nam zaufanie oddali na nas swoje głosy. Pragniemy również wszystkich zapewnić, że uczynimy wszystko, aby nie zawieść okazanego nam zaufania.

Arnold Modrzejewski  
Janusz Szczepański

## Pasowanie na maszynistów



**W Szybkiej Kolei Trójmiejskiej w Trójmieście zakończył się proces szkolenia kolejnej grupy młodych maszynistów.**

Zgodnie z tradycją, wręczeniu prawa kierowania pomocnikom maszynisty towarzyszyła skromna uroczystość z udziałem kierownictwa spółki, przedstawicieli załogi i instruktorów. Siedmiu adeptów znakomicie wyszkolonych przez kadre: instruktorów – Andrzeja Urbaniaka, Arnolda Modrzejewskiego oraz kontrolera ruchu Tadeusza Żyndę, upragnionego prawa kierowania doczekało się 22 czerwca.

Otrzymali je Piotr Bach, Wojciech Bierkowski, Krzysztof Formela, Mariusz Kupski, Krzysztof Płomiń, Rafał Pyrkowski i Arkadiusz Walkowski. Wystosowali oni list, w którym czytamy: „Dziękujemy Kierownictwa Spółki za umożliwienie szkolenia i zdobycie uprawnień do wykonywania wymarzonego zawodu oraz wszystkim wykładowców i maszynistom, którzy nas przygotowali do egzaminów i pełnienia służby na stanowisku maszynisty”.

# Instrukcja do poprawki

**W czerwcu PKP Intercity S.A. przekazało do zaopiniowania przez zakładowe komisje projekt instrukcji Bphp-1 (Mt-34a), dotyczącej bezpieczeństwa i higieny pracy drużyn trakcyjnych elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych”. Roi się w nim od nieprawidłowości. Czy nie lepiej powierzyć opracowanie takich instrukcji pracownikom posiadającym obszerną wiedzę także w zakresie obowiązków pracowników drużyn trakcyjnych?**

Z paragrafu 2 dowiadujemy się, że traktuje ona m.in. o usuwaniu usterek na pojazdach trakcyjnych, w tym również w szafach wysokiego (WW) i niskiego napięcia (NN). W instrukcji nie ma jednak żadnej informacji na temat napięcia bezpiecznego, jakie obowiązuje na pojazdach trakcyjnych. Napięcie bezpieczne jest to największa wartość napięcia roboczego lub dotykowego, którego utrzymywanie się nie stanowi żadnego zagrożenia dla życia lub zdrowia człowieka w danych warunkach otoczenia. Obecnie termin „napięcie bezpieczne” został zastąpiony terminem „napięcie dotykowe dopuszczalne” (długotrwałe).

Napięcia bezpieczne dla prądu stałego w warunkach normalnych wynosi 120 V, w warunkach specjalnych 60 V, w warunkach ekstremalnych 30 V. Biorąc pod uwagę stan techniczny taboru oraz brak wyposażenia i zabezpieczeń przed porażeniem prądem, pojazdy trakcyjne być może spełniają wymagania stawiane dla warunków ekstremalnych. W porze zimowej lub deszczowej w szafach WN oraz przedziałach maszynowych, w których znajdują się szafy sterownicze (NN) niejednokrotnie znaleźć można śnieg i wodę. Rozpatrując możliwość usuwania usterek, należy pamiętać, że nie wolno dopuścić pracownika do pracy jeśli nie posiada on kwalifikacji lub potrzebnych umiejętności oraz dostatecznej znajomości przepisów i zasad BHP. Pozytywnym przykładem działania w zakresie bezpieczeństwa pracy przy urządzeniach elektrycz-

nych na pojazdach trakcyjnych jest PKP SKM w Trójmieście, gdzie przeszkolono nie tylko maszynistów, ale i drużyny konduktorskie. Reasumując, uważamy, że określenie w instrukcji wysokości napięcia bezpiecznego dopuszczanego na poszczególnych typach pojazdów jest podstawą bezpiecznej pracy.

W treści postanowień par.4 autorzy instrukcji wprowadzają nową formę określeń - pojęć drużyny trakcyjnej i pojazdu trakcyjnego. Drużynę trakcyjną poszerzono o zapis odnoszący się prawdopodobnie do osoby szkolącej się na maszynistę. Na dzień dzisiejszy maszyniści nie posiadają uprawnień do prowadzenia szkoleń. Przechodzą jedynie szkolenie BHP dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach robotniczych. Mając uczyć i kierować pracą tzw. „szkoleńca” powinni odbyć szkolenie BHP dla osób kierujących pracownikami. Takowe jest w drużynach konduktorskich, gdzie kierownik pociągu przechodzi szkolenie dla pracowników kierującymi pracownikami. Obecnie proces szkolenia przyszłych maszynistów i pomocników maszynistów jest obowiązkiem maszynisty-instruktora.

Nie wiadomo, na jakiej podstawie służby BHP opracowujące instrukcję uznały, że maszynista pojazdu trakcyjnego ma obowiązek sprzęgania i rozprzegania pojazdu trakcyjnego z wagonem (par. 7 ust. 1 i par. 10 ust. 1, 2). Zgodnie z instrukcją Bt-1 (par. 9 ust. 5) dla maszynisty pojazdu trakcyjnego, do obowiązków maszynisty

należy sprawdzenie prawidłowości wykonanego połączenia pojazdu trakcyjnego ze składem pociągu, a nie wykonywanie łączenia. Brakiem elementarnej wiedzy z zakresu obowiązków maszynisty wykazano się również przy w paragrafie 9 ust. 2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury (Dz. U. 172 poz. 1444) w par. 19 ust. 2 w sposób jednoznaczny określa, że działanie hamulca zespolonego oraz hamulca ręcznego powinno być sprawdzone przez rewidenta taboru kolejowego lub innych uprawnionych pracowników przewoźnika przy współdziałaniu drużyny trakcyjnej. Innym przykładem nadgorliwości i braku staranności jest próba przypisania maszyniście obowiązku zakładania sygnałów końca pociągu (par.7 ust. 6).

Zapoznając się z postanowieniami par. 13, 16 i 17 nasuwa się pytanie, jak maszynista po wyłączeniu baterii akumulatorów ma nadawać prawidłowo sygnał „pożar” lub usunąć tabor z miejsca zagrożenia. Naszym zdaniem w przypadku pożaru w pociągu maszynista powinien postępować zgodnie z zapisami jednej instrukcji, np. Ir-1 o prowadzeniu ruchu pociągów. Warto też zwrócić uwagę na ostatnią część, dotyczącą pomocy przedmedycznej. Bardzo ważną, ale czy maszyniści w PKP Intercity S.A. brali udział w szkoleniu z zakresu udzielania pierwszej pomocy, na którym wykładowcami były osoby do tego przygotowane, gdzie były manekiny, nauka sztucznego oddychania i masażu serca?

Nieprawidłowości i niedociągnięć w przesłanej do zaopiniowania instrukcji jest dużo więcej. Ponadto drużynie trakcyjnej przypisano obowiązek znajomości regulaminu technicznego, czy dokumentacji techniczno-ruchowej pojazdów trakcyjnych. Konia z rzędem temu, kto wyjaśni dlaczego...

**Eugeniusz Śliwiński**  
**Jacek Serkowski**  
**Komisja Obrony**  
**Praw Pracowniczych**



## Okiem duchownego



Do połowy września w warszawskim Muzeum Techniki można oglądać ponad 60 dioram wykonanych przez księdza Janusza Grygiera, w których głównym motywem są scenki kolejowe. W bardzo różnorodny, prześmiewczy i niezwykle oryginalny sposób przedstawia w nich otaczającą nas rzeczywistość. Już w 2004 roku przewidział „rozkwit” przewozów pasażerskich (patrz powyżej) oraz na swój sposób prowadzone prace remontowe przez PLK, których efektem jest znaczne wydłużenie czasu jazdy pociągów.

Uważnemu obserwatorowi, jakim jest ksiądz Janusz, nie umknęły również braki taborowe niektórych spółek pasażerskich, przedstawione w pracy pod znamienym tytułem EURO 2012 (poniżej).

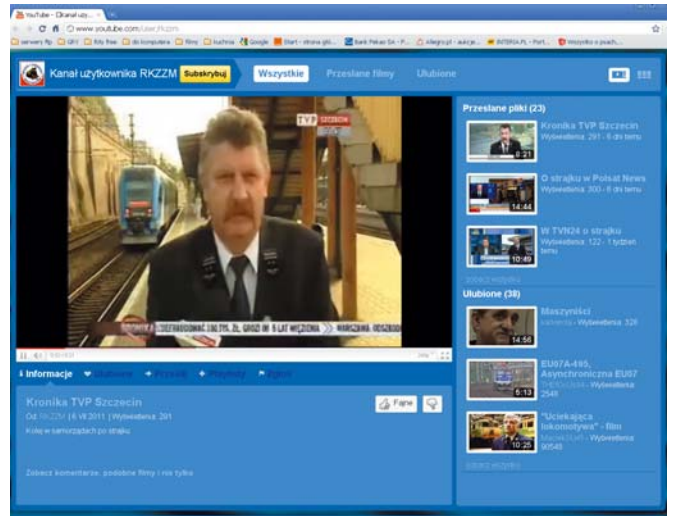
Na wystawie prezentowane są również prace ilustrujące historię, terażniejszość i... w dość czarnych (nomen omen) barwach przyszłość naszej kolei oraz „trójwymiarowa” ilustracja wiersza Tuwima. Wszystko to w skali H0.

G. Moc



## Nowości na You Tube

Już ponad 60 materiałów znajduje się na kanale filmowym RK ZKM na portalu You Tube. Wiele traktuje o ostatnich wydarzeniach. Zapraszamy do oglądania tej swoistej kroniki.



Na stronie można obejrzeć zapisy emitowanych programów i relacje z przebiegu protestu w Przewozach Regionalnych, archiwalne filmiki o pracy maszynistów w których wystąpili nasi koledzy, informacje o modernizacji taboru, czy bieżące komentarze kierownictwa ZKM, jak np. dotyczący wypowiedzenia PUZP. Wkrótce ukaże się także relacja z piłkarskiego turnieju w Kluczborku.

Przypominamy, że kanał RK ZKM znajduje się pod adresem [www.youtube.com/user/rkzkm](http://www.youtube.com/user/rkzkm) oraz prowadzi do niego link umieszczony również na stronie internetowej ZKM.

## Podpatrzone



Młody maszynistowski narybek? Kto wie... Być może właśnie podczas takich imprez jak Dni Transportu Publicznego wielu rozpoczyna swoją przygodę z koleją.

## Pod semaforem



Pracownicy spółki Przewozy Regionalne za wzorową postawę podczas przeprowadzonego w lipcu strajku ostrzegawczego.

Pracownicy spółki Przewozy Regionalne za wzorową postawę podczas przeprowadzonego w lipcu strajku ostrzegawczego.

Marszałkowie województw za destrukcyjne działania wobec spółki Przewozy Regionalne, której są właścicielami.



## Listy

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 [rkzkm@wp.pl](mailto:rkzkm@wp.pl) z tytułem wiadomości: listy.

## HOMOR

Kobieta i mężczyzna, którzy wcześniej się nie znali, przez pomyłkę komputera dostali miejsca w tym samym przedziale pociągu sypialnego. Początkowo byli tym nieco zakłopotani, ale w końcu udało im się zasnąć: kobieta na górnym, mężczyzna na dolnym łóżku. W środku nocy kobieta wychyla się ze swojego pościania i budzi mężczyznę:

– Przepraszam, że przeszkadzam, ale jest mi potwornie zimno. Czy mógłby mi pan podać jeden z tych zapasowych koców?

Mężczyzna z błyskiem w oku odpowiada:

– Mam lepszy pomysł – udawajmy, że jesteśmy mężem i żoną.

– Czemu nie – odparła zaintrygowana kobieta.

– Świetnie – ucieszył się mężczyzna. – W takim razie sama sobie weź...

\*\*\*

Mąż wchodzi do łóżka i szepcze żonie do ucha:

– Nie mam slipek!

– Jutro ci wypiorę...

\*\*\*

Syn do ojca:

– Tato, kup mi rowerek!

– Rowerek... Syneczku, olej rowerek. Poczekaj, niedługo będziesz mógł jeździć na motorowerku. Nie wolisz motorowerka?

– Jasne, tato!

Minęło trochę czasu...

– Tato, kup mi motorowerek!

– Synu, motorowerki są dla wieśniaków. Poczekaj rok, kupimy skuterek, nie wolałbyś skuterka?

– Super tato, jasne, że wolę!

Minęło trochę czasu...

– Tato, kup mi skuterek!

– Ech synu, skuterki są dla maminsyneków. Poczekaj dwa lata, a dostaniesz motor! Motor! Nie chcesz motoru?

## fraszki Jerzego Szulca

### Czysty zysk

Ten ma ręce czyste  
i interes złoty  
Kogo stać na łotrów  
od mokrej roboty.

### Tabaka

W nosie ma go Krycha  
Bo mu zmięknęła kicha.

### Powódź

Serce się kraje  
kiedy zalewa  
Tych, którym wcale  
się nie przelewa.

### Nierób

Gotów jest poprzeć  
największe bzdury  
Byle nie stracić  
swojej synekury.

### Paradoks

Na gorącym uczynku  
złapali półgłówki  
Głupka, który loda  
podwędził z lodówki.

– Tak! Tak! Chcę!  
Minęło trochę czasu...  
– Tato, co z moim motorem?  
– Synu, powiem szczerze, czy jest sens kupować motor skoro za rok będziesz już mógł prowadzić samochód? Prawdziwą brykę! He? – Jasne, tato...  
Minęło trochę czasu...  
– Tato, kup mi auto!  
– Auto? Po cholere ci auto synu, jak ty nawet na rowerku jeździć nie umiesz...

## Kącik filatelistyczny

Na majowej XIII Krajowej Wystawie Kolekcjonerskiej „Wrocław 2011 – Transport swoje zbiory zaprezentowało 26 wystawców z całej Polski. Podzielono je na pięć klas – Filatelistyki, Numizmatyki, Filokartystyki, Fonotelityki oraz klasy Open.

Komitet organizacyjny wspólnie z Centrum Poczty ORJ Wrocław wydał natomiast okolicznościową kartkę pocztową w nakładzie 500 sztuk według projektu Artura Marsy. W części ilustracyjnej kartki widzimy budynek Dworca Świebodzińskiego we Wrocławiu oraz zwieńczenie wejścia północnego. Ten sam element z figurami Merkurego i Industrii występuje również na datowniku okolicznościowym wykonanym według projektu Adama Szulera. Był stosowany w dniu 12.05.2011 r. w Urzędzie Pocztowym Wrocław 15.



(amur)

## KRZYŻÓWKA NR 7/2011

Festiwalowe miasto Nowi-juska		Szkoła dezercja		Henryk, trenował kolarzy	Szczudła Bicz z krótką rękojęcią		Stołek w warsztacie szewca		Cierpiął mękę w Tartarze		W lampie babci Nabój ćwiczebny		Niem. samolot z II wojny świat.		Zastawa na drodze	Pryszcz, wcale nie taka blaha sprawa
...				Zwolennik czeskiego reformatora rel.				12			Cukierek policjanta z drogówki					
Brodnicki, kucharz na TVN				20			Grał w „Plutonie” Mała poduszka	11					Przodek krasuli			
				Milczek z „Zemsty” Toledo lub cordoba				5			Pies z kreskówek Disneya ... Lauda		3			
Strój sędziego						Chatka opleciona dzikim winem							Pogwizdujący ptak „Łzy” poranka			
Urzędowa opłata Worek z inlelu	W męskiej bieliźniarce		... homerycki	Pieśń religijna			Potocznie: pewna suma pieniędzy		19	Rybi wigor Papierzyśka prokuratora					Pośrednik złodziei	
					Obok liryki i dramatu	Drzewo lub piłnik Ruczaj, strumień							Wietrzna Kłopot przekupki			
Rudy ogon	Służy do ćwiczeń Wrogowie Hutu							18	Skucha piłkarza Morska flauta					Debiut reżyserski Pasikowskiego		Imię Czecho-wa
					Impregnat do drewna							Pola, aktorka Znane z „Batumi”				
Podstawa do nut Np. biologiczny							Na ciuchy M. nad Jez. Zegrzyńskim						8	„Rogaty” metal		10
										Przywóz towarów z zagranicy						6
Kraj papirusu i hieroglifów	Tomasz, znany żółwowiec		Japoński trunek Sadzony w parkach						Słynny grecki armator	Bartosz, piłkarz GKS-u Katowice			Kasztanka J. Piłsudskiego			Solenizantka z 5 marca
						Więcej niż prosza	Buty na kółkach						Dał liść na flagę Kanady			
I zwierzę, i tkanina	Jeden z Beatlesów „Ostra” tkanina				4					Odezwa ... na czarownicy”, film				17	Batalion w powietrzu	Gatunek, rodzaj (potocznie)
							Włoska wyspa ze słynnymi grotami	13					Egipskie święte zwierzę			
Najłżejszy metal Miejsce... w banku																7
							Kraj z Mosulem							1	Republika w Afryce	
Zablokowanie internetu	2					Np. mieszanka - przez gaźnik									Operator gilotyny	
																16

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 21 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	

Rozwiązania krzyżówki nr 7 prosimy nadsyłać do 3 sierpnia 2011 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: [rkzzm@wp.pl](mailto:rkzzm@wp.pl) z dopiskiem „Krzyżówka nr 7”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę-niespodziankę.

Rozwiązanie Krzyżówki nr 6: „Centrum obsługi pasażera”. Nagrodę, **weekend dla dwóch osób w wybranym ośrodku spółki Natura Tour** wylosował **Stefan Kubanek** z Rudej Śląskiej. Gratulujemy, informacje wysłamy pocztą.

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



**Głos Maszynisty**  
MIEJSC NA NASZĄ PRACĘ MISTRZ ZAWODOWY

Biuletyn Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

**Wydawca:** Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce  
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, tel. (0-22) 474 26 15, fax (0-22) 474 26 16, tel. kol. 922 474 26 15 lub 16  
e-mail: [rkzzm@wp.pl](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: Strajk w Bielsku-Białej, Oświęcimiu i Koluścach. Fot. B. Staszek, L. Matula i G. Michalski

Nie zapomnij  
**O SWOIM URLOPIE!**  
Mamy jeszcze  
**WOLNE  
MIEJSCA!**

NATURAtour



**Zadzwoń i zamów nowy katalog 2011**

[www.naturatour.pl](http://www.naturatour.pl)  
infolinia: 801 000 527