



# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

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

Nr 9/85

WRZESIEŃ 2011



# W obronie miejsc pracy

W proteście zorganizowanym 17 września we Wrocławiu przez Europejską Konfederację Związków Zawodowych udział wzięło ponad 50 tys. związkowców z całej Europy. Największą grupę stanowili przedstawiciele OPZZ i Solidarności. Główne hasło manifestacji brzmiało: „Tak europejskiej solidarności, tak miejscom pracy, nie cięciom budżetowym”.

Manifestacja w stolicy Dolnego Śląska wypłoszyła ministrów finansów i gospodarki z krajów Unii Europejskiej, którzy spotkali się w tym mieście na tzw. nieformalnym szczycie ECOFIN w dniach 16–17 września. Nie zechcieli jednak zaczekać na przedstawicieli partnerów społecznych i chyłkiem opuścili Wrocław.

Liderzy związkowi ostro skrytykowali dominujący kierunek polityki ekonomicznej w UE. – Ludzie pracy nie będą niewolnikami w rękach polityków! Mówimy nie ciągłym oszustwom — rolowaniu, kantowaniu, a ostatnio „sześciopakowaniu”! Unia Europejska nie może być synonimem ograniczania płac i umów śmieciowych! Jesteśmy tutaj po



to, by ostrzec nie tylko polskie społeczeństwo, ale narody Europy. Odrzucmy solidarnie Euro Plus! Nie pozwólmy, by kapitałści przechwytywali efekty naszej pracy! – mówił Jan Guz, przewodniczący OPZZ, podczas serii wystąpień kończących demonstrację na wrocławskim rynku.

Wcześniej protestujący przemaszerowali ulicami miasta. Demonstracja była barwna i niezwykle głośna. Oprócz huków petard oraz dźwięku gwizdków i bębnow słychać było wycie syren, wuwuzeli, a także antyrządowe okrzyki. Związkowcy nieśli transparenty z napisami „Polityka wasza – bieda nasza”, „Dość zaciskania pasa”, „Razem silniejsi” oraz „Donald, matole!”.

R.

Na podstawie Związkowca.info



**PRK Kraków SA** - firma z Grupy Kapitałowej ZUE, jeden z czołowych podmiotów działających na rynku infrastruktury kolejowej

poszukuje kandydatów na stanowiska

## KIEROWCA DREZNY I WÓZKA MOTOROWEGO

Miejsce pracy: Cała Polska

**Od kandydatów oczekujemy:**

uprawnień do kierowania drezyną i wózkiem motorowym, wykształcenia średniego, podjęcia pracy w delegacji, dyspozycyjności

## KIEROWNIK POCIĄGU

Miejsce pracy: Cała Polska

**Od kandydatów oczekujemy:**

uprawnień na pociągi gospodarcze i robocze, Wykształcenia średniego technicznego, podjęcia pracy w delegacji, dyspozycyjności

Zainteresowane osoby prosimy o wysłanie cv na adres:

**PRK Kraków SA**

**ul. K. Czapińskiego 3, 30-048 Kraków**

lub e-mail:

**rekrutacja@prk.krakow.pl**

## OPERATOR KOPARKI DWUDROGOWEJ

Miejsce pracy: Cała Polska

**Od kandydatów oczekujemy:**

uprawnień na koparkę drogową II klasy, wykształcenia średniego technicznego, podjęcia pracy w delegacji, dyspozycyjności

## MASZYNISTA LOKOMOTYWY SPALINOWEJ

Miejsce pracy: Cała Polska

**Od kandydatów oczekujemy:**

uprawnień na spalinowe pojazdy trakcyjne, wykształcenia średniego technicznego, podjęcia pracy w delegacji, dyspozycyjności

**Naszym pracownikom oferujemy:**

stabilność i atrakcyjne warunki zatrudnienia  
możliwość rozwoju zawodowego  
niezbędne narzędzia pracy



**Siła młodości i tradycji ...**

[www.grupazue.pl](http://www.grupazue.pl)

# Spotkanie na szczycie

**Po kilku latach starań doszło w końcu do tzw. szczytu kolejowego poświęconego przewozom pasażerskim. Wzięli w nim udział przedstawiciele rządu, samorządów, pracodawców i strony związkowej. To ostatni dzwonek na podjęcie kluczowych decyzji usprawniających funkcjonowanie kolei.**

Zwołania szczytu twardo domagał się m.in. Międzyzwiązkowy Komitet Strajkowy w Przewozach Regionalnych. Postulat ten znalazł odzwierciedlenie w protokole z 24 sierpnia br., kończącym strajk w PR. Inauguracyjne posiedzenie, które odbyło się 14 września w Warszawie, zgromadziło ok. 70 osób. Zorganizowano je w oparciu o formułę Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa. ZYM reprezentował prezydent Leszek Miętek i Stanisław Wilgorski.

Podczas pierwszego spotkania poszczególni uczestnicy ukazali ze swojej perspektywy trapiące polską kolej problemy. Skutkiem tego udało się nakreślić obszary wymagające działań naprawczych, którymi mają zająć się powołane dwa zespoły robocze. Pierwszy – szeroko pojętą infrastrukturą (m.in. stawki dostępu, inwestycje, dworce, bezpieczeństwo, przekształcenia własnościowe w infrastrukturze i Cargo, kontrakty), drugi zaś – przewozami pasażerskimi (struktura podmiotowa, realizowane usługi, tabor, przekształcenia własnościowe). Ustalono, że oba zespoły mają 6–8 tygodni na wypracowanie wniosków i rekomendacji, które mają się przełożyć na konkretne rozwiązania i działania prawne. Prezydent ZYM zaproponował, by do czasu tych rozstrzygnięć powstrzymać się z decyzjami dotyczącymi funkcjonowania kolejowych przewozów pasażerskich.

Prezydent Miętek tak ocenił efekt pierwszego spotkania: – Mamy dwie możliwości. Albo szczyt będzie epizodem politycznym nastawionym na przegadanie sprawy i odłożenie problemów kolei na później, albo rzeczywiście będzie wola



zmian i naprawy systemu kolejowego w sposób wypracowany w zespołach roboczych. W pierwszym przypadku z polskich kolei wkrótce nie zostanie nic poza chaosem. Jeśli zaś pójdziemy drugą drogą, w co chcę wierzyć, jest szansa

na rzeczywisty przełom i uruchomienie pozytywnych zmian prowadzących polską kolej do poziomu i standardów europejskich – uważa szef ZYM.

Jak będzie – przekonamy się nie dalej niż za 8 tygodni. Szkoda tylko, że szczytem nie zainteresowali się ministrowie z innych ważnych dla kolei resortów (oprócz ministra Grabarczyka oraz odpowiadającego za kolej An-

drzeja Massela z MI) oraz sam premier Donald Tusk. Na pewno dobrze, że w spotkaniu uczestniczyli nowi właściciele spółki Przewozy Regionalne – marszałkowie województw, choć też niestety nie wszyscy. (L)

## W skrócie

**PUZP – CO DALEJ?** Na spotkaniu w sprawie PUZP 12 września strona związkowa zaproponowała Związkowi Pracodawców Kolejowych cofnięcie wypowiedzenia obowiązującego układu i wprowadzenie do niego zmian w formie protokołów dodatkowych. Zgodnie z p.6 protokołu z 24 sierpnia br., Przewozy Regionalne wystąpiły do ZPK z wnioskiem by zapisy porozumienia ws. świadczeń przejazdowych obowiązywały do końca 2012 r., a więc tym samym ustąpił powód wypowiedzenia PUZP. Szef ZPK przedstawił natomiast projekt nowego układu. Kolejne spotkanie odbędzie się 5 października. W sytuacji nieodstąpienia od wypowiedzenia PUZP związki zawodowe zamierzają przeprowadzić akcję protestacyjną na całej sieci PKP.

**GORĄCO W PKS BIAŁYSTOK.** Wielodniowy strajk, samobójstwo zdesperowanego pracownika i odwołanie zarządu – tak wyglądały ostatnie dni w firmie. Interwencję podjął w tej sprawie przewodniczący Branży Transport OPZZ, prezydent ZYM Leszek Miętek (patrz obok).





# Głosujmy świadomie!

**Z deklaracji polityków wynika jasno – ktokolwiek wygra 9 października wybory parlamentarne, kolej czekają poważne zmiany. Przyjrzelśmy się programom wyborczym partii, którym sondaże dają szansę wejścia do parlamentu.**

## Prywatyzacja PO kolei

„Dokończymy restrukturyzację grupy PKP SA. Spółki PKP Cargo, Telekomunikacja Kolejowa, PKP Energetyka, PKP Intercity, PKL zostaną sprywatyzowane” – przewiduje program PO. – Duże nadzieje wiążemy ze szczytem kolejowym, bowiem los Przewozów Regionalnych jest w rękach samorządów – dopowiada poseł PO Zbigniew Rynasiewicz.

A jak powinna być przeprowadzana prywatyzacja spółek z Grupy PKP? – Sytuacja PKP Intercity poprawia się, firma wychodzi na prostą. To najlepszy moment żeby rozpocząć prywatyzację – mówi Rynasiewicz. Nie chce jednak deklarować, czy firma sprzedana zostanie inwestorowi branżowemu, czy też za pośrednictwem giełdy. Bardziej konkretnie przedstawia przyszłość PKP Energetyki. – Ma to być prywatyzacja z zachowaniem większości udziałów w ręku państwa. Zdaniem posła PO dalsze istnienie spółki Dworzec Polski nie jest takie pewne. Uważa, że modernizacją dworców powinna zajmować się PLK.

Natomiast Elżbieta Bieńkowska, również PO, w trakcie debaty na antenie TVN 24 zadeklarowała, że następna perspektywa budżetowa Unii na lata 2014 – 2020, upłynie pod znakiem inwestycji w kolej. W tym roku rząd Donalda Tuska planował jednak przesunięcie funduszy europejskich „z kolei na drogi”. Prawdopodobne jest, że choć pieniądze na remonty torów i dworców będą, to przyszły rząd PO (jeśli taki powstanie), podobnie jak obecny, nie będzie umiał po nie sięgnąć.

## PiS dzieli PR

– Przekazanie połączeń między wojewódzkich spółce PKP Intercity było olbrzymim błędem – podsumowuje poseł Krzysztof Tchórzewski. – To było złe zarówno dla Przewozów Regionalnych, jak i dla Intercity, które zaraz po przejęciu niedochodowych połączeń zaczęło generować straty. Poseł PiS uważa jednak decyzje Platformy za praktycznie nieodwracalne. Dlatego optuje za podziałem Przewozów Regionalnych na kilka spółek. – Dzisiaj mają szesnastu właścicieli, ale tak naprawdę nie mają żadnego. Państwo, aby zachęcić samorządy do współpracy, powinno dawać pieniądze na nowe pociągi podzielonym już PR – przekonuje.

– Sprzedaż PKP Cargo tylko po to żeby spłacić długi Grupy PKP jest działaniem na szkodę państwa. Do zakupu tego typu firm nie ma kapitału prywatnego, a majątek kupują spółki państwowe (innych państw – przyp. red.). W ten sposób faktycznie uzależniamy się od naszych sąsiadów – przestrzega poseł Tchórzewski. W zamian PiS proponuje dokapitalizowanie PKP Cargo, PKP Energetyka oraz TK Telekom poprzez emisję akcji na giełdzie przy zachowaniu ponad 50% akcji w rękach państwa.

PiS powraca również do programu „Tiry na tory” (nawiasem mówiąc jest to również hasło wyborcze Polskiej Partii Pracy). Jednak w okrojonej formie, czyli tylko tam gdzie będzie się opłacało ładować ciężarówki na platformy.

## SLD: scalić infrastrukturę

SLD zamierza połączyć wszystkie spółki infrastrukturalne, tj. PKP

PLK, PKP Energetyka, TK Telekom i PKP Informatyka oraz wnieść do nowego podmiotu aportem wytypowane dworce kolejowe. Dopuszcza prywatyzację spółek przewozowych poprzez wprowadzenie ich na giełdę, przy zachowaniu większości udziałów w rękach państwa.

Program przesądza też los Przewozów Regionalnych i oddaje je w ręce samorządowi zmierzającemu do podziału spółki. SLD deklaruje natychmiastowe wstrzymanie procesu prywatyzacji do czasu uporządkowania sytuacji zarządcy infrastruktury i obniżenia kosztów uruchamiania pociągów.

## PSL, tylko tyle?

PSL chce modernizacji transportu kolejowego i zaprzestania likwidacji połączeń kolejowych w Polsce północnej i wschodniej. Tyle udało nam się znaleźć w programie tej partii. To zaskakująco mało. Przypomnijmy, do początku tego roku wiceministrem odpowiedzialnym za kolej był popierany przez Stronnictwo Juliusz Engelhardt. Na przedstawienie szerszej perspektywy dla kolei nie udało się nam namówić posła Janusza Piechocińskiego. – Proszę przestać pytać na mojego maila. Jeszcze dzisiaj odpowiem – ucina rozmowę poseł pytany o przyszłość Przewozów Regionalnych. Do zamknięcia numeru odpowiedzi nie otrzymaliśmy.

## PJN nie chce rozbicia

– Przewozy Regionalne trzeba ratować. Nie chcemy aby każde

województwo miało swojego kolejowego przewoźnika. To byłoby rozbitcie dzielnicowe – kwituje Elżbieta Jakubiak z PJN. Marzy o kolejach na wzór SNCF (Kolei Francuskich), ale póki co skupiłaby się na utrzymaniu już istniejących linii w dobrym stanie i realizacji projektów modernizacyjnych w oparciu o fundusze unijnej. Jako jedyna zadeklarowała, że jeśli PJN będzie tworzyło rząd, to właśnie ona będzie chciała ubiegać się o tekę ministra infrastruktury.

### Palikot za utrzymaniem PR

– Jestem przeciwnikiem prywatyzacji torów i sieci trakcyjnej – mówił na debacie w siedzibie OPZZ Janusz Palikot. – Nad pry-

watyzacją Telekomunikacji Kolejowej i części dworców można się zastanowić. PKP Intercity powinna być sprywatyzowana, ponieważ PKP nie daje sobie rady z jej zarządzaniem.

Co ciekawe, Ruch Palikota opowiada się za utrzymaniem Przewozów Regionalnych i jest ostrym przeciwnikiem tworzenia spółek wojewódzkich na wzór Kolei Mazowieckich. – Przewozy Regionalne powinny zostać, a kolej musi czerpać ze wzorów niemieckich – uważa Palikot.

Co do jednego przedstawicieli wszystkich partii są natomiast zaskakująco zgodni. Budowę kolei dużych prędkości powinniśmy odłożyć na przyszłość.

PF

## Personalia



**Krzysztof Dzierwa** – przewodniczący rady nadzorczej Przewozów Regionalnych – został czasowo oddelegowany do pełnienia funkcji członka zarządu – dyrektora ds. handlowych w tej spółce.

W radzie PR Krzysztof Dzierwa zasiada od 2009 roku. Wcześniej był m.in. dyrektorem wydziału organizacyjnego i kadr w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Śląskiego, pełnomocnikiem prezydenta Jaworzna ds. inwestycji i mienia oraz naczelnikiem wydziału organizacyjnego i kadr. Absolwent wydziału prawa i administracji Uniwersytetu Śląskiego. Ukończył również zarządzanie zasobami ludzkimi i funduszami Unii Europejskiej.

(R.)

*naturalnie z nami*



przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo



**PKP cargo**  
GRUPA PKP

## Wystąpienie Leszka Miętka, prezydenta ZM, podczas Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego (obszerne fragmenty)

### Szanowni Państwo,

w imieniu ZM witam bardzo serdecznie wszystkich znamienitych gości maszynistów. Szczególnie serdecznie witam piękniejsze połowy moich kolegów maszynistów, którzy po raz pierwszy biorą udział w naszych uroczystościach. Cieszę się, że możemy razem obchodzić nasze święto.

Chcieliśmy, aby wspólnie z nami wzięli w nim udział również nasi koledzy z Federacji ZZMK. Tym razem się nie udało. Żałuję, że mają odmienne zdanie w sprawie wspólnego reprezentowania tej grupy zawodowej – wszak problemy maszynistów są wspólne. Niemniej pragnę z tego miejsca pozdrawić wszystkich maszynistów pracujących na polskich szlakach kolejowych, a także naszych kolegów maszynistów z całej Europy.

Wykonywanie zawodu maszynisty to nie tylko chęć zdobycia środków do utrzymania rodziny, ale także pasja. Bo jest coś szczególnego, coś magicznego w tym zawodzie, co pozwala przemóc trudy rozpoczynania i kończenia pracy o różnych porach dnia i nocy. Coś co pozwala zmniejszyć żal kiedy wychodzi się do służby, a rodzina siada do wigilijnego stołu, albo gdy z okien lokomotywy widać wystrzeliwane fajerwerki i ludzi szampańsko bawiących się w noc sylwestrową, a my w tym czasie słyszymy: „pociąg 8104 odjazd” albo pukanie w bok lokomotywy rewidenta „panie mechaniku hamujemy”. Któż z nas nie przeżył takich chwil?

Bywają w naszym zawodzie też chwile o wiele trudniejsze, traumatyczne, kiedy czujemy bezradność widząc człowieka na torze albo przerażone twarze osób z za szyb samochodu, kiedy wiemy, że na pewno nie zdążą zjechać z przejazdu przed pociągiem. My sami wiemy jak trudne są to przeżycia i jak bardzo odciskają się na naszym życiu.

W wykonywaniu zawodu maszynisty potrzeba też wielkiego zaufania do innych. Maszynista musi ufać, że inni zrobili wszystko jak należy. Musi ufać, ale... to przecież on jest na czole pędzącego pociągu, to przecież on jest ostatnią deską ratunku kiedy jest coś nie tak. To „ale” słyszymy bardzo często, gdy wydarzy się coś złego. Bo wszyscy wokół wiedzą, że w zasadzie ktoś mógł popełnić błąd, że urządzenie nie zadziałało właściwie, że zmęczenie materiału – ale przecież maszynista mógł to przewidzieć, mógł zauważyć, mógł zareagować. Przecież to on ma nastawnik jazdy i hamulec pod ręką, on zawsze jest na czole pędzącego pociągu.

Jest Szanowni Państwo coś, co pozwala nam przetrwać

wszelkie niedogodności wynikające z uprawiania zawodu maszynisty. To właśnie ta pasja, to nutka adrenaliny kiedy łapie się za nastawnik i uruchamia pociąg, to świadomość wielkiej odpowiedzialności i poczucia że zaufały mi setki ludzi, to poczucie że muszę ich dowieźć bezpiecznie i na czas.

To też poczucie pewnej wolności, kiedy zamknięci sami w kabinie maszynisty mamy świadomość, że jesteśmy już tylko skazani sami na siebie i to my odpowiadamy za bezpieczeństwo wielu innych. Nie ma już instruktorów, nie ma przełożonych – jest tylko nasza wiedza, nasze doświadczenie, nasze poczucie odpowiedzialności. Takie są różne wymiary pracy maszynisty, te dobre i te złe.

Poczucie wielkiej odpowiedzialności za zdrowie i życie ludzkie powoduje, że maszyniści w szczególny sposób są wyczuleni na kwestie bezpieczeństwa. Od początku istnienia ZM uznawał te sprawy za priorytetowe. W tym roku obchodzimy 20. rocznicę strajku głodowego na Dworcu Centralnym, który był związany z żądaniami dotyczącymi kwestii bezpieczeństwa. Dziś też nie możemy aprobować sytuacji, w której nad względy bezpieczeństwa ruchu stawiane są kwestie ekonomiczne. Bezpieczeństwo stało się swoistym towarem. Przedsiębiorcom kolejowym daje złudne poczucie łatwego do ograniczenia kosztu, szczególnie w dobie kryzysu. Ale koszty wynikające z konsekwencji takich cięć często kosztują zbyt wiele, bo zdrowie i życie ludzkie.

Bardzo obawiamy się też o stan bezpieczeństwa w sytuacji nie dokładnego i z przyczyn ekonomicznych powierzchniowego przygotowania młodych pracowników do zawodu maszynisty. Nie da się tego zrobić, jak określają to dzisiaj uważający się za ekspertów, w 4,5 miesiąca, tym bardziej, że szkolnictwa przygotowującego do pracy na kolei nie ma już od ponad 10 lat.

Nie zdobędzie doświadczenia pozwalającego na odpowiednią reakcję w sytuacjach kryzysowych, nietypowych i ekstremalnych ktoś, kto pod nadzorem przejechał tylko 7,5 lub nawet 15 tys. kilometrów. I to w sytuacji, kiedy nie będzie stanowiska pomocnika maszynisty i po szkoleniu sam będzie musiał usiąść za stery i poprowadzić pociąg.

Niektórzy twierdzą, że szkolenie maszynisty można porównać ze szkoleniem kierowcy TIR-a. Nie mogę się z tym zgodzić, bo przecież z ruchem ulicznym mamy do



dokończenie na str. 8

# 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**



## Wystąpienie Leszka Miętka, prezydenta ZZM, podczas Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego

*dokończenie ze str. 6*

czynienia od dziecka. Zwracam się do wszystkich osób mających wpływ na kształtowanie przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu i procesów szkolenia o roztropność i wyobraźnię, bo oszczędności w tej materii mogą nas wszystkich wiele kosztować.

### **Mili Państwo, Szanowni Goście**

Maszyniści to też kolejarze bardzo mocno związani z firmami w których pracują. Dlatego silnie przeżywamy to, co na kolei się dzieje, a niestety od lat nie dzieje się najlepiej.

Nie spełniły się oczekiwania tych, którzy mówili, że jedyną przeszkodą dla wspaniałego funkcjonowania kolei jest kwestia podziału maszynistów. Dziś pracujemy w różnych firmach i jako tej krainy szczęśliwości nie widać. Wręcz przeciwnie – na niedawnym szczycie kolejowym poddawano w wątpliwość, czy rozsądne było podzielenie lokomotyw i maszynistów, bo wszystkie wskaźniki efektywnościowe znacznie się pogorszyły.

Z systemem funkcjonowania spółek kolejowych ściśle powiązany jest poziom stosunków pracy w tych firmach. Normą na polskim rynku pracy coraz częściej staje się brak elementarnego poszanowania pracownika, brak jego podmiotowości i całkowity brak liczenia się z tym, co się dzieje z nim i jego rodziną. Liczy się tylko kapitał i wynik finansowy.

Widziałem ostatnio co się dzieje w PKS Białystok, gdzie załogę traktuje się niczym niewolników, a zarząd swoim działaniem doprowadził pracownika do stanu, w którym targnął się na własne życie. I je stracił. Mam nadzieję, że pomimo wypowiedzianych układów zbiorowych pracy na kolei, pomimo coraz trudniejszej konkurencji na rynku nasi pracodawcy nie będą przenosili na grunt kolejowy negatywnych wzorców i że w naszych spółkach zdarzenia takie jak w PKS Białystok nigdy nie będą miały miejsca.

Chciałbym bardzo, aby każdy z nas czuł się dumny z pracy w firmie kolejowej, chciał w niej pracować do emerytury, a także kontynuować tradycję przyprowadzając na kolej swoje dzieci. Chciałbym bardzo, aby wynagrodzenia były kształtowane w drodze partnerskiego dialogu, a nie poprzez strajki. Chciałbym bardzo, aby pracodawcy nie deprecjonowali pracownika tylko dlatego że jest członkiem związku zawodowego i nieraz głośno upomina się o innych. Chciałbym bardzo, aby pracodawca pomyślał także o coraz trudniejszych i coraz dalszych dojazdach pracowników do miejsca pracy i jaki ma to wpływ na kwestie bezpiecznej i wydajnej pracy.

Chciałbym bardzo, aby pracodawcy traktowali pracowników jako najważniejszy element firmy, a nie jako

koszt. Chciałbym bardzo, aby pracodawcy kolejowi potrafili stworzyć takie warunki i zasady pracy, w których dla obopólnego dobra można byłoby wykorzystać naturalne przywiązanie kolejarzy do firmy. Wreszcie chciałbym bardzo, aby pracodawcy traktowali związki zawodowe – w tym też Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce – jako partnera w rozwiązywaniu problemów.

### **Mili Goście, Szanowni Koledzy Maszyniści**

Pozwólcie, że złożę najpierw życzenia naszym pracodawcom. Życzę Wam, abyście nie ulegali pokusie łatwych, lecz krótkowzrocznych zysków kosztem pracowników. Życzę Wam sukcesów w zarządzaniu naszymi firmami – aby były one dla wszystkich dobrym i stabilnym miejscem pracy. Życzę też, abyście z dobrego zarządzania firmą czerpali satysfakcję i zyskiwali uznanie pracowników i właścicieli.

Właścicielom firm kolejowych życzę, abyście zaczęli postrzegać kolej jako firmę dzięki której można rozwinąć dobrą koniunkturę w polskim przemyśle, dać wiele miejsc pracy dla dzisiejszych bezrobotnych, a w konsekwencji przynosić zyski dla gospodarki. Życzę, abyście oparli się przekonaniu o zbawiennych skutkach prywatyzacji i wszechmocnej ręce rynku, a w zamian przekonali się, że warto inwestować w kolej i w kolejarzy, bo to firma mogąca być motorem rozwoju i dobrych dochodów.

Wszystkim paniom – żonom i sympatiom maszynistów, życzę abyście zawsze doczekały się szczęśliwego powrotu swych mężów do domu. Aby wynagrodzenie które otrzymują za swą pracę pozwalało zadość uczynić wszelkim niedogodnościom rodzinnym wynikającym z uprawiania naszego zawodu i dać poczucie stabilnego utrzymania rodziny na godnym poziomie.

W imieniu wszystkich maszynistów dziękuję za Waszą wyrozumiałość i cierpliwość, za zrobione kanapki, nieraz za obudzenie kiedy trzeba wstać w środku nocy i ogólnie za to, że nas kochacie pomimo naszej częstej nieobecności w chwilach kiedy rodzina tego potrzebuje.

Wreszcie pragnę życzenia Wam Koledzy Maszyniści – tu obecnym, ale także tym, którzy są w tej chwili są w pracy lub się do nie przygotowują lub po pracy odpoczywają. Życzę, aby praca dawała Wam pełną satysfakcję, żebyście czuli się pracownikami dobrej firmy i abyście przychodząc do służby myśleli tylko jak bezpiecznie i planowo przeprowadzić pociąg, a nie musieli się martwić tym, czy jutro będziecie mieli pracę.

Wszystkim z okazji Centralnych Obchodów Dnia Maszynisty życzę wszelkiej pomyślności i zdrowia. Samych pogodnych chwil w życiu i wszystkiego co najlepsze.

Niech nas łączy honor i więź zawodowa!

**Mielno, 16 września, 2011**



# Święto maszynistów

**Tegoroczne Centralne Obchody Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego miały nieco bardziej rodzinny charakter niż zazwyczaj. W Mielnie maszyniści obchodzili bowiem swoje święto wspólnie z małżonkami.**

Nie znaczy to, że zmieniły się przez to „żelazne” punkty programu obchodów święta grupy zawodowej, przypadającego jak wiadomo na 16 września. Tym razem trudy organizacji imprezy wzięło na siebie ZZM w PKP Cargo w Szczecinie. Rozpoczęła się od uroczystego przemarszu ulicami nadmorskiego miasteczka. Barwny, kilkusetosobowy pochód prowadziła Orkiestra Sił Powietrznych Ludowego Wojska Polskiego z Koszalina. Za nią dostojnie podążały 23 poczty sztandarowe, maszyniści z żonami oraz zaproszeni goście.

W miejscowym kościele pw. Przemienienia Pańskiego koncelebrowane zostało specjalne nabożeństwo w intencji maszynistów. Modlono się o możliwość bezpiecznego wykonywania zawodu, szczęśliwe powroty do domów ze służby i pracę w dobrze zarządzanych firmach. – W naszej pracy, jakże trudnej i niebezpiecznej, bardzo potrzeba nam wsparcia duchowego i wstawiennictwa naszej patronki Św. Katarzyny Aleksandryjskiej. Dziękuję za to, że mogliśmy się tutaj spotkać – zwrócił się do gospodarzy prezydent ZZM Leszek Miętek.

W kazaniu proboszcz parafii ks. Tadeusz Piasecki przywołał myśl z listu Św. Pawła do Tymoteusza: „Korzeniem wszelkiego zła jest chciwość pieniędzy”. Wyraźnie przy tym zaznaczył, że pracownicy mają prawo do godziwego wynagrodzenia i godnego życia. – O to również się dzisiaj modlimy – powiedział.

Po mszy nadszedł czas na uroczystą akademię, tradycyjnie zainaugurowaną nieoficjalnym hymnem ZZM „Marsz Polonia” oraz minutą ciszy, upamiętniającą kolegów, którzy odeszli w ostatnim czasie na wieczną służbę. Przywilej wygłoszenia pierwszego przemówienia przypadł w udziale prezydentowi Miętkowi (patrz strona...), który duży nacisk położył na kwestiach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Dziękował także żonom maszynistów za dużą wyrozumiałość. Potem głos zabrał wiceminister infrastruktury Andrzej Massel, który odwołał się do etosu tego zawodu – m.in. odpowiedzialności i sumienności, przekładających się na bezpieczeństwo ruchu kolejowego - oraz legendarnego filmu „Człowiek na torze” Andrzeja Munka. – To zasługa Waszej organizacji, że ten etos kultuwujecie. Życzę Wam poprawy warunków pracy i płacy – powiedział minister Massel.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Krzysztof Jaroszyński również podkreślał wagę profesji maszynisty. – Od Waszej pracy zależy sprawność organizacji ruchu kolejowego, a co za tym idzie wizerunek rynku transportu kolejowego. To służba, powołanie. Życzę, aby na co dzień towarzyszyła Wam z tego powodu duma – powiedział szef UTK.

Wójt gminy Mielno Olga Roszak-Pezala podziękowała za wybranie miejscowości na obchody Dnia Maszynisty. Podkreśliła, że to duże wyróżnienie i złożyła najlepsze życzenia.

Następnie głos zabrali pracodawcy. Przewodniczący Związku Pracodawców Kolejowych Krzysztof Mamiński zwrócił się do małżonek. Przepraszył za to, że bywa przyczyną problemów, bo np. odbiera uprawnienia, nie daje podwyżek, wzywa na negocjacje itp. – Życzę Wam, abyście były głównymi aktorkami tego święta. Bawmy się, bo dziś macie tych facetów tak blisko siebie – zakończył.

Członek zarządu PKP SA Jacek Prześluga odniósł się natomiast do sfery wartości. – Lubię maszynistów, bo





używanie Państwo słów zapomnianych w świecie menedżerów, takich jak Polska, patriotyzm, etos, czy kolej. To naprowadza nas na właściwe tory. Z szacunkiem dla Waszej siły, z szacunkiem dla Waszej pracy i z pozdrowieniem dla Waszych dzieci – zakończył swoje wystąpienie.

Prezes PKP Cargo Wojciech Balczun mówił o wzajemnym zaufaniu, które pozwoliło przetrwać spółce ciężkie chwile podczas I fazy kryzysu ekonomicznego. Dzięki temu nadeszły lepsze czasy, a przyszłość spółki jest bezpieczna. – Jesteśmy firmą, która przypominała sobie o pracowniku. Dowodem jest podwyżka, ale także rekordowa premia, która będzie wypłacana z okazji 10-lecia spółki – powiedział prezes PKP Cargo, wzbudzając aplauz całej hali.

– Nie mogę powiedzieć, że jesteśmy najlepszą spółką, ale na pewno jesteśmy najszybszą – rozpoczął prezes PKP Intercity Janusz Malinowski, mając na myśli zwłaszcza inwestycje taborowe. Jak powiedział, spółka wydostaje się systematycznie z dołka i jest na najlepszej drodze by osiągnąć sukces podobny do PKP Cargo.

Prezes Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście Maciej Lignowski podziękował za dotychczasową pracę maszy-



nistom SKM oraz wspierających ich kolegów z PKP Cargo. – Cieszę się, że wspólnie udało nam się z sukcesem przeprowadzić negocjacje płacowe i w ten sposób uhonorować Waszą pracę – zwrócił się do zebranych.

Koordinator Polskiego Lobby Przemysłowego im. E. Kwiatkowskiego Paweł Soroka podzielił się refleksjami ze strajku w Przewozach Regionalnych. Pogratulował stronie związkowej dotarcia z postulatami do społeczeństwa, które wykazało duże poparcie dla przeprowadzonych działań. Przestrzegł natomiast przed drugą falą kryzysu gospodarczego.

W dalszej części minister Massel oraz prezydent Miętek wręczali zasłużonym maszynistom odznaczenia państwowe, resortowe oraz związkowe. Uroczystość zakończyła biesiada, która tym razem przypominała bal. W imieniu żon za zaproszenie podziękowała Irena Nowak. Do tańca przygrywał zespół Omen Band, znany z Dnia Maszynisty

w Szczecinie sprzed dwóch lat. Zabawa była znakomita, czego dowodem jest nasz film na kanale YouTube RKZZM.

(raz)

Fot. autor i G. Moc



## MASZYNIŚCI WYRÓŻNIENI ODZNAKĄ „ZASŁUŻONY DLA TRANSPORTU”:

Wojciech Girus, Michał Jagielski, Zbigniew Kozak, Waldemar Łebedyński.

## ...ODZNAKĄ „ZASŁUŻONY DLA KOLEJNICTWA”:

Marek Blicharz, Andrzej Choma, Roman Cimoch, Andrzej Fieduszko, Jerzy Foks, Tadeusz Gudaś, Andrzej Hul, Zygfryd Kabut, Stanisław Kaliciński, Jerzy Krigier, Jacek Lisewski, Ryszard Liszka, Andrzej Milczarek, Roman Pestka, Jerzy Pokropek, Stanisław Rak, Piotr Redzimski, Krzysztof Sikora, Wiesław Skóra, Kazimierz Sosnowski, Mirosław Szczepaniak, Wojciech Warso, Andrzej Witak.

## I ODZNAKĄ „ZASŁUŻONY DLA ZZM”:

Leszek Czaczkowski, Kazimierz Depka, Andrzej Gajewski, Jan Gruda, Ignacy Góra, Mieczysław Jerzyński, Józef Kisała, Jerzy Knioch, Wojciech Lehmann, Stanisław Wilgorski, Stanisław Wolski.



Organizatorzy Centralnych Obchodów Dnia Maszynisty Kolejowego dziękują firmom, które przyczyniły się do organizacji przedsięwzięcia:



NAJWIĘKSZA SIEĆ W POLSCE **Plus**  
RAZEM LEPIEJ



**AVA** więcej / niż standard



**GW** GORZÓW WAGONY Spółka z o.o.

Szczególne podziękowania za pomoc w organizacji składamy załodze OW „Słoneczny brzeg” Natury Tour.

# Hetmany i elfy

**W Kolejach Mazowieckich w ostatnim czasie doszło do dwóch prezentacji nowego taboru spółki.**

Uroczyste przekazanie przez producenta – PESA Bydgoszcz S.A – pierwszych dwóch z szesnastu zamówionych pojazdów 22WEe z rodziny ELF (oznaczonych jako EN76) miało miejsce 22 sierpnia na dworcu Warszawa Gdańska. To pojazdy czteroczłonowe, jednoprzedałowe, ze 183 miejscami do siedzenia, mogące przewieźć do 423 pasażerów. Wyróżnia je nowoczesny design. Projekt malatury pojazdów został wybrany w drodze konkursu ogłoszonego przez spółkę. Pojazdy wyposażone są w klimatyzację, monitoring, system audiowizualny z informacjami o trasie oraz monitorami reklamowymi, zamknięty obieg wc, dwie windy dla niepełnosprawnych i stojaki na większy bagaż podręczny.

W kabinie sterowniczej obok stanowiska maszynisty znalazło się pełnowymiarowe stanowisko dla pomocnika maszynisty. Wszelkie informacje dla maszynisty wyświetlane są na monitorach. Pojazd wyposażony jest w tempomat. W kabinie jest również podręczna lodówka oraz nie-

wielki dystrybutor z gorącą wodą do zaparzania kawy czy herbaty.

W pojazdach zastosowano nowatorskie rozwiązanie polegające na zastosowaniu zintegrowanej tablicy pneumatycznej, skupiającej wszystkie zawory i obwody pneumatyczne w jednym miejscu, co znacząco ułatwia obsługę.



Wprowadzenie ELF-ów do eksploatacji zostało poprzedzone szkoleniem grupy maszynistów na torze doświadczalnym Instytutu Kolejnictwa w Żmigrodzie. Zapoznali się tam szczegółowo z budową i obsługą pojazdów oraz odbyli jazdy szkoleniowe. Tabor można spotkać na linii Warszawa – Działdowo. Docelowo ma też być wykorzystywany



do obsługi linii na lotnisko w Modlinie.

Tydzień po premierze ELF-ów na dworcu Warszawa Wschodnia zostało oficjalnie przekazanych do użytku 11

lokomotyw elektrycznych TRAXX P160DC. Pierwsze jazdy Hetmanów (nazwa marketingowa) z rozkładowymi pociągami rozpoczęły się we wrześniu. Trwają szkolenia kolejnych maszynistów mających obsługiwać nowe lokomotywy. Z dotychczasowych opinii nasuwa się podstawowy wniosek – jest to tabor na miarę XXI wieku za-

równy w kwestiach technicznych, jak i obsługi. Maszyniści chwalą sobie pracę na nowym taborze, mimo konieczności przyswojenia sobie obsługi pojazdu znacząco różniącego się do poprzednio eksploatowanych. Lokomotywa zapewnia duży komfort pracy maszynisty – jest klimatyzowana, posiada ergonomiczne wnętrza oraz tłumi wszelki hałas z zewnątrz.

Wagony również odznaczają się wysokim standardem. Wyposażone są w klimatyzację, system informacji pasażerskiej, monitoring, miejsca dla rowerów, wc z zamkniętym obiegiem, system centralnej diagnostyki oraz dużą liczbę miejsc siedzących.

Wagon środkowy posiada 133 miejsca siedzące (w tym 3 siedzenia odchylane) i 122 miejsca stojące, natomiast wagon sterowniczy posiada 85 miejsc siedzących (w tym 16 siedzeń odchylanych) i 149 miejsc stojących. W sumie wagon środkowy mieści 255 osób, a wagon sterowniczy 234 miejsca.

W wagonach zastosowano system hamulców tarczowych dodatkowo wyposażony w hamulce szynowe skracające drogę hamowania pociągu przy wdrożeniu hamowania nagłego. Dodatkowo komfort pasażerów zwiększają poduszki pneumatyczne, które zastosowano do odsprężynowania wagonów.

Kabina maszynisty w wagonie sterowniczym jest bardzo przestronna, a pulpit równie ergonomiczny jak w lokomotywie, która w przypadku prowadzenia pociągu z wagonu sterowniczego pcha pociąg, a nie jak to bywa w normalnych składach – ciągnie. Zarówno w kabinie wagonu sterowniczego jak i w lokomotywie wszelkie parametry pociągu i szybkościomierz są prezentowane na dwóch elektronicznych wyświetlaczach.

*Adam Półgrabek i Tomasz Jeżewski  
Fot. T. Jeżewski*

**PARAMETRY TECHNICZNE:**

Pojazdy 22WEe – EN76

Długość całkowita – 75 250 mm  
Wysokość podłogi w strefie drzwi od głowki szyny – 760 mm  
Liczba miejsc siedzących – 183  
Maks. liczba pasażerów – 423  
Maks. prędkość eksploatacyjna – 160 km/h  
Przedział wc z zamkniętym obiegiem, przystosowany dla niepełnosprawnych  
Moc silników trakcyjnych – 4 x 500 kW

Lokomotywy TRAXX P160DC – E 583 PL

Układ osi – Bo'Bo'  
Masa lokomotywy – 82,3 t  
Nacisk na oś – 20,6 t  
Długość lokomotywy – 18 900 mm  
Rozstaw zestawów kołowych – 2600 mm  
Średnica toczna kół – 1250 mm  
Ilość silników trakcyjnych – 4 trójfazowe silniki asynchroniczne  
Moc maksymalna – 5,6 MW na kole przy 3 kV DC  
Siła pociągowa przy ruszaniu – 300 kN  
Prędkość maksymalna – 160 km/h  
Hamulec tarczowy na wszystkich kołach  
Sprężarka – 2400 l/min.

**ABONAMENT**



**OSWAJACZ  
INTERNETOWY  
W OFERCIE SMARTFONOWEJ**

Pamiętaj, że niektóre smartfony są na tyle sprytnie, że samodzielnie aktualizują dane przez Internet. Aby je poskromić, wynaleźliśmy Oswajacz Internetowy. Oferta daje pewność, że Internet w smartfonie nie „zeżre” więcej, niż zapłaciłeś w pakiecie.

A w zestawie już za 1 złoty otrzymasz smartfon

Sony Ericsson Xperia™ ARC z:

- aparatem 8,1 MPix, do robienia wysokiej jakości zdjęć i filmów HD nawet w nocy,
- możliwością umieszczania nagranych filmów bezpośrednio na YouTube.

Daj o siebie zadbać.



Szczegóły w regulaminie promocji „Oswajacz Internetowy w Ofercie Smartfonowej”.

*Nie mówimy żegnaj*

## Uciekła nam „Przepiórka”

Po blisko 42 latach pracy, lubiany i szanowany Andrzej Przepióra – maszynista z Sekcji IC w Łodzi – udał się na zasłużoną emeryturę. Swoją ostatnią służbę pełnił 1 września br.

Koledzy z ZZMK w Łodzi przygotowali mu niespodziankę, oczekując w Łodzi Fabrycznej na przybycie pociągu nr 91108 z Warszawy Wschodniej i ustawiając „bramkę” z kilku rzędów taśm. Zmiennikiem Andrzeja Przepióry, jak się po chwili okazało, był kolega z Sekcji IC Olszynka Grochowska - maszynista Marek Sójka, któremu do końca kariery zawodowej pozostały wówczas 3 służby.

Obu kolegom i wszystkim maszynistom, którzy udali się w ostatnim czasie na zasłużony wypoczynek, życzymy dużo zdrowia i spełnienia marzeń.



Planista do p. Andrzeja: Teraz już tylko wolne.

(PR)

Fot. M. Bartyzel i P. Rybikowski



Pamiątkowe zdjęcie na tle EP07-517.



Ostatni wjazd Andrzeja Przepióry do Łodzi Fabrycznej.

## Rocznica wybuchu wojny

Jak co roku, 1 września w Malborku Kałdowie, Szymankowie i Tczewie brać kolejarska z całej Polski wraz z celnikami, kombatantami uczciła pamięć pierwszych ofiar wojny w latach 1939–1945.

Wśród ofiar byli bestialsko pomordowani celnicy i kolejarze. Bo choć według historyków II wojna światowa rozpoczęła się o godz. 4.45 na Westerplatte, to działania bojowe w Tczewie rozpoczęły się o 4.34, czyli kilkanaście minut przed planowanym natarciem na Polskę. Zdecydowany odpór żołnierzy z 2 Batalionu Strzelców broniących Tczew, bohaterska postawa polskich kolejarzy z Szymankowa i celników z Malborka Kałdowa uniemożliwiły hitlerowcom przechwycenie strategicznie ważnych mostów przez Wisłę w Tczewie. Dlatego obok Westerplatte, Poczty Polskiej w Gdańsku, Gdyni i Helu to właśnie Tczew i Szymankowo uznawane są za główne punkty obrony Pomorza Gdańskiego i istotne miejsca w wojnie obronnej Polski.

W tegorocznych uroczystościach patriotyczno – religijnych w Szymankowie i Tczewie upamiętniających 72. rocznicę wybuchu II wojny światowej udział wzięli m.in. przedstawiciele władz państwowych i samorządowych, kierownictwa kolejowych spółek i szefowie organizacji związkowych, z prezydentem ZZM Leszkiem Miętkiem na czele. Wśród





## Odnowili zabytek

Dokładnie 29 września br. mija 25-lecie oficjalnego odsłonięcia parowozu Oi2-29, jako pomnika uświetniającego tradycję pracy drużyn trakcyjnych pracujących w Lokomotywowni Pozaklasowej Zajązkowo Tczewskie. W całej Europie zachowały się tylko trzy jego egzemplarze.

Z okazji jubileuszu członkowie Rady ZZM w Zajązkowie Tczewskim postanowili w wolnym czasie wyczyścić i pomalować na nowo piękny zabytek. Pracami w dniach 22–26 sierpnia kierował Andrzej Magulski – przewodniczący ZZM w Północnym Zakładzie PKP Cargo w Gdyni. Parowóz malowali Ryszard Arendt, Andrzej Dajer, Rafał Latuszewski, Adam Murawski, Piotr Rytelewski, Zbigniew Stanek, Grzegorz Toczek i Zbigniew Pastwa.

*Tekst i fot. (AM)*

licznych pocztów sztandarowych wyróżnić należy te ze Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce – z Zajązkowa Tczewskiego, Malborka, Ławy ( ze spółki PKP Cargo S.A.) oraz ZZM Gdynia Grabówek (ze spółki Intercity S.A.) i ZZM SKM w Trójmieście.

Na zakończenie uroczystości w Szymankowie oraz Tczewie poszczególne delegacje złożyły kwiaty pod pamiątkowymi obeliskami. W imieniu Rady Krajowej ZZM uczynił to prezydent Miętek w towarzystwie Andrzeja Magulskiego – przewodniczącego ZZM w CT Gdynia oraz Piotra Rytlewskiego – członka Rady ZZM Zaj Tczew.

*Adam Murawski*



# Tego można było uniknąć

**Ile jeszcze musi zdarzyć się wypadków kolejowych, aby zmienił się sposób myślenia i działania decydentów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu kolejowego?**

Przy wjeździe w stację Baby 12 sierpnia br. wykoleił się pociąg nr 14101 relacji Warszawa Wschodnia–Katowice. Zdaniem prokuratury w Piotrkowie Trybunalskim maszynista cyt.: „umyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa ruchu kolejowego nienależycie obserwując sygnały na semaforach oraz drogę przebiegu nie stosując się do wskazań semafora wjazdowego A1/2 oraz semafora sb1 1247N, przekraczając dopuszczalną prędkość na semaforze wjazdowym i jadąc z prędkością nie mniejszą niż 115 km/h przy dopuszczalnej 40 km/h”. Sąd Rejonowy w Piotrkowie Tryb. postanowił zastosować wobec maszynisty środek zapobiegawczy w postaci tymczasowego aresztowania na okres 2 miesięcy. Decydującym dowodem na tym etapie okazał się protokół oględzin miejsca wypadku sporządzony przez komisję kolejową łącznie z przedstawicielami Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Maszynista nie przyznał się do zarzucanego czynu. Zeznał, że semafor wjazdowy wskazywał sygnał S5 (jedno pomarańczowe światło ciągłe), co pozwalało mu minąć semafor z szybkością rozkładową, tj. do 120 km/h. Wyjaśnienia te są w sprzeczności z zeznaniami złożonymi przez dyżurnego ruchu. Ale to maszynista jest na dzień dzisiejszy jedyną osobą, która bezpośrednio widziała obraz semafora wjazdowego A1/2. Nasuwa się pytanie, na jakiej podstawie powołana na okoliczność wypadku komisja kolejowa uznała, że urządzenia były w pełni sprawne, a obraz semafora wjazdowego wskazywał sygnał S13 (dwa pomarańczowe) – jazda z prędkością do 40 km/h, a następny semafor – stój? Nie zostały bowiem przeprowadzone żadne

badania wymagane postanowieniami instrukcji le-15 (wytyczne badania urządzeń sterowania ruchem po wypadku kolejowym)

Broniąc praw pracowniczych zebrałem się z wieloma zaskakującymi przyczynami wypadków kolejowych. Na przykład pociągu nr 18201 relacji Warszawa - Gorzów Wlkp. na stacji Wawrów, gdzie przyczyną było błędne wskazania semafora spowodowane uszkodzeniem żarówki w dolnej komorze semafora. Usterki tego rodzaju przytrafiają się bardzo rzadko, ale zdarzają się. Przykładem wadliwego działania urządzeń srk jest wypadek na stacji Lublin z 13 kwietnia br., gdzie



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

podczas manewrów na rozjeździe wykoleił się autobus szynowy SA134-016. Jak ustaliła komisja powypadkowa, przyczyną było cyt. „przełożenie sprzężonej zwrotnicy nr 228/230 z położenia zasadniczego w zwrotnie pod jadącym taborem przy niezamkniętym i nieutwierdzonym przebiegu manewrowym. Przełożenie zwrotnicy spowodowało zwarcie styków na listwie obwodu sygnałowego w skrzynce kablowej przez ślimaka”!

Komisja powypadkowa nie zabezpieczyła na stacji Baby w sposób właściwy materiału dowodowego (stan przekaźników, żarówki itp.). Nikłe znaczenie dowodowe będą więc



## Święto w DB Schenker

**Członkowie ZM z koła DB Schenker Rail Polska świętowali Europejski Dzień Maszynisty Kolejowego z rodzinami w Szczyrku.**

Spotkanie w dniach 9–11 września miało charakter rekreacyjno-integracyjny. Głównymi punktami był turniej halowy w piłce nożnej oraz biesiada góralska przy ognisku. Jak poinformował nas przewodniczący koła Bernard Maj, zawody sportowe zakończyły się bez poważnych kontuzji. Dużo było za to śmiechu i dobrej zabawy.

Wyjazd odbył się przy wydatnej pomocy prezesa DB Schenker – Christiana Schreyera.

(bem)

Fot. Janusz Miciak



miały ustalenia mające potwierdzić sprawność urządzeń w dniu wypadku, skoro badania i próby zostaną przeprowadzone po naprawie i wymianie części w układach sterowania ruchem, dokonanych zresztą przez pracowników bezpośrednio odpowiedzialnych za ich sprawność.

Przy ustalaniu bezpośredniej przyczyny wypadku znaczący może się okazać brak realizacji przez zarządcę infrastruktury wniosków zawartych w protokołach końcowych wypadków na stacjach Zarzeka (26.04.1999) oraz Krzewie (12.12.2008). Dotyczyły one obowiązku informowania maszynisty o zmianie toru przejazdowego, wjazdowego w stacji przez dyżurnego ruchu. Pomimo wielu działań ze strony ZZM, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uporczywie odmawia wprowadzenia do instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 zapisu o treści: „o zmianie toru wjazdowego i przejazdowego dla pociągu przejeżdżającego przez stację należy uprzedzić radiotelefontycznie maszynistę zbliżającego się pociągu

do posterunku ruchu”. W uzasadnieniu odmowy skierowanej do Ministerstwa Infrastruktury i Urzędu Transportu Kolejowego (pismo IES1-7200-38/09/10 z dn. 18.05.2010r.) PLK pisze m.in. że „wprowadzenie zmiany przepisu w proponowanej formie przez wnioskodawcę nie tylko zaciera odpowiedzialność wynikającą z różnych obowiązków między maszynistą a dyżurnym ruchu, ale także w zakresie odpowiedzialności pozycja maszynisty zostałaby ukształtowana w sposób uprzywilejowany i ochronny”. Zarządca infrastruktury nawet się nie zająknął, że wprowadzenie obowiązku informowania maszynisty o zmianie toru wjazdowego, przejazdowego w stacji zdecydowanie poprawi bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Potwierdzeniem jest opinia biegłego sądowego na okoliczność ustalenia winnych wypadku na stacji Krzewie: „do czynników poza innym odbiorem sygnałów na semaforach, które mogły spowodować uniknięcie wypadku lub mogły zmniejszyć jego skutki należały na pewno: uprzedzenie maszynisty

za pomocą urządzeń radiołączności pociągowej o zmianie toru po którym pociąg będzie przejeżdżał przez stację”. Z opinią biegłego sądowego związek zapoznał również UTK i Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych (pismem ZZM-KO/26/12 z 29.12.2010 r.).

Biorąc pod uwagę pewne podobieństwa wypadków w Krzewiu i Babach pokuszę się o stwierdzenie, że tego ostatniego można było uniknąć - gdyby dyżurny ruchu poprzez radiotelefon powiadomił maszynistę o zmianie toru przejazdowego przez stację. Czy stać PLK na przyznanie się do błędu ?

P.S. ZZM w pełni zaangażował się w obronę dobrego imienia naszego kolegi, i to w sposób skuteczny. W dniu 31 sierpnia 2011 r. Sąd Okręgowy w Piotrkowie Trybunalskim uchylił areszt zapobiegawczy wobec naszego kolegi.

**Eugeniusz Śliwiński**  
Przewodniczący Komisji  
Obrony Praw Pracowniczych

## Podpatrzone



Tak wyglądają szyby czołowe lokomotywy EU07-124 (poc. 61106 w dniu 6.08.2011r., stacja Błonie) po „spotkaniu” z dwoma rzuconymi z kładki butelkami po piwie. Szyby starego typu – nie klejone warstwowo, nie posiadały dodatkowych zabezpieczeń ochronnych.

Fot. S. Bartosik

6 września 2011 r.  
w wieku 59 lat  
odszedł na wieczną służbę  
nasz kolega  
emerytowany maszynista  
**JERZY ZAWADZKI**

Cześć Jego Pamięci  
Rodzinie i bliskim  
wyrazy współczucia

składają  
koledzy z ZZMK w Łodzi

## Pod semaforem

Związki zawodowe – za wspólne działania podczas euromanifestacji we Wrocławiu.

Zarząd PR – za nieobecność na centralnych obchodach Dnia Maszynisty w Mielnie.



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

**HQ MOR**

Dzwoni ojciec do córki studiującej za granicą:

- Cześć córeczko, co słychać?
- Zostałam prostytutką.
- Cooo? Jak mogłaś ?!!!

- Ależ tato! Wiesz ile ja mam teraz ciuchów? Poza tym czesne i studia opłacone już do końca. Jeżdżę jaguarem. Siostrę zapraszam do mnie na wakacje, a tobie z mamą wykupiłam miesięczne wczasy na Majorce. Kupiłam też czarnego mercedesa, czeka tam już na was.

- Zaraz, zaraz - mówi ojciec. - To mówisz, że kim zostałeś?

- prostytutką.
- Aaaa, przepraszam. Ja zrozumiałem, że protestantką.

\*

Przychodzi baba do lekarza i mówi:

- Mam owłosioną klatkę.

Na to lekarz:

- To niech pani jeździ windą!

\*

On i ona.

- W czym niby jesteś lepsza ode mnie?
- Ładniejsza jestem, inteligentniejsza...
- Ale liczy się to, co człowiek ma w środku!
- No właśnie... Ty w środku najczęściej masz alkohol!

\*

Kłótnia dwójki czterolatek pod blokiem:

On: A mój tata ma swoją firmę!

Ona: A moja mama też ma!

On: A mój tata ma BMW!

Ona: A moja mama też!

On: A mój tata ma siusiaka!

Ona: A moja mama też ma!

On: Twoja mama nie może mieć siusiaka!

Ona: A właśnie, że ma! I trzyma go w szufladzie!

# fraszki Jerzego Szulec

## Podmuchy

Nie otrzeźwi damo cię  
najlepszy wachlarz  
Jeśli na przyjęciu  
za dużo się nachlasz.

## Domator

Własny świat ma pan  
Pośród czterech ścian.

## Sondaże

Gorączkowe diagnozy znachorów  
Przed kolejną chorobą wyborów.

## Stacja poezja

Czym dusza bogata  
A mnie w sercu gra  
Dalekie echo pracującej kolei  
Tętniący życiem szlak,  
Co niwę na dwoje dzieli.  
A w mojej duszy śpiew  
przetaczających się składów.  
To jest kolejowy zew,  
jadą i stoją - stoją i jadą.  
A w mojej głowie pustka,  
Jak to miejsce po dawnym torze.  
Wilgotne oczy, mokra chustka  
i serce zdrowe, a jednak bardzo chore.

**Marek Płóciennik**

*Autor jest wieloletnim pracownikiem kolei, entuzjastą i hobbystą transportu szynowego. Pochodzi z Ostrowa Wlkp.*

## Kącik filatelistyczny

Ze względu na Europejski Dzień Maszynisty Kolejowego tym razem walory z innego kraju. Tym bardziej, że z maszynistami z Czech utrzymujemy ścisłe kontakty.

Na przedstawionym obok arkusiku widzimy znaczki z przywieszkami obrazujące rozwój kolejnictwa w tym kraju na przestrzeni XX wieku - w środku arkusika zarys terytorialny granic naszego południowego sąsiada z zaznaczonymi najważniejszymi liniami kolejowymi: wschód - zachód i północ - południe.

(amur)



KRZYŻÓWKA NR 9/2011

|  |                          |   |                                      |                                     |  |  |  |  |                       |  |                                 |   |   |                                   |                                       |    |
|--|--------------------------|---|--------------------------------------|-------------------------------------|--|--|--|--|-----------------------|--|---------------------------------|---|---|-----------------------------------|---------------------------------------|----|
| Dzieje<br>rodu<br>Swiń lub<br>Hudsona          |                          | Woskie<br>Góry z<br>Mnichem<br>(2068 m) |                                      | Na wsady<br>i odpady                |  | Jeden z<br>Trzech<br>Króli                 |  | Wyspa z<br>Nagoją                        |                       | Świeci nad<br>klawiaturą<br>komputera              |                                 | Maszyna<br>do<br>wbijania<br>pali         | Mineralna<br>Aktor z<br>„Dzie-<br>ciola”  |                                   | Knopfler<br>Będzie<br>miało<br>łopatę |    |
| 1  |                          |   |                                      |                                     |  | Wyna-<br>lek<br>Dunlopa                    |  | 3  |                       |  |                                 | W stroju<br>Ewy                           |   |                                   |                                       |    |
| Srebrzysty<br>lantano-<br>wiec (Gd)            |                          |   |                                      |                                     |  |  |  | Prze-<br>gub<br>krzyża-<br>kowy          |                       | Szalapin,<br>ros. bas<br>Stolica<br>Azerów         |                                 | 9   |   |                                   |                                       |    |
|  |                          |   |                                      |                                     |  | Pas ziemi<br>odkładany<br>przez<br>lemiesz |  |  |                       |  |                                 | Nad<br>Grabią<br>Radiowy<br>konkurs       |   |                                   | 11                                    |    |
| Cienka<br>tkanina                              | Tandeta,<br>chłam        |   | Pojazd<br>MPO<br>Włoskie<br>miasto   |                                     |  |  |  |  |                       |  |                                 |   |   | Błada –<br>biały dla<br>Indianina | Mądry ...<br>po<br>szkodzie           |    |
|  |                          |   |                                      | Konkrety                            |  | Opowieść<br>z morałem                      |  |  |                       |  | Przedmo-<br>wa<br>Literatka     |   |   |                                   |                                       |    |
| Śmietnik<br>w<br>wieżowcu                      |                          | Nosi<br>burnus<br>Botanicz-<br>na kotka |                                      |                                     |  |  | Piękno,<br>wdzięk                          |  |                       |  |                                 |   | ...Balboa,<br>filmowy<br>bokser           |                                   | Rozkaz<br>króla                       |    |
| Rodzinne<br>miasto<br>Demokryta                |                          |   |                                      |                                     |  |  | Zaśpiewał<br>w Sopocie<br>„Seren-<br>o...” | Postrach<br>gapowic-<br>zów              |                       | Z Naza-<br>retem<br>Daw. naz-<br>wa Tokio          |                                 |   |   |                                   |                                       | 13 |
| 5  |                          |   |                                      |                                     |  | Ameryka-<br>nin<br>Port nad<br>Angara      |  |  |                       |  |                                 | Obóz<br>tatarski<br>Burmistrz<br>w Paryżu |   |                                   |                                       |    |
| Mamido   |                          |   |                                      |                                     |  |  | Pismo<br>dyploma-<br>tyczne                | Gra jako<br>Karol w<br>„Och,<br>Karol 2” |                       |  |                                 |   |   |                                   |                                       | 12 |
| Atrybut<br>kibica<br>Zdarta<br>miotła          | Pitoli, aż<br>głowa boli |   | Państwo<br>szachów<br>Lek na<br>niby |                                     |  |  | 14   | Kanalarz<br>z<br>„Miodo-<br>wych lat”    |                       |  |                                 |   |   | Mecha-<br>niczne<br>pianino       | Schronił<br>się w<br>obcym<br>kraju   |    |
|  |                          |   |                                      |                                     |  | Sobotnie<br>święto u<br>Żydów              |  | ...<br>Smigły-<br>Rydz                   |                       | Podziemie<br>kościółka z<br>relikwiami<br>Z rzepką |                                 |   |   |                                   |                                       |    |
| Najniższa<br>część<br>kadłuba<br>statku        |                          | Lodowy -<br>na rzece                    |                                      | Małe<br>niedociąg-<br>nięcie        |  |  |  |  |                       |  |                                 |   | Stale towarzyszy<br>zegarmistrzowi        |                                   | Białoszary<br>rumak                   |    |
|  |                          |   |                                      | Zagroże-<br>nie z<br>pieca<br>Zjazd |  |  |  |  | Epizodycz-<br>na rola |  | Ciężkie<br>... okres<br>kryzysu |   |   |                                   | 7                                     |    |
| Pakunek,<br>zawiniątko<br>Urząd z<br>poręczami |                          |   |                                      |                                     |  |  | 15   | Podykto-<br>wany<br>przez<br>sędziego    |                       |  |                                 |   | „General<br>...” film<br>Bugaj-<br>skiego |                                   |                                       |    |
|  |                          |   |                                      |                                     |  |  |  |  |                       |  |                                 | Zwierzę<br>obok dójki                     |   |                                   |                                       |    |
| Podobna<br>do komosa<br>Karty do<br>wroźb      | 4                        |   | 10                                   |                                     |  |  |  | Przy<br>kapeluszu<br>i na<br>jezdni      |                       |  |                                 |   | Międłony                                  |                                   |                                       |    |
|  |                          |   |                                      |                                     |  | Kwinte-<br>sencja                          |  |  |                       |  |                                 |   |   |                                   |                                       | 8  |

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 16 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązania krzyżówki nr 9 prosimy nadsyłać do 6 X października 2011 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 9”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę-niespodziankę. Rozwiązanie Krzyżówki nr 8: „Prawa pracownicze”. Nagrodę – weekend dla dwóch osób w wybranym ośrodku spółki Natura Tour wylosowała Anna Rybikowska z Łodzi. Gratulujemy, informację wyślemy pocztą. Przpominamy, 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. (22) 474 26 15, fax (22) 474 26 16, tel. kol. 922 474 26 15 lub 16  
e-mail: 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. Fot. na okładce: Poczty sztandarowe ZKM w Mielnie. Fot. R. Zarzecki

**PROMOCYJNE WYJAZDY!**  
**Student**  
**Senior**  
**Rodzice i Dzieci**  
**Rodzina**  
**Weekend**  
**z *Naturą* Tour**



**NATURA**tour



**Zadzwoń lub zarezerwuj on-line**

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

infolinia: 801 000 527