

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 12/100

GRUDZIEŃ 2012



Zasypani „prezentami”

Święta Bożego Narodzenia i Nowy Rok za pasem. W tym roku to wyjątkowy okres, bo mimo największych starań jeszcze nigdy nie było tak trudno oderwać się od realiów i poddać magicznej, świątecznej atmosferze.

Bo przecież w „prezencie gwiazdkowym” 1200 pracowników Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych zostało zwolnionych, a pozostali z dwutysięcznej załogi zakładu „załapali się” na niewolniczą pracę w Kolejach Śląskich.

Bo z jednej strony „w imię oszczędności” próbuje się ograniczać świadczenia przejazdowe kolejarzom, emerytom i rencistom, a z drugiej - za grube miliony wynajmuje firmy doradcze, wymyślające rewelacje typu opowiadanie dowcipów podróżnym.

Bo w prezencie rząd lansuje zmiany legislacyjne umożliwiające upadłość spółek kolejowych. To przecież wyrok na spółkę Przewozy Regionalne i widmo analogicznej do Śląska sytuacji dla całej załogi PR.

Bo pod choinkę otrzymaliśmy zapowiedź zamknięcia, czy - jak próbuje to ubrać w ładne słowa rząd - wyłączenia z eksploatacji kilku tysięcy kilometrów linii kolejowych.

A prosiliśmy o inne prezenty, jak choćby wspólne przepisy dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego - miały być w lipcu, a jeszcze ich nie ma.



Prosimy o ustawę w sprawie szkoleń maszynistów - projekt był gotowy w lipcu, ale słuch o nim zaginął.

Prosimy o wdrożenie zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych - mamy informację, że prędkość jaką wskazuje semafor będziemy odczytywać w WOS-ie, a na ostodę wszechobecne „Sz”.

Prosimy o ratunkowy program naprawczy dla Przewozów Regionalnych, za to mamy „dzień pieszego pasażera” w wydaniu Kolei Śląskich.

Prosimy o pieniądze, które będą wykorzystane na kolej - mamy oświadczenia zarządu PKP, że nie optaca się budować linii kolejowych.

Prosimy o zmniejszenie stawek dostępu do infrastruktury - mamy amortyzację w kosztach, jakość infrastruktury na miarę trzeciego świata, a stawki jedne z najwyższych w Europie.

Prosimy o godne i stabilne miejsca pracy i o sprawienie, żeby kolejarz przestał się wstydić za błędy decydentów, a mamy nową kampanię antykolejową i totalną kompromitację na Śląsku.

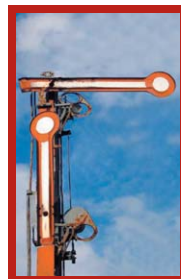
Gdyby prorocтва o końcu świata miały się spełnić, to można byłoby na to wszystko machnąć ręką. Wszystko jednak wskazuje na to, że z tymi problemami przyjdzie nam się jednak zmierzyć. Z okazji świąt życzę więc zdrowia, zdrowia i jeszcze raz zdrowia. Bo na służbę zdrowia nie mamy co liczyć.

Też oczekujący Św. Mikołaja
Leszek Miętek
Prezydent ZZM

Pod semaforem



Pracodawcy, organizacje trzeciego sektora i związkowcy - czyli sygnatariusze listu otwartego ws. planów likwidacji linii kolejowych w Polsce.



Minister Sławomir Nowak - za straszenie strajkiem pasażerów i Jakub Karnowski, prezes PKP SA - za plany likwidacji linii kolejowych.



Listy do premiera

Kolejarskie związki zawodowe wystosowały listy otwarte do premiera Donalda Tuska, domagając się m.in. średniego wynagrodzenia dla pracowników Grupy PKP na poziomie 5900 zł, co stanowi dziesiątą część wynagrodzenia prezesa PKP SA.

To reakcja na informację o zarobkach prezesa PKP SA Jakuba Karnowskiego, która pojawiła się podczas posiedzenia Sejmowej Komisji Infrastruktury. Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych, SKK NSZZ „Solidarność” oraz Federacja ZZ Pracowników PKP zaapelowały 26 listopada do premiera o ustanowienie kontraktu dla kolejarzy i średniego wynagrodzenia dla pracowników spółek Grupy PKP w wysokości 10 procent wynagrodzenia prezesa PKP (5900 zł), plus premia za wykonanie zadań w wysokości 50 procent dochodu rocznego, a także o wprowadzenie 12-miesięcznego okresu wypowiedzenia umowy o pracę.

Strona związkowa wyjaśniła w liście, że powyższe oczekiwania wynikają z ustalonych przez ministra transportu Sławomira Nowaka standardów wynagrodzeń w Grupie PKP, z których wynika, że praca szefa PKP S.A. jest znacznie ważniejsza niż konstytucyjnego ministra.

List do premiera nie umknął uwadze mediów. Wywołał także ner-



wową reakcją ministra Nowaka, który przypuścił ostrą szarżę na związkowców, ale się zagalopował. I to tak dalece, że słuchaczy jednej ze stacji radiowych straszyl paraliżem kraju, zapowiadając... strajk na kolei przed świętami. To bodaj pierw-

szy przypadek w historii kolei na ziemiach polskich, że strajk kolejarzy ogłosił minister. Na dodatek uczynił to w momencie, kiedy prowadzony był dialog społeczny i przeprowadzane referendum wśród załogi.

W odpowiedzi Leszek Miętek, Henryk Grymel i Stanisław Stolorz wystosowali drugi list otwarty do prezesa Rady Ministrów, w którym napisali, że straszenie pasażerów nie służy poprawie wizerunku kolei. Działając w interesie polskich kolei, trzej liderzy związkowi zwrócili się 27 listopada do premiera Tuska o wptynięcie na ministra Nowaka, aby odwołał strajk w okresie świąt Bożego Narodzenia, który nomen omen sam ogłasza. Poinformowali premiera, że działanie ministra traktują jako prowokację mającą

na celu zatuszowanie problemów w zarządzaniu koleją i usprawiedliwienie ewentualnych perturbacji w ruchu pociągów związanych z wprowadzaniem nowego rozkładu jazdy i okresem zimowym.

(L)

Referendum ważne

W chwili oddawania numeru do druku trwało jeszcze liczenie głosów oddanych w zorganizowanym w kolejowych spółkach referendum w sprawie świadczeń przejazdowych. Frekwencja była wysoka, co oznacza, że wyniki są wiążące.

Kolejarze odpowiadali na pytania, czy są za utrzymaniem dotychczasowych zasad świadczeń przejazdowych w 2013r. lub w przypadku ich ograniczenia - za uzyskaniem rekompensat w wysokości 720 zł brutto miesięcz-

nie dla każdego pracownika, a w przypadku niespełnienia tych postulatów czy popierają podjęcie strajku.

Z uzyskanych przez nas wstępnych informacji otrzymanych w komisjach wynika, że

gross odpowiedzi było twierdzących. Szczegóły podamy w późniejszym terminie, za pośrednictwem mediów. Informacje będą też dostępne na naszym koncie na Facebooku.

Decyzję o przeprowadzeniu referendum w sprawie świadczeń przejazdowych podjęła Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych, Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP, Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność”. Do akcji przyłączyły się inne organizacje związkowe.

Drzwi są otwarte

Z Leszkiem Zającem, zastępcą głównego inspektora pracy, rozmawia Rafał Zarzecki

- W Śląskim Zakładzie Przewozów Regionalnych doszło do niewypłacenia pracownikom w terminie wynagrodzeń za miesiąc wrzesień. Padli oni ofiarą konfliktu między zarządem spółki, a jednym z właścicieli - marszałkiem województwa śląskiego. Czy w reakcji na ewidentne łamanie prawa możemy się spodziewać działań kontrolnych PIP?

- Od 17 października br. trwa kontrola Okręgowego Inspektoratu Pracy w Katowicach w Śląskim Zakładzie Przewozów Regionalnych, mająca na celu ustalenie prawidłowości wypłat wynagrodzeń. O jej wynikach inspektorzy poinformują dopiero po zakończeniu czynności kontrolnych. Bez wątpienia terminowa i prawidłowa wypłata wynagrodzenia to jedna



- Drzwi naszej inspekcji są zawsze otwarte dla maszynistów, jak również innych pracowników kolei. Jeśli tylko otrzymamy sygnały o naruszeniach przepisów prawa pracy, w tym również przepisów i zasad bhp, niezwłocznie podejmiemy działania kontrolne.

z najważniejszych powinności pracodawcy. Państwowa Inspekcja Pracy od lat monitoruje ten ważny społecznie obszar prawa pracy. W tym roku znacznie zintensyfikowaliśmy, w stosunku do poprzedniego okresu, kontrole ukierunkowane na weryfikację kwestii płacowych. Stanowią one znaczącą część ogólnej liczby tegorocznych kontroli realizowanych przez inspekcję w ramach

rutynowej działalności przez wszystkie okręgowe inspektoraty pracy. Zaplanowaliśmy też, że w 2013 roku egzekwowanie przestrzegania przepisów w zakresie wypłaty wynagrodzenia za pracę będzie jednym z wiodących zadań, które będzie realizować Państwowa Inspekcja Pracy.

- Co można doradzić pracownikom w sytuacjach kiedy nie otrzymują terminowo wynagrodzeń? Gdzie powinni zgłaszać takie przypadki i czy mogą liczyć wówczas na anonimowość?

- Jeśli pracodawca nie wypłaca bądź wypłaca nieterminowo wynagrodzenie za pracę, należy poinformować o tym inspekcję pracy składając skargę osobiście lub za pośrednictwem poczty, także maila, w okręgowym inspektoracie pracy lub jednym z oddziałów terenowych. Wszystkie adresy i telefony znajdują się na stronie www.pip.gov.pl, wraz z drukami zgłoszenia skargi. Gwarantujemy anonimowość osobom, które złożą skargę, jak również utrzymujemy w tajemnicy fakt, że przeprowadzana kontrola ma z nią związek. Najpóźniej w ciągu 30 dni od złożenia skargi, a w sprawach szczególnie skomplikowanych - po upływie dwóch miesięcy, skarżący zostaje powiadomiony o wynikach kontroli.

Jednocześnie zachęcam do korzystania z bezpłatnego poradnictwa prawnego, telefonicznie bądź osobiście, prowadzonego przez inspektoraty pracy w całej Polsce. Można u nas wyjaśnić szczegółowo swoją sytuację prawną i związane z tym wątpliwości oraz uzyskać poradę.

- Spółka Koleje Śląskie zapowiedziała zatrudnianie maszynistów za pośrednictwem agencji pracy, choć według nowelizowanej ustawy o transporcie kolejowym maszynistów może rekrutować firma przewozowa. Czy PIP zamierza bliżej przyjrzeć się sprawie zatrudniania maszynistów przez operatorów i czasowi ich pracy?



Protest śląskich kolejarzy w Katowicach

- Drzwi naszej inspekcji są zawsze otwarte dla maszynistów, jak również innych pracowników kolei. Jeśli tylko otrzymamy sygnały o naruszeniach przepisów prawa pracy, w tym również przepisów i zasad bhp, niezwłocznie podejmiemy działania kontrolne. W 2013 r. Państwowa Inspekcja Pracy planuje kontrole ukierunkowane na prace tymczasowe. Inspektorzy będą sprawdzać m.in. przestrzeganie zakazu powierzania pracownikowi tymczasowemu wykonywania na rzecz pracodawcy użytkownika pracy szczególnie niebezpiecznej w rozumieniu przepisów wydanych na podstawie art. 237(15) Kodeksu pracy, jak również niepowierzanie pracownikowi tymczasowemu innych zadań lub o innym charakterze niż wyszczególnione w art. 2 pkt 3 ustawy o zatrudnianiu pracowników tymczasowych, pozostających w sprzeczności z definicją pracy tymczasowej.

- Jakie ma Pan oczekiwania odnośnie współpracy ze związkami zawodowymi w zakresie likwidacji patologii w stosunkach pracy?

- To nasi partnerzy w codziennej, mozolnej pracy na rzecz tworzenia bezpiecznych warunków pracy, stąd też łączące nas relacje są bliskie, robocze i bardzo konstruktywne. Wymieniamy się informacjami i doświadczeniami, współpracując ze sobą na wielu płaszczynach. Przeprowadzane przez inspektorów pracy z inspiracji związkowców kontrole każdego roku przynoszą konkretne efekty w postaci wyegzekwowanych kwot zaległych wynagrodzeń i innych świadczeń ze stosunku pracy, przekazaniem środków na fundusz socjalny, udzieleniem zaległych urlopów, a w sferze bhp likwidacją licznych zagrożeń dla zdrowia i życia pracowników. Z naszych danych wynika, że w ostatnich dwóch latach Państwowa Inspekcja Pracy przeprowadziła ponad 6,5 tys. kontroli we współdziałaniu

ze związkami zawodowymi i społeczną inspekcją pracy, a w pierwszej połowie br. już blisko 2 tys. takich kontroli.

Innym, równie ważnym obszarem naszego współdziałania jest uczestnictwo organizacji związkowych w programach i kampaniach prewencyjnych, takich jak „Poznaj swoje prawa w pracy”, szkoleniach i konkursach organizowanych przez PIP. Prowadzenie działań pozakontrolnych przez inspekcję pracy poprzez rozwijanie i wzmacnianie prewencyjnych form oddziaływania na środowisko pracy dobrze służy zapobieganiu i ograniczaniu zagrożeń zawodowych oraz przestrzeganiu prawa pracy.

Mam nadzieję, że w naszej dalszej współpracy będziemy nie tylko kontynuować sprawdzone formy współdziałania, ale też tworzyć nowe płaszczyzny wzajemnych kontaktów.

- Dziękuję za rozmowę.



naturalnie z nami

Naszą misją jest transport towarów i świadczenie usług logistycznych, przyjaznych i bezpiecznych dla środowiska. **Celem jest zapewnienie satysfakcji i zadowolenia klientów.**

Połączenie funkcji handlowych z eksploatacyjnymi pozwala nam elastycznie reagować na potrzeby rynku oraz rozszerzać ofertę, m.in. o usługi „door to door”, „just in time” oraz „szyte na miarę”.

Uruchamiamy nowe relacje w kraju i zagranicą, w głównych europejskich korytarzach transportowych. Realizujemy samodzielne przewozy kolejowe w Niemczech, Czechach i na Słowacji.

Optymalizujemy systemy planowania i monitorowania przewozów. Wprowadzamy nowe, korzystne dla klienta zasady sprzedaży usług i atrakcyjne bonifikaty. **Wybierając nas, niezawodnie, szybko i prosto trafisz do celu.**

Quo vadis PR?

Sprawa Przewozów Regionalnych była głównym tematem zwołanego w trybie pilnym plenarnego posiedzenia Trójstronnej Komisji ds. Społeczno-Gospodarczych. Prezydent ZZM, a zarazem przewodniczący Branży Transport OPZZ Leszek Miętek przedstawił tam program zawierający pakiet rozwiązań mających na celu poprawę sytuacji spółki.

Cały dokument opublikowaliśmy w poprzednim numerze GM. Gwoli przypomnienia, rozwiązania mają charakter systemowy i odnoszą się do zmian właścicielskich, regulacyjnych oraz relacji na styku przewoźnik-samorządy województw (dwa scenariusze). Proponowane jest m.in. przekształcenie Przewozów Regionalnych w spółkę akcyjną i stworzenie zasad powoływania własnych podmiotów przez samorządy województw. To pierwszy dokument zawierający konkretne pomysły mające na celu rozwiązanie naglącego i narastającego problemu PR. Co ciekawe, program naprawczy „na stół” położył wcale nie minister, ani marszałek województwa, ale przewodniczący związku zawodowego.

zem ministra pracy, Władysława Kosiniaka-Kamysza.

Leszek Miętek rozpoczął od przypomnienia w jakich gremiach i z jakim skutkiem podejmowano problematykę Przewozów Regionalnych we wcześniejszym okresie. Czyli począwszy od branżowego Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, gdzie zapraszano także przedstawicieli samorządu. I dalej - w ramach tzw. Szczytu Kolejowego, powołanego na wniosek strony związkowej po strajku 17 lipca 2011 roku i mającego rozstrzygnąć m.in. fundamentalne dla dalszego funkcjonowania firmy sprawy. Jak wiadomo, tak się jednak nie stało. Przez ponad rok nie wypracowano tam żadnej koncepcji służącej rozwiązaniu kwadratury koła, jaka

że jesteśmy w przededniu ważnych decyzji, bo problem PR dotyka nie tylko podróżnych, mogących co najwyżej pomarzyć o wspólnym bilecie, ale i pracowników firmy - mówił prezydent ZZM. Przestrzegając, że wprowadzenie zmian umożliwiających upadłość kolejowych spółek to podpisanie wyroku na PR.

Prezes spółki Małgorzata Kuczevska-Laska przedstawiła rozwiązania systemowe dotyczące kolei regionalnych stosowane w Europie, autorstwa firmy McKinsey & Company. Ubolewała, że nazwa kierowanej przez nią firmy pojawia się w kontekstach odstraszcających kontrahentów, co wyglądało na urzędowy optymizm.

Tym bardziej, że swoje obawy na temat dalszego funkcjonowania PR wyraził minister transportu Sławomir Nowak, który zalecił UTK kontrolę finansową w spółce. Niby nie odżegnywał się od odpowiedzialności za transport publiczny, ale przyznał, że nie potrafi nakłonić marszałków do przyjęcia jakiegokolwiek rozwiązania. Obiecał jedynie odnieść się w ciągu 2 tygodni do związkowej propozycji i zapowiedział, że o to samo poprosi marszałków. I to by było na tyle.

Przewodniczący OPZZ Jan Guz zaproponował jeszcze przygotowanie raportu skutków społecznych wygaszania działalności PR i zaapelował o wstrzymanie się do tego czasu z nowelizacją ustaw umożliwiających upadłość kolejowych spółek, ale wniosek nie przeszedł.

Na zakończenie przewodniczący Komisji Trójstronnej powiedział, że sytuacja PR musi się wyjaśnić w ciągu najbliższych 2-3 miesięcy. Od strony negocjacyjnej związku zawodowe zrobiły wszystko co dało się zrobić - na rozmaitych szczeblach i gremiach, przedstawiając nawet plan naprawczy dla spółki. Jeśli dialog społeczny nie przynosi pożądanych efektów, miejsc pracy można bronić już tylko w jeden sposób. Wszystkie znaki na niebie i w wodzie wskazują na to, że właśnie zbliżamy się do tego momentu.

(Raz)



O plenarne posiedzenie Trójstronnej Komisji ds. Społeczno-Gospodarczych w sprawie PR szef ZZM zabiegał na październikowym zeście ds. polityki gospodarczej i rynku pracy TK. Wniósł, by wzięli w nim udział ministrowie transportu i finansów. Ostatecznie w centrum konferencyjnym „Dialog” stawili się 15 listopada m.in. minister Sławomir Nowak wraz z wiceministrem ds. kolei Andrzejem Maselem, podsekretarz stanu w Ministerstwie Finansów Mirosław Sekuła, przedstawiciele marszałków województw, spółek: PR, Koleje Mazowieckie, Koleje Śląskie, Koleje Wielkopolskie, a także związków zawodowych. Posiedzenie odbyło się pod przewodnictwem szefa Trójstronnej Komisji, a zara-

zapanowała po usamorzadowaniu. Co więcej, niektórzy marszałkowie podejmowali w tym czasie decyzje o powoływaniu nowych spółek przewozowych, nie licząc się z utratą korzyści skali i wzrostem nakładów na funkcjonowanie przewozów. Obecnie już 60 proc. udziałowców PR ma lub wkrótce będzie miało własne spółki przewozowe. Tymczasem Przewozy Regionalne mogą zakończyć 2012 rok ze stratą 100 mln złotych (w 2011 - 55 mln zł), dwuipółkrotnie wyższą od zakładanej. Zadłużenie PR tylko wobec Polskich Linii Kolejowych sięga 400 mln zł.

- Dialog społeczny jest wtedy konstruktywny, jeśli prowadzi do wspólnych ustaleń. Mam nadzieję,

Przeciw zwijaniu kolei

Pracodawcy, przedstawiciele związków zawodowych i kolejni eksperci wspólnie zaprotestowali przeciwko likwidacji linii kolejowych w Polsce. Inicjatywa jest reakcją na zapowiedzi prezesa PKP S.A.

Prezes PKP SA Jakub Karnowski w rozmowie z Dziennikiem Gazeta Prawną poinformował, że budowanie linii kolejowych w Polsce dużo kosztuje i się nie opłaca. Zapowiedział również wyłączenie z eksploatacji 3 tys. linii kolejowych. Wypowiedź oburzyła środowisko koleje. Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych zaprosił do współpracy m.in. związki zawodowe oraz ekspertów z kraju i zagranicy. Wystosowali oni list otwarty, będący głosem sprzeciwu wobec planu likwidacji ok. 4-5 tys. km linii kolejowych, czyli ponad 25 proc. ogólnego stanu, w wyniku czego całe regiony zostaną wykluczone z dostępu do kolei, a pasażerowie oraz nadawcy towarów będą zmuszeni do korzystania z transportu drogowego. Adresatami listu są m.in. prezydent RP, premier i marszałek sejmu oraz komisarz UE ds. transportu.

Podczas konferencji prasowej głos zabrali goście z zagranicy - Tim Holloway, członek ZNPK oraz Pierre Tonon, sekretarz generalny European Rail Freight Association. Tim Holloway opowiedział o likwidacji linii w Wielkiej Brytanii - po jej przeprowadzeniu nagle okazało się, że za-

brakło torów, które można by było wykorzystywać chociażby do prac remontowych. Pierre Tonon podkreślał, że Polska nie jest wyspą, tylko częścią UE i powinna realizować unijny program, który ma na celu ułatwianie komunikacji. Dlatego też główne kolejowe korytarze transportowe powinny mieć połączenia w regionach, tak, aby umożliwić dotarcie nawet do najmniejszych odbiorców.

Prezydent ZZM Leszek Miętek plany nazwał sabotażem gospodarczym - Jeżeli ktoś uważa, że odcinając dostęp do centrów logistycznych, dużych producentów i zamykając okno na świat tam gdzie kolej oznacza dostęp do cywilizacji, szkoły, pracy, lekarza, wzrośnie efektywność na pozostałych liniach, to jest w głębokim błędzie. Cała Europa stawia na kolej i dba o polską kolej bardziej niż rząd polski, bo rząd polski kolej likwiduje. Mamy stan infrastruktury na poziomie trzeciego świata, a stawki dostępu jedne z najwyższych w Europie. Unia Europejska przyjmuje dyrektywę o zrównoważeniu systemu transportowego, o zwiększeniu partycypacji państwa w kosztach

funkcjonowania poszczególnych gałęzi transportu w taki sposób, aby transport kolejowy mógł być konkurencyjny - powiedział szef ZZM.

Prezes ZNPK Rafał Milczarski zaprezentował dziennikarzom listę linii kolejowych, które mają zostać wyłączone lub przekazane samorządom. Dodął, że została pozyskana nieoficjalnie - wielokrotne wystąpienia do PKP PLK, PKP S.A. oraz ministerstwa kończyły się odmową. Według Milczarskiego proces powinien być poprzedzony konsultacjami z pracodawcami, związkami zawodowymi oraz samorządami.

M.S.

P.S. Pod listem podpisali się przedstawiciele organizacji: Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych, Izba Gospodarcza Transportu Lądowego, Europejskie Zrzeszenie Przewoźników Towarowych (ERFA), związki zawodowe: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce, Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP, Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ Solidarność, Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP, organizacje społeczne: Kampania „Tiry na Tory”, Stowarzyszenie Zielone Mazowsze, Bydgoskie Towarzystwo Przyjaciół Kolei, Klub Sympatyków Kolei we Wrocławiu, Klub Miłośników Kolei w Radomiu, Towarzystwo Ochrony Zabytków Kolejnictwa i Organizacji Skansenów Pyskowice, eksperci: Jacek Prześluga, prof. Marek Sitarz (Kierownik Katedry Transportu Szynowego Politechniki Śląskiej), dr Michał Wolański (Katedra Transportu, Szkoła Główna Handlowa), Wojciech Zdanowski.

Prestiżowe wyróżnienie

Redaktor Rafał Zarzecki został laureatem dorocznej nagrody dla dziennikarzy mających szczególne osiągnięcia w popularyzacji problematyki ochrony pracy. Statuetkę „Salus Publica” (dobro publiczne) wręczyła 7 grudnia naczelnemu GM główna inspektor pracy Iwona Hickiewicz.

Ogólnopolski konkurs dla dziennikarzy o Nagrodę Głównego Inspektora Pracy organizowany jest od 22 lat. Ma na celu popularyzowanie problematyki prawa i bezpieczeń-

stwa pracy oraz inspirowanie mediów do podejmowania zagadnień ochrony pracy. Komisja konkursowa wyłania spośród autorów publikacji prasowych, radiowych i telewizyjnych dziennikarzy najbardziej zaangażowanych w upowszechnianie tematyki prawnej i technicznej ochrony pracy, których następnie przedstawia do akceptacji głównemu inspektorowi.

W tym roku nagrodami uhonorowano 20 dziennikarzy, reprezentujących zarówno centralne jak



i lokalne media, jak np. Dziennik Gazeta Prawna, Gazeta Wyborcza, Rzeczpospolita, Informacyjna Agencja Radiowa, Dziennik Wschodni, TVP SA w Olsztynie. Tym bardziej miło, że w tym doborowym gronie znalazł się nasz przedstawiciel.

Blżej do upadłości

Rząd PO-PSL przyjął założenia do nowelizacji ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP, prawa upadłościowego i naprawczego oraz ustawy o transporcie kolejowym. Złe wieści dla pracowników - zmiany idą w kierunku umożliwienia upadłości kolejowych spółek.

Obecnie prawo jest tak skonstruowane, że spółki utworzone na mocy ustawy z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP nie mogą upaść. Rząd PO-PSL twierdzi, że krzywym okiem patrzy na to jakoby Bruksela, sprzeciwiająca się pomocy publicznej dla kolejowych przedsiębiorstw. Minister transportu Sławomir Nowak planowaną zmianę uzasadnia koniecznością przystosowania polskiego prawa do unijnych regulacji.

Jeśli wejdzie ona w życie, upadłość spółek wykonujących usługi o charakterze publicznym stanie się możliwa. Spać spokojnie nie mogą pracownicy PKP Intercity, PKP Cargo, a zwłaszcza Przewozów Regionalnych. Dla tej ostatniej firmy, która padła ofiarą pseudo-reformy zwanej usamorządowaniem i ma poważne problemy finansowe, może być to przystawiony gwóźdź do trumny. Takie obawy mają nawet inicjatorzy nowelizacji, bo zakładają 12-miesięczny okres

vacatio legis (łac. próżnowanie ustawy) wejścia w życie ustawy w stosunku do spółek pasażerskich. Według rządowego projektu, z wnioskiem o upadłość będą mogli występować wierzyciele. Przewoźnik ogłaszający upadłość będzie zaś mógł świadczyć usługi przewozowe nie dłużej niż przez sześć miesięcy.

Temat wraca niczym bumerang. Dwa lata temu ZZM oraz SKK NSZZ „Solidarność” wyraziły negatywne stanowisko do rządowego projektu, argumentując, że spółki są w złej kondycji i mogą upaść zaraz po wejściu w życie tych przepisów. Wspólnie z opozycyjnymi parlamentarzystami udało się wówczas zablokować wprowadzenie zmian.

(L)

Z prac Rady Krajowej

Rada Krajowa ZZM omawiała bieżącą sytuację w kolejowych spółkach oraz przyjęła strategię działania w kwestii zasad funkcjonowania świadczeń przejazdowych w 2013 roku.



Pierwszy szczegółowo omawiali przewodniczący Sektorów ZZM: Henryk Kopański, Piotr Rybikowski i Sławomir Centkowski oraz przewodniczący struktur ZZM w: SKM w Trójmieście - Tadeusz Winiarski, Warszawskiej Kolei Dojazdowej - Sta-



nisław Bugajski i Kolejach Mazowieckich - Leszek Komen-dacki. Poruszone zostały takie zagadnienia jak podwyżki płac, zmiany organi-

zacyjne w firmach, naliczenie wynagrodzeń za godziny świąteczne, podwyższanie norm godzin nadliczbowych, czy ekspansja czeskich kolei.

Ponadto Rada Krajowa omówiła kwestie ubezpieczeniowe oraz przyjęła uchwały w sprawie projektu zmian w zasadach odpisu na Fundusz Własności Pracowniczej. Rada opowiedziała się za utrzymaniem dotychczasowych proporcji, w myśl których na konto FWP miało trafiać 15% środków finansowych pochodzących z prywatyzacji. Podjęte zostaną natomiast starania, by konta funduszu FWP były zasilane w przypadku zbywania jakiegokolwiek kolejowego majątku.

Ponadto Rada udzieliła Prezydium ZZM upoważnienie do rozmów w sprawie zorganizowania kolejnej tury szkoleń z zakresu działalności związkowej, finansowanych ze środków unijnych.

R

O godną pracę

Tysiące osób manifestowało w pięciu polskich miastach niezadowolenie z polityki rządu PO-PSL, skutkującej gwałtownym pogarszaniem się sytuacji na rynku pracy.



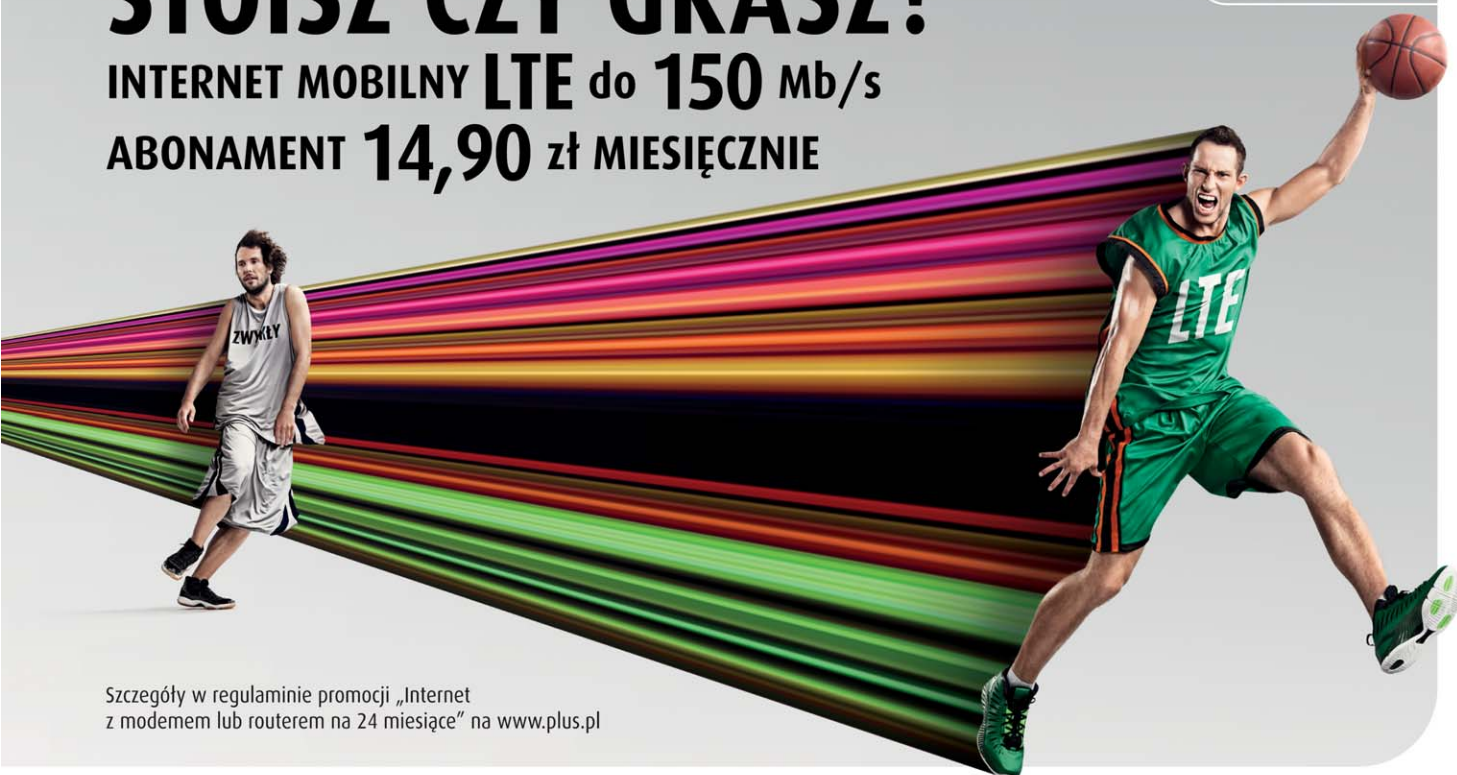
Fala manifestacji i strajków przełata się 14 listopada przez całą pogrążoną w recesji Europę. Protest przeciwko cięciom socjalnym koordynowała Europejska Konfederacja Związków Zawodowych. W pikietach organizowanych w Polsce udział wzięli przede wszystkim przedstawiciele dwóch reprezentatywnych central: OPZZ i Forum Związków Zawodowych. Odbyły się one w Warszawie, Gdańsku, Katowicach, Poznaniu i Wrocławiu.

Najwięcej uczestników - ok. 1,5 tysiąca - zgromadziło się w Warszawie pod siedzibą Ministerstwa Pracy, nazywanego tego dnia Ministerstwem Bezrobocia. Manifestację otworzyli przewodniczący OPZZ Jan Guz i Forum Związków Zawodowych Tadeusz Chwałka. Przemawiali również szefowie branżowych organizacji, w tym m.in. przewodniczący Branży Transport OPZZ Leszek Miętek. Do protestujących wyszedł minister pracy Władysław Kosiniak-

STOISZ CZY GRASZ?

INTERNET MOBILNY LTE do 150 Mb/s
ABONAMENT 14,90 zł MIESIĘCZNIE

INTERNET



Szczegóły w regulaminie promocji „Internet z modemem lub routerem na 24 miesiące” na www.plus.pl

Lider technologii LTE

plus+



-Kamysz, który przyjął wspólne oświadczenie FZZ i OPZZ w sprawie sytuacji społeczno-gospodarczej kraju skierowane do rządu. Oto jego treść:

FZZ i OPZZ nie akceptuje polityki rządu, która nie rozwiązuje podstawowych problemów z jakimi borykają się obywatele. Narasta rozczarowanie pracowników faktem, że rząd nie widzi zmartwień społeczeństwa wynikających z nieustannej niepewności bytu: niskich zarobków, patologicznych form zatrudnienia, uciążliwości opodatkowania, braku miejsc pracy i mieszkań na wynajem, kłopotów z dostępem do służby zdrowia, powszechnej drożyzny oraz narastającej biedy i ubóstwa. Inicjatywy rządu ostatnich tygodni są działaniami pozornie wspomagającymi gospodarkę i rynek pracy. Mimo ponagleń związków zawodowych rząd późno dostrzegł pogłębiające się niekorzystne tendencje w gospodarce - wolął pielęgnować mit sukcesu.

Rząd:

- nie ma koncepcji na walkę z kryzysem,
- odmawia pracownikom prawa do godziwych wynagrodzeń.
- nie podejmuje wątków dotyczących opodatkowania pracowników,
- nie waloryzuje progów podatkowych,
- nie rozwiązuje bolączek wielu gałęzi przemysłu.

Pracownicy nie mają gwarancji, że program „Inwestycje polskie” stworzy nowe miejsca pracy zamiast kapitałochłonnych inwestycji. Może stać się kolejną formą wyprzedaży resztek majątku narodowego. Pamiętajmy jakie negatywne efekty przyniósł podobny program - narodowych funduszy inwestycyjnych. FZZ i OPZZ nie zgadza się na:

- wyprzedaż pozostałego w rękach państwa majątku narodowego i ograniczenie praw pracowniczych wynikających z obowiązujących ustaw w zakresie przekształceń własnościowych,
- kolejne uszczuplenie praw pracowników zatrudnionych w górnictwie,
- utrzymanie dotychczasowej patologii nadużywania umów śmieciowych,

- brak działań zwiększających możliwości nabywcze społeczeństwa: odmowę wzrostu wynagrodzeń, rent i emerytur oraz świadczeń socjalnych,
- politykę rządu nie rozwiązującą realnie problemów demograficznych
- zamykanie szkół i ograniczanie dostępu do opieki zdrowotnej.

FZZ i OPZZ oczekuje od rządu pełnej realizacji Pakietu Działań Antykryzysowych z 2009 roku oraz podjęcia dialogu ze związkami zawodowymi w sprawie przygotowania drugiego pakietu antykryzysowego, uwzględniającego prospołeczne propozycje rozwiązań systemowych przedstawiane przez związki zawodowe.

R.



Kalendarium 2012

Kończący się rok obfitował w wiele wydarzeń. O najważniejszych pisaliśmy w Głosie Maszynisty. Oto one w kalejdoskopowym skrócie:

Styczeń:

- W nowy rok kolejarze wchodzą „osieroceni” brakiem Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy, wypowiedzianego przez Związek Pracodawców Kolejowych

18. - Związki zawodowe działające w PKP Cargo S.A. wystosowują pismo do ministra transportu Sławomira Nowaka, informując o gotowości zawarcia Paktu Gwarancji Pracowniczych na wypadek prywatyzacji spółki w wersji wynegocjowanej na dzień 24.10.2011r.

20. - Na Szczycie Kolejowym minister Nowak składa obietnicę pomocy w szukaniu nowej formuły dla Przewozów Regionalnych. Na szczyt nie przybywa marszałek województwa śląskiego Adam Matusiewicz.

- OPZZ, Forum Związków Zawodowych i Solidarność rozpoczynają zbieranie podpisów pod wnioskiem o referendum w sprawie wieku emerytalnego oraz wspierają projekt ustawy o możliwości przejścia na emeryturę po przepracowaniu 40 lat - mężczyźni i 35 lat - kobiety, autorstwa OPZZ.

- Urząd Transportu Kolejowego zaleca przewoźnikom i zarządcy infrastruktury instalowanie kamer cyfrowych lub rejestratorów wideo w taborze. Na posiedzeniu Zespołu ds. Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym (16 stycznia) prezydent ZM Leszek Miętek domaga się m.in. dokładnego określenia: parametrów tych urządzeń, sposobu ich instalacji, warunków udostępniania odczytów przez określone służby.

Luty:

2. - w związku z groźbą prywatyzacji PKP Cargo S.A. bez zawarcia Paktu Gwarancji Pracowniczych powołany zostaje Krajowy Komitet Protestacyjno - Strajkowy, mający na celu obronę pracowników spółki przed szkodliwymi przekształceniami i zapewnienie im osłon socjalnych.

8. - Prezydent Miętek wystosowuje do ministra Nowaka list otwarty, w którym informuje o zagrożeniach dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce - m.in. nie dostosowaniu standardów bezpieczeństwa do warunków liberalizacji rynku, skracaniu szkoleń maszynistów i braku kontroli ich czasu pracy, obsłudze lokomotyw jednokabinowych w jednoosobowej obsadzie, dopuszczaniu do ruchu prototypowych pojazdów bez odpowiedniego okresu testowania, złym stanie urządzeń sygnalizacji i zabezpieczenia ruchu kolejowego.

14. - Rokowania dotyczące ZUZP w Przewozach Regionalnych. Pracodawcy proponują włączenie dodatku kilometrowego, za jednoosobową obsługę oraz uciążliwego, szkodliwego i niebezpiecznego do wynagrodzenia zasadniczego. Nasi negocjatorzy zgłaszają propozycję nie włączania tzw. kilometrówki do wynagrodzenia zasadniczego, argumentując ją brakiem możliwości ustalenia zasad, które w sprawiedliwy i obiektywny sposób przeliczałyby dodatek kilometrowy do uposażenia zasadniczego.

15. - Kolejna tura rokowań ZUZP w PKP Intercity S.A. z udziałem naszego negocjatora, którym jest wiceprezydent ZM Krzysztof Ciećka.

16. - Ogłoszenie wyników konkursu „Kabina marzeń” - wspólnego przedsięwzięcia ZM i producenta taboru, bydgoskiej Pesy.

29. - Manifestacja związków zawodowych przeciwko podwyższeniu wieku emerytalnego do 67 lat pod Sejmem. Jednocześnie związkowcy poparli projekt emerytalny OPZZ.

Marzec:

3. - Katastrofa kolejowa pod Szczekocinami. W czasie pełnienia służby giną tragicznie nasi koledzy: Szymon Cieślak, Zbigniew Rudnik, Benedykt Szmidt, Andrzej Mikołajczyk, Radostaw Pustoła oraz pasażerowie - łącznie 16 osób.



13. - Kolejarskie związki zawodowe wystosowują pismo do parlamentarzystów z Sejmowej Komisji Infrastruktury w sprawie zagrożeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce

19. - Na posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa związki zawodowe zarzucają stronie rządowej zerwanie ustaleń Zespołu z 1 kwietnia 2011r.

i rozpoczęcie działań prywatyzacyjnych TK Telekom bez zawarcia Paktu Gwarancji Pracowniczych.

28. - Prezydium międzynarodowego związku ALE w Brukseli z udziałem Briana Simpsona - przewodniczącego Komisji Transportu i Turystyki w Parlamencie Europejskim w sprawie euroregulacji dotyczących maszynistów i rynku kolejowego.

Kwiecień:

3. - W miesiąc po katastrofie pod Szczekocinami związku zawodowe manifestują pod Kancelarią Premiera, aby uczcić pamięć tragicznie zmarłych kolegów i kolejny raz przypomnieć, że bezpieczeństwo na kolei musi być priorytetem rządu.



18. - Maszynista PKP Cargo zatrzymuje pociąg towarowy relacji Kamieniec Żąbkowski - Sochaczew w trakcie dojazdu do stacji Baby (wadliwe wskazania semaforów), co jest potwierdzeniem fatalnego stanu tamtejszej infrastruktury.

Maj:

14. - Na posiedzeniu Branży Transport OPZZ prezydent Miętek przedstawia ministrowi Nowakowi kluczowe kolejowe bolączki: zagrożenie bezpieczeństwa, inwestycje i remonty infrastruktury wpływające na pracę przewoźników, kwestie prywatyzacji spółek, sytuację Przewozów Regionalnych w kon-

tekście powoływania spółek wojewódzkich, brak kontynuacji prac Szczytu Kolejowego i nie rozwiązana sprawa Straży Ochrony Kolei.



15. - Uroczyste otwarcie nowej siedziby ZZM w Ursusie i inauguracyjne posiedzenie Rady Krajowej.

21. - Podpisanie ZUZP w Przewozach Regionalnych.

22. - Poświęcenie nowej siedziby ZZM.

23. - Czołowe zderzenie pociągów Kolei Mazowieckich i warszawskiej SKM. Bardzo groźna sytuacja, na szczęście bez tragicznych skutków, wywołuje duże wzburzenie w środowisku kolejarskim. Prezydent Miętek domaga się działań ze strony resortu i UTK w kwestii poprawy bezpieczeństwa na polskich torach.

25. - Podpisanie protokołu wprowadzającego do ZUZP w PKP Intercity.

28 - 31. Członkowie ZZM „dyżurują” pod resortem transportu domagają się poprawy bezpieczeństwa.

31. - Minister Nowak ogłasza pakiet 10 spraw dla bezpieczeń-

stwa i zapowiada ich realizację.

Czerwiec:

19. - SLD oraz OPZZ składają do Trybunału Konstytucyjnego wnioski o zbadanie zgodności z konstytucją ustawy podwyższającej wiek emerytalny kobiet i mężczyzn do 67. roku życia.

28 - 29. XV Turniej Piłki Nożnej o Puchar Prezydenta ZZM i prezesa PKP Cargo S.A. w Iławie. IC Południowy w finale pokonuje SKM Gdynia.

Lipiec:

12. - Tematem posiedzenia Rady Sektora Spółek Samorządowych ZZM z udziałem prezesa PR Małgorzaty Kuczewskiej - Łaski staje się sytuacja Śląskiego Zakładu PR, a w szczególności przeniesienie do Kolei Śląskich zorganizowanej części przedsiębiorstwa i pracowników w trybie art. 23¹ Kp.

17. - Początek mediacji w sprawie wdrożenia podwyżek w PKP Cargo.

Sierpień:

1. - Pod siedzibą PR pikietą „S” przy współudziale Konfe-



deracji Kolejowych Związków Zawodowych przeciwko likwidacji Śląskiego Zakładu PR i polityce zarządu spółki, która doprowadziła do zwolnień grupowych. Dialog społeczny zarząd PR prowadzi z pikietującymi zza krat.

- UTK ogłasza „dobre praktyki” związane z procesem szkolenia maszynistów. Zasady te

uwzględniają okres szkolenia zbliżony do tego, który przewidziano w projekcie nowelizacji Ustawy o transporcie kolejowym.

- Związki zawodowe w PKP Intercity i Kolejach Mazowieckich finalizują negocjacje płacowe. W Intercity wzrost wynagrodzeń w uposażeniu zasadniczym od 1 września 2012r. średnio o 120 zł na każdego pracownika. W Kolejach Mazowieckich podwyżka od 1 sierpnia - 190 zł brutto dla 60% załogi (priorytet - maszyniści).

7. - Kwestia Śląskiego Zakładu PR głównym tematem obrad Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa. Kolejny raz prezydent Miętek stara się o przekazanie zorganizowanej części przedsiębiorstwa i przejścia pracowników do Kolei Śląskich na zasadach art. 23¹ Kp i wypracowanie stanowiska Zespołu Trójstronnego zobowiązującego zarządy PR i KŚ do spotkania ze stroną społeczną i realizacji ich własnych deklaracji w tej sprawie.

9. - Wniosek OPZZ do Trybunału Konstytucyjnego o zbadanie z Konstytucją RP noweli ustaw podnoszącej wiek emerytalny do 67 roku życia.

9. - Związki zawodowe działające w PKP Cargo wywalczyły jednorazową premię nie mniejszą niż 400zł.

Wrzesień:

14. - Centralne Obchody Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego w Malborku.

18 - 21. - Pesa prezentuje lokomotywę GAMA Marathon posiadającą rekomendację ZMZ na targach InnoTrans w Berlinie.

27. - Debata w Sejmie na temat wdrożenia pakietu bezpieczeństwa kolejowego, monitorowanego na bieżąco przez ZMZ. Na debatę zaproszono przedstawicieli ZMZ. Obrady Szczytu Kolejowego tego samego dnia kolejny raz zdominował temat

likwidacji Śląskiego Zakładu PR i próba obrony jego pracowników przez związki zawodowe.

Październik:

1. - Porozumienie płacowe między zarządem PKP Cargo S.A., a związkami zawodowymi kończące spór zbiorowy. Podwyżka zostanie wdrożona z dniem 1 grudnia br. w wysokości przeciętnie 140 zł w uposażeniu zasadniczym. Natomiast w październiku i listopadzie pracownicy otrzymują premie uznaniowe w wysokości nie mniej niż po 225 złotych przeciętnie na jednego pracownika.

2. - Kwestia kolejowych przewozów regionalnych tematem posiedzenia zespołu ds. polityki gospodarczej i rynku pracy Trójstronnej Komisji ds. Społeczno - Gospodarczych. Prezydent ZMZ zgłasza wniosek o omówienie problemu na posiedzeniu Komisji Trójstronnej ds. Społeczno - Gospodarczych przy udziale ministrów transportu i finansów.

15. - Związki zawodowe działające w SKM w Trójmieście zawierają z pracodawcą porozumienie płacowe wprowadzające podwyżkę w wysokości 120 zł przeciętnie na jednego zatrudnionego (nie mniej niż 50 zł brutto) w wynagrodzeniu zasadniczym od 1 października 2012r.

18. - Pikieta pod siedzibą PKP S.A. w obronie ulgowych świadczeń przejazdowych dla kolejarzy.

23. - ZMZ zgłasza do prokuratury podejrzenie o popełnieniu przestępstwa w związku z brakiem wypłaty wynagrodzeń w Zakładzie Śląskim PR.

Listopad:

1. - Wchodzą w życie zakładowe układy zbiorowe w spółkach Przewozy Regionalne i PKP Intercity.

12. - ZMZ występuje do Europejskiej Agencji Kolejowej o podjęcie interwencji w obszarach związanych z bezpieczeństwem na polskich kolejach.

14. - Wspieramy akcję OPZZ i Forum ZZ, pod egidą Europejskiej Konfederacji Związków Zawodowych. Pikiety pod hasłem „Godna praca” w Warszawie, Gdańsku, Poznaniu, Wrocławiu, Katowicach.

15. - Kwestia Przewozów Regionalnych staje na plenarnym posiedzeniu Komisji Trójstronnej ds. Społeczno-Gospodarczych.

26. - List otwarty związków zawodowych do premiera Donalda Tuska ws. wynagrodzeń kolejarzy.

Opr. M.Szulecka



Stuknęła nam setka!

To już setny numer Głosu Maszynisty. Pisma wznowionego i regularnie ukazującego się od 2005 roku, ale wychodzącego także w okresie... międzywojennym.

Założony w 1919 roku ZZM utworzył liczne kółka techniczne z bibliotekami i pomocami zaraz na początku działalności. Od 1920 związek rozpoczął również wydawanie własnego pisma. Maszynista ukazywał się jako miesięcznik w okresie 1920 - 1925, jako dwutygodnik w okresie 1926 - 1931, oraz znowu jako miesięcznik w okresie 1932 - 1939. Siedzibą redakcji był do 1922 roku Kraków, a następnie Warszawa. Oprócz organu związkowego, jakim był Maszynista, ZZM wydawał również miesięcznik Technika Parowozowa oraz inne publikacje fachowe jak chociażby „Jak ustrzec się wypadku zepsucia parowozu”.

przenieść się znowu do Poznania.

Dzisiejszy Głos Maszynisty - biuletyn Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce - ukazuje się regularnie w cyklu miesięcznym od sierpnia 2005 roku. Warto przypomnieć, że próby wznowienia naszej gazety po reaktywowaniu związku w 1989r. zostały podjęte na Śląsku. Pierwszy numer Głosu Maszynisty ukazał się w sierpniu 1990r. w Katowicach. Kolegium redakcyjne tworzyli: przewodniczący Leon Flemming oraz członkowie

roku 1995r. ukazywał się nieregularnie, by dwa lata później całkowicie zniknąć.

Kolejną próbę podjęto już na szczeblu krajowym, w 2001 roku. Ówczesne Prezydium Rady Krajowej podjęło decyzję o wznowieniu wydawania biuletynu informacyjnego dla maszynistów. Kolegium redakcyjne Głosu Maszynisty tworzyli wówczas Ignacy Góra z CM Nowy Sącz, Kazimierz Jamrozik z CM Katowice, Bogusław Sady z CM Kraków, a w 2003 r.: Kazimierz Gontarczyk, Leszek Miętek, Michał Wawrzyniak, Kazimierz Jamrozik, Roman Jordan i Bogusław Sady. We wrześniu 2003 r. dołączyli do nich Henryk Kopański i Wojciech Marszałkiewicz. Niestety, w okresie styczeń 2002 - kwiecień 2005r. wskutek braku środków finansowych GM ukazywał się bardzo nieregularnie.

GŁOS MASZYNISTY
PISMO ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW PKP

KATOWICE, sierpień 1990 * nr 1-inauguracyjny! * strona 6 *

Koledzy!

Macie w ręku pierwszy egzemplarz czasopisma wydanego przez Związek Zawodowy Maszynistów PKP Śląskiej DOKP. Chcemy, żeby nasze pismo było odzwierciedleniem życia zawodowego maszynistów, jego problemów, trosk, może nawet w tych czasach rzadkich chwil radości i humoru. Nie wiadomo co jaki okres będziemy mogli Wam dać do ręki to wydańcictwo. Nie wiadomo również czy ukaze się drugi numer. Wszystko zależy od Was. Jeśli nie pożąaciecie troszkę pieniędzy to może coś z tego będzie. Ale morze jest szerokie i głębokie, a w dodatku niezbadane są wyroki niebios. Rada Okręgowa zainwestowała chęci i wysiłek, a od członków zależy co będzie jutro. Uspokajające pieniądze nie włożymy do własnej kieszeni chociaż zainwestowaliśmy trochę na start. Im więcej tego więcej tym większa pokusa, aby bardziej rozwinąć nasz wewnętrzny środek przekazał. Jestem dobrej myśli, a jak pomysłowo to zrobimy. Nadzieja... nie dokończcie żebym nie zapeszył. Piśmę ze słowa w imieniu Rady Okręgowej ZZM PKP.

Komentarz redakcyjny

Rok IX. Warszawa, 1 stycznia 1928 r. Należność pocztowa opłacona ryczałtem. Nr. 1 (III).

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca. Cena numeru 25 gr. Całkowicie bezpłatnie otrzymują pismo bezpłatnie. Redakcja nie odpowiada za treści ogłoszeń w reklamach. Ceny ogłoszeń według umowy.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA, Warszawa, Chmielna 9 m. 9, Telefon Nr. 195-28, Konto czekowe P.H.O. Nr. 3585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

Treść numeru: Od redakcji (Podziękowanie). — Z Nowym Rokiem. — Śp. H. Zajętkowski. — Nie tędy droga. — Co z tego wynika (pochlebnie) na usługach kolejniaków. — Sprawy służbowe. — O skrócenie czasu noszenia kołobów. — Życie Związkowe. — Nadesłane. — Przeproszenie.

Wszystkim, którzy z powodu Świąt i Nowego Roku nadesłali nam życzenia składamy niniejszym serdeczne podziękowanie
Prezydium Z. Z. M. i Redakcja „Maszynisty”.

Ciekawostką jest fakt, że utworzony we wrześniu 1930 roku w Poznaniu, konkurencyjny dla naszego związku, Bezpartyjny Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce zaczął również wydawać swoje pismo. Nazywano je właśnie Głos Maszynisty, zmieniając później jego nazwę na Maszynista Kolejowy. Redakcja pisma mieściła się w latach 1930 - 1932 w Poznaniu, w latach 1933 - 1934 w Warszawie, by od 1935 roku do sierpnia 1939 roku

Grudzień 1992 r. nr 19-20
DWUTYGODNIK

MGŁOS MASZYNISTY

PISMO ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE

W numerze:

LIKWIDATORZY czy reformatoryzy?

*
CZY EUROPA ULEGNIE?

*
NA KOLEI WIEJE GROZA!

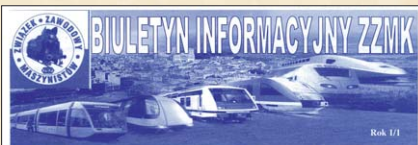
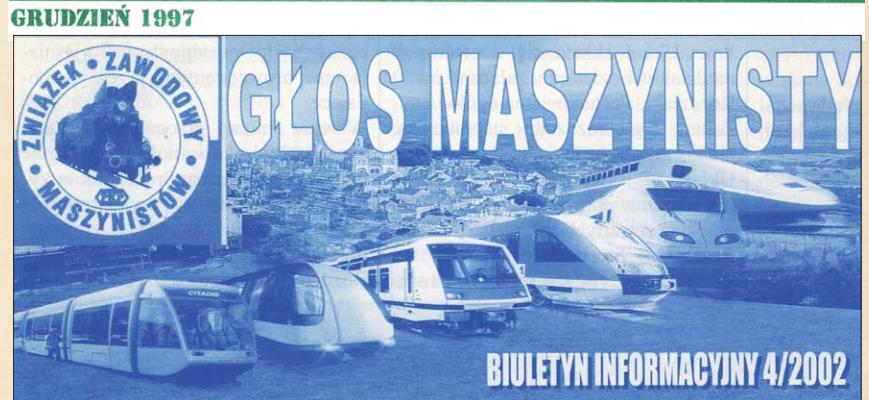
*
Tunel pod kanałem La Manche

*
JAKA BĘDZIE KOLEJA?

*
OSZCZĘDZA I ... TRACI

Zmieniło się to dopiero w 2005r. Prezydium ZZM w osobach: Leszek Miętek, Bogusław Sady i Krzysztof Ciećka podjęło decyzję o utworzeniu platformy informacyjnej i zatrudnieniu dziennikarza odpowiedzialnego za profesjonalne wydawanie Głosu Maszynisty. Został nim Rafał Zarzecki, wcześniej związany m.in. z Sygnałami i Kurierem PKP.

Od sierpnia 2005 r. Głos Maszynisty "wychodzi" regularnie. Od numeru 12 z 2005 roku miesięcznik ukazuje się w kolorze, co na tle innych czasopism związkowych stanowiło wówczas



W numerze:

1. Rada ZZM informuje...
2. Wady ustawy o PKP...
3. Czas rozmoiw i zmian...
4. Jedno świadectwo przedemeralne...
5. Z wiatry na Słowacji...
6. Orkiestra na stacji...
7. Śmielesz, czyba nie?

RADA KRAJOWA ZZM – INFORMUJE...

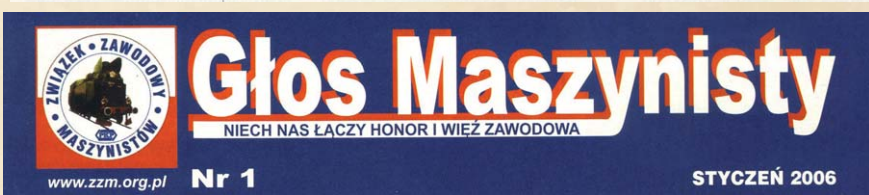
W dniu 17 i 18 grudnia 2001 r. odbyło się w Warszawie posiedzenie Rady Krajowej ZZM Kolejowych w Polsce. Poniższe informacje relacjonują przebieg posiedzenia.

Rada Krajowa dostarczyła wiele nieprawidłowości występujących w Zakładach Tabaco. Dotyczy one niepostrzeżenia czasu pracy, harmonogramów, czasu na przyjęcie i zdanie pojazdu. Co ciekawe, w wielu przypadkach prawidłowe podejście do wymienionych zagadnień spowodowałyby znaczny wzrost pracy i to w zakładach, gdzie jej jest mniej. Dlatego apelujemy do koleżanek i kolegów o przyjęcie się problemowi i prawidłową reakcję w przypadku dostarczenia zgłoszeń o nieprawidłowości.

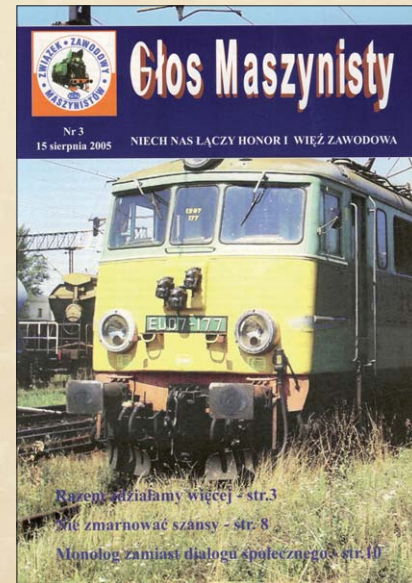
Dotychczas, że informacje przekazywane przez spółkę CARGO S.A. dotyczące wykonywania ulotów, wypracowania godzin nadliczbowych, planów zatrudnienia nie są wiarygodne. Różna metodologia obliczeń jednej sprawy powoduje zamieszanie i niezrozumienie, a tym samym brak zaufania do przedłożanych dokumentów.

Rada Krajowa podjęła decyzję w sprawie opracowania wzoru legitymacji i znaczka ZZM. str. 82

Przydium ZZM



ewenement. Od samego początku drukowany jest w Krakowie w kolejowym Drukoku. Pismo sukcesywnie zdobywa i poszerza grono odbiorców, stając się dobrą wizytówką organizacji. W skład kolegium redakcyjnego - oprócz Rafała Zarzeckiego, jako redaktora naczelnego - weszli Kazimierz Jamrozik z CM Katowice oraz Roman Jordan z CM Katowice. W grudniu 2006 r. współpracę nawiązuje Adam Murawski z CM Gdynia, a w 2007 roku - Eugeniusz Śliwiński z CM Gdynia, przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych oraz Grzegorz Moc z CM Katowi-



ce. W lutym i marcu 2012 roku redaktorem prowadzącym GM zostaje Juliusz Bolek, a sekretarzem redakcji Agnieszka Szymaniak. Po tym epizodzie Prezydium Rady Krajowej ZZM podejmuje decyzję, że od kwietnia 2012 roku redaktorem naczelnym zostaje Magdalena Szulecka, której pomagają: Adam Murawski, Eugeniusz Śliwiński i Grzegorz Moc. We wrześniu do redakcji wraca Rafał Zarzecki i obejmuje ponownie funkcję naczelnego. W tym składzie redakcja GM pracuje do dziś.

Opr.: Adam Murawski

Światowe premiery

Oprócz nowoczesnej hybrydowej lokomotywy produkcji Pesy, na targach InnoTrans zaprezentowano inne nowinki, będące dla nas maszynistów przedmiotem westchnień i marzeń.

Jak zauważyli wcześniej nasi koledzy, na największej branżowej imprezie tego typu Polska okazała się jednym z liderów pod względem ilości zaprezentowanych nowych pojazdów szynowych. Na targach w Berlinie podpisany został kontrakt na dostawę dla narodowego niemieckiego przewoźnika DB aż 470 nowoczesnych spalinowych zespołów trakcyjnych „Link” z bydgoskiej Pesy. To wielka niespodzianka, wręcz sensacja, że polska firma pobiła światowych gigantów z branży. Podobnego sukcesu życzymy prezentowanej na wystawie lokomotywie „Dragon” produkcji ZNLE Gliwice oraz autobusowi szynowemu z nowosądeckiego Newagu.

Z „wielkiej trójki” dostawców pojazdów szynowych Alstom zaprezentował elektryczny zespół trakcyjny „Coradia Nordic” przeznaczony na rynek skandynawski. Zestaw różni się od wersji „Continental” przede wszystkim większą szerokością,

na którą pozwala skrajnia stosowana w krajach nordyckich oraz możliwością pracy w temperaturach do - 35 stopni C. Trzy wersje 4,5 lub 6 wagonowe o dłu-



Siemens ICE ICx



Alstom Coradia



PESA Link

gości od 74 do 107 metrów mogą zawierać od 210 do 402 miejsc siedzących. Warto nadmienić, że w pakiecie produktów formy jest też piętrowa „Coradia Duplex” z 810 miejscami w pociągu siedmio wagonowym.

Siemens przedstawił natomiast makietę w skali 1:1 przedniej części kontynuacji serii pociągów ICE - ICx. Niemiecki przewoźnik narodowy DB zamówił 130 tych zastawów z dostawą do roku 2016 z zamiarem zastąpienia pociągów ICE 1 i ICE 2 wyprodukowanych w latach 1971 -1991. Podstawowe wersje ICx 7 i 14 wagonowe o mocach odpowiednio 4,95 i 8,25 MW z 12 lub 20 osiami napędzonymi mogą osiągać prędkość do 230 i 249 km/h.

Większy wachlarz swoich produktów przedstawił Bombardier. Sporym zainteresowaniem odwiedzających cieszyła się prezentacja drugiej, obok „Gamy Maraton” Pesy, prezentowanej hybrydowej lokomotywy - TRAXX AC3 & DC3. Pojazdy mają podobne parametry, jednak tu konstruktorzy zrobili krok dalej i wspomogli niewielki silnik spalinowy o mocy 230 kW, przeznaczony do krótkich prac manewrowych na torach bez sieci elektrycznej, zasilaniem z baterii ładowanych energią odzyskaną podczas hamowania. Możliwe jest również sterowanie lokomotywą przez maszynistę z zewnętrznego nadajnika, co stosowane jest np. na kolejach niemieckich



Bombardier TRAXX AC 3&DC3



Bombardier, AnsaldoBreda - Frecciarosa 1000

podczas manewrów, gdzie maszynista sam sprzęga lokomotywę ze składem. Nowością w trakcji spalinowej jest pojazd oznaczony TRAXX DE ME z zamontowanymi czterema silnikami spalinowymi, złączanymi w zależności od zapotrzebowania mocy. Jak podaje producent, koszty paliwa w 20-letniej eksploatacji stanowią aż 90,3% wydatków, podczas gdy cena silników to tylko 1,7%, co przy zmniejszonym zużyciu oleju napędowego daje w stosunku do lokomotyw jednosilnikowych imponujący wynik 60% oszczędności.

Najnowsze pociągi dużych, a właściwie bardzo dużych, prędkości (VHST) Bombardiera to projektowana wspólnie z włoską firmą AnsaldoBreda „Frecciarosa 1000” (wł. - Czerwona strzała) oraz Talgo Avril. Jak zwykle ten segment wyrobów cieszył się największym zainteresowaniem. W makiecie pierwszego wagonu w skali 1:1 podczas trójwymiarowej prezentacji można było się dowiedzieć, że zaprojektowana i produkowana w 100% we Włoszech „Czerwona strzała” to

8-wagonowy zespół trakcyjny. Może być rozpędzany przez 16 silników trakcyjnych do prędkości 400 km/h, a komfortowe wnętrze zapełni 469 pasażerów w czterech klasach.

Zaprezentowany w całości pociąg Talgo Avril zwany w Hiszpanii „Cisne” (Łabędź) osiąga prędkość 380 km/h. Pociąg w zależności od konfiguracji napędzany dwiema jednostkami napędowymi o mocy 8,8 do 10 MW może poruszać się po torach o prześwitach 1435, 1524 oraz 1668 mm dostosowując odpowiednio rozstaw osi. Lekka konstrukcja (287 - 317 ton) napędzana 12 synchronicznymi silnikami trakcyjnymi umożliwia zmniejszenie zużycia energii.

Warto jeszcze odnotować obecność producentów taboru dużych prędkości z Japonii (Kawasaki oraz Hitachi) i Południowej Korei (Hyundai Rotem). Targi pokazały, że świat docenia konieczność rozwoju transportu szynowego, jako najbardziej ekonomicznego, ekologicznego i bezpiecznego. Postęp technologiczny rośnie w imponującym tempie, mimo kryzysu ekonomicznego. Oby jeszcze tę świadomość mieli nasi politycy.

Tekst i fot. Stanisław Donarski

Tak padają mity

Członek komisji kolejowej wyjaśniającej przyczyny zdarzenia posunął się do samowolnego, nieuprawnionego zatrzymania pociągu. Co chciał udowodnić i kto za to zapłaci?

Maszynista nie zaufał semaforowi i wstrzymał ruch na trasie Warszawa - Katowice. Tak właśnie brzmiały tytuły w gazetach, gdy 18 kwietnia 2012r. na stacji (nomen, omen) Baby maszynista z PKP Cargo S.A. zatrzymał pociąg nr 613000 relacji Piława Górna-Sochaczew przed semaforem wjazdowym. Przybyła na miejsce komisja kolejowa potwierdziła fakt wystąpienia nieprawidłowości wskazań semaforów, a tym samym uznała zasadność decyzji maszynisty. Dzięki zdecydowanej postawie maszynisty padł mit, że obraz semafora nie może być odmienny od ułożonej drogi przebiegu.

Przypomnijmy same zdarzenie. Przy zbliżaniu się do stacji Baby maszynista prowadzący pociąg mijają ostatni semafor blokady samoczynnej wskazujący sygnał S 2 jazda z największą dozwoloną prędkością. Podczas zbliżania się do semafora wjazdowego T1/2 widzi obraz S 10 (jazda z prędkością do 40 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością).

Z protokołu ustaleń końcowych, sporządzonego przez zakładową komisję kolejową 14 czerwca 2012r., wynika, że przyczyną bezpośrednią zdarzenia było wyświetlenie się sygnału S 10 na semaforze T1/2 niezgodnego z projektem urządzeń srk, z powodu wzbudzenia się przekaźnika KpT. Przyczyną pośrednią - utrata parametrów technicznych kondensatora elektrolitycznego w obwodzie opóźnienia.

Z opisu miejsca zdarzenia wykonanego przez komisję kolejową

dowiemy się m.in. cyt: „połączenia elektryczne obwodów świateł w przekaźnikowi, w kablu i na semaforze spełniają wymagania, mimo niezgodności z projektem w części dotyczącej braku puszek kablowej pomiędzy szafką Sk 014, a listwą zaciskową głowicy semafora T1/2 oraz niezgodności zacisków w szafie”. W dalszej części czytamy, cyt.: „Ostatnia kontrola okresowa obiektu budowlanego dotycząca urządzeń srk na st. Baby z dnia 16 02.2012r. W protokole brak jest usterek związanych z obwodami semafora wjazdowego T1/2.”

W świetle powyższego stwierdzenia nasuwają się pytania, czy zdaniem komisji połączenie to zostało niepotrzebnie zaprojektowane i dlaczego podczas przeprowadzonej kontroli urządzeń srk nie stwierdzono braku tego połączenia?

Odpowiedź na pierwsze pytanie znajdziemy zapoznając się z środkami zaradczymi opracowanymi przez komisję, mającymi na celu zapobieżeniu w powstawaniu podobnych zdarzeń w przyszłości. W punkcie 3 czytamy: „Zakład Linii Kolejowych w Łodzi wykona połączenie kablowe między szafką Sk 014 a semaforem T1/2 zgodnie z dokumentacją”. Konieczność wykonania połączenia świadczy, że jego brak ma istotne znaczenie dla prawidłowego działania urządzeń srk...

Z części protokołu „Analiza zebranego materiału” dowiemy się, że pomiaru napięć na żarówkach sygnałowych semafora wjazdowego T1/2, wyjazdowego F1/2m oraz ostatniego semafora odstępowego sbl nr 1314P dokonał pracownik zarządcy infrastruktury, na co dzień bezpośrednio odpowiedzialny za stan tych urządzeń. Z miejsca nasuwa się pytanie, gdzie w tym czasie byli członkowie komisji i jaką wartość dowodową mają dokonane pomiary?

Ponadto na polecenie członka komisji reprezentującego PKP Polskie Linie Kolejowe doszło do nie-



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

uprawnionego zatrzymania pociągu nr 613000 na stacji Kolutzki, gdzie lokomotywa ET22-1049 została poddana oględzinom. Zmierzono wyporność pantografów, dokonano stanu sprawdzenia ślizgaczy i połączeń elektrycznych. (Stan techniczny sprawdzonych podzespołów był dobry). Co jednak ciekawe, polecenie zatrzymania pociągu nr 613000 zostało wydane bez wiedzy przewodniczącego komisji, jak i pozostałych jej członków! W protokole końcowym nie znajdziemy odpowiedzi na pytania: dlaczego członek komisji reprezentujący zarządcę infrastruktury dokonał tej samowoli i co chciał przez swoje niekompetentne działanie udowodnić. Nie wiadomo także, kto został obciążony kosztami nieuprawnionego zatrzymania pociągu. Czy to próba przypisania choć części odpowiedzialności za nieprawidłowe działanie urządzeń srk na stacji w Babach przewoźnikowi kolejowemu? Wiadomo nie od dziś, że podczas rozruchu pociągów semafony często zmieniają obraz semafora na sygnał „stój”, ale nie słyszałem aby rozruch pociągu zmienił obraz na sygnał zezwalający i przy okazji zmienił ułożenie drogi przejazdu.

Jakkolwiek, wszystko to świadczy o poczuciu bezkarności niektórych członków komisji kolejowych. Dlatego w pełni popieram końcowy wniosek zawarty w protokole końcowym o dodatkowe pouczenia dla tej grupy. Ze szczególnym zwróceniem uwagi na kompetencje przewodniczących komisji, zasady współpracy poszczególnych jej członków oraz kwestie związane z przepływem informacji.

Eugeniusz Śliwiński
Przewodniczący Komisji
Obrony Praw Pracowniczych

Podarunek od Czechowic



Podczas wyjazdowego spotkania Rady Maszynistów ZM Śląsko-Dąbrowskiego Zakładu Spółki PKP Cargo S.A. w Czechowicach-Dziedzicach jej członkowie mieli okazję zapoznać się z nową siedzibą ZM w Ursusie. Z tej okazji na ręce prezydenta Leszka Miętka przekazali rzeźbę św. Katarzyny Aleksandryjskiej. Jej autorem jest Marek Srokol - maszynista, pasjonat rzeźbiarstwa, członek ZM w Czechowicach-Dziedzicach.

G.Moc

Nie mówimy żegnaj

Gdy 12 listopada o 15:05 rozpędzony pociąg EuroCity Sobieski wjeżdżający na peron katowickiego dworca przerwał błękitną wstęgę - nasz kolega maszynista Joachim Biela z Zakładu Południowego PKP Intercity sekcja Katowice rozpoczął zasłużoną i ciężko wypracowaną emeryturę. Na peronie został przywitany przez naczelnika sekcji, instruktorów, pracowników administracji oraz kolegów. „Świeżo upieczony” emeryt otrzymał bukiet kwiatów



oraz pamiątkowy nastawnik, który mamy nadzieję - będzie przywoływał chwile spędzone na żelaznych szlakach i w kolejarzkim gronie.

Życzymy dużo zdrowia, wypoczynku i spełnienia marzeń!

M. Dylowicz

Dzień kolejarza

Podczas gali z okazji Święta Kolejarza uhonorowano zasłużonych kolejarzy.

Organizatorem gali, która odbyła się 23 października w Sali Kongresowej PKiN, był Związek Pracodawców Kolejowych. Zgromadzeni wysłuchali przemówienia ministra transportu Sławomira Nowaka, które rozpoczął od minuty ciszy poświęconej ofiarom katastrofy pod Szczekocinami. Minister zapowiedział zmiany na kolei obejmujące bezpieczeństwo, inwestycje, obsługę pasażera oraz restrukturyzację PLK. O zamierzeniach Grupy PKP opowiedział

prezes PKP S.A Jakub Karnowski. Wśród nich wymienił popularyzację nowych kanałów sprzedaży, czystość w pociągach, promocyj-



Laureaci konkursu "Historie rodzinne"

ne ceny biletów. Ksiądz Ryszard Marciniak, duszpasterz kolejarzy, przywołał natomiast słowa Jana Pawła II i porównał polską kolej do matki, o którą trzeba się troszczyć i której się nie sprzedaje.

Goście mieli również okazję zapoznać się z różnymi inicjatywami pracowników kolei - m.in. akcją społeczną „Kolejarze - Potrzebującym”, podczas której zebrano 375 litrów krwi. W części artystycznej zaprezentowała się Ania Rusowicz z zespołem oraz Golec uOrkiestra. Bracia Golcowie przyznali, że w ich rodzinie są również tradycje kolejarzkie - m.in. ojciec wokalistki i altowiolistki zespołu Edyty jest maszynistą.

M.S.

Sukces na planszy

Na międzynarodowym turnieju szachów szybkich w Poczdamie świetny indywidualny wynik osiągnął Marek Kośny, przewodniczący Zakładowej Rady Maszynistów w Zakładzie Centralnym PKP Intercity. Był najlepszy w polskiej drużynie.

Zawody, które odbyły się 13-14 października br. z okazji 150-lecia linii kolejowej Wschód-Zachód, zorganizowały koleje niemieckie DB we współpracy z Niemiecką Federacją Szachową i Niemiecko-Żydowskim Stowarzyszeniem Szachowym. Poszczególne drużyny tworzyli: jeden wybitny arcymistrz, dwóch juniorów i juniorka oraz czterech pracowników kolei. Nasz kraj reprezentowali arcymistrz Dariusz Świercz, zdolni juniorzy wytypowani przez Polski Związek Szachowy oraz przedstawiciele Stowarzyszenia Krzewienia Sportu, Turystyki i Kultury „Kolejarz”, a wśród nich Marek Kośny. W turnieju pn. „Trans-Europa Chess Expres - Logik meets Logistick” rywalizowały także drużyny z Rosji, Czech, Austrii, Szwajcarii, Holandii, Anglii i Niemiec. O randze wydarzenia i wysokim poziomie świadczy udział wybitnych szachowych arcymistrzów jak Anatolij Karpow, Nigel Short, Jan Timman czy Vlastimil Hort.

W klasyfikacji zespołowej Polacy zajęli szóste miejsce. Po pierwszym dniu znajdowali się na drugiej lokacie, ale nie udało się obronić pozycji na podium. Do trzeciego miejsca zabrakło raptem jednego zwycięstwa. In-



Polska reprezentacja. Trzeci z prawej Marek Kośny.

dywidualnie świetne zawody rozegrał nasz kolega, który zdobył 5,5 pkt na 8 możliwych, uzyskując najlepszy wynik w drużynie.

W szachy Marek Kośny gra od 17. roku życia. Regularnie stara się występować w turniejach, co

nie jest łatwe, bo udział w imprezach sportowych pociąga za sobą konieczność uiszczenia wpisowego. Ostatnio grywa w klubie Zieloni Zielonka, jak sam powiada - na pograniczu profesjonalno-amatorskim. Ubolewa, że w Polsce kolejowe szachy przeżywają kryzys. Systematycznie spada liczba uczestników Mistrzostw Polski Kolejarzy, które ostatnio rozegrano już po raz 53. w historii. Tymczasem za zachodnią granicą utrwała się przeciwny trend.

- Perfekcyjnie zorganizowany turniej w Poczdamie przyczyni się do promocji szachów wśród kolejarzy. Na pewno stanowił też dobrą reklamę tamtejszych kolei. Dla mnie największym przeżyciem była możliwość rozmowy z legendarnymi arcymistrzami, byłymi mistrzami świata: Karpowem, Shortem, Timmanem - powiedział Marek Kośny.

Raz

Na pielgrzymce



Delegacja ZMM podczas XXIX Ogólnopolskiej Pielgrzymki Kolejarzy na Jasną Górę, która odbyła się w dniach 17-18 listopada.

Dnia 14.11.2012 r.
po ciężkiej chorobie
odszedł od nas
w wieku 48 lat
nasz Kolega

Janusz Drymel

maszynista Wielkopolskiego
Zakładu PKP Cargo
Sekcja w Lesznie

Rodzinie i bliskim

wyrazy głębokiego współczucia
składa MZZM w Poznaniu
oraz koledzy z Sekcji w Lesznie

Fraszki Jerzego Szulca

Naiwny

Kupił jedną akcję i czeka na cud
Że ta jedna pszczoła przyniesie
mu miód.

Nagrobek dziennikarza
Na łamach kłamał...
Aż się załamał.

Fajerwerki

Polecały z wielkim hukiem
W górę razem z małym kciukiem.

Na tarle

Jeśli się nie wytrą
Trzeba będzie in vitro.

0:0

Na stadionie dogrywka
Lub w kiblu rozrywka

Z humorem i humorkiem

- Panie władzo, od dłuższego czasu mam problem z grupą bandziorów. Co tylko zarobię jakieś pieniądze część mi zabierają. Zostawiają marne grosze na życie, a ostatnio grożą, że będą zabierać jeszcze więcej. Nie mam już siły, proszę coś z tym zrobić.

- Ma pan jakieś ich dane, nazwiska?

- Nie znam wszystkich, ale do swojego przywódcy mówią panie premierze.

Wraca pijany mąż do domu. Jego żona wściekła zaczyna awanturę:

- Gdzie ty byłeś, do licha?!
- Grałem w szachy.
- Śmierdzisz wódką!
- A czym mam śmierdzieć? Szachami?!

Kobieta w ciąży przychodzi do lekarza i pyta:

- Panie doktorze, mój mąż chciałby wiedzieć...
- Rozumiem - przerywa jej lekarz - w bardzo zaawansowanej ciąży można bezpiecznie uprawiać seks.
- Ale nie o to chodzi. Mój mąż chciałby wiedzieć, czy wciąż mogę rąbać drewno.

Przychodzi facet do baru i mówi do barmanki:

- Whisky proszę.
- Z lodem? - pyta barmanka.
- Bez loda.

Facet w przedziale dłuższą chwilę przygląda się towarzyszowi podróży, wreszcie zagaduje:

- Wie pan, gdyby nie wasy to wyglądałbyś pan wypisz wymaluj jak moja żona!
- Przecież ja nie mam wąsów!
- Ona ma....

Wsiada pijak z flachą do autobusu. Kierowca mówi do niego:

- A za bilet?
- Pijak bierze tyk i mówi:
- Za bilet!

Kącik filatelistyczny

W świąteczny nastrój idealnie wpisuje się znaczek poczty kanadyjskiej przedstawiający pociąg ciągnący wagony pełne prezentów. Maszynistą parowozu oczywiście nie może być nikt inny jak Święty Mikołaj. Warto zwrócić uwagę, że pomimo schematycznego i humorystycznego przedstawienia parowozu posiada on układ osiowy 2 - 2 - 0. Tak charakterystyczny dla parowozów na kontynencie amerykańskim kolei w XIX wieku z charakterystycznym zgarnia-



czem z przodu parowozu. Ten typ parowozu łączył w sobie użyteczne elementy poprzednich konstrukcji z jedną osią

napędną z nowymi rozwiązaniami, które będą stosowane w przyszłości.

amur

Krzyżówka 12 2012

materiał izolacyjny dachu	rodzaj szlabanu	okienko w banku	np. Marek Aureliusz	zderzak wagonu	u boku Stasia	górska struga	włoski wulkan
		rzesza ludzi		fatamorgana	bluzka dżokejska		
				zakazany embargiem		10	
bucha z kotła wstęga gór			duża ampulka np. Giewont			pęk różeg, dawniej wzywały rycerzy na wojnę	Salvadore, malarz i grafik
		Newerly, pisarz			dog albo wyżeł	H ₂ O	4
kaplan w Tybecie	znój	zamsz lub ircha		ogarnia tium			3
		pieśń biblijna	leśny drapieżnik			stop do lutowania	przenośne łożo mieszkanie
		połowe w namiocie		8			
część wyścigu	chód konia sznur z pętla			niejeden w popielnicze	urzędowy bieg sprawy	... Hutnicza Szerokotorowa	9
		wysokie zboże	ogół norm współzycia			przechodnia ubrania	krzywa stożkowa
guz		niski głos kobiety			w rękach pilota		tytuł Mussoliniego
odległa przesterzeń					żołnierz z lancą		
typ pistoletu	zmysł kubkowy np. Kamil		osiada na meblach			małżonka lorda	
	13	firmowy znak z windą		5			
					corsa na szosie	kuzyn i zięć Mahometa	towarowa lokomotywa parowa serii Ty246
droga nad rzeką			teren pod tor kolejowy			zbiornik traw	afisz filmowy
				11			
„fusy” społeczne	stałe napięcie mięśni	najszybszy bieg konia	postać w teatrze	sala wykładowa	mityczny syn Dedala	kasza jęczmienna	
		zapal do walki tlenek węgla			wybrana najpiękniejszą		„pokarm” komputera
panika giełdowa	część buta mała Urszula		rezerwa w zachowaniu			odslania je spodniczka mini	
		wyrządzona krzywda		słodkowodna ryba		biała na piwie	6
			7				
puste miejsce zamiast szelek			sloneczny razi w oczy				
		artetyzm		skandynawska opowieść		nieudany serw	2
				1			

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 13 utworzą rozwiązanie.

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



Rozwiązanie krzyżówki nr 12 prosimy nadsyłać do 4 stycznia 2013r. pod adresem: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mail-em: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 12”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę - weekend dla 2 osób w wybranym ośrodku spółki Natura Tour. Rozwiązanie krzyżówki nr 11: „Hamowanie kontrolne”. Nagrodę - niespodziankę wylosował Maciej Dorak z Gdyni. Gratulujemy, nagrodę przesłaliśmy pocztą. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



Biuletyn Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
 Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce,
 ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, tel. (22) 474 26 15, fax. (22) 474 26 16,
 tel. kol. 922 474 26 15 lub 16, e-mail: rkzzm@wp.pl

Zespół redakcyjny: Rafał Zarzecki (redaktor naczelny), Magdalena Szulecka, Eugeniusz Śliwiński, Adam Murawski, Grzegorz Moc.
 skład: Jakub Kowalczyk - Michel Studio Reklamowe, druk: Drukarnia Kolejowa Kraków.
 Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiustacji, a także zmiany tytułów. Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

moja firma jest
w dobrej kondycji

wybrałem
Plan Zdrowotny
w AXA

- opieka ambulatoryjna, szpitalna i medycyna pracy – możliwość dopasowania oferty do indywidualnych potrzeb firmy
- gwarancja szybkiego dostępu do prywatnych usług medycznych (np. 24 h do lekarzy pierwszego kontaktu)
- szeroki zakres usług assistance gwarantujących pomoc w przypadku kłopotów ze zdrowiem (np. dowóz leków, wizyta pielęgniarki, korepetycje dla hospitalizowanego dziecka)
- szeroka sieć przychodni i szpitali w całej Polsce

dowiedz się więcej:
zadzwoń **801 707 200** lub wejdź
na stronę **www.axazdrowie.pl**

więcej / niż standard





NATURA tour



MEDUZA ŚWINOUJŚCIE



TRYGŁAW MIĘDZYDROJE



AMADEA MIĘDZYDROJE



KAMIENNY POTOK SÓPOT



SŁONECZNY BRZEG MIELNO



CISNA PERŁKA



POLESIE FIRLEJ



ZACZĘ SPAŁA



KARPACZ HALNY



KOLEJARZ USTRON JASZOWIEC



SOSNA WISLA



SIWARNA ZAKOPANE



KOLEJARZ ZAKOPANE

ZIMOWY WYPOCZYNEK
W BESKIDZIE ŚLĄSKIM

OW KOLEJARZ USTRON JASZOWIEC
595 ZŁ 7 DNI Z WYŻYWIENIEM

WYCIĄG KRZESEŁKOWY NA PALENICĘ
300 M OD OŚRODKA

WWW.NATURATOUR.PL
INFOLINIA: 801 000 527
ZADZWOŃ LUB ZAREZERWUJ ON-LINE

DLA REZERWUJĄCYCH NA HASŁO „ZIMA
Z NATURĄ” **RABAT 10%**