



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 1/101

STYCZEŃ 2013



ALE w Parlamencie Europejskim

Przełomowy moment dla ALE – 9 stycznia w Brukseli miało miejsce wysłuchanie przed Komisją Transportu i Turystyki Parlamentu Europejskiego. To ważny krok na drodze do włączenia się do sektorowego dialogu społecznego na szczeblu unijnym.

Póki co dla Parlamentu Europejskiego jedynym partnerem w dialogu społecznym jest ETF, zrzeszający organizacje pracowników transportu. ALE uważa swoją obecność w tym procesie za niezbędną z uwagi na reprezentatywność (16 związków maszynistów z 16 krajów europejskich, w tym z Polski) oraz fakt rozpoczęcia przez UE regulacji zawodu maszynisty (IV pakiet kolejowy). Uchwalona bez udziału organizacji unijna dyrektywa dotycząca certyfikowania maszynistów zawiera błędy i braki.

ALE domaga się stworzenia przejrzystego zbioru przepisów stosowanych we wszystkich krajach, obejmujących: bezpieczeństwo, szkolenie, miejsce pracy oraz wyrównane i godne warunki pracy, wynagrodzenia oraz socjalne. Dąży do likwidacji dumpingu socjalnego i dumpingu pracy pomiędzy maszynistami z różnych krajów poprzez:

- Uchwalenie minimalnej regulacji UE odnośnie czasu pracy, czasu jazdy, czasu przerwy i odpoczynku.
- Zobowiązanie do płacenia wyższego wynagrodzenia w ruchu transgranicznym dopóki nie zostanie osiągnięta w UE wystarczająca równowaga, aby stworzyć wspólne wynagrodzenie minimalne.
- Utrzymanie ograniczeń zagranicznych wypoczynków i przestrzeganie minimalnych standardów noclegów i żywienia.
- Ustalenie na poziomie 60 lat górnej granicy przejścia maszynistów na emeryturę ze względów bezpieczeństwa i pogorszenia stanu zdrowia spowodowanego wykonywaniem zawodu.



ALE chce także ujednoczenia w poszczególnych państwach czasów szkoleń koniecznych do zdobycia licencji maszynisty.

Spotkanie w europarlamencie było również okazją do ugruntowania poparcia dla inicjatywy ZZM związanej z audytem bezpieczeństwa na polskiej kolei. Naszymi sojusznikami są w tej sprawie

Brian Simpson – przewodniczący Komisji Transportu i Turystyki UE oraz europoseł Bogusław Liberadzki, który wystosował do Parlamentu Europejskiego zapytanie, jakie kroki Komisja Europejska i Europejska Agencja Kolejowa zamierzają podjąć w sprawie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce.

MS

pod semaforem



Klub Parlamentarny Solidarna Polska za przygotowanie kompleksowego pakietu ustaw prokolejowych



Decydenci, którzy doprowadzili do blamażu na Górnym Śląsku i utraty zaufania pasażerów do kolei



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A
Centrala, Sekretariat
e-mail: biuro@drukkol.pl
tel./fax : 12 298-04-00

Oferuje usługi w zakresie:

- ⊕ składu i grafiki komputerowej
- ⊕ druku offsetowego
- ⊕ oprawy inroligatorskiej

Wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

TRADYCJA
KONKURENCYJNE CENY
PROFESJONALIZM



www.drukkol.pl

Trudne negocjacje

Nadal trwają negocjacje związków zawodowych z pracodawcami w sprawie utrzymania ulgowych świadczeń przejazdowych. Spory zbiorowe weszły obecnie w fazę mediacji. W przypadku braku porozumienia i spisania protokołów rozbieżności, strona związkowa uzyska prawo do zorganizowania dwugodzinnego strajku ostrzegawczego.

Związki zawodowe zgodnie podtrzymują postulat utrzymania świadczeń przejazdowych na warunkach określonych w 2009 roku. Stanowisko jest jasne: „Ulgowe świadczenia przejazdowe są dla pracowników kolei jednym z suplementów wynagrodzenia, a dla ich rodzin oraz emerytów i rencistów kolejowych zasłużonym świadczeniem, analogicznym do tych, które przysługują pracownikom innych branż” – napisały w petycji do prezesa PKP S.A. Jakuba Karnowskiego oraz przewodniczącego Związku Pracodawców Kolejowych Krzysztofa Mamińskiego, wręczonej 18 października 2012 r. podczas pikiety pod siedzibą PKP SA. Jeśli postulat nie zostanie spełniony, strona związkowa oczekuje rekompensat finansowych dla pracowników w wysokości 720 zł brutto miesięcznie.

Pracodawcy chcą daleko idących zmian w zakresie obowiązywania i finansowania tych świadczeń w 2013

roku. Pierwsze propozycje sprowadzały się do ograniczenia nie tylko grupy świadczeniobiorców, ale i liczby przewoźników stosujących ulgi. Z przedsięwzięcia wycofały się bowiem Przewozy Regionalne (wcześniej wystąpiły z ZPK), a nowopowstałe spółki – jak Koleje Śląskie i Koleje Wielkopolskie – w ogóle nie zostały nim objęte. W toku negocjacji, pod groźbą strajku, udało się nakłonić do przystąpienia do porozumienia PR. Z pozostałymi przewoźnikami ZPK jeszcze rozmawia. Na mediacjach w dniu 15 stycznia prezes Mamiński poinformował o możliwości rozszerzenia porozumienia. Na wniosek mediatora, którym w sporze toczonym z ZPK jest Longin Komołowski (w toczonym równolegle sporze w PR – Krzysztof Tchórzewski), ogłoszona została przerwa do 25 stycznia. Jest szansa, że do tego czasu ta sprawa się wyjaśni.

Dotychczasowe intensywne negocjacje (jedno ze spotkań trwało 20

godzin) póki co koncentrują się na zakresie przedmiotowym sporu. Ale to tylko jeden z elementów całej układanki. Kością niezgody może stać się bowiem zakres podmiotowy sporu. Pracodawcy chcą odebrać uprawnienie do ulg przejazdowych członkom rodzin oraz obarczyć kolejowych emerytów i rencistów kosztami wykupu świadczeń, a także ograniczyć ich ulgę z 99 procent do 80. Te tematy jeszcze nie zostały poruszone w trakcie negocjacji. Do końca stycznia obowiązują dotychczasowe regulacje i honorowane są poświadczenia z 2012 roku.

Odrębną kwestią jest drastyczna podwyżka cen biletów dla kolejarzy, np. biletów odcinkowych o 160 procent, „sieciówki” PR o 100 proc., czy biletów jednorazowych – np. koszt biletu na IC z ulgą 99 proc. to 19 złotych. A także wzrost ceny wykupu uprawnień do ulg (na dzień dzisiejszy to grubo ponad 600 zł za pracownika), który obciąża pracodawców, ale i płacących od tej kwoty podatek pracowników.

Jeśli stronom nie uda się dojść do porozumienia, zgodnie z ustawą o rozwiązywaniu sporów zbiorowych spisane zostaną protokoły rozbieżności, a związki zawodowe będą miały prawo do zorganizowania dwugodzinnego strajku ostrzegawczego na sieci PKP. ■

R.



„Przywileje” pod ostrzałem

Rząd i pracodawcy bez litości tną uprawnienia związkowe i pracownicze. W najbliższym czasie czeka nas batalia, od wyniku której będą zależały sprawy fundamentalne – kształt rynku pracy i stosunków pracy oraz dalsze funkcjonowanie związków zawodowych w tych niepewnych i niestabilnych czasach.

To może jeszcze nie zmagania Dawida z Goliatem, ale faktem jest, że rosną dysproporcje w układzie sił, co bezpośrednio przekłada się na stosunki pracy. Neoliberalny rząd PO-PSL nie przywiązuje żadnej wagi do dialogu społecznego, co dobitnie obrazuje uwiad Trójstronnej Komisji ds. Społeczno-Gospodarczych. Często za to ugina się pod żądaniami organizacji przedsiębiorców. Te reprezentatywne – jak Business Centre Club, Lewiatan czy Pracodawcy RP – jak i pomniejszych, wyrastające niczym grzyby po deszczu, poczynają sobie coraz śmielej. Stać ich na zatrudnianie ekspertów, pracowników naukowych, armii prawników, na zlecenie kosztownych badań i ekspertyz. Związki zawodowe mogą o tym wszystkim co najwyżej pomarzyć, bo począwszy od początku XXI wieku ich pozycja niestety sukcesywnie słabnie.

Regres to efekt dramatycznie zmniejszającego się poziomu uzwiązkowienia. Według ostatnich badań CBOS z kwietnia 2012 roku, członkostwo w związkach zawodowych deklaruje ok. 12 proc. pracowników najemnych. Jeszcze na początku transformacji ustrojowej wynosiło ok. 40 procent. Jedną z głównych przyczyn takiego stanu rzeczy jest – obok kurczenia się sektora publicznego i postępującej prywatyzacji – rozwijanie przez pracodawców tzw. elastycznych form zatrudnienia, czyli umów cywilnoprawnych (m.in. umowa o dzieło, umowa-zlecenie). Nie bez kozery mówi się, że zatrudnienie na umowę o pracę stało się w dzisiejszej Polsce „towarem luksusowym”. Tymczasem zapisanie się do związku zawodowego umożliwi pracownikowi tylko umowa

o pracę. Osoby zatrudnione na umowach śmieciowych, a są ich pewnie już setki tysięcy, takiej możliwości zostały w ogóle pozbawione.

Obecny stan prawny konserwuje nierównowagę sił, przyczyniając się do osłabiania ruchu związkowego i wzrostu nierówności społecznych. Pytanie kto na tym korzysta wydaje się retoryczne. Wbrew opiniom o rozdętych „przywilejach związkowych”, niektóre regulacje sprzyjają organizacjom pracodawców. – Swoje składki mogą oni wliczyć w koszt uzyskania przychodu – a zatem nie podlegają one opodatkowaniu. Tymczasem składka na rzecz związków zawodowych jest płacona przez pracowników już po opodatkowaniu – mówi Jan Guz, przewodniczący OPZZ. Pomoc państwa przybiera także i inne formy. Ministerstwo Gospodarki realizuje program „Wsparcie udziału organizacji przedsiębiorców w pracach międzynarodowych grup lub organizacji branżowych”, w ramach którego wyłonionej grupie podmiotów częściowo lub całkowicie refunduje pokrycie za dany rok składki członkowskie wynikające z przynależności do międzynarodowych grup lub organizacji branżowych. OPZZ zwrócił się do wicepremiera – ministra gospodarki, Janusza Piechocińskiego, z prośbą o wyjaśnienia w jakiej wysokości państwo w latach 2003 – 2012 dotowało działalność organizacji przedsiębiorców na tym polu i jakie wyniknęły z tego korzyści dla polskich firm i przemysłu.

Miesiąc temu sygnał do ofensywy dały Forum Obywatelskiego Rozwoju i Związek Przedsiębiorców i Pracodawców. Czytelnikom którym nazwa FOR

z niczym się nie kojarzy należy się małe wyjaśnienie. To fundacja założona i ufundowana przez profesora Leszka Balcerowicza, byłego wicepremiera i ministra finansów, autora gospodarczej „terapii szokowej”. A obecnie kierownika katedry międzynarodowych studiów porównawczych w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie, której pracownikami są także Jakub Karnowski – obecny prezes PKP SA (wcześniej m.in. stypendysta – nomen omen – The Margaret Thatcher Foundation w London School of Economics) oraz Piotr Ciżkowicz, członek zarządu spółki.

Otóż FOR i ZPiP zażądały zniesienia trzech – jak to określono – „nadmiernych przywilejów” zapisanych w ustawie o związkach zawodowych z 1991 roku. Solą w oku są etaty związkowe, pomieszczenia udostępniane na potrzeby działalności związkowej w dużych firmach oraz sposób odprowadzania składek związkowych. – To ewidentny atak na pozycję związków na terenie przedsiębiorstw i próba wyrzucenia przedstawicieli załogi poza bramy zakładów pracy – powiedział przewodniczący Branży Transport OPZZ Leszek Miętek. Jeśli próba się powiedzie, sytuacja pracowników stanie się nie do pozazdroszczenia. Zza bram o skuteczną obronę ich interesów będzie jeszcze trudniej.

Według Głównego Urzędu Statystycznego poziom bezrobocia wzrósł w 2012 roku o 0,8 procent. Firmy generalnie nie tylko zwalniały, ale i nie płaćły za wykonaną pracę. Z danych Państwowej Inspekcji Pracy za 11 miesięcy 2012 roku wynika, że przeszło 100 tys.

firm miało kłopoty z wypłacaniem pensji – o jedną trzecią więcej niż w 2011 roku. Problemy z otrzymaniem wypłaty miało 151 tys. osób (w 2011 r. niemal o połowę mniej). Ogółem firmy były winne pracownikom ponad 208 mln zł za niewypłacone wynagrodzenia – niemal o 75,5 mln więcej niż w 2011 r. Spośród 36 tys. pracowników zatrudnionych na umowach śmieciowych co szósty miał wyznaczone przez pracodawcę godziny i miejsce pracy. A w takich sytuacjach musi zostać zawarta umowa o pracę zamiast cywilnoprawnej!

W 2012 roku, mimo galopujących cen i wysokiej inflacji, płace w przedsiębiorstwach zasadniczo stanęły w miejscu, a czasem były wręcz obniżane. Jak informuje „Rzeczpospolita”, powyższa reguła nie dotyczyła menedżerów najwyższego szczebla. Wręcz przeciwnie – wynagrodzenia tej grupy zawodowej wzrosły aż o jedną czwartą, co wynika z raportu firmy doradczej Hay Group, która skontrolowa-



ła 302 firmy. Tym sposobem dochodzimy do rozwiązania zagadki, kto zbija fortuny w czasach kryzysu, kto posiada nadmiernie uprzywilejowaną pozycję na rynku pracy

i kto bez oglądania się na koszty społeczne bezwzględnie ją wykorzystuje. Oraz komu na drodze stoją związki zawodowe. ■

Rafał Zarzecki



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.**

Dwa w jednym

Nadzwyczajny Krajowy Zjazd Delegatów ZZM udało się połączyć z opłatkowym posiedzeniem Rady Krajowej. Obrady odbywały się w Spale w dniach 13-14 grudnia ub.r.

Zjazd dokonał kosmetycznej zmiany w statucie organizacji, ułatwiającej kwestie natury proceduralnej. Rada przyjęła zaś preliminarz swoich wydatków na 2013 rok, omówiła przebieg sporów zbiorowych w poszczególnych spółkach oraz sprawy ubezpieczeń AXA. Zdecydowała także o powierzeniu MZZM w ławie organizacji Turnieju Piłki Nożnej o Puchar Prezesa PKP Cargo i Prezydenta ZZM oraz Centralnych Obchodów Dnia Maszynisty Kolejowego. Piłkarskie rozgrywki odbędą się z końcem czerwca na obiektach miejscowego Jezioraka, obchody święta – z balem maszynistów z małżonkami włącznie – tradycyjnie w połowie września. Rada uroczystie podziękowała za dotychczasowy wysiłek dwóm członkom, którzy przeszli na emeryturę – Markowi Krasce i Janowi Starszukowi.

Jako pierwszej z zaproszonych gości głos udzielono wiceprzewodniczącej

OPZZ Wiesławie Taranowskiej. Opowiedziała o medialnej nagonce na związki zawodowe i trudnych negocjacjach z pracodawcami, którzy na celownik

wzięli sobie Kodeks pracy, zwłaszcza dział VI traktujący o czasie pracy. Domagają się m.in. wprowadzenia ruchomego czasu pracy i dłuższego, nawet 12-miesięcznego okresu rozliczeniowego czasu pracy. Inne iście rewolucyjne pomysły to np.: zniesienie obowiązku uzasadniania wypowiedzeń, możliwość wypowiedzeń podczas choroby pracownika, brak ograniczeń co do ilości



i rodzaju umów o zatrudnienie, obowiązywanie ogólnych zasad dotyczących bhp, czy wreszcie likwidacja uprawnień związanych z rodzicielstwem.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Krzysztof Dyl odniósł się do kilku aspektów z 10-pkt programu dla bezpieczeństwa ministra Nowaka. Jak powiedział, projekty trzech uzgodnionych w środowisku kolejarskim instrukcji zostały zamieszczone na stronie Urzędu, który jednak nie ma mocy sprawczej, by stały się obowiązujące. Jego zdaniem UTK dobrze wypełnia swe funkcje kontrolne, a działania te będą kontynuowane. Zapytany o Koleje Ślą-

skie odpowiedział jedynie, że wkrótce powstanie protokół pokontrolny. Urząd ma zbadać także czy nie zostały naruszone zbiorowe interesy pasażerów, co groziłoby odebranie KŚ licencji.

Ireneusz Wasilewski, pełnomocnik zarządu PKP Cargo, omówił zmiany organizacyjne w spółce dotyczące dywizji – spedycji, terminali, utrzymania, bocznicy i centrów przeładunkowych. Wyjaśnił, że mają one na celu poprawę konkurencyjności. W zakresie liczby zakładów Cargo – jak to określił – różne warianty są brane pod uwagę.

Krzysztof Kołodziejcki, dyrektor techniczny w PKP Intercity, mówił o ok.

2 mld złotych jakie w najbliższych latach spółka ma wydać na nowy tabor i modernizację starego. Wyraził nadzieję, że braki kadrowe w zespole druzyn trakcyjnych zostaną uzupełnione dzięki rekrutacji i szkoleniom na licencje i świadectwo maszynisty 100 pracowników rocznie.

Do kwestii modernizacji taboru – 21 sztuk est typu EN 57 – nawiązał Maciej Lignowski, prezes SKM w Trójmieście. Mówił także o meandrach struktury właścicielskiej spółki i o planach jej usamorzędowania. Spotkanie zakończyła uroczysta wieczerza wigilijna. ■



PRZEKAŻ 1% PODATKU DLA POTOMKA MASZYNISTY POMOC DLA MATEUSZA



Szanowni Państwo

Bardzo serdecznie dziękujemy tym wszystkim z Państwa, którzy w ubiegłym roku przekazali 1% podatku na leczenie i rehabilitację naszego synka Mateuszka. Za zebrane pieniądze Mateuszek mógł uczestniczyć w turnusach leczniczo-rehabilitacyjnych oraz kontynuować rehabilitację w domu. Zakupiliśmy również dla naszego synka inwalidzki wózek spacerowy.

Synek nasz, który obecnie ma 12 lat, jest dzieckiem niepełnosprawnym z porażeniem mózgowym, epilepsją i jest po operacji oddzielenia dróg pokarmowych od oddechowych (oddycha przez otwór w tchawicy). Jest dzieckiem wymagającym szczególnej opieki i troski. Wskazane jest, aby Mateusz uczestniczył w turnusach leczniczo-rehabilitacyjnych kilka razy w roku. Koszt jednego turnusu wynosi 4900 zł. Jest to duża kwota i nie stać nas na pokrycie jej w całości. Zwracamy się z prośbą do Państwa o pomoc dla nas, a w szczególności dla naszego dziecka. Być może dzięki Państwa pomocy Mateusz będzie mógł uczestniczyć w turnusach i osiągać dalsze postępy. W związku z tym **prosimy o przekazanie 1% na konto fundacji.**

W 2013 roku 1% podatku można deklarować na formularzach PIT na rzecz Fundacji, do której należy Mateusz, z dopiskiem **MATEUSZ NORKO 10/N** w polu nr 124.

Przykład: PIT-37

H. WNIOSEK O PRZEKAZANIE 1% PODATKU NALEŻNEGO NA RZECZ ORGANIZACJI POŻYTKU PUBLICZNEGO (OPP) Należy podać numer wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego (Numer KRS) organizacji wybranej z wykazu prowadzonego przez Ministra Pracy i Polityki Społecznej oraz wysokość kwoty na jej rzecz.		
122. Numer KRS	Wnioskowana kwota Kwota z poz. 123 nie może przekroczyć 1% kwoty z poz. 118, po zaokrągleniu do pełnych dziesiątek groszy w dół.	123. Kwota 1% podatku zł gr
0000186434		
I. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE Podatnicy, którzy wypełnili część H, w poz. 124 mogą podać cel szczegółowy 1% a zaznaczając kwadrat w poz. 125 wyrazić zgodę na przekazanie OOP swojego imienia, nazwiska i adresu wraz z informacją o kwocie z poz. 123. W poz. 125 można podać dodatkowe informacje, np. ułatwiające kontakt z podatnikiem (telefon, e-mail).		
124. Cel szczegółowy 1%	MATEUSZ NORKO 10/N	125. Wyrażam zgodę <input checked="" type="checkbox"/>
126.		

Jest to pole bezpośrednio pod rubryką dotyczącą przekazania 1% podatku 124 w PIT-37. Po wypełnieniu można złożyć PIT w Urzędzie Skarbowym. Urząd w ciągu 3 miesięcy prześle środki na subkonto Mateusza. Bardzo dziękujemy za pomoc.

Dziękujemy wszystkim, którzy wspomogli nas w ubiegłym roku.

Rodzice

tel. (91) 416 22 50 lub 667 649 701, www.mateuszorko.pl

Wyzwania 2013 roku

Przewodniczących sektorów ZMZ oraz szefów naszych organizacji w mniejszych spółkach, zapytaliśmy o obszary działania i zadania w 2013 roku.

SŁAWOMIR CENTKOWSKI,

przewodniczący Sektora Spółek Samorządowych ZMZ:



Obecnie jesteśmy zdeterminowani kwestią świadczeń przejazdowych dla pracowników, ich rodzin oraz emerytów. Lekką ręką próbuje się ograniczyć to, co zostało zdobyte i wywalczone przez wiele pokoleń kolejarzy. Determinacja wszystkich pracowników oraz stanowcze działania związków zawodowych powinny przynieść rozwiązania, które usatysfakcjonują obie strony.

Innym problemem z jakim przyjdzie się nam zmierzyć jest próba przeformowania ustawy umożliwiającej ogłaszanie upadłości spółek kolejowych. To kolejny nieudany eksperyment z dziedziny „wprowadzimy, a potem zobaczymy co z tego wyniknie”. Jako pracownicy i doświadczeni kolejarze wolelibyśmy usłyszeć o uregulowaniu kwestii z zakresu bezpieczeństwa czasu pracy czy ujednoczenia przepisów kolejowych. Nie bez znaczenia jest też postrzeganie samej spółki Przewozy Regionalne, funkcjonującej w trudnym otoczeniu bez wsparcia ze strony urzędów marszałkowskich czy ministra. Przykładem jest choćby likwidacja Śląskiego Zakładu PR, gdzie dwa tysiące pracowników straciło pracę nie doczekawszy się interwencji ministra Nowaka.

Próby zwrócenia uwagi przez związki zawodowe na problemy funkcjonowania kolei bardzo często spotykają się bezpardonowym atakiem na działaczy związkowych, odwracając uwagę od problemów które powinny być jak najszybciej rozwiązane. Dlatego dziś ważne dla związków zawodowych jest włączanie się wszystkich pracowników oraz działaczy związkowych w trudny proces obrony miejsc pracy oraz długofalowy program rozwoju spółki. Nie bez znaczenia jest również angażowanie się w pozyskiwanie nowego taboru, który ułatwi wykonywanie trudnej pracy maszynisty i przyniesie poprawę wizerunku Przewozów Regionalnych.

PIOTR RYBIKOWSKI,

przewodniczący Sektora Przewozów Pasażerskich ZMZ



Na tak postawione pytanie można by długo odpowiadać. Żyjemy w epoce, w której trwa nieustanna gonitwa za pieniądzem. Ten fakt determinuje nasze postawy do tego stopnia, że nie wszyscy zwracają szczególną uwagę na zagrożenia, również te występujące na co dzień podczas służby. Tutaj musimy zdecydowanie zwiększyć nasze zaangażowanie. Widać poprawę w wyposażeniu lokomotyw po naprawach poprzez stosowanie szyb czołowych klejonych, wyciszanie kabin, montowaniu klimatyzacji i wreszcie skutecznych osłon przeciwsłonecznych. Jest jednak jeszcze wiele niedociągnięć w tym zakresie, a „jakość” odbioru technicznego po naprawach pozostawia wiele do życzenia.

Przed nami kolejny rok ciężkiej pracy. Cieszy powrót na stanowisko eksploatacyjne w spółce Intercity pana Krzysztofa Kołodziejewskiego. Stosowana dotąd metoda dialogu polegająca na wprowadzaniu w życie rozmaitych regulacji wewnętrznych bez ich konsultacji (choć wielokrotnie deklarowaliśmy chęć dialogu) oraz wydawanie poleceń sprzecznych z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa musi się zmienić. Bardzo na tę jakościową zmianę liczymy. W końcu my sami też musimy uderzyć się w pierś i odpowiedzieć sobie na pytanie, czy codzienną swoją postawą i zaangażowaniem w pracy związkowej umacniam jego pozycję? Czy przestrzegam obowiązujących przepisów i instrukcji? Bo jeśli chcemy być szanowani, najpierw musimy szanować samych siebie.

HENRYK KOPAŃSKI,
przewodniczący
Sekтора Przewozów
Towarowych ZMZ



– W spółce PKP Cargo, oprócz wyników ekonomicznych, liczy się bezpieczeństwo. Bardzo duże doświadczenie maszynistów

oraz poważne traktowanie tych spraw przez pracodawcę dają efekty, ale trzeba przyznać, że występują na tym polu niedociągnięcia, które będą przedmiotem działania Sektora PT. Nie bez znaczenia są również zmiany organizacyjne mające jeszcze bardziej usprawnić funkcjonowanie spółki i przynieść wymierne korzyści, którymi – mam nadzieję – pracodawca będzie chciał się podzielić z pracownikami. Nadal nie jest wyjaśniona do końca forma prywatyzacji spółki, której my – jako pracownicy – tak naprawdę wcale nie oczekujemy. Jeżeli jednak ma to się zdarzyć, ZMZ będzie stał na straży Paktu Gwarancji Pracowniczych, w którym znajdują się zapisy pozwalające pracować bezpiecznie i za odpowiednie wynagrodzenie.

TADEUSZ WINIARSKI, przewodniczący Rady Zakładowej ZMZ w SKM w Trójmieście



– *Priorytety – takie jak obrona praw pracowniczych – są niezmiennie. W 2013 roku, w związku ze zmniejszoną pracą przewozową w spółce, na pierwszy plan wysuwa się zagwarantowanie pracy dla pracowników drużyn trakcyjnych, a w przypadku dobrej koniunktury – wynegocjowanie wzrostu wynagrodzeń. Należy również dążyć do poprawy bezpieczeństwa i warunków pracy w obecnie modernizowanym taborze.*

W przypadku usamorządowania spółki celem będą gwarancje pracownicze dla załogi SKM. Trzeba także dolożyć starań i dotrzeć do każdego członka związku, aby przekonać go, że problem zagrożenia utraty miejsc pracy w dobie kryzysu dotyczy każdego z nas i nie jest to problem, od którego możemy uciec.

LESZEK KOMENDACKI, przewodniczący Rady Zakładowej ZMZ w Kolejach Mazowieckich



– *Po zapowiedziach elit rządzących głównym zadaniem jest przekonanie zwłaszcza młodych maszynistów o konieczności stworzenia licznej i silnej reprezentacji naszej grupy zawodowej. Uświadomienie wszystkim maszynistom, że tylko silna organizacja jest w stanie skutecznie bronić ich interesów, mieć wpływ na wszystkie aspekty wykonywanej pracy.*

Chciałbym aby wszyscy koledzy maszyniści zrozumieli, że siłą związku są jego członkowie – myślący, kreatywni i oddani wspólnej sprawie. W dużym stopniu to od nas samych zależy, czy praca którą wykonujemy sprawia satysfakcję.

STANISŁAW BUGAJSKI, przewodniczący Rady Zakładowej ZMZ w Warszawskiej Kolei Dojazdowej:



– *Rok 2013 to kolejny ważny rok w działalności spółki Warszawska Kolej Dojazdowa, gdyż w drugiej połowie roku planowane jest podniesienie napięcia w sieci trakcyjnej do 3kV. A co za tym idzie – definitywne pożegnanie się ze starym, ponad czterdziestoletnim taborem serii EN94 i wdrożenie do eksploatacji nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN97, które wyprodukowała i dostarczyła w roku ubiegłym bydgoska PESA.*

Należy podkreślić, że w świetle tych zmian – mimo naszych wcześniejszych obaw – nie są przewidywane zwolnienia pracowników, głównie w wydziale napraw taboru. Planowane jest natomiast zwiększenie liczby pociągów, co wzbogaca ofertę przewozową WKD, ale co ważniejsze, daje gwarancję zatrudnienia dla wszystkich maszynistów i stwarza również potrzebę zatrudnienia nowych.

Wzorem lat ubiegłych, istotną sprawą w działalności ZMZ w WKD będą starania o wzrost wynagrodzeń pracowników spółki. Priorytetem w całym 2013 roku będzie dla nas również pozyskiwanie nowych członków związku.

WOJCIECH KRZYŻANKIEWICZ, przewodniczący ZMZ w DB Schenker Rail Polska



– *Najważniejszymi zadaniami dla ZMZ w DB Schenker jest ujednoczenie przepisów i instrukcji dotyczących bezpieczeństwa we wszystkich spółkach i zakładach kolejowych działających na terytorium RP. Naszym zdaniem czas dojazdu do i od lokomotywy powinien być wliczany do czasu pracy. Należy to w jasny i przejrzysty sposób uregulować. W niedługim czasie będziemy chcieli rozmawiać z pracodawcą na temat płac. Nadal chcemy współpracować z innymi związkami działającymi w DB Schenker, starając się o poprawę sytuacji pracowników.*

Nowe pociągi w Polsce

PKP Intercity zamieściło na stronie internetowej dane nowego taboru, który niebawem ma wjechać do Polski. Wiele wskazuje na to, że długo wyczekiwane wprowadzenie do eksploatacji pierwszego pociągu dużej prędkości stanie się wreszcie faktem. A pierwsi polscy maszyniści w tym roku usiądą za jego pulpitem.

Na światowych szlakach kolejowych od prawie pięćdziesięciu lat kursuje coraz więcej pociągów dużej prędkości, co pozwala dostrzec ciekawe zmiany w budowie, technice i konfiguracji pojazdów. Generalnie sprowadzają się one do zwiększenia prędkości, bezpieczeństwa i komfortu podróży oraz zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko. W konfiguracji składu widać odchodzenie od pociągów (lokomotywy na końcach + wagony w środku składu np. ETR 500, pociągi TGV, Eurostar) na rzecz zespołów trakcyjnych z napędem rozproszonym. Spróbujmy zatem porównać nowy nabytek PKP Intercity do innych produk-

tów wytwórców taboru kolejowego.

Jak podaje nasz przewoźnik, będzie to jednostka złożona z 7 wagonów, w tym czterech napędnych z 8 asynchronicznymi silnikami trakcyjnymi o łącznej mocy około 5,5 MW. Pomimo, że umowa z Alstomem nie przewiduje instalacji systemu wychylnego pudła, sposób przeniesienia napędu jest typowy dla tego typu pociągów, czyli silniki trakcyjne zainstalowane są na osi pojazdu i połączone z wózkami poprzez podłużny wał Cardana oraz przekładnię stożkową. Jest to wyjątkowe rozwiązanie i we wszystkich innych przypadkach napęd przenoszonych jest bezpośrednio z wózków poprzez

przekładnię zębatą. Pociąg składa się z dwóch niezależnych modułów trakcyjnych, co umożliwia jazdę awaryjną bez znacznego obniżenia prędkości, bowiem jak podaje producent osiągnięcie prędkości 250 km/h jest możliwe przy poborze 75 % mocy. Jak wiadomo, w Polsce pojedziemy maksymalnie 200 km/h i to tylko na pewnych odcinkach CMK. Znaki zapytania pozostają ciągle w kwestii właściwego zasilania, więc ten „zapas” będzie dla nas korzystny, przynajmniej na początek.

Skład jest lekki – bez pasażerów waży 395 ton, co daje nacisk ok. 14 ton na oś i zawiera łącznie 402 miejsca siedzące. Wszyst-



Wersja szwajcarska ETR 610 na targach InnoTrans

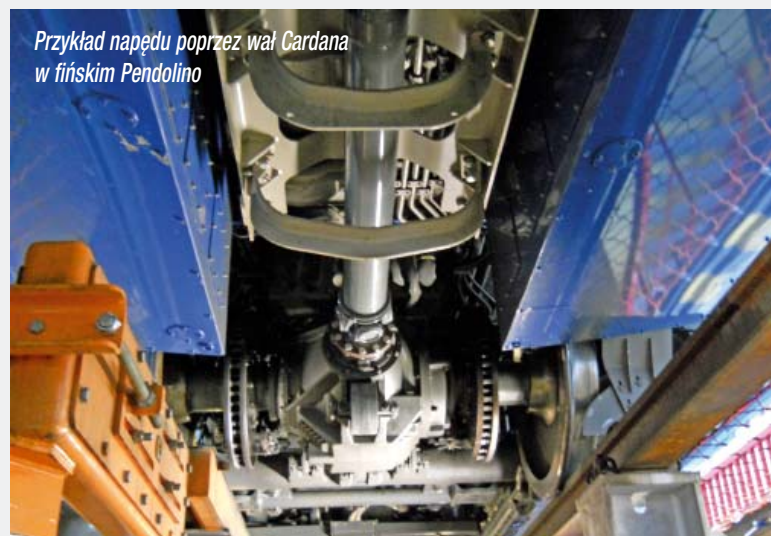
kie tego typu pociągi – oprócz hamulców pneumatycznych – standardowo wyposażone są w elektryczne, zarówno odzyskowe ze zwrotem energii do sieci, jak i oporowe, gdzie ta tracona jest na rezystorach. W naszych warunkach PKP Energetyka broni się na wszelkie możliwe sposoby przed odbiorem energii od klienta, więc nawet jeśli producent zachowa możliwość ekonomicznego hamowania, to urządzenie zawyje z rozpaczy. Tracimy w tym przypadku wszyscy, a zysk jednej spółki wcale nie musi oznaczać lepszych wyników całej Grupy PKP. Kabina maszynisty spełnia standardy UIC 651, co oznacza maksymalne uproszczenie pulpitu i komfortowe warunki pracy, jak też warunki podróżowania w klasach pierwszej, drugiej i biznes.

Porównując ETR 610, bo o tego typu zestawie kursującym po szwajcarskich i włoskich torach mowa, z jego poprzednikiem ETR 460 (który w roku 1994 ustanowił polski rekord prędkości 250,1 km/h), widać przeskok do czwartej generacji pociągów, polegającej m.in. na zastosowaniu w systemie sterowania i napędu technologii IGBT. Jednosystemowa wersja eksploatowana we Włoszech (3 kV DC) składa się z 9 wagonów (w tym 6-silnikowych) i mieści 456 pasażerów w pierwszej i drugiej klasie. Seria z powodzeniem wypełnia swoje zadania również na torach czeskich i fińskich. Koleje fińskie VR, kontynuując współpracę z producentem z Savigliano, zamówiły kolejną wersję pociągów do obsługi linii Helsinki – St. Petersburg, o czym pisaliśmy na łamach „GM”.

Większość pociągów dużej prędkości zasilana jest napięciem przemiennym, bo tylko w ten sposób można przekroczyć barierę 250 km/h na kolei. Dobrym przykładem są tu Włochy czy Belgia, gdzie w sieci płynie prąd stały, a na nowych liniach o parametrach ponad 250 km/h wprowadzono system 25 kV AC. Dlatego też, dalsze porównywanie taboru HST i VHST (pociągi dużych i bardzo dużych prędkości) delikatnie mówiąc mija się z celem. Generalnie zespoły te osiągają prędkości w zakresie 300 – 380 km/h i to nabywca decyduje o parametrach.



Autor za pulpitem ETR 610



Przykład napędu poprzez wał Cardana w fińskim Pendolino

Nie pozostaje nic innego jak cieszyć się, że wcale nie aż tak ambitny projekt sprzed 20 lat doczeka się realizacji. Pamiętając, że to dopiero początek normalności na polskiej kolei. Takiej na miarę XXI wieku.

Stanisław Donarski

Podpatrzone



Lokomotywa EP08-007 w „historycznym”, pomarańczowym malowaniu.

Fot. G.Moc



Do ETR 460 należy polski rekord prędkości

W oparach absurdu

ZM nie odmawia współpracy przy tworzeniu nowych przepisów dotyczących pracy drużyn trakcyjnych. Warto z tego korzystać.

Paragraf 27 ust.6 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji zobowiązuje maszynistę do zatrzymania pociągu jeżeli, cyt.: „pociąg został skierowany na tor lewy, a drużyna trakcyjna nie została o tym powiadomiona”. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przenosząc go do instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1) wprowadziły uszczegółowienie – poprzez dopisanie słów „rozkazem pisemnym”, określając tym samym formę powiadomienia (par. 63 ust. 4). Nadal jednak drużyna trakcyjna w każdym przypadku skierowania pociągu na tor lewy ma obowiązek zatrzymania pociągu i skontaktowania się z dyżurnym ruchu. Ale z par. 57 ust. 21 dowiemy się, że cyt.: „zawiadomienie rozkazem pisemnym jest zbędne, gdy urządzenia blokady stacyjnej liniowej są przystosowane do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze czynnym”. PLK samowolnie zmieniły więc tryb zawartego w rozporządzeniu postanowienia z bezwarunkowego na warunkowe, czyniąc jednocześnie zapis par. 27 ust. 6 w rozporządzeniu przepisem martwym.

Innym przykładem braku staranności PLK przy uszczegółowianiu przepisów jest postanowienie par. 69 ust. 1: „bez pozwolenia dyżurnego ruchu nie jest dozwolone cofanie pociągu z wyjątkiem nagle grożącego niebezpieczeństwa”. Tyle że ustęp 4 tego samego paragrafu stanowi: „cofanie pociągu na szlaku bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu może odbyć się z prędkością 5 km/h”. W tym przypadku zarządca infrastruktury dokonał zmiany zapisu w treści par. 49 ww. rozporządzenia poprzez wprowadzenie

trybu bezwzględnego. Takich przykładów jest znacznie więcej. Zastanawiające, dlaczego Urząd Transportu Kolejowego weryfikujący instrukcje w zakresie zgodności z aktami wyższego rzędu nie reaguje na nieprawidłowości.

Na spotkaniu w resorcie transportu 14 listopada 2012 r. zwróciłem uwagę, że PLK nie przekazały zainteresowanym zmian wprowadzonych Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 18 lutego 2011 r. (Dz. U. 63 poz. 325) oraz Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 20 września 2012 r. (Dz. U. poz. 1042). Powinny być one przekazane do wiadomości i stosowania przez drużyny pociągowe, jak i dyżurnych ruchu – poprzez wprowadzenie poprawek w instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1) i instrukcji o sygnalizacji le-1 (E-1), w terminie 14 dni od ich opublikowania. Zaskoczeniem dla przewoźników kolejowych było wprowadzenie z dniem 28 listopada ub.r., do wiadomości i stosowania przez drużyny trakcyjne, poprawek do instrukcji le-1 o sygnalizacji na... stronach internetowych PLK.

Z większą nonszalancją zarządca infrastruktury wprowadza poprawki do instrukcji Ir-1(R-1) o prowadzeniu ruchu pociągów. Biuro Eksploatacji PLK pismem IES4b-711-62/12 z 30.10.2012r. poinformowało zakłady linii kolejowych i przewoźników kolejowych, że z dniem 09.12.2012. wprowadza w życie zmianę dotyczącą par. 66 ust.3 rozporządzenia (Dz. U. poz. 1042 z dnia 20.09.2012 r.). Z poprawki wynika, że wskazania semaforów wjazdowych i drogowskazowych dla jazdy ze zmniejszoną prędkością przestaną być wyznacznikiem prędko-

ści jazdy pociągów po torach głównych zasadniczych, gdyż jazda będzie mogła odbywać się z prędkością ustaloną dla każdego z tych torów. Niepokój budzi brak odpowiedzi na pytania kto i w jaki sposób powiadomi maszynistę na który tor został skierowany, a także całkowity brak oznaczeń numeracji torów w stacjach, co uniemożliwi maszyniście ustalenie właściwej prędkości dla toru, na który skierował go dyżurny ruchu. Jednocześnie w instrukcji o sygnalizacji le-1 (E-1) nadal obowiązuje zasada, że wskazania semaforów są wyznacznikiem prędkości. Forma realizacji tej poprawki przez PLK, sprowadzająca się tylko do umieszczenia prędkości WOS, jest nie do przyjęcia. Trudno sobie wyobrazić, żeby maszynista widząc na semaforze wjazdowym do stacji węzłowej sygnał zezwalający ze zmniejszoną prędkością szukał w WOS jaka jest dalej prędkość drogowa, nie wiedząc na jaki tor został skierowany. Mamy nadzieję, że UTK wstrzyma wprowadzenie tej zmiany.

Wiele negatywnych emocji pracowników drużyn trakcyjnych wywołuje decyzja nr 18 prezesa PKP Intercity z 5 listopada 2012 r. w sprawie wytycznych przesłania pojazdów trakcyjnych w stanie czynnym i nieczynnym po sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK. Absurdalne są zwłaszcza zapisy nakładające na maszynistów odpowiedzialność za przygotowanie lokomotywy do przesłania w składzie pociągu w stanie nieczynnym, zgodnie z instrukcją o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3. Z wykazu stanowisk na których wymagane jest posiadanie i znajomość instrukcji Bt-3 jasno wynika, że pracowników drużyn trakcyjnych jej postanowienia nie dotyczą. Pytanie tylko, gdzie w czasie opracowania poszczególnych postanowień tej decyzji był instruktor centrali PKP Intercity reprezentujący drużyny trakcyjne? ■

Eugeniusz Śliwiński
Przewodniczący Komisji
Obrony Praw Pracowniczych

Pełzająca katastrofa

Rośnie liczba wykolejeń pociągów spowodowanych złym stanem torów.

29 grudnia 2012 r. w Chabówce wykołowała się lokomotywa pociągu ekspresowego „Tatry” relacji Zakopane–Warszawa Wschodnia. Według wstępnych informacji, przyczyną wykolejenia mogła być pęknięta szyna – elektrowóz wypadł z toru przy niewielkiej prędkości 37 km/h. 13 grudnia w Poraju między Zawierciem a Częstochową wykołował się pociąg towarowy. Wskutek zdarzenia poważnie zniszczona została infrastruktura stacji Poraj – wypadający z torów pociąg zniszczył nawierzchnię torową, połamał słupy oraz bramki podtrzymujące sieć trakcyjną. Przywracanie normalnego ruchu trwało prawie tydzień. 21 grudnia w okolicach stacji Knurów Szczygłowice na Śląsku z szyn wypadła lokomotywa prowadząca skład węglarek, 19 grudnia na stacji Babiak na magistrali węglowej podczas manewrów wykołował się wagon towarowy, 9 grudnia na stacji Dęblin z torów wypadła lokomotywa, a 2 grudnia między stacjami Boreczek i Żórawina doszło do wykolejenia jednego wagonu pociągu InterRegio „Mamry” relacji Międzyzlesie–Olsztyn Główny.

Do wykolejeń pociągów dochodziło przez cały 2012 r. – nierzadko miały one miejsce w odstępie zaledwie kilku dni. Albo częściej.

Tak było na początku lipca, kiedy do wypadnięcia z szyn doszło nie tylko dzień po dniu, ale w dodatku w tym samym punkcie sieci kolejowej – na wyjeździe ze stacji Ława Główna w kierunku przystanku Ława Miasto. 4 lipca wykołowała się tu lokomotywa pociągu ekspresowego „Szanty” relacji Bielsko-Biała Główna–Kołobrzeg, a 5 lipca wypadł z szyn ostatni wagon pociągu TLK „Pobrzeże” relacji Kraków Główny – Kołobrzeg. 3 lipca między stacją Kostomłoty a przystankiem Kielce Piaski z szyn wypadł pociąg Regio jadący ze Skarżyska-Kamiennej do Kielc. 17 lipca we Wronkach wykołowało się osiem wa-

gonów pociągu przewożącego nawozy sztuczne. Usuwanie rozsypanej salety, wykolejonych wagonów, naprawianie zniszczonego torowiska i uszkodzonych słupów trakcyjnych trwało kilka dni.

Aż kilometr toru został uszkodzony 30 kwietnia w wyniku wykolejenia pociągu towarowego na odcinku Taciszów–Gliwice Łabędy. Utrudnienia w ruchu kolejowym na ciągu łączącym Górnośląski Okręg Przemysłowy z Wrocławiem trwały tygodniami. Dzień wcześniej z szyn wypadły cztery wagony pociągu z miałem węglowym, przejeżdżającego przez Tychy. 19 czerwca doszło do wykolejenia 13 wagonów pociągu towarowego jadącego ze Skarżyska-Kamiennej do Przeworska – wagony wypadły z szyn między Rudnikiem nad Saniem a Łętownią. 11 maja w pobliżu stacji Gdańsk Wrzeszcz wypadł z szyn pociąg towarowy. Na tym samym odcinku doszło do wykolejenia składu towarowego również w marcu 2011 r. Do kilku wykolejeń doszło w minionym roku na linii Warszawa–Radom. Stan tej linii stale się pogarsza – bieżące utrzymanie na tym ciągu praktycznie zostało wstrzymane. Sytuacja ta tłumaczona jest planowaną modernizacją, o której słyszymy już prawie od dekady.

Najczęstsze przyczyny wykolejeń to awarie taboru, zbyt duża prędkość pociągów, błędy w prowadzeniu ruchu i pogarszający się stan techniczny linii kolejowych. Coroczne raporty Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wskazują, iż rośnie liczba zdarzeń spowodowanych właśnie złym utrzymaniem nawierzchni torowej: w 2009 r. miały miejsce 44 zdarzenia spowodowane złym stanem nawierzchni torowej, w 2010 r. – 60, a w 2011 r. już 74. Raport na temat bezpieczeństwa na kolei za rok 2012 nie został jeszcze opracowany. W raporcie za 2011 r. czytamy, że spośród 16 zdarzeń, których wyjaśnianie przez spółki

kolejowe było dodatkowo objęte – z uwagi na skomplikowany charakter – bezpośrednim nadzorem PKBWK, siedem dotyczyło wykolejeń spowodowanych złym stanem infrastruktury.

Jak fatalne jest utrzymanie linii kolejowych, pokazują wykazy ostrzeżeń stałych, zawierające informacje o ograniczeniach prędkości oraz ich przyczynach. Wykazy wskazują, że wielu uszkodzeń nawierzchni torowej po prostu się nie naprawia.

Jeden z najbardziej szokujących przykładów stanowi „prowizoryczne zabezpieczenie pękniętej szyny” między stacją Grębocice a przystankiem Krzydłowice na linii kolejowej Szczecin – Wrocław. Pęknięta szyna nie została wymieniona od co najmniej roku – jedyne co zrobiła spółka PKP Polskie Linie Kolejowe to wprowadziła ograniczenie prędkości pociągów do 20 km/h. W wykazach ostrzeżeń stałych roi się nie tylko od setek informacji o ogólnie złym stanie infrastruktury („zły stan toru”, „zły stan podkładów”, „zły stan podtorza”, „zły stan techniczny obiektu mostowego”, „zły stan przepustu”). Wykazy pełne są również ostrzeżeń o konkretnych uszkodzeniach, które nie zostały niezwłocznie naprawione – jak chociażby takich, przepisywanych od co najmniej roku, adnotacji: „zły stan podkładów, tor po wykołowaniu” (odcinek Nędza Wieś – Nędza), „zużycie szyn” (odcinki linii Łódź Widzew – Kutno), „zły stan iglicy w rozjeździe” (stacja Węglińiec), „obsunięcie się skorupy nasypu” (odcinek Tychy–Łaziska Średnie) czy „osuwisko skarpy nasypu i ławy torowiska” (odcinek Munina–Bobrowka).

Rok 2013 prawdopodobnie będzie kolejnym rokiem wypadających z szyn pociągów. Tak będzie dopóki nawet podstawowe uszkodzenia infrastruktury nie będą naprawiane, lecz jedynie odnotowywane w kolejnych wydaniach wykazów ostrzeżeń stałych. ■

Karol Trammer

„Z Biegami Szyn”, nr 63, styczeń–luty 2013

Rozbrat tylko z pracą zawodową

Pracę rozpoczął z pasji dla zawodu maszynisty. Jak mówi, związkowi zawodowemu zawdzięcza możliwość poznania wielu wspaniałych ludzi z całego kraju, z którymi mógł współpracować.



Marek Kraska od początku wiedział, że jego zawodowe losy będą związane z koleją. We wrześniu 1972r. rozpoczął naukę w Zasadniczej Szkole Kolejowej w Piotrkowie Trybunalskim, jednocześnie podejmując zatrudnienie jako pracownik młodociany w miejscowym Oddziale Trakcji. W międzyczasie zaczął uczęszczać na kurs maszynisty. W latach 1975–1981 był uczniem Technikum Kolejowego Ministerstwa Komunikacji. Na stanowisku pomocnika maszynisty pracował od 1976r. do 1985r. Później, do chwili odejścia na emeryturę (27.09.2012 r.), jeździł już jako maszynista.

Równolegle rozwijała się jego działalność związkowa. W 1989 r. – jak tylko reaktywowano działalność ZZM – Marek Kraska został pierwszym przewodniczącym Zakładowej Rady Maszynistów Lokomotywowni Pozaklasowej w Piotrkowie Trybunalskim. W latach 1993–1995 r. pełnił funkcję wiceprzewodniczącego ZZM w Piotrkowie, równocześnie w latach 1993–1997 r. wiceprzewodniczącego

Rady Okręgu Centralnego. W roku 1996 został ponownie wybrany na przewodniczącego Koła ZZM w Piotrkowie. Gdy w 1997 r. zlikwidowano Lokomotywownię Piotrków, działalność organizacji została przeniesiona do Zakładu Taboru w Łodzi. W latach 1997–1999 pełnił również funk-

WYRÓŻNIENIA:

- 1985 r. – Srebrna odznaka „Przodujący Kolejarz”
- 1998 r. – Złota odznaka „Przodujący Kolejarz”
- 1999 r. – Zasłużony dla Transportu
- 2007 r. – Zasłużony dla Kolejnictwa
- 2009 r. – Zasłużony dla ZZM
- 2012 r. – Honorowy członek związku maszynistów w Preszowie (Słowacja)

cję przewodniczącego Rady Okręgu Centralnego – do chwili reorganizacji struktur okręgowych, czyli likwidacji okręgów.

Marek Kraska jest znany ze swojej nieustępliwości i radykalnej walki o polską kolej. Uważa, że powinna ona, podobnie, jak związek maszynistów, być jednością. W 2005 r. kandydował na posta z ramienia

Komitetu Wyborczego Samoobrony RP. Chciał zostać głosem kolei w parlamencie, pomóc związkowi dotrzeć z postulatami do władz państwowych. W swoim programie wyborczym domagał się przywrócenia narodowego charakteru kolei i wzmocnienia Grupy PKP, emerytur pomostowych, równego traktowania wszystkich przewoźników, utrzymania kolejowych świadczeń dla pracowników, emerytów i rencistów, uchwalenia ustawy o stałym dofinansowaniu PKP i zaniechaniu likwidacji linii kolejowych. Otrzymał wówczas ponad 3600 głosów. Do uzyskania mandatu zabrakło raptem 90. Marek Kraska prowadził również zjazdy wyborcze: w Prądocinie, Krynicy i Augustowie. Od 2010 r. pełni też zaszczytną funkcję chorążego pocztu sztandarowego Rady Krajowej ZZM.

Kolej jest jego wielką miłością, ale nie jedyną. Druga wielka pasja to sport. Od 1972 r. Marek Kraska był zawodnikiem KS Pionier Baby, a następnie wieloletnim



działaczem i prezesem klubu. W 2009 r. za długoletnią działalność w futbolu Zjazd Delegatów Okręgowego Związku Piłki Nożnej w Piotrkowie Trybunalskim nadał mu tytuł honorowego członka OZPN. Funkcję prezesa Pioniera pełni do chwili obecnej. Szef OZPN cieszy się z emerytury Marka Kraski licząc, że będzie mógł poświęcić więcej czasu piłce nożnej i swoim młodym zawodnikom.

W dniach 16–17 listopada zeszłego roku odbyło się oficjalne pożegnanie Marka Kraski w związku z jego przejściem na zasłużoną emeryturę. Pierwszego dnia uroczystość odbyła się w Restauracji Leśna w Piotrkowie Trybunalskim, a „poprawiny” w świetlicy Klubu Sportowego Pionier w Babach. Po pożegnaniu część uczestników udała się na ogólnopolskie uroczystości kolejarzy na Jasnej Górze.

W pożegnaniu udział wzięło 76 osób, w tym prezydent ZZM Leszek Miętek, prezydent Piotrkowa Trybunalskiego Andrzej Kacperek, wójt Gminy Moszczenica Marceł Piekarek wraz z samorządowcami, dyrektor Centralnego Zakładu Spółki PKP Cargo Tomasz Abramczyk oraz jego zastępcy Roman Kleszcz i Jan Kołaczkowski, jezuici z Klasztoru Matki Bożej Trybunalskiej – superior Mieczysław Józwiak i o. Piotr Sasin, prezes OZPN Stanisław Sipa oraz koledzy z ZZM w SKM w Trójmieście, Kutna, Białegostoku, Łodzi, Nowego Sącza i Częstochowy.

Na spotkaniu były wspominki, tży wzruszenia i dyplomy uznania. Najbardziej swoim przemówieniem zaskoczył Marka Kraskę prezydent ZZM, stwierdzając, że wybory przewodniczącego organizacji w Piotrkowie Trybunalskim były powszechne – wybrali go tam wszyscy członkowie związku. Jak powiedział, nie żegna się ze związkiem i kolegami, a jedynie z pracą zawodową. Przewodniczy powstałemu Regionalnemu Terenowemu Kołu Emerytów i Rencistów ZZM. Życzymy dużo zdrowia i kolejnych sukcesów na niwie pracy związkowej oraz dalszego rozwijania sportowych pasji. ■

Magdalena Szulecka



Ten dzień pamiętać będzie już pewnie do końca życia. Ostatnia jazda Henryka Rząsy, starszego maszynisty SKM w Trójmieście miała miejsce 17 grudnia 2012 r. Na PKP od 1977 roku. Teraz może się cieszyć zasłużoną emeryturą. ■

Spotkanie w Czechowicach

Z końcem roku 2012 przestał funkcjonować Śląski Zakład Przewozów Regionalnych w Katowicach. Wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy pociągów, Sekcja w Czechowicach Dziedzicach przestała wykonywać prace przewozowe. Smutny dla pracowników fakt stał się poniekąd okazją do spotkania niemal wszystkich czechowickich maszynistów z kierownictwem Sekcji oraz kolegami będącymi już na zasłużonych emeryturach. Odbyło się ono 7 grudnia ub.r., nie zabrakło więc akcentów świąteczno-noworocznych. Rozstając się większość uczestników spotkania obiecywała sobie następne w takim samym gronie, pomimo wiążącego nas wspólnego pracodawcy... A zatem do zobaczenia za rok. GM

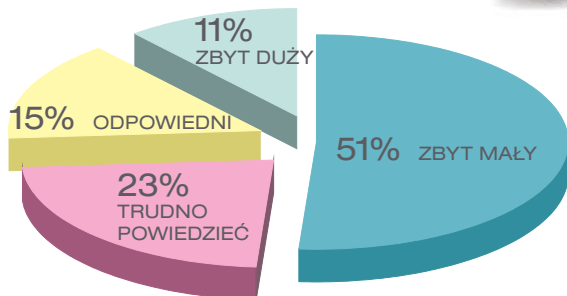


13,3

Tyle procent, według Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej, wyniosła w grudniu 2012 r. roku stopa bezrobocia w Polsce. Bez pracy pozostawało 2,137 mln osób aktywnych zawodowo.

Barometr

Czy Pana/Pani zdaniem związki zawodowe mają obecnie zbyt duży, wystarczający, czy też zbyt mały wpływ na decyzje władz w naszym kraju?



Źródło: Związki zawodowe i pracownicze, Komunikat z badań CBOS, 2012

Cytat roku

**Z PUNKTU WIDZENIA RENTOWNOŚCI FIRMY
NAJLEPIEJ, ABY WSZYSCY PRACOWALI
24 GODZINY NA DOBĘ**



I NIE BRALI WYNAGRODZENIA.

ZBIGNIEW ŻUREK, wiceprezes Business Centre Club, przewodniczącego zespołu ds. rozwoju dialogu społecznego w Trójstronnej Komisji Społeczno-Gospodarczej (program „Debata Trójstronna” z 3 listopada 2012 roku).

Polub i komentuj

Minęły właśnie dwa lata od uruchomienia związkowych profili na Facebooku i YouTube. Obie inicjatywy cieszą się sporą popularnością.



Systematycznie rośnie liczba osób, które „polubiły” nasz profil na portalu społecznościowym Facebook. W grudniu przekroczyła czwartą setkę i systematycznie rośnie. To członkowie ZMZ i ich rodziny, ale nie tylko – jest też wielu sympatyków naszej organizacji oraz miłośników kolei. Z okazji 400. fana ogłoszony został konkurs wśród użytkowników, w którym do wygrania były kalendarze związkowe.

Spośród kolejarskich związków zawodowych profil ZMZ nie ma sobie równych. Jest na bieżąco aktualizowany – codziennie są nowe informacje, linki do publikacji, zdjęcia, komunikaty i ciekawostki. Pojawia się coraz więcej ciekawych opinii i wywiązują się dyskusje. Wszystkie osoby posiadające tam konto zachęcamy do „polubienia” nas i komentowania. Profil można znaleźć wpisując w wyszukiwarce Facebooka ZMZ Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce. Druga ewentualność to wtyczka umieszczona na stronie internetowej związku, za pomocą której można także obserwować co się dzieje na profilu.



Kanał filmowy ZMZ na portalu YouTube zanotował ponad 50 tysięcy wyświetleń i 44 subskrypcji. „W repertuarze” jest obecnie 76 filmów, które mają całkiem niezłą oglądalność. Kanał znajduje się pod adresem <http://www.youtube.com/user/rkzmm>. Prowadzi do niego także link ze strony internetowej ZMZ. (L)

Z humorem i humorkiem

SMS-owa korespondencja:

- Czuję, że nasz związek stracił to coś. Chyba powinniśmy się rozstać.
- Nie spodziewałam się tego. Jestem twoją żoną, mamy wspólne dzieci, mieszkamy razem. Nie możesz ze mną tak po prostu zerwać. Porozmawiamy spokojnie jak wrócisz do domu.
- Przepraszam, kochanie. Pomyliłem numer, to nie do ciebie.

Wchodzi staruszek do konfesjonatu i nawija:

- Mam 92 lata. Mam wspaniałą żonę, która ma 70 lat. Mam dzieci, wnuki i prawnuki. Wczoraj podwoziłem samochodem trzy nastolatki. Zatrzymaliśmy się w motelu i uprawiałem seks z wszystkimi trzema...
- Czy żałujesz synu tego grzechu?
- Jakiego grzechu?
- Co z ciebie za katolik?
- Jestem żydem...
- To czemu mi to wszystko opowiadasz?
- Wszystkim opowiadam!

Wchodzą dwaj Niemcy do polskiego baru i mówią:

- Ja, gut.
- Barman na to:
- Danka, daj im jagód!
- Zjedli i mówią:
- Danke.
- O nie, Danki wam nie dam.

Położna wychodzi do oczekującego ojca z trójką noworodków na rękach:

- Nie przeraził się pan, że tyle ich?
- Nie!
- No to niech pan je trzyma, ja lecę po resztę.

Policjant zatrzymuje malucha, który jedzie po jezdni zygakiem i jednocześnie strasznie podskakuje.

- Co, wypilo się, panie kierowco? - zwraca się policjant do zatrzymanego.
- Ależ skąd - pewnym głosem zaprzecza kierowca - po prostu wiozę w bagażniku żywego karpia.

Mąż mówi do żony:

- Kochanie, pójdę dziś z kolegami na partyjkę kregli, dobrze?
- Idź koniecznie, przecież za rogi cię nie trzymam.

Fraszki Jerzego Szulca

BEBECH

*W pełnej krasie
Zapasy w pasie.*

BUFONADA

*Nadętej wysokości
Depresja mądrości*

RACHUNKI

*Babunia ołówkiem liczy na papierze
Dziadziunio na palcach, wnuk na komputerze.*



Modelarstwo



Modele polskich lokomotyw serii SM42 i pochodnych wyprodukowane przez firmę PIKO.

Fot. G. Mocz

Filatelistyka

Arkusik znaczków Poczty ZSRR z 1985 roku przedstawia osiem znaczków przedstawiających tabor kolejowy tego kraju. Na szczególną uwagę zasługuje znaczek w górnym, lewym rogu - z lokomotywą elektryczną, dwuczłonową serii ET42. Jeszcze



nie tak dawno wiele tych lokomotyw prowadzących ciężkie pociągi towarowe widywaliśmy na magistrali węglowej Śląsk-Porty (w Polsce pracowało 50 sztuk). Później odstawione, ostatnio znowu wracają do łask i można je coraz częściej zobaczyć na magistrali.

(amur)

młodszy syn Adama i Ewy	parowóz Pu29	zwój materiału samosąd tłumu	huczne po koncercie żółwie, węże, krokodyle	graficzny rozkład jazdy	statek na dnie	widmo, upiór	nocne sygnały pociągu	mała Izabela pas, pasmo
		masowe wysiedlanie		zakończenie rytmu; gargulec				8 10
zginęła z powodu malin		13	góry w Azji			solowa część opery		
		skaza, feler	łódź Noego				np. śnieg	ubóstwiany przez tłum
palny gaz	magia dokumenty			rewia, popis	poranna wilgoć	filmowy miś		1
ciężki, baty		9	większa od talerza	biblijny ogród Adama i Ewy			uroczyście strój lub bankiet	
		towot		uroczyście przyjęcie	mocne uderzenie w muzyce	dorośla postać owada		
11	lokomotywa serii ET22	gody cietrzewi robota		w turbanie także wietrzna		order		
		oleista roślina np. brama			14	śląd		
					stanowisko służbowe		sportowy krążek	arena judo-ków
unoszą się nad bagnami	trawieniny w żołądku	3		porażenie otacza lagunę		z Ewą		
			szachowy remis		odcień koloru sport Legienia	czubek obuwia	wawrzyn	smaczliwka
skórzany bicz, kańczug	poniżej biodra	kamień półszlachetny		niezbędny przy kiszeniu ogórków	lokomotywa serii Su42-5			
				pieniądze dla porywacza		ozdobne obramowanie drzwi		
				sprawka urwisa	4			
humorek po winie sportowa, fabryczna lub targowa		wśród dinozaurów				trzos złomu lub żywca	1/6 drachmy	napad
			lany w andrzejki	warzywo		ptasia kleptomanka		
widowisko rewii	opłata za postój wagonu			zapach, aromat	mimowolny skurcz twarzy		batog	
			„kieszka” na brzuchu kangura			7	krasa	2
skoczny taniec	górną część tchawicy				wabi muchy		kędzior, pukiel	

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 17 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----

Rozwiązania krzyżówki nr 1 prosimy nadsyłać do 6 lutego 2013 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 1”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – gadzety związkowe ZZM.

Rozwiązanie Krzyżówki nr 12: „Stonka z bipami”. Nagrodę – pobyt weekendowy dla 2 osób w jednym z ośrodków „Natura Tour” wylosował **Waldemar Tabaka** z Bydgoszczy. Gratulujemy. Szczegółowe informacje prześlemy pocztą.

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



Głos Maszynisty
NIECH NAS KACZY HONOR I TRZEZ ŻARLIWOŚĆ

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 18

e-mail: rkzzm@wp.pl

Zespół redakcyjny: Rafał Zarzecki (redaktor naczelny), Magdalena Szulecka, Eugeniusz Śliwiński, Adam Murawski, Grzegorz Moc, Stanisław Donarski

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.

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 MIĘDZYDZROJE



AMADEA MIĘDZYDZROJE



KAMIENNY POTOK SÓPÓT



SŁONECZNY BRZEG MIELNO



POLESIE FIRLEJ



CISNA PEREŁKA



ZACISZE SPAŁA



KARPACZ HALNY



KOLEJARZ USTROŃ JASZOWIEC



SOSNA WISŁA



SIWARNA ZAKOPANE



KOLEJARZ ZAKOPANE

OŚRODEK WYPOCZYNKOWY

STOKROTKA

W KARPACZU

CENA **510 ZŁ** ZA 7 DNI

NA HASŁO
„ZIMA Z NATURĄ”

UPUST 10%

WWW.NATURATOUR.PL

INFOLINIA: 801 000 527

ZADZWOŃ LUB ZAREZERWUJ ON-LINE