



# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

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

**Nr 4/104**

**KWIECIEŃ 2013**



## Przewozy Regionalne na krawędzi

# W obronie miejsc pracy i prawa pracy

Tegoroczny dzień 1 maja po raz kolejny obchodzimy w warunkach kryzysu gospodarczego, malejącej produkcji i spadku zatrudnienia.

Stopa bezrobocia rejestrowanego w Polsce przekroczyła już 14,3%, a w rzeczywistości jest jeszcze większa. Oznacza to, że ponad 2 miliony 400 tysięcy pracowników jest bez pracy. Bezrobocie dotyka szczególnie młodzież, kobiety i osoby w wieku 50+. 2,5 miliona naszych młodych obywateli zmuszonych zostało do emigracji zarobkowej.

Demontaż prawa pracy spowodował brak bezpieczeństwa w zatrudnieniu, życiu rodzinnym i społecznym.

Pracodawcy i rządząca koalicja zamiast podjąć rzeczywiste działania na rzecz walki z bezrobociem i tworzenia nowych miejsc pracy, forsują kolejne działania liberalizujące prawo pracy. W efekcie zamiast nowych miejsc pracy zwalnia się pracowników i zwiększa zyski firm. Pogarsza się sytuacja ekonomiczna pracowników i ich rodzin, narasta kryzys rodziny.

Związki zawodowe wielokrotnie proponowały rządowi podjęcie rozmów na rzecz realnych programów wzrostu zatrudnienia oraz obniżenia społecznych kosztów kryzysu. OPZZ przedkładał w tej sprawie wiele propozycji. Nasze apele pozostały bez echa.

W dniu 1 maja 2013 roku będziemy manifestować w obronie praw pracowniczych, w obronie miejsc pracy.

1 maja będziemy manifestować, by pokazać rządowi i pracodawcom, że nie zrzucą bezkarnie kosztów kryzysu gospodarczego na barki pracowników.

1 maja będziemy manifestować, żeby pokazać naszą wolę walki o likwidację umów śmieciowych, godny start zawodowy młodego pokolenia, likwidację rosnącej grupy biednych pracujących. Nie pozwolimy ograniczać praw pracowniczych pod hasłem kryzysu, nie dopuścimy do dalszego wzrostu rozwarstwienia społecznego!

Razem możemy pokonać kryzys – jego koszty muszą ponosić wszyscy, szczególnie ci którzy do niego doprowadzili. 1 maja jest dniem, w którym przypomnimy o tym rządowi i pracodawcom!

Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych apeluje do członków związków zawodowych, pracowników, bezrobotnych, emerytów i rencistów oraz wszystkich, dla których ważna jest idea sprawiedliwości społecznej o liczny udział w obchodach Międzynarodowego Dnia Walki o Prawa Ludzi Pracy.

Zwracamy się do wszystkich środowisk „oburzonych” z zaproszeniem do udziału w warszawskiej manifestacji 1-majowej będącej kontynuacją rozpoczętych wspólnych działań.

**1 maja pokażemy naszą siłę i determinację!**

Ogólnopolskie Porozumienie  
Związków Zawodowych

## pod semaforem



Zbigniew Rynasiewicz – przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury za słowa: „Polska nie powinna być krajem, który bezkrytycznie przyjmuje to co zaproponuje UE” (3.04.2013 r.)



Kierownictwo Przewozów Regionalnych za wymyślenie 15-godzinnych zmian roboczych

# Interwencja ws. świadczeń

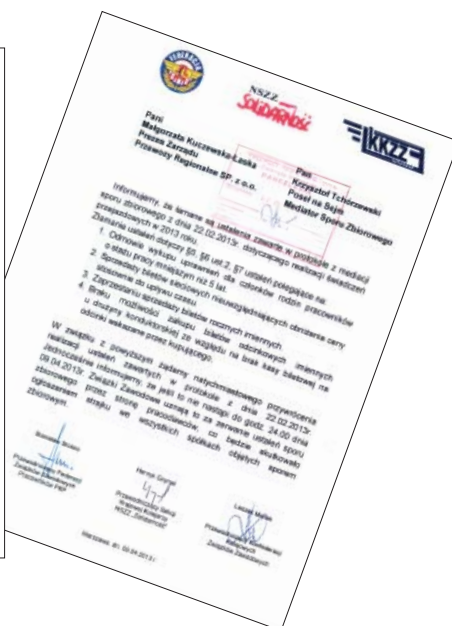
Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych, Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność” i Federacja ZZZ PKP zażądały natychmiastowego przywrócenia i respektowania ustaleń zawartych w protokole z mediacji sporu zbiorowego dotyczącego realizacji ulg przejazdowych w 2013 roku.

Trzy największe kolejowe centrale związkowe wystosowały pisma do prezes Przewozów Regionalnych, pełnomocnika spółek w sporze zbiorowym i mediatorów Longina Komołowskiego oraz Krzysztofa Tchórzewskiego. Interwencja ma związek z napływającymi sygnałami o łamaniu ustaleń zawartych w protokole z mediacji sporu zbiorowego z 22.02.2013 r. Przejawiały się one:

- odmową wykupu uprawnień dla członków rodzin pracowników o stażu pracy mniejszym niż 5 lat,
- sprzedażą biletów sieciowych nieuwzględniających różnicy związanej z upływem części okresu jego obowiązywania,
- wstrzymaniem sprzedaży biletów rocznych imiennych,
- brakiem możliwości zakupu biletów odcinkowych imiennych u drużyny konduktorskiej w sytuacji braku kasy biletowej na danej stacji czy przystanku.

Strona związkowa zażądała natychmiastowego przywrócenia i respektowania ustaleń zawartych w protokole, grożąc, że jeśli nie nastąpi to do 9 kwietnia br., to związki zawodowe uznają to za zerwanie owych ustaleń, co będzie skutkowało akcją strajkową w spółkach objętych sporem zbiorowym.

W odpowiedzi 9 kwietnia członek zarządu PKP SA, a zarazem pełnomocnik spółek Piotr Ciżkowicz poinformował na piśmie, że sprzedaż biletów imiennych rocznych zostanie przywrócona w trybie natychmiastowym i będzie trwać do 30 czerwca 2013 r., a ich ceny będą uwzględniać obniżkę stosownie do upływu czasu. Jednocześnie pełnomocnik powiadomił o skierowaniu do spółki Przewozy Regionalne pisma wzywającego do przestrzegania ustaleń zawartych w protokole z mediacji z 22 lutego br. Ostatecznie PR wznowiły sprzedaż biletów sieciowych, która potrwa do 30 czerwca br. (L)



## PERSONALIA

Minister transportu zachował stanowisko. Prezes spółki Przewozy Regionalne odwołana z tej funkcji.

Niewielką większością głosów Sejm odrzucił 5 kwietnia wnioszek o odwołanie ministra transportu Sławomira Nowaka. Za udzieleniem ministrowi wotum nieufności było 210 posłów, przeciwnego zdania – 228. Nikt nie wstrzymał się od głosu.

Za odwołaniem Sławomira Nowaka solidarnie głosowały wszystkie ugrupowania opozycyjne – PiS, Solidarna Polska, SLD oraz Ruch Palikota. Wyłom dokonał się natomiast w koalicji rządzącej. Ministra nie chciało bronić trzech posłów PSL. Jarosław Górczyński, Henryk Smolarz i Piotr Walkowski poparli wnioszek o jego odwołanie. Solidarna Polska uzasadniła go złym stanem kolei, niewłaściwym wykorzystywaniem środków unijnych oraz opóźnieniami w budowie dróg.

Rada nadzorcza Przewozów Regionalnych odwołała 10 kwietnia Małgorzatę Kuczewską-Łaska z funkcji prezesa spółki. Do czasu wyłonienia nowego obowiązki te będzie pełnił członek zarządu – dyrektor ds. techniczno-eksploatacyjnych Paweł Stefański. Jednocześnie rada desygnowała na stanowisko prezesa PR Roberta Nowakowskiego, który ma szansę objąć tę funkcję od 2 maja br.

Robert Nowakowski w PKP Przewozy Regionalne był m.in. zastępcą dyrektora w Mazowieckim i Łódzkim Zakładzie PR oraz dyrektorem w Podlaskim i Kujawsko-Pomorskim Zakładzie PR. W samorządowych Przewozach Regionalnych – członkiem zarządu odpowiedzialnym za sprawy techniczno-eksploatacyjne. Przez ostatnie dwa lata był prezesem DB Schenker Rail Tabor.

## PR na krawędzi

**D**alszy demontaż i rozdrobnienie rynku poprzez podział Przewozów Regionalnych oraz stworzenie kilku nowych spółek samorządowych – ku takim rozwiązaniom ma się skłaniać Ministerstwo Transportu i część samorządów. Czy zmiany w zarządzie PR można traktować jako preludium?

Światło dzienne ujrzała koncepcja dalszych, głębokich przekształceń spółki Przewozy Regionalne. Zdaniem części mediów, została przygotowana przez jedną z kancelarii prawnych na zlecenie PKP PLK. Do nas trafiła z innego źródła. Tak czy owak dokument przypadł ponoć do gustu przedstawicielom resortu transportu i kilku marszałkom i został poddany dalszym analizom.

Jego konstrukcja zasadniczo opiera się na „spółkowaniu”, czyli dzieleniu i po-

woływaniu nowych podmiotów samorządowych. W tym konkretnym przypadku – wyodrębnieniu i utworzeniu w ramach Przewozów Regionalnych 5–10 zależnych spółek wojewódzkich w oparciu o część majątku poszczególnych zakładów. Spółki te miałyby otrzymać z budżetu państwa dofinansowanie na odkupienie udziałów od PR. Pozostałą „centralę PR” (do 50 osób) – odpowiedzialną za nadzór właścicielski, oddłużenie, obsługę połączeń międzywojewódzkich, dystrybucję

biletów, czy kwestie taryfowe – po uregulowaniu kwestii długu i spraw majątkowych czekałaby likwidacja.

Koncepcja zakłada również przejęcie części majątku PR (najprawdopodobniej chodzi o tabor) przez inwestora finansowego, który następnie miałby go wydzierżawić PKP Intercity. Środki pochodzące z dzierżawy mają posłużyć spłacie długu PR wymagającego pilnego uregulowania, w wysokości ok. 100 mln zł.

Z planami przekształceń spółki może się wiązać przyczyna odwołania Małgorzaty Kuczewskiej-Łaska z funkcji prezesa Przewozów Regionalnych, którą sama zainteresowana skomentowała jako „jawne ingerowanie ministerstwa i PLK w sprawy Przewozów Regionalnych należących do marszałków.” Kolejarskie środowisko niepokoi na pewno co innego – trwające prace nad rozwiązaniami dotyczącymi załogę bez podjęcia dialogu społecznego. – Jeśli takie działania będą kontynuowane, w krótkim czasie spotkają się z reakcją związków zawodowych. Nie dopuszczam myśli, żeby jakiegokolwiek zmiany struktury PR nastąpiły bez wcześniejszego zawarcia paktu gwarancji pracowniczych i na zasadach innych niż z wykorzystaniem artykułu 23' Kodeksu pracy – powiedział prezydent ZZM Leszek Miętek.

■  
(R)

Fot. Grzegorz Kocłęga



## NIK o inwestycjach PLK

**N**ajwyższa Izba Kontroli nie pozostawiła suchej nitki na działalności PKP PLK oraz ministra transportu w zakresie realizacji inwestycji infrastrukturalnych w latach 2010–2012 (I półrocze). Ponad połowa skontrolowanych inwestycji prowadzonych przez PKP PLK ma opóźnienia sięgające nawet 29 miesięcy w stosunku do pierwotnie ustalonych terminów.

Według NIK, w okresie objętym kontrolą PLK SA wykonywały zadania nieterminowo, niegospodarnie, a często niezgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Najczęstsze przyczyny opóźnień to błędy w dokumentacji przedprojektowej, projektowej i powykonawczej, konieczność wykonywania robót dodatkowych, których nie przewidziano na etapie zlecenia prac oraz niewłaściwa koordynacja prac przez komórki PLK.

NIK krytycznie ocenia działania ministra transportu, wytykając mu nieskuteczny nadzór właścicielski nad działalnością PLK i brak zabezpieczenia w odpowiednich kwotach i terminach środków na finansowanie inwestycji (tzw. wkład własny), umożliwiających zadowalającą absorpcję funduszy w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ). Zarzuty dotyczą także opóźnień w przygotowaniu strategicznych dokumentów. Rada Ministrów przyjęła „Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r.” po roku od decyzji Komisji Europejskiej w sprawie POIiŚ, a dopiero po czterech latach „Wieloletni program inwestycji kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015” (WPIK).

NIK ostrzega przed możliwością utraty części dofinansowania UE z przeznaczeniem na realizację inwestycji kolejowych.

■  
(L)

## Wśród Oburzonych

Zawiązała się inicjatywa Zruchu społecznego z udziałem różnych organizacji, stowarzyszeń i związków zawodowych. Wszystkich łączy sprzeciw m.in. wobec sposobowi sprawowania władzy, arogancji rządzących i braku dialogu społecznego.

Niezadowoleni z tego stanu rzeczy dali temu wyraz w historycznej Sali BHP Stoczni Gdańskiej, gdzie 16 marca doszło do spotkania inicjatywnego tzw. Platformy Oburzonych. Zgromadziło przedstawicieli ok. stu organizacji społecznych. Mówcy

kolejno domagali się m.in. podwyższenia płacy minimalnej, wycofania się z rozwiązań podwyższających wiek emerytalny, zmiany ustawy referendalnej i Konstytucji RP w kierunku umożliwienia obywatelom prawa do rozpisywania referendum i respektowania jego wyników, ograniczania umów śmieciowych, czy wprowadzenia jednomandatowych okręgów wyborczych.

Wśród przemawiających byli m.in. przewodniczący OPZZ Jan Guz i szef Branży Transport OPZZ, prezydent ZZM Leszek Miętek. Poproszony o komentarz szef ZZM odpowiedział: – Spotkanie pokazało, że jest wiele środowisk i obywatele mających szukających sposobów na walkę z patologiami, którzy nie chcą i nie popadają w marazm, którzy nie wierzą w bezsens działania, w których jest jeszcze



wiele energii i sił aby udowodnić rządowi i partiom politycznym, że nie działają i nie stanowią prawa we własnym imieniu, tylko w imieniu narodu. Sprawa moim zdaniem dojrzeva do tego, że być może jeszcze w tym roku Polacy pokażą w dobitny sposób, że nie ma zgody na taki sposób funkcjonowania polityki, nie ma zgody na biedę, nie ma zgody na porozbijane wskutek przymusowej emigracji rodziny i powolną, ekonomiczną eutanazję starszego pokolenia – powiedział Leszek Miętek. ■

raz.

## 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.**

## Z prac Rady Krajowej

Obieżających sprawach kolei i strategii związku na najbliższe miesiące dyskutowała w Jastrzębiej Górze 21-22 marca Rada Krajowa ZZM.

Prezydium RK omówiło przebieg negocjacji z TU AXA. Decyzją Rady Krajowej umowa z ubezpieczycielem uległa przedłużeniu na kolejne 5 lat. Zostaje w niej utrzymane świadczenie za niezdolność do pracy w wykonywanym zawodzie (z podziałem do, oraz po 50 roku życia). Rozwiązuje też ona wszelkie problemy w kwestii realizacji wypłat dla osób odsuniętych ze stanowiska maszynisty ze względu na stan zdrowia. Nowością jest bonus w postaci pakietu medycznego Assistance.

Następnie uwagami na temat sytuacji w spółkach podzielili się przewodniczący sektorów oraz przedstawiciele załogi w radach nadzorczych. Kazimierz Jarmozik poinformował, że na radzie nadzorczej PKP Cargo dominował ostatnio temat restrukturyzacji – łączenia spółek-córek oraz prywatyzacji. Odbłyło się również pierwsze spotkanie dotyczące Paktu Gwarancji Pracowniczych na okoliczność planowanej prywatyzacji, na którym strona związkowa potwierdziła, że również w przypadku prywatyzacji giełdowej oczekuje Paktu.

Przewodniczący Sektora Przewozów Samorządowych Sławomir Centkowski nawiązał do kwestii regulacji świadczeń przejazdowych na lata przyszłe. Chodzi m.in. o urealnienie 99% wskaźnika ulgi. Mówił też o interwencji ZZM w związku z sygnałami złego naliczania wynagrodzenia dla maszynistów przez nowy system informatyczny. Dyrektor pionu pracowniczego PR Grzegorz Woźny co prawda wystosował do ZZM pismo w tej sprawie, w którym wyjaśnia procedury naliczania wynagrodzenia, niemniej jednak nie są one do końca czytelne. Po wprowadzeniu nowego systemu były już sygnały maszynistów dotyczące złego naliczania wynagrodzeń, w związku z czym przewodniczący SPS zaapelował o zgłaszanie wszelkich tego typu udokumentowanych przypadków. Jest deklaracja pracodawcy, że maszynista otrzyma na wydruku pełną informację dotyczącą składników swojego wynagrodzenia.

Dużym zagrożeniem dla PR jest sprawa przegranego przetargu w Kujawsko-Pomorskiem, gdzie obsługę dwóch spośród trzech pakietów w regionalnym

transporcie kolejowym od grudnia 2013 roku do grudnia 2015 roku przejął ma Arriva RP. – Spółka ta wygrała przewagą przysłowiowych „dwudziestu groszy”, nie posiadając na dzień dzisiejszy ani taboru, ani załogi do obsługi tego zadania. Szykuje nam się powtórka z grudniowego startu Kolei Śląskich i kłopoty dla całego Kujawsko-Pomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych – mówił Sławomir Centkowski.

Przewodniczący Sektora Przewozów Pasażerskich Piotr Rybikowski również potwierdził, że kwestia świadczeń została zrealizowana sprawnie i szybko. Rada Sektora jest obecnie na etapie objazdu zakładów PKP Intercity celem wnikliwego zdiagnozowania ewentualnych problemów „na gruncie”. Ostatnio pod lupą znalazł się Zakład Północny, gdzie wizyta Rady może wpłynąć na decyzję, która zmieni zasady dotyczące przesyłu lokomotyw – chodzi o to, że nie można przypisywać odpowiedzialności maszyniście za lokomotywę, na której go nie ma. Dyrektor Krzysztof Kołodziejewski przychylił się do argumentacji, że lokomotywa na przyprzęgu w czynnym pociągu pasażerskim jest tylko fikcyjnie nieczynna – przepływa przez nią prąd o napięciu 3 tysięcy volt. Tym samym ze względów bezpieczeństwa powinna ona mieć konwojenta. Podczas wizyty w Zakładzie Północnym poruszono również kwestię godzin nadliczbowych – ZZM wnioskuje, aby były one dzielone sprawiedliwie, czyli w równej ilości na wszystkich pracowników.

W związku z tym, że ED-74 trafią wkrótce do naprawy (spółka chce wprowadzić ulepszenia i zmiany modernizacyjne pozwalające uniknąć dużej liczby usterek), Piotr Rybikowski przesłał w imieniu maszynistów obsługujących ten tabor uwagi, za które dyrektor Kołodziejewski podziękował. Jedną z nich jest częsta obecność kierownika pociągu w kabinie w związku z wygłaszaniem komunikatów, co przeszkadza w prowadzeniu pociągu – wniosek – trzeba wyprowadzić gniazdo





na zewnątrz, tak żeby kierownik i maszynista nie przeszkadzali sobie nawzajem w wykonywaniu obowiązków. Teraz, dzięki planowanej modernizacji, ta i wiele innych zmian mają szanse na realizację.

Z kolei czujność i szybka interwencja wiceprezydenta ZZM Krzysztofa Ciećki spowodowała wymianę umów dla kandydatów na maszynistów w PKP Intercity. W pierwotnej wersji były one pozbawione elementów ZUZP. Maszynista-stażysta w IC jest wpisany do układu zbiorowego pracy. – Uczulam kolegów, żebyśmy najwięcej uwagi zwrócili na osoby przychodzące na kolej. Musimy być ich przewodnikami w stosunkach pracy. Zagrożenia w naszych spółkach nie pozostają w oderwaniu od ogólnej sytuacji gospodarczej. W pojedynkę pracownik przegra z tą całą machiną. Musimy czuwać, aby pokazać bez kogo pociąg nie pojedzie, kto musi podejmować ryzyko i natychmiastowe decyzje – apelował wiceprezydent Ciećka.

Mariusz Szczurek opowiedział o niełatwych początkach Związku w Kolejach Śląskich. Na dzień dzisiejszy sytuacja powoli się normuje. Część maszynistów KŚ, która trafiła do spółki od prywatnych przewoźników, nie miała wcześniej styczności ze związkami. Dlatego ważne jest, aby pokazywać im, jak istotna jest wspólna ochrona naszych zawodowych interesów i jakie korzyści niesie za sobą przynależność do ZZM. Nowy prezes KŚ

Michał Borowski był również gościem Rady Krajowej. Bardzo otwarcie mówił o wcześniejszych kłopotach spółki i swoich wysiłkach w celu poprawy trudnej sytuacji, co można odczytać jako dobry znak na drodze dalszej współpracy.

Przewodniczący ZZM w DB Schenker Polska Wojciech Krzyżankiewicz skupia się na obronie członków związku przed planowanymi w spółce zwolnieniami grupowymi. Mają one objąć grupę ok. 500 osób.

Natomiast Sebastian Szczurek z ZZM w STK poinformował Radę, że w spółce są już pierwsze, bardzo wymierne korzyści wynikające z założenia tam organizacji związkowej. Na lokomotywach pojawiają się piloci z innych spółek, którzy szkolą maszynistów ze znajomości szlaku. Największą bolączką jest obecnie walka o respektowanie maszynistowskiego wypoczynku. W umowie o pracę maszyniści STK mają wpisany teren prawie całego kraju, w związku z czym są przypadki, że część wypoczynku maszynista odbywa podczas dojazdu na służbę i nie jest on wliczany do czasu pracy.

W Cargo Serwis trwa bój o niewpisywanie maszynistom do umów o pracę dodatkowych czynności (m.in. czyszczenia wagonów). Może to rodzić problemy w momencie przejść na emerytury pomostowe. Związek wynajął prawnika, sprawa jest obecnie wyjaśniana i w trakcie negocjacji z zarządem.

W dalszej części prezydent ZZM Leszek Miętek poinformował Radę o zagrożeniach związanych z IV pakietem kolejowym. – Nie mamy nic przeciwko wdrożeniu pakietu, ale nie na takich zasadach, że otwieramy rynek i wpuszczamy konkurencję, podczas gdy Niemcy i Francuzi nie wdrożyli jeszcze poprzednich pakietów i nie oddzielili przewoźników od infrastruktury. Jak nasze

spółki mają konkurować z zagranicznymi, tak mocno dotowanymi przez swoje państwa? – mówił prezydent. Podziękował również za współpracę w sprawie świadczeń przejazdowych i poinformował Radę o stanie prac nad zmianą Ustawy o transporcie kolejowym (trafiła do Sejmu) oraz o warunkach zatrudnienia i czasie pracy maszynistów (w przygotowaniu). – Poszukujemy sposobów na unormowanie warunków zatrudniania maszynistów bez względu na ich miejsce pracy. Te ustawy powinny uregulować wiele kwestii – szkolenia, instrukcje, uprawnienia UTK, a także czas pracy maszynistów to podstawa. Minister Andrzej Massel bardzo radykalnie odcina wszystkie próby przewoźników chodzenia na skróty w tej sprawie. Zmiana ustawy o transporcie kolejowym jest bardzo trudna, jej procedowanie wymaga naszej czujności. Ma ona wprowadzić definicję usługi trakcyjnej – wynajęcie lokomotywy z maszynistą lub samego maszynisty w innym podmiocie, co ma spowodować, że prawo do takiego wynajmu będą mieli wyłącznie przewoźnicy. Ponadto w ustawie ma być ograniczenie możliwości zatrudniania maszynistów na umowy cywilno-prawne. Maszynista powinien być zatrudniany na umowę o pracę – powiedział Leszek Miętek. Warto dodać, że wiceminister transportu Andrzej Massel był obecny na posiedzeniu RK.

Członkowie Rady odnieśli się również do projektu „optymalizacji” sieci kolejowej przez spółkę PLK, podkreślając, że będzie to rzutowało na utratę miejsc pracy. Stanowisko ZZM w tej sprawie pozostaje niezmiennie – całkowity sprzeciw wobec zamykaniu linii kolejowych. Analizie poddano również planowane zmiany w czasie pracy pod kątem jego „uelastycznienia”.

Z rzeczy przyjemniejszych – Henryk Kopański zapowiedział, że piłkarski turniej odbędzie się w dniach 26–29 czerwca w Iławie. Nowy prezes PKP Cargo Łukasz Boroń wyraził zgodę na kontynuowanie patronatu. Prezydent Miętek podziękował prezesowi PKP Intercity Januszowi Malinowskiemu za szybką reakcję ws. umów o pracę dla szkolących się w spółce kandydatów na maszynistów. Podkreślił również, że pilnie potrzeba regulacji dot. szkolenia maszynisty – stażysty.

Po raz pierwszy Rada gościła prezesa Kolei Wielkopolskich. – Struktura jest nowa, ale przyjęliśmy strategię łączenia młodych pracowników z doświadczonymi – powiedział Włodzimierz Wilkanowicz.

Prezes UTK Krzysztof Dyl zapowiedział częstsze kontrole Urzędu w tym roku i modyfikację systemu. – Ok. 70% kontroli będzie poświęcone systemom

bezpieczeństwa w spółkach, ponieważ za ich rozwijanie odpowiada przedsiębiorca, a pieczęć UTK od niczego go nie zwalnia – przypomniał.

Rozmowa z prezesem UTK była kolejną okazją do omawiania kwestii bezpieczeństwa kolejowego. Prezydent Miętek zwrócił uwagę, że znowu wystąpiły złe wskazania semafora w Babach. – Odnosimy wrażenie, że PLK dosyć lekko podchodzi do zgłaszanych nieprawidłowości. Nie może być tak, że pracodawca chowa się za grubymi księgami procedur i twierdzi, że wszystko jest spełnione, a jak dochodzi do wypadków, to winny jest maszynista albo dyżurny ruchu. Mówiliśmy o audycie bezpieczeństwa na liniach, które podlegają modernizacji, bo tam najczęściej dochodzi do wypadku. Nie może być tak, że PLK same wydają swoje instrukcje i są sędziami we własnej sprawie. Jesteśmy skazani na ciągłe zarzuty prokuratorskie, bo później się okazuje, że maszynista nie przeczytał na dole na 8 stronie, że ma zwolnić – powiedział prezydent.

Najbliższe plany Cargo omówił prezes Łukasz Boroń. Za priorytetowy uznał dobry debiut spółki na giełdzie. Ponadto jako jedno z wyzwań, z którym Cargo musi się zmierzyć przedstawił niską

prędkość handlową – 2 razy niższą niż w Niemczech. Utrapieniem dla spółki są też wysokie stawki dostępu do infrastruktury. Prezes zapowiedział również dalszą modernizację taboru oraz inwestycje w bezpieczeństwo.

Członek zarządu SKM w Trójmieście Bartłomiej Buczek odniósł się do relacji kierownictwa z pracownikami, których zarząd od lat postrzega jako ogromny kapitał. – Szkolenia, inne działania silnie budujące motywację pracowników, efektywna i owocna współpraca ze związkami, w tym również z ZZM sprawa, że firma jest dobrze postrzegana – mówił. Na Radę dotarł też prezes SKM Maciej Lignowski.

Wiceprzewodniczący OPZZ Franciszek Bobrowski pochwalił maszynistów za dynamiczną i merytoryczną walkę o interesy pracowników w ramach KKZZ. Powiedział również, że powstanie Platformy Oburzonych jest wynikiem braku dialogu. – Premier Piechociński nie odpowiedział na kilkadziesiąt pytań kierownictwa OPZZ. „Elastyczny” czas pracy to cofnięcie się do XIX wieku – powiedział wiceprzewodniczący OPZZ. Spotkanie zakończyło uroczyste składanie życzeń wielkanocnych. ■

Magdalena Szulecka





# Warto być z nami!

Zkońcem marca stuknęła nam kolejna setka – 600. osoba polubiła nasz fanpejdż na portalu społecznościowym Facebook. Uczciliśmy to konkursem, w którym do wygrania był zestaw gadżetów związkowych. Poprosiliśmy o napisanie krótkiej opinii, dlaczego warto należeć do ZZM. Spośród nadesłanych odpowiedzi najbardziej spodobały nam się przemyślenia Andrzeja Dybowskiego z Lęborka zatytułowane „Tylko maszynista zrozumie maszynistę”, które publikujemy poniżej. Autorowi serdecznie gratulujemy wygranej!

Związek Zawodowy Maszynistów to organizacja, jedyna chyba w Polsce, która skupia pracowników zatrudnionych na określonym stanowisku. Działa w ich imieniu i interesie, reprezentuje stanowisko tej grupy zawodowej w negocjacjach z władzami. Pomimo iż w kolejach polskich zatrudnieni są pracownicy na wielu różnorodnych stanowiskach, to na maszynistach spoczywa szeroko pojęte bezpieczeństwo transportu osób i towarów, to od nich zależy życie ludzi nie tylko tych, których przewożą, ale również tych, z którymi „krzyżują” się ich drogi. ZZM broni spraw swoich członków, w ciekawy sposób prezentuje nowinki i ciekawostki związane z techniką kolejową, prawem pracy czy bezpieczeństwem i higieną pracy. Informuje swoich członków o zmieniających się przepisach dotyczących spraw techniczno – zawodowych jak i personalnych – pracowniczych, dba by we właściwy i kompetentny sposób rozwiązywano wszystkie kwestie sporne dotyczące pracy na stanowisku maszynisty, a co najważniejsze stara się o wyjaśnienie wszystkich okoliczności zdarzeń, które zaistniały w wyniku podjęcia różnych błędnych decyzji przez ludzi – decydentów, a którymi próbuje się obarczyć wykonujących rozkazy maszynistów. ZZM dba o szeroko pojęty, dobry interes swoich członków, aby nie zginęli oni w gąszczu niejasnych przepisów, których fala zalewa coraz większym strumieniem pracowników, którzy zamiast skupić się

na właściwym wykonywaniu swojej pracy muszą zmagać się z tego rodzaju „przeszkodami”. Wspaniałym posunięciem było powstanie związku zawodowego skupiającego maszynistów, jako grupę zawodową, gdyż zarówno władze związku jak i prezydium, to ludzie wywodzący się z tego środowiska zawodowego, najczęściej czynni i bardzo doświadczeni pracownicy – maszyniści, którzy wiedzą jak, we właściwy sposób zadbać o sprawy swoich kolegów, z jakimi problemami borykają się na co dzień maszyniści oraz z racji doświadczenia wspierają wiedzą i dobrą radą swoich kolegów – „tylko



maszynista zrozumie maszynistę” to prawda stara jak świat i trudno się z nią nie zgodzić, bo kto jak nie „kolega po fachu” będzie właściwie dbał, aby wszystkim się dobrze i bezpiecznie pracowało. Ani konduktor, ani kasjerka czy urzędnik siedzący za biurkiem nie zrozumieją charakteru pracy i problemów trapiących maszynistę, ale ZZM wie jak trudną pracę wykonują maszyniści, jak pomóc rozwiązać kolegom rozmaite problemy i jak właściwie zadbać o bezpieczeństwo o komfort pracy swoich członków. Dlatego uważam, że każdy, kto jest lub chce zostać maszynistą powinien zapisać się do związku, bo tylko razem możemy zadbać o swoje interesy, bezpieczeństwo, komfort pracy i prestiż zawodowy. ■

## Skontaktuj się z nami!

- UCZĘSZCZASZ NA SZKOLENIE NA LICENCJĘ MASZYNISTY?
- ZDAŁEŚ EGZAMIN I ODBYWASZ STAŻ NA ŚWIADECTWO MASZYNISTY?
- JESTEŚ LUB ZA CHWILĘ BĘDZIESZ POMOCNIKIEM MASZYNISTY?

W Związku Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce znajdziesz fachową, kompetentną i skuteczną pomoc.

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

znajdziesz dane teleadresowe

do organizacji związkowych zrzeszonych w ZZM.

W ofercie związku znajdziesz ponadto wiele atrakcyjnych i pomocnych narzędzi dla Ciebie i Twoich najbliższych.

Dzwoń do biura Rady Krajowej ZZM

22 (922) 47 42 615.

Jeśli jesteś pracownikiem PKP Intercity S.A.

– bezpośrednio do przewodniczącego Sektora Przewozów Pasażerskich ZZM Piotra Rybikowskiego, (42 lub kol. 942) 205-66-34.

**Do zobaczenia.**

# Posiedzenie Komisji Młodych

Członkowie Komisji ds. Młodych swoje posiedzenie połączyli ze szkoleniem z prawa pracy.

Szkolenia z zakresu „Prawa pracy-bezpieczeństwo w ruchu kolejowym” prowadził 17 kwietnia przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych ZM Eugeniusz Śliwiński. Rozpoczął od przedstawienia podstawowych dokumentów – Kodeksu pracy, układów zakładowych, czy regulaminów wynagradzania. Objął w jaki sposób prawo to znajduje przełożenie na instrukcje obowiązujące maszynistów. Młodzi członkowie związku mieli okazję uzyskać praktyczne informacje od bardziej doświadczonego kolegi. Takich jak np. jak zachować się po uczestnictwie w wypadku kolejowym. A także uzyskać fachową poradę dotyczącą konkretnych sytuacji występujących w pracy.

Komisja omówiła zmiany które rząd chce wprowadzić w Kodeksie pracy, takie jak „uelastycznienie” czasu pracy, wprowadzenie rocznego okresu rozliczeniowego, zmniejszenie stawek za godziny nadliczbowe. W wyniku burzy mózgów

młodzież zdecydowała o wystąpieniu z pismem do władz, sprzeciwiającym się tym planom. – Chcemy pokazać negatywne skutki proponowanych rozwiązań dla ludzi młodych – mówi przewodniczący Komisji Wojciech Cholka.



Prezydent ZM Leszek Miętek mówił o wyzwaniach stojących przed młodzieżą, na którą coraz bardziej w związku się stawia. Przedstawił również sytuację w kolejowych spółkach oraz omówił bieżące działania związku i realizowane projekty, takie jak sieć telefonii komórkowej, czy ubezpieczenia.

(L)

**M**łodzi maszyniści i osoby szkolące się na maszynistów zainteresowane działalnością Komisji ds. Młodych ZM mogą pisać pod adres: [wojtekcholka@wp.pl](mailto:wojtekcholka@wp.pl)

## KM w KM

W siedzibie ZMZ na Wojciechowskiego odbyło się 9 kwietnia inauguracyjne spotkanie Koła Młodych przy organizacji zakładowej ZMZ w Kolejach Mazowieckich. To pierwszy przypadek zakładania „młodzieżówki” bezpośrednio w danej spółce.

Kilkugodzinna dyskusja pokazała, że młodzież ma duży potencjał i chęć do działania. Spotkanie składało się m.in. z omówienia sytuacji maszynistów, a w konsekwencji określeniem potrzeb i priorytetów, którymi będzie zajmować się Koło. Główne nakreślone cele to m.in. poprawa organizacji pracy maszynistów, wnoszenie propozycji rozwiązań dotyczących pracy maszynisty – np. w planowanych modernizacjach taboru, poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz wiele innych zagadnień.

W spotkaniu wzięli udział prezydent ZMZ Leszek Miętek oraz przewodniczący ZMZ w Kolejach Mazowieckich Leszek Komendacki. Zaowocowało ono już pierwszymi wnioskami. Jednym z nich jest decyzja o założeniu forum internetowego ([www.zzmkm.cba.pl](http://www.zzmkm.cba.pl)) zawierającego wszelkie informacje o działalności Koła oraz podejmowanych działaniach.

– Wszystkie osoby chcące mieć wpływ na kreowanie naszej zawodowej rzeczywistości zapraszamy do zgłaszania się do Koła Młodych Maszynistów w Kolejach Mazowieckich – zachęcają pomysłodawcy przedsięwzięcia Tomasz Jeżewski i Adam Pógrabek. Adres e-mail to: [zzmkm@onet.pl](mailto:zzmkm@onet.pl).

(T)

Fot. Grzegorz Moc



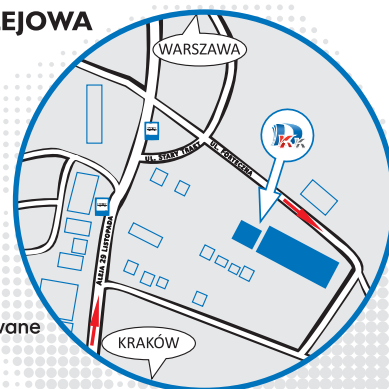
### DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A  
Centrala, Sekretariat  
e-mail: [biuro@drukkol.pl](mailto: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](http://www.drukkol.pl)

# 20 lat PLP, czyli jak wyjść z kryzysu

**D**wudziestą rocznicę powstania świętuje współpracujące od dawna z ZZM Polskie Lobby Przemysłowe. Na jubileuszowe uroczystości przybyli 23 marca do Warszawy m.in. prezesi przedsiębiorstw i firm, przedstawiciele instytucji naukowych, organizacji społecznych i stowarzyszeń, w tym działacze związkowi współpracujący z PLP.

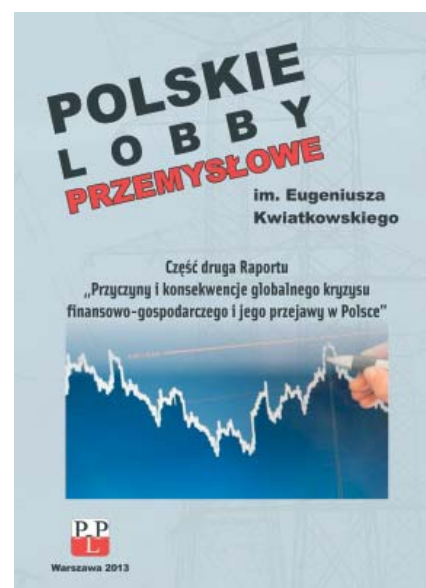
Koordinator PLP prof. dr hab. Paweł Soroka przedstawił dokonania organizacji w okresie od marca 1993 roku do marca 2013 roku. Jego wystąpienie poprzedziła prezentacja multimedialna przedstawiająca sylwetkę patrona PLP Eugeniusza Kwiatkowskiego – wybitnego polityka gospodarczego i męża stanu, budowniczego Gdyni i Centralnego Okręgu Przemysłowego.

Najważniejszą częścią uroczystości było wręczenie po raz pierwszy Wyróżnień Honorowych PLP – „Bene Meritus pro Industria Poloniae (Dobrze Zasłużony dla Polskiego Przemysłu). Komisja ds. Wyróżnień podjęła decyzję o przyznaniu ich w tym roku pośmiernie (spośród zaproponowanych przez różne środowiska i organizacje kandydatów) następującym osobom: prof. Janowi Czochralskiemu, prof. Januszowi Groszkowskiemu, gen. dr Tadeuszowi Jauerowi, gen. prof. Sylwestrowi Kaliskiemu, inż. Marianowi Migdalskiemu, inż. Tadeuszowi Sendziemirowi i prof. Tadeuszowi Sołtykowi. Przewodniczący Kapituły prof. dr hab. inż. Jerzy Klamka oraz gen. broni Waldemar Skrzypczak – wiceminister obrony narodowej, wręczyli wygrawerowane w brązie tablice przybyłym na uroczystość członkom rodzin Śp. Honorowo Wyróżnionych. Następne edycje „Bene Meritus...” będą przyznawane co roku z okazji kolejnych rocznic powstania PLP.

Przybyła na uroczystość delegacja Związku Zawodowego Maszynistów

Kolejowych w Polsce, z Markiem Krasną na czele, wręczyła Pawłowi Soroce List Gratulacyjny od prezydenta Leszka Miętka. W dalszej części odbyła się promocja drugiej części raportu pt. „Przyczyny i konsekwencje globalnego kryzysu finansowo-gospodarczego i jego przejawy w Polsce”. Publikacja powstała pod redakcją Krzysztofa Mroczkowskiego, dr Krzysztofa Ludwiniaka i profesora Soroki.

Do całego raportu odsyłamy na nasz serwer lub stronę internetową PLP ([www.plp.info.pl](http://www.plp.info.pl)). My zajmiemy się jego najważniejszymi тезami. Generalnie PLP uważa, że potrzebne jest świadome kształtowanie struktury gospodarczej Polski. W dobie globalnej gospodarki opartej na wiedzy zwycięzcami są bo-



wiem te kraje, które szukają oparcia swych przewag konkurencyjnych na rosnących umiejętnościach swoich obywateli i potencjałach wytwórczych swoich przedsiębiorstw. (...) Pogorszenie się koniunktury skutkuje zmniejszeniem się skłonności do konsumpcji gospodarstw domowych i odkładanie decyzji inwestycyjnych przez przedsiębiorstwa. W tej sytuacji państwo jest jedynym możliwym stabilizatorem, częściowo poprzez politykę pieniężną banku centralnego, ale głównie poprzez impuls wydatkowy zmuszający gospodarkę do produkcji – czytamy w raporcie



Polskie Lobby Przemysłowe wyraża nadzieję, iż dzisiejszy trudny czas – będący tak w Europie, jak i na świecie czasem strukturalnego i systemowego kryzysu – upadku dawnych metod prowadzenia polityki gospodarczej, zwłaszcza w sferze finansów, które w istocie oderwały się od sfery realnej i zdominowane zostały przez transakcje spekulacyjne, będzie dla naszego kraju okresem pozytywnego przełomu. Zdaniem PLP, potrzebny jest zwrot w stronę państwowych programów i inwestycji oraz społecznej gospodarki rynkowej, gdzie przedsiębiorczość ma szansę kwitnąć, pracownicy zamożnieć, a społeczeństwo umacniać więzi kulturowe łączące wspólnoty.

By tak się stało, PLP rekomenduje następujące działania:

- Powołanie Narodowego Banku Inwestycyjnego, wyposażanego dzięki emisji NBP w środki niezbędne do skupu obligacji projektowych finansujących przedsięwzięcia uznane za ważne dla długofalowego rozwoju kraju. Byłby to kluczowy mechanizm wdrażania strategii przygotowywanej przez nowe centrum strategiczne (poniżej).
- Ustanowienie stałego „okna kredytowego” dla państwowych przedsięwzięć infrastrukturalnych. Wykorzystanie możliwości suwerennej emisji pieniądza na rzecz projektów powodujących wzrost wolumenu dóbr oraz wiedzy (B+R). Dla uniknięcia wzrostu inflacji użyte winny być w rozliczeniach między państwową korporacją a podwykonawcami roczne weksle projektowe składane w NBI. Kredyt non-profit mógłby być udzielany przedsięwzięciom nawet wielodziesięcioletnim.
- Emisja wielodziesięcioletnich celowych obligacji inwestycyjnych przez konsorcja dokonujące przedsięwzięć o dodatnim efekcie strukturalnym (koleje dużych prędkości, nowe technologie, joint venture „Innowacje Polskie”, inwestycje energetyczne, infra-



struktura techniczna, np. wodociągi, gazoport, rurociągi)

- Obligacje te byłyby skupowane przez bank państwowy np. Narodowy Bank Inwestycyjny, również ewentualnie przez NBP lub BGK na najniższy możliwy procent.
- Emitentami byłyby korporacje, samorządy podejmujące wyzwanie budowy ważnych dla państwa elementów infrastruktury, również przemysłowej i badawczo-rozwojowej.
- Wspieranie tym samym przedsięwzięć zwiększających ilość kapitału wytwórczego, infrastruktury i dóbr kapitałowych
- Użycie części rezerw walutowych NBP do skupu na rynku wtórnym części obligacji polskich denominowanych w euro.
- Kredyt technologiczny i premia technologiczna (BGK) dla przedsięwzięć innowacyjnych.
- Kredyty eksportowe udzielane przez BGK bądź inny bank.
- Powołanie Narodowego Centrum Studiów Strategicznych, koordynującego generalną strategię rozwoju kraju oraz strategię sektorowe.
- Powołanie przy GUS Centrum Monitoringu Dynamicznego/Prognozowania Ostrzegawczego.
- Wzrost nakładów na badania i rozwój, zintegrowanie tych wydatków z celami

wyznaczonymi w dokumencie strategicznym

- Audyt procedur wdrożenia wynalazków.
- Budowa sieci informacyjnej wspomagającej narodowy system innowacji.
- Budowa mapy wiedzy i technologii w kraju, których stały monitoring i aktualizacja posłużą w kształtowaniu i dopasowywaniu narzędzi realizacji strategii gospodarczej. Opracowanie na podstawie tej mapy polskiej specjalizacji w ramach międzynarodowej gospodarki.
- Stworzenie trwałego (sięgającego poza rok 2020) programu odpisów inwestycyjnych i amortyzacyjnych na rzecz inwestycji oraz ulg podatkowych z działalności innowacyjnej. Działalność innowacyjna winna trwale wpływać na poprawę produktywności pracy.
- Zmiana Programu Inwestycje Polskie na długofalowy, realizujący i współrealizujący programy o kierunkach wyznaczonych dokumentem strategicznym, wspomaganym obligacjami inwestycyjnymi.
- W sytuacji realnie negatywnych stóp procentowych w krajach strefy euro, utrzymywanie stopy referencyjnej nie wyżej niż 50 pb powyżej poziomu inflacji. ■

Opr. (raz)

# Żonglerka statystyką

Minęły 2 lata od zmian w prawie, a pracownicy drużyn trakcyjnych nadal nie otrzymali do wiadomości i stosowania poprawek, które powinny być opublikowane w instrukcji o prowadzeniu ruchu kolejowego Ir-1 (R-1) i instrukcji o sygnalizacji le-1 (E-1).

Według PKP PLK S.A. poprawki zostały opracowane, ale tylko te do le-1 i zostały udostępnione na stronie internetowej zarządcy infrastruktury.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. nr 83 poz. 325) ukazało się 18 lutego 2011 r. Kolejne rozporządzenie – 20 września 2012 r. (Dz.U. poz. 1042). Zapisy zawarte w treści tych aktów prawnych nie spotkały się z należyтым potraktowaniem przez zarządcę infrastruktury – PKP PLK S.A. Tymczasem zgodnie z obowiązującymi przepisami, poprawki powinny zostać w sposób oficjalny przekazane do przewoźnika kolejowego – pracodawcy maszynisty, który powinien przekazać je zainteresowanym w formie stron wymiennych.

**W treści zmian do instrukcji le-1 (E-1) zaprezentowanych na stronie internetowej PLK, współpracujący z komisją obrony praw pracowniczych maszynista Tadeusz Skóra (Zakład Północny PKP Intercity) znalazł ponad 80 błędów.**

Przykładowo w par. 3 ust. 8 czytamy: „jeżeli sygnał na semaforze zezwala na jazdę ze zmniejszoną prędkością, to jazda z tą prędkością obowiązuje do końca okręgu zwrotnicowego osłanianym tym semaforem, z wyjątkiem jazdy po torach głównych dodatkowych, na których należy stosować na całej drodze przebiegu prędkość wskazaną na semaforze”. Natomiast w ust. 5 przy opisie sygnału Sr3 w ostatnim zdaniu widnieje: „W przypadku semafora wjazdowego lub drogowskazowego

prędkość ograniczona do 40 km/h obowiązuje na całej drodze przebiegu”. Dostrzeżone uwagi naszego kolegi przekazaliśmy do PKP PLK S.A. oraz Urzędu Transportu Kolejowego.

Innym przykładem negatywnego działania zarządcy infrastruktury na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego jest poprawka wprowadzająca w 2008 r. do instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów nowej, bliżej nie określonej kategorii „trudności eksploatacyjne na liniach kolejowych (Ir-8)”. W czerwcu 2012 roku ww. instrukcja została po raz kolejny przez PLK uzupełniona – poprzez opracowanie pojęcia „trudności eksploatacyjne” oraz „zasady badania trudności eksploatacyjnych”. Zdaniem PLK, pod pojęciem „trudności eksploatacyjne” należy rozumieć wydarzenie kolejowe nie będące poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem, powodujące utrudnienia, np. przerwę lub ograniczenie w prowadzeniu ruchu kolejowego, nie mającego związku z jego bezpieczeństwem. Jednak gdy zapoznamy się z tabelą klasyfikacji przyczyn eksploatacyjnych, które określono kategorią „D”, bez trudu zauważymy, że około 70 proc. przyczyn wydarzeń kolejowych zostało przeniesionych bezpośrednio z tabel klasyfikacyjnych określających przyczyny poważnych wypadków, wypadków i incydentów. Taki stan rzeczy pozwala np. zarządcy infrastruktury na to, by wadliwe wskazanie obrazu semafora w stosunku do



Autor – przewodniczący KOPP ZKM  
służy poradą  
pod numerem telefonu  
667 640 005.

ułożonej drogi traktować nie jako wypadek lub incydent, ale jako trudność eksploatacyjną. Wprowadzone do instrukcji Ir-8 zasady badania „trudności eksploatacyjnych” uprawniają bowiem do podjęcia takiej kwalifikacji zakładowego dyspozytora liniowego PLK w porozumieniu z dyrektorem zakładu linii kolejowych.

**Taki sposób działania pozwala na zmiatanie wypadków i incydentów kolejowych pod dywan oraz na unikanie kłopotliwego nadzoru i statystyk prowadzonych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych.**

W statystykach prowadzonych PKBWK od 2008 r. nie znajdziemy nic na temat wydarzeń kolejowych nazwanych „trudności eksploatacyjne”. Z niecierpliwością oczekujemy oficjalnego stanowiska Komisji w przedmiotowej sprawie. W imieniu ZKM zgłosiłem do Urzędu Transportu Kolejowego nasze zastrzeżenia na temat możliwości dowolnej interpretacji wprowadzonego pojęcia. Urząd podzielił te wątpliwości i – jak nas poinformowano – podjął stosowne działania. Liczymy, że będą skuteczne. Od UTK nadal oczekujemy również odpowiedzi na pytanie: w jaki sposób maszynista zostanie powiadomiony przez zarządcę infrastruktury o nowym numerze toru w przypadku zmiany toru wjazdowego, przejazdowego w stacji przez dyżurnego ruchu na niezgodny z rozkładem jazdy, aby mógł sprawdzić w WOS jaka prędkość obowiązuje na tym nowo wyznaczonym torze? ■

Eugeniusz Śliwiński  
Przewodniczący Komisji  
Obrony Praw Pracowniczych

# Nowe pociągi dla PKP Intercity

Spółka ogłosiła, że do przetargu na dostawę 20 składów Szespołowych przystąpili czterej producenci: szwajcarski Stadler wraz z naszym Newagiem, bydgoska PESA, ZNTK Mińsk Mazowiecki oraz CAF z Hiszpanii. Drugi pod względem wartości projekt inwestycyjny firmy szacowany jest na około 1 mld złotych. Pierwsze pociągi mają wyjechać na nasze tory w 2015 roku.

Trzy pierwsze firmy znane są na naszych torach i ich wyrobów nie trzeba prezentować. CAF już ubiegał się w Polsce o dostawę pociągów dużej prędkości, jednak nieskutecznie. Ich pociągi można spotkać na torach m.in. Hiszpanii, Finlandii i USA.

Przyszły producent będzie musiał wypełnić dość wysokie wymagania. W specyfikacji SIWZ zamawiający zawarł bowiem wymóg prędkości maksymalnej nie niższej niż 160 km/h, długości pociągu do 150 metrów z możliwością łączenia zespołów, mocy nie większej niż 3,5 MW, nacisku na oś 18,5 tony oraz wyposażenia składów w urządzenia SHP i ERTMS. Konstrukcja pojazdu ma umożliwiać zmianę ilości wagonów w trakcie

dalszej eksploatacji, dopuszczalne są wspólne wózki (Jakobsa). Pociąg wyposażony będzie w hamulce; pneumatyczny, dynamiczny odzyskowy i rezytorowy, postojowy oraz magnetyczny. System informacji elektronicznej ma być zainstalowany zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz wagonów, przewidziano też montaż urządzeń Wi-Fi oraz wzmacniania sygnału telefonii komórkowej. Pasażerowie niepełnosprawni będą mogli korzystać ze specjalnych podjazdów oraz toalet, wydzielone zastały też miejsca na rowery. Dodatkowo wytwórca będzie musiał zapewnić utrzymanie techniczne we własnym zakresie w okresie nie krótszym niż 15 lat. Obejmuje to poziomy utrzymania od pierwszego do czwarte-

go (minimalny przebieg pojazdu do P4 powinien przekraczać 1000 000 km) wraz z pokryciem kosztów części zamiennych. Określono też lokalizacje zaplecza technicznego w węzłach Warszawa, Kraków i Łódź.

PKP Intercity planuje skierować składy na trasy: Warszawa-Toruń-Bydgoszcz, Olsztyn-Warszawa-Kielce-Kraków, Katowice-Częstochowa-Łódź-Gdynia oraz Kraków-Szczecin przez CMK, Łódź, Kutno, Poznań – gdzie mają kursować w ramach oferty TLK. Realizacja zamówienia ma nastąpić w ciągu 30 miesięcy od dnia zawarcia umowy, jednak nie później, niż do 20 października 2015 roku.

Trudno dziś powiedzieć, czy powstanie całkiem nowa konstrukcja, czy też producenci bazować będą na znanych już pojazdach, dostosowując je do wymogów zamawiającego. Na dzień dzisiejszy dotychczasowe produkty wspomnianych firm w większym lub mniejszym stopniu spełniają zadania przed nimi postawione. Cieszy, że rodzimy przemysł skorzystał z pojawiającej się okazji i nie jest bez szans na sukces. A dla nas maszynistów i dla pasażerów więcej takich wiadomości. ■

Tekst i zdjęcia Stanisław Donarski



Ezt CAF dla RENFE (koleje hiszpańskie)



Ezt Stadler dla czeskiego przewoźnika

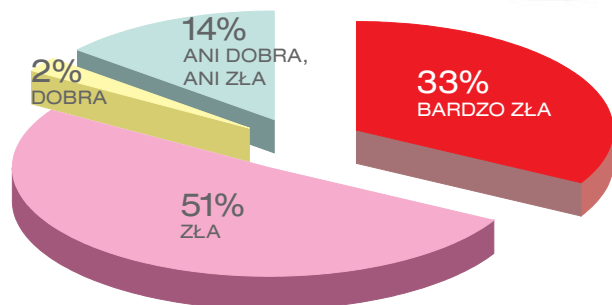
29

Tyle procent czynnych zawodowo Polaków jest skłonnych wyemigrować w poszukiwaniu pracy, wynika z najnowszych sondaży zleconych przez Work Service.

Rok wcześniej było to niespełna 12 procent.

## Barometr

Jak oceniasz sytuację na krajowym rynku pracy?



Źródło: Sondaż Centrum Badania Opinii Społecznej, marzec 2013

## Cytat miesiąca

**KARACZAN BRAZYLIJSKI  
WYSPAŁ SIĘ,**



**ZJADŁ RZODKIEWKĘ I JABŁKO.**

Minister transportu Sławomir Nowak na Twitterze

# XVI TURNIEJ PIŁKI NOŻNEJ

o Puchar Prezydenta ZZM  
i Prezesa PKP Cargo S.A

Iława,  
obiekty IKS Jeziorak  
26–29 czerwca 2013 r.

- Sport
- Wypoczynek
- Integracja

Pani

**Ewie Boguszewskiej-Jaczeńskiej**  
Dyrektor Wykonawczej w PKP Intercity S.A.  
wyrazy współczucia z powodu śmierci

**Teścia**

składa  
Rada Krajowa ZZM

Panu

**Witoldowi Baworowi**  
Dyrektorowi Zarządzającemu w PKP CARGO S.A.  
wyrazy głębokiego współczucia  
z powodu śmierci

**Taty**

byłego wieloletniego pracownika PKP  
składają  
Zarząd i Pracownicy PKP CARGO S.A.

Panu

**Witoldowi Baworowi**  
Dyrektorowi Zarządzającemu w PKP CARGO S.A.  
wyrazy głębokiego współczucia  
z powodu śmierci

**Ojca**

składa  
Rada Krajowa ZZM



## Listy

Napisał do nas Stanisław Marek, który przedstawił się tak: „były maszynista (z niewielkim stażem w tym zawodzie), który nigdy nie należał do tego Związku”. Oto obszerny fragment listu, który sprawił nam szczególną frajdę:

„Chciałbym się skupić w chwaleniu Was także o coś innego. Otóż macie doskonały miesięcznik „Głos Maszynisty”. Miesięcznik ten czytam z prawdziwą przyjemnością od początku do końca i wszystko mnie w nim interesuje. Poruszacie w nim najważniejsze tematy związane z pracą drużyn trakcyjnych (i nie tylko), a to jest najważniejsze. Sam osobiście widziałem będąc jeszcze dyspozytorem z jakim zainteresowaniem czytali tę gazetkę maszyniści z innych Związków, albowiem z tej lektury mieli doskonały przegląd najświeższych wydarzeń związanych z ich pracą. Cenię redaktorów tego miesięcznika za nie mieszanie spraw zawodowych ze sprawami politycznymi (...), czy też nadmierne kreowanie przywódców swojego związku, jak się to ma w gazetce „Nasze Sprawy”. O gazetce „Puls Intercity” nie warto nawet wspominać, bo o takim niewypale co w niej zieje nudą od początku do końca, nie warto więcej pisać. Gdy ja byłem maszynistą to była jedna odporna na wszystko gazetka „Sygnały”, którą większość zaczynała czytać od ostatniej strony, czyli od humorów i na tym kończyła. Trzymajcie Panowie redaktorzy tak dalej, a członków w ZZM nie zabraknie, a także i sympatyków.

**Stanisław Marek**  
Emeryt z PKP IC

Masz ciekawe przemyślenia, chcesz się podzielić refleksją na jakiś temat, napisz do redakcji. Czekamy na Wasze listy: [glosmaszynisty@wp.pl](mailto:glosmaszynisty@wp.pl)

## XX PARADA PAROWOZÓW W WOLSZTYNIE



MAREK MCKOWSKI 2012

27 KWIECIA	28 KWIECIA
<p>→ sobota</p> <p><b>13.15</b> Oficjalne otwarcie</p> <p><b>13.30</b> Parada Parowozów</p> <p><b>15.00</b> Koncerty oraz Konkursy rodzinne z udziałem m.in. Pana Japy</p> <p><b>18.30</b> Koncert gwiazdy wieczoru – Golec 4Orkiestra</p> <p><b>21.45</b> Widowisko „Światło, Dźwięk, Para” z udziałem grupy Artystycznej Mira Art oraz iluzjonisty Macieja Pola</p> <p><b>22.30</b> Dyskoteka – zagra Hirek Wrona</p>	<p>→ niedziela</p> <p><b>10.00</b> Zawody Maszynistów poprowadzi Irek Bieleninik</p> <p><b>12.00</b> Pokazy Strongmanów</p> <p><b>15.00</b> Wyścigi drezyn</p>




Organizator: PKP Cargo, Patroni medialni: TVP1, TVP Historia, Polsat, Polsat 2, Polsat Sport, Polsat Sport 2, Polsat Sport 3, Polsat Sport 4, Polsat Sport 5, Polsat Sport 6, Polsat Sport 7, Polsat Sport 8, Polsat Sport 9, Polsat Sport 10, Polsat Sport 11, Polsat Sport 12, Polsat Sport 13, Polsat Sport 14, Polsat Sport 15, Polsat Sport 16, Polsat Sport 17, Polsat Sport 18, Polsat Sport 19, Polsat Sport 20, Patroni honorowi: ...

## Koniec Muzeum Kolejnictwa?

Sąd Okręgowy w Warszawie nakazał 10 kwietnia Muzeum Kolejnictwa opuszczenie dotychczasowej siedziby w ciągu roku. Pozew przeciwko placówce o wydanie nieruchomości przy ul. Towarowej w Warszawie złożyła do sądu spółka PKP SA.

Muzeum Kolejnictwa jest jedyną tego typu placówką w Polsce. Usytuowane od 41 lat w budynku byłego dworca PKP Warszawa Główna i jego przyległościach, w latach 90. zostało wyłączone ze struktur PKP i przekazane do samorządu województwa mazowieckiego. Tereny zajmowane przez muzeum, będące łakomym kąskiem dla deweloperów, szybko stały się kością niezgody. Od czterech lat placówka nie ma podpisanej umowy najmu na dzierżawę terenu. PKP S.A. złożyły oświadczenie o jej wypowiedzeniu, które MK zakwestionowało. Zaproponowane przez PKP SA nowe lokalizacje na Pradze Północ (ul. Nowokijowska i Grodzieńska), zdaniem dyrektora muzeum Ferdynanda Ruszczyca są nie do przyjęcia. Nieruchomości nie mają niezbędnej infrastruktury i zaplecza technicznego. Potrzebne byłyby olbrzymie inwestycje, na które w tej chwili nie ma pieniędzy.

Wyrok nie jest prawomocny. Muzeum i samorząd województwa mazowieckiego zapowiedziały złożenie odwołania od postanowienia sądu.



## Humor

Ona i on siedzą na kanapie, ona go informuje :

– Nie chcę pana ponaglać, ale za godzinę wraca mój mąż.

– Ale przecież nie robię nic niestosownego.

– No właśnie, a czas leci...

•  
 Jak podaje BBC, w jednym z domów na przedmieściach Londynu zarwało się piętrowe łóżko. Siedemnastu Polaków odniosło niegroźne obrażenia...

•  
 – Kochanie, miałabyś ochotę wyskoczyć gdzieś w sobotni wieczór?

– Chętnie!

– To świetnie, bo zaprosiłem do domu kumpli na pokera.

•  
 Spotykają się dwie sąsiadki:

– Wiesz, mój syn ma trzy miesiące i już siedzi!

– Niemożliwe, a za co?

•  
 Głowa rodziny, leżąc na łożu śmierci mówi do syna.

– Synu, zostawiam ci farmę z trzema domami, 5 samochodów, 6 ciągników, 1 stodołę, 20 krów, 10 koni, 10 owiec oraz 10 kóz.

Zaskoczony syn mówi.

– Naprawdę? Jak to? Gdzie to wszystko jest?

Na co staruszek w odpowiedzi:

– Na Facebooku.

•  
 Rozmawiają dwie sąsiadki:

– Wie pani... Ten sąsiad z parteru to bardzo dobry człowiek. Cały swój dorobek przekazał na sierociniec.

– A dużo tego było?

– Dużo... Ośmioro dzieci!

•  
 Podczas przedstawienia w cyrku wybuchł pożar. Wszyscy biegają w panice, wołając: „Ratunku, pożar!”. Tymczasem z boku stoi spokojnie starszy jegomość i mówi:

– Jestem dyrektorem tego cyrku. Proszę zachować spokój, za chwilę wystąpi porywacz ognia!

## Fraszki Jerzego Szulca

### WĘDKOWANIE

*Jeśli chcesz mieć branie  
 Siedź cicho baranie.*

### KONCERT

*Najlepszy jest taki  
 Gdy śpiewają ptaki.*

### KONOWAŁ

*On potraktował znowu pacjenta  
 Nie jak chorego, lecz jak natręta.*



## Modelarstwo



„Model ogrodowy” w skali „0” zaprezentowany w jednym z parków miniatur.

Fot. G. Moc

## Filatelistyka

Przeszło 200 lat temu, 13 marca 1813 roku, William Hedley opatentował konstrukcję parowozu „Puffing Billy” (Sapiący Billy). Jeden z pierwszych parowozów na świecie swą pracę rozpoczął w kopalni Wylam niedaleko Newcastle, zastępując tam pracujące konie.

Zasługą Hedleya jest po raz pierwszy świadome zastosowanie gładkich kół w parowozie. Był to przełom potwierdzający, że gładkie koła wykorzystując ciężar własny parowozu działając na gładkiej szynie mogą zapewnić wystarczające tarcie dla silnika do ciągnięcia pociągu. Konstrukcja parowozu zachowała się do naszych czasów, można ją zobaczyć w Muzeum Nauki w Londynie. My prezentujemy ją na znaczku.



(amur)

Wietrzna, ale nie pogoda	... Holmes, genialny detektyw	Brazylijczyk zw. „królem futbolu”	Stolica regionu Aragonia	Np. Japończyk	Składnik benzyny	Obyczaje, normy danej grupy	Afrykańska antylopa	Jedenastka w Primera Division	Zapał, gorliwość	Zakłady, produkowały radia	Tomasz, filomata i filareta	Np. 2 ha	... Matejko
16			Obszar wodny				... ludzki (ludzie)					12	7
Przywódca szajki					Kobieta zbyt pewna siebie				3				
„O! ...” (Chłopcy z Placu Broni)			„Prezent” kukułki			Okleina ścienna z pejzażem	Janne, rywalizował z Małym						
Krój płaszczka					Roślina zielna; krokosz						Pani Gorbaczow		Port na Honsiu
Kraj z Pragą i Włochami		Raper z albumem „Scyzoryk”	Kociokwik		Kuleczka przy czapeczce	... Bean, aktor brytyjski	Futro ze skórek tchórz	Okres godowy u ryb			Henryk, aktor („Medium”)		Stolica Gambii
					Chwast z kolcami			17				8	
Najdłuższy (l.) dopływ Dunaju				Benny (zm. 1992), komik	„Milion” z plantacji				Przyjęcie z alkoholem (pot.)				
Kłęska przedsiębiorcy					Między Twardowskim a diabłem			Np. długopis lub ołówek					
Młotek rzeźbiarza	Styl w architekturze (XIX w.)	Mecenat, opieka	Ukryta drwina					Drag z hakiem	Metropolia Jemenu			10	
					Jako fachowca go nie polecam	Rośliny kwitnące (poet.)	... i Filip” Brzechwy					Kukła w sklepie z odzieżą	Nitki na talerzu
		18											
Największa z tętnic	Łoskot, łomot		Miasto z Tadž Mahal (Indie)				Parlament tego kraju to Kneset	„Operacja ...”, film Pasikowskiego					
					Muszla z deską	Świsiek z pralni			Naprzeciw katody		Żona Karola Krawczyka		
Miasto w Bułgarii, nad M. Czarnym						Ojciec Ezawa					Stolica u stóp Andów	5	Wielmożna ...
Celuje w zakochanych				... etylowy, łatwopalna ciecz			Tadeusz, założył grupę Breakout						
... Koeman, b. hol. piłkarz						Do palenia i do jeżdżenia			Mityczny lotnik				
					Jezioro, z którego wypływa rzeka Niagara			Kostki w kropki				9	
Volkswagen lub wiatr	Laska Dionizosa					... Kazan		15		Dzielnica willowa Warszawy			

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 18 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązania krzyżówki nr 4 prosimy nadsyłać do 5 maja 2013 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 4”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę pobyt weekendowy dla dwóch osób w wybranym ośrodku Natury Tour. Rozwiązanie krzyżówki nr 3: „Hamowanie z przytupem”. Nagrodę – gadzety związkowe wylosował **Jan Janusiak** z Radomska. Gratulujemy. Nagrodę prześlemy pocztą.

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



**Głos Maszynistów**  
NIECH NAS SĄCZY 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 adyustacji, a także zmiany tytułów.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

Fot. na okładce R. Zarzecki

# MAJÓWKA

  
NATURA tour



AMADEA MIĘDZYDROJE



MEDUZA ŚWINOUJŚCIE



TRYGLAW MIĘDZYDROJE



CISNA PEREŁKA



KAMIENNY POTOK Sopot



SŁONECZNY BRZEG MIELNO



POLESIE FIRLEJ



ZACYSZE SPAŁA



SIWARNA ZAKOPANE



KOLEJARZ USTRON JASZOWIEC



SOSNA WISŁA



KOLEJARZ ZAKOPANE



KARPACZ HALNY

## OW PÓŁWYSEP JASTARNIA

27.04-04.05 cena: **322 zł**  
(POBYT BEZ WYŻYWIENIA, JEDEN WIECZÓR GRILLLOWY  
Z POCZĘSTUNKIEM)

## OW PEREŁKA CISNA

30.04-05.05 cena: **425 zł**  
(POBYT Z WYŻYWIENIEM)

WWW.NATURATOUR.PL

INFOLINIA: 801 000 527

ZADZWOŃ LUB ZAREZERWUJ ON-LINE