ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW

# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA

ISSN 1896–2181

www.zzm.org.pl

Nr 10/110

PAŹDZIERNIK 2013

# Wrócić do dialogu

OPZZ, NSZZ „Solidarność” i Forum Związków Zawodowych pracują nad reformą zinstytucjonalizowanego dialogu społecznego. Obecna formuła – w związku z brakiem respektowania przez rząd ustaleń Komisji – już się wyczerpała.

Po największej od lat akcji protestacyjnej w Warszawie trzy reprezentatywne centrale zorganizowały 10 października debatę „Dialog społeczny – konieczne nowe otwarcie” z udziałem m.in. byłych szefów Komisji Trójstronnej Społeczno-Gospodarczej i ekspertów. Aby Komisja była skuteczna, powinna być lepiej usytuowana – „podpięta” pod Kancelarię Premiera lub Sejm. To była jedna z głównych propozycji strony społecznej. OPZZ postuluje, by przekształcić Komisję w Komitet Społeczno-Gospodarczy przy premierze z prawem pośredniej inicjatywy ustawodawczej. Oznacza to, że Rada Ministrów byłaby zobowiązana do rozpatrzenia wniosków legislacyjnych Komitetu. Przewodniczyliby mu rotacyjnie reprezentanci związków zawodowych i organizacji pracodawców. Komitet przygotowywałby coroczny raport o stanie dialogu społecznego i pracy, a następnie przedstawiał go na forum plenarnym Sejmu.

Związki zawodowe chcą również, aby prace Komitetu były jawne (wszak nie mamy nic do ukrycia!). OPZZ wielokrotnie wcześniej występował o upublicznienie obrad Komisji Trójstronnej, na co niestety nie było zgody. Tymczasem tego typu spotkania powinny być transmitowane przez ogólnodostępne media właśnie po to, aby społeczeństwo mogło zobaczyć i ocenić, co się podczas takich obrad dzieje.

Aby reforma dialogu społecznego przyniosła oczekiwany rezultat, konieczne jest po prostu poważne traktowanie prac Komisji. – Rząd powinien reprezentował przynajmniej wicepremier. Ustalenia podjęte przez to gremium muszą być też wiążące dla rządu. Na ten moment Komisja ma w zasadzie charakter opiniotwórczy i w ocenie związków zawodowych pełni jedynie rolę fasadową. Związkowcy nie chcą być w niej dłużej mówiącymi statystami. – Chcemy dialogu, ale oczekujemy, że będziemy traktowani podmiotowo, a nie przedmiotowo – powiedział na spotkaniu Jan Guz, przewodniczący OPZZ. Na ten problem zwrócił również uwagę były przewodniczący KT Waldemar Pawlak. Przypomniał, że sam zrezygnował z tej funkcji, kiedy okazało się, że rząd nie respektuje wypracowanych przez Komisję ustaleń. Longin Komołowski, były wicepremier, minister pracy i działacz związkowy podkreślał, że trzeba wrócić do dialogu i przede wszystkim odbudować wzajemne zaufanie – nie można podejmować decyzji na najwyższych gremiach i jedynie oznajmiać ich podczas obrad KT.

Inne propozycje partnerów społecznych to m.in. zapewnienie KT pełnej niezależności, także finansowej oraz przeniesienie wojewódzkich komisji dialogu społecznego spod władzy wojewodów pod zwierzchnictwo marszałków województw. Związki zawodowe chcą również mieć kontrolę nad Funduszem Pracy i Funduszem Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych.

W debacie brali też udział naukowcy – m.in.: prof. Krzysztof Jasiecki, prof. Mieczysław Kabaj, prof. Marek Pliszkiewicz, prof. Jadwiga Staniszkis. Oni również w większości podkreślali konieczność korekt instytucjonalnych, bez których nie ma co liczyć na zmiany w prowadzeniu dialogu społecznego. ■

**M.**

## pod semaforem

**Centrale związkowe** za utrzymanie wspólnych działań mających na celu przywrócenie dialogu społecznego

**Spółki-córki PKP Cargo** za opieszałość we wdrażaniu Paktu Gwarancji Pracowniczych

# Polacy poparli protesty

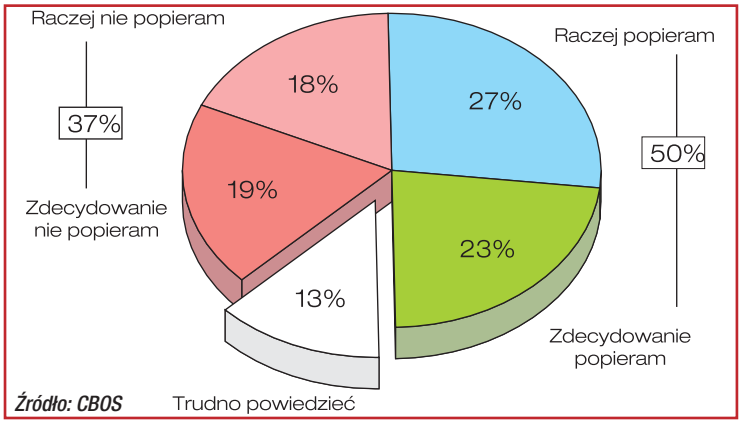
**Wpatrzona w sondaże i słupki władza ma poważny problem. Kolejne badania opinii publicznej potwierdzają duże społeczne poparcie dla działań związków zawodowych. Wrześniowe Ogólnopolskie Dni Protestu spotkały się z uznaniem panelistów przepytanych dla Faktów TVN oraz CBOS. Nie da się tego zamieść pod dywan.**

O pierwszych wynikach pisaliśmy miesiąc temu. Było o nich dość głośno, bo pojawiły się w gorącym momencie w głównym programie informacyjnym prywatnej stacji telewizyjnej. Dodajmy, stacji uznawanej za sympatyzującą z obecną władzą. W sondażu przeprowadzonym przez Millword Brown dla Faktów TVN protesty poparło 59 proc. ankietowanych. Przeciwników było raptem 31 procent. Uściślijmy, że sondaż został przeprowadzony 10 września br., czyli w przededniu Ogólnopolskich Dni Protestu, które jak wiadomo trwały od 11 do 14 września.

Podobne rezultaty wyłaniają się z badań innej pracowni – Centrum Badania Opinii Społecznej. Przeprowadzono je w większej części przed i – w mniejszej – podczas pierwszych „dni gniewu", czyli w czasie głośnych protestów i manifestacji związkowych w Warszawie. CBOS poprosił reprezentacyjną grupę Polaków o ustosunkowanie się do protestów, które dla większości miały się odbyć, a dla niektórych już się odbywały przed budynkami ministerstw i na ulicach Warszawy.

Połowa respondentów (50%) poparła szeroko zapowiadaną akcję protestacyjną związków zawodowych w obronie praw pracowniczych i przeciwko polityce rządu w tym zakresie. Niespełna dwie piąte badanych (37%) zadeklarowało, iż są przeciwni tej akcji. W tej grupie po połowie kształtowały się odpowiedzi kategoryczne i umiarkowane, czyli zdecydowanie/raczej nie popieram (patrz poniżej).

***Czy pan(i) osobiście popiera akcję protestacyjną zapowiadaną przez związki zawodowe czy też jej nie popiera?***




Jak to się przekładało na sympatie partyjne i poglądy polityczne? Największe poparcie związkowe protesty miały wśród zwolenników PiS (85 proc.) oraz SLD (56 proc). Blisko połowę wyborców ówczesnego Ruchu Palikota oraz PSL także możemy uznać za naszych sympatyków (odpowiednio: 48 proc. i 47 proc. poparcia). O ile jednak w elektoracie RP badania wykazały niewielką przewagę przeciwników protestów (52 proc.), o tyle poparła je większość sympatyków… współrządzącego PSL! Swój sprzeciw wobec nich wyraziło bowiem tylko 37 proc. zwolenników ludowców. Nieprzychylni protestom w zdecydowanej większości okazali się wyborcy PO (80 proc.), ale to chyba nikogo nie dziwi. Chociaż nawet wśród nich udało się uzyskać 12-procentowe poparcie. Zwolennikami protestów jest przeważająca część osób niegłosujących (52 proc.) i wyborców niezdecydowanych (48 proc.).

Norma błędu statystycznego wynosi w tego typu badaniach 2 procent, więc ich wyniki można uznać za dość precyzyjne odzwierciedlenie sytuacji. Mimo nieprzychylnej atmosfery kreowanej przez media, w części wręcz bezpardonowej nagonki na działaczy związkowych i pohukiwań polityków, Polacy poparli działania trzech największych central związkowych. W związkowe żagle powiał przychylny wiatr, więc cała naprzód! Rząd nie może ignorować nastrojów społecznych. Mądry w każdym razie nie powinien. ■

**R.**

**Fot. G. Moc**

# Wymierne efekty

Z Leszkiem Miętkiem, prezydentem ZZM, rozmawia Rafał Zarzecki

***– U schyłku lata doszło na kolei do wielu spektakularnych wydarzeń. Udało się podpisać ważne porozumienia w sprawach wdrożenia podwyżek w PKP Intercity i ulg przejazdowych oraz zawrzeć Pakt Gwarancji Pracowniczych na okoliczność prywatyzacji PKP Cargo. Niezła seria. Równocześnie odbywała się wielka, skoordynowana akcja protestacyjna największych central związkowych. Czy te wydarzenia można ze sobą powiązać?***

– Kolejowe związki zawodowe włączając się w Ogólnopolskie Dni Protestu pokazały, że identyfikują się z problemami społecznymi oraz wysłały sygnał, że problemy na kolei są dotkliwe. Bardzo poważnie potraktowaliśmy to wydarzenie. Po raz pierwszy w historii związku zrezygnowaliśmy z Centralnych Obchodów Dnia Maszynisty Kolejowego. Nie ma klimatu do zabawy gdy trwają protesty, a na kolei zagrożone są miejsca pracy. Myślę, że decyzja Rady Krajowej została zauważona przez otoczenie.

Odpowiedzią na pojawiające się pytania o efekty protestów jest nie tylko to, co stało się nie po nich, ale też i to, co wydarzyło się przed nimi. Groźby strajku czy manifestacji sprawiają, że druga strona jest bardziej skłonna do rozmów i kompromisu. Pakt Gwarancji Pracowniczych w PKP Cargo wydawał się nie do zawarcia, ale został podpisany. O utrzymanie świadczeń przejazdowych na 2013 rok trzeba było robić strajk, a dziś mamy porozumienie nie tylko na rok 2014, ale i lata następne. W spółce PKP Intercity o podwyżkach płac rozmawialiśmy dwa lata, a w obliczu protestów udało się zawrzeć porozumienie dotyczące tego i przyszłego roku. W PKP Cargo udało się wywalczyć premię w wysokości 1300 zł. Do rozmów o podwyżkach wrócimy w przyszłym roku. Wdrożone zostały podwyżki w spółce SKM. To wszystko są wymierne efekty działań pracowniczych wynikających z włączenia się w akcję.

***– Trwają dyskusje o tym jak ma wyglądać dialog społeczny w Polsce. Jak Ty to widzisz?***

– Prawdziwy dialog to rozmowy mające prowadzić do wspólnych ustaleń, do kompromisu. W Polsce od lat takiego nie ma. W Komisji Trójstronnej ds. Społeczno-Gospodarczych nawet jeśli dochodziło do ustaleń, to rząd i tak robił swoje. Albo jego przedstawiciele informowali stronę społeczną o podjętych decyzjach. To nie jest dialog. To całkowite wypaczenie jego istoty. Nie możemy czegoś takiego firmować.

***– Z ramienia OPZZ uczestniczysz w pracach Komisji. Brałeś także udział w pracach Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa i Szczytu Kolejowego. Jak byś porównał dialog na forum poszczególnych tych instytucji?***

– Dialog na Zespole Trójstronnym ds. Kolejnictwa był w jeszcze gorszym wydaniu niż na „dużej" Komisji Trójstronnej. Zespół nie podejmował żadnych ustaleń. Jego posiedzenia stawały się areną wykładów akademickich i oratorskich popisów ministrów: Engelhardta i Massela. Związki zawodowe niby mogły tam zabrać głos, ale rozchodziliśmy się z niczym. Nie jest to platforma do rozwiązywania problemów na kolei. Podobnie niestety Szczyt Kolejowy. Za ministra Grabarczyka odbyło się kilka spotkań, ale minister Nowak zgasił Szczyt. Sam podejmuje decyzje, nie chce prowadzić dialogu społecznego i brzydzi się związkami zawodowymi. Ostatnio odwrót od dialogu społecznego jest również udziałem ministra Massela. Dawno nie było żadnego spotkania, a problemów przecież nie brakuje.

***– Największe na tę chwilę dotyczą chyba spółki Przewozy Regionalne.***

– Z jednej strony z Ministerstwa Transportu płyną komunikaty, że PR to nie ich zmartwienie, a z drugiej rząd zakulisowo rozgrywa sprawę upadłości kolejowych firm. Z nami spotkań ma, bez odpowiedzi pozostają listy otwarte. Upadłość Przewozów Regionalnych to chaos w wymiarze ogólnokrajowym – problemy pracowników, ale i pasażerów.

***– To najgorszy scenariusz, który może się ziścić. Inny to poćwiartowanie spółki.***

– Czyli sposób na przejęcie majątku PR za grosze i uwłaszczenie „swoich" oraz powołanie nowych spółek bez oglądania się na podróżnych. A konsekwencje będą fatalne, bo zniszczony zostanie system kolejowych przewozów regionalnych. A także rujnujące dla budżetów marszałków – ze względu na utratę korzyści skali. To tak jakby w Warszawie utworzyć w każdej dzielnicy odrębne przedsiębiorstwa tramwajowe i autobusowe. Z własnymi biletami, taborem, zajezdniami itp. Kompletny nonsens.

Związki zawodowe wspólnie podejmują na tym polu szereg inicjatyw.

Finalizujemy kwestie sporu zbiorowego ws. Paktu Gwarancji Pracowniczych w PR. Chcemy, by podczas ewentualnych zmian strukturalnych nie ucierpieli pracownicy PR. W całej cywilizowanej Europie obowiązują pewne zasady. Są przetargi, zmieniają się pracodawcy, a pracownicy wykonują te same obowiązki. Dlatego przy ewentualnych zmianach należy wykorzystać potencjał dotychczasowych pracowników i uniknąć tego, co stało się na Śląsku. Dla spółki Koleje Śląskie pracownik PR to był przecież najgorszy wróg. Koniec końców KŚ tak zwerbowały nowe kadry, że doszło do paraliżu komunikacyjnego. Niech to będzie nauczka.

***– Na jakie trudności napotyka proces zawarcia Paktu w PR?***

– Na trudności ze zrozumieniem ze strony niektórych marszałków. My jesteśmy gotowi do dialogu i liczymy, że zostanie podjęty. Wtedy jest szansa na wspólne rozwiązanie problemu. W przeciwnym razie będziemy zmuszeni zakończyć spór zbiorowy podpisaniem protokołu rozbieżności. To ostateczność, ale obligują nas do tego wyniki referendum wśród załogi. Pracownicy PR powinni być więc przygotowani na podjęcie długotrwałego strajku generalnego we wszystkich zakładach. To walka o zachowanie miejsc pracy. Batalia, by największy w Polsce przewoźnik kolejowy przez działania rządu i właścicieli (czytaj marszałków województw – przyp.red) nie został zlikwidowany, a pracownicy nie wylądowali na bruku.

***– W Kujawsko-Pomorskiem zadania wykonywane przez PR ma przejąć inny przewoźnik. Jakie działania są tam podejmowane?***

– Z naszych informacji wynika, że spółka Arriva nie będzie w stanie wykonać zadań wynikających z wygranego przetargu. Dostrzegamy wysiłki ministra Massela, który za wszelką cenę chce pomóc niemieckiemu przewoźnikowi. Szkoda tylko, że nie pomaga polskiemu, czyli Przewozom Regionalnym. Jeżeli chodzi o pracowników, dążymy do maksymalnego złagodzenia skutków przejmowania zadań przez Arrivę. Udało nam się uratować wiele miejsc pracy. Były np. również plany likwidacji Kujawsko-Pomorskiego Zakładu PR. Nasze działania w dalszym ciągu trwają. Wypowiedzenia dla pracowników administracyjnych i utrzymania technicznego mogą zostać cofnięte, jeśli zakład pozyska tabor zewnętrzny do utrzymania. Dla maszynistów zagrożenia utratą miejsc pracy nie ma. Zaznaczmy, że żaden maszynista z PR Bydgoszcz nie przeszedł i nie przejdzie do spółki Arriva ze względu na warunki pracy i płacy.

***– Z czego wynikały kolejne działania w PKP Cargo, takie jak list otwarty do premiera Tuska ws. Paktu?***

– Pakt zabezpiecza interesy socjalne pracowników. Daje poczucie stabilizacji, ale załoga prywatyzowanego PNI też miała w garści pakt, a rok po prywatyzacji spółkę postawiono w stan upadłości. Zawarcie PGP nie oznacza zgody na prywatyzację jako taką. Dobrze, że udało się zmienić jej formułę, ale mamy także szereg zastrzeżeń. Nie zgadzamy się, by całość środków z prywatyzacji posłużyła spłacie historycznego długu PKP. Uważamy też, że wycena spółki powinna zawierać konsekwencje wyroku ETS w Strasbourgu ws. zawyżanych stawek dostępu do infrastruktury kolejowej. Spodziewane są roszczenia przewoźników wobec PKP PLK w wysokości 4–5 mld zł, w przypadku PKP Cargo sięgające nawet 2 mld zł. Tymczasem PKP SA chcą wydzielić z PKP Cargo spółkę Windykacja Kolejowa, która przejmie te roszczenia. Zachodzą obawy, że konkurencja będzie mogła ubiegać się o zwrot kosztów zawyżonych stawek, a PKP Cargo – nie. Mamy także zastrzeżenia do decyzji ws. ruchów na kapitałach spółki. Obawiamy się, że mają na celu wyprowadzenie pieniędzy w postaci dywidendy przez nowych właścicieli. Na list nie dostaliśmy odpowiedzi, więc nasze obawy nie zostały rozwiane. Niezrozumiałe są wreszcie ostatnie działania zarządu zmieniające strukturę Cargo z 10 do 6 zakładów. Wielkoobszarowe, połączone zakłady odsuną firmę od klientów i pogorszą jakość zarządzania.

***– Czyli szykuje się gorąca jesień na kolei?***

– Trzeba się z tym liczyć.

***– Dziękuję za rozmowę.*** ■

## PERSONALIA

Ignacy Góra został z końcem września powołany na stanowisko wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego ds. techniki i bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Jest absolwentem Politechniki Krakowskiej w specjalności pojazdy szynowe oraz organizacja i zarządzanie przedsiębiorstwem, a także studiów podyplomowych na Politechnikach: Śląskiej, Krakowskiej, Radomskiej oraz w Akademii L. Koźmińskiego w Warszawie. Od początku kariery zawodowej związany z branżą kolejową, od 2001 r. z PKP Cargo. Pracował na stanowiskach wykonawczych i kierowniczych, ostatnio w centrali na stanowisku naczelnika wydziału bezpieczeństwa ruchu. Jest ekspertem w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem oraz zarządzania pracą drużyn trakcyjnych i lokomotyw.

W latach 2005–2008 przedstawiciel Grupy PKP w Community of European Railway and Infrastructure Companies. ■

R.

# 140 lat i wystarczy?

Technikum nr 7 w Warszawie, czyli dawna warszawska „Kolejówka”, to jedna z najstarszych placówek kształcenia zawodowego w Polsce. Przez blisko półtora wieku była kuźnią dostarczającą wyszkoloną kadrę na potrzeby kolei. Upływający rok szkolny może okazać się pod tym względem ostatni.

Założona przez rosyjskich zaborców w 1873 r. szkoła od początku swego istnienia związana jest z dziejami kolei żelaznych w Polsce. Przez 140 lat jej absolwentów ceniono jako dobrych fachowców i często zatrudniano na odpowiedzialnych stanowiskach. O tych najsławniejszych przypomina m.in. bogate w zbiory szkolne muzeum. Wychowankami „Kolejówki” byli też Konstanty Ildefons Gałczyński i Aleksander Janowski, twórca PTTK. Przy wszystkich wielkich tradycjach i osiągnięciach wydawać by się mogło, że więzy szkoły z koleją są nierozerwalne. Ale nie, nic z tych rzeczy.

*Od lewej: wiceprezydent ZZM Sławomir Centkowski i dyrektor Chałas.*

Systematyczne podupadanie prestiżu zawodu kolejarza, nieatrakcyjność profesji dla absolwentów (słabe zarobki?) oraz zanik szkolnictwa technicznego jako takiego stopniowo odciskały swoje piętno na naborach. By przetrwać gorszą koniunkturę, szkołę poddano przekształceniom i rozszerzono ofertę. Znamienne, że obecnie w budynku przy Szczęśliwickiej swoją siedzibę ma także technikum samochodowe, a spośród 6 kierunków uruchamianych przez Technikum nr 7 ostał się już tylko jeden kolejowy!

Wiele jednak wskazuje, że i na niego przyszła kryska. Pod koniec tego roku ma zapaść decyzja, czy we wrześniu 2014 r. nabór do klasy o specjalizacji „Technik elektroenergetyk transportu szynowego”, kształcącej m.in. w zakresie obsługi nowoczesnych lokomotyw, zostanie w ogóle uruchomiony. – Tak się składa, że tłumy chętnych mamy na logistykę i spedycję – mówił na jubileuszowym spotkaniu dyrektor Zbigniew Chałas, ubolewając przy okazji nad faktem, że kolejowe spółki (za wyjątkiem KM) nie są zainteresowane szkoleniem maszynistów i szeroko zakrojoną współpracą, organizowaniem praktyk etc. ■

**R.**

# Wokół czasu pracy

Nadal czekamy na obszerne wyniki kontroli Państwowej Inspekcji Pracy dotyczącej czasu pracy maszynistów, wraz z wnioskami. Mają nam zostać przekazane w listopadzie.

Na razie wydobyliśmy kolejne szczątkowe informacje. W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami, do 50 pracodawców skierowano wystąpienia zawierające 172 wnioski w zakresie przywrócenia naruszonego porządku prawnego.

Najczęściej stwierdzane nieprawidłowości dotyczyły:

- prowadzenia ewidencji czasu pracy,
- określenia systemów czasu pracy, rozkładów czasu pracy, okresów rozliczeniowych czasu pracy,
- przestrzegania normy dobowej,
- przestrzegania przeciętnie tygodniowej normy czasu pracy,
- jednokrotnego zatrudniania w dobie roboczej,
- zatrudniania pracowników w granicach dopuszczalnej liczby godzin nadliczbowych w roku kalendarzowym,
- zatrudniania pracowników z zachowaniem 11-godzinnego (lub dłuższego, jeśli to wynika z wewnętrznych uregulowań) odpoczynku dobowego,
- zatrudniania pracowników z zachowaniem 35-godz. odpoczynku dobowego.

Inspektorzy pracy kontrolowali przestrzeganie przepisów o czasie pracy maszynistów u 68 pracodawców mających jednocześnie status przewoźnika kolejowego, zatrudniających łącznie ponad 10 tys. maszynistów w okresie 1 marca–31 maja br. ■

**(raz)**

# Młode ZZM

Komisja Młodych ZZM obradowała 16–17 października na wyjazdowym posiedzeniu w Iławie. Nasza związkowa młodzież zajęła się zmianami w regulaminie usprawniającymi kolejne kroki, a także pochyliła nad bieżącymi problemami i wypracowaniem strategii działania.

Warunki niestety są trudne, choć akurat w ZZM przyczyny mają głównie charakter zewnętrzny, bo kierownictwo jest otwarte na młodzież. Problem wynika z braku systemu. Na polskiej kolei od lat kwitnie w najlepsze zjawisko luki pokoleniowej, szczególnie dotkliwe w zawodach ściśle związanych z prowadzeniem ruchu pociągów. Decydenci niby dostrzegają zagrożenia, ale nie starają się im przeciwdziałać, albo czynią to nieskutecznie.

To dlatego młodzi maszyniści są na polskich kolejach rzadkością. Bywa, że gdy obejmują służbę w kabinie witają ich pytania „a gdzie ojciec"? Wielu pracodawców przy brakach kadrowych idzie na łatwiznę – woli doraźnie zatrudniać emerytowanych pracowników niż szkolić następców. Bezpośrednio przekłada się to na liczbę osób młodych w ZZM, jak i ogólną liczbę członków związku. Bo przecież dochodzą do tego naturalne odejścia na emerytury…

W trakcie posiedzenia młodzi starali się zdefiniować z własnej perspektywy newralgiczne, wymagające pilnej interwencji, miejsca. Okazało się np. że choć pracują w pięciu różnych spółkach – PKP Cargo, PKP Intercity, Przewozach Regionalnych, Kolejach Mazowieckich i SKM w Trójmieście – pewne problemy na które napotykają są wspólne. Wnioskom przysłuchiwał się zaproszony na spotkanie prezydent ZZM Leszek Miętek.

Komisja Młodych zastanawiała się także jak wzmocnić siłę swojego oddziaływania, usprawnić funkcjonowanie związku i uatrakcyjnić wizerunek organizacji. Jeśli chodzi o to pierwsze zagadnienie, wypracowane zostały wnioski, które znalazły oddźwięk w poprawkach w regulaminie Komisji. Propozycje te zostaną przedłożone pod obrady listopadowej Rady Krajowej, więc na pewno do nich wrócimy. W przypadku pozostałych – dyskutowano jak sobie radzą odpowiedniki KM ZZM w innych organizacjach. Bo zamiast wymyślania prochu warto rozejrzeć się dookoła i zastanowić co można przeszczepić na rodzimy grunt. Przykładowo Komisja Młodych OPZZ przygotowała kampanię skierowaną do grupy pracowników z niskim stażem. Jeszcze żwawiej poczyna sobie młodzież z niemieckiego związku maszynistów GDL, o czym można się przekonać w internecie.

Członkowie Komisji pochodzą z różnych stron kraju, nic więc dziwnego że szukają optymalnego narzędzia komunikacji poza oficjalnymi spotkaniami. By wzajemnie działać, inspirować się nawzajem i reagować – trzeba być w stałym kontakcie. Nowoczesne narzędzia, jak telefony w sieci ZZM, portale społecznościowe i mailing, ułatwiają sprawę, ale nic nie zastąpi bezpośrednich spotkań. W Iławie wzajemnemu poznawaniu się i scementowaniu grupy świetnie przysłużyła się część nieoficjalna – wspólny wypad na kręgle. Tam w miłej atmosferze i w duchu sportowej rywalizacji nie zabrakło dobrej zabawy. ■

R.

# Jak poprawić bezpieczeństwo

Urząd Transportu Kolejowego, Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych i Katedra Transportu Szynowego Politechniki Śląskiej zorganizowały podczas targów Trako seminarium „Kompleksowy system analizy i oceny bezpieczeństwa transportu kolejowego w Polsce".

Rozpoczęło się ono od omówienia systemów bezpieczeństwa w lotnictwie. Dr inż. Mariusz Zieja z ITWL przedstawił prezentację nt. kompleksowego systemu analizy i oceny bezpieczeństwa lotów „Turawa". Był on przygotowywany od dawna, ale zwlekano z jego wprowadzeniem. Dużą rolę w tym oporze odegrał również czynnik ludzi – Turawa bezwzględnie obnaża wszelkie błędy i słabe punkty zarządzania bezpieczeństwem, co nie wszystkim się podobało. Punkt zwrotny nastąpił po katastrofie smoleńskiej i kontroli NIK. System wprowadzono w ciągu 2 tygodni. Swoim zasięgiem obejmuje cały kraj. Pomimo początkowej niechęci, pracownicy również są zadowoleni z jego stosowania. Z czytelnymi procedurami, których wszyscy muszą przestrzegać, czują się po prostu bezpiecznie. Pora aby podobny system wprowadzić na kolei. Czy to się uda?

## Problem z SMS

NIK interesowała się również koleją – sprawdzano wprowadzenie procedur zarządzania bezpieczeństwem (SMS). Uczestnicy seminarium dociekali co po kontrolach, pytali również o system pokontrolny. Oczywiście takowy istnieje – kontrolowane podmioty muszą przedstawić realizację wniosków pokontrolnych, a było ich ok. 50. Zostały one zrealizowane lub są w trakcie realizacji.

Okazuje się, że głównym problemem jest samo podejście do systemu. SMS w spółkach kolejowych traktowany jest trochę po macoszemu. Został stworzony, zatwierdzony, wszyscy wiedzą, że powinien być aktualizowany, ale czy na co dzień dostrzega się płynące z niego korzyści? Bywa postrzegany jako dodatkowy kłopot. – Tych systemów nie należy traktować jako problemu, tylko jako pomoc – powiedział Krzysztof Dyl, prezes UTK. Zastanawiano się również, czy w ogóle można w Polsce wdrażać systemy bezpieczeństwa w sposób „miękki", czy może bardziej kategoryczny. Na pewno trzeba pracować „nad mentalnością". Dr Zieja przekonywał, że dobrze wyznaczyć instytucję lub osobę, która będzie miała narzędzia, aby cały czas nadzorować wprowadzanie systemu. Tego typu przedsięwzięcie wymaga wiele pracy organizacyjnej, szkoleniowej i przy budowie bazy informatycznej, ale wysiłek się opłaci.

## Przepisy są, ale...

Przewodniczący PKBWK Tadeusz Ryś dodał, że problem z bezpieczeństwem nie wynika z braku procedur, tylko z ich nieprzestrzegania. Pracownicy spółek kolejowych często nawet nie wiedzą czym jest system zarządzania bezpieczeństwem. Panaceum może być powrót do edukacji kolejowej w szkołach technicznych. Nie jest sztuką nauczyć SMS. Sęk w tym, że osoby bez kolejowego wykształcenia nie mają wystarczającej wiedzy o procesach technologiczno-eksploatacyjnych. Opracowywany system na pewno to obnaży. – Wypadki były i będą, ale szkolnictwo kolejowe powinno wykluczyć te, które są wynikiem niezrozumienia przepisów – powiedział przewodniczący PKBWK.

## Kwestia odpowiedzialności

Nie tylko pracownicy mają problem z SMS. Jak bumerang powracała kwestia odpowiedzialności zarządzających podmiotami kolejowymi za bezpieczeństwo. Nadal istnieje przekonanie, że odpowiada za nie UTK, który przecież pełni jedynie funkcje nadzorujące i kontrolne. – PKBWK i Politechnika Śląska wykonały badania, które wskazują, że wiele czynników ryzyka nie leży po stronie pracownika, ale po stronie pracodawcy, który nie wprowadził mechanizmów kontroli – powiedział Tadeusz Ryś.

Zastanawiano się również nad tym, jak spowodować, aby wnioski powypadkowe były znane wszystkim instytucjom związanym z bezpieczeństwem. Jednym z pomysłów było tworzenie biuletynów z wypadków, zawierających esencję przyczyn i zdarzeń, bez określania odpowiedzialności. Przypomniano, że PKBWK ogłasza raporty ze zdarzeń, w których prowadziła dochodzenia. Każdy podmiot związany z transportem kolejowym ma

prawo zwrócić się do Komisji o udostępnione interesujących go danych.

## Audyt, czy kontrola?

Omówiono także różnice między audytem i kontrolą oraz zalety i wady każdej z tych form nadzoru. Obydwie na pewno są potrzebne. Jednakże to audyt uznano za dobry punkt wyjścia do pracy z przewoźnikami. Powinien on pełnić rolę doradczą, znajdować rozwiązania, jak można sobie nawzajem pomóc. Dla przykładu – maszynista-stażysta ma uczestniczyć w jeździe pociągu w kabinie, ale nie w prowadzeniu pociągu. – Jeżeli nie doczytał się tego pracodawca i instruktor, to jest to błąd i audyt ma im to uświadomić – powiedział Tadeusz Ryś. Ważne jest też, żeby ludzie nie bali się mówić o problemach. Audyt może to ułatwić. Z sali dochodziły głosy, że jeżeli nie będzie przysłowiowego „bata", to niestety nikt nie będzie się stosował do audytu. Przewodniczący Ryś przypominał, że jeżeli ktoś podejmuje się prowadzenia przewozów kolejowych, to musi się czuć odpowiedzialny za bezpieczeństwo w swojej firmie. Zewnętrzna kontrola nie może być jedynym rozwiązaniem. Podkreślano również nadrzędną rolę audytów i kontroli wewnętrznych zarządzanych przez samych przewoźników. Omawiano także system wskaźników bezpieczeństwa. Polega on na tym, że firmy na podstawie pewnych kryteriów zgłaszają corocznie swoje wskaźniki, a ich spadek poniżej dopuszczalnej normy jest karany. System ten jest zgodny z dyrektywami europejskimi, ale w Polsce jeszcze nie funkcjonuje.

## Nie można oszczędzać

Jakie są szanse na wprowadzenie nowego, kompleksowego systemu na kolei? Najpierw trzeba zacząć go opracowywać. UTK przy współpracy z PKBWK i Politechniką Śląską ma opracować dane do systemu i przedłożyć projekt ministrowi transportu. Informacje trzeba zebrać również od przewoźników i tu może pojawić się problem udostępniania danych wrażliwych. Twórcy systemu przekonywali, że będą one należycie chronione. Na stworzeniu systemu praca się nie zakończy, bo trzeba go będzie stale aktualizować.

Problematyka bezpieczeństwa wielu firmom kojarzy się jedynie z kosztami, a te – jak wiadomo – poddawane są cięciom. Pomijając jak bardzo to krótkowzroczne, nie dostrzega się, że na bezpieczeństwie można zarobić. Na przykład unikając strat związanych z wypadkami. A przecież materialne, to najniższe z możliwych kosztów, gdy dochodzi do tragedii i ofiar w ludziach. ■

**M. Szulecka**

# Jubileuszowe Trako

Dziesiąta edycja Międzynarodowych Targów Kolejowych w Gdańsku odbyła się po raz pierwszy w nowym centrum wystawienniczym Amber Expo.

Ponad 500 wystawców z 25 krajów zaprezentowało w dniach 24–27 września swoje wyroby produkowane na rynek transportowy. W ekspozycji taborowej dominowali krajowi producenci Pesa i Newag. Hitem, do którego ustawiały się najdłuższe kolejki, był długo wyczekiwany w Polsce produkt Alstomu – skład zespolony ED 250 wyprodukowany dla PKP Intercity. Poczynający sobie coraz śmielej na rynku taborowym polscy wytwórcy zaprezentowali zarówno lokomotywy elektryczne, autobusy szynowe, elektryczne zespoły trakcyjne oraz tramwaje.

*Pesa Link dla kolei niemieckich...*

*...i czeskich*

Skromniej tym razem wyglądała oferta zagranicznych koncernów. Siemens zaprezentował swój najnowszy elektrowóz z platformy Vectron, a inne niemieckie firmy Voith i Vossloh lokomotywy przeznaczone do pracy manewrowej.

Wspomniany już ED250 (do którego przylgnęła nazwa Pendolino, choć nie jest to pociąg z wychylnym nadwoziem) był już wcześniej opisywany na naszych łamach, darujemy sobie więc opis techniczny. Skład prezentuje się nowocześnie, zarówno wnętrza wagonów, jak i kabiny maszynisty. Wyposażony zostanie w system ETCS poziom 1 i 2, co zapewni bezpieczne prowadzenie pociągu przynajmniej na liniach gdzie zostaną zainstalowane tego typu urządzenia. Warto wspomnieć o zorganizowanej na targach konferencji pn. „Pendolino – fakty nie mity", gdzie przedstawiciele spółek PKP Energetyka, Intercity, PLK w rzeczowy sposób wyjaśniali wszelkie wątpliwo-

W konkursie na najciekawszy wyrób i innowacje techniczną stosowaną w kolejnictwie nagrody i wyróżnienia przyznano w trzech kategoriach:
W kategorii **tabor** nagrodę im. inż. E. Malinowskiego za lokomotywę 111ED Gama otrzymała Pesa. Wyróżnienia przyznano firmom: Siemens – za lokomotywę Vectron DC, Knorr-Bremse – za system oszczędnej jazdy „Leader" oraz S.Z.T.K. TAPS – Maciej Kowalski – za fotel XCR S.Z.T.K. TAPS.
W kategorii **infrastruktura** nagroda dla Tinesa (za system ERS), a wyróżnienie dla Track Tec za zintegrowany system płyt ślizgowych z rolkami podiglicowymi.
W kategorii **IT** nagroda dla PKP Informatyka za zintegrowany system sprzedaży biletów, a wyróżnienie dla Avista – za mobilny automat biletowy.

ści. Trudno w tej chwili oceniać pociąg będący w trakcie testów na krajowych torach. Pewne jest to, że w obliczu nierównej konkurencji z drogami szybkiego ruchu, kolej w Polsce chcąc istnieć musi przyspieszyć. Dowodem na to jest przykład linii E 20, gdzie prędkość 160 km/h nie wystarcza, gdyż nastąpił odpływ pasażerów na autostradę A 2. W tej sytuacji prędkość 200 km/h i wyższa na naszych torach to konieczność. Ten mocno spóźniony projekt ma to zapewnić.

*Lokomotywa manewrowa Voith Gravita 15 L BB*

Lider krajowego rynku taboru kolejowego – bydgoska Pesa – wystawiła znane już spalinowe zespoły trakcyjne nowej generacji Link, spełniające wymogi czterech scenariuszy zderzeniowych, produkowane dla odbiorców w Polsce, Niemczech i Czechach. Jednostka jest wyposażona w ekonomiczny silnik nowej generacji i jest prawdziwym sukcesem eksportowym firmy. Obok nich pokazano lokomotywę elektryczną Gama Marathon o oznaczeniu 111 Ed z dojazdowym systemem spalinowym, od roku przechodzącą testy u przewoźników towarowych i pasażerskich. Znany na krajowych szlakach zespół ELF, obok tramwajów Swing, uzupełniał ekspozycję producenta.

Z zaprezentowanych nowości warto odnotować lokomotywę E4MSU Griffin produkcji Newag Gliwice. Jest to jedna z siedmiu propozycji platformy lokomotyw 4-osiowych o mocy 5,6 MW z zasilaniem silników przez przekształtniki z wykorzystaniem najnowszej technologii IGBT. Producent zapowiada też wersję spalinową o mocy 2,3 MW z maksymalną prędkością 160 km/h. Natomiast ezt 31 WE Impuls wyprodukowany w Nowym Sączu dla Kolei Dolnośląskich to pierwszy pociąg polskiej produkcji, który osiągnął na testach prędkość 200 km/h.

*Pendolino ED 250*

Cieszyć może fakt, że polskie firmy wysuwają się na czoło w branży spośród krajów Europy Środkowej. To bardzo trudny i wymagający rynek, gdzie ze względu na ogromne nakłady ale i możliwe korzyści ekonomiczne konieczne jest wsparcie na szczeblu rządowym nie tylko werbalne, tak jak ma to miejsce we Francji czy Niemczech. Konkurencyjne ceny wynikające z tańszej produkcji muszą iść w parze z jakością i niezawodnością produkowanego taboru. ■

**Tekst i fot. Stanisław Donarski**

# Modernizacja w SKM

Podczas Trako spółka PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście podpisała umowę na modernizację taboru z bydgoską Pesą. Dotyczy ona wykonania kompleksowej modernizacji 15 ezt EN57, z opcją rozszerzenia do 21 pojazdów.

*Uroczyste podpisanie umowy w obecności wicepremiera Janusza Piechocińskiego i wicemarszałka pomorskiego Ryszarda Świlskiego.*

Wydarzenie to jest niezwykle ważne dla PKP SKM. Modernizacji poddane zostaną praktycznie wszystkie podzespoły ezt - począwszy od kabiny maszynisty, a kończąc na wózkach. Celem jest podniesienie komfortu podróży, obsługi i parametrów trakcyjnych, a także poprawa bezpieczeństwa oraz obniżenie kosztów związanych z eksploatacją.

Powyższe cele zostaną osiągnięte dzięki całkowitej zmianie aranżacji wnętrza pojazdów, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb klienta, jak również obsługi pociągu w osobach maszynisty i kierownika pociągu. Zmodernizowany napęd w oparciu o asynchroniczne silniki trakcyjne zapewni przyspieszenia nieosiągalne dla klasycznych ezt. Pozwoli również na ograniczenie energii elektrycznej niezbędnej do rozruchu pociągu i zwiększenie maksymalnej prędkości konstrukcyjnej, która wyniesie 120 km/h.

Nowoczesny układ hamulca zapewni skuteczne hamowanie składu pociągu, zwrot energii elektrycznej do sieci trakcyjnej w trakcie hamowania, a także ograniczy zużycie wstawek hamulcowych. Monitoring oraz system sterowania drzwiami automatycznymi łącznie z nowoczesnymi maszynami napędu drzwi automatycznych zagwarantuje pełne bezpieczeństwo podróżnych. Nowa aranżacja kabiny maszynisty, wyposażenie jej w klimatyzację, ogrzewanie nawiewne i konwekcyjne, ergonomiczny fotel, lodówkę itd. zapewni przyjemną i bezpieczną pracę. ■

**Arnold Modrzejewski**

# Będą podwyżki!

Związki zawodowe działające w trójmiejskiej SKM podpisały 9 października porozumienie płacowe z zarządem spółki.

Na jego mocy pracownicy spółki otrzymają podwyżkę w wysokości 100 zł brutto przeciętnie na jednego zatrudnionego w przeliczeniu na pełne etaty. Z pewnym zastrzeżeniem – ci zatrudnieni w Sekcji Eksploatacji w zespołach: drużyn trakcyjnych, drużyn konduktorskich i rewidentów otrzymają 125 zł brutto. Podwyżka zostanie wdrożona z dniem 1 października br.

**R.**

# Komisja Statutowa

Na pierwszym oficjalnym spotkaniu w nowej kadencji 8 października KS odniosła się do wniosków i sugestii organizacji związkowych dotyczących poprawek do statutu.

Komisja jest łącznikiem między członkami ZZM, a Krajowym Zjazdem Delegatów. Działa w składzie – przewodniczący Wojciech Warso oraz członkowie: Dariusz Nowrot, Edmund Machal, Krzysztof Apostel, Tadeusz Stachaczyński i Henryk Duhr. Tworzą ją osoby z całego kraju, co wymaga pracy poza sztywnymi terminami spotkań i bieżących konsultacji – mailowych i telefonicznych. A pracy nie brakuje, bo członkowie Komisji udzielają również indywidualnych porad prawnych dotyczących interpretacji statutu ZZM.

Stanowisko KS trafi następnie do Prezydium i Rady Krajowej, która podejmie decyzje, czy proponować wprowadzanie zmian w statucie Krajowemu Zjazdowi Delegatów. Komisja zajęła również stanowisko ws. zgodności ze statutem organizacji autonomicznej starającej się o akces do ZZM. Dzieje się tak każdorazowo, kiedy niezależna organizacja wyraża chęć wstąpienia w nasze szeregi. – Komisja pracuje bardzo sprawnie i reaguje na bieżąco. Zawsze zresztą możemy liczyć na pomoc Prezydium, co bardzo ułatwia nam pracę – mówi jej przewodniczący Wojciech Warso. ■

**M.**

# Wielka strata

24 września br. w wieku 66 lat odszedł nasz redakcyjny kolega Eugeniusz Śliwiński. Współtwórca i wieloletni przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych, laureat honorowej odznaki „Zasłużony dla ZZM" oraz nagrody Głównego Inspektora Pracy im. H. Krahelskiej. W ostatniej drodze w dniu 27 września towarzyszyło mu wielu kolegów z całego kraju i kilkanaście pocztów sztandarowych ZZM. Spoczął na cmentarzu komunalnym w Kosakowie.

Przez ostatnie miesiące Eugeniusz Śliwiński zmagał się z ciężką, nieuleczalną chorobą. Kilka miesięcy temu czując ubytek sił i widząc brak postępu w leczeniu napisał podziękowanie, które można traktować jak pożegnanie. Wówczas go nie wydrukowaliśmy. Do końca staraliśmy się wspierać go w walce ze straszliwą chorobą, czekaliśmy na poprawę Jego stanu zdrowia i liczyliśmy na powrót do pracy. Tak się niestety nie stało. Drukujemy je więc teraz. ■

**PODZIĘKOWANIE**

Upływa kolejna kadencji dla działaczy związkowych, którzy z wyboru pełnili różne funkcję w ZZM. Wielu z nas musiało rozważyć, czy dalej ubiegać się o mandat zaufania upoważniający do reprezentacji kolegów związkowców, czy oddać inicjatywę innym – młodszym. Taką decyzję po 32 latach działalności na rzecz obrony praw pracowniczych musiałem podjąć również ja. Była ona tym bardziej trudna, że wraz z Leonem Gójskim (pierwszym przewodniczącym KOPP) i Mieczysławem Walarusem byłem założycielem Komisji Obrony Praw Pracowniczych.

Funkcję przewodniczącego KOPP ZZM pełniłem ponad cztery kadencje i uważam, że już czas oddać inicjatywę młodszym kolegom tym bardziej, że zdrowie odmawia posłuszeństwa. Pragnę tą drogą podziękować wszystkim członkom komisji za okazane mi zaufanie i zaangażowanie w pracach. Na dziś członkami komisji są: Michał Wawrzyniak, Leon Gójski, Wojciech Wroński, Czesław Azarczyk, Marcel Tomczak, Jacek Serkowski, Zbigniew Kozak, Tadeusz Kuźniar i Stanisław Wosiak.

Funkcja przewodniczącego Komisji Obrony Praw Pracowniczych to trudne, odpowiedzialne, ale i niewdzięczne zadanie. Trudne, ponieważ wymaga bieżącej znajomości obowiązujących maszynistów przepisów dotyczących ruchu kolejowego, jak również przepisów BHP oraz przepisów prawa pracy w zakresie obowiązującym u każdego z przewoźników. Niewdzięczne, ponieważ obrona pracownika polega na ciągłym narażaniu się pracodawcy i dążeniu do spowodowania zmiany jego decyzji dotyczącej winy pracownika. Trudno więc żądać od pracodawcy, aby darzył sympatią osobę podważającą jego decyzje. Bez wątpienia o wiele łatwiejsza i nie wymagająca wysiłku jest uległość wobec pracodawcy. Ale nie na tym powinna opierać się praca działacza związkowego.

Eugeniusz Śliwiński
(Czerwiec 2013)

# Przewodniczący kół ZZM – c.d.

Kolejna część zestawienia ukazującego przewodniczących kół naszej organizacji.

*Grzegorz Jagielski*
*ZZZM przy PKP Intercity S.A.*
*Szczecin*
*Koło Trakcji*

*Henryk Duhr*
*MZZM w Poznaniu*
*Koło w PKP Intercity*
*Zakład Zachodni Spółki*

*Jacek Rusin*
*ZZM w PKP Cargo S.A.*
*Zachodniopomorski*
*Zakład Spółki*
*w Szczecinie*
*Koło Krzyż*

*Stanisław Jezierski*
*ZZM w PKP Cargo*
*Południowy Zakład Spółki*
*Koło Tarnów*

*Andrzej Kornak*
*ZZM w PKP Cargo*
*Południowy Zakład Spółki*
*Koło Żurawica*

*Henryk Gunia*
*Górnośląski ZZMK*
*w Rybniku*
*Koło Kędzierzyn-Koźle*

*Roman Rafalski*
*ZZM w PKP Cargo*
*Północny Zakład Spółki*
*Koło Grudziądz*

*Eugeniusz Szatyłowicz*
*MZZM Warszawa,*
*PKP Cargo S.A.*
*Mazowiecko-Podlaski*
*Zakład Spółki*
*Koło Białystok*

*Zdzisław Raczyński*
*MZZM Warszawa,*
*PKP Cargo S.A.*
*Mazowiecko-Podlaski*
*Zakład Spółki*
*Koło Małaszewicze*

*Ireneusz Dobrowolski*
*MZZM Warszawa,*
*PKP Cargo S.A.*
*Mazowiecko-Podlaski*
*Zakład Spółki,*
*Koło Warszawa Odolany*

Wszystkim przewodniczącym kół, których jeszcze nie prezentowaliśmy na naszych łamach przypominamy o przysłaniu maila z informacją i zdjęciem do Biura Rady Krajowej ZZM, najlepiej na adres glosmaszynisty@wp.pl .

# Nowa organizacja

Powstały niedawno Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Gliwicach działający w PKP Cargo S.A., Śląskim Zakładzie Spółki został 5 października wpisany w rejestrze Rady Krajowej. Przewodniczącym organizacji, która wyodrębniła się z ZZM w Tarnowskich Górach, jest Ryszard Budniok.

# Przyjacielskie granie

Na zaproszenie kolegów maszynistów z FS CR w turnieju piłkarskim w czeskim Vesely nad Morawą rywalizowały dwie drużyny polskich maszynistów. Reprezentowali nas finaliści tegorocznego turnieju w Iławie – drużyna ze śląskiego zakładu Cargo oraz po raz pierwszy – kadra Rady Krajowej ZZM. Lepszy wynik sportowy uzyskali ci drudzy.

*Kadrę ZZM stanowili: Eugeniusz Dudek, Sebastian Piotrowski, Filip Grzegorowski, Wiesław Kania, Tomasz Kołodziejek, Adam Nowicki, Piotr Małek, Grzegorz Paszkiewicz, Stanisław Zając, Roman Kwarciany i Paweł Janczyk.*

Czesi wystawili swój „dream-team" oraz zespół maszynistów z rejonu Vesely. Ograniczony skład zmusił nasze ekipy do gry bez zmian. Sportową postawę wykazali koledzy z Tarnowskich Gór, pozostawiając dwóch zawodników w drużynie Rady Krajowej.

Nawiązane kontakty sprzyjały sportowej i przyjacielskiej atmosferze. Sam turniej wygrali Czesi, zwyciężając obie drużyny z Polski oraz remisując z Vesely. Drugie miejsce zajął team Rady Krajowej ZZM, który nieznacznie uległ reprezentacji Czech i wygrał pozostałe spotkania. Koledzy ze Śląskiego Cargo zajęli miejsce poza podium. Turniej zakończył się wręczeniem pucharów i upominków oraz wspólną kolacją. **K.**

# Nie mówimy żegnaj

Po 42 latach pracy maszynista kolega Adam Kaczerowski z Zakładu Południowego PKP Intercity po raz ostatni przed odejściem na emeryturę przyprowadził pociąg 13105 z Warszawy do Krakowa. W dniu 30 sierpnia, po przerwaniu przez prowadzącą skład lokomotywę serii EP09 taśmy prędkościomierza i przekazaniu pojazdu drużynie podmiennej, za długoletnią pracę dziękowali mu przedstawiciele kierownictwa zakładu oraz koledzy z ZZM. Były kwiaty, drobne upominki i oczywiście życzenia.

Ostatnia służba maszynisty trakcji elektrycznej Edmunda Głowackiego z PR Poznań miała natomiast miejsce 4 października. Po doprowadzeniu pociągu 18103 interRegio do celu, otrzymał podziękowania za długoletnią pracę od kolegów z zakładu, Zarządu oraz członków MZZM-PŃ. ■

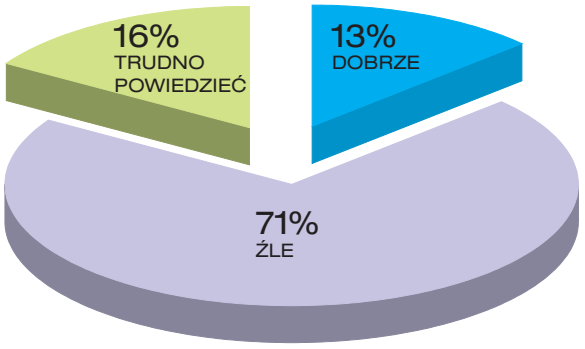
LICZBA MIESIĄCA

## 172

**Tyle wniosków dotyczących przywrócenia naruszonego porządku prawnego skierowała do przewoźników kolejowych Państwowa Inspekcja Pracy. To efekt tegorocznych kontroli przestrzegania czasu pracy maszynistów.**

## Barometr

Jak oceniasz funkcjonowanie Sejmu i działalność posłów?




*CBOS, październik 2013*

## Cytat miesiąca

*Sławomir Nowak, minister transportu, zapytany o związkowe protesty (Dziennik Polska The Times, 30.09.13)*

## 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
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.

24 września 2013 r. odszedł od nas

Ś.P.

**EUGENIUSZ ŚLIWIŃSKI**

wieloletni przewodniczący
Komisji Obrony Praw Pracowniczych
uhonorowany odznaką
Zasłużony dla ZZM.

**RODZINIE I BLISKIM**

wyrazy głębokiego współczucia i żalu

składa
Rada Krajowa ZZM

Naszemu Koledze

**PIOTROWI RYBIKOWSKIEMU**

Przewodniczącemu Sektora Przewozów Pasażerskich
wyrazy współczucia z powodu śmierci

**OJCA**

składa
Rada Krajowa ZZM

# Pielgrzymka kolejarzy

Jubileuszowa, XXX Ogólnopolska Pielgrzymka Kolejarzy na Jasna Górę odbędzie się w dniach 16–17 listopada br.

Jak informuje Katolickie Stowarzyszenie Kolejarzy Polskich i Krajowe Duszpasterstwo Kolejarzy, uczestnicy będą się modlić w podzięce za decyzję papieża Franciszka o kanonizacji Jana Pawła II, a także dziękować za drugą jego pielgrzymkę do kraju 30 lat temu oraz za trzy dekady pielgrzymowania kolejarzy.

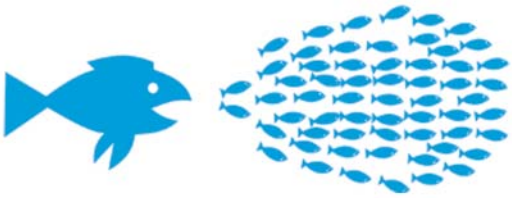
Uroczystości rozpocznie konferencja w Bazylice w sobotę o godz. 18.00, a zakończy uroczysta msza dzień później o 11.00. Coroczne spotkanie duszpasterzy środowisk kolejarskich z przedstawicielami resortu transportu, pracodawcami, związkami zawodowymi oraz pracownikami przewidziane jest na niedzielę 17 listopada w godzinach 8.30–10.15. ■

# Na szlaku

W dniach 15–22 września grupa z ZZZM IC Szczecin wyruszyła śladami zakapiorskich bieszczadników.

Przemierzywszy Połoninę Wetlińską, Krzemieniec, Połoninę Caryńską, Solinę osiągnęła główny punkt wyprawy – królową Bieszczadów Tarnicę. Dopisały humor i pogoda, a najważniejsze – siły fizyczne, o które dbali gospodarze pani Bożena oraz pan Marek z Polańczyka. Podczas powrotu do domu planowano już następną wycieczką w bieszczadzkie okolice. ■

K

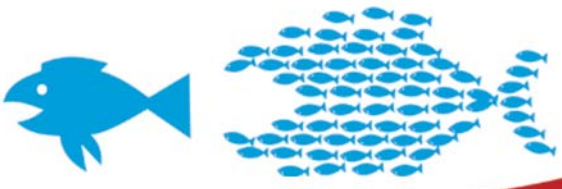



WARTO BYĆ W ZZM!

- Nie jesteś sam lecz w grupie kolegów po fachu pracujących w innych firmach, ale napotykających na podobne problemy. Wspólnie łatwiej je rozwiązać.
- Uzyskujesz prawo konsultowania ze związkowymi prawnikami zagadnień z zakresu prawa pracy
- Możesz liczyć na profesjonalną pomoc w sprawach indywidualnych związanych z wykonywaniem pracy, m.in. po ewentualnych zdarzeniach i wypadkach kolejowych
- Zwiększasz swoją szansę na wyższą płacę i poprawę warunków pracy
- Możesz skutecznie bronić praw pracowniczych i czynnie przeciwstawić się nierównemu traktowaniu, dyskryminacji, lobbingowi i wykorzystywaniu
- Wraz ze swoimi bliskimi zostajesz objęty atrakcyjnymi ubezpieczeniami OC i na życie
- Masz bezpłatny kontakt z bliskimi dzięki atrakcyjnej taryfie w sieci ZZM w telefonii komórkowej Plus

RAZEM MOŻEMY WIĘCEJ!

Skontaktuj się z nami!



Związek Zawodowy
Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
tel. 22 474 26 15
e-mail: rkzzm@wp.pl
www.zzm.org.pl

## Humor

Nauczycielka próbuje nauczyć swoich uczniów dobrych manier. Zapytała: „Michał, gdybyś zabrał dziewczynę na randkę do restauracji, jak powiedziałbyś jej, że musisz iść do łazienki?"
– Poczekaj chwilę, muszę się wysikać. – odpowiedział Michał.
– To byłoby bardzo niegrzeczne i nieodpowiednie. A Ty, Krzysiu, jak byś zapytał? – zwróciła się do innego ucznia.
– Przepraszam, ale naprawdę muszę iść do toalety. Zaraz wracam.
– Lepiej, Krzysiu, ale użycie słowa „toaleta" przy stole nie do końca jest właściwie. A Ty, Jasiu? Wysilisz dziś mózg i pokażesz nam dobre maniery?
Na co Jasiu odpowiedział:
– Najdroższa, wybaczysz mi na chwilę? Muszę uścisnąć dłoń mojemu drogiemu przyjacielowi, którego mam nadzieję przedstawić ci po kolacji.

•

Do biura CBA dzwoni facet:
– Mój sąsiad Kowalski trzyma narkotyki w szopie na drewno.
Wieczorem ten sam facet dzwoni do Nowaka:
– Było u ciebie CBA?
– Było.
– Porąbali ci drewno?
– Porąbali.
– Dobra, jutro ty donosisz na mnie. Ktoś mi musi przekopać ogródek.

•

W pokoju sędziowskim siedzą dwaj sędziowie. Wpada tam adwokat i do jednego z nich mówi:
– Pies pana żony pogryzł psa mojej żony. Psa trzeba było operować, żona w szoku. Jak mi pan nie zapłaci 10 tysięcy to idę do sądu.
Sędzia chwilę pomyślał, wyjął dziesięć tysięcy i dał adwokatowi.
Wtedy ten drugi sędzia mówi:
– Ty, za co zapłaciłeś? Przecież nie masz ani żony, ani psa.
– No wiesz – odpowiada tamten – jak sprawa trafi do sądu, to może być różnie...

## Fraszki Jerzego Szulca

### *MASAŻYSTA*

*Ino klepie albo pieści*
*Medyk od siedmiu boleści.*

### *GNIOT*

*Dostał wycisk od rywali*
*I go prasa nadal chwali.*

### *ZAJĘTE*

*Poczuł do niej pociąg osobowy, ale*
*Ona pasażera już miała w przedziale.*

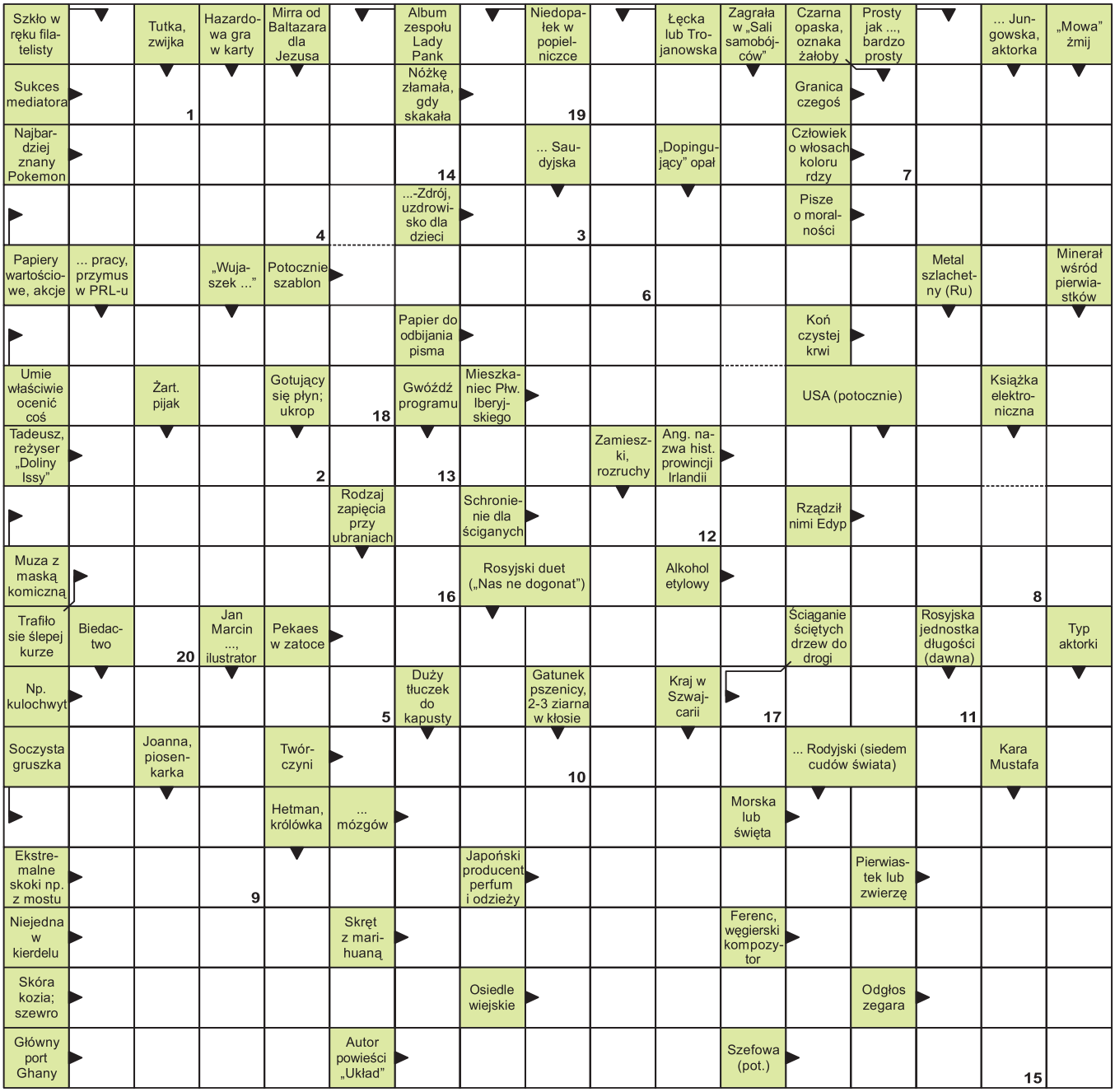
## Modelarstwo

*Podczas targów Trako producenci taboru prezentowali również na stoiskach modele swoich wyrobów.* Fot. G. Moc

## Filatelistyka

W sierpniu odbywała się Polsko-Białoruska Młodzieżowa Wystawa Filatelistyczna upamiętniająca 140. rocznicę połączenia kolejowego Odessa–Królewiec. Wydarzenie to Poczta Polska uczciła specjalnym datownikiem okolicznościowym oraz wydaniem kartki beznominałowej i prezentowanej koperty pocztowej.
Projektantem datownika i kartki był Jerzy Sulima, a koperty pocztowej Adam Wiluk. Nakład kartki beznominałowej i koperty pocztowej wyniósł po 550 sztuk. W części graficznej koperty widzimy reprodukcje zdjęć dworców kolejowych: Królewca, Grajewa, Bielska Podlaskiego, Czeremchy, Brześcia, Białegostoku, Kleszczeli, Wysokiej, Kijowa i Odessy. Ciekawostką jest fakt umieszczenia na datowniku nazwy Urzędu Pocztowego – Kleszczele. W Czeremsze, gdzie odbywała się wystawa, Urząd został zlikwidowany.

(amur)




**Litery z pól ponumerowanych od 1 do 20 utworzą rozwiązanie.**

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

*Rozwiązania krzyżówki nr 10 prosimy nadsyłać do 8 listopada 2013 r. pod adresem: Grójecka 17, 02–021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 10”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – gadżety związkowe.*

*Rozwiązanie krzyżówki nr 9: „Pat w negocjacjach”. Nagrodę – pobyt weekendowy dla dwóch osób w wybranym ośrodku Natury Tour – wylosowała* ***Paulina Michalik*** *z Wyszkowa. Gratulujemy. Informację prześlemy pocztą.*

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

Głos Maszynisty
NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA
BIULETYN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE
Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02–021 Warszawa, tel. (22) 474 26 15, fax (22) 474 26 16, tel. kol. 922 474 26 15 lub 16
e-mail: rkzzm@wp.pl
Zespół redakcyjny: Rafał Zarzecki (redaktor naczelny), Magdalena Szulecka, Eugeniusz Śliwiński, Adam Murawski, Grzegorz Moc, Stanisław Donarski
Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków
Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiustacji, a także zmiany tytułów.
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.
*Na okładce: Wystawa taboru na Trako. Fot. G. Moc*

MEDUZA ŚWINOUJŚCIE

CISNA PERełKA

KORAB USTRONIE MORSKIE

NATURAtour

MARZENIE ŚWIERARDÓW ZDRÓJ

SOSNA WISŁA

ZACISZE SPAŁA

STOKROTKA KARPACZ

KARPACZ HALNY

KOLEJARZ ZAKOPANE

# CZAS NA ZIMOWE SZALEŃSTWO

KOLEJARZ USTROŃ JASZOWIEC

## SPAŁA

OKS ZACISZE

23-26.12.2013

CENA **390ZŁ**

## USTROŃ JASZOWIEC

OW KOLEJARZ

29.12.2013-02.01.2014

CENA **696ZŁ**

**WWW.NATURATOUR.PL**

**INFOLINIA: 801 000 527**

**ZADZWOŃ LUB ZAREZERWUJ ON-LINE**

szczegóły w Biurach Podróży Natura Tour