



# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

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

**Nr 8/132**

**SIERPIEŃ 2015**



# Haniebny wyrok ślepej Temidy!

Kompromitacja wymiaru sprawiedliwości i czarny dzień dla całego maszynistowskiego środowiska. Sąd Apelacyjny w Łodzi oddalił 29 lipca apelację obrony, nie dopatrując się wadliwości postępowania w sądzie pierwszej instancji, tym samym utrzymując w mocy wyrok obarczający maszynistę winą za nieumyślne spowodowanie katastrofy w Babach 12 sierpnia 2011 roku. Skazujący naszego kolegę na 3 lata i 3 miesiące bezwzględnego więzienia i 4-letni zakaz prowadzenia pojazdów kolejowych!

Niestety, to się naprawdę dzieje i właściwie może spotkać każdego z nas. Jak mieli machina sądowicza i jak łatwo stać się kozłem ofiarnym przekonał się na własnej skórze kolega Tomasz oraz wszyscy maszyniści uczestniczący w rozprawach. Kluczowy dla całej sprawy okazał się wyrok Sądu Okręgowego w Piotrkowie Tryb., który nie tylko nie dał wiary wyjaśnieniom maszynisty na temat sprzecznych wskazań semaforów. W opinii wielu obserwatorów wybiórczo posługiwał się materiałem dowodowym. Podczas procesu zignorował także uwagi przedstawiciela społecznego na temat wadliwości urządzeń srk. – Wskazaliśmy liczne przykłady awarii i usterek polegających na złych (zawyżonych lub

niewłaściwych w stosunku do ułożonej drogi przebiegu) wskazaniach semaforów na sieci PKP PLK S.A. W tym również na stacji Baby w dniach 12 kwietnia 2012 oraz 21 marca 2013 r. – wyjaśnia Piotr Rybickowski. Kwestie systemowe sądu jednak wydawały się nie interesować, bo zarzuty postawiono tylko i wyłącznie maszyniście.

Wyrok skazujący został zaskarżony w całości. Apelacja od decyzji piotrkowskiego sądu zawierała uzasadnienie, że cyt. „nie wyjaśnione zostały wszystkie okoliczności feralnego zdarzenia, a przypisanie odpowiedzialności nastąpiło w oparciu o powierzchwną analizę materiału dowodowego i w sposób sprzeczny z zasadami prawidłowego rozumowania i doświad-



czenia życiowego”. Wypunktowane zostały błędy w ustaleniach przyjętych za podstawę rozstrzygnięcia.

Takie jak fundamentalne ustalenie sądu I instancji, że semafor wjazdowy na stację Baby A1/2 wskazywał sygnał S10 (dwa światła dolne pomarańczowe ciągle i górne zielone ciągle w jednym pionie), zezwalający na wjazd z prędkością nie większa niż 40 km/h. Owo ustalenie opierało się tak naprawdę na koncercie życzeń: domniemaniu, iż urządzenia srk działały prawidłowo – co wytknięto w apelacji. Jedyną osobą która z całą pewnością mogła dostrzec światło na semaforze był bowiem sam oskarżony, według relacji którego na semaforze wjazdowym zapalone było jedno światło pomarańczowe, wskazujące możliwość kontynuowania jazdy z prędkością maksymalną, tj. 120 km/h, i zarazem będące sygnałem, iż

## pod semaforem



**Minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak** za działanie na szkodę Polskich Kolei i dążenie do sprzedaży spółki PKP Energetyka

**OPZZ, Solidarność i Forum ZZ** za konsekwentne doprowadzenie do uchwalenia ustawy o Radzie Dialogu Społecznego



### 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)

przed semaforem wyjazdowym ze stacji skład musi się zatrzymać. Sąd I instancji odmówił jednak przymiotu wiarygodności wyjaśnieniom jedyne go źródła dowodowego. Pogwałcając przy okazji zasadę „*in dubio pro reo*” (z łac. – *nie dające się rozstrzygnąć wątpliwości wyjaśnia się na korzyść oskarżonego*).

Obrona zakwestionowała również opinię na której oparł się sąd I instancji – Instytutu Kolejnictwa, uznając ją za niejasną i niepełną, osłabiającą zaufanie do IK jako podmiotu specjalistycznego. Najwięcej pytań i wątpliwości zrodziły ustalenia dotyczące dwóch spośród czterech wariantów mogących mieć wpływ na przebieg wypadku:

- nienależytego utrzymania, niesprawności technicznej lub nieprawidłowego działania urządzeń srk w obrębie stacji Baby,
- prawidłowości i zgodności z regulacjami wewnętrznymi obowiązującymi na kolei postępowania kierującego ruchem pociągu na stacji Baby dyżurnego ruchu.

W rubryce autorzy opinii figuruje trzech z pięciu specjalistów powołanych do składu specjalnego zespołu w Instytucie Kolejnictwa. Pod dokumentem nie ma podpisów specjalistów z zakresu przytorowych urządzeń srk oraz pokładowych urządzeń srk i rejestracji zdarzeń. Ani obrona ani my pewnie nigdy nie dowiemy się dlaczego tych podpisów tam zabrakło. Osoby te nie zostały przesłuchane przez sąd I instancji, choć ich zeznania mogły rzucić nowe światło na sprawę.

Zastrzeżenia obrony dotyczyły także „dowolności” oceny innego zgromadzonego materiału dowodowego, raportu Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, nie spełniającego wymogów formalnych dla tego typu dokumentów, określonych w Rozporządzeniu Ministra Transportu z 19 lutego 2007 r. Raport winien bowiem zawierać m.in. dane związane z ustaleniem dokładnego czasu wypadku kolejowego, organizacji pracy w miejscu i czasie wypadku, stanu psychofizycznego

personelu mającego wpływ na jego zaistnienie, odniesienia się do wcześniejszych zdarzeń.

W apelacji tak to wypunktowano:

- Ustalenie czasu wypadku nie zawiera porównania z czasem rzeczywistym. Zgromadzony w sprawie materiał dowodowy wskazuje na 4-minutową rozbieżność w czasie, a ustalenia są dokonane wyłącznie na podstawie zeznań dyżurnego ruchu i danych z nastawni, bez weryfikacji tych danych z danymi z innych czasomierzy, np. taśmy prędkościomierza elektrowozu;
- W raporcie nie zostało wskazane wyjaśnienie przyczyn, dla których doszło do nienależytej obsady na stacji kolejowej Baby, tj. braku całodobowej obsady zwrotniczego;
- Nie dokonano jakiegokolwiek oceny stanu psychofizycznego zarówno maszynisty, jak i dyżurnego ruchu, a w konsekwencji również oceny, czy ów stan mógł mieć wpływ na przebieg zdarzenia;
- Nie odniesiono się w sposób rzetelny do wcześniejszych incydentów (ustalonych zresztą jako mających miejsce – w dniu 12 sierpnia 2011 r. o godz. 12.50) zaistniałych w podobnych okolicznościach i ich wpływu na przebieg zdarzenia.

Wytknięto również brak omówienia przez sąd I instancji w uzasadnieniu wyroku przyczyn, dla których nie przeprowadzono dowodu z dokumentów sporządzonych przez komisję kolejową prowadzącą postępowanie przed przejęciem dochodzenia przez zespół powołany przez przewodniczącego PKBWK.

Kolejny zarzut podniesiony przez obronę dotyczył niewspółmierności wymierzonej kary, polegającej na uznaniu, iż korzystanie przez oskarżonego

bezpośrednio po zdarzeniu z prawa do milczenia stanowi okoliczność obciążającą, podobnie jak nie podjęcie czynności w celu udzielenia pomocy poszkodowanemu, pomimo tego, iż jego stan mógł być uzasadniony szokiem powypadkowym. A także niedoszacowania okoliczności łagodzących, takich jak dotychczasowy sposób życia oskarżonego, jego niekaralność, dobrze wykonywaną pracę, pominięcie sytuacji rodzinnej i materialnej.

Sąd Apelacyjny w Łodzi nie podzielił jednak wszystkich ww. wątpliwości i nie



dopatrzył się wadliwości postępowania Sądu Okręgowego w Piotrkowie Trybunalskim. Wyrok jest prawomocny, jego wykonania nie wstrzymuje kasacja, a nasz kolega oczekuje na powiadomienie ws. terminu i miejsca odbywania kary. Dla całego maszynistowskiego, a może i kolejarskiego, środowiska to bardzo smutna nowina. Niech chociaż płynie z niej jakaś nauka, np. że w niektórych zawodach należy zweryfikować wiele akceptowalnych dziś zachowań. Bo, jak pokazuje rzeczywistość, wykonując swoją pracę można w Polsce trafić za kraty. ■

(L)

PS. Udało się natomiast doprowadzić do wybronięcia maszynisty ws. zdarzenia w Gutkowie 20 sierpnia 2014 r. Podobnie jak powyżej podtrzymany został wyrok sądu I instancji – tu wyrok niewinniający maszynistę. W apelacji prokuratura stawiała naszemu koledze mocno wyimaginowany zarzut „sprowadzenia bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym”. Apelacja została oddalona przez sąd. Wyrok jest prawomocny.

# Łamanie barier zakładowych

Z Jackiem Leonkiewiczem – prezesem zarządu PKP Intercity rozmawia Rafał Zarzecki

**– Czy będzie przesadą, jeśli napiszemy, że kontynuuje Pan rodzinne kolejarские tradycje?**

– W przeszłości i obecnie kolej w Polsce spełnia tak dużą rolę, że pewnie nie ma rodziny, w której nie byłoby kolejarza. Pochodzę z rodziny lekarskiej, lecz wielkim pasjonatem kolei był mój dziadek Hieronim, który pracował w sanepidzie kolejowym. Nie miałem niestety okazji go poznać, bo zmarł zanim się urodziłem. Pozostawił po sobie wiele pamiątek kolejowych, na które w dzieciństwie natknąłem się w domu babci w Lublinie. Ale kto wie, może połączyłem wówczas kolejarского bakcyła?

**– Po studiach w SGH wyjechał Pan do Londynu i pracował w bankach inwestycyjnych, potem po powrocie do kraju w PKO TFI. Na kolej trafił Pan w 2013 roku. Czym Pan się zajmował w PKP S.A.?**

– Nadzorem właścicielskim i prywatyzacją. Poprzez nadzór właścicielski poznawałem poszczególne spółki w Gru-

pie PKP, m.in. tworząc i rozliczając z całym zespołem cele dla zarządów spółek z Grupy PKP. Ponieważ miałem doświadczenie z rynkami kapitałowymi, finansami i ekonomią, jednym z pierwszych powierzonych przede mną zadań było doprowadzenie do debiutu giełdowego PKP Cargo. Czas nie był łatwy, okoliczności zewnętrzne nam nie sprzyjały, więc uzyskanie jak najwyższej ceny za spółkę wymagało tytanicznej pracy. Zajmowałem się również uruchamianiem procesów prywatyzacyjnych w PKP Energetyka i TK Telekom. Najbardziej fascynowała mnie jednak spółka PKP Intercity, gdzie jest bardzo bliski kontakt z klientem.

**– Objął Pan stery przewoźnika w styczniu tego roku. Jakie były pierwsze wrażenia? Coś Pana szczególnie zaskoczyło?**

– Nie ma się co oszukiwać – mamy za sobą lata zaniedbań. Pod kątem wielu rozwiązań czysto korporacyjnych jesteśmy niestety daleko za rynkiem. Razem z tzw. „grupą bankomatową” przyszliśmy



może z trochę innego świata, ale parę rzeczy nas zaskoczyło. Przykładowo w PKP Intercity pod względem operacyjnym, taborowym, a nawet finansowym wiele spraw „wisi” na jednym człowieku. Dlatego wszystkie aspekty działalności firmy staramy się włożyć w pewne ramy i procesy. Wdrożyliśmy nową strukturę organizacyjną, aby każdy pracownik czuł odpowiedzialność za całą firmę, a nie tylko za swój wąski wycinek. Dostrzegam ten problem w zakładach, gdzie słyszę o „naszych wagonach” i tych pozostałych. Wszystkie są nasze, a o tabor będący na stanie innego zakładu PKP Intercity należy także odpowiednio zadbać. To wymaga współpracy. Tworzymy nową kulturę pracy, zakładającą m.in. łamanie barier zakładowych.

**– Jak jest Pana ogólna wizja przewoźnika za kilka lat?**

– W Grupie PKP panuje przekonanie, że PKP Intercity powinno pójść ścieżką, którą przeszło PKP Cargo, czyli wejść na giełdę przy utrzymaniu kontroli Skarbu Państwa nad spółką. Słyszemy, że w kontekście spłaty długu PKP S.A. środki z prywatyzacji mogłyby zasilić kapitał PKP Intercity i wygenerować środki na inwestycje. Spółka ma olbrzymi potencjał, by przywrócić świetność polskiej kolei na stałe. O tym świadczy dynamika wzrostu liczby pasażerów. To pierwszy taki wzrost od 4 lat.



Jeden ze zmodernizowanych wagonów na trasie Przemysł–Szczecin

**– W pierwszym półroczu 2015 roku PKP Intercity przewiozło 13,4 mln podróży, o 2 mln więcej niż w analogicznym okresie roku ubiegłego. Jakie plany na koniec roku?**

– Liczymy na 30 milionów, co byłoby wzrostem o ok. 5 mln w stosunku do roku poprzedniego. Na 2016 r. apetyt mamy zresztą znacznie większy. Śmiało możemy wrócić do poziomu z najlepszych lat polskiej kolei, nawet w obliczu dynamicznego rozwoju indywidualnej motoryzacji, czy silnej konkurencji autobusowej i lotniczej. Kolej to najbardziej ekologiczny i najbezpieczniejszy środek transportu, umożliwiający szybkie dotarcie do centrów miast. Wieloletni brak inwestycji w nowy tabor i modernizację linii kolejowych sprawił, że w świadomości społecznej o tym zwyczajnie zapomniano. Dziś musimy o tym przypominać.

**– Ów wzrost liczby pasażerów to efekt Pendolino?**

– Ciężko jednoznacznie powiedzieć. Pociąg to nie wszystko, więc na pewno jest to sukces całej Grupy PKP uczestniczącej w tym projekcie. Dla nas wewnętrznie na sukces Pendolino nakłada się kilka czynników: nowoczesny tabor, świetna obsługa i dbałość o pasażera, atrakcyjny czas jazdy, punktualność i bezpieczeństwo. To wszystko wymaga ciężkiej pracy. Sam sporo podróżuję służbowo Pendolino i mam okazję słyszeć entuzjastyczne reakcje podróżnych. Bardzo mnie to cieszy.

**– A to pierwszy etap ofensywy taborowej PKP Intercity. Od nowego rozkładu pojawi się nowa jakość w klasie ekonomicznej – komfortowe superpociągi obsługiwane przez składy Dart Pesa i Flirt 3 konsorcjum Stadler – Newag. Gdzie, od kiedy i w jakiej kategorii będą jeździć?**

– To prawda. W sumie 40 EZTów – po 20 Flirtów i Dartów. Ale to nie wszystko. Warto wspomnieć o 218 wa-

gonach na trasę Przemyśl–Szczecin, 25 na Wrocław – Gdynia czy kolejnych 20, którymi pasażerowie będą podróżować ze stolicy do Szczecina. Do tego jeszcze 30 spalinówek – 10 nowych i 20 zmodernizowanych. To skala, której w Europie naprawdę Pan nie spotka.

Flirty i Darty będą jeździły w kategorii InterCity (IC). Pierwsze będą kursować w ciągach: Warszawa–Kutno–Toruń–Bydgoszcz, Olsztyn–Warszawa–Kielce–Kraków, Gdynia–Bydgoszcz–

– Jestem przekonany, że maszyniści PKP Intercity również odczuwają nową, wyższą jakość. Kładziemy duży nacisk na poprawę warunków pracy. Modernizując tabor wspólnie zastanawiamy się, co można udoskonalić. Czasem idzie o niuanse, które przy kilkugodzinnej pracy nabierają dużego znaczenia. Uwagi maszynistów przekazujemy producentom i firmom naprawczym, a później egzekwujemy ich wdrażanie.



**Zmodernizowana lokomotywa SM 42**

Kutno–Łódź–Częstochowa–Katowice, Kraków–Miechów–Opoczno–Łódź–Kutno–Konin–Poznań–Szczecin, a drugie: Jelenia Góra–Wrocław–Łódź–Warszawa–Białystok/Lublin, Białystok/Lublin–Warszawa–Koluszki–Częstochowa–Katowice–Bielsko Biala. Taryfa będzie zbliżona do pociągów TLK, ale tabor gwarantuje pasażerom dużo wyższą jakość. Nasz nowy produkt nie będzie przy tym konkurował z Pendolino. Pociągi będą zatrzymywać się w mniejszych miastach, bo z nową jakością – zbliżoną do Premium, lecz w cenie ekonomicznej – chcemy dotrzeć do możliwie jak największej liczby osób. Zakładamy, że tabor otrzymamy do końca grudnia, a pełną gotowość osiągniemy do końca pierwszego kwartału 2016 roku.

**– Nowy tabor przełoży się na komfort pracy dla maszynistów. A inne zachęty do pracy w spółce PKP Intercity?**

Jeździmy coraz szybciej, więc jesteśmy siłą rzeczy atrakcyjniejsi dla maszynistów. Sieciowość rozkładu, więcej efektywnej jazdy, dodatki za prędkość, mniej czekania na objęcie pojazdu i „jazdy pasażerem” – wszystko to sprawia, że w PKP Intercity coraz lepiej się pracuje. Docelowo myślimy także o programach motywacyjnych. Każdy projekt chcemy konsultować z pracownikami, których będzie dotyczył.

**– PKP Intercity jest jedynym przewoźnikiem, który uruchomił powypadkowy system wsparcia dla pracowników. Czy projekt będzie kontynuowany?**

– Trochę za wcześnie na ocenę funkcjonowania systemu, ale pewnie tak. Jesteśmy otwarci na opinie jak działa i czy warto coś zmodyfikować. Jeżeli da się coś ulepszyć, chcemy to robić razem z pracownikami.

DOKOŃCZENIE NA STR. 6

## Łamanie barier zakładowych

DOKOŃCZENIE ZE STR. 4-5

*– Spółka kupiła symulator jazdy, co jeszcze nie rozwiązuje kwestii szkoleń na maszynistów. Jak zamierzacie sobie Państwo radzić ze zjawiskiem luki pokoleniowej?*

– Dostrzegamy ten problem i chcemy się, w kilkuletniej perspektywie, przed nim zabezpieczyć. W maju i czerwcu zatrudniliśmy grupę 113 pracowników, których chcemy szkolić na świadectwo maszynisty. Proces przeprowadzamy w seriach, żeby nie ucierpiała jakość. Oczywiście zdajemy sobie sprawę z nieuchronności pewnych zjawisk, z prawa do przejścia na zasłużoną emeryturę. Dobrze by jednak było, gdyby doświadczeni maszyniści mogli jeszcze pojeździć z młodymi adeptami zawodu, którzy pod ich okiem nabiorą umiejętności.

*– Był Pan na naszym turnieju piłki nożnej w Kluczborku. Notując dobry występ w drużynie Dyrektorów, pewnie wykorzystując rzut karny, prezentując ogranie. Podobała się Panu impreza ?*

– Impreza bardzo mi się podobała, choć nie przesadzałbym z tym dobrym występem. To była doskonała okazja, żeby się spotkać z partnerami społecznymi widywanymi głównie przy stole negocyjacyjnym i lepiej się poznać. Faktycznie, grałem wycynowo w piłkę przez wiele lat, m.in. w Motorze Lublin. Teraz z braku czasu pozostaje mi śledzenie rozgrywek ligowych w telewizorze. Zdamy sobie sprawę, że to nie najpiękniejszy futbol, ale to ciągle nasza Ekstraklasa. Kilku moich kolegów z drużyny nadal gra zawodowo, więc interesuję się jak sobie radzą. Lubię także popatrzeć na futbol na żywo, np. na stadionie przy uli-

**W**szystkie aspekty działalności firmy staramy się włożyć w pewne ramy i procesy. Wdrożyliśmy nową strukturę organizacyjną, aby każdy pracownik czuł odpowiedzialność za całą firmę, a nie tylko za swój wąski wycinek. Dostrzegam ten problem w zakładach, gdzie słyszę o „naszych wagonach” i tych pozostałych. Wszystkie są nasze, a o tabor będący na stanie innego zakładu PKP Intercity należy także odpowiednio zadbać. To wymaga współpracy. Tworzymy nową kulturę pracy, zakładającą m.in. łamanie barier zakładowych.

cy Łazienkowskiej. Sport kształtuje charakter i uczy wielu pożytecznych rzeczy – zmagania się z własnymi słabościami i pokonywania kryzysów, współpracy w grupie, wzajemnej odpowiedzialności. Te umiejętności bardzo się potem przydają w prawdziwym życiu. ■

REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA



NOWOCZESNY  
I ZINTEGROWANY  
OPERATOR  
LOGISTYCZNY

SPÓŁKA  
NOTOWANA  
NA GIEŁDZIE  
PAPIERÓW  
WARTOŚCIOWYCH  
W WARSZAWIE

DZIAŁALNOŚĆ  
W 9 KRAJACH  
UNII EUROPEJSKIEJ



[www.pkp-cargo.pl](http://www.pkp-cargo.pl)  
Infolinia: 0 801 022 042

# Podwyżki w PKP Cargo

Mordercze, kilkudziesięciogodzinne negocjacje płacowe w ramach sporu zbiorowego z PKP Cargo zakończyły się wprawdzie podpisaniem protokołu rozbieżności, ale wydatnie przyczyniły się do wdrożenia podwyżek wynagrodzeń. Podwyżek dla pracowników spółki.

Ostatnia tura odbyła się w dniach 28-30 lipca z udziałem mediatora Longina Komołowskiego. Trwające ponad dwie doby mediacje nie doprowadziły niestety do porozumienia. Podwyżki dla załogi zostały jednostronnie wprowadzone przez zarząd PKP Cargo – w wysokości 110 zł brutto w wynagrodzeniu zasadniczym dla jednego zatrudnionego dla pracowników wynagradzanych na podstawie ZUZP oraz 110 zł netto na zatrudnionego wynagradzanego na podstawie wskaźnika. To nie kończy sporu, ale istotne jest jak do tego kroku doszło.

Spotkanie w dniu 28 lipca rozpoczęło się od istnego trzęsienia ziemi. Wywołała je informacja o podwyżkach wynagrodzeń dla członków zarządu PKP Cargo w wysokości ok. 10 tysięcy złotych. Skutkiem tego oraz braku nowych propozycji podwyżek dla pracowników („na stole” leżała wówczas kwota 45 zł brutto) związki zawodowe biorące udział w sporze postanowiły zawiązać



swoich członków celem cyt. „wyrównania z zarobkami w Europie”, ale zarząd się ich zrzeknie i nie ma sprawy. Negocjacje kontynuowano, niesmak pozostał. Stało się jasne, że w takim „klimacie” o porozumienie będzie ciężko.

Strona związkowa w piśmie z 2 lipca domagała się podwyżki w wysokości 250 zł dla wynagradzanych wg ZUZP, a dla „wskaźnikowców” – zmiany podstawy wskaźnika na IV kwartał 2014 roku. W toku negocjacji 28–30 lipca ostatnie nasze stanowisko brzmiało odpowiednio: 150 zł/IV kwartał 2013 r. Zarząd oferował najpierw 45 zł, potem obstawał przy 65 zł brutto i jednorazowej premii, po czym okopał się na 110 zł. Podwyżkę w wysokości swojej ostatniej propozycji jednostronnie wdrożył w życie z dniem 1 lipca, wcześniej podpisując protokół rozbieżności. W chwili oddawania numeru do druku trwało referendum strajkowe w PKP Cargo.

Tekst i fot. Rafał Zarzecki



komitet protestacyjno-strajkowy, przeprowadzić referendum strajkowe w spółce oraz nie opuszczać sali negocjacyjnej.

Złe wieści jak wiadomo mają to do siebie, że szybko się rozchodzą. Gdy te o wydarzeniach na Grójeckiej gruchnęły, szybko pojawiły się na miejscu media, w obecności których prezesowi Adamowi Purwinowi oddano Kodeks Etyki Grupy PKP. Przybyły na salę przewodniczący rady nadzorczej PKP Cargo Jakub Karnowski zapytany o uchwałę ws. podwyżek dla zarządu, początkowo uchylał się od odpowiedzi. Ostatecznie przyznał, że rada je uchwaliła na wniosek jednego ze



## Posiedzenie Sektora Przewozów Towarowych...

Na posiedzeniu Rady Sektora Przewozów Towarowych ZMZ 6 sierpnia omawiano przebieg negocjacji w ramach sporu zbiorowego oraz sprawy bieżące w PKP Cargo. Ze strony spółki obecni byli: Joanna Drozd – dyrektor Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi, Agnieszka Wardecka – naczelnik Wydziału Doradztwa Kadrowego oraz Sławomir Wójcik – zastępca naczelnika Wydziału Eksploatacji Lokomotyw.



Przebieg negocjacji przedstawiły osoby biorące w nich udział, tj. prezydent ZMZ Leszek Miętek oraz przewodniczący Sektora Tadeusz Stachaczyński. Piszemy o nich szerzej na stronie 7. Dyrektor Drozd przedstawiła motywy zarządu PKP Cargo ws. żądania podwyżki w wysokości przedstawionej przez stronę społeczną. Prezydent Miętek zaapelował, by podwyżka wynosiła co najmniej 110 zł średnio na pracownika do podstawowego uposażenia w zespole drużyn trakcyjnych, a nie – jak to miało miejsce w ubiegłym roku – że w niektórych zakładach zespołom drużyn trakcyjnych kwotę średniej podwyżki pomniejszono.

Najważniejsze sprawy kierowane do gości dotyczyły:

- ujednoczenia sposobu podejmowania pracy w innych sekcjach danego za-

kładu na podstawie delegacji (wg dyr. Drozd – standaryzacja trwa i w najbliższym czasie zasady zostaną ujednoczone dla wszystkich zakładów spółki),

- miesięcznych norm godzin pracy dla maszynisty stażysty, które są inne aniżeli maszynisty i do tego różne w poszczególnych zakładach (spółka ma odpowiedzieć na piśmie),
- nałożenia dodatkowych obowiązków na maszynistów instruktorów w procesie szkolenia maszynisty stażysty oraz autoryzacją znajomości szlaków przed otrzymaniem licencji, w związku z czym maszyniści instruktorzy nie mogą poświęcić przewidzianego czasu na szkolenia bieżące maszynistów. (Prezydent Miętek dodał, że maszyniści stażysty powinni uczestniczyć w szko-

leniach okresowych, co spółka podda analizom).

- zryczałtowanej należności za wyjazdy poza miejsce pracy wyznaczone w umowie o pracę, wobec powstających w zakładach interpretacji, które nie wszystkie wyjazdy zaliczają do ryczałtów ( będzie pisemna odpowiedź).
- w kontekście wyposażenia lokomotyw spalinowych w GPS bezzasadnego opisywania przerwy w pracy manewrowej, w tym pracy z wygaszonym silnikiem, na karcie Mt514 przez maszynistę, ponieważ czynności te uwidoczniłone są w systemie (naczelnik Wójcik: nie wszystkie lokomotywy spalinowe wykonujące manewry wyposażone są w nadajniki GPS. Spółka docelowo zamierza wyposażyć lokomotywy w terminale i wycofać się z systemu wykaz na zasadzie karty pracy).

TS

## ...i Pasażerskich

W posiedzeniu Sektora Przewozów Pasażerskich ZMZ, które odbyło się 29 lipca, uczestniczył prezes zarządu PKP Intercity Jacek Leonkiewicz oraz dyrektor wykonawczy ds. organizacji i realizacji przewozów Michał Zamorski.



W trakcie spotkania prezes Leonkiewicz omówił sytuację PKP Intercity, m.in. w kontekście wyników przewozowych i finansowych. Spotkanie działających w firmie związków zawodowych z kierownictwem firmy w ramach dialogu społecznego prowadzonego na tle podwyżek wynagrodzeń ma się odbyć 20 września. Na posiedzeniu SPP wiele uwagi poświęcono także bieżącym zagadnieniom, m.in. kwestiom związanym z maszynistowskimi szkoleniami.





## Wybory do Rady PR

Wzwiązku ze zmianami właścicielskimi w Przewozach Regionalnych zachodzi konieczność przeprowadzenia nowych wyborów przedstawiciela załogi w Radzie Nadzorczej spółki. Naszym kandydatem jest Jarosław Sromała.

Od 17 sierpnia do 4 września potrwa zbieranie podpisów na listach poparcia. W przypadku większej liczby kandydatów, w drugiej połowie września odbędą się wybory. Głosy będzie można oddawać tylko przez trzy dni – od 21 do 23 września (poniedziałek–środa).

Co godne podkreślenia, w nowej Radzie Nadzorczej Przewozów Regionalnych będzie zasiadał tylko jeden przedstawiciel załogi, a nie jak dotychczas trzech. Tym ważniejsze, żebyśmy w dobie przemian własnościowych spółki i planowanej restrukturyzacji mieli w tej ważnej instytucji swojego przedstawiciela. Zachęcamy do wzięcia udziału w procedurze wyborczej!



**Przewozy Regionalne**

**NASZ KANDYDAT  
DO RADY NADZORCZEJ**



**Jarosław Sromała**

- Starszy maszynista trakcji spalinowej i elektrycznej, na kolei od 1981 roku
- Od początku pracy na kolei budował struktury ZZM, m.in. uczestnik słynnej głódówki na Dworcu Centralnym
- Przewodniczący MNZZM w Toruniu
- Pracował jako członek komisji rewizyjnych na różnych szczeblach – sekcyjnym i zakładowym
- Skuteczny negocjator, z wieloletnim doświadczeniem w reprezentowaniu interesów Załogi
- Przedstawiciel pracowników w Radzie Nadzorczej PR poprzedniej kadencji

**Dobry człowiek na trudne czasy**

## Interwencja ws. PKP Energetyka

Szefowie trzech central związkowych – Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, SKK NSZZ Solidarność oraz Federacji ZZP PKP – wysłali pismo do Violety Bulc, unijnego Komisarza ds. Transportu. Wyrażają w nim sprzeciw wobec prowadzonej prywatyzacji spółki PKP Energetyka oraz pytają o dopuszczalność jej sprzedaży pod względem prawa europejskiego.

Związki zawodowe wspominają w piśmie o zastanawiającym pośpiechu w jakim prowadzona jest prywatyzacja firmy i o obawach (nie tylko swoich, również wielu niezależnych ekspertów i autorytetów) wynikających z tego, że PKP Energetyka jest spółką o strategicznym znaczeniu dla całego systemu kolejowego w naszym kraju.

Zwracają się z prośbą o sprawdzenie, czy przy prowadzonej prywatyzacji nie doszło do naruszenia prawa oraz czy

nie doprowadzi to do utrudnienia przy implementacji środków unijnych przeznaczonych na rozwój infrastruktury i sektora kolejowego w Polsce.

Wyrażają też obawę, że prywatyzacja PKP Energetyki może wpłynąć na prowadzoną przez Komisję Europejską politykę dotyczącą rynku kolejowego. Dotyczy to głównie elektryfikacji środków transportu, co pozostaje jednym z priorytetów KE.



W naszej ocenie transakcja sprzedaży PKP Energetyki jest niedopuszczalna i nie powinna być notyfikowana przez Komisję Europejską – apelują szefowie trzech największych kolejarskich central związkowych. R.



## Pionierski festyn

Ludowy Klub Sportowy Pionier Baby rozpoczął z wysokiego C świętowanie swojego 65-lecia. Prezes klubu Marek Kraska, były przewodniczący ZZM w Piotrkowie Trybunalskim i laureat odznaki „Zasłużony dla ZZM”, uczcił wejście w rok jubileuszu piłkarskim festynem.

Po przejściu na zasłużoną emeryturę nie zwalnia więc tempa, realizując się jako działacz sportowy, co zresztą czynił i wcześniej. Impreza odbyła się 5 lipca pod patronatem prezesa Okręgowego Związku Piłki Nożnej w Piotrkowie Trybunalskim Stanisława Sipa oraz prezidenta ZZM Leszka Miętka. Uczestniczyli w niej także m.in. wicestarosta Powiatu Piotrkowskiego Piotr Wojtyśiak, wójt Gminy Moszczenica Marceli Piekarek, koordynator Polskiego Lobby Przemysłowego prof. dr hab. Paweł Soroka, a także koledzy z poszczególnych organizacji ZZM z całego kraju.

Wspomniane na wstępie wysokie C dotyczyło nie tylko wysokiej rangi, ale również temperatury towarzyszącej wydarzeniu – blisko 40 stopni Celsjusza. Z lejącym się z nieba żarem doskonale dały sobie radę drużyny oldbojów Pioniera oraz Koła ZZM w Piotrkowie Trybunalskim. Mecz dostarczył kibicom wiele emocji. To dlatego, że piłkarzom odtworzono przed pierw-



szym gwizdkiem hymn Ligi Mistrzów – żartowali niektórzy z nich.

W regulaminowym czasie zawody zakończyły się wynikiem remisowym 4:4. Co ciekawe, seria rzutów karnych również nie przyniosła rozstrzygnięcia. Sędzia zakończył ją przy wyniku 11:11. Ustalono ostatecznie, że mecz ma zostać dokończony w przyszłym roku. Warto dodać, że dla piotrkowskiego Koła ZZM jedną z bramek zdobył były reprezentant Polski (2 mecze), znany z występów w GKS Bełchatów pomocnik Jacek Berensztajn.

Założony przez Edwarda Stańczyka klub z Bab występuje obecnie w klasie A rozgrywek piłkarskich. „W krainie gdzie od 1951 roku Pionier sływie”, nazywanej także „Rzeczpospolitą Babską”, najważniejsze nie są jednak wyniki ligowe. Priorytetem jest dobra zabawa i propagowanie zdrowego stylu życia poprzez sport. I tak już od blisko 65 lat.

■  
Tekst i fot. (raz)





# Skansen na podwórku

Maszynista Kolei Mazowieckich ma zabytkowy, ponad stuletni parowóz na własnym podwórku, a już wkrótce będzie miał skansen upamiętniający kolejkę wąskotorową, nazywaną Koleją Leśną Dalekie.

Mateusz Milkowski, 23-letni maszynista Kolei Mazowieckich, od dziecka interesował się koleją – robił makiety, kupował modele pociągów. Następnym etapem była budowa roweru jeżdżącego po torach, odrestaurowanie prawdziwego semafora i budowa toru. Ostatnio uratował przed zezłomowaniem zabytkową lokomotywę i zamierza zbudować wagony, by upamiętnić kolejkę wąskotorową, która istniała w jego miejscowości Dalekie – Tartak.

Kolejka została zbudowana równo 100 lat temu, natomiast zakończyła funkcjonowanie około roku 1960. Razem z ojcem, długoletnim pracownikiem kolei, zbudowali na podwórku tor z zachowaniem wszystkich kolejowych standardów, postawili prawdziwy semafor i rozpoczęli starania o lokomotywę.

W spełnieniu marzenia o budowie skansenu pomogli m.in.: Muzeum Ko-



lejnictwa w Warszawie, wraz z władzami samorządu województwa mazowieckiego oraz zarząd spółki Koleje Mazowieckie, którzy wystawili odpowiednie rekomendacje. Pomagali także znajomi

pracownicy z różnych spółek kolejowych. Potrzeba było jeszcze poparcia ze strony władz powiatu, które Mateusz również szybko uzyskał.

– Parowóz to produkt z berlińskiej fabryki Orenstein & Koppel z 1904 roku. Przetrwiał pierwszą i drugą wojnę światową. Posiada wszystkie elementy, ale niektóre są na tyle skorodowane, że trzeba będzie dorobić nowe – opowiada

Mateusz Milkowski. – Dołączę do niego 2 wagony, które zrobię własnoręcznie z pomocą taty. Jeden będzie wykonany na wzór platformy do przewozu drzewa – właśnie takie platformy jeździły tutaj w naszej miejscowości. Drugi będzie wagonem specjalnym, na wzór takiego którym mieszkańcy dojeżdżali co niedzielę do kościoła. Zbuduję go na podzespołach z EN57. Szacuję, że wykonanie całego projektu zajmie mi około dwóch lat – mówi Mateusz.

Zainteresowanie koleją Mateusz ma w genach. Reprezentuje już czwarte pokolenie pracujące w tej branży. Pracę w Kolejach Mazowieckich zaczął w sierpniu 2012 roku, ale kolej to nie tylko jego praca, a całe życie – buduje makiety, zbiera modele pociągów, ratuje zabytkowe elementy infrastruktury kolejowej.

Opr. (L)

Fot. Archiwum KM



# GUS obala antyzwiązkowe mity

**G**łówny Urząd Statystyczny przedstawił w lipcu bardzo interesujące dane na temat działalności związków zawodowych. Pierwsze od 25 lat opracowanie tej instytucji odkłamuje powielane przez część polityków i sprzyjające im media bujdy.

Według GUS, w 2014 r. aktywną działalność prowadziło 12,9 tys. jednostek organizacyjnych związków zawodowych, co stanowiło 66 proc. podmiotów tego typu zarejestrowanych w rejestrze REGON. Największą ich część stanowiły zakładowe organizacje związkowe (78 proc.), następnie międzyzakładowe organizacje związkowe (18 proc.). Ponadto na terenie kraju działały też federacje, konfederacje i ich struktury terenowe lub branżowe, a także tzw. jednolite związki zawodowe.

## Jest nas 1,6 mln?

GUS podaje, że w 2014 roku do związków zawodowych należało 1,6 mln osób. Osoby zrzeszone w organizacjach stanowiły więc tym samym 5 proc. dorosłej ludności Polski, 11 proc. spośród wszystkich pracujących, 17 proc. zatrudnionych na podstawie stosunku pracy oraz 19 proc. pracowników zakładów pracy zatrudniających ponad 9 osób. Na listach członkowskich w związkach zawodowych nieco częściej znajdowali się mężczyźni niż kobiety (54/46 proc.). Wśród ogólnej liczby członków 8 proc. stanowiły także osoby przebywające na emeryturze (łącznie 126 tys. osób).

Większość zakładowych organizacji związkowych działa w podmiotach sektora publicznego (66 proc.). Najwyższy poziom uzwiązkowienia jest w branży górnictwa i wydobywania – aż 72 proc., w wytwarzaniu i zaopatrywaniu w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę – 31 proc., w edukacji – 24 proc., w transporcie i gospodarce magazynowej – 24 proc.,

w opiece zdrowotnej i pomocy społecznej – 21 proc. W branżach, gdzie dominują umowy śmieciowe, jak w budownictwie czy handlu, poziom uzwiązkowienia nie przekracza natomiast 5%.

## Rzadko etaty i działalność gospodarcza

GUS zwraca uwagę, że związki zawodowe nie prowadzą działalności gospodarczej, a bardzo nikły ich ułamek ma pracowników etatowych. Z danych GUS wynika, że w 2014 roku pracowników zatrudniało jedynie 2 proc. związków zawodowych, a działalność gospodarczą prowadziło jedynie 0,6 proc. organizacji.

Nie jest też wcale tak źle z rozdrobnieniem, jak by pewnie niektórzy chcieli. W 27 proc. zakładów spośród tych, w których działają związki zawodowe, istnieje więcej niż jedna organizacja związkowa, a jedynie w 1 procencie zakładów funkcjonuje co najmniej 5 takich organizacji. W ponad 70

proc. przedsiębiorstw funkcjonowała tylko jedna organizacja związkowa.

## Barierzy działalności

Większość jednostek organizacyjnych związków zawodowych (62 procent) biorących udział w badaniu GUS zadeklarowało, że w 2014 r. doświadczało problemów prowadząc swoją działalność. Najczęściej wskazywane były trudności w kontaktach z pracodawcami – bariera ta dotyczyła co trzeciej jednostki. Niewiele mniej organizacji wskazywało problemy związane z obowiązującymi przepisami i procedurami prawnymi – barierę tę zadeklarowało 29 proc. spośród wszystkich związków zawodowych. Na trzecim miejscu były problemy związane z niewystarczającą liczbą chętnych do pracy społecznej (27 proc.). Dla konfederacji i federacji istotne znaczenie miały jeszcze problemy wynikające z: kontaktów z administracją publiczną (43 proc.), trudności w pozyskiwaniu środków finansowych na swoją działalność (31 proc.) i kontaktów z mediami (28 proc.).

Dane GUS pokazują, że wojna rozpętana ze związkami zawodowymi, cała kłamliwa propaganda i manipulacje miały tak naprawdę cel wyłącznie polityczny. Było nim obrzydzenie i rozbicie jednej z nielicznych masowych organizacji w naszym kraju – instytucjonalnego ruchu pracowniczego. To się na szczęście nie udało.

(raz)



# Nowelizacja procedury karnej

Z dniem 1 lipca weszła w życie nowelizacja ustawy Kodeks postępowania karnego. Wprowadza ona szereg istotnych zmian.

Pierwsza podstawowa zmiana polega na wymuszeniu większej aktywności stron postępowania – przede wszystkim prokuratora i obrońcy, przy jednoczesnym zmniejszeniu roli sądu w przeprowadzaniu dowodów. Inicjatywa dowodowa przysługiwać ma głównie stronom, sąd zaś będzie miał możliwość przeprowadzenia dowodu z urzędu jedynie w wyjątkowych przypadkach. Przeprowadzenie dowodu następować ma wyłącznie w granicach tezy dowodowej, wskazanej przez stronę. Sąd będzie miał

możliwość rozszerzenia tezy dowodowej wyłącznie w przypadkach wyjątkowych.

Ponadto nieobecność oskarżonego nie będzie wpływała na przebieg postępowania. Obecność oskarżonego na rozprawie będzie natomiast jego przywilejem, a nie obowiązkiem. Skutkiem tego będzie kontrydiktoryjność procesu, która oznacza, że strony mają za zadanie przekonać sąd do swoich racji. Rola sądu sprowadzi się do oceny przedstawionych dowodów i wydania rozstrzygnięcia.

Dyżury prawnika odbywają się codziennie od poniedziałku do piątku w godzinach 8–20.

Poradę można uzyskać dzwoniąc z numeru związkowego 667 \*\*\* \*\* pod numer telefonu 512 024 192.

Istnieje również możliwość uzyskania porady drogą mailową. Szczegóły na serwerze ZZM.

Dodatkowo nowelizacja wprowadza zasadę, według której dowody uzyskane za pomocą czynu zabronionego nie będą mogły stanowić podstawy orzekania w procesie karnym.

W zakresie dostępu stron do akt postępowania przygotowawczego (śledztwa lub dochodzenia), prowadzący postępowanie będzie miał możliwość odmowy udostępnienia akt w przypadku potrzeby zabezpieczenia prawidłowego toku postępowania lub ochrony ważnego interesu państwa, natomiast stronie będzie przysługiwało prawo zaskarżenia tej decyzji do sądu, co ma szansę przyczynić się do szerszego respektowania zasady jawności wewnętrznej w toku postępowania przygotowawczego.

Zmiany dotkną również zasadę *in dubio pro reo*. Na korzyść oskarżonego rozstrzygać będzie trzeba wszelkie wątpliwości, których faktycznie nie usunięto w toku postępowania dowodowego, a nie tylko tych których nie było możliwości usunąć.

Należy również wskazać, że będzie możliwe umorzenie postępowania karnego – w przypadku gdy sprawca niekarany wcześniej naprawił szkodę lub zadośćuczynił wyrządzonej krzywdzie, co ma sprzyjać większej roli postępowania mediacyjnych.

Wszystkie te zmiany mają na celu przyspieszenie postępowania sądowego i zmierzają do zwiększenia zasady kontrydiktoryjności, a więc większej aktywności stron z jednoczesnym zmniejszeniem aktywności sądu w przeprowadzaniu postępowania dowodowego. ■

Małgorzata Karolczyk-Pundyk

## POMÓŻMY ADRIANOWI WYGRAĆ WALKĘ O ŻYCIE!



Dzięki pomocy ludzi dobrego serca Adrian będzie miał szansę na profesjonalną terapię, rehabilitację i powrót do zdrowia.

Rodzina,  
Koledzy  
i Przyjaciele

### Potrzebna pomoc!

dla 20-letniego **Adriana Dybowskiego** z Żabiego Rogu (syna maszynisty z PR Olsztyn), który 25 maja 2015 roku uległ bardzo poważnemu wypadkowi – wjechał w niego TIR, miażdżąc od pasa w dół. Adrian zostanie poddany wielu operacjom, po których wymagana jest długoletnia i kosztowna rehabilitacja.

Prosimy o pomoc w zebraniu środków finansowych, które zostaną wykorzystane wyłącznie na pokrycie kosztów zabiegów i operacji Adriana, jego rehabilitacji, zakup leków, sprzętu medycznego, przejazdów i pobytu w placówkach leczniczych.

**Wpłaty prosimy przekazywać na konto:**  
**Towarzystwo Przyjaciół Dzieci**  
**Oddział Okręgowy w Morągu**  
**Plac Jana Pawła II 1, 14-300 Morąg**  
**numer 75 8857 1038 3003 0300 5845 0001**  
**z dopiskiem „darowizna dla Adriana”**

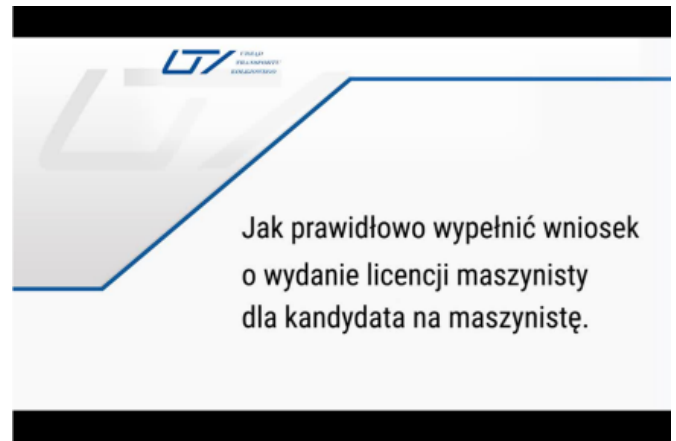
# Wnioski o licencje maszynisty także w oddziałach

Urząd Transportu Kolejowego informuje, że w Oddziałach Terenowych UTK w Gdańsku, Poznaniu, Wrocławiu, Lublinie, Krakowie i w Katowicach także stworzono możliwość złożenia indywidualnych wniosków o wydanie licencji maszynisty i uzyskania pomocy w jego wypełnieniu.

Wnioskodawcy chcący złożyć wniosek o wydanie licencji w Warszawie mogą to natomiast zrobić bezpośrednio w siedzibie Urzędu, mieszczącej się przy Alejach Jerozolimskie 134. Jednocześnie UTK przypomina o konieczności złożenia wniosku zawierającego wszystkie niezbędne załączniki. Zostały one wymienione m.in. w filmach instruktażowych, znajdujących się na stronie internetowej Urzędu, o których pisaliśmy szerzej w nr 6/2015 GM.

Jak dotychczas do prezesa UTK wpłynęły 1024 wnioski o wydanie licencji maszynisty oraz 2 wnioski związane z wpisem na listę podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności (jeden o wpis, jeden o zawieszenie działalności). Ponadto w oparciu o wniosek złożony w 2014 r. dokonano wpisu jednego podmiotu do rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania.

Spraw związanych z licencjonowaniem maszynistów Urząd zrealizował 718 (wydanych zostało 717 spersonalizowanych



blankietów licencji maszynisty oraz 1 decyzja odmowy wydania licencji maszynisty). Dotyczyły 277 wniosków historycznych oraz 441 wniosków, które wpłynęły do UTK od 1 stycznia do 30 czerwca 2015 r. Porównując drugie półrocze 2014 r., gdzie zrealizowano 566 spraw związanych z licencjonowaniem maszynistów, w roku bieżącym nastąpił wzrost o 26% – podała UTK.

R.

## Będzie zmiana przepisów?

PKP PLK poinformowała o spadku liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i zapowiada wystąpienie o zaostrenie sankcji dla kierowców za ignorowanie znaku STOP.

Według danych PLK, w stosunku do pierwszych 7 miesięcy ubiegłego roku, w analogicznym okresie 2015 r. było o 16 proc. mniej wypadków i kolizji na przejazdach (106:89). To nadal bardzo wiele, statystycznie niemal co drugi dzień ma miejsce takie zdarzenie. Dzieje się tak mi-

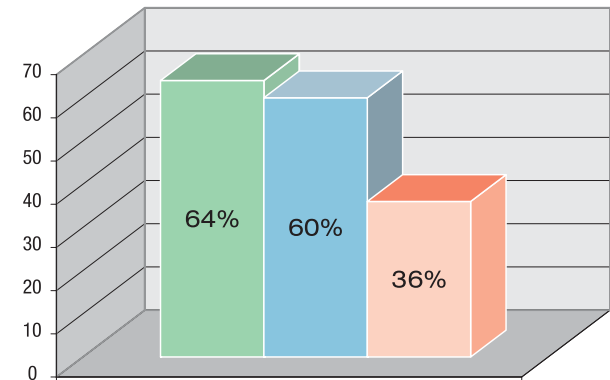
mo prowadzonej od 11 lat przez spółkę PLK kampanii społecznej „Bezpieczny przejazd”. Profesjonalnej, z licznymi telewizyjnymi spotami, plakatami i milionami rozdanych ulotek (w samym lipcu 80 tys.) informującymi o problemie. Tyle, że niestety mało skutecznej.

Zarządca infrastruktury wydaje się mieć tego świadomość. Poinformował o rozpoczęciu procedury mającej doprowadzić do tego, by kierowca, który dwukrotnie zostanie zatrzymany na ignorowaniu znaku STOP lub czerwonego światła był traktowany podobnie jak kierowca, który przekracza prędkość o 50 km/h w terenie zabudowanym. Obecnie kierowca łamiący prawo na przejeździe traci tylko 2 punkty karne. Do większej troski o życie pasażerów auta, maszynisty i podróżujących pociągiem nie skłaniają także niskie mandaty. Tymczasem 98% wszystkich wypadków i kolizji na przejazdach spowodowanych jest brakiem poszanowania przepisów przez uczestników ruchu drogowego: brawurą, pośpiechem, rutyną, skłonnością do ryzyka.

## Barometr



Polak na urlopie



- może wyłączyć się i zapomnieć o pracy podczas wakacyjnego wyjazdu
- otrzymało od szefów polecenie, by byli „pod telefonem” podczas urlopu
- zostało zobligowanych do natychmiastowego odpowiadania na służbowe telefony i e-maile

Źródło: Raport Monitor Rynku Pracy sporządzony przez Instytut Badawczy Randstad, sierpień 2015

### LICZBA MIESIĄCA



**3** lata i 3 miesiące ma odsiedzieć w więzieniu maszynista oskarżony o spowodowanie katastrofy kolejowej w Babach

### Cytat miesiąca

**ZWIĄZKOWCY Z PKP CARGO**



**PIŁUJĄ GAŁĄŻ, NA KTÓREJ SIEDZĄ**

Tak walkę o podwyżki dla pracowników spółki odbiera Andrzej Arendarski, prezes Krajowej Izby Gospodarczej, cyt. „największej niezależnej organizacji biznesu w Polsce” (Wnp.pl, 30.07.2015)

## Podpatrzone



Były mistrz świata w kick-boxingu, ostatnio bokser wagi ciężkiej Przemysław Saleta próbujący swoich sił w roli maszynisty. Wcale jednak nie w ramach kursu na licencję/świadectwo, ani w celach treningowych przed walką z Tomaszem Adamkiem, ale na potrzeby programu „Przemek Saleta: Najcięższe zadania”, który jest produkowany przez National Geographic Channels. Emisja odcinka kolejowego planowana jest jesienią tego roku.

Fot. Archiwum PKP Cargo

## WWW sieci



**Polska to jedyny kraj w którym** kierowcy myślą, że gdy pociąg zwalnia przed przejazdem – oni mają pierwszeństwo



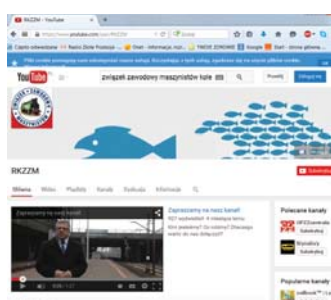


Sam nie dajesz już rady?

- Nie trać energii, wstąp do ZZM.
- Moc w organizacji. Siła we współdziałaniu.
- Razem możemy więcej!



Zobacz czym się zajmujemy



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](mailto:rkzzm@wp.pl)



## Siemasz młody kolego, przeczytaj to do Ciebie!

- ✓ Uczęszczasz na szkolenie na licencję maszynisty?
- ✓ Zdałeś egzamin i odbywasz staż na świadectwo maszynisty?
- ✓ Jesteś lub za chwilę będziesz pomocnikiem maszynisty?

**DOBRE TRAFIŁEŚ.** W Związku Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce znajdziesz fachową i skuteczną pomoc.

Nasz związek oferuje swoim członkom wiele atrakcyjnych i pomocnych narzędzi:

- 👍 ubezpieczenie na życie
- 👍 ubezpieczenie OC w pracy
- 👍 pomoc związkowego prawnika
- 👍 tanie telefony dla Ciebie i Twoich najbliższych
- 👍 możliwość realizowania się w związku, np. w Komisji Młodych ZZM
- 👍 integracja z kolegami ze szlaku.

**TRZYMAJ Z NAMI** – najpotężniejszą branżową organizacją zrzeszającą polskich maszynistów kolejowych.

**ZZM TO SIŁA ORAZ TRADYCJA WIELU POKOLEŃ.** Działamy od 1919 roku. Jeśli chcesz do nas dołączyć, na stronie [www.zzm.org.pl](http://www.zzm.org.pl) znajdziesz dane teledrowsowe do organizacji związkowych zrzeszonych w ZZM. Możesz także zadzwonić lub wysłać maila do Biura Rady Krajowej. Namiary znajdziesz w stopce redakcyjnej.

**CZEKAMY NA CIEBIE!**



## Humor

Facet wchodzi do Ikea.

- Dzień dobry. Czy to dział zwrotów?
- Tak. Co by pan chciał zwrócić?
- To.
- A co to jest?
- Nie wiem. Jak próbowałem składać, to czasem przypominało kanapę, czasem szafę, a raz nawet łąpało białoruską telewizję.

- Doktorze, dowiedziałem się, że będzie mnie operował praktykant!
- Zgadza się.
- A jak mu się nie uda?!
- To my mu dwójczkę postawimy.

Dzwoni chłopak do dziewczyny:

- Jakie lubisz kwiaty?
- Róże.
- Czerwone czy białe?
- Czerwone.
- Dobrze. A co byś powiedziała na szampana i kolację przy świecach?
- To miłe... Masz coś na myśli?
- Hm... wybieram ci kartkę na urodziny i zastanawiam się, co ma być na obrazku.

Przychodzi klient do sklepu i mówi do sprzedawcy:

- Za chwilę przyjdzie gość, który będzie chciał zapłacić kapslami po piwie. To wariat. Proszę mu sprzedać co będzie chciał, a ja potem ureguluję rachunek.
- Sprzedawca się zgodził, wariat przyszedł, kupił, zapłacił i poszedł. Po jakimś czasie przychodzi klient:
- I co, był wariat?
- Był. Zostawił trochę kapsli.
- To ja ureguluję rachunek. Ma pan wydać z pokrywy od kotła?

- Ten pani piesek jakiś takich chudy. Jak się wabi?
- Anoreksio.

## Fraszki Jerzego Szulca

### UFNOŚĆ

*Zaufanie będzie  
dużo mniejszej skali  
Gdy ci zaczną mówić,  
co nie głosowali.*

### NAPASTNIK

*Nawet najlepszemu,  
gdy pech, też się zdarza  
Pokonać paskudnie  
własnego bramkarza.*

### REFORMOWANIE

*To co ręk i nóg nie miało  
Też do reform się wepchało.*

## Modelarstwo

### GIEŁDA MODELI KOLEJOWYCH W MUZEUM KOLEJNICTWA W WARSZAWIE - SALA LUSTRZANA



Dla odwiedzających obowiązuje **bilet wstępu do Muzeum**

Wszystkich kolekcjonerów zainteresowanych udziałem w giełdzie zapraszamy do kontaktu:

Dział Promocji i Marketingu  
Muzeum Kolejnictwa w Warszawie  
tel. (22) 620 04 80 wew. 112  
promocja@muzkol.pl



**KAŻDA DRUGA  
NIEDZIELA MIESIĄCA  
GODZ. 10:00 - 14:00**



## Filatelistyka

Ciekawa kartka pocztowa dotarła do Centrali Znaczków Turystycznych w Złotym Stoku.

W części ilustracyjnej są trzy znaczki turystyczne: z Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa w Jaworzynie Śląskiej oraz dwa związane z kolejami wąskotorowymi: Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie i Wyryską Kolejką Powiatową z Białosłiwia, obchodzącą niedawno 120-lecie powstania.

Kartkę wydaną w nakładzie 500 sztuk zaprojektował Bogdan Gutkowski z Łodzi. Całość waloru uzupełnia znaczek spersonalizowany z Parowozownią w Wolsztynie, wraz z datownikiem dziennym Urzędu Pocztowego Tczew 1 oraz stempelem dodatkowym Kolekcjonerki Znaczków Turystycznych.



(amur)

Kurze – do obgryzania	Łobuz słusznego wzrostu	Republika z Workutą	Osoba, która daje komus cynk	Bezkrytycznie goni za modą	Sm wśród pierwiastków	Przewodniczka na targach		Nie jeden w sieci Burger King	Restauracja bez gwiazdek		Ojciec (pieszcz.)	Nicolas w filmie „Ghost Rider”	Grecki półbóg	12	Limuzyna lub prezydent	Reżyser filmów o panu Hulot
				Półwysep nad M. Karskim (Rosja)	10					13	Dokument jakości towaru	Był nim król Artur				
Ojczyzna Gorkiego	20					Statek w wyprawie Kolumba							Deseczka do krycia dachów			
						... Królewski, w Warszawie										
Murzyński „telegraf”						Japoński syntezator lub motocykl	16	Zagrał w „Chłopcach z Ferajny”					5			
Coś do rozsupłania	Kraj ze stolicą w Rangunie	Projekt, szkic czegoś						Przednia część budynku		Sergio, reżyser lub Sierra ... kraj		Muzyka Trebuchnic-Tutek	Ssaki na cyrkowej arenie	Męty, fusy		Szafa, którą otwierał Kwinto
	8				3	Czarna nawierzchnia boiska						Wyglądanie dróg kamieni	15			
Wyżyna w Indiach	Nielot podobny do strusia	Luby		„Walczy” z tarciami				14	Gorące źródło; cieplica		Wejmutka rosnąca w parku					
						Krzyżówka w stadninie		Obwódka							... wesolego szampa-na”, hit	4
Kojarzy się z poborem				Janne, rywalizował z Małyszem							11	Wzdychała do Janka Kosa				
Kobieta badacz																
				7		Słynna fontanna w Rzymie							Zboże siane na jesień	W zaprzęgu Lapończyka		Husni, b. prezydent Egiptu
Filmowy poszukiwacz miliona	Kontrola, opieka		Cierpiat męki w Tartarze	Posiłek z trzech dań		Roślina zielna (... czarna)	1	Konsekwencją czegoś		Małe drzewo liściaste	Internetowa forma dyskusji				6	
						Np. krowa						Drewno topoli drżącej	Kultowe bydlę w Indiach			
Srodek dopingujący										21	Potrzebny, by wejść do systemu					... idzie, stare jedzie (przysł.)
	9							Instrument muzy Euterpe	22				21	Nietęga ... wyraz zakłopotania		
W Trójmieście		Biały koń w gniade płamy								Malarz, rola Krystyny Feldman						
Pruski ... dyscyplina i porządek	2	... Rusowicz (Niebiesko-Czarni)				... Keegan, słynny piłkarz									17	Przeplýwa przez Petersburg
						Wada, defekt	18									
																19

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 22 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Rozwiązania krzyżówki nr 8 prosimy nadsyłać do 4 września 2015 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: [rkzzm@wp.pl](mailto:rkzzm@wp.pl) z dopiskiem „Krzyżówka nr 8”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę-niespodziankę.

Rozwiązanie krzyżówki nr 7: „Rozkaz pisemny”. Nagrodę-niespodziankę – wylosował **Jarosław Sobczak** z Konopek. Gratulujemy. Nagrodę wysłamy pocztą.

Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie adresu zwrotnego oraz pisemnej zgody na udostępnianie i przetwarzanie danych osobowych.



BIULETYN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE  
 Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce  
 ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, tel. (22) 474 26 15, fax (22) 474 26 16, tel. kol. 922 474 26 15 lub 16  
 e-mail: [rkzzm@wp.pl](mailto:rkzzm@wp.pl)

Zespół redakcyjny: Rafał Zarzecki (redaktor naczelny), Magdalena Szulecka, Adam Murawski, Grzegorz Moc.

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: Flirt 3 i DART. Fot. B.Banaszak/PKP Intercity



więcej ofert na:  
[www.naturatour.pl](http://www.naturatour.pl)  
Infolinia: 801 000 527

Zadzwoń lub  
zarezerwuj on-line

# Sprawdź ofertę **LAST MINUTE!**

**Ostatnie miejsca na koniec wakacji!**

**HIT LATA 2015!!!**



**KARPACZ, STOKROTKA**

Pobyty w terminie 15.07-04.09.2015

Cena 60 zł/os. ze śniadaniem



**MIĘDZYZDROJE, SŁONECZNY BRZEG**

Pobyty w terminie 22-28.08.2015

Cena od 75 zł/os. ze śniadaniem



**USTRONIE MORSKIE, KORAB**

Pobyty w terminie 21-31.08.2015

Cena od 110 zł/os. ze śniadaniem