



# Głos Maszynisty

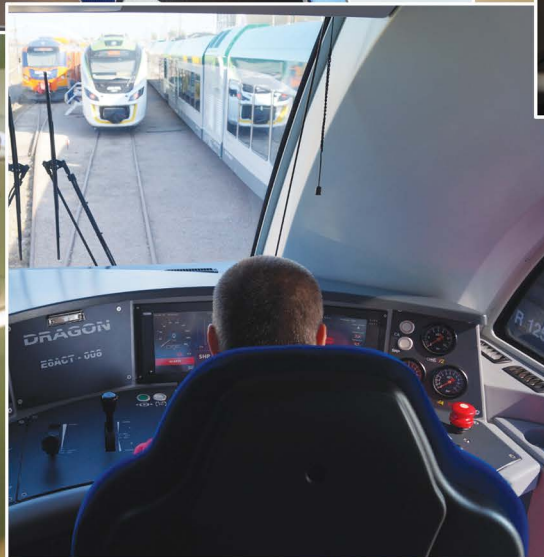
NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

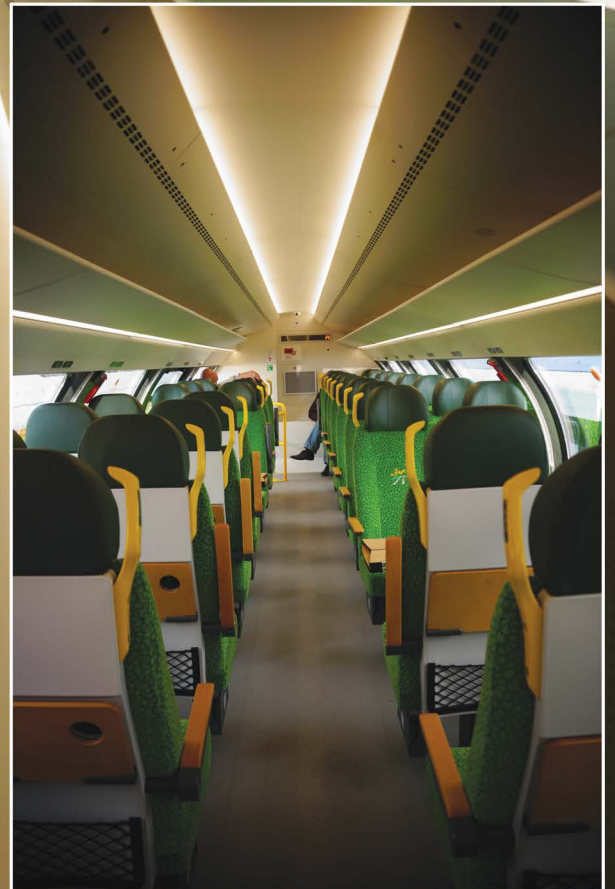
[www.zzm.org.pl](http://www.zzm.org.pl)

Nr 10/134

PAŹDZIERNIK 2015



## TRAKO 2015



## Skład Rady Dialogu Społecznego ustalony

Prezydent ZZM Leszek Miętek wejdzie w skład gremium, które od 11 września zastąpiło Komisję Trójstronną ds. Społeczno-Gospodarczych.

Prezydentowi Andrzejowi Dudzie po ośmiu członków Rady zgłosiły: OPZZ, Forum Związków Zawodowych i NSZZ „Solidarność”, a po sześciu organizacje pracodawców: PKPP Lewiatan, Pracodawcy RP, Związek Rzemiosła Polskiego i Business Centre Club. Ponadto prezydent RP będzie miał w Radzie swojego przedstawiciela z głosem doradczym, podobnie jak prezesi NBP i GUS.

Z ramienia OPZZ w Radzie zasiądą Jan Guz i Andrzej Radzikowski oraz liderzy głównych związków tworzących Porozumienie: przewodniczący Branży Transport Leszek Miętek, przewodniczący ZZ Przemysłu Elektromaszynowego i branży Metalowców Stanisław Janas, szef ZNP Sławomir Broniarz, przewodniczący Federacji NSZZ Pracowników Łączności w Polsce Sławomir Redmer, przewodnicząca Federacji Związków Zawodowych Pracowników Ochrony Zdrowia i Pomocy Społecznej Urszula Michalska, a także przewodniczący Związku Zawodowego Górników w Polsce Dariusz Potyrała.

Ze strony rządu do Rady zostali desygnowani: minister skarbu Andrzej Czer-

wiński, minister edukacji Joanna Kluzik-Rostkowska, minister pracy Władysław Kosiniak-Kamysz, minister finansów Mateusz Szczurek, minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak, minister zdrowia Marian Zembala oraz wiceministrowie: finansów Hanna Majscyzyk i pracy – Radosław Mleczo.

Jeśli chodzi o personalia organizacji pracodawców, znanych jest sześcioro członków Lewiatana: prezydent Henryka Bochniarz, Jacek Męcina, który po odejściu z resortu pracy jest obecnie doradcą zarządu Lewiatana, główna ekonomistka Małgorzata Starczewska-Krzysztozek oraz eksperci – doradca zarządu Jeremi Mordasewicz, Marek Kowalski i Grzegorz Barczewski.

W nowej Radzie – w odróżnieniu od Komisji Trójstronnej – przewodniczący będą co roku zmieniali się rotacyjnie. W Komisji przewodniczącym był stale reprezentant rządu. Obecny szefem KT,



Posiedzenie Komisji Trójstronnej w 2012 roku. Przemawia prezydent Miętek

która zakończy prace po powołaniu Rady Dialogu Społecznego, jest minister pracy Władysław Kosiniak-Kamysz.

W środę, 8 października, na spotkaniu liderów związków zawodowych i organizacji pracodawców z ministrem pracy ustalono, że pierwszym szefem RDS będzie jeden z szefów organizacji związkowych – szef FZZ Tadeusz Chwałka, lider Solidarności Piotr Duda lub przewodniczący OPZZ Jan Guz.

Paweł Spychalski  
Fot. Rafał Zarzecki



### DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

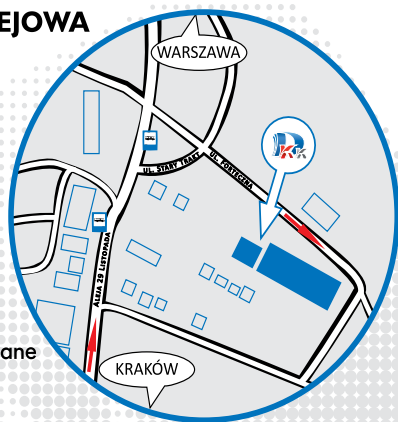
32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A  
Centrala, Sekretariat  
e-mail: biuro@drukkol.pl  
tel./fax : 12 298-04-00

Oferuje usługi w zakresie:

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

Wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

**TRADYCJA**  
**KONKURENCYJNE CENY**  
**PROFESJONALIZM**



[www.drukkol.pl](http://www.drukkol.pl)

## pod semaforem



**Nieprzychylni politycy i media za antyzwiązkowe ataki podczas kampanii wyborczej**



**Firmy kolejowe za udaną promocję kolejnictwa podczas targów TRAKO w Gdańsku**

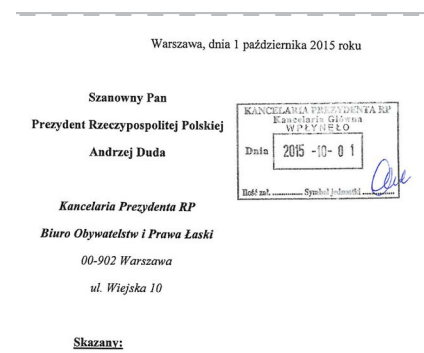
## Prośba o ułaskawienie złożona

Tak jak zapowiadaliśmy, walczymy dalej. Do Kancelarii Prezydenta RP Andrzeja Dudy wpłynęła 1 października prośba o akt łaski dla maszynisty skazanego na 3 lata i 3 miesiące więzienia, wsparta zebranych podpisami blisko 12 tysięcy obywateli oraz przez wszystkie największe kolejarskie związki zawodowe.

– Prośbę o ułaskawienie w formie warunkowego zawieszenia kary bezwzględnego więzienia motywujemy tym, że w naszym i całego środowiska kolejarskiego przekonaniu kara bezwzględnego więzienia dla człowieka o nieposzlakowanej opinii i cenionego przez przełożonych, wydana bez jednoznacznych dowodów wskazujących, że to on zawiódł, a nie system sterowania ruchem kolejowym, jest zbyt surowa. Co gorsza, dotycząca nie tylko

jego samego, ale całą jego rodzinę: żonę i dwóch synów, dla których jest jedynym żywicielem, a także rodziców i teściów, którymi opiekuje się ze względu na zły stan ich zdrowia – mówi prezydent ZSM Leszek Miętek.

W uzasadnieniu współpracująca kancelaria prawna dowodzi, że za ułaskawieniem przemawiają względy humanitarne, związane z sytuacją życiową maszynisty oraz względy sprawiedliwości („łańcuch



poszlak” doprowadził do jego skazania, gdyż nie było wówczas możliwości skorzystania z zapisu obrazu z lokomotywy).

Przypominamy, że równocześnie 14 września obrona złożyła kasację od wyroku, którą zajmie się Sąd Najwyższy. Raz jeszcze – w imieniu Tomasza i ZSM – dziękujemy serdecznie wszystkim, którzy wsparli akcję. Listy z podpisami poparcia wniosku o ułaskawienie docierają zresztą do Biura Rady Krajowej ZSM nadal. Dziękujemy!

raz

## Porozumienie ws. PDO

Podpisane przez stronę społeczną porozumienie ws. Programu Dobrowolnych Odejść w Przewozach Regionalnych zakończyło spór zbiorowy z pracodawcą na tym tle, do jakiego doszło po przeprowadzeniu procedury dialogu społecznego.

Program będzie obowiązywał do 31 grudnia 2017 roku. Jest skierowany do osób, które w wyniku procesu restrukturyzacji Przewozów Regionalnych utracą zatrudnienie w spółce. Jak informowaliśmy, maszynistów będzie dotyczył w stopniu minimalnym. Z dziennikarskiego obowiązku odnotujemy jednak, że jak nazwa wskazuje, oparty jest na dobrowolności – oświadczeniu woli pracownika o deklaracji rozwiązania umowy o pracę. Wnioski mogą być zasadniczo składane do 30 października br., aczkolwiek termin ten dla kilku województw zostanie wydłużony.

Ostateczna decyzja o pozytywnym rozpatrzeniu lub odmowie uwzględnienia

wniosku pracownika należy do pracodawcy. Zgodnie z zapisami PDO, pracodawca musi o niej poinformować pracownika nie później niż do 15 grudnia br.

Jeśli przychyli się do wniosku, umowa o pracę zostanie rozwiązana – z przyczyn niedotyczących pracownika, na mocy porozumienia stron – a w związku z tym pracownikowi przysługują świadczenia w postaci: odprawy pieniężnej w wysokości uzależnionej od stażu pracy pracownika i odszkodowania stanowiącego 9-krotność miesięcznego przeciętnego wynagrodzenia (z zastrzeżeniami).

Jednocześnie został podpisany aneks do porozumienia ws. świadczeń przejazdowych, regulujący m.in. kwestie tych uprawnień dla osób korzystających z PDO, które nabeżdą prawa emerytalne w okresie nie dłuższym niż rok od rozwiązania umowy o pracę.

Szczegółami na temat Programu Dobrowolnych Odejść pracowników Przewozy Regionalne dysponują przewodniczący organizacji zakładowych ZSM.

R.



# Nie budujmy murów!

O podziałach i konfliktach na kolei oraz woli prowadzenia dialogu społecznego rozmawia z Leszkiem Miętkiem, prezydentem ZKM, Rafał Zarzecki

**– Z ramienia OPZZ zostałeś desygnowany do Rady Dialogu Społecznego, nowej 59-osobowej instytucji, mającej wkrótce zastąpić Komisję Trójstronną ds. Społeczno-Gospodarczych. Czy wiadomo już kiedy Rada rozpocznie swoje prace? Jak powinien wyglądać dialog społeczny w Polsce?**

– Dobrze się stało, że ustawa o RDS weszła w życie. Mam nadzieję, że uaktywni dialog społeczny w Polsce, zawieszony od ponad dwóch lat. Zapisy ustawy stwarzają takie możliwości. To z czym mieliśmy do czynienia w Komisji Trójstronnej nie zasłużyło na miano dialogu. Narzucono nam rolę sankcjonowania decyzji podjętych przez rząd. Mieliśmy je autoryzować i poniekąd firmować, dlatego związki zawodowe wyszły z Komisji.

Obecnie czekamy na powołanie członków Rady Dialogu Społecznego przez prezydenta RP Andrzeja Dudę i pierwsze spotkanie tego gremium.

Mam nadzieję, że uruchomieniu Rady będzie towarzyszyło wznowienie branżowego dialogu społecznego, czyli w naszym przypadku prac Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, który także przestał funkcjonować. Spotkania Zespołu są bardzo potrzebne. Przez ostatni rok, a może i dłużej, w kluczowych kwestiach dla kolei nie było żadnego trójstronnego dialogu społecznego. Warto więc go odnowić i porozmawiać. Tym bardziej, że nie udało nam się spotkać z ministrem infrastruktury Marią Wasiak, która piastuje funkcję od ponad roku, mimo iż problemów do rozwiąza-

nia jest na kolei wiele. Potrzeba dialogu przybiera na znaczeniu także z powodu wypowiedzenia Porozumienia Partnerów Społecznych z 2003 roku przez Związek Pracodawców Kolejowych.

Odnosnie formuły, to chciałbym aby zarówno posiedzenia Rady Dialogu Spo-



łecznego, jak i Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa kończyły się jakimikolwiek ustaleniami. Żeby to nie były wykłady ministrów i pokazy slajdów, ale byśmy prezentowali tam swoje racje, ścierali się w dyskusjach i wypracowywali wspólne stanowisko, które później będziemy realizować. Niech to będą prawdziwe fora dialogu społecznego.

**– Trudno rozmawia się o dialogu społecznym, gdy w kampanii wyborczej związki zawodowe zostały wzięte na celownik. Nie masz obaw, że wybory utrwalą istniejące podziały?**

– To specyficzny czas i trzeba wziąć na to poprawkę. Jeszcze niedawno na potrzeby kampanii prezydenckiej ówczesny

prezydent Bronisław Komorowski odrząbił sukces w postaci wskrzeszenia instytucjonalnego dialogu społecznego i powołania Rady, będącej miejscem partnerskiego dialogu. A kilka tygodni później związki zawodowe są przez rządzącą koalicję odsądzone od czci i wiary. Zrobiono z nas mitycznego czarnego Luda, odpowiedzialnego za wszystkie plagi, które spotykały Polskę w trakcie 8 lat. Podchwyczone przez część mediów ataki polityków szybko zamieniły się w nagonkę na liderów, opisywanych w złym świetle, a także szeregowych związkowców, przyrównywanych do pasożytów. Nie zgadzam się absolutnie z taką narracją. Wierzę, że po wyborach wrócimy do dialogu społecznego i zaczniemy rozwiązywać realne problemy społeczne, a w branżowym wymiarze – problemy kolejnictwa. Z racjonalnego punktu widzenia nie ma innego wyjścia.

**– Kampania wyborcza wydaje się mieć przełożenie na nasze podwórko. Przyniosła zniwo w postaci wypowiedzenia Porozumienia Partnerów Społecznych i usunięcia przedstawicieli załogi z Rady Nadzorczej PKP Cargo. Jakie przesłanki doprowadziły do tych posunięć?**

– Sytuacja w PKP Cargo wydaje się być źródłem złych relacji na linii pracodawcy – związki zawodowe w całej Grupie PKP. Spór zbiorowy na tle płacowym został zakończony protokołem rozbieżności, nad czym osobiście ubolewam. Obecnie chyba nikt naprawdę do końca nie wie, o co właściwie w tym konflikcie chodzi. Nie pojmuję, dlaczego zarząd PKP Cargo poprowadził spór w taki sposób i nie wykorzystał możliwości zawarcia kompromisu. Z drugiej strony nie potrafię również zrozumieć niektórych kolegów po stronie związkowej, którzy stawiali wszystko na

ostrzu noża. Podpisanie porozumienia było realne, bo zarząd spółki zwiększył kwotę podwyżki z początkowych 45 złotych do 110. Tak się jednak nie stało. Najwyraźniej były inne problemy do rozwiązania, które nie zostały w sposób jednoznaczny dookreślone. A skoro w sporze nie wybrzmiały, to skończyło się tak jak się skończyło.

Źle się stało, że nerwów na wodzy nie potrafił utrzymać także zarząd PKP S.A. Porozumienie Partnerów Społecznych to wcale nie, jak to jest przedstawiane, etaty związkowe – bo tych było raptem 5. Porozumienie to platforma prowadzenia dialogu społecznego na poziomie central związkowych i kierownictwa PKP. Chyba dobrze spełniająca swoje zadania, skoro od 2003 roku nie było strajku, poza dwugodzinnym ostrzegawczym ws. świadczeń przejazdowych i protestem w spółce Przewozy Regionalne, będącej jednak wówczas poza ZPK i Porozumieniem. To było narzędzie normalizujące wzajemne stosunki i relacje stron, sprzyjające rozwiązywaniu konfliktów! A zostało wypowiedziane na doraźne potrzeby

kampanii, wśród pohukiwań „kasujemy związkowe etaty i pomieszczenia”. To na prawdę sprawy marginalne, bo zburzono fundament dialogu społecznego na kolei. Bardzo nad tym ubolewam.

Negatywnie odbieram odwołanie przedstawicieli załogi w radzie nadzorczej PKP Cargo. Te procesy są regulowane na mocy różnych porozumień od wielu lat i nigdy wcześniej nie podnoszono kwestii sprzeczności interesów przedstawicieli załogi. Ich obecność w organie kontrolnym uwrażliwia właścicieli i zarząd na problematykę społeczną. Argumentacja o sprzeczności interesów i doprowadzanie do zmian statutu spółki, a zwłaszcza wyrzucanie osób wybranych przez pracowników jest również bardzo złym i niebezpiecznym precedensem.

*– Co dalej? W czym upatrujesz szansy dla skonfliktowanych stron na wyjście z twarzą z tego kryzysu?*

– Obecnie mamy do czynienia nieestety z sytuacją patową, której nie idzie rozwiązać w toku kampanii wyborczej.

Liczę jednak, że gdy pył bitewny opadnie, to zresetujemy wszystko co było, bo przecież wszyscy jesteśmy niejako na siebie skazani w pracy dla naszych firm. Stan zawieszenia niczemu dobremu nie służy – ani zarządowi, ani związkom zawodowym. Jestem zwolennikiem żebyśmy jak najszybciej poszukali rozwiązania. Wszystkie te ostatnie wydarzenia budują mury. Podczas wystąpienia z okazji Europejskiego Dnia Maszynisty zaangażowałem – zarówno do pracodawców, jak i koleżanek oraz kolegów związkowców – żebyśmy tego nie robili. Jedziemy na jednym wózku, jesteśmy pracownikami firm z którymi się utożsamiamy, chcemy pracować w nich dalej i rozwiązywać problemy w duchu dialogu społecznego. Budowanie murów temu nie służy, a ich burzenie często jest bardzo trudne. Możemy się ścierać, nawet klócić i traskać drzwiami, ale nie odchodźmy od stołu negocyjnego. Tam rozwiązujemy wspólnie nasze spory.

*– Dziękuję za rozmowę.* ■

## UTK karze za brak oświadczeń

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, po przeprowadzeniu działań nadzorczych oraz wszczętego z urzędu postępowania administracyjnego, nałożył na przewoźnika kolejowego FHU „ORION Kolej” Krzysztof Warchoła kary pieniężne za nieprzekazanie w ustawowym terminie oświadczeń maszynisty o świadczeniu pracy lub usług na rzecz więcej niż jednego przedsiębiorcy kolejowego.

Jednocześnie UTK przypomina za naszym pośrednictwem o obowiązku spoczywającym na maszynistach i podmiotach zatrudniających:

- zgodnie z art. 22ca ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym maszy-

nista jest obowiązany do niezwłocznego poinformowania przewoźnika kolejowego lub zarządcy, na rzecz których świadczy pracę lub usługi, w drodze pisemnego oświadczenia o świadczeniu pracy lub usług na

rzecz więcej niż jednego przedsiębiorcy,

- zgodnie z art. 22ca ust. 4, jeżeli zostało złożone oświadczenie, o którym mowa powyżej, przedsiębiorca przekazuje je Prezesowi UTK, nie później niż w terminie 14 dni od dnia jego otrzymania,
- zgodnie z treścią art. 66 ust. 1 pkt 3a karze pieniężnej podlegają przedsiębiorcy, którzy nie przekazali w terminie Prezesowi UTK ww. oświadczeń,
- zgodnie z art. 66 ust. 2 za naruszenie przez przedsiębiorcę ww. przepisów Prezes UTK nakłada, w drodze decyzji, karę pieniężną w wysokości do 2% rocznego przychodu przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym,
- kara pieniężna nakładana przez Prezesa UTK ma charakter obligatoryjny. ■

# Aktywna młodzież

**K**omisja Młodych ZZM obradowała w dniach 13-14 października w CS Szkolenie i Doradztwo w Warszawie. Spotkanie było okazją by dowiedzieć się o bieżących pracach prowadzonych przez naszą organizację, perspektywach rozwoju związku oraz podszkolić wiedzę z zakresu prawa pracy, przydatną w zawodzie maszynisty.

Młodzi związkowcy spotkali się z Prezydium ZZM w składzie: prezydent Leszek Miętek oraz wiceprezydenci Krzysztof Ciećka i Sławomir Centkowski. Prezydent Miętek zachęcał młodzież do aktywnego włączania się w działania związku, także na szczeblu zakładowym. Przekonywał, że ZZM jest organizacją otwartą na młode pokolenie pracowników. Czemu przykładem jest nie tylko funkcjonowanie Komisji, czy uchwała Rady Krajowej o udziale jej przedstawiciela w pracach najwyższych gremiów ZZM. Ale także wsłuchiwanie się w płynące sygnały i podejmowane przez związek interwencje służące poprawie statusu maszynisty-stażysty, zakończone sukcesem w PKP Cargo (umowy o pracę).

Komisja Młodych pracuje obecnie nad stworzeniem specjalnego informatora dla osób wkraczających na ścieżkę maszynistowskiej profesji. W trakcie posiedzenia dopinano

szczegóły tego projektu. Zorganizowane zostało także szkolenie z zakresu prawa pracy (m.in. czas pracy i odpowiedzialność za stworzenie zagrożeń bezpieczeństwa) oraz warsztaty, podczas których młodzież mogła przeciwzyć się z umiejętności prowadzenia negocjacji.

(L)



## 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!**



# Nasz przedstawiciel w Radzie PR

W wyborach uzupełniających do Rady Nadzorczej spółki Przewozy Regionalne mandat zaufania załogi otrzymał Jarosław Sromała. Bardzo pewnie pokonał pozostałych kandydatów, otrzymując największą liczbę głosów.

Wybory ogłoszono w związku ze zmianami organizacyjnymi w PR – przejęciem udziałów w spółce przez Agencję Rozwoju Przemysłu. Zgłoszonych zostało do nich trzech kandydatów: Urszula Jeziorna z Federacji ZPP PKP, Tomasz Matera z SKK NSZZ Solidarność oraz Jarosław Sromała z ZZM. Nasz kolega uzyskał także poparcie innych organizacji związkowych – Federacji ZZ Maszynistów Kolejowych, Solidarności 80, ZZ Drużyn Konduktorskich w RP, Autonomicznych ZZ Transportu Kolejowego, Międzyzakładowego ZZ Rewidentów Taboru oraz ZZ Kontra.

W wyborach, które odbyły się w dniach 21–23 września, na swoje go przedstawiciela w Radzie załoga Przewozów Regionalnych zdecydowanie wybrała Jarosława Sromałę, który uzyskał 1707 głosów. Drugi Tomasz

Matera natomiast – 1094 głosy, a Urszula Jeziorna – 701. Jak łatwo zauważyć Jarosław Sromała zdobył niemal

tyle głosów co dwójka pozostałych kandydatów. Wygrana nie podlegała więc dyskusji.

Nie dla wszystkich. Centralna Komisja Wyborcza nie podzieliła jednak zastrzeżeń jednego z kandydatów, który domagał się unieważnienia wyborów i powtórzenia głosowania. Nie dopatrzyła się w nich żadnych istotnych okoliczności mających bezpośredni związek z wynikami wyborów i uznała ich ważność. Poniżej tabela z rozkładem głosów w poszczególnych komisjach:

Komisja Wyborcza	Jarosław Sromała	Tomasz Matera	Urszula Jeziorna
Centrala Przewozy Regionalne	5	112	39
Oddział Podlaski	64	62	14
Oddział Kujawsko-Pomorski	326	6	23
Oddział Pomorski	80	70	10
Oddział Świętokrzyski	56	73	6
Oddział Małopolski	341	42	57
Oddział Lubelski	191	105	64
Oddział Łódzki	72	70	27
Oddział Warmińsko-Mazurski	69	53	115
Oddział Opolski	91	42	44
Oddział Wielkopolski	182	110	87
Oddział Podkarpacki	109	35	8
Oddział Zachodniopomorski	61	90	74
Oddział Dolnośląski	49	14	22
Oddział Lubuski	9	13	39
Zakład Napraw Taboru z siedzibą w Kruszewcu	2	173	16
ZNT Kruszewiec w PRSU Częstochowa	0	24	56

raz



**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 głodówki 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**

Popierany przez:



## Podziękowanie

Wszystkim Koleżankom i Kolegom serdecznie dziękuję za poparcie mojej kandydatury na przedstawiciela Załogi w Radzie Nadzorczej „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.

Dołożę wszelkich starań, aby mój udział w pracach Rady przyczynił się do efektywnego działania Spółki. Moim priorytetem będzie godne reprezentowanie interesów pracowników i zapewnienie im bezpieczeństwa w trudnym okresie przemian restrukturyzacyjnych.

Ze związkowym pozdrowieniem

**Jarosław Sromała**

# ZZM na Kongresie Rozwoju Transportu

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce stara się prezentować swoje stanowisko wszędzie tam, gdzie tematami przewodnimi są bezpieczeństwo na kolei oraz rozwój infrastruktury kolejowej. Na Kongresie Transportu Publicznego punkt widzenia maszynistów na te zagadnienia przedstawił wiceprezydent ZZM Sławomir Centkowski.

Odbywający się co roku Kongres to największe spotkanie branżowe przedstawicieli samorządów, zarządców i operatorów komunikacji i kolei, a także producentów. Podczas paneli dyskusyjnych, prezentacji, a także w kulisach omawiane są największe problemy, bolączki i wyzwania

transportu publicznego. Organizatorami byli Centrum Rozwoju Transportu oraz Kolejowy Portal dla Profesjonalistów – NaKolei.pl.

Tegoroczny Kongres poświęcony był problemom polskiego systemu transportowego. Celem debat było wypracowanie

solidnych fundamentów dla poprawy stanu transportu. W panelu eksperckim wiceprezydent Centkowski omawiał kwestie naprawy systemu kolejowych przewozów regionalnych, koniecznych działań w obszarze infrastruktury kolejowej oraz temat newralgiczny – poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Przedstawił punkt widzenia z perspektywy maszynisty kolejowego oraz oficjalne stanowisko zajmowane przez nas w wyżej wymienionych tematach.

Jeśli chodzi o ten ostatni, bardzo zliberalizowany rynek kolejowy w Polsce bez szczegółowych regulacji związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego prowadzi do budowania na tej bazie przewag konkurencyjnych. Brak reakcji w tej dziedzinie to prowokowanie sytuacji niebezpiecznych i katastrof kolejowych. Pilnie interwencji wymaga kwestia uchwalenia Ustawy o warunkach zatrudniania i czasie pracy maszynistów, realizacja Ustawy o transporcie kolejowym i wydanie w formie rozporządzeń regulacji w obszarze ujednolicenia podstawowych instrukcji związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego. Bardzo ważnym aspektem poprawy bezpieczeństwa i kompetencji personelu kolejowego jest reaktywacja szkolnictwa kolejowego zarówno na poziomie szkół średnich, jak i uczelni technicznych. Szczególnie ważnym obszarem rzutującym na zagrożenia w obszarze bezpieczeństwa jest organizacja ruchu kolejowego na modernizowanych odcinkach linii kolejowych. Ta kwestia wymaga natychmiastowej interwencji i zaostrzenia rygorów zarówno po stronie wykonawców jak i odpowiedzialnej za prowadzenie ruchu kolejowego.

Kołem zamachowym gospodarki mogą być inwestycje kolejowe – przekonywał wiceprezydent ZZM – ale muszą być dobrze przygotowane, realizowane i nadzorowane. Z tym zaś mamy w Polsce poważny problem, bo wiele potrzebnych projektów infrastrukturalnych na kolei nie jest nawet jeszcze w fazie przygotowawczej. ■

P. Sychalski



*Prelegenci: od lewej: Czesław Warsewicz – wydawca portalu Nakolei, Marcin Chludziński – prezes Fundacji Republikańskiej, Agnieszka Safuta-Pawlak – Izba Inżynierów Budownictwa, Mirosław Chaberek – wiceminister transportu w latach 2005–08, Michał Mańkowski – Centrum Rozwoju Transportu, Paweł Przyżycki – Thales Polska i wiceprezydent Sławomir Centkowski*



*Przemawia wiceprezydent Centkowski*



# Nasze sztandary

Historyczny sztandar ZMZ Koło Gniezno z 1934 r., który na mocy ustaleń prawnych stał się sztandarem przewodnim Międzyzakładowego Związku Zawodowego Maszynistów w Poznaniu został poświęcony po kompleksowej renowacji.

Uroczystość miała miejsce 26 września w kościele garnizonowym pw. Podwyższenia Krzyża Świętego w Poznaniu, podczas mszy św. w intencji maszynistów kolejowych pod przewodnictwem kapelana Wojska Polskiego



ks. mjr Rafała Kapronia. W wygłoszonej homilii zwrócił on szczególną uwagę na trud pracy, odpowiedzialność, obowiązkowość maszynisty prowadzącego pociągi i grożące ciągle niebezpieczeństwo. Podziękowania zostały złożone również małżonkom, które wytrwale wspierają swoich rycerzy żelaznych szlaków. Przewodniczący MZZM w Poznaniu Tadeusz Mazurek w swoim krótkim wystąpieniu przedstawił zarys historyczny sztandaru.

Krzysztof Bamber

REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA



**1** w Polsce i **2** w Unii Europejskiej  
kolejowy przewoźnik  
**towarowy**

**[ szerokie  
spektrum usług  
dla grup  
przemysłowych  
i globalnych  
korporacji ]**

**obecność** **9** w krajach

 **PKPCARGO**



# Taborowe przeboje TRAKO

Podczas tegorocznych targów kolejowych wśród producentów taboru dominowały krajowe firmy – Pesa i Newag. Z zagranicznych swoje pojazdy zaprezentowały Stadler, Siemens i CZ Loko. Wystawcy pokazali elektryczne i spalinowe zespoły trakcyjne oraz lokomotywy do ruchu pasażerskiego, towarowego i pracy manewrowej.

W trakcie jedenastej edycji MTK TRAKO, które odbyły się 22-25 września w Gdańsku, swoje oferty przeznaczone na rynek transportu szynowego przedstawiło ogółem ponad 600 wystawców z 20 krajów. Budząca największe zainteresowanie zwiedzających ekspozycja taborowa gościła na 800 metrach torów centrum wystawienniczego Amber Expo. Podobnie jak w poprzedniej edycji targów wśród wystawców taboru kolejowego dominowali krajowi producenci Pesa i Newag.

Najwięcej komentarzy zebrały nowe pociągi wyprodukowane dla PKP Intercity przez konsorcjum Stadler – Newag oraz Pesę oznaczone jako ED 160 i ED 161. Część pasażerska obu pojazdów jest bardzo podobna i wynika z zamówienia złożonego przez przewoźnika. W każdym składzie jest dobrze wyposażony wagon barowy oraz przedział socjalny dla obsługi z miejscami do leżenia. Od grudnia tego roku będziemy mieli okazję przekonać się o funk-



EN 57 dla Przewoźów Regionalnych



Od lewej: Stadler Flirt i PESA Dart



Newag Dragon



Kabina Darta

cyjności i niezawodności tych składów. Dziś za wcześnie jest na oceny i zasadne będą opinie jakie pojawią się za rok czy dwa. Z punktu widzenia maszynisty, w obu przypadkach prowadzenie

pociągu wydaje się być porównywalne do pracy na ED 250, a tu nie słycać wielu narzekań. Kabiny są wyciszone, klimatyzowane i spełniają surowe normy zawarte w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności TSI. Chcąc porównać dane techniczne nowych składów zamówionych przez PKP Intercity przedstawiamy poniżej tabelkę.

Spśród innych elektrycznych zespołów trakcyjnych wystawione zostały znane już na naszych szlakach jednostki do ruchu regionalnego wyprodukowane przez Stadlera dla Łódzkich Kolei Regionalnych oraz Impuls dla Kolei Mazowieckich, który jako pierwszy polski skład osiągnął na testach prędkość 200 km/h. ZNTK Mińsk Mazowiecki zaprezentował zmodernizowany skład EN 57 AL w nowym malowaniu dla Przewozów Regionalnych. Listę zespołów trakcyjnych zamykają składy spalinowe eksploatowane we Włoszech – ATR 220 oraz GTW 4/12 wyprodukowane odpowiednio przez Peşę i Stadlera, użytkowane przez włoskich przewoźników od 2008 roku.

Nowością krajowego przemysłu był pierwszy polski skład push-pull Pesa Sundeck przeznaczony do obsługi aglomeracji miejskich o dużych potokach pasażerów. W podstawowej konfiguracji zestaw składa się z lokomotywy elektrycznej Gama, piętrowego wagonu sterowniczego i do 6 piętrowych wagonów środkowych. Składem może



**Impuls dla Kolei Mazowieckich**



▲ **Vectron dla PKP Cargo**

◀ **Kabina w Vectronie**



podróżować jednocześnie do 1700 pasażerów, a prędkość eksploatacyjna wynosi 160 km/h. W kabinie lokomotywy zastosowane ciekawe rozwiązanie pulpitu, przypominające pulpit samochodowy. Zadbano o warunki socjalne dla maszynisty instalując kuchenkę, lodówkę i WC. Owocna okazała się tu współpraca producenta z ZZM.

Konkurent z krajowego rynku Newag zaprezentował 6-osiową lokomotywę elektryczną przeznaczoną do ruchu towarowego EA6ACT Dragon. Pojazd ten użytkowany

*Tabela porównawcza nowych składów PKP Intercity.*

	Długość [m]	Ilość wagonów	Moc ciągną [kW]	Masa służbowa [T]	Miejsca siedzące	Prędkość maksymalna [km/h]	Wi-Fi
ED 250	188	7	6000	414	402	250	nie
ED 160	153	8	3000	252	424	160	tak
ED 161	150,2	8	2400	249	354	160	tak

DOKOŃCZENIE NA STR. 12

# Gama naprawdę wielu możliwości

Wysokie koszty energii trakcyjnej i dostępu do infrastruktury zainspirowały producentów taboru do szukania nowych rozwiązań technicznych – połączenia funkcji elektrycznej lokomotywy pociągowej z manewrową lokomotywą spalinową lub zbudowania lokomotywy zdolnej do pracy zarówno w trakcji elektrycznej, jak i spalinowej. To pierwsze z powodzeniem zrealizowała bydgoska PESA, budując – w ramach projektu platformy lokomotyw GAMA – lokomotywę elektryczną 111Ed, z zabudowanym agregatem prądotwórczym zapewniającym pełną zdolność trakcyjną pojazdu do pracy manewrowej na torach niezelektryfikowanych.

## Parametry eksploatacyjne

Projekt lokomotywy został zrealizowany przez PESA we współpracy z Instytutem Pojazdów Szynowych z Poznania przy współfinansowaniu przez Narodowe Cen-

trum Badań i Rozwoju. Lokomotywa 111Ed łączy funkcję elektrycznej lokomotywy pociągowej i manewrowej lokomotywy spalinowej, przy czym posiada zdolność do jazdy luzem w trakcji spalinowej z prędkości 70km/h/.

## Walory ekologiczne

Pojazd 111Ed, podobnie jak produkty znaczących europejskich firm posiada szereg rozwiązań w układzie napędowym, co klasyfikuje ją wśród lokomotyw o najniższym stopniu energochłonności z uwagi na: rekuperację energii elektrycznej – oszczędności wynikające z oddawania energii do sieci mogą wynosić 10÷15% ilości zużywanej energii elektrycznej.

Przy przewozach towarowych i pasażerskich o małej ilości zatrzymań i rozruchów, udział oddanej do sieci energii znacząco maleje.

Ekologii sprzyja także tempomat (układ prędkości zadanej w przedziale 10:140 km/h) optymalizujący zużycia energii trakcyjnej, a także skorelowanie liczby pracujących sprzężarek z zapotrzebowaniem na powietrze w układzie pneumatycznym.

Walor ekologiczny 111Ed to także obniżona emisja hałasu i to w pełnym

## Taborowe przeboje TRAKO

DOKOŃCZENIE ZE STR. 10-11

przez krajowych przewoźników towarowych cieszy się dobrą opinią wśród maszynistów. W barwach Lotos Kolej bezproblemowo ciągnie pociągi o masie do 4000 ton.

Niemiecki koncern Siemens wystawił natomiast wielosystemowy elektrowóz Vectron zamówiony ostatnio przez PKP Cargo z przeznaczeniem do międzynarodowego ruchu towarowego. Kontrakt na dostawę 15 sztuk z opcją na 5 dodatkowych został uroczyście podpisany właśnie na targach.

Podsumowując, zauważalna jest determinacja polskich producentów w walce o rynek taboru. Z konkurencyjnymi cenami bezwzględnie w parze musi iść niezawodność i bezpieczeństwo eksploatacji. Wkrótce część z nas, maszynistów oraz klientów kolei przekona się o jakości nowych pociągów. ■

Stanisław Donarski

Fot. autor i R. Zarzecki



▲ Gama do Sundecka. Obok Flirt dla ŁKA

◀ Gama Sundeck zaplecze



zakresie mocy. Układ napędowy w trakcie badań stanowiskowych był poddany długotrwałym próbom obciążeniowym, w trakcie których tak dostrojono przetwarzanie energii, iż emisja hałasu jest znacznie poniżej normy.

### Ergonomia i komfort pracy

Wyposażenie kabiny maszynisty zapewnia ponadprzeciętny komfort obsługi dzięki rozmieszczeniu elementów pulpitu i urządzeń w kabinie zgodne z normą UIC612-0 oraz wygodne, regulowane fotele o zawieszeniu pneumatycznym. Kontrolowana strefa zgniotu i wzmocniona konstrukcja (specjalność PESY – 4 scenariusze zderzeniowe), a także kamery sprzęgu (obraz z kamery na monitorze w pulpicie) czyni pojazd bezpiecznym. Lokomotywa wyposażona jest w niespotykane wcześniej zaplecze socjalne (łódówkę, mikrofalówkę i czajnik bezprzewodowy) oraz w ekologiczną, działającą w systemie zamkniętym toaletę.

### Nowa jakość w kosztach i organizacji przewozów

Nowatorskim rozwiązaniem jest połączenie funkcji pracy pociągowej i manewrowej w jednej lokomotywie. Ponad dwa lata jej eksploatacji u różnych przewoźników (m. in. Lotos Kolej, PKP Intercity, PolMiedz-Trans, Koltrans) pozwala stwierdzić, że koszt obsługi trakcyjnej lokomotywy 111Ed jest znacznie niższy niż w tradycyjnym ukła-

dzie tj. np. ET22 i SM42. Wariant realizacji przewozów jedną lokomotywą (111Ed) od bocznicy nadawcy do bocznicy odbiorcy generuje oszczędności w zużyciu paliwa trakcyjnego z uwagi na eliminację z procesu przewozowego lokomotywy manewrowej.

Skostniały, bardzo kosztowny model organizacji przewozów, którego filarami są spalinowe i elektryczne lokomotywy do pracy pociągowej oraz manewrowe lokomotywy spalinowe, jest obecnie powszechnie stosowany przez wszystkich przewoźników kolejowych. Trzy rodzaje lokomotyw niezbędnych do właściwego zorganizowania przewozów to bardzo kosztochłonny model trakcyjny, nieprzygotowany do dzisiejszego stanu techniki i nie sprzyjający wzrostowi przewozów.

Eliminacja bądź bardzo istotne ograniczenie ilości spalinowych lokomotyw manewrowych niezbędnych do obsługi pociągów prowadzonych trakcją elektryczną to antidotum na znaczącą redukcję kosztów obsługi trakcyjnej, oczywiście pod warunkiem, że elektryczna lokomotywa pociągowa będzie w stanie wykonać pracę manewrową poza siecią trakcyjną. Funkcją taką są w stanie spełnić lokomotywy dwunapędowe („hybrydowe”), które tworzą nową jakość w organizacji przewozów kolejowych. Jest rzeczą oczywistą, iż prowadzenie obsługi trakcyjnej przez lokomotywy dwunapędowe z napędem elektrycznym do pracy pociągowej i spalinowym do pracy manewrowej tworzy możliwość zupełnie nowej filozofii

budowy rozkładów jazdy, czyniąc proces przewozowy znacznie szybszym, a przede wszystkim znacznie tańszym, mniej energochłonnym.

Specyfika przewozów intermodalnych wynikająca z lokalizacji terminali z reguły w pewnym oddaleniu od miejsc utrzymania lokomotyw manewrowych w sposób szczególny predysponuje lokomotywy dwunapędowe do obsługi trakcyjnej tych przewozów.

Warto podkreślić, iż przewozy intermodalne mają wyjątkowe wsparcie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020, gdyż dofinansowanie zakupu lokomotyw dla tego segmentu rynku jest bardzo realne. Mniejsza energochłonność i większa przyjazność dla środowiska naturalnego lokomotyw dwunapędowych to niewątpliwe argumenty na uzyskanie istotnego dofinansowania dla przewoźników kolejowych inwestujących w ten obszar rynku.

Symulacja wielkości wszystkich inwestycji wynikłych ze znaczącego ograniczania pracy spalinowych lokomotyw manewrowych na rzecz lokomotyw dwunapędowych pozwala na stwierdzenie, iż jest to bardzo ważki krok w kierunku przywrócenia zdolności konkurencyjności transportu kolejowego z transportem samochodowym.



# Jak sobie radzić z kłopotliwą korespondencją

Od początku działalności Forum Obrony Pokrzywdzonych jednym z głównych problemów naszych klientów jest niewłaściwe postępowanie w razie otrzymania korespondencji sądowej lub komorniczej.

W zasadzie większość pism przychodzących z sądów, urzędów czy też od komornika wymaga odpowiedzi lub złożenia środka zaskarżenia w ściśle określonym czasie. Pisma te przeważnie są pisane kilkoma czcionkami. Część tekstu jest wytłuszczona i podkreślona, a na dole zwykle znajdują się pouczenia pisane drobną czcionką.

Niestety, gdy otrzymujemy jakikolwiek pismo adresowane z urzędu państwowego, musimy przeczytać je dokładnie od początku do końca. Czytając musimy zwrócić szczególną uwagę na

z założenia, że list to pomyłka i przecież nie jest możliwe ponowne dochodzenie tego samego długu.

Stanowisko to jest słuszne, niemniej działanie nieprawidłowe. W procesie cywilnym nic nie dzieje się automatycznie. Jeśli wobec nas kierowane są roszczenia niezasadne, przedawnione itp., to takie sprawy same się nie rozwiążą. Przepisy są tak skonstruowane, że to my musimy sami czynnie bronić się poprzez użycie odpowiednich środków prawnych.

Pierwszym krokiem w tym kierunku jest wnikliwa lektura tego, co otrzymaliśmy z sądu czy od komornika. Jeśli otrzymamy nakaz zapłaty lub pismo od komornika i nie za bardzo wiemy co z tym zrobić, należy jak najszybciej skontaktować się z prawnikiem. Nie powinno się z tym czekać na ostatnią chwilę, ponieważ prawnik także jest związany krótkimi terminami odpowiedzi.



pouczenia zawarte w piśmie oraz terminy na składanie środków odwoławczych.

Największym problemem w mojej ocenie są

## **nakazy zapłaty,**

szczególnie w sytuacji długów przedawnionych czy już spłaconych. Zazwyczaj osoby, które kolejny raz otrzymują wyrok w sprawie już zakończonej, korespondencję z sądu czy od komornika chowają do szuflady. Osoby te wychodzą

Im mniej czasu na odpowiedź ma prawnik, tym gorszej jakości ta odpowiedź będzie.

Kolejna kwestia to

## **terminy.**

Z chwilą otrzymania korespondencji zaczynają one swój bieg. Taki sam skutek jak otrzymanie korespondencji następuje w sytuacji, gdy nie odbierzemy listu z poczty pomimo podwójnego awizowania. W takiej sytuacji z upływem

**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.**

terminu, jaki mieliśmy na odbiór listu – terminy rozpoczynają swój bieg.

Dlatego tak ważne jest zapisywanie na kopertach daty odbioru pisma z poczty. Zazwyczaj jak pytam klientów kiedy odebrali list, nie są w stanie precyzyjnie odpowiedzieć na to pytanie. To bardzo duże utrudnienie szczególnie przy krótkich, 7-dniowych terminach, gdzie łatwo o pomyłkę.

W polskim systemie prawa obywatel traktowany jest jak osoba, która przepisy zna i potrafi je zastosować. Oczywiście w pewnych przypadkach sąd czy urząd obowiązany jest do pouczenia obywatela o przysługujących mu uprawnieniach. Niestety, jak wspomniałam wyżej, adresaci korespondencji zazwyczaj tych pouczeń nie czytają lub ich nie rozumieją. Pouczenia pisane są językiem fachowym i nie zawierają dodatkowych wyjaśnień, jak technicznie należy np. sporządzić czy złożyć środek zaskarżenia.

Tym samym to odbiorca listu musi wykazać się czujnością i wnikliwością przy czytaniu korespondencji. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości co do treści powinien niezwłocznie skontaktować się z obsługą prawną. ■

**Małgorzata Karolczyk-Pundyk**

## Piłkarski rewanż

Futboliści CT Śląski zrewanżowali się Czechom na ich terenie. Zwyciężyli w piłkarskim turnieju zorganizowanym 23 września w Veseli nad Morawą, zdobywając okazały puchar.



W imprezie o charakterze sportowo-integracyjnym, organizowanej rokrocznie przez czeskich maszynistów wystąpiły cztery drużyny. Wśród nich wielokrotny (w tym tegoroczny) zwycięzca turniejów o Puchar Prezydenta ZZM – Reprezentacja Czech oraz regionalna ekipa ze Strażnic. Z naszej strony wystąpił najlepszy polski team z turnieju w Kluczborku – CT Śląski oraz Reprezentacja Rady Krajowej ZZM.

Zawody rozgrywano systemem każdy gra z każdym. CT Śląski potwierdził dobrą formę zwyciężając Strażnice (3:1) i Radę (2:1) oraz notując remis (1:1) z Reprezentacją Czech – zwycięski, bo na wagę pucharu. Piłkarze Rady Krajowej zakończyli występ poza podium. ■

(L)



## Nie mówimy żegnaj



Na zasłużoną emeryturę odszedł 30 lipca Daniel Gut, starszy maszynista Zachodniopomorskiego Oddziału Przewozów Regionalnych. Członek Rady Zakładowej ZZM w Szczecinie. Wyróżniony złotymi odznaczeniami Wzorowy Kolejarz i Zasłużony dla Kolejnictwa. Przepracował jako maszynista 26 lat. Na imprezie pożegnalnej w Szczecinku żegnali go rodzina, koledzy, koleżanki i przyjaciele oraz członkowie ZZM w Szczecinie Koło Szczecinek, życząc dużo zdrowia i spełnienia marzeń na emeryturze. ■

IS

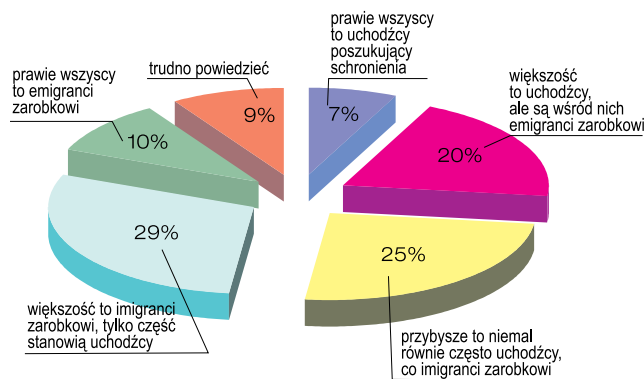


Swoją karierę maszynisty zakończył 25 września Janusz Smarz, były maszynista Oddziału Łódzkiego Przewozów Regionalnych sp. z o.o. Na okolicznościowej uroczystości obecne były koleżanki i koledzy z pracy. Życzyliśmy bardzo dużo zdrowia i wspaniałych wrażeń z wycieczki życia – do Meksyku. ■

PR

## Barometr

Czy większość osób z Bliskiego Wschodu i Afryki to uchodźcy uciekający przed wojnami i konfliktami zbrojnymi, czy też imigranci zarobkowi, poszukujący lepszego życia w Europie (proc.)?



Źródło: CBOS, badanie Aktualne problemy i wydarzenia, wrzesień 2015

### LICZBA MIESIĄCA



**25** Tego dnia października (niedziela) odbędą się wybory parlamentarne.

### Cytat miesiąca

**ZWIĄZKI DZIAŁAJĄ PO STRONIE PRACOWNIKÓW. TO JEDNO Z NASZYCH OSIĄGNIĘĆ.**



**NIE WOLNO NAM TEGO ZNISZCZYĆ**

Beata Szydło, wiceprezes Prawa i Sprawiedliwości, w odpowiedzi na pytania dziennikarzy. Lubin, 6.10.2015

## Pielgrzymka kolejarzy

Za naszym pośrednictwem, Krajowe Duszpasterstwo Kolejarzy serdecznie zaprasza wszystkich pracowników kolei, emerytów, rencistów i przyjaciół z rodzinami na XXXII Ogólnopolską Pielgrzymkę Kolejarzy na Jasną Górę. Odbędzie się ona w dniach 14-15 listopada (sobota-niedziela).

## XXXII Ogólnopolska Pielgrzymka Kolejarzy

W duchu dziękczynienia Bogu i Matce Najświętszej – za czas nam dany, aby przygotować środowiska kolejarskie do 1050. rocznicy Chrztu Polski



JASNA GÓRA 2015

### 14 listopada 2015 r. – sobota

- Punkt informacyjny na Jasnej Górze od godz. 15.00
- 17.00 – Ogólnopolskie spotkanie emerytów, rencistów, członków i sympatyków NSZZ „Solidarność” – w Sali Papieskiej
- 18.00 – Powitanie pielgrzymów w Bazylice – Krajowy Duszpasterz Kolejarzy ks. Eugeniusz Zarębiński
- 18.15 – Konferencja: *Od Gidli do Jasnej Góry – zyciowa wędrownka Władysława St. Reymonta* – prowadzi Maria Balicka
- 19.15 – Droga Krzyżowa na wafach z pochodniami – ks. Maciej Walter – diecezja bydgoska
- 21.00 – Apel Jasnogórski – ks. Marek Wende – diecezja gdańska
- 21.30 – Pasterka Maryjna w Bazylice – przewodniczy ks. Eugeniusz Zarębiński, homilia – ks. Jan Kleszcz – diecezja wrocławska
- Po Mszy św. koncert Anny Rogowiec, zespół muzyczny i orkiestra kolejowa z Siedlec
- 23.30–4.00 – Czuwanie przed Cudownym Obrazem – kolejarze polscy wypełniają testament św. Jana Pawła II: *Dzisiaj Polsce i światu potrzeba wyobraźni miłosierdzia*

### 15 listopada 2015 r. – niedziela

- 6.00 – Odświeżenie Cudownego Obrazu i Msza święta. Przewodniczy – o. Stanisław Jopek – diecezja tarnowska. Homilia – ks. Jan Ostrowski – diecezja pelplińska
- 9.00–10.30 – Sala Ojca Kordeckiego
- Wierność Bogu, Krzyżowi, Ewangelii, Ojczyźnie i polskiej kolei. Jubileusz 170-lecia polskiej kolei – powstania Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.*
- Spotkanie duszpasterzy kolejarzy, rodzin kolejarskich, Ministra Infrastruktury, pracowników i administracji kolei, związków zawodowych – prowadzi ks. Ryszard Marciniak
- 10.00 – Przemarsz pocztów sztandarowych i wejście na Szczyt Jasnej Góry
- 10.30 – Program patriotyczny (słowno-muzyczny) – zespół i orkiestra z Siedlec
- 11.00 – Uroczysta Suma – przewodniczy i homilię głosi – ks. abp Józef Kupny metropolita wrocławski
- Powitanie pielgrzymów – Przeor Jasnej Góry
- Komentarz liturgiczny – ks. Jan Mrowca – diecezja łomżyńska
- Procesja z darami ofiarza – delegacje: goście z Białorusi, Słowacji i Węgier, przedstawiciele Spółek działających w grupie PKP S.A.
- Poświęcenie sztandarów
- Po Komunii św. Akt zawierzenia kolejarskich rodzin
- Gra orkiestra kolejowa z Siedlec
- Podziękowanie

Termin pielgrzymki w roku 2016:  
12–13 listopada



Kontakt:  
608 017 384  
608 669 285  
697 042 516

**MARYJO PROWADŹ NAS DROGĄ NAWRÓCENIA!**

Drodzy Kolejarze!

Dołóżcie starań, by z rodzinami i przyjaciółmi, w asyście pocztów sztandarowych stanąć przed Matką Bożą ze szczerością i zaufaniem. Niech płynące z serca słowa: „jestem, pamiętam, czuвам” wspierają nas, a zwłaszcza tych, którzy zmagają się z różnymi zniewoleniami. Pragniemy poddać się działaniu łaski Bożej i z Jej pomocą poprawić nasze życie, aby dokładniej odpowiadało Ewangelii, w wiernym i skutecznym realizowaniu naszego powołania. Niech Wasza obecność stanie się wymownym znakiem żywej wiary, postawy służby i wierności dziedzictwu pokoleń oraz darem dla drugiego człowieka.

Ks. Eugeniusz Zarębiński  
Krajowy Duszpasterz Kolejarzy



## Pociąg retro z okazji jubileuszu „Wiedenki”

Przejazd zabytkowego składu ze skansenu w Chabówce, ciągniętego przez parowóz Ty42-107, uświetnił obchody 170-lecia Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Wydarzenie było efektem współpracy Muzeum Kolejnictwa z Wolskim Centrum Kultury i Wawerskim Centrum Kultury.



Pierwszy weekend października był wielkim świętem dla miłośników kolejnictwa na Mazowszu. Bilety na dwa przejazdy błyskawicznie znalazły swoich nabywców na długo przed imprezą. O ogromnym zainteresowaniu świadczy także wysoka frekwencja w Muzeum (ok. 5 tys. zwiedzających) i tłumy ludzi na dworcu Warszawa Falenica, dokąd dojeżdżał zabytkowy pociąg oraz na stacjach jego przejazdu (W-wa: Gdańska, Wawer, Międzyzlesie).

Skład, ciągnięty przez parowóz Ty42-107 – produkcja z 1946 r. w Zakładach Metalowych Hipolita Cegielskiego w Poznaniu zawitał do Warszawy w dniach 3–4 października. Lokomotywa prowadziła sześć wagonów, najstarszy pochodził z 1924 r., cztery z 1929 r. (wszystkie pięć produkcji niemieckiej). Ostatnia jednostka z 1930 r. obsługiwała pocztę, a w 1993 r. została przerobiona na potrzeby baru z miejscami siedzącymi przy stolikach. Łącznie we wszystkich wagonach jest 292 miejsc.



Sam nie dajesz już rady?

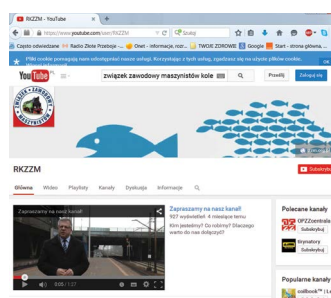
Nie trać energii, wstąp do ZMZ.

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)



## Humor

W sklepie, klient do kasjerki:

- Wczoraj przy wydawaniu reszty pomyliła się pani o 100 złotych.
- Przykro mi, ale po odejściu od kasy nie przyjmujemy reklamacji.
- Doskonale. W takim razie zatrzymam sobie tę stówę!

Świeży pracownik korporacji przychodzi do szefa.

- Słuchaj, jak to jest, że w umowie mam 40-godzinny tydzień pracy, a siedzę codziennie po 14 godzin, a czasem nawet w sobotę i niedzielę. Nie tak się umawialiśmy...
- No wiesz, taką mamy kulturę korporacyjną. Wszyscy, którzy chcą coś osiągnąć nie wychodzą po ośmiu godzinach pracy.
- Wcale nie. Janek wychodzi codziennie po ośmiu.
- Daj spokój Jankowi. On jest na urlopie!

- No jak tam twój chłopak? Nadal cały czas pochłonięty matematyką?

- Szkoda gadać... Nie chcę już nic o nim słyszeć! Wczoraj wieczorem dzwoniłam do niego, a on mówi, że nie ma dla mnie czasu, bo właśnie pieprzy się z jakimiś dwiema niewiadomymi!

Sobota wieczór. Dzwoni komórka hydrauliczka.

- Dobry wieczór, mówi Kowalski, pański lekarz domowy. Proszę do mnie szybko przyjechać, bo zapchała mi się ubikacja.
- Ależ panie doktorze, jest sobota wieczór. Jestem umówiony.
- Proszę pana, jak pacjent ma problemy ze zdrowiem, to przyjeżdżam o każdej porze dnia i nocy!
- No dobrze... Niedługo będę.

Po kwadransie hydraulik puka do drzwi mieszkania. Lekarz prowadzi go do toalety, pokazuje zapchaną muszlę klozetową. Hydraulik cmoka, wyjmując jakieś tabletki, wsypuje je do muszli i mówi:

- Dobra... Teraz niech pan obserwuje muszlę i jak nie będzie poprawy przez dwa dni, to proszę zadzwonić do mnie w poniedziałek.

## Fraszki Jerzego Szulca

### DOTACJE

*Tam gdzie chamstwo jest na górze  
Bieda w sztuce i kulturze.*

### SPACEREK

*Potknęła jej się nóżka...  
I mu wpadła do łóżka.*

### POCIĄG HISTORII

*U tych z pierwszej klasy niestety co stacja  
Kolejna afera lub kompromitacja.*

### BZDURY

*Nic mądrego się nie powie  
Gdy głupota ino w głowie.*

## Modelarstwo



*Model dwuczłonowego zespołu trakcyjnego z rodziny ELF, zaprezentowany na targach TRAKO.*

Fot. G.Moc

## Filatelistyka

Ostatnio cała Polska żyła „złotym pociągiem” ukrytym w okolicach Wałbrzycha. U nas walor upamiętniający historię pociągu wartego na dzisiejsze czasy ok. ćwierć miliarda złotych polskich.

Prezentowana kartka pocztowa upamiętnia tzw. „napad stulecia” na pociąg pocztowy relacji Glasgow-Londyn z 8.08.1963 r. W części ilustracyjnej – fotografia wiaduktu kolejowego (miejsca napadu) nieopodal Mentmore

w hrabstwie Buckinghamshire, z zaparkowanymi autami śledczych ze Scotland Yardu. Kartka ofrankowana jest m.in. znaczkiem personalizowanym z lokomotywą BR Class 37 Co-Co, produkowaną w latach 1960-65 w Anglii oraz znaczkiem obiegowym w celu uzupełnienia taryfy pocztowej. Została wysłana z UP Bydgoszcz 1 dokładnie w 50. Rocznicę zdarzenia.

Projektantem znaczka personalizowanego (nakład 20 sztuk), jak i kartki pocztowej wydanej w limitowanej serii 60 sztuk jest Krystian Żurawski z Chełmży. (amur)



Model renaulta	▼	Droga wśród drzew	Np. obuwia (42, 43, 44)	Ojciec Ezawa i Jakuba (Biblia)	▼	Francuski porucznik	▼	Długa, luźna bluzka damska	▼	... Cegielski, przemysłowiec	Ziomek, rodak	Szczyt sławy (być na ...)	Kobieta znana z telewizji, radia	▼	Tadeusz, wypytuje dziesięciu	Najgłębsze jezioro w Afryce
Cięgi, bicie	▶					Gnębienie ludu	▶					Próba sprawnościowa				
Dawna nazwa kina				3				Artyzm, mistrzostwo		6	Kapitan ... („Twoja Lorelei”)	Producent Prince Polo				
	▶					Obraz Rublowa	▶					Sean, aktor („21 gramów”)				
„Beniowski” Słowackiego	▶	Imię Valjeana z „Nędzników”				Jerzy (zm. 2012), znany bokser						Drewno dla szkutnika	Lewy dopływ Narwi			
Ze stolicą w Cardiff	▶					Porusza kukielkami w teatrze									7	
„Piwne” miasto nad Pilicą		Rozgrywa mecze na San Siro	2	Reżyser filmu „Jak być kochaną”		Piłkarze z Amsterdamu	Grała w „Nagim instynkcie”						Drżący gatunek topoli		Potocznie korepetycje	
Świecznik z jedną świecą	▶									Skrzypek	Słynny wiersz Konopnickiej	Nie miauczą na wierzbie				
	▶				Gianfranco, b. piłkarz Chelsea		Istota żywa; stworzenie						Zakończony telemarkiem			
„Wojownicze Żółwie ...”	▶	11					Steven, lider Aerosmith			Składana na ołtarzu					5	
Biurowiec z dyplomatów		Stolica Sri Lanki	Niepamięć	Maść na oparzenia									Rewir łowiecki	Szkolili terminatorów		Tłuszcz stopiony na smalec
Styl pływaków	▶				Film L. Bessona, z Jeanem Reno		Rodzaj szkła optycznego			Kolba kukurydzy						
Najdłużej emitowany pol. serial		Bylina do wyrobu kosmetyków		Ma bladą cerę							Muszkietier Dumasa		Miała poślubić Kirkora		Oprzęd poczwarki motyla	
	▶			10	Równy 0,9144 m (symbol: yd)	... Eris, polska bizneswoman					... sadzone	1				
Tłusty płyn do opalania	▶						Jack, aktor („Czułe słówka”)									
Rzeka we Francji, Belgii i Holandii	▶					Prowadził „Grę w ciemno”		9					Cienki makaron			
Stolica Libanu	▶						Marka polskich wywrotek							Reklama świetlna		
Drugie „dno” czajnika	▶				Lasso Tatarów, Kozaków	4							Ma ogon nazywany bukiem			

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 11 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązania krzyżówki nr 10 prosimy nadsyłać do 5 listopada 2015 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: [rkzzm@wp.pl](mailto:rkzzm@wp.pl) z dopiskiem „Krzyżówka nr 10”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę-niespodziankę.

Rozwiązanie krzyżówki nr 9: „Tor właściwy”. Nagrodę-niespodziankę – wylosował **Lukasz Szeszuła** z Przysieki Polskiej. Gratulujemy. Nagrodę wysłamy pocztą.

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



**Głos Maszynistów**

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), Paweł Spychalski, 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: Taborowa ekspozycja na TRAKO. Fot. Rafał Zarzecki i Grzegorz Moc



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

Zadzwoń lub  
zarezerwuj on-line

# Poczuj smak jesieni!



**SIWARNA**, Zakopane Kościelisko  
7 dni z wyżywieniem, 420 zł



**KORAB**, Ustronie Morskie  
5 dni z wyżywieniem, 430 zł



**STOKROTKA**, Karpacz  
weekend z wyżywieniem, 185 zł



**ZŁOTA RYBKA**, Dziwnówek  
weekend z wyżywieniem, 160 zł