



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 7/35

LIPIEC 2007



Piłkarskie święto – s. 8–11

ZZM przeciwny podziałowi
maszynistów – s. 3

Organizatorzy X Turnieju Piłki Nożnej o Puchar Prezesa Zarządu PKP CARGO S.A. i Prezidenta ZMZ serdecznie dziękują wszystkim, którzy wsparli to przedsięwzięcie:

Sponsorom głównym



Sponsorom i fundatorom nagród



Zielona Góra
Urząd Miasta

Czerwieńsk
Urząd Miasta

Roman Chruścicki – osoba prywatna;
Bogusław Wentor – poseł na Sejm RP
Tadeusz Sienkiewicz – EuroPol Sp. z o.o. – prywatny przedsiębiorca;
Artur Świątkowski – „VIOL – ART.” – współorganizator



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY MIŁOŚĆ WZajemności

Biuletyn Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych w Polsce

Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
tel. (0-22) 474 26 15
fax (0-22) 474 26 16
tel. kol. 922 474 26 15 lub 16
e-mail: rkzm@wp.pl

Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki

Kolegium: Roman Jordan,

Adam Murawski,

Eugeniusz Śliwiński

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Okładka: Drużyna Czech – zdobywcy Pucharu
Prezesa PKP CARGO S.A. Fot. R. Zarzecki

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.

BeneficialKredyt SPECJALNA OFERTA KREDYTOWA DLA CZŁONKÓW ZMZ!

Cechy naszego kredytu

Decyzja kredytowa już w 2 godziny • Minimum formalności i szybkie przekazanie środków po zawarciu umowy
• Bez poręczycieli i zabezpieczeń • Złożenie wniosku bez konieczności wizyty w banku – drogą telefoniczną
• Pieniądze na dowolny cel • Możliwość łączenia dochodów osób wspólnie niezameldowanych i nie spokrewnionych ze sobą • Nie wymagany podpis współmałżonka • Wcześniejsza spłata kredytu możliwa bez żadnych dodatkowych opłat • Dostępna opcja ubezpieczenia spłaty kredytu • W racie zawarty jest całkowity koszt kredytu (kapitał, prowizja, odsetki) żadnych dodatkowych opłat

Kwota kredytu/ /liczba rat	18	24	36	48	60
5 000	319,72	248,49	177,65	142,03	121,92
10 000	639,44	496,98	355,32	285,26	243,84
15 000	959,16	745,48	532,97	427,89	365,77
30 000	1 918,33	1 490,96	1 065,95	855,79	731,54
50 000	3 197,22	2 484,94	1 776,59	1 426,32	1 219,23

DO 6 000 PLN BEZ ZAŚWIADCZENIA O ZAROBKACH!!!

Oprocentowanie nominalne – 15,00%. Przykładowa roczna rzeczywista stopa procentowa wyliczona dla całkowitego kosztu kredytu 30 000 zł na 48 miesięcy wynosi 17,74

Kryteria przyznania kredytu

- Minimalny wiek wnioskodawcy – 24 lata
- Rodzaj zatrudnienia – umowa o pracę, renta, emerytura lub własna działalność gospodarcza
- Okres kredytowania od 18 do 60 miesięcy
- Wysokość kredytu od 3 000 do 50 000 zł

ZŁÓŻ WNIOSEK PRZEZ TELEFON! 0-801 88 99 77

Całkowity koszt połączenia – jeden impuls połączenia lokalnego.

Możesz również zadzwonić pod numer 022 3 140 150

Dzwoniąc na infolinię prosimy przygotować dowód osobisty i numer konta, na które zostaną przelane pieniądze

Kod promocji – 35408

Nie ma zgody ZZM na podział maszynistów!

Rozmowa z Leszkiem Miętkiem, prezydentem ZZM

– Trwają dyskusje o sposobach wdrażania poszczególnych rozwiązań rządowej strategii dla transportu kolejowego. Przewijają się rozmaite koncepcje...

– Z naszego punktu widzenia omawiane zagadnienia można podzielić na dwie części. Pierwsza jest najwyższej wagi – unormowanie kwestii przewozów regionalnych i ich współpracy z samorządami. Wymaga to natychmiastowych działań, pozwalających uniknąć dalszego przejmowania atrakcyjnych kasków przez konkurencję, co stało się w Województwie Kujawsko-Pomorskim. Konkurencję na razie polską, spoza Grupy PKP, lecz wspieraną przez przewoźników międzynarodowych. Ale to tylko preludium do tego, czego możemy się spodziewać po otwarciu za kilka lat kolejowego rynku przewozów pasażerskich w Europie.

Druga część związana jest bezpośrednio z tymi procesami. Dotyczy alokacji (czyli przenoszenia) majątku, taboru oraz pracowników ze spółki PKP CARGO S.A. do przewoźników pasażerskich. ZZM nie może pogodzić się z planami podziału zaplecza technicznego do obsługi lokomotyw. Koncepcja przekazywania punktów utrzymania do innych spółek wywołuje ogromny opór społeczny. Podział i uwłaszczanie się na majątku PKP CARGO S.A. nie jest dobrym rozwiązaniem. Dużo efektywniejsze i znacznie bardziej ekonomiczne byłoby utworzenie spółki serwisowej na bazie dzisiejszych zakładów taboru, z udziałem zaplecza PKP PR i PKP Intercity. Świadczyłaby ona usługi na rzecz całej Grupy PKP, a przewoźnicy pasażerscy stali się jej współwłaścicielami. Raz na zawsze ucięłoby to wszelkie dyskusje o braku kontroli nad kosztami.

Nie ma też zgody ZZM na podział pracowników drużyn trakcyjnych, bo nie znajduje to żadnego uzasadnienia ekonomicznego! Dużo lepszym rozwiązaniem byłoby, aby maszyniści znaleźli się chociażby we wspomnianej spółce serwisowej, której współudziałowcami byłyby PKP InterRegio i PKP Intercity. Utworzenie spółki serwisowej rozwiązałoby zatem wiele problemów. Narzucanie rozwiązań mogących wywołać protesty społeczne grozi natomiast planom wdrożenia całej strategii.

– **Przy tak dużych przekształceniach szczególnie istotne wydaje się zadbanie o gwarancje pracownicze.**



– Tak, oczywiście rozmawiamy wiele na ten temat. Zauważamy jednak, że przy okazji wdrażania strategii niektórzy działacze próbują zbijać kapitał polityczny. To nie fair w stosunku do załogi. Nie można tak poważnych zagadnień sprowadzać do tego poziomu i szermować hasłami typu „tylko my jesteśmy obrońcami pracowników, a inni was oszukali”. Trzeba wiedzieć, że nawet zablokowanie wejścia w życie strategii nie rozwiąże problemów przewozów regionalnych. Staniemy, bowiem przed dylematem przejmowania ryn-

ku przez obcych przewoźników, czy powstawania tu i ówdzie spółek samorządowych. Nie jest więc potrzebne szerzenie populizmu, lecz rzeczowy i merytoryczny dialog zarówno między wszystkimi związkami zawodowymi, jak i Ministerstwem Transportu, PKP S.A. i partnerami społecznymi. W naszym przekonaniu istnieją kompromisowe rozwiązania pozwalające pogodzić różne racje. Mam nadzieję, że po drugiej stronie stołu zastaniemy partnera chcącego rozmawiać.

– **Populizmu nie brakuje także w ocenie porozumienia w sprawie wcześniejszych emerytur dla kolejarzy.**

– Jestem bardzo zaskoczony krytykowaniem porozumienia zwłaszcza przez tych, którzy je podpisali lub parafowali jeszcze mniej korzystny jego wariant. Jak na dłoni widać, że wcześniejsze emerytury – w ramach art. 184 ustawy emerytalnej – obejmą przynajmniej 60 proc. polskich kolejarzy. Średnia wieku na kolei jest przecież dość wysoka i większość z nas spełnia zapisane w tym artykule warunki. Kolejna sprawa: w ustawie o emeryturach pomostowych udało nam się rozszerzyć z 2 do 28 listę stanowisk umożliwiających przejście na wcześniejszą emeryturę. Nasuwa się pytanie, ilu kolejarzy nie skorzysta z jednej albo drugiej możliwości? Jaki procent? Oczywiście nie udało się zapewnić rozwiązań emerytalnych dla urodzonych po 1 stycznia 1969r., ale jest jeszcze sporo czasu, aby o to zadbać. Negocjacje w tej sprawie to zresztą domena Komisji Trójstronnej, a nie negocjatorów kolejowych.

Dużym sukcesem jest to, że pracownicy związani z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, odczuwający dyskomfort z powodu braku

dokończenie na str. 7

Kujawski precedens

Z Janem Tereszczukiem, prezesem zarządu PKP Przewozy Regionalne rozmawia Rafał Zarzecki

– **Niedawno kierowana przez Pana spółka przegrała ważny przetarg na przewozy regionalne w Kujawsko-Pomorskiem do 2010 roku. Jak to się stało?**

– W Kujawsko-Pomorskiem przetarg podzielono na trzy zadania, na których realizację przewidziano 40 mln zł rocznie. Pierwsze dotyczyło obsługi przewozów trakcją spalinową, tzn. autobusami szynowymi należącymi do samorządu oraz w relacjach, na których województwo ich nie zapewnia. Oprócz PKP Przewozy Regionalne do przetargu stanęło konsorcjum PCC Rail/Arriva. Do obsługi pozostałych zadań – przewozów trakcją elektryczną w relacji Toruń – Bydgoszcz i poza tym odcinkiem zgłosiliśmy się jedynie my. Okazało się, że tańszą ofertę na zadanie pierwsze złożył nasz konkurent i władze województwa powierzyły mu realizację przewozów. Uważamy jednak, że w specyfikacji warunków zamówienia znalazły się poważne nieprawidłowości. Została ona sporządzona w sposób niejednoznaczny, uchybiający obowiązującym i stosowanym zazwyczaj zasadom. Dlatego podejmowaliśmy kroki mające doprowadzić do ich usunięcia, ale nasze zastrzeżenia nie zostały niestety uwzględnione i przetarg na to pierwsze zadanie rozstrzygnął się nie po naszej myśli.

– **Oferta PCC/Arriva była aż o 1/3 tańsza. Jak Pan to wytłumaczy?**

– Znaczną część przewozów trakcją spalinową w Kujawsko-Pomorskiem wykonujemy korzystając z lokomotyw i maszynistów PKP CARGO S.A. oraz naszych wagonów. Pozostałą zaś – autobusami szynowymi dzierżawionymi od samorządu. Składając ofertę

braliśmy pod uwagę pojazdy, którymi dysponuje samorząd, a w pozostałej części dalsze korzystanie z usług trakcyjnych tej spółki. Koszty wynajmu lokomotywy spalinowej z PKP CARGO są jednak znacznie wyższe niż w przypadku elektrycznej. Rosną one zresztą z roku na rok. W 2007 r. mamy kilkunastoprocentowy wzrost stawek w porównaniu do ubiegłego. To główna przyczyna tego, że nasza oferta była niestety droższa.

– **Czy PKP Przewozy Regionalne zapewnią zwycięskiemu konsorcjum obsługę techniczną?**

– Jesteśmy gotowi to robić, jeśli zwycięzca przetargu zwróci się do nas z propozycją i wynegocjujemy korzystne warunki.

– **Samorządowcy z Kujawsko-Pomorskiego nie zostawiali suchej nitki na spółce PR, zarzucając jej zbyt wysokie koszty i ceny.**

– Rozmowy z samorządem w tym województwie także wcześniej nie należały do łatwych. To bardzo trudny partner. Władzom samorządowym w Kujawsko-Pomorskiem trudno przyjąć do wiadomości, że wyższe ceny naszych usług w tym regionie to skutek wykonywania dużej części przewozów droższą trakcją spalinową.

– **Czy podobna sytuacja jak na Kujawach może się powtórzyć w innych regionach?**

– Prawie we wszystkich pozostałych województwach mamy podpisane umowy kilkuletnie, obowiązujące jeszcze co najmniej w roku następnym. Na Dolnym i Górnym Śląsku kończą się wprawdzie w bieżącym, ale rozmowy zmierzają w kierunku podpisania umów na okresy dłuższe niż 3 lata. Nieco inaczej przed-



Fot. archiwum

stawia się sytuacja w Wielkopolsce, gdzie nadal rozmawiamy na temat utworzenia spółki na wzór Kolei Mazowieckich.

– **Ładny mi wzór, skoro KM nie płaci Przewozom Regionalnych należności m.in. za dzierżawiony tabor od dwóch lat i jej zadłużenie wobec PR sięga 45 mln zł.**

– Inicjatorem powołania spółki w Wielkopolsce jest samorząd. Myślę, że podejście do sprawy w sposób odpowiedzialny. Chciałbym jednak podkreślić, że uczymy się na błędach. Kwestia zadłużenia Kolei Mazowieckich wydaje się być zresztą już unormowana. Parałowaliśmy ugodę w sprawie spłaty zaległego czynszu za dzierżawę zorganizowanej części przedsiębiorstwa. Wierzę, że będzie ona realizowana po przyjęciu jej przez organy korporacyjne naszej spółki.

– **Co się dzieje z 74 lokomotywami kupionymi od PKP CARGO?**

– Przebywają obecnie w zakładach naprawczych, które opuszczają do końca roku. Były problemy z wyłonieniem krajowych wykonawców dla kilku z nich, więc dwie pojedą prawdopodobnie na naprawę główną do Rumunii. Pierwsze dwie jeżdżą już testowo i niedługo je przejmujemy.

– **Spółka chciałaby także przejąć z PKP CARGO maszynistów, co**

spotyka się z dużym oporem samych zainteresowanych. ZZM sprzeciwia się podziałowi pracowników drużyn trakcyjnych. Co Pan na to?

– Niedawno mieliśmy sytuację, że maszyniści przeszli do Kolei Mazowieckich, czyli spółki spoza Grupy PKP. Ciągłe nie ma natomiast analogicznego porozumienia dotyczącego spółek wewnątrz Grupy. Opór maszynistów nie jest dla mnie do końca zrozumiały, aczkolwiek przyjmuję takie stanowisko do wiadomości. Zarząd spółki PKP Przewozy Regionalne nie zamierza robić niczego, co nie byłoby uzgodnione z ZZM oraz innymi organizacjami zrzeszającymi przedstawicieli tej grupy zawodowej. Nasze analizy wykazują jednak, że przejście maszynistów do obsługi naszego taboru byłoby korzystne dla spółki. Uważam także, że również i maszyniści uzyskaliby większą stabilność pracy. Dopóki jednak nie będzie takiego przeświadczenia po stronie administracyjnej i związkowej nie będziemy robić nic na siłę, a naszymi lokomotywami będą jeździć pracownicy PKP CARGO. Ale to może oznaczać, że wkrótce przestaniemy być konkurencyjni, bo przewoźnicy spoza Grupy PKP dysponujący własnymi pojazdami i maszynistami będą od nas po prostu tańsi.

– Obawy maszynistów nasilą się pewnie po przegranej przetargu w Kujawsko-Pomorskiem.

– Liczę się z tym, skoro jest obawa, że maszyniści obsługujący lokomotywy spalinowe wykorzystywane do przewozów pasażerskich na terenie tego województwa nie będą tej pracy wykonywać. Chciałem jednak przypomnieć, że na bieżący rok we wszystkich województwach mamy zagwarantowane blisko stu procentowe pokrycie deficytu i po pięciu miesiącach tego roku spółka PKP Przewozy Regionalne zanotowała zysk. To pierwszy taki przypadek w jej historii, nie licząc momentu, gdy zawarto umowę o restrukturyzacji jej zadłużenia. Myślę, że pozwala to z optymizmem patrzeć w przyszłość.

– Tyle tylko, że według rządowej strategii zmieni się jej właściciel, a być może już w przyszłym roku powstanie nowa spółka do obsługi ruchu międzyregionalnego, tzw. Interregio...

– Zgodnie ze strategią, po oddłużeniu PKP Przewozy Regionalne ma nadal funkcjonować jako spółka ogólnopolska, tyle że właścicielami stanie się 16 samorządów województw. Spółka będzie wykonywała wyłącznie przewozy o charakterze regionalnym, natomiast międzywojewódzkimi, finansowanymi przez Ministra Transportu, zajmie się inny podmiot. Trafią do niego zasoby niezbędne do wykonywania tych przewozów – znacz-

na liczba wagonów, wspomniane 74 lokomotywy i elektryczne zespoły dalekobieżne przeznaczone do obsługi relacji Warszawa – Łódź oraz pracownicy. Spółka ta pozostanie w Grupie PKP i prawdopodobnie będzie zależna od PKP Intercity.

– Czy mógłby Pan uściślić, czym będą przewozy regionalne?

– Przygotowywany jest projekt, według którego przewozy te będą realizowane w ramach jednego województwa bądź nie dalej niż do pierwszej stacji węzłowej na terenie sąsiedniego. Pociągi jadące dalej będą zaś międzywojewódzkie.

– Przyzna Pan, że takie perspektywy mogą maszynistów zniechęcić do pracy w PKP PR.

– Rzeczywiście, ale w sytuacji wykonywania tej samej pracy formalna zmiana pracodawcy nie powinna budzić większych obaw, zwłaszcza, że dokonywałyby się one na podstawie artykułu 23' Kodeksu pracy. Wierzymy też, że stając się właścicielami spółki samorzady obdarzą ją większym zaufaniem, co zaowocuje wzrostem przewozów.

– Nie do pozardroszczenia dla prezesa jest sytuacja, w której spółka ma 16 właścicieli, a konflikty interesów wydają się nieuchronne. Czy kolej regionalną reformowano już gdzieś w podobny sposób?

– Nie znam kolei, gdzie udziałowcami byłoby kilkanaście samorządów. To rozwiązanie nowatorskie, więc nie ma możliwości uczenia się na cudzych błędach. Jest ono jednak elementem równie bezprecedensowego programu oddłużenia Przewozów Regionalnych. Czas pokaże, jak będzie funkcjonować. Chciałem jednak podkreślić, że spółka PKP Przewozy Regionalne staje na nogi. Także dzięki dobrej współpracy z partnerami społecznymi, odgrywającymi bardzo pozytywną rolę w tych przekształceniach.

– Dziękuję za rozmowę.



Lokomotywy w barwach PR.

Fot. Tomasz Makuch

Jak wystąpić z OFE

Jest grono maszynistów, pracowników PKP, którzy przystąpili w 1999 roku do otwartego funduszu emerytalnego (OFE). Wówczas nic nie wskazywało, iż zamknie to drogę do wcześniejszych emerytur po 2006 roku, bo miały obowiązywać tylko do tego okresu. Udało się jednak podpisać porozumienie z rządem w sprawie wcześniejszych emerytur, którego zapisy mają wejść w życie na jesieni tego roku. Według artykułu 184 ust. 2 ustawy FUS, na który powołano się w punkcie 4 po-

rozumienia, będą one przysługiwać w przypadku nieprzystąpienia do OFE. Proszę o poradę jak wyjść z OFE i o zamieszczenie odpowiedniego druku – napisał do nas maszynista z Gdyni.

Możliwość unieważniania umów o członkostwo w ofe w stosunku do osób urodzonych po 1948 r. ubiegających się o wcześniejszą emeryturę wprowadziła ustawa o zmianie ustawy o organizacji i funkcjonowaniu funduszy emerytalnych oraz niektórych in-



nych ustaw (Dz. U. z 2007 r. nr 17, poz. 95). ZUS został zobowiązany do wykreślenia z OFE ubezpieczonych, urodzonych po 31 grudnia 1948 r. a przed 1 stycznia 1969 r., którym ustalił prawo do wcześniejszej emerytury. Procedura wystąpienia z ofe jest stosunkowo prosta. Należy złożyć w ZUS wniosek (patrz wzór obok) o wykreślenie z rejestru członków OFE i przekazanie środków zgromadzonych na rachunku w funduszu do budżetu państwa. Po wydaniu decyzji o przyznaniu emerytury ZUS wykreśli wnioskodawcę z Centralnego Rejestru Członków OFE i powiadomi o tym fakcie odpowiedni fundusz. Z dniem ustalenia prawa do emerytury umowa z OFE stanie się wtedy nieważna.

Personalia Cargo



Trwa karuzela stanowisk w spółce PKP CARGO S.A. Z funkcji dyrektora Zakładu Taboru w Lublinie odwołano Andrzeja Skowronka. Pełniącym obowiązki dyrektora w tym zakładzie został **Wojciech Chobotow** (na zdjęciu), natomiast nowym p.o. dyrektora w Zakładzie Przewozów Towarowych w Zielonej Górze – **Norbert Drzymała**.

proste drogi - profesjonalne rozwiązania



PKP CARGO
Spółka Akcyjna

CENTRUM INFORMACJI O USŁUGACH PKP CARGO S.A.

tel. +48 32 719 53 00

fax +48 32 719 58 63

czynne od poniedziałku do piątku w godzinach od 8.00 do 16.00

www.pkp-cargo.pl

WNIOSKODAWCA: dnia roku

.....

Zam.

.....

PESEL:

NIP:

Zakład Ubezpieczeń Społecznych

Oddział w

ul.

**WNIOSEK
o wystąpienie z OFE**

W związku ze złożonym wnioskiem o emeryturę, wnoszę o wykreślenie mnie z rejestru członków otwartych funduszy emerytalnych i jednocześnie wnoszę o przekazanie do budżetu państwa – zgodnie z obowiązującymi przepisami – środków pieniężnych zgromadzonych na moim rachunku w otwartym funduszu emerytalnym.

.....
(podpis wnioskodawcy)

Potwierdzenie przez ZUS przyjęcia wniosku

.....
(data) (Za ZUS)

Nie ma zgody ZM na podział maszynistów!

dokończenie ze str. 3

jakiegokolwiek zabezpieczenia na wypadek utraty możliwości wykonywania zawodu, mogą nareszcie odechnąć. Otrzymaliśmy gwarancje wicepremiera umieszczenia w aktach prawnych wynegocjowanych zapisów, więc naprawdę nie wiem, czemu służy podgrzewanie atmosfery i tworzenie podziałów. Wierzę jednak, że dorobek wzajemnej współ-

pracy poszczególnych organizacji związkowych będzie pielęgnowany, a nie niszczone w imię doraźnych celów. Wspólne działania mogą okazać się konieczne także podczas trudnego procesu wdrażania strategii.

– Tymczasem w PKP CARGO S.A. ciągle zmiany i zmiany...

– Faktycznie, nadal jesteśmy świadkami karuzeli stanowisk i działań pod publiczność działaczy w generalskich mundurach. Robienie igrzysk

i zajmowanie się obsadami kadrowymi kłopotliwie służy nie tylko spółce PKP CARGO S.A., ale i całej Grupie PKP. Stoimy naprawdę przed wielkimi wyzwaniami, od których zależy los wielu tysięcy pracowników. Wymagają one znacznie bardziej racjonalnych zachowań.

– **Dziękuję za rozmowę.**

Rozmawiał Rafał Zarzecki

PS. Do poszczególnych rozwiązań rządowej strategii dla transportu kolejowego powrócimy w najbliższych numerach „GM”.

Debiutanci bez kompleksów

Ekipa z Czech okazała się najlepszą drużyną turnieju w Zielonej Górze i zasłużenie wywalczyła Puchar Prezesa PKP CARGO S.A. pokonując w finale CM Szczecin. Srogi rewanż za ubiegłoroczną porażkę z drużyną Dyrektorów wzięła natomiast Reprezentacja Maszynistów.

Areną jubileuszowego, X Turnieju piłki nożnej o Puchar Prezesa PKP CARGO i Prezydenta ZZM były imponujące obiekty MOSiR-u. W dniach 5-7 lipca br. jego uczestnicy mieli do dyspozycji trzy pełnowymiarowe boi-



Finałowa para.



Uroczystość otwarcia.

ska oraz jedno, nieco mniejsze, ale za to ze sztuczną nawierzchnią. Do Zielonej Góry zjechało aż 21 ekip, z czego dwie zagraniczne – z Holandii i Czech. Akces zgłaszali jeszcze kolejarze z Niemiec, co świadczy, że o turnieju zaczyna być głośno poza granicami kraju. Wśród organizato-



rów z ZZM w Czerwieńsku zwyciężyła jednak opcja, by w zmaganiach brali udział maszyniści.

Jak się okazało, debiutanci wnieśli nową, sportową jakość do rozgrywek. Znakomicie panujący nad piłką Czesi rozkręcali się z meczu na mecz, by w półfinałach i finale strzelić łącznie 9 bramek, nie tracąc przy tym żadnej. Niejako zrewanżowali się tym samym za porażkę w meczu o Puchar ALE z ubiegłorocznym zwycięzcą turnieju – CM Żurawica. Duże brawa należą się również i innym debiutantom – ekipie Kolei Mazowieckich, która do ostatniego meczu grupowego toczyła zażarty bój o awans do półfinałów.

Rozgrywki eliminacyjne toczyły się w 6 grupach. Występowały w nich po 3 lub 4 drużyny, a awansowali jedynie zwycięzcy. Nic więc dziwnego, że każdemu meczowi towarzyszyły ogromne emocje, bo jeden słabszy występ mógł oznaczać pożegnanie z turniejem. Bolesnie przekonali się o tym m.in. obrońcy pucharu (0:1 z CM Łódź), CM Kraków (0:2 z CM Skarżysko-Kamienna), CM Czerwieńsk (0:1 z CM Poznań). Gorszy stosunek bramek zdecydował, że z grupy nie wyszli także piłkarze CM Białostok oraz gorąco dopingowany przez orkiestrę CM Nowy Sącz. Za-

dokończenie na str. 10–11



CM Katowice – zdobywcy III lokaty.



CM Skarżysko-Kamienna przegrał mecz o 3 miejsce dopiero rzutami karnymi.



Sukces ma różną miarę. Drużyna CM Warszawa strzela pierwszego gola od 6 lat.



Koleje Mazowieckie w ataku.

Debiutanci bez kompleksów

dokończenie ze str. 8-9

równy jedni, jak i drudzy mogą być zadowoleni ze swojej postawy, bo nie dość, że nie przegrali meczu, to nawet nie stracili bramki. Tym razem to jednak nie wystarczyło do awansu. Chyba warto więc pomyśleć o zmianach w regulaminie turnieju, by więcej niż sześć drużyn „pozostawiało w grze” także w kolejnych dniach imprezy. A także po to, by w przyszłości uniknąć tego, co wydarzyło się w tym roku, gdy ambicje i splendor wzięły początkowo górę nad rozsądkiem.

Z ekipą z Czech rywalizował w fazie grupowej CM Ostrów Wlkp. Dramatyczny mecz między tymi drużynami, bez wątplenia jeden z najlepszych w turnieju, miał zgoła nieoczekiwany finał. Podczas gry prowadzenie zmieniało się jak w kalejdoskopie, a Czesi kończyli mecz w deściatkę, bo sędzia słusznie ukarał czerwoną kartką jednego z ich zawodników. Mimo tego na dwie minuty przed końcem strzelili gola na 3:2. Nie popisali się niestety

w tym momencie sędziowie, którzy wyraźnie się pogubili. Zawiodła wzajemna komunikacja i arbiter boczny z głównym nie mogli się zdecydować, czy bramka została zdobyta prawidłowo, czy też nie. Sęk jednak w tym, że podobne pomyłki sędziowskie zdarzają się również w „dużej” piłce, by przypomnieć choćby decydujący o tegorocznym Mistrzostwie Polski mecz Legia-Zagłębie Lubin. Za nieodpowiedzialne należy zatem uznać impulsywne zachowanie kierownika drużyny Ostrowa, który wbiegł na murawę i natarczywie perswadował sędziom, jaką powinni podjąć decyzję. Ostatecznie CM Ostrów Wlkp. wycofał się z turnieju, a za sportową postawę Czesi nagrodzili tę drużynę okazałym pucharem „Fair-Play”. Lepiej czasem przegrać z honorem niż wygrać za wszelką cenę. Bo chociaż sportowy wynik „idzie w świat”, najważniejsza podczas turnieju jest integracja środowiska i spotkanie z kolegami. I niech tak pozostanie.

W półfinałach Czesi gładko wygrali z CM Poznań 4:0 i CM Skarżysko 2:0. W drugiej grupie najlepsi okazali piłkarze CM Szczecin. Dość łatwo poradzili sobie z CM Bydgoszcz 3:0 oraz bezbramkowo zremisowali z Katowicami. Na finał szczecinianom, którzy rozegrali w turnieju o jeden mecz więcej niż ich rywale, sił już nie starczyło. Przez długi czas dzielnie walczyli, tracąc dość pechowo bramkę tuż przed końcem pierwszej połowy, po perfekcyjnie wykonanym rzucie wolnym z 20. metrów. Po przerwie kondycyjnie Czesi wyraźnie już dominowali. Nie pozostawili złudzeń, kto jest najlepszą drużyną turnieju, dorzucając kolejne piękne dwa gole, w tym jednego znów bezpośrednio z wolnego. Choć kto wie jak ułożyłby się mecz, gdyby nie świetna robinsonada czeskiego golkipera po strzale **Ryszarda Kró-**



Orkiestra porwała do zabawy wiceprezydent Zielonej Góry Wioletta Charętlak...



...a także kibiców oraz zawodników.



Maciej Libiszewski z zarządu PKP Cargo i prezydent Miętek nagradzają „króla strzelców” S. Witkowskiego. Przygląda się temu Michał Libiszewski, nadzieja polskiego sportu.

la jeszcze przy stanie 1:0. W nagrodę szczecinianie odebrali Puchar Prezydenta ZZM.

W „małym finale”, do wyłonienia zdobywcy trzeciego miejsca potrzebne były rzuty karne. W regulaminowym czasie CM Katowice zremisowały z CM Skarżysko-Kam. 1:1. Zawodnicy z Górnego Śląska bezbłędnie wykonywali jednak „jedenastki”, a ponieważ ich bramkarz **Ryszard Wyduba** wybronił jeden strzał, mogli cieszyć się ze zwycięstwa 5:3.

Tradycją turnieju jest także mecz Maszyniści-Dyrektorzy. W tym roku nasza reprezentacja, z kapitanem **Leszkiem Miętkiem** na czele i wspomagana przez „konfederatów” z ZZDR (**Aleksander Motyka**) i ZZDK w RP (**Jacek Drożdziel**), okazała się

zdecydowanie lepsza, rewanżując się rywalom za ubiegłoroczną porażkę. Zwyciężyła 4:2 po dwóch bramkach **Krzysztofa Sęktasa** z Kolei Mazowieckich oraz **Sławomira Witkowskiego** (CM Bydgoszcz) i **Stanisława Ptaka** (SKM w Trójmieście). Od początku meczu zaatakowała przeciwników zdobywając szybko trzy gole i potem spokojnie kontrolowała sytuację na boisku. W naszej dru-

żynie bez kompleksów poczynił sobie także nowy nabytek – **Filip Grzegorowski**, 11-letni syn maszynisty z Ostrowa Wlkp. Na osłodę Dyrektorom pozostało zwycięstwo w rzutach karnych 2:0. Ale tak na dobrą sprawę podczas turnieju w Zielonej Górze wygrały wszystkie ekipy i każdy jego uczestnik z osobna. Bo czymże jest sportowa rywalizacja amatorskich drużyn, jak nie wspólną zabawą?

Tekst i fot. Rafał Zarzecki

P.S. Miłym akcentem wieńczącym turniej było przekazanie zielonogórskiemu Domowi Matki i Dziecka produktów spożywczych przez organizatorów imprezy ZZM Czerwieńsk oraz odtwarzacza DVD, wylosowanego przez maszynistę CM Warszawa **Andrzeja Zabłockiego**.

Klasyfikacja końcowa turnieju:

1. Czechy
2. CM Szczecin
3. CM Katowice
4. CM Skarżysko – Kamienna
5. CM Bydgoszcz
6. CM Poznań
7. CM Białystok
8. CM Czerwieńsk
9. CM Żurawica
10. CM Nowy Sącz
11. CM Kraków
12. Koleje Mazowieckie
13. Holandia
14. SKM w Trójmieście
15. CM Łódź
16. CM Gdynia
17. CM Olsztyn
18. CM Warszawa
19. CM Czechowice – Dzierżycze
20. CM Łazy
21. CM Ostrów Wlkp. (wycofali się)

Król strzelców – Sławomir Witkowski z CM Bydgoszcz (6 bramek)

Najlepszy bramkarz – Krzysztof Laskowski z CM Białystok

Najlepszy zawodnik – Andrzej Marciniak z CM Czerwieńsk

Skład Reprezentacji Maszynistów:

Norbert Glomb, Ryszard Krajcer, Szczepan Jastrzębski, Filip Grzegorowski, Artur Tass, Józef Małek, Jerzy Zięba, Sławomir Witkowski, Janusz Durys, Jacek Drożdziel, Sebastian Piernik, Stanisław Zając, Dariusz Szota, Leszek Miętek (kapitan), Jerzy Ulrych, Krzysztof Sęktas, Dariusz Mikształ, Czesław Białek, Aleksander Motyka, Stanisław Ptak, Ryszard Gryzko.



Reprezentacja Maszynistów.

Wokół liberalizacji

O szansach i zagrożeniach wynikających z otwarcia kolejowego w Europie rozmawiano podczas panelu, który zorganizowała Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych wraz z Polskim Lobby Przemysłowym im. Eugeniusza Kwiatkowskiego.

W dyskusji wzięli udział przedstawiciele różnych środowisk: m.in. prof. dr hab. **Józef Marciniak**, z Wydziału Transportu Politechniki Radomskiej, **Paweł Soroka** i **Marek Głogowski** z PLP, dyrektorzy z PKP S.A. i PKP Przewozy Regionalne, związkowcy z KKZZ z przewodniczącym **Leszkiem Miętkiem** na czele oraz miłośnicy kolejnictwa. Omawiano sytuację na zliberalizowanym, polskim rynku przewozów towarowych. Zdefiniowano również działania pozwalające naszemu krajowemu przewoźnikowi przygotować się do otwarcia europejskiego rynku przewozów pasażerskich, co ma nastąpić w 2010 roku.

Podkreślano konieczność długofalowego, strategicznego planowania oraz inwestycji w nowoczesny tabor – zarówno towarowy, jak i pasażerski. Szanse dla PKP upatrywano m.in. na mniej nasyconych rynkach zagranicznych, szczególnie na południu Europy. Wiele uwagi poświęcono też kolejowym kadrom. W niektórych zawodach nasila się zjawisko luki pokoleniowej. Będzie

ona systematycznie się powiększać, bo rośnie liczba pracowników w wieku przedemerytalnym. Brak systemu kształcenia przyszłych kadr i podwyżek wynagrodzeń na kolei może więc w krótkim czasie doprowadzić do tego, że zwyczajnie zabraknie kolejarzy. Trudno bowiem liczyć na to, że znajdą się chętni do pracy w PKP za 1000 złotych miesięcznie, gdy za granicą można zarobić dobrych kilka razy tyle.

Uczestnicy panelu apelowali także do polityków. Unijne dyrektywy nakreślają kierunki działania, pozostawiając sposób ich realizacji w gestii

poszczególnych państw członkowskich. Dlatego – jak to się np. dzieje w Niemczech i Francji – warto zadbać o rozwiązania uwzględniające nasze narodowe interesy, a także być aktywnym na szczeblu kształtowania prawa unijnego. Od tego może bowiem zależeć, czy i na ile polskie kolejnictwo



Wypowiedziom ekspertów przysłuchiwali się m.in. członkowie ZKM.

poradzi sobie na zliberalizowanym, europejskim rynku przewozowym.

(L)

Fot. Marek Gadomski



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW
Spółka z o.o.
31-505 Kraków, ul. Bosacka 6
tel./fax (012) 421 08 20, 421 95 78, 430 36 57
tel. (012) 393 54 81

Oferuje Państwu swoje usługi w zakresie:

- składu i grafiki komputerowej
- druku offsetowego
- oprawy introligatorskiej

Drukujemy na maszynach arkuszowych i zwojowych:

- wydawnictwa książkowe, czasopisma
- taryfy, katalogi, foldery reklamowe i kalendarze
- akcydensy: listy przewozowe, bilety, karty gwarancyjne itp.

Ponadto wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami




SERDECZNIE ZAPRASZAMY

W skrócie

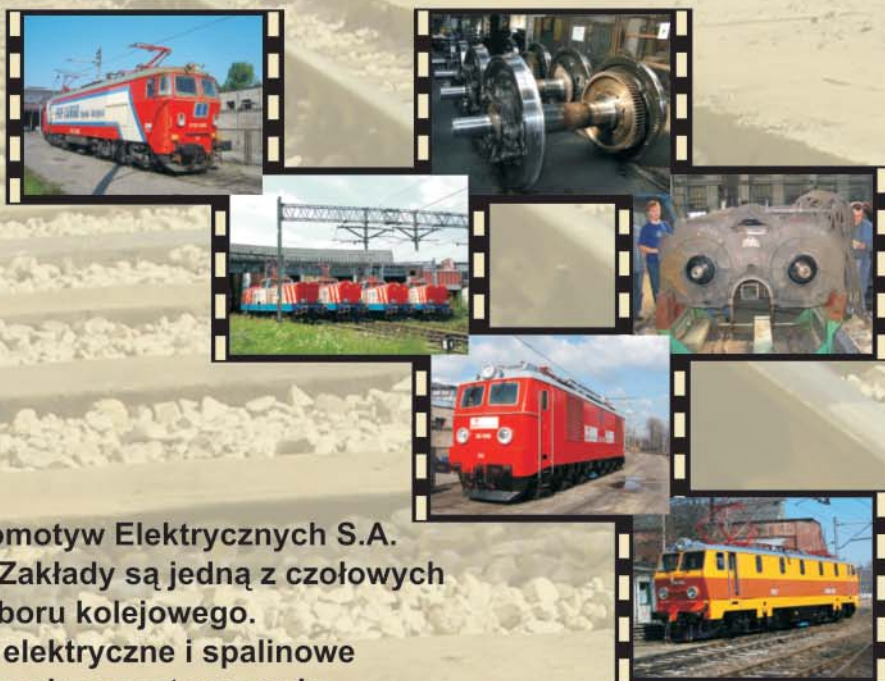
PKP Intercity ogłosiła przetarg na zakup 10 nowych lokomotyw.

W zamówieniu określono wymogi techniczne taboru – prędkość maksymalna 200 km/h, trzy systemy zasilania. Przetarg zostanie rozstrzygnięty na przełomie 2007 i 2008 r., a pierwsze lokomotywy wjadą na tory w 2010 r. Zwycięzca przetargu ma także świadczyć usługę ich utrzymania.

Spółka zamierza także kupić 30 wagonów konwencjonalnych i 20 składów zespolonych.

(L)

ZNLE
Rok założenia 1904 S.A.
PARTNER NA LATA



Tradycje Zakładów Naprawczych Lokomotyw Elektrycznych S.A. sięgają początku XX wieku. Dzisiejsze Zakłady są jedną z czołowych firm na rynku napraw i modernizacji taboru kolejowego. Obecnie Spółka naprawia lokomotywy elektryczne i spalinowe oraz przewodowe lokomotywy dołowe mające zastosowanie w górnictwie.

ZNLE S.A. w Gliwicach poszukują kandydatów o specjalnościach:

- elektromonter,
- elektronik,
- spawacz elektryczno - gazowy + MIGOMAG (ze znajomością czytania rysunku technicznego),
- ślusarz z uprawnieniami obsługi suwnicy z dołu,
- maszynista suwnicy,
- wytaczacz,
- operator obrabiarek skrawających.

Oferty pracy prosimy składać bezpośrednio w Dziale Kadr, przesać na adres Spółki, bądź na adres e-mail: kadry@znle.pl. Bliższych informacji można uzyskać pod nr tel. 032 2358 222.

**Zakłady Naprawcze Lokomotyw Elektrycznych
Spółka Akcyjna**

Dział Kadr
tel. 032 2358 222
fax 032 2358 205
e-mail: kadry@znle.pl

ul. Chorzowska 58
44-100 Gliwice



www.znle.pl

www.znle.pl

www.znle.pl

www.znle.pl

www.znle.pl

Najszybsze pociągi świata

Shinkansen

Japonia to kraj o wyjątkowo niesprzyjających warunkach do budowy szybkich kolei. Mimo górzystych terenów i strefy sejsmicznej w pełni zasłużenie uznawana jest jednak za ich ojczyznę.

Shinkansen (tłum. nowa magistrała) to nazwa sieci kolejowej, której projekt powstał w 1940 roku. Ówczesne władze planowały rozbudowę linii do Pekinu poprzez podmorski tunel do Korei, z połączeniem z magistralą transsyberyjską oraz większymi miastami azjatyckimi. Jednak rezultaty II wojny światowej położyły kres tym zamiarom.

W 1958 roku japoński rząd zatwierdził projekt nowej normalnotorowej linii łączącej Tokio i Osakę – „Tokaido”, o długości 515 kilometrów. Oddano ją do użytku w 1964 r., tuż przed inauguracją igrzysk olimpijskich w Tokio. Warto nadmienić, że wszystkie istniejące wówczas linie kolejowe w Japonii były wąskotorowe, głównie o prześwicie 1067 mm. Śmiało można

więc mówić o przeskoku w inną epokę. Tym bardziej, że w Europie szybkie koleje nie wyszły wówczas poza sferę wstępnych projektów.

Na „Tokaido” pociągi serii Shinkansen 0 i 100 osiągały prędkość 210 km/h. Podobnie jak na oddanej w 1972 roku linii „Sanyo”, łączącej Osakę z Okayamo. Od końca lat 90. pociągi Shinkansen regularnie rozwijają prędkość 300 km/h. W 1987 roku państwowe koleje japońskie JNR zostały sprywatyzowane, co wstrzymało na pewien czas rozbudowę szybkich linii. Obecnie obserwujemy jednak dalszy ich rozwój, przejawiający się w wydłużaniu linii i konstruowaniu nowych typów pociągów.

Prace badawcze prowadzone są również w dziedzinie kolei magnetycznej. Do Japonii należą rekordy prędkości pociągów maglev. Światowy rekord ustanowiony został 2 grudnia 2003 roku. Trzywagonowy po-

ciąg na poduszce magnetycznej MLX 01 osiągnął szybkość 581 km/h, a 16 listopada 2004 roku te same pociągi minęły się z szybkością 1026 km/h co również plasuje je na pierwszej pozycji w tej klasyfikacji.

Innego rodzaju rekord ogłosiły JRC (Centralne Koleje Japońskie) w 2004 roku. Średnie roczne opóźnienie dla 160 tysięcy pociągów wyniosło... 6 sekund, czym poprawiono rekord z 1997 roku wynoszący 18 sekund. Wliczone są w to wszelkie zaistniałe wypadki i awarie. Bezpieczeństwo na kolejach japońskich to inny światowy rekord. W ponad 40-letniej historii pociągi Shinkansen, przewożąc ponad 6 miliardów pasażerów, nie zanotowały żadnego wypadku śmiertelnego spowodowanego wykojeniem czy innymi kolizjami wliczając w to trzęsienia ziemi i tajfuny. Jedyny problem stanowią pokonujące zabezpieczenia samobójcy.



Komunikat z wypadku z 15 czerwca tego roku na stacji Yokohama opisuje skutki rzucenia się 20-latka pod pociąg pędzący z prędkością 270 km/h. Jego szczątki raniły innego znajdującego się w pobliżu człowieka, a ruch pociągów w obu kierunkach wstrzymano na godzinę.

Warto zatrzymać się przy tych niewiarygodnie wysokich wskaźnikach bezpieczeństwa. Jako przyczyny różne źródła podają m.in. rygorystyczny system pracy i szkolenia maszynistów, brak blokady liniowej na szlakach, wstrzymanie ruchu pociągów w godzinach 24–6 oraz regularne przeglądy linii w tych godzinach przez specjalny pociąg Doctor Yellow (tłum. żółty doktor) czy system detekcji trzęsień ziemi.

Tabor szybkich kolei japońskich stanowią elektryczne zespoły trakcyjne nazwane Shinkansen 0 do 800. Zasilane napięciem 25 kV/60 Hz osiągają szybkość od 220 do 320 km/h. W większości składają się z 16 wagonów w tym 12 silnikowych (wyjątek stanowi „S 0” i „S 500”, w których silnikowe są wszystkie). Ich moc zawiera się w przedziale 11–18,2 MW, a masa ograniczona została z początkowej 970 do 690 ton w przypadku „S 700”. Każdy skład posiada ponad 1300 miejsc siedzących. Jedynie „S 400”, czyli tzw. Mini Shinkansen eksploatowany przez koleje JER (wschodnie) odbiega swymi parametrami od pozostałych.

Ekspresy japońskie podzielone zostały na trzy kategorie: najszybsze „Nozomi” (którymi podróż z Tokio do Osaki trwa 2,5 h), wolniejsze „Hikari” oraz zatrzymujące się na większych stacjach „Kodama”.

Cóż, podróż pociągiem na bilety FIP aby doświadczyć osobiście tego zjawiska wydaje się w najbliższej przyszłości nierealna. Ale może nasze wnuki?

Stanisław Donarski
Zdjęcia: Andrzej Harassek
Wikipedia



Shinkansen 0 (z lewej) i 100.



Shinkansen 300



Shinkansen 400



Shinkansen 500



Shinkansen 700



Udowodnić niewinność

Wypadki wpisane są w ciężką pracę maszynisty. Gorsze bywa jednak często to, co po nich następuje – żmudne dochodzenie i szukanie winnych przez tych, którzy nie mają pojęcia o eksploatacji. Kozłami ofiarnymi zostają więc ci, którzy prowadzili pociąg i starali się uniknąć wypadku. Domniemanie niewinności ich nie obowiązuje, czego przykładem jest poniżej opisane zdarzenie.

Wypadki wpisane są w ciężką pracę maszynisty. Gorsze bywa jednak często to, co po nich następuje – żmudne dochodzenie i szukanie winnych przez tych, którzy nie mają pojęcia o eksploatacji. Kozłami ofiarnymi zostają więc ci, którzy prowadzili pociąg i starali się uniknąć wypadku. Domniemanie niewinności ich nie obowiązuje, czego przykładem jest poniżej opisane zdarzenie.

Na stacji Knurów 9 lipca 2001 r. doszło do wykolejenia będącej po modernizacji lokomotywy ET 22-1001. Wskutek tego nastąpiło zazderżakowanie i oberwanie kurków końcowych przewodu zasilającego oraz hamulcowego na czołownicy od strony kabiny „B”. W celu sprowadzenia lokomotywy do jednostki macierzystej prowizorycznie zabezpieczono uszkodzone przewody pneumatyczne wbijając drewniane kołki. Pojazd poddano naprawie i choć przez jakiś czas ET 22-1001 pracowała, okazało się, że nie zrobiono tego dobrze.

21 sierpnia 2001 r. maszynista przyjął lokomotywę zgodnie z procedurami. Po wyjeździe z zakładu taboru na stację i dojechaniu do pociągu wraz z rewidentem wykonali szczegółową próbę hamulca. Otrzymałszy wymagane dokumenty i sygnał zezwalający na jazdę maszynista wyjeżdża ze stacji Tarnowskie Góry. Po przejechaniu 7,5 km oraz osiągnięciu prędkości 59 km/h zaczyna hamowanie kontrolne (wcześniej nie miał takiej możliwości ze względu na specyfikę szlaku). Po jego rozpoczęciu pociąg wjeżdża na szlak, gdzie spadek profilu linii dochodzi do 7 promili. Zbliża się do tarczy ostrzegawczej odnoszącej się do semafora wjazdowego stacji Radzionków. Obraz na tarczy wskazuje, że na semaforze jest sygnał ze-

zwalający na wjazd z prędkością do 40 km/h. Po minięciu tarczy maszynista widzi na semaforze sygnał zezwalający na taką jazdę i następny sygnał stój.

Po wdrożeniu hamowania uważa jednak, że jest ono mało skuteczne. Uruchamia więc hamowanie nagłe oraz zrywa klapę Ackermana, używa radiostopu oraz przez radi łączność informuje dyżurnego ruchu z pobliskiej stacji, że pociąg nie hamuje. Z opisu taśmy wynika, że prędkość pociągu maleje z 59 do 43 km/h na drodze hamowania 2100 m. Po przejechaniu 2100 m obok semafora wjazdowego wskazującego sygnał „stój” oraz najechaniu na wykolejnicę 5 wagonów ulega wykolejeniu. Wskutek tego następuje rozerwanie pociągu między lokomotywą i wagonami (lokomotywa się nie wykoleiła) i w efekcie jego zahamowanie.

Po blisko dwóch godzinach na miejsce zdarzenia przybywa komisja w celu ustalenia przyczyny wypadku. Przeprowadza szczegółową próbę hamulca pociągu przy użyciu lokomotywy zastępczej, bez wykolejonych wagonów. Doczepiono ją jednak nie od czoła, lecz na koniec pociągu. Próba wypadła pomyślnie – hamulce działają prawidłowo. Wobec tego rozpoczyna badanie układu hamulcowego lokomotywy, stwierdzając, że hamulec dodatkowy oraz

zespolony działają prawidłowo. Po kilku godzinach prac, m.in. demontażu urządzeń hamulcowych, komisja znajduje w końcówce przewodu hamulcowego kołek, wbity w lipcu w Knurowie. Podczas naprawy i robót spawalniczych liczone zapewne, że kołki w przewodach ulegną spalaniu. Tak się jednak nie stało.

Komisja ustala, że przyczyną zasadniczą wypadku było niezatrzymanie się pociągu nr 99 674 przed wskazującym sygnał S1 „stój” semaforem wjazdowym. Za przyczynę pierwotną uznaje niedrożność przewodu głównego lokomotywy spowodowaną kołkiem drewnianym w kształcie stożka o dł. 75 mm i średnicach 19 i 23 mm, który znalazł się w końcówce przewodu głównego, między czołownicą a kurkiem końcowym, w wyniku niewłaściwie wykonanej naprawy przyspawania urwanej końcówki przewodu głównego. Na tym komisja kończy prace dochodzeniowe, aby nagle – po 10 dniach – doznać jakiegoś olśnienia i zdecydować o przeprowadzeniu wizji lokalnej. Ma ona miejsce 31 sierpnia 2001 r., z udziałem lokomotywy ET 22 – 1001 biorącej udział w wypadku (nie wiadomo co działo się z nią od tego czasu) oraz 4 wagonów serii Eao, zamiast 31, bo z tyłu zestawiony był skład w dniu wypadku.

Przed przeprowadzeniem wizji, jak zapisano w protokole, stwierdzono pęknięcie końcówki przewodu hamulcowego przy czołownicy po stronie pomocnika oraz nieszczelność na połączeniu gwintowym przewodu zasilającego z kurkiem końcowym po stronie maszynisty – kabina B. Usterki te usunięto. Po odkręceniu kurka końcowego przewodu zasilającego stwierdzono obecność w krońcu kołka drewnianego o przekroju nieregularnego koła o dł. 56 mm i średnicy 25,6 mm, ze śladami strugania i opalenia spowodowanego podgrzewaniem podczas usuwania. Próbowano także połączyć przewód hamulcowy z wagonu

z końcówką zamontowanego do kroćca przewodu głównego lokomotywy. Główka na przewodzie jest żółta, posiada odlew w kształcie krzyża (typ Z), rączka kurka ma kolor czerwony. Ze względu na różnice w konstrukcjach główek przewodów nie ma możliwości ich połączenia. Nasuwa się z miejsca pytanie, w jaki sposób pracowała 21.08.2001, czyli w dniu wypadku komisja, skoro podczas demontażu oraz montażu kurka przewodu głównego

przy lokomotywie nie stwierdziła nieprawidłowego węża z końcówką typu Z? Tego dnia odkręcany był przecież kurek końcowy przewodu głównego i w przewodzie znaleziono kotek. Wręcz niepojęte, że nikt z komisji nie zauważył niewłaściwej końcówki. To jednak wcale nie koniec zdumiewających odkryć. (cdn)

Mieczysław Walarus
Komisja Obrony
Praw Pracowniczych

Na sportowo

W 48 Mistrzostwach Polski Kolarzy w szachach wzięła udział reprezentacja Zakładu Taboru w Warszawie, której członkami stanowili członkowie ZZM – **Kazimierz Machaj** i **Marek Kośny**. Grano systemem szwajcarskim, 30 minut na partię. CM Warszawa zajął 14 miejsce na 38 drużyn, a w klasyfikacji indywidualnej Kośny był dziewiąty.

Podpatrzone



Inwazja much i widok z kabiny maszynisty po ataku.

Fot. Arkadiusz Kotkowski

Pod semaforem

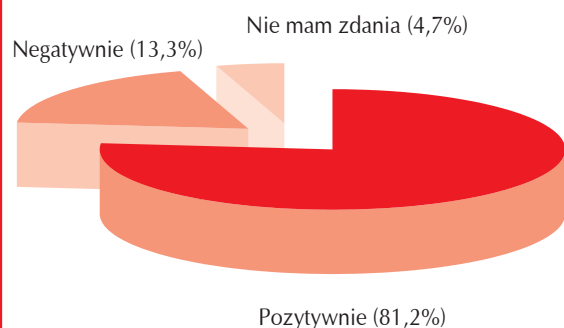
Zarząd PKP CARGO S.A. za stanowczą postawę w sporze z CTL Logistics wokół

międzynarodowych przewozów towarowych w Obwodzie Kaliningradzkim. Postawiło to konkurenta w bardzo kłopotliwej sytuacji, ale to akurat nie nasz problem.

PKP Przewozy Regionalne za dotkliwą porażkę w przetargu na wykonywanie przewozów w Kujawsko-Pomorskiem. Jej skutki mogą okazać się opłakane. Nie tylko zresztą dla samej spółki, ale również dla wielu kolejarzy z tego regionu spoza PR.

SONDA

Jak oceniasz podpisane Porozumienie w sprawie rozwiązań emerytalnych dla kolejarzy?



Źródło: www.zzm.org.pl

Zapraszamy do nadsyłania swoich komentarzy, opinii, listów pod adresem: rkzzm@wp.pl bądź listownie: Głos Maszynisty, ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa.

fraszki Jerzego Szulca

Uzdrowiciel
Ma taki dotyk
Jak antybiotyki.

Winowajca
Ożłopał się wina,
no i po tym winie
Nie mógł powinności
uświadczyc dziewczynie.

Lepsze jutro
Jutro będzie lepsze
i to nawet sporo
Jutro nam dołożą,
to co dziś zabiorą.

Puciołowaty
Mówili: wypadek,
brutalne pobicie...
A jemu tak morda
spuchła przy korycie.

Naturysta
Podejrzany typ
Bez wstydu i slip.

Kącik filatelistyczny

Sezon urlopowy w pełni i wielu z nas uda się wkrótce na zasłużony urlop, odpoczywając od nastawnika jazdy i prowadzeniu pociągu. Znajdą się jednak pewnie i tacy, którzy nawet wtedy nie zapomną o swym fachu, zwracając szczegól-

ną uwagę np. na niszczące dworce kolejowe. Dzięki filatelistom zachowuje się obraz ich dawnej świetności. Tak jest na bezmimnałowej kartce pocztowej wydanej przez bydgoski oddział Poczty Polskiej z okazji XIV Konferencji Naukowej Polskiej Akademii Filatelistyki. Widnieje na niej zabytkowy dworzec w Ciechocinku z początku XX wieku. Projektantem kartki, która upamiętnia także 140 rocznicę dotarcia kolei do najbardziej znanego polskiego uzdrowiska jest **Wojciech Jankowski**. Wydano ją w nakładzie 1000 sztuk. Pięknym jej uzupełnieniem jest okolicznościowy datownik stosowany w Urzędzie Pocztowym nr 1 w Ciechocinku w dniu 29.04.2007 r., informujący o konferencji oraz przedstawiający dworzec PKP.



(amur)

HOO MOR

Mężowi zaginęła żona. Kamień w wodę! On szaleje: wydzwania na policję, pogotowie, szuka po szpitalach, dręczy rodzinę i znajomych. Nic!

Po dwóch dniach usilnych poszukiwań wpada do domu i słyszy jakiś hałas w kuchni. Zagląda i widzi, że żona krząta się przygotowując mnóstwo kanapek...

– Kochanie, ja od zmysłów odchodzę, co się stało, gdzie byłaś, pół miasta cię szuka!

– Ach, skarbie, nie uwierzysz, co mi się przytrafiło: porwało mnie paru facetów, zawiozło na chatę, a tam seks: orgie, pozycje takie, siakie, z przodu, z tyłu, afrodyzjaki, gadzety, no mówię ci – koszmar! I tak przez cały tydzień!

– Zaraz, zaraz, skarbie, jaki tydzień? Przecież nie było cię dwa dni?

– No tak, ale ja tylko wpadłam na chwilę po kanapki!

Mąż wraca do domu i od progu krzyczy:

– Kochanie trafiłem „6” w totolotka. Żona siedzi bez żadnej reakcji.

– No kochanie nie cieszysz się? Wygrałem w totolotka, będziemy bogaci.

A żona smutnym głosem:

– Mamusia mi zmarła.

A mąż na to:

– A niech to... Kumulacja!

Sobota wieczór. Facet siedzi przed telewizorem z kuponem lotto w ręku. Ogląda losowanie. Pierwsza liczba zgadza się, podobnie druga, trzecia, czwarta też się zgadza i piąta... Przed szóstą facet zaciska zęby patrzy i... trafił szóstkę! Szczęśliwy krzyczy do żony:

– Zośka pakuj się!

Żona ucieszona pyta:

– O rany, Józek, gdzie jedziemy Hawaje, Paryż?!

Józek:

– Nie gadaj tylko się pakuj!

Zośka:

– Rany! Józek jestem taka szczęśliwa, ale powiedz gdzie jedziemy?!

Józek:

– Pakuj się i wynocha!!!

Nasze sztandary

ZZM Gniezno

Historia jednej z najważniejszych i najcenniejszych pamiątek ZZM jest niezwykła. Przechowany do dzisiejszych czasów sztandar gnieźnieńskiego koła powstał w 1934 roku. W latach powojennych słuch o nim zaginął, lecz udało się go odnaleźć.

Jedynym śladem potwierdzającym istnienie sztandaru w okresie międzywojennym było zdjęcie zachowane przez jednego z kolegów maszynistów. Po reaktywacji koła w 1990 roku (powstało w 1921 roku) **Henryk Szymański** zaproponował zbiórkę pieniędzy na jego odtworzenie, co przyjęto jednogłośnie. Równocześnie zaś trwały poszukiwania sztandaru wśród najstarszych maszynistów, w wyniku których otrzymano wiele przydatnych wskazówek. Okazało się, że podczas okupacji sztandar był przechowywany przez grupę maszynistów w prywatnych mieszkaniach. Ochroniano go przed niemieckim okupantem niszczącym wszelkie oznaki polskości. Podczas poszukiwań zdołano dotrzeć do ostatniego żyjącego maszynisty, który w latach 60. przekazał sztandar ówczesnym władzom Parowozowni Gniezno. Później trafił on do Związku Zawodowego Kolejarzy i był przechowywany w historycznej salce w Poznaniu.

Ostatecznie w grudniu 1990 roku sztandar został przekazany do koła ZZM w Gnieźnie. Wymagał jednak renowacji, którą przeprowadziły siostry zakonne z Treszczyzna koło Bydgoszczy. Niestety, nie udało się odnaleźć historycznego drzewca sztandaru. W 70. rocznicę powstania koła, 25 listopada 1991 roku, w katedrze gnieźnieńskiej zorganizowano uroczyste poświęcenie nowego drzewca połączone z wbijaniem pamiątkowych honorowych gwoździ. Swoje gwoździe, oprócz wielu zaproszonych gości, mieli okazję wbić również emerytowani maszyniści, którzy pomogli w odnalezieniu sztandaru.

Poczet tworzyli **Marek Siemion** (chorąży) oraz **Jan Czerwiński, Jerzy Zamiar i Jerzy Kowalski**. Sztandar brał udział w wielu uroczystościach organizowanych przez związek, m.in. zjazdach i okolicznościowych wystawach.

Piotr Bernaciak



Awers i rewers sztandaru.



Pocztę pod pomnikiem B. Chrobrego w Gnieźnie 25.11.1991 r.

Poczuj z nami Słońce



Mielno OW Beskid już od **379 zł** od osoby
za 7 dni z wyżywieniem

Świnoujście OW Meduza już od **419 zł*** od osoby
za 7 dni z wyżywieniem

Międzyzdroje OW Trygław już od **509 zł** od osoby
za 7 dni z wyżywieniem

* oferta dotyczy promocji Emeryt i Rencista, Matka z Dzieckiem, Student



www.naturatour.pl