



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 10/74

PAŹDZIERNIK 2010



Kolejarskie związki razem!
- str. 8-11

Nasi kandydaci w wyborach

W wyborach samorządowych, które odbędą się 21 listopada br., wystartuje kilku członków ZM. Będą się ubiegać o mandaty radnych w sejmikach województw: kujawsko-pomorskiego, śląskiego, wielkopolskiego i podkarpackiego.

To bardzo ważne wybory. Sejmik jest wszakże organem stanowiącym i kontrolnym samorządu województwa odpowiedzialnym za politykę regionalną, której częścią jest m.in. polityka transportowa. Kolejarze bezwzględnie powinni mieć więc w tym gremium swoich przedstawicieli. Najbardziej powinni być tym zainteresowani pracownicy spółki Przewozy Regionalne.

Wybory samorządowe odbędą się 21 listopada (niedziela) w godzinach 8–22. Trzech naszych przedstawicieli wystartuje z listy Komitetu Wyborczego Sojuszu Lewicy Demokratycznej, a jeden z Socjaldemokracji Polskiej. W chwili oddawania numeru do druku nie był jeszcze znane dodatkowe informacje, jak numer listy wyborczej i dokładne miejsca.



Adam Centkowski. Ma 46 lat i posiada wykształcenie wyższe – ukończył

Wiadomo jednak, że o mandat radnego w Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego będzie się ubiegać z ramienia SDPL Sławomir Centkowski.

Wydział Prawa i Administracji Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu. Na kolei pracuje od 1979 roku. Zaczynał od pomocnika maszynisty, kolejne etapy to maszynista i maszynista instruktor. Od 2000 r. przewodniczący ZM w Toruniu. W 2007 r. wybrany na przewodniczącego Regionu Północnego Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, od 2009 r. przewodniczący Sektora Spółek Samorządowych ZM do chwili obecnej. Z ramienia Rady Krajowej ZM negocjator układów zbiorowych pracy.



Mariusz Szczurek wystartuje w wyborach do Sejmiku Województwa Śląskiego z listy SLD. Ma 43 lata i wykształcenie średnie – ukończył

Technikum Kolejowe w Tarnowskich Górach. Na kolei od 1982 roku – m.in. pomocnik trakcji spalinowej, maszynista trakcji spalinowej, pomocnik trakcji elektrycznej, maszynista trakcji elektrycznej, instruktor taboru, a obecnie starszy maszynista. W ZM pełni m.in.

funkcję przewodniczącego MZZM w Śląskim Zakładzie Przewozów Regionalnych i wiceprzewodniczącego Rady Sektora Spółek Samorządowych. Jest także członkiem Prezydium OPZZ województwa śląskiego oraz społecznym inspektorem pracy.



W wyborach do Sejmiku Województwa Wielkopolskiego udział weźmie Tadeusz Mazurek. Znajdzie się na liście SLD. Ma 56 lat.

Ukończył Technikum Kolejowe w Poznaniu. Na PKP od ponad 30 lat – początkowo w Lokomotywowni Poznań-Franowo na stanowiskach młodszego maszynisty, maszynisty, maszynisty-instruktora, potem w Zakładzie Taboru w Poznaniu w charakterze maszynisty w ruchu pasażerskim. Obecnie maszynista w PKP Intercity. Przewodniczący ZM IC w Poznaniu oraz wiceprzewodniczący MZZM Poznań. Jest również członkiem Krajowej Komisji Rewizyjnej.



Stanisław Nadbrzeski startuje w wyborach do Sejmiku Województwa Podkarpackiego z listy SLD. Ma 53 lata.

Ukończył Technikum Kolejowe w Rzeszowie. Na kolei od 35 lat. Maszynista elektrycznych pojazdów trakcyjnych kolejno w PKP Lokomotywownia Dębica, Zakład Taboru w Tarnowie i Zakład Taboru w Żurawicy. Od 2008 roku do chwili obecnej zatrudniony na stanowisku maszynisty w Podkarpackim Zakładzie Przewozów Regionalnych w Rzeszowie. Przewodniczący tamtejszej organizacji zakładowej ZM.

Apeluję do członków ZM i wszystkich kolejarzy o liczny udział w wyborach samorządowych i wspieranie startujących w nich kolejarzy

Leszek Miątek
Prezydent ZM

KK **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 arkusowych i zwojowych:

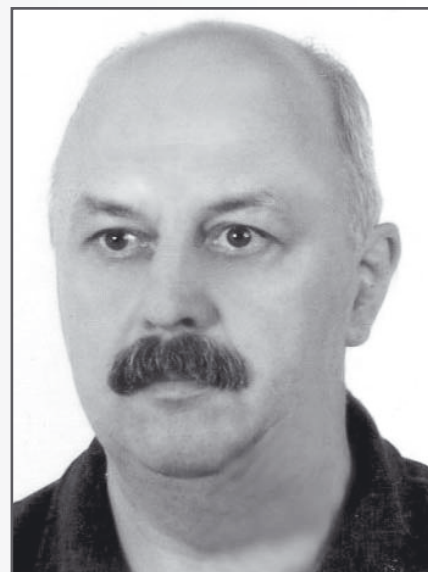
- wydawnictwa książkowe, czasopisma
- taryfy, katalogi, foldery reklamowe i kalendarze
- akcydensy: listy przewozowe, bilety, karty gwarancyjne itp.

Ponadto wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

SERDECZNIE ZAPRASZAMY

Ostatnia droga

Kilkuset kolejarzy towarzyszyło w ostatniej drodze zmarłemu tragicznie starszemu maszyniście Krzysztofowi Czarnowskiemu. Zginął w wypadku na posterunku pracy.



Do tragicznego w skutkach wypadku kolejowego doszło 28 września br. ok. godz. 9.30 na niestrzeżonym przejeździe kolejowym przed Lipuszem na szlaku Kościerzyna–Chojnice. Autobus szynowy SA101-002 prowadzony przez Krzysztofa Czarnowskiego uderzył w naczepę tira, którego kierowca nie zatrzymał się przed przejazdem. Na skutek uderzenia pociąg wypadł z torów. W zmiążdżonej kabinie pozostał zakleszczony maszynista. Pomimo ak-

cji ratowniczej, w której uczestniczyło 10 jednostek straży pożarnej oraz reanimacji, nie udało się go niestety uratować.

Pogrzeb zgromadził wielu kolejarzy – m.in. maszynistów i członków ZZM, z wiceprezydentem Bogusławem Sady na czele. We mszy żałobnej odprawionej w kościele p.w. Niepokalanego Poczęcia Najświętszej Maryi Panny w Krojantach oraz ostatniej drodze na miejscowy cmentarz parafialny uczestniczyło 9 pocztów sztandarowych – Rady Krajowej ZZM i organizacji z Zajązkowa Tczewskiego, Iławy, Malborka, Olsztyna, Gdyni Grabówka, Torunia, SKM Trójmiasto oraz „Solidarności” PR Gdynia.

W grudniu Krzysztof Czarnowski skończyłby 51 lat.

Cześć jego pamięci.

A. Murawski

Dnia 28 września 2010 r.
w tragicznym wypadku na posterunku pracy
zginął nasz kolega

Krzysztof Czarnowski

Członek ZZM w PR Gdynia

Rodzinie i najbliższym

wyrazy głębokiego współczucia i żalu

składa
Rada Krajowa ZZM

Zmniejszymy stratę

Z Małgorzatą Kuczewską-Łaska – prezesem zarządu Przewozy Regionalne sp. z o.o. rozmawia Rafał Zarzecki

– Niedawno po raz pierwszy uczestniczyła Pani w Europejskim Dniu Maszynisty Kolejowego. Jakie wrażenia?

– Bardzo ciekawa uroczystość i świetna atmosfera. Akademia była dobrą okazją do zapoznania się z różnymi stanowiskami i omówienia poszczególnych zagadnień. To był udany dzień.

– Obejmuje Pani funkcję prezesa Przewozów Regionalnych w bardzo trudnym dla spółki okresie. Sytuacja jest nie do pozazdroszczenia. Strata za zeszły rok wyniosła 296 mln zł. W obecnym też nie ma szans na zbilansowanie działalności. Z czego wynikają problemy spółki?

– W stosunku do ubiegłego roku w 2010 r. znacznie ograniczymy stratę. Prognozujemy, że wyniesie ok. 115 mln złotych. Borykamy się ze spadkiem przewozów o ok. 7 proc. i brakiem pełnego sfinansowania deficytu przez organizatorów przewozów. Z dwoma urzędami marszałkowskimi – Śląskim i Kujawsko-Pomorskim nie udało nam się jeszcze podpisać umowy na świadczenie przewozów w 2010 roku, a w przypadku kilku innych deficyt jest większy niż zakładaliśmy.

Jest też kilka pozytywnych symptomów. Między innymi dzięki pociągom InterRegio o 20 procent zwiększyliśmy przychody. Ograniczyliśmy także koszty operacyjne 1 pociągokilometra o ok. 8 procent. To jednak ciągle za mało, żeby osiągnąć równowagę finansową. Naszym głównym problemem jest realizacja przychodów. Twardo walczymy z trendem spadkowym w kolejowych przewozach pasażerskich. Szereg ruchów i strategii zewnętrznych wobec naszej spółki wcale nam jednak w tej walce nie pomaga. Bołączką są na przykład prędkości pociągów. Plan inwestycyjny resortu i zarządcy in-

frastruktury bardziej ukierunkowane są na koleje dużej prędkości niż modernizację linii regionalnych. A my tracimy pasażera gdy czas jazdy samochodem jest krótszy niż pociągiem. Jeśli taka sytuacja się utrzyma, za 5–10 lat nie będzie kolei regionalnej, a Polska nie wypełni unijnej strategii w zakresie zrównoważonego rozwoju transportu. Gołym okiem widać, że stan techniczny infrastruktury kolejowej – pomimo dość wysokich opłat za korzystanie – pogarsza się z roku na rok, zaś stan infrastruktury drogowej ulega znaczącej poprawie.

– Wróćmy jeszcze do dwóch urzędów, które nie podpisały umowy ze spółką. Czy to oznacza, że w ogóle nie płacą za realizowane przewozy?

– Płacą zaliczki znacznie odbiegające od poziomu deficytu. W przypadku UM Województwa Kujawsko-Pomorskiego mamy dość skomplikowaną sytuację. Umowa zawarta była tam w 2007 roku, jeszcze przed wydzielanie Oddziału Przewozów Międzywojewódzkich, na podstawie stawek z tamtego okresu. Ostateczne rozstrzygnięcie musi być poparte ugodą sądową. Na Śląsku podpisaliśmy umowę ramową, wedle której Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego powinien w pełni pokrywać nasz deficyt. Tak się nie dzieje, więc będziemy tego dochodzić na drodze prawnej.

– UMWS utworzył własną spółkę – Koleje Śląskie. Czy nie boi się Pani, że poszczególni właściciele Przewozów Regionalnych również będą zmierzali do tworzenia nowych podmiotów?

– Mam takie obawy, ale musimy liczyć się z tym, że powstaną nowe podmioty, które będą dla Przewozów Regionalnych konkurencją. Jakby nie



było, zawsze będziemy szukali możliwości współpracy i zarobienia pieniędzy przez naszą spółkę. Ważne jednak, żeby polityka transportowa województw była ogłaszana z pewnym wyprzedzeniem. W tej chwili ani Koleje Śląskie ani Przewozy Regionalne nie są w stanie zaplanować swoich działań. Nie ma podpisanych żadnych umów na wykonywanie przewozów w regionie. Ich organizator, czyli UMWS, nie wypełnia zatem swoich podstawowych zadań. Chciałam podkreślić jeszcze jedną rzecz. Zadania realizowane przez urzędy marszałkowskie nie są z gatunku tych, na których świetnie się zarabia. Przewozy regionalne są deficytowe. Gdyby było inaczej, realizowałby je sektor prywatny. Można oczywiście zastanawiać się, która z firm – Przewozy Regionalne czy Koleje Śląskie będzie mniej deficytowa. Tyle że prawdziwa konkurencja, poprawa efektywności i zmniejszanie kosztów możliwe są tylko i wyłącznie w obliczu otwartego rynku przewozowego.

– Niepokoi zadłużenie spółki. Z większością wierzycieli udało się wprowadzić zawrzeć ugody, ale przeciągają się rozmowy z największym – PKP PLK, którym Przewozy Regionalne są winne ok. 300 mln zł. Jaka przyszłość rysuje się przed spółką?

– Rozwiązanie problemu zadłużenia PR to priorytetowa sprawa. Szukamy różnych ścieżek. Od Skarbu Pań-

stwa domagamy się zapłaty zaległych wierzytelności za realizowane w latach 2004-2008 przewozy międzywojewódzkie. Domagamy się 355 mln zł (za okres maj 2004-luty 06) i 323 mln zł (od lutego 2006 do końca 2008). Obie sprawy są w sądzie. Procedury są długotrwałe, więc myślimy też o innych, doraźnych rozwiązaniach. Trwają prace nad uruchomieniem dodatkowego źródła finansowania za pomocą leasingu zwrotnego taboru, co mogłoby zapewnić 300-400 mln zł. W grę wchodzi także pozyskanie inwestora strategicznego. Staramy się też zdobywać zaufanie biznesowe naszych głównych kontrahentów jakimi są urzędy marszałkowskie. Zwiększając swoją wiarygodność zmniejszamy chęć tworzenia nowych podmiotów.

– Powiem wprost. Pracownicy obawiają się najgorszego – upadłości spółki, co umożliwi nowelizacja ustawy o PKP, a także zwolnień z pracy.

– Upadłość wcale nie pomoże rozwiązać problemu zadłużenia Przewoźników Regionalnych. Nie chcielibyśmy sięgać po takie rozwiązanie. Dla mnie to ostateczność. Pracownicy nie powinni się jednak obawiać, bo nawet jeśli spełni się czarny scenariusz – kolej nie zniknie. Wszyscy powinniśmy jednak zadbać o to, żeby w Polsce kolej się rozwijała.

W kilku zakładach mamy nadwyżki zatrudnienia w zespole drużyn trakcyjnych, w paru innych – deficyt. Najlepszym ruchem byłyby przeniesienia, ale mam świadomość, że nie zawsze będzie to możliwe. Ewentualna restrukturyzacja zatrudnienia pozostanie w ścisłej korelacji ze środkami przekazywanymi przez urzędy marszałkowskie. Tam, gdzie pieniędzy będzie za mało, stanimy przed koniecznością ograniczania naszej działalności.

– Spółka zamierza wystąpić ze Związków Pracodawców Kolejowych, licząc na to, że w efekcie przestałyby

w niej obowiązywać zapisy Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy. Dla załogi oznaczałoby to np. utratę części uprawnień. Skąd taki krok?

– W ZPK są małe możliwości negocjacji wysokości cen za świadczenia realizowane na rzecz naszej załogi i pracowników spółek Grupy PKP. Trzeba też pamiętać, że obowiązujący PUZP był zawierany 8 lat temu – w zupełnie innych realiach. Obecnie pojawił się np. problem struktury wynagrodzeń pracowników. Mimo realnej groźby wystąpienia luki pokoleniowej najwięcej płacimy dziś najstarszym pracownikom. Docelowo powinniśmy więc dążyć do zmniejszenia części wynagrodzeń związanej ze stażem pracy, by móc zaoferować większe pieniądze nowozatrudnianym. Dlatego chcemy rozmawiać o przebudowie całego systemu wynagradzania w spółce.

– Dziękuję za rozmowę.

naturalnie z nami



Posłowie podzielili obawy

Posłowie z Sejmowej Komisji Infrastruktury i Komisji Skarbu Państwa negatywnie zaopiniowali rządowe projekty zmian w ustawie o PKP umożliwiające m.in. upadłość kolejowych spółek. Wnioskował o to ZZM.

Przyjęcia projektów od posłów połączonych komisji domagał się 6 października wiceminister infrastruktury Juliusz Engelhardt. Obecny na posiedzeniu prezydent Leszek Miętek namawiał ich natomiast do odrzucenia projektu. Argumentował m.in., że przyjęcie ustawy sprawi, że za rok 15 tys. kolejarzy pracujących w Przewozach Regionalnych będzie sprzedawać na straganach jabłka (link do przemówienia znajduje się na serwerze ZZM). Większość głosujących podzieliła te obawy. Wniosek o odrzucenie projektu w pierwszym czytaniu złożył poseł Wiesław Szczepański z klubu Lewi-

cy. Za jego przyjęciem głosowało 21 posłów, 19 było przeciw, a 3 wstrzymało się od głosu. Do Wysockiej Izby trafi więc ostatecznie sprawozdanie obu komisji z wnioskiem o odrzucenie rządowego projektu zmian w ustawie o PKP.

gm



Personalia



UTK. Premier Donald Tusk powołał z dniem 1 października br. **Krzysztofa Jaroszyńskiego** na stanowisko preza-

sa Urzędu Transportu Kolejowego Krzysztofa Jaroszyńskiego. Nowy szef UTK urodził się 5 października 1977 r. Jest absolwentem Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego. Dwa lata temu uzyskał tytuł doktora nauk prawnych.

Od 2008 r. adiunkt w Zakładzie Administracyjnego Prawa Gospodarczego i Bankowego na Wydziale Prawa i Administracji UW. Od 2005 r. dyrektor zespołu prawnego w firmie doradczej Inplus Sp. z o. o. Od 2004 r. adiunkt a wcześniej asystent w Katedrze Prawa Gospodarczego

Kolegium Zarządzania i Finansów Szkoły Głównej Handlowej.

W latach 2001–2007 był asystentem w Katedrze Prawa Administracyjnego i Katedrze Publicznego Prawa Gospodarczego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego

Od 2001 r. współpracował z kancelariami prawnymi (Kancelaria Adwokacka Adam Jaroszyński, Kancelaria prof. Marek Wierzbowski radcowie prawni sp. partnerska).

Świadczył usługi prawne dotyczące prawa gospodarczego, procedury administracyjnej oraz prawa procesu inwestycyjno-budowlanego. Zajmował się doradztwem w zakresie sektora energetycznego oraz sporami związanymi z funkcjonowaniem rynków regulowanych.

Prowadził badania naukowe z zakresu funkcjonowania administracji gospodarczej, ze szczegól-

nym uwzględnieniem jej aktywności na rynkach regulowanych. Ponadto, zajmował się problematyką prawa procesu inwestycyjno-budowlanego oraz publicznoprawnym kształtowaniem prawa własności nieruchomości.



PKP CARGO. Funkcję dyrektora biura promocji i rzecznika prasowego spółki objął **Marek Kłuciński**. Jest absolwentem

Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Berlinie, a także Podyplomowego Studium Public Relations na Uniwersytecie Warszawskim. Przez ostatnich kilkanaście lat sprawował szereg funkcji kierowniczych w działach public relations, promocji i marketingu oraz pełnił funkcję rzecznika prasowego w takich bankach jak PBK, BPH czy PKO BP. (R.)

PRZY WYBORZE OFE ZDECYDUJ SIĘ NA FUNDUSZ, KTÓRY MA DOSKONAŁE WYNIKI



AXA Otwarty Fundusz Emerytalny

Jesteśmy **w czołówce**
rankingów OFE pod względem
wyników inwestycyjnych.

0801 200 200
axa.pl

Stopa zwrotu AXA OFE za okres od 29 września 2006 r. do 30 września 2009 r. wyniosła 10,025%.
Źródło: Komisja Nadzoru Finansowego, komunikat z dnia 6 października 2009 r.

więcej / niż standard



Związki razem!

Ponad trzy tysiące kolejarzy przemarszerowało 28 września ulicami Warszawy. Pod siedzibą Ministerstwa Infrastruktury głośno protestowali przeciwko dalszej redukcji zatrudnienia w kolejowych spółkach oraz planom bezmyślnej – bo mającej na celu wyłącznie pokrycie deficytu budżetowego państwa – prywatyzacji ich firm, a także zmianom w prawie umożliwiającym ich upadłość.

Pikietę zorganizowały trzy największe kolejarskie organizacje związkowe – SKK NSZZ Solidarność, Federacja Związków Zawodowych Pracowników PKP i Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych. Kilkanaście miesięcy wcześniej – 29 kwietnia 2009 r. szefowie tych organizacji skierowali do rządu petycję z postulatami, których realizacja pozwalałaby skierować kolej na właściwe tory. Pomysły związkowców nie spotkały się jednak ze zrozumieniem decydentów, mających taką wizję polityki transportowej państwa w której kolej to zło konieczne. Tymczasem sytuacja spółek – zwłaszcza pasażerskich, bo PKP Cargo odbija się od dna - robi się coraz bardziej dramatyczna. Przekształcenia, restrukturyzacja, redukcja zatrudnienia, dobrowolne odejścia, zwolnienia grupowe, likwidacja zakładów – to kolejarski

chleb powszedni. Miarka się przebrała, gdy wyszły na jaw zamierzenia rządu. I tak np. wpływy z planowanych prywatyzacji spółek mają posłużyć łataniu dziury budżetowej, spłacie długów PKP S.A. zamiast dokapitalizowaniu zaniedbywanych przez kolejne rządy firm. To wcale nie wszystko. Nowelizacji poddano ustawę o PKP umożliwiając tym samym kolejowym firmom ogłaszanie... upadłości.

W obliczu poważnego zagrożenia dla miejsc pracy „Solidarność”, Federacja ZPP PKP i KKZZ powołały do życia Krajowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy i zaprosili do współdziałania inne kolejarskie związki zawodowe oraz osoby nie zrzeszone, zaniepokojone sytuacją na kolei. Do stawienia się na pikietę, będącą ostatnim ostrzeżeniem dla rządu, zachęcała specjalnie przygotowana odezwa do kolejarzy. Patrząc





szukali schronienia przed padającym deszczem. – Nawet niebo rozpląkało się nad losem kolejarzy i polskich kolei – komentowano w tłumie.

Po przywitaniu przez organizatorów kolejarze uformowali szyk i skierowali się w stronę Ministerstwa Infrastruktury. Właściwie dopiero wtedy okazało się, jak liczny jest pochód i jak wielką siłą stanowią polscy kolejarze, gdy zjednoczą się we wspólnych działaniach. Na czele ramię w ramię szli szefowie kolejańskich związków zawodowych, których wspierała m.in. wiceprzewodnicząca OPZZ Wiesława Taranowska. Syreny, trąbki i gwizdki stworzyły kakofonię nie do opisania.

na frekwencję, przyniosła ona zamierzony skutek. Oprócz kolejarzy w akcji wzięli udział również sympatycy kolei, m.in. organizatorzy kampanii społecznej „Tiry na tory”. Członkowie ZZM, których było ok. 800, wyróżniali się w barwnym tłumie granatowymi flagami związkowymi i transparentami.

Na miejsce zbiórki manifestantów wyznaczono rozległy plac przed Pałacem Kultury i Nauki. Tego dnia pogoda wybitnie nie sprzyjała zgromadzeniom na świeżym powietrzu. Nic więc dziwnego, że obłęzenie przeżywały okoliczne drzewa, pod którymi kolejarze





Ministrów. Podkreślił że kolejarze nie przyjechali na żebry, ale działają także w interesie milionów pasażerów i klientów kolei. Rządzącym wypomniał brak polityki transportowej państwa i żądał stworzenia równych szans konkurencyjnych. Przypomniał, że od początku lat 90. kolej

podjąć bardziej radykalne działania. Nie pozwólmy zrobić z nas targu niewolników! – zwrócił się do przybyłych.

Protestujący domagali się, by wyszedł do nich minister infrastruktury Cezary Grabarczyk. Nie doczekali się. W zastępstwie przyszedł odpowiedzialny za kolej wiceminister Juliusz Engelhardt. Zabrał nawet głos usprawiedliwiając na wstępie swojego szefa, który jakoby akurat „walczył o pieniądze dla kolei”. Po tem wszyscy usłyszeli to, co zwykle przy takich okazjach mówią decydenci. Czyli że jest coraz lepiej. Związkowcy wręczyli ministrowi Engelhardtowi petycję z 11 postulatami, skierowaną do premiera Tuska, ministra Grabarczyka i ministra finansów Jacka Rostowskiego (patrz obok). Po odśpiewaniu hymnu w spokoju rozeszli się do domów.

(L)

Wszystkiemu z zaciekawieniem przyglądali się mieszkańcy Warszawy, którzy nawet nie pomstowali na powstałe w centrum miasta korki, bo stały się one codziennością.

Po krótkim przemarszu uczestnicy pikiety dotarli pod siedzibę MI. Tam przemawiali do nich związkowi przedstawiciele. Prezydent ZZM Leszek Miętek przypomniał, że to cały rząd premiera Donalda Tuska gotuje kolejarzom taki los i równie dobrze protest mógłby mieć miejsce pod Ministerstwem Skarbu, Gospodarki czy Kancelarią Premiera Rady

Ministrów. Podkreślił że kolejarze nie przyjechali na żebry, ale działają także w interesie milionów pasażerów i klientów kolei. Rządzącym wypomniał brak polityki transportowej państwa i żądał stworzenia równych szans konkurencyjnych. Przypomniał, że od początku lat 90. kolej restrukturyzowano bez złotówki z budżetu państwa, a za powstałe długi PKP SA znowu mają zapłacić kolejarze. Odniósł się również do nakładów inwestycyjnych na drogi i kolej, które w Polsce kształtują się na poziomie 90:10, zamiast unijnych 60:40, w efekcie czego zarządca infrastruktury kolejowej grozi, że 2/3 linii kwalifikuje się do zamknięcia – Jeśli ta pikietka nie przyniesie efektów, to w obronie naszych firm i miejsc pracy będziemy musieli

Podziękowanie

Wszystkim uczestnikom pikiety przed Ministerstwem Infrastruktury w imieniu organizatorów, Prezydium KKZZ, składam serdeczne podziękowania.

Wasza liczna obecność pokazuje, że kolejarze nie będą bezkrytycznie przyglądali się jak wyprzedawany jest dorobek wielu pokoleń kolejarzy i jak likwidowane są nasze miejsca pracy.

Leszek Miętek
Przewodniczący KKZZ





Petycja kolejowych związków zawodowych

Pan
Donald Tusk
Prezes Rady Ministrów

Pan
Cezary Grabarczyk
Minister Infrastruktury

Pan
Jacek Rostowski
Minister Finansów

Pomimo wielu starań i dobrej woli ze strony kolejowych związków zawodowych do tej pory Rząd RP nie podjął skutecznych działań w sprawie realizacji postulatów naszej Petycji z 29 kwietnia 2009 roku. W niej to określiliśmy podstawowe warunki konieczne do stworzenia właściwych warunków funkcjonowania polskich kolei. Na dodatek, w tym roku Rząd RP podjął intensywne przygotowania do prywatyzacji, a właściwie wyprzedży spółkę kolejowych, by w ten sposób pokryć historyczne długi PKP S.A., które wynikały głównie z braku odpowiedniego dofinansowywania kolei przez państwo w procesie restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe.

W spółkach Grupy PKP podjęto także głębokie procesy restrukturyzacyjne likwidujące miejsca pracy. Kolej ma więc po raz kolejny stać się ofiarą problemów budżetowych państwa. Wiele złego już wyrządza, przesłany przez Rząd RP do Sejmu, projekt zmiany ustawy o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji PKP, umożliwiający upadłość spółek powstałych na mocy tej ustawy. Wszystko to bezpośrednio bardzo poważnie zagraża naszym miejscom pracy.

W związku z powyższym Komitet Protestacyjno-Strajkowy, powołany przez Federację Związków Zawodowych Pracowników PKP, Sekcję Krajową Kolejarzy NSZZ „Solidarność” i Konfederację Kolejowych Związków Zawodowych, podjął decyzję o przeprowadzeniu w Warszawie dzisiejszej pikiety kolejarzy przed Ministerstwem Infrastruktury. Jest to nasze ostatnie ostrzeżenie dla Rządu przed ogłoszeniem bardziej drastycznych form protestu.

Kierując się interesem polskich kolei i obroną naszych miejsc pracy, żądamy od Rządu RP i właścicieli spółek PKP i samorządowych:

1. Przyjęcia polityki transportowej państwa, gwarantującej finansowanie infrastruktury drogowej i kolejowej w relacji 60:40;
2. Odstąpienia od planów prywatyzacji spółek Grupy PKP bez zapewnienia im większościowego udziału Skarbu Państwa oraz przeznaczenia całości środków finansowych, uzyskanych w wyniku prywatyzacji tych spółek, na ich bezpośrednie dokapitalizowanie;
3. Pełnego oddłużenia PKP S.A. środkami budżetu państwa, a nie środkami uzyskanymi z prywatyzacji spółek Grupy PKP oraz uregulowania spraw podatkowych w operacjach finansowych między spółkami Grupy PKP i w stosunku do Skarbu Państwa;
4. Natychmiastowego przekazania spółkom Grupy PKP w formie aportu majątku niezbędnego do ich funkcjonowania;
5. Przekazania PKP CARGO SA. kwoty 230 mln zł na inwestycje, utraconej w wyniku ugody restrukturyzacyjnej;
6. Zapewnienia PKP Intercity S.A. środków na inwestycje taborowe;
7. Pełnej realizacji ustalonych kwot na finansowanie Przewozów Regionalnych, w tym realizacji uzgodnionych środków na inwestycje taborowe;
8. Zapewnienia źródeł finansowania inwestycji rozwojowych spółkom: PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, Koleje Mazowieckie i Warszawska Kolej Dojazdowa;
9. Zapewnienia finansowania PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na poziomie:
 - a) gwarantującym wykorzystanie przez nią wszystkich możliwych środków z Unii Europejskiej na modernizację infrastruktury kolejowej;
 - b) niezbędnym dla należytego utrzymania infrastruktury kolejowej będącej w jej zarządzie w niezmienionej wielkości;
10. Pełnego finansowania ze środków budżetowych infrastruktury kolejowej niezbędnej do prowadzenia przewozów rozproszonych, w tym przede wszystkim stacji rozrządowych;
11. Utrzymania ilości uruchamianych pociągów przewozów regionalnych i międzywojewódzkich na niezmienionym poziomie, a także wprowadzenia, poprzez zmiany ustawowe, obowiązku świadczenia usług przewozowych wzajemnie się uzupełniających.

Stanisław Stolorz

Przewodniczący Federacji
Związków Zawodowych
Pracowników PKP

Henryk Grymel

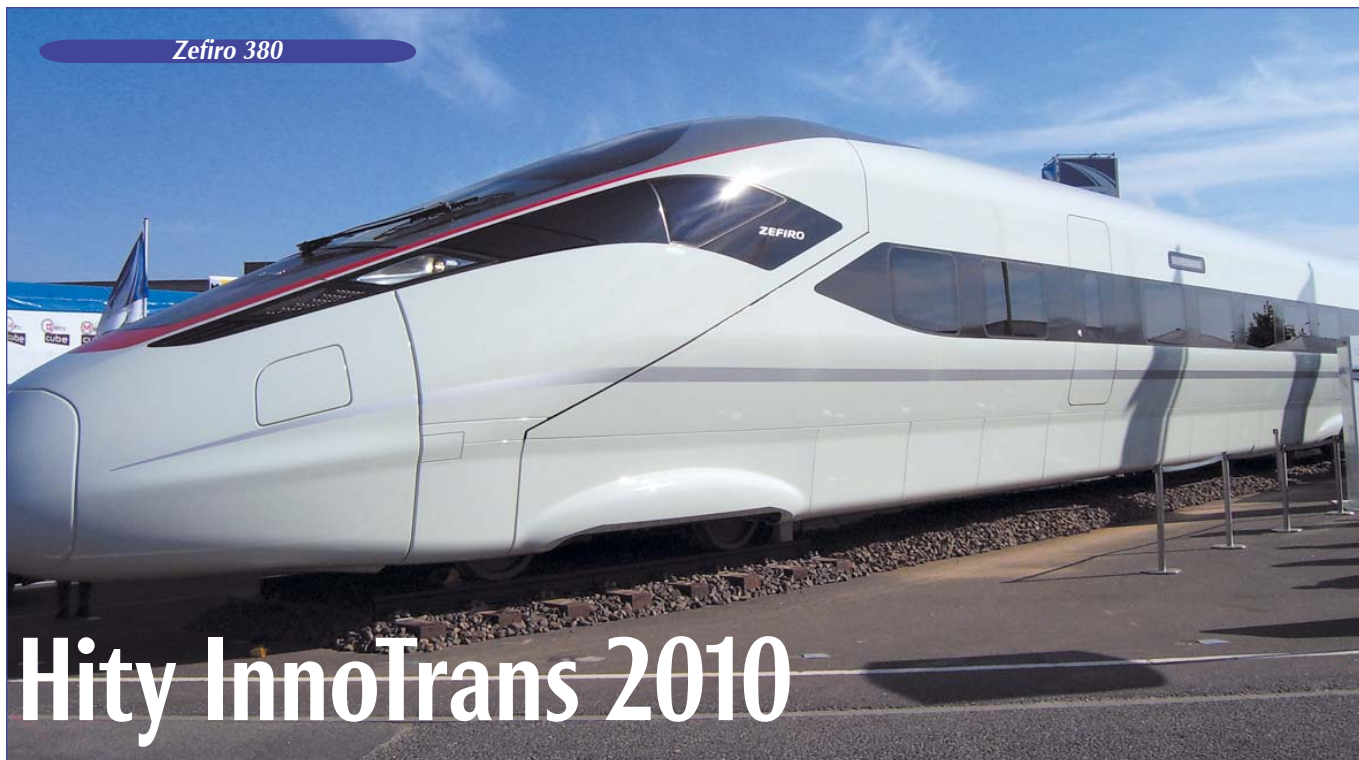
Przewodniczący
Sekcji Krajowej Kolejarzy
NSZZ „Solidarność”

Leszek Miętek

Przewodniczący
Konfederacji Kolejowych
Związków Zawodowych

Warszawa, 28 września 2010 r.

Zefiro 380



Hity InnoTrans 2010

W dniach 22–24 września br. odbyły się w Berlinie jedne z największych na świecie targi branży kolejowej. Uczestniczyła w nich rekordowa liczba wystawców, którzy zaprezentowali szeroki wachlarz produktów kierowany na rynek transportowy.

Największym zainteresowaniem odwiedzających cieszył się sektor w którym wystawiano tabor szynowy. Znalazło się tam kilkadziesiąt lokomotyw, zespołów trakcyjnych, wagonów i innych pojazdów szynowych. Sądząc po długości kolejek

na zatłoczonym placu hitem okazał się najnowszy produkt Bombardiera – pociąg Zefiro 380. Pomimo że osiągalna była tylko naturalnej wielkości makietka czołowego wagonu, tłumy zwiedzających cierpliwie czekały na zorganizowaną wewnątrz trójwy-

miarowa prezentację. Zadbano w ten sposób o to, aby zwiedzający poczuli się jak w środku rzeczywistego pojazdu. Ten najszybszy na świecie produkowany seryjnie pociąg jest, jak zapewnia producent, najbardziej ekonomiczny i ekologiczny spośród składów VHS (Very High Speed – pociąg bardzo dużej prędkości). Energooszczędna technologia ECO 4 i aerodynamiczny kształt zaczerpnięte zostały z doświadczeń lotniczych firmy. Ta kombinacja pozwala osiągnąć największą pojemność (do 1336 miejsc) przy najniższym zużyciu energii spośród pociągów tej klasy. Produkt reklamowany jest jako najszybszy sposób na ocalenie planety. Niestety, raczej trudno będzie pojechać nim po europejskich torach, ponieważ został skonstruowany zgodnie ze standardami chińskimi. Koleje tego kraju zamówiły 80 takich zestawów z dostawą od roku 2011. Kilka danych technicznych: prędkość maksymalna 380 km/h, ilość wagonów 8 lub 16, długość pociągu 215/428 m, ciężar 231/462 t, zasilanie 25 kV AC, ilość miejsc 495/1336, maksymalny nacisk osi 17 t, moc 10/20 MW.

Skoda 109 E



Warto odnotować jeszcze, że dwaj konkurenci nie pozostali w tej dziedzinie z tyłu. Alstom przedstawił makietę pociągu Speedelia z maksymalną prędkością 360 km/h, natomiast Siemens – Velaro D, nową wersję charakteryzującą się pełną interoperacyjnością (możliwością pracy w różnych systemach). Przeprowadzane są właśnie próby, których celem jest połączenie miast niemieckich z Londynem.

Wspomniana trójka potentatów zaprezentowała również swoje najnowsze lokomotywy. Każdy z nich skonstruował na bazie jednej platformy kilka typów pojazdów. Są to maszyny czteroosiowe w wersji



Autobus szynowy NEWAG 221 M



ETR 610 produkcji Alstom

ją się w europejskie tendencje w tej branży. Znalazły się tam jednak dwa wyjątki. W odmiennym kierunku poszli nasi konstruktorzy z ZNLE w Gliwicach projektując sześćosiowy E6 ACT zwany Dragonem. Docelowo ma być kierowany na polski rynek. Zupełnie innym produktem jest lokomotywa produkcji Bombardiera ALP – 45 DP. To jedyna tego rodzaju na wystawie maszyna posiadająca napęd zarówno spalinowy i elektryczny. Jest przeznaczona na rynek amerykański do obsługi pociągów

pasażerskiej, towarowej, elektryczne zasilane jednym lub kilkoma rodzajami napięć oraz spalinowe. W przypadku Bombardiera jest to znana u nas rodzina Traxx. Siemens wyprodukował nową klasę Vectron, a Alstom od kilku lat wytwarza serię Prima. Wszystkie charakteryzują się mocą powyżej 5 MW (spalinowe ponad 2MW), prędkością maksymalną w zakresie 140–200 km/h, naciskiem osi 20 -22 t. Tej klasy lokomotywę pokazała też czeska Skoda. Jej produkt oznaczony jako 109 E, to wielosystemowy elektrowóz o mocy 6,4 MW osiągający prędkość 200 km/h. Generalnie wysokie te pojazdy prezentują zbliżone parametry i wpisują



Siemens Velaro D – kosmiczne prezenterki w barwach państw które użytkują pociągi

ELF bydgoskiej PESY



typu push-pull. Posiada dwa silniki spalinowe oraz elektryczne silniki trakcyjne zasilane z sieci napięciami 25 kV/60 Hz, 12kV/25Hz i 12kV/60Hz. Prędkość maksymalna przy napędzie elektrycznym 200 km/h i spalinowym – 160 km/h. Długość pomimo konstrukcji jednokabinowej aż 21,8 m.

W segmencie zespołów trakcyjnych nieźle zaprezentował się ELF bydgoskiej PESY. Nowoczesna linia oraz parametry sytuują go w czołówce pojazdów tego typu. Może poruszać się z prędkością 130 lub 190 km/h. Co ważne, można go konfigurować w układzie od dwóch do ośmiu członów, a sumując wszystkie możliwe

konfiguracje uwzględniające między innymi: rodzaje napędu, napięcie zasilania, ilość członów, ilość drzwi na człon można uzyskać blisko 100 różnych wersji. Jest to istotne ekonomicznie ponieważ redukuje ilość kabin, co przy kosztach choćby tylko urządzeń kabinowych ETCS w zakresie 30–100 tys. euro ma niebagatelne znaczenie. Również nowosądecki NEWAG zaprezentował nowy model autobusu szynowego, który mieścił się swoimi parametrami w standardach europejskich.

Podsumowując targi pokazały, że ten ogromny rynek ze swoimi nie

Bombardier Traxx 140 DE



Bombardier ALP – 45 Dual Power



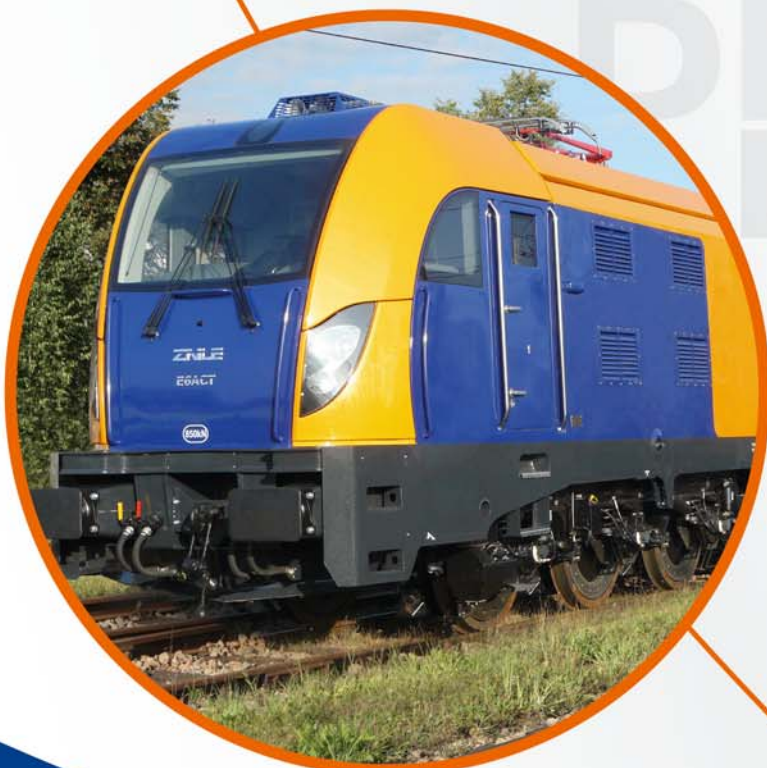
taniami przecież wyrobami to wyraz tendencji w światowym transporcie do równoważenia a nawet promowania kolei. Niestety, kolejne rządy w naszym kraju nie chcą dostrzec rzeczy oczywistych i degradują o zastraszający sposób to, co jeszcze zostało. Gdy średnie dofinansowanie państw Wspólnoty Europejskiej do transportu drogowego i kolejowego mieści się w proporcjach 6 : 4, to w Polsce jest to 9 : 1. To najkrótsza droga do transportowego samobójstwa.

*Tekst i fot.
Stanisław Donarski*

ZNLE jest liderem na polskim rynku w zakresie:

- jakości usług - produkcji, modernizacji, naprawy, serwisu pojazdów trakcyjnych,
- jakości obsługi klienta,
- profesjonalnego zarządzania.

Misją **ZNLE** jest innowacyjny rozwój w obszarze usług napraw lokomotyw elektrycznych o najwyższych standardach i jakości, realizowany w sposób przyjazny dla środowiska, zgodny z polityką bezpieczeństwa kolejowego, dający pełną satysfakcję klientom - operatorom kolejowym, w konsekwencji tworzenie optymalnych warunków ich użytkowania.



NOWA POLSKA LOKOMOTYWA E6ACT DRAGON



Zakłady Naprawcze Lokomotyw Elektrycznych S.A.
ul. Chorzowska 58 | 44-100 Gliwice | tel. +48 32 2358 201
www.znle.pl



3E-100



EP07



EL-2LEW-100



EP09



ET22-2000

Pomylenie pojęć

W imieniu ZZM zgłaszam zastrzeżenia do wniosków końcowych sprawozdania komisji postępowania wyjaśniającego z dnia 12.01.2010 r., powołanej decyzją dyrektora ds. eksploatacyjno-technicznych Zakładu Przewozów Regionalnych w Łodzi na okoliczność wypadku B04 (uruchomienie pojazdu bez wymaganego zezwolenia), jaki miał miejsce 5 listopada ub.r. w Koluśzkach.

Zawierają one wiele wzajemnie wykluczających się ustaleń. Np. cyt.: „Komisja stwierdza, że maszynista jest współwinnym zaistniałego wypadku kategorii B04 w dniu 5.11.2009 r. w stacji Koluśzki, co doprowadziło do wykolejenia EN057-1051. Podstawą takiego zarzutu w stosunku do maszynisty są ustalenia zapisane w protokole końcowym (nie podpisanym przez przedstawicieli PR) nr ISE6-732-46/09 sporządzonego w dniu 16.12.2009 r. Pomimo nie zakończenia prac komisji miejscowej (powypadkowej), obie strony tj. PR i PKP PLK widzą błędy maszynisty, a więc zarzuty sformułowane maszyniście są zasadne”.

Z miejsca rodzi się pytanie, czyje właściwie zarzuty uznano za zasadne wobec maszynisty? Z cytowanego wniosku wynika, że przedstawiciele Przewozów Regionalnych wniosli zastrzeżenia do ustaleń końcowych określających okoliczności i przyczyny wypadku, opracowanych przez kolejową komisję powypadkową. Ponadto

w oparciu o jakie przepisy prawa pracy pracodawca postawił zarzuty pracownikowi przed zakończeniem postępowania wyjaśniającego? Czyli przed zakończeniem prac kolejowej komisji powypadkowej powołanej na okoliczność wypadku w stacji Koluśzki. Zadaniem komisji powypadkowej nie jest przecież przypisywanie błędów i szukanie winnych, lecz ustalenie przyczyn i okoliczności wypadku w stacji Koluśzki!

Wysokość strat poniesionych przez Przewozy Regionalne i PKP PLK S.A. w przedmiotowym wypadku wynosi łącznie 21 987 złotych. Maszyniście nakazano pokryć straty w wysokości trzech wynagrodzeń zasadniczych, tj. 4 650 złotych co stanowi 21 proc. całości strat. Nie wiadomo kiedy i w oparciu o jaki materiał dowodowy pracodawca dokonał podziału wielkości współwiny między maszynistą oraz pozostałymi współwinnymi. Gdzie zresztą szukać informacji, kim są i na jakim (jakich?) stanowiskach pracują pozostali współwinni? Zwracam uwagę, że całość strat została przypisana przewoźnikowi – Łódzkiemu Zakładowi Przewozy Regionalne w Łodzi. Co wreszcie się stanie, gdy suma przypisywanych automatycznie do zwrotu trzech miesięcznych uposażeń



Autor – przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych ZZM służy poradą pod numerem telefonu 0 667 640 005.

pozostałych współwinnych wypadku przekroczy wartość poniesionych strat?

Zgodnie z przepisami, to przewoźnik – Łódzki Zakład Przewozów Regionalnych w Łodzi - powinien określić w jaki sposób ma odbyć się zjazd w tory postojowe, jeżeli wymaga odmiennego postępowania niż określonego w postanowieniu par.9 ust.30 instrukcji Ir-9 – technice pracy manewrowej. Wobec nie określenia przez pracodawcę owych dodatkowych warunków w regulaminie technicznym stacji Koluśzki, maszynista wykonał zjazd manewrowy zgodnie z par. 9 ust. 30 Ir-9. Regulamin technicznym stacji nie wymagał przecież omówienia pracy manewrowej. Naszym zdaniem w ustaleniu błędnej przyczyny wypadku w Koluśzkach zabrakło zrozumienia różnicy dwóch pojęć: praca manewrowa i zjazd manewrowy.

Biorąc pod uwagę fakt, że pod wnioskami końcowymi sprawozdania widnieje podpis pracodawcy, oczekujemy odpowiedzi na zgłoszone zastrzeżenia od kierownictwa Łódzkiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Łodzi. Znając całość materiału dowodowego zgromadzonego na okoliczność wypadku kolejowego z 5.11.2009 r. uważam, że wobec maszynisty oraz osób mających odmienne zdanie na temat przyczyn i okoliczności wypadku decydenci zastosowali zamiast siły argumentu – argument siły. Dalszy ciąg skutków tego wypadku nastąpi.

Eugeniusz Śliwiński
Przewodniczący Komisji

Fot. G. Moc



Podpatrzone



W piłkarskim turnieju w Veseli nad Morawą (Czechy), który odbył się 22 września, wzięły udział dwie ekipy z ZZM – CT Pomorski i KM Warszawa. Ci pierwsi zajęli drugie miejsce, a futboliści KM – czwarte. Zwyciężyła ekipa z Czech – tegoroczni zwycięzcy turnieju o Puchar Prezesa PKP Cargo i Prezydenta ZZM.

Fot. Mirosław Kowalczyk



Pielgrzymka kolejarzy

Krajowe Duszpasterstwo Kolejarzy zaprasza wszystkich pracowników kolei, emerytów, rencistów, przyjaciół z rodzinami na XXVII Ogólnopolską Pielgrzymkę Kolejarzy na Jasną Górę. Odbędzie się ona w dniach 6–7 listopada br.

Jak informują organizatorzy, pielgrzymka będzie dziękczynieniem za beatyfikację księdza Jerzego Popiełuszki, który zginął służąc Ojczyźnie, Solidarności i ludziom pracy jako ich kapelan. „Będziemy przeżywać także 30. rocznicę powstania NSZZ Solidarność i 25-lecie Krajowego Duszpasterstwa Kolejarzy powołanego w lutym 1985 roku decyzją 204 Konferencji Episkopatu Polski – czytamy w zaproszeniu.

Pielgrzymka rozpocznie się konferencją w Bazylice Jasnogórskiej w sobotę 6 listopada o godz. 18.00, a zakończy ją msza w niedzielę 7 listopada o godz. 11.00. Uroczystości będzie przewodniczył ks. arcybiskup Tadeusz Gocłowski z Gdańska.

Dnia 24 września 2010 roku
odszedł nasz kolega

Mirosław Szlaski

maszynista PKP Cargo – Zakład
Spółki w Warszawie

Rodzinie i bliskim

wyrazy współczucia

składają
koledzy

z NSZZM w Łukowie

Wyrazy głębokiego żalu
i szczerego współczucia
z powodu tragicznej śmierci
w wypadku kolejowym
maszynisty

Krzysztofa

Czarnowskiego

Rodzinie i Bliskim

składają

Zarząd i pracownicy
Przewozów Regionalnych

Pod semaforem



upadłość kolejowych spółek.

Posłowie głoszący przeciw rządowemu projektowi nowelizacji ustawy o PKP, umożliwiającej

Zarząd PKP Intercity za przeprowadzanie głębokiej restrukturyzacji firmy z pominięciem dialogu społecznego.



Masz interesujące zdjęcie, ciekawe informacje, własne przemyslenia.

Napisz do nas: Głos Maszynisty,
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
e-mail: rkzzm@wp.pl

HOMOR

Ogłoszenie: Młody, zamożny, przystojny, wysportowany, bez nałogów poszukuje wielkiej, prawdziwej i czułej miłości.
Raz na tydzień.

Gabinet lekarza rodzinnego. Rozebrany trochę głuchawy starszek pyta z zadowoloną miną:
– Jak pan powiedział, doktorze? Że wyglądam jak arystokrata?
– Nie, niestety. Powiedziałem, że wygląda mi to na raka prostaty...

Do gabinetu dyrektora wchodzi sekretarka:
– Panie dyrektorze, jest tutaj naczelnik Kowalski i mówi, że ma mały interes...
– A czy to moja wina? Niech idzie do seksuologa...

Wieczór. Małżeństwo leży w łóżku. Żona czyta prasę kobietą, mąż przysypia. Nagle żona odkładając czasopismo zagaduje do męża:
– Śpisz?
– Nieee... – ten odpowiada ziewając.
– A chcesz...? – kontynuuje małżonka.
– Jasne – odpowiada momentalnie rozbudzony małżonek.
– To czemu nie śpisz?

Pacjent w szpitalu zwraca się do lekarza:
– Panie doktorze, dlaczego lekarstwa muszę popijać taką wstrętną herbatą?
– Siostro! Proszę natychmiast zabrać kaczkę ze stolika!!!

fraszki Jerzego Szulca

Recesja

Gdy popyt maleje
i interes w zwisie
To dowód, że jesteś
w głębokim kryzysie.

Ocalony

Nie ucierpiał autorytet
Bo go chronił immunitet.

Nocny marek

Gdy pójdziesz do łóżka
z tym panem
Zaśniesz dopiero
nad ranem

Cham

Chłapnie jęzorem,
potem się krztusi
Gdy oplutego
przeprószyć musi.

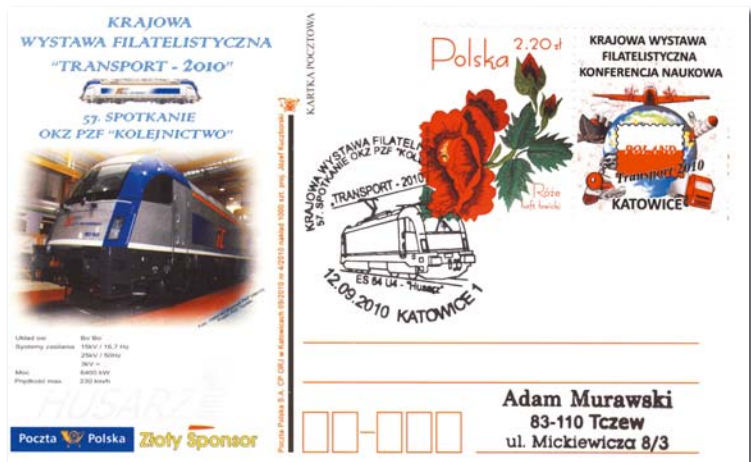
Polityka

W polityce znowu
– jak to w polityce
Pełne gęby
oraz puste potylicy.

Blondynka dzwoni do chłopaka:
– Przyjedź kochanie, bo mam tu do ułożenia strasznie trudne puzzle i nie wiem od czego zacząć...
– Co powinno wyjść według obrazka?
– Coś jakby tygrys...
Chłopak przyjeżdża, przygląda się puzzlom i mówi:
– Kochanie, po pierwsze nie sądzę, żeby z tego wyszedł tygrys. Po drugie zrelaksuj się, napij kawy, a potem pomogę ci pozbierać płatki z powrotem do pudełka...

Kącik filatelistyczny

Prezentowana beznominałowa kartka pocztowa upamiętnia 57. Spotkanie Ogólnopolskiego Klubu Zainteresowań PZF „Kolejnictwo” im. Ernesta Malinowskiego, które odbyło się podczas niedawnej Krajowej Wystawy Filatelistycznej „Transport 2010” w Katowicach. Znaczek personalizowany na którym widnieje logo wystawy z różnymi środkami transportu jest ostemplowany okolicznościowym datownikiem, w którym na części graficznej umieszczono najnowszą polską lokomotywę elektryczną ES 64 U4, czyli popularnego „Husarza”. Jej zdjęcie widnieje również na części ilustracyjnej kartki wraz z opisem podstawowych danych technicznych lokomotywy. Autorem projektu kratki, wydanej w nakładzie tysiąca sztuk, oraz okolicznościowego datownika jest Piotr Topolski.



(amur)

KRZYŻÓWKA NR 10/2010

Element toru kolejowego	Obok tęcznicy Wyrażenie	Skrzynia na ryby Naród	Drzewo o szarej, gładkiej korze	Odgałęzienie toru		Zginął na nim Azja	Szklę jak brylant Szosa strateg.	Język Homera	
Panujący, monarcha			„Miasto rozwo- dów” w USA		4	... Barciś, aktor		Elegan- cja	
			9	Stop miedzi z cyną			Ochronia głowę budowlanica		
Hazardzista	Zuchwał- stwo	Materiał na świece		Piąty w roku	... Urbań- ska, piosen- karka				
			14	Iglaste drzewo	„Serowe” miasto holend.	Klejnocik, świeci- dełko	Turecki władca	Opłata na granicy	Rybia kostka
Kanadyjska stolica Rewia, pokaz	Przeciwnik w dyskusji	Zeus dla Apolla Cukierek lub kwiat				Puchar, czasza			
			Greko- katolik	Jeśli słomiany, to strzecha		12	Zwodzony na łańcuchach	Cywilny lub kościelny	6
Instrument Ringo Starra					Miasto rodu Zamoy- skich				
			15	Autor „Podróży Guliwera”	Nazwa, określenie Krótka komedia		13	Barszcz lub grocho- wa	5
Siódme wylewa- nie Twaróg	Skaliste wybrzeże morskie				Martwica wapienna Ssak morski np. nerpa		Szmer rzeki		
		Urzędowy wykaz stówek Najpierw płaca, potem praca					Megafon		
Słynny wodos- pad w Ameryce	3				Odmia- na charta	Imię Newtona	Pierwsze wyjście w brydżu	Muham- mad z ringu	
			Np. człowiek Położenie bez wyjścia			Okrągłe i ponętne			
Git lub dudek	Bułgarska stolica Występ solisty			Urządze- nie sieci telefo- nicznej			„Dziura” w sieci	Tafla lodu	
Rodzaj muzyki	Gucwiń- ski	Fiodor Dosto- jewski		Stok nasypu ziemnego	Rodzaj diadem Rzym w oryginale				
		1	Gitza				Ważny w otówku	Muzeum w Madrycie	
Walor, zaleta				„Jądro” Świecy Bazar, jarmark			Ciekła kopalina	7	
		Milczą, gdy dusza śpiewa			... Quant, wylanso- wała mini			Układ koloj- dowy	Niwa, pole
10				Obszar uprawy			Furia		
Łączy błachy Słodki wypiek					8				
		Ryba na Wigilię			Lampa mająca trzy elektrody: katodę, siatkę i anodę		11		
Kibic Unia, związek				Instru- ment ludowy: dudy			Jego liść jest na fladze Kanady		

Litery z ponumerowanych pól utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązania krzyżówki nr 10 prosimy nadsyłać do 5 listopada 2010 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 10”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę-niespodziankę.

Rozwiązanie Krzyżówki nr 9: „Tarcza rozrządowa”.

Weekendowy pobyt dla dwóch osób w wybranym ośrodku spółki Natura Tour wylosował **Wiesław Opic** ze Zbąszynia. Gratulujemy, szczególnie informacje prześlemy pocztą.

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



Biuletyn Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

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

Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki, **zespół redakcyjny:** Adam Murawski, Eugeniusz Śliwiński, Grzegorz Moc, **druk:** Drukarnia Kolejowa Kraków
Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiestacji, a także zmiany tytułów.
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych. Na okładce: Przemarsz kolejarzy pod MI Fot. R. Zarzecki

☘ Świnoujście

☘ Zakopane

☘ Mielno

☘ Karpacz

☘ Spała

☘ Dziwnówek

WYPOCZYNEK, KONFERENCJE, SZKOLENIA
zapraszamy do sieci ośrodków **NATURA tour**

Słońce jest tam, gdzie my!

www.naturatour.pl
infolinia: 801 000 527