



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 10/86

PAŹDZIERNIK 2011



Związkowcy piszą do premiera

– str. 2-3

Kolej samorządowa po trupach

– str. 4-5

List do premiera

Szefowie trzech największych kolejarskich central związkowych – SKK NSZZ Solidarność, Federacji ZPP PKP i Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych wystąpili z wnioskiem do premiera Donalda Tuska o wstrzymanie dalszych prac nad prywatyzacją spółki PKP Cargo. Poniżej prezentujemy treść pisma.

Szanowny Panie Premierze

Zwracamy się z wnioskiem o wydanie stosownych dyspozycji Ministrowi Infrastruktury – Panu Cezaremu Grabarczykowi i Prezesowi Zarządu PKP S.A – Pani Marii Wasiak w sprawie wstrzymania dalszych prac nad prywatyzacją PKP CARGO S.A, poprzez zamiar jej sprzedaży, tzw. inwestorowi strategicznemu. Z wypowiedzi Prezes Zarządu PKP S.A – Pani Marii Wasiak wynika, że po okresie wyhamowania prac prywatyzacyjnych w okresie przed wyborami do Sejmu ma ona zamiar szybkiego wpuścić do badania stanu PKP CARGO S.A (w ramach, tzw. due diligence) głównych konkurentów rynkowych naszej spółki. Wniosek ten kierujemy do Pana Premiera, gdyż obawiamy się, że może to nastąpić przed sformowaniem przez Pana nowego Rządu, co należy odczytywać jako metodę stwarzania faktów dokonanych, które pójdą na konto Pana i tworzonego przez Pana Rządu. Za wstrzymaniem prywatyzacji PKP CARGO S.A, prowadzonej w trybie szkodliwym dla interesu i finansów Polski, przemawiają następujące argumenty:

Po pierwsze PKP CARGO S.A nie jest przygotowana do prywatyzacji, gdyż nie została zgodnie z ustawą wyposażona w majątek konieczny do jej funkcjonowania.

PKP CARGO S.A nie posiada wszystkich koniecznych do prowadzenia działalności składników majątkowych. Powoduje to zagrożenie stabilności funkcjonowania spółki

po procesie prywatyzacji. W tej sprawie powinien być wykonany audyt przez niezależnych ekspertów i na podstawie wyników audytu należy dokonać korekty w zasobach majątkowych PKP CARGO S.A.

Po drugie wycena akcji PKP CARGO S.A wykonana ponad rok temu uległa całkowitej dezaktualizacji, co grozi ogromnymi stratami Budżetu Państwa.

W międzyczasie nastąpiła zasadnicza zmiana zewnętrznych warunków funkcjonowania przewoźników kolejowych. UE przygotowała projekt dyrektywy w sprawie jednolitego obszaru kolejowego, której postanowienia zakładają duże obniżenie stawek dostępu do torów (docelowo o 2/3 ich obecnej wysokości). Z tego tytułu wyniki finansowy PKP CARGO S.A ulegnie podwyższeniu nawet o 800 mln złotych netto. Skutkować to będzie podwyższeniem wartości rynkowej PKP CARGO S.A o około 4 mld złotych. Tego czynnika nie uwzględniano w pierwotnej wycenie naszej firmy. Polska, tak jak inne państwa członkowskie, zaakceptowała plan obniżenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej. Sprzedaż PKP CARGO S.A po rażąco zaniżonej cenie skutkować będzie ogromnymi stratami dla Budżetu Państwa, w sytuacji gdy to z Budżetu Państwa będą kierowane coraz większe środki na finansowanie utrzymania infrastruktury kolejowej, w miejsce wpływów z obniżonych stawek dostępu. W związku z powyższym należałoby pilnie dokonać weryfikacji wyceny PKP CARGO S.A przez innego niezależnego doradcę.

Ruszyło śledztwo

Prokuratura Okręgowa w Katowicach wszczęła śledztwo w sprawie zawiadomienia o tworzeniu przez władze samorządowe nowych spółek kolejowych bez należytego przygotowania organizacyjnego, finansowego, i prawnego, tj. o czyn z art. 296 par. 1 Kodeksu karnego.

Do prokuratora generalnego Andrzeja Szeremeta zostało ono złożone przez Leszka Miętka, przewodniczącego Branży Transport OPZZ 4 sierpnia br. Dotyczy domniemania popełnienia przestępstwa przez władze samorządowe województw: śląskiego, dolnośląskiego oraz wielkopolskiego. Mimo posiadania udziałów w spółce Przewozy Regionalne stworzyły one nowych, konkurencyjnych operatorów kolejowych. Co – jak zostało napisane w uzasadnieniu wniosku – cyt.: „nie tylko spowodowała bezpośrednie niebezpieczeństwo wyrządzenia znacznej szkody majątkowej, ale również taką szkodę już wyrządziła. W odniesieniu do przedmiotowej formy przestępstwa można posługiwać się pojęciem *karalnej niegospodarności*, która polega na zarzucanym naruszeniu obowiązku ostrożności w prowadzeniu cudzych spraw majątkowych lub działalności gospodarczej na cudzą rzecz”.

Zarzut w stosunku do władz samorządowych w Kujawsko-Pomorskiem dotyczy natomiast dyskryminacji PR i faworyzowania spółki Arriva.

Za weryfikacją wyceny przemawia również fakt związany z kondycją ekonomiczno-rynkową spółki, albowiem zgodnie z informacjami płynącymi od Prezesa spółki przekazanymi m.in. w czasie obchodów X lecia PKP Cargo o zysku netto wypracowanym przez 8 miesięcy tego roku w wysokości ponad 170 mln zł w konfrontacji z zamiarem sprzedaży pakietu kontrolnego za około 2 mld zł, czyli kwotę, która da nowemu właścicielowi zwrot nakładów na zakup kontrolnego pakietu po 4–5 latach działalności.

Po trzecie absurdalna i szkodliwa dla interesu Polski jest decyzja Prezes Zarządu PKP S.A. o sprzedaży PKP CARGO S.A tzw. inwestorowi strategicznemu zamiast przyjęcia trybu prywatyzacji przez giełdę.

Inwestorem strategicznym może być inwestor branżowy lub finansowy.

Drugi pod względem rozmiarów działalności przewoźnik kolejowy w Polsce jest 7 razy mniejszy od PKP CARGO S.A. Nie stać go więc na zakup PKP CARGO S.A, jeśli będzie ona prawidłowo wyceniona. Na zakup większościowego pakietu akcji PKP CARGO S.A stać z branży tylko kolej niemiecką lub rosyjską, które są i mają pozostać własnością tych państw. Tak więc miejsce państwa polskiego w roli właściciela PKP CARGO S.A zajmie inne państwo.

Taki sam skutek wywoła sprzedaż PKP CARGO S.A inwestorowi finansowemu, który po kilku lat będzie chciał wyjść z tej inwestycji. Realny scenariusz wyjścia dla inwestora finansowego to odsprzedaż PKP CARGO S.A państwowym kolejom niemieckim lub rosyjskim.

PKP CARGO S.A jest drugim pod względem wielkości przewozów przewoźnikiem kolejowym w Unii Europejskiej. W Polsce udział PKP CARGO S.A w przewozach wynosi ponad 70%. PKP CARGO S.A przewozi ładunki dla wszystkich największych firm w kraju i transportuje większość surowców i materiałów z państw WNP. Ma zatem wgląd, poprzez listy przewozowe, w specyfikacje obrotu handlowego (dane szczególnie wrażliwe) wszystkich branż polskiej gospodarki, a poprzez swoje frachty przewozowe wpływa na konkurencyjność polskiej gospodarki.

Powyższe negatywne konsekwencje będą zasadniczo zminimalizowane jeśli prywatyzacja PKP CARGO S.A odbywać się będzie w trybie wprowadzenie jej akcji na giełdę papierów wartościowych w Warszawie. Przy rozproszonym akcjonariacie giełdowym Państwo Polskie, dysponujące nawet mniejszościowym pakietem akcji, może skutecznie wpływać na decyzje PKP

CARGO S.A mające strategiczne znaczenie dla polskiej gospodarki.

Minister Infrastruktury uruchomił, z niezrozumiałych powodów, proces prywatyzacji PKP CARGO S.A wyłącznie w drodze jej sprzedaży, tzw. inwestorowi strategicznemu. Udzielił w tej sprawie niezbędnych pełnomocnictw dla Zarządu PKP S.A. W najbliższych dniach planuje ona wpuszczenie do PKP CARGO S.A specjalistów firm, które złożyły zainteresowanie zakupem spółki i udostępnienie im wszystkich strategicznych i wrażliwych danych rynkowych i ekonomicznych, decydujących o kondycji i przyszłości naszej firmy.

Należy w tym miejscu dodać, że odmawia się nam ujawnienia listy firm, które złożyły zainteresowanie zakupem spółki i które są zainteresowane poznaniem tajemnic handlowych i organizacyjnych oraz standingu ekonomicznego naszej firmy, więc nie ulega wątpliwości, że są wśród nich najwięksi konkurenci PKP CARGO S.A, tj. państwowa kolej niemiecka DB, państwowa kolej francuska SNCF oraz państwowe kolej rosyjskie RZD. Koleje te uzyskają zatem za darmo, poprzez wykonywanie due diligence, dostęp do wszystkich najważniejszych informacji gospodarczych o naszej spółce. Prosimy Pana Premiera o zapobieżenie takiemu rozwojowi wypadków.

Wielokrotnie zwracaliśmy uwagę Ministrowi Infrastruktury – Cezaremu Grabarczykowi i Pani Marii Wasiak – Prezesowi Zarządu PKP S.A, że właściwym trybem prywatyzacji PKP CARGO S.A powinna być droga giełdowa, z pozostawieniem w rękach Państwa istotnego pakietu akcji.

Wnosimy do Pana Premiera o pilną interwencję w tej sprawie. Działania w kwestiach prywatyzacji PKP Cargo S.A. prowadzone w tajemnicy przed załogą i w wyłączenie w uzgodnieniach gabinetowych zmierzają wprost do wywołania kolejnej awantury na kolei. Nadmieniamy, że działania te są też sprzeczne z wcześniejszymi ustaleniami z Ministrem Infrastruktury, a ich naruszenie upoważnia związki zawodowe do podjęcia działań strajkowych w oparciu o Rozdział 4 ustawy o rozwiązywaniu sporów zbiorowych bez dodatkowej procedury.

Chcemy rzetelnej i popartej argumentami dyskusji o czasie, trybie i warunkach prywatyzacji PKP CARGO S.A. Ma być ona prowadzona w ramach trwającego „Szczytu Kolejowego”.

Warszawa, 19.10.2011 r.

Federacja ZPP PKP
PRZEWODNICZACY
Stanisław Stolorz

PRZEWODNICZACY
Rady Sekcji Krajowej Kolejarzy
NSZZ „Solidarność”
Henryk Grymel

Konfederacja Kolejowych
Związków Zawodowych
PRZEWODNICZACY
Łukasz Miętek

Koleje marszałków po trupach

Urzędy marszałkowskie – właściciele spółki Przewozów Regionalnych – tworzą nowych operatorów, wbrew pasażerom i pracownikom kolei. W październiku ruszyły Koleje Śląskie. Jeżdżą raptem na dwóch trasach, a spółka sprzedaje własne bilety i nie honoruje tych wystawionych przez Przewozy Regionalne. Czy w podobny sposób zainauguruje swoją działalność Łódzka Kolej Aglomeracyjna?

Problemy zaczęły się gdy urzędy marszałkowskie stały się jedynym organizatorem transportu na swoim obszarze. Państwo zostało sprowadzone do roli płatnika, dofinansowującego poczynania marszałków. Nie ma przy tym żadnego wpływu na przewozy pasażerskie w regionach. Co gorsze, rząd Donalda Tuska, takiego wpływu wcale mieć nie chciał.

Początkiem dezintegracji kolei był rok 2001 i podział przedsiębiorstwa PKP na spółki. Wtedy zniknął m.in. „wspólny bilet” na wszystkie kategorie pociągów. Konsekwencją sięgania do kieszeni pasażera był systematyczny odpływ podróżnych.

Mazowsze Struzika

W 2005 roku ruszyły Koleje Mazowieckie. Marszałek Adam Struzik przejął Mazowiecki Zakład Przewozów Regionalnych. Osobna taryfa biletowa nowej spółki odstraszyła klienta. Włączenie pociągów KM w system komunikacji miejskiej Warszawy i morze wpompowanych pieniędzy (cztero-

krotnie więcej niż we wcześniejszych latach) sprawiły jednak, że spółka funkcjonuje po dziś dzień. Krzywdą nie stała się kolejarzom. Utrzymane zostały świadczenia w postaci biletów służbowych. Zarobki również są przyzwoite.

Śląsk Matusiewicza

Śląski samorząd początkowo planował zlikwidować miejscowy zakład PR i utworzyć własną spółkę Koleje Śląskie. Zakusy świąty marszałka Adama Matusiewicza częściowo powstrzymał skuteczny protest pracowników.

Koleje Śląskie posiadają 8 elfów produkcji Pesy, 3 flirty, 2 wypożyczone EN57, 2 lokomotywy i 10 wagonów wypożyczonych z Czech. Samorządowi województwa śląskiego nie przeszkadzało płacenie przez ponad rok wynagrodzeń kierownictwu spółki, która nie przewiozła ani jednego podróżnego. Zaczęła wozic pasażerów w tym miesiącu. Tworzenie lokalnego monopolisty będącego pod politycznym parasolem stało się ważniejsze od integracji biletowej i warunków pracy kolejarza.

– Pracownicy innych spółek kolejowych mogą u nas jeździć na podstawie biletów służbowych. Rozważamy możliwość wprowadzenia ulgowych

przejazdów w pociągach naszej spółki dla pracowników KŚ. Taką decyzję musi jednak podjąć urząd marszałkowski – wyjaśnia Adam Warzecha rzecznik prasowy spółki. O zarobkach maszynistów w Kolejach Śląskich nie chce mówić, zasłaniając się tajemnicą przedsiębiorstwa. Na dzień 15 października spółka będzie zatrudniać 51 maszynistów.

W podobnej atmosferze powstały Koleje Dolnośląskie. Jeżdżą na niezelektryfikowanych trasach. Nie honorują biletów służbowych. Gdy KD powstawały pensja maszynisty brutto wynosiła około sześć tysięcy złotych. Teraz zarobki drastycznie spadły.

Koleje Wielkopolskie w rozkroku

Odmienne styl działania prezentują władze Wielkopolski. Lokalny przewoźnik Koleje Wielkopolskie – również 100 proc. udziałów w rękach samorządu wojewódzkiego – operują na niezelektryfikowanych liniach. Drużyny konduktorskie i maszynistów spółka wypożycza od PR. Władze regionu twierdzą, że im się to opłaca. KW honoruje część biletów Przewozów Regionalnych. Kolejarz musi jednak za przejazd płacić i to pełną stawkę!

Pomorze dla Pomorzan

Władze samorządowe konsekwentnie przejmują udziały w Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście. Oprócz tego tworzą własną spółkę, oficjalnie do obsługi projektowanej kolei metropolitalnej. W obecnej chwili samorząd wojewódzki posiada 12,8% udziałów w PKP SKM, samorządy miast położonych na trasie SKM 16,8%, reszta 70,4% jest w rękach państwa. – Proces usamodzielnienia został rozpoczęty kilka lat temu, m.in. w wyniku podpisania porozumienia w tym zakresie w 2007 roku. Mamy nadzieję, że zostanie zakończony jak najszybciej.

Fot. G. Moc



ciej, nie później niż w ciągu 2–3 lat. Konieczne są jednak zmiany niektórych ustaw oraz uregulowanie stanu prawnego gruntów na których znajduje się nasze zaplecze techniczne, celem dokończenia procesu aportowania potrzebnego majątku do spółki – mówi Maciej Lignowski, prezes PKP SKM w Trójmieście.

Wielka łódzka niewiadoma

W połowie zeszłego roku województwo zarejestrowało swojego przewoźnika. Łódzka Kolej Aglomeracyjna otrzymała 3 czerwca br. licencję na wykonywanie przewozów kolejowych osób. Pracowników odpowiedzialnych za przewozy i procedury bezpieczeństwa spółka ma zatrudniać od początku przyszłego roku. Łódzka kolejka miałaby kurso-

wać na liniach do Łowicza, Kutna, Kolaszek, Zduńskiej Woli. – Rozpoczęcie działalności planujemy na 1 stycznia 2014 roku. Pasażerów będziemy wozic 20 nowymi jednostkami – wyjaśnia Maciej Głowacki, prezes ŁKA.

Oficjalnie ŁKA ma wzbogacić ofertę przewozową PR. Czy obie spółki będą wzajemnie uznawały bilety? Co z biletami służbowymi dla pracowników? – Na razie jest zbyt wcześnie aby o tym przesądzać. Czekamy na wyniki analiz. Będą znane w niedługim czasie. Być może za miesiąc – mówi prezes Głowacki.

Mniej tajemniczy jest w kwestii swojego hobby. Na portalu menedżerów Goldenline zamieścił wpis „Oj ostatnio duuuuzo ;)” – Rzeczywiście mam dużo hobby. Teraz kolej, bo pracuję w spółce kolejowej, jeszcze

piłka nożna, sporty i turystyka górską – chwali się Głowacki. Z kolejami dotychczas nie miał nic wspólnego. Ukończył Wydział Studiów Międzynarodowych i Politologii UŁ. W latach 2003–07 pracował w Urzędzie Miejskim w Łodzi.

Tworzenie politycznie sterowanych regionalnych monopolistów trwa. W niedługim czasie może okazać się, że polska kolej ulegnie kompletnej dezintegracji, bilety będą droższe, a kolejarze wspominać będą z „łezką w oku” świadczenia przejazdowe. Za utrzymanie pstrokato pomalowanych pociągów, zarządów i rad nadzorczych spółek zapłaci oczywiście podatnik, czyli my wszyscy. Komu nie podobały się PKP, może nieco siermiężne, doświadczy teraz łaski udzielnych księżąt – w Polsce regionów.

Piotr Figiel

naturalnie z nami



przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo



PKP cargo
GRUPA PKP

Powrót do rokowań

Zgodnie z ustaleniami, nastąpił powrót do kwestii podwyżek wynagrodzeń w PKP Intercity. Odbyło się kolejne spotkanie w ramach sporu zbiorowego KKZZ, działającej wspólnie z innymi związkami zawodowymi, z zarządem spółki i z udziałem mediatora.

Strony ustaliły 29 września:

1. Powołanie zespołu, w skład którego będą wchodzić przedstawiciele związków zawodowych oraz pracodawcy, którego zadaniem będzie określenie możliwości, formy i terminów (drogi dojścia) do realizacji postulatu wzrostu wynagrodzeń zasadniczych.
2. Opracowanie zasad określonych w punkcie 1 powinno uwzględniać wskazywaną przez pracowników likwidację różnic w wynagrodzeniach zasadniczych w poszczególnych grupach zawodowych, w zakładach i w Spółce.
3. Ustalenia związane z punktami 1 i 2 powinny uwzględniać potrzeby pracodawcy w zawodach „wrażliwych” oraz ustalonych przez zespół.
4. Zespół będzie odbywał spotkania nie rzadziej niż raz na dwa tygodnie. Termin zakończenia prac zespołu – do końca grudnia 2011 roku. ■

Wokół PUZP

Związki zawodowe będące stroną Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników zatrudnionych przez Pracodawców Zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych podtrzymały swoje stanowisko z 6 października br. w sprawie wycofania wypowiedzenia przez Związek Pracodawców Kolejowych. Problem świadczeń przejazdowych na 2012 rok jest w tej chwili rozwiązany, a tym samym przyczyna wypowiedzenia układu ustała.

W związku z powyższym związkowcy oczekują:

- przedłożenia związkom zawodowym będących stroną PUZP do 31.10.2011 roku Porozumienia Związku Pracodawców Kolejowych z Pracodawcami w sprawie obowiązywania świadczeń przejazdowych do końca 2012 roku,
- podpisania porozumienia przez ZPK ze związkami zawodowymi zawierającego wspólną interpretację Porozumienia z dnia 21.09.2009 roku dotyczącego obowiązywania świadczeń przejazdowych do końca 2012 roku na obecnych zasadach,
- wycofania wypowiedzenia PUZP,
- podjęcia przez ZPK rokowań nad przedstawionym przez związki zawodowe projektem Protokołu Dodatkowego do aktualnie obowiązującego PUZP,
- zorganizowania spotkania stron PUZP do dnia 10.11.2011 roku.

Ze względu na brak regulacji dotyczących świadczeń przejazdowych na przyszły rok i związanych z tym konsekwencji, miała odbyć się 5 października akcja protestacyjna kolejarzy. Związki zawodowe wykazały jednak dobrą wolę i odwołały planowane na ten dzień działania. ■



Nakolei.pl

Portal kolejowy dla profesjonalistów

Prezentacje opinii
Debaty
Strategie
Wiadomości
Komentarze
Dyskusje
Polemiki

Portal Nakolei.pl
ul. Kopernika 30 lok. 536
00-950 Warszawa
tel. 22 828 4990
redakcja@nakolei.pl

Warszawa, dnia 6.10.2011

Pan
Krzysztof Mamiński
Prezes
Związku Pracodawców Kolejowych

Związki Zawodowe, sygnatariusze Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy przedstawiają wspólne stanowisko:

Wnosimy o cofnięcie wypowiedzenia PUZP a zmiany dokonane w PUZP wprowadzone będą protokołem dodatkowym.

Janusz (Tadeusz Gajda)
Marek (Marek Wąsowski)

Federacja 26 8 PW
Dariusz Białkowski

ZZPK
JACEK LABIGA
FZK
Andrzej Górecki

PRZEWODNICZĄCY
Rady Sekcji Krajowej Kolejarzy
NSZZ Leśniczek
Henryk

PRZEWODNICZĄCY
Rady Krajowej Związku Zawodowego
Drużyn Konduktorów w RP
Jacek Dyziński

WZS WARSZAWA
ZARZĄD NACZELNY
WICEPRZEWODNICZĄCY
Janusz Mikołaj

Krzysztof Ciołka

Anna Matyjaszewska

Nazwisko "Solidarność" '90"
Ryszard Lindner

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



Z prac Sektorów

Rady Sektorów ZM: Przewozów Pasażerskich, Przewozów Towarowych i Spółek Samorządowych zajmowały się bieżącymi zagadnieniami nurtującymi załogę.

Posiedzenie Rady Sektora Przewozów Pasażerskich odbyło się 27 września. Główne tematy to: sprawa ZUZP w PKP Intercity i interpretacja zasad wypłaty dodatku kilometrowego, wypadek w Babach (z uwzględnieniem pomocy dla maszynisty i jego rodziny), zatrudnianie w IC maszynistów z innych spółek. Pochylnono się także nad kwestią wypracowania na koniec września br. rocznej, dopuszczalnej Kodeksem pracy, liczby godzin nadliczbowych przez znaczną część maszynistów.



Ponadto omówiono i zlecono organizacjom zakładowym sprawdzenie przestrzegania wykładni UTK w sprawie autoryzacji na typ pojazdu kolejowego. Omówiono odpowiedź z Biura Taboru na okoliczność braku na lokomotywach z szybami starego typu dodatkowych szyb ochronnych oraz zapoznano zebranych z uwagami do instrukcji BHP dla maszynisty w PKP Intercity.

Na zakończenie ustalono zakres tematyczny pism, z jakimi SPP wystąpi do prezesa Janusza Malinowskiego z prośbą o pilne zajęcie stanowisk i podjęcie działań eliminujących nieprawidłowości.

Członkowie Sektora wyrazili również swój stanowczy protest przeciwko pominięciu maszynistów przy przyznaniu odznaczeń rocznicowych w spółce PKP Intercity.

Na posiedzeniu Rady Sektora Spółek Samorządowych 10 października dokonano analizy potrzeb oraz kierunków działania na nadchodzące miesiące. Sytuacja Przewozów Regionalnych w otoczeniu powstających spółek zaczyna przypominać tonącego Titanica i wymaga radykalnych działań ze strony członków związku. Bez zdecydowanej pomocy państwa oraz zaprzestania szkodliwych działań przez niektóre samorządy nie uda się wiele osiągnąć. Przeszarżały tabor, zniszczona infrastruktura nie daje perspektywy wdrożenia nowoczesnych, przyszłościowych rozwiązań na miarę XXI wieku. Tworzenie podmiotów prawa handlowego ukierunkowanych wyłącznie na zysk wyklucza działanie na zasadach non-profit a więc prowadzi do bratobójczej walki pomiędzy spółkami. Dlatego w perspektywie nadchodzących miesięcy Rada Sektora oczekuje od rządzących zmiany polityki na taką, która będzie sprzyjać podróżnym oraz pracownikom kolei.



Gościem wyjazdowego posiedzenia Sektora Przewozów Towarowych, które odbyło się w Iławie 13–14 października, był członek zarządu PKP Cargo Ireneusz Wasilewski. Wymieniono poglądy na temat układów zbiorowych oraz zapisów Paktu Gwarancji Pracowniczych na wypadek planowanej przez rząd prywatyzacji spółki. Strony są skłonne zawrzeć porozumienie. Szczegóły zależne będą m.in. od wyników uzgodnień związanych z PUZP.

W sprawach bieżących dyskusja skupiła się na wyniku finansowym PKP Cargo i przełożeniu go na gratyfikacje finansowe dla załogi. Trwają poszukiwania rozwiązań łączących płacę z wynikiem finansowym firmy. Zdaniem Rady Sektora, kierownictwo firmy wykazuje na tym polu zbyt dalece idącą powściągliwość. (PR, SC, RW)



Eurospinter dla PKP Cargo

Siemens Sp. z o.o. oraz PKP Cargo S. A. podpisały 3 października umowę na dostawę lokomotywy Siemensu typu ES64F4. Rekordowe tempo wszystkich ustaleń i prac sprawiło, że została przekazana do odbioru już następnego dnia.

Urząd Transportu Kolejowego potwierdził zgodność dostarczonej lokomotywy z typem BR189 VM, na który wydane zostało w Polsce świadectwo dopuszczenia do eksploatacji. Trafiła do Śląsko-Dąbrowskiego zakładu spółki. Będzie wykorzystywana do przewozów na trasach międzynarodowych, podobnie jak dwie inne leasingowane przez spółkę lokomotywy tego samego typu.

Eurospinterzy uzyskały świadectwa dopuszczenia do eksploatacji wydane przez wiele europejskich organów certy-



fikujących – m.in. w Czechach, na Słowacji, w Niemczech, w Austrii, na Węgrzech czy w Słowenii.

Mogą być eksploatowane przy sieciach z napięciem 15kV/16,7Hz AC, 25kV/50Hz AC jak i 1,5 kV DC, 3kV DC. Lokomotywy są wyposażone w indywidualny napęd każdej osi. Uzyskują prędkość maksymalną 140 km/h. Masa lokomotywy to 87 ton. (L)

Fot. G. Moc

Tischner na szlaku

Uroczyście „ochrzczono” pojazdy Acatius II bydgoskiej Pesy, który Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego przekazał do użytkowania Małopolskiemu Zakładowi Przewozów Regionalnych. Pięć takich składów kosztowało 91 mln zł.

Z unijnych środków UMWM udało się pozyskać na ten cel 62 mln zł. Nazwy nawiązujące do regionu



wyłoniono w konkursie. Tischner (na zdjęciu) trafił na trasę z Krakowa do Zakopanego, Pawie Pióro – z Oświęcimia do Wieliczki Rynek, Jaskółka – do subregionu tarnowskiego,



Nikifor – do nowosądeckiego, a Jura – do subregionu Małopolska Zachodnia.

Podróżni chwalią sobie te jednostki za wygodę i brak hałasu. Większych powodów do narzekań nie mają też

maszyniści. Naszpikowanym elektroniką taborem jeździ się bezproblemowo, choć wiele zweryfikuje zima. Latem klimatyzacja dobrze chłodziła zarówno kabinę maszynisty, jak i przestrzeń pasażerską.

W kabinie jest fotel dla pomocnika i mały fabryczny czajnik bezprzewodowy. Minusem jest dość głośne buczenie falowników oraz widoczność – np. przy dojeżdżaniu do przejazdów nie widać sporego kawałka przestrzeni bezpośrednio przed pojazdem, nawet wstając.

M. Dylowicz

Nowości na TRAKO



W Międzynarodowych Targach Kolejowych TRAKO w dniach 11–14 października uczestniczyło 500 wystawców z 16 krajów. Sądząc po rekordowej liczbie wystawców i zwiedzających impreza cieszyła się sporym zainteresowaniem.

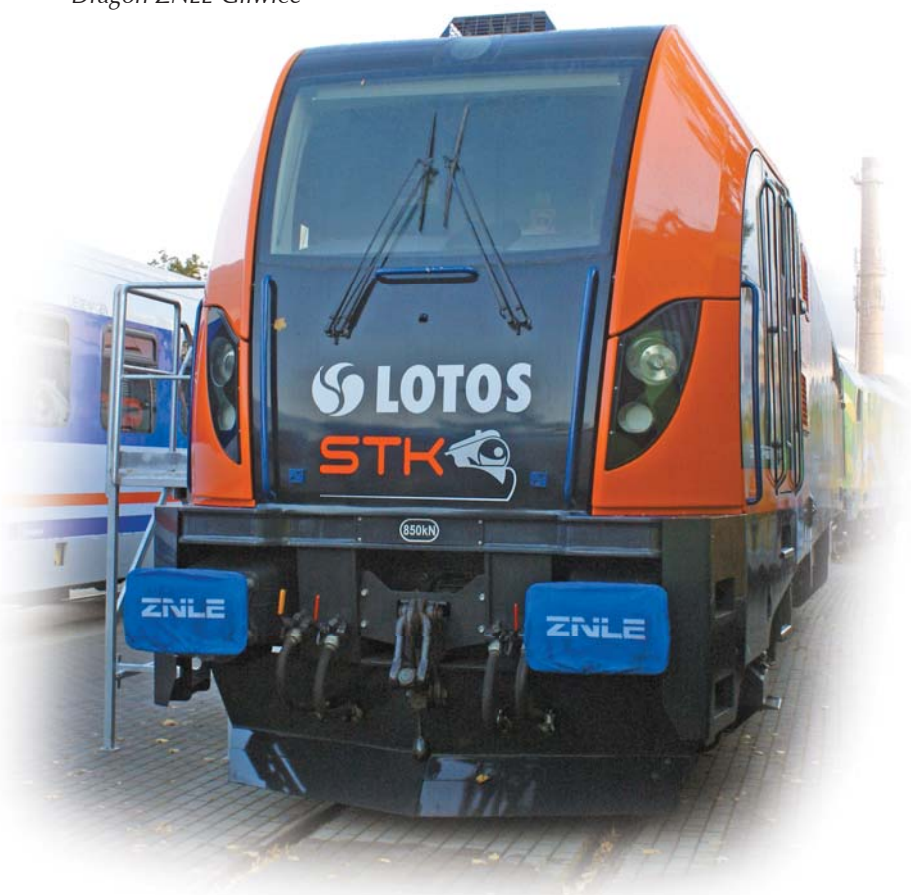
Siemens Vectron



Wprawdzie gdańskie targi obszarem znacznie ustępują berlińskiej ekspozycji INNOTRANS, jednak trzeba zauważyć, że jest to druga pod względem wielkości tego typu impreza w Europie. W tym roku można było spotkać tabor kolejowy produkowany w Polsce, Czechach i Niemczech, a swoją obecność zaznaczyli znaczący europejscy producenci taboru i komponentów dla przemysłu kolejowego, tacy jak Bombardier, Alstom, Siemens, Skoda, Voith, Knorr. Na ich tle nieźle zaprezentowały się polskie firmy: Pesa, ZNLE Gliwice czy Newag. Wszystkie lokomotywy i składy zespołowe cieszyły się niezmiennym zainteresowaniem odwiedzających.

Pośród elektrowozów po raz pierwszy w Gdańsku zaprezentował się Vectron wyprodukowany przez Siemens. Do jego konstrukcji wykorzystano doświadczenia zebrane przy ponad 1600 Europrinterach i Eurorunnerach. Generacja ta składa się z czterech wizualnie identycznych typów: MS wielosystemowy AC 25 kV 50 Hz, AC 15 kV 16,67 Hz, DC 3kV oraz DC 1,5 kV, zasilane prądem przemiennym wysokiej mocy 6,4 MW, średniej mocy 5,2 MW oraz DC na napięciu 3 kV o mocy 5,2 MW. Zastosowano tu wymienne czoło antyzderzeniowe oraz wózki, których konstrukcja umożliwia ich łatwe przestawienie z prędkości 160 na 200 km/h. Układ pneumatyczny zasilany jest przez nowoczesną sprężarkę bezolejową. Inny debiutant to czeska lokomotywa wielosystemowa 109 E o mocy w zależności od zasilania do 6,4 MW wyprodukowana po kilku latach prób i testów. Dotychczas kilka egzemplarzy zakupiły

Dragon ZNLE Gliwice



Traxx Bombardiera dla KM

koleje czeskie i słowackie. W tym segmencie z polskich producentów kroku dotrzymał ZNLE Gliwice prezentując swojego Dragona. Ta sześciosiowa maszyna przeznaczona do ruchu towarowego zbiera dobre

recenzje wśród maszynistów STK czy Lotosu gdzie była testowana, przede wszystkim ze względu na dużą siłę pociągową i możliwość prowadzenia ciężkich pociągów towarowych powyżej 3 tys. ton. Przedstawiciele ZNLE zapowiadają na następne targi wersję nazwaną Griffin o układzie osi BoBo i prędkości maksymalnej do 190 km/h.

Również bydgoska Pesa zapowiada platformę lokomotyw elektrycznych. Odnotować też należy obecność Bombardiera na targach. Firmę reprezentował Traxx P 160 DC wraz z piętrowym wagonem sterowniczym na co dzień „zatrudniony” w Kolejach Mazowieckich w pociągach typu push-pull. Cały zestaw to już normalny europejski standard.

Segment zespołów trakcyjnych wypełniony został przez polskich producentów Pesa i Newag. Elf, najnowsze dziecko bydgoskiej firmy, pojawił się w wersji najkrótszej, czyli dwuczłonowej oraz czteroczłonowej. Parametry trakcyjne pociągu, nowoczesne wnętrza, wygodne kabiny maszynisty stawiają go w rzędzie pojazdów oczekiwanych na polskich

dokończenie na str. 12

Nowości na TRAKO

Skoda 109 E



dokończenie ze str. 10-11

torach. Również nowosądecki Newag pokazał trójczłonowy autobus szynowy S 220 z powodzeniem pokonujący od prawie roku żelazne szlaki województwa pomorskiego.

Z technicznych ciekawostek warto odnotować prezentację hamulca typu ECB (Eddy Current Brake – hamulec wiropądowy) firmy Knorr. Jako jedyny wśród pociągów dużej prędkości znalazł komercyjne zastosowanie w nie-



Autobus szynowy S 220 Newagu

Elf Pesy



osiągnąć choćby z przed II wojny światowej, to wydaje się, że pojawiło się światełko w tunelu. Rozchwiany ciągle jeszcze krajowy rynek taborowy składa coraz więcej zamówień, a to – oprócz zdrowej konkurencji – dobry impuls dla producentów, a co za tym idzie dla nas, użytkowników.

Stanisław Donarski
Fot. autor i G. Moc

Ku przyszłości!

Oficjalnie ukonstytuowało się nowe ciało w ZZM – Komisja ds. Młodych, w której związkowych doświadczeń będą nabierać nasi członkowie w wieku do 35 lat. We wrześniu wybierali spośród siebie przewodniczącego i sekretarza.

Idea powołania grupy zrzeszającej młodych związkowców powstała dwa lata temu. Powodowane to było troską o następców. Pogłębiająca się luka pokoleniowa na kolei, sygnalizowana wielokrotnie m.in. przez ZZM, mocno utrudniała zadanie. Pierwsze poważne trudności pojawiły się już na etapie



szukania potencjalnych kandydatów we własnych szeregach. Nie jest tajemnicą, że średnia wieku w ZZM jest wysoka, a młodych maszynistów było i niestety jest nadal tyle, co kot napłakał.

U ubiegłym roku udało się jednak zebrać 20-osobową grupę inicjatywną i doprowadzić do spotkania w Biurze Rady Krajowej, a potem zaangażować związkową młodzież do prac nad strategią związku. Powstało forum internetowe. Trzyosobowa reprezentacja przeszła także „próbę bojową” na Walnym Zjeździe Delegatów ZZM. Koordynatorem całego projektu został Arnold Modrzejewski z Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście, który zajął się m.in. opracowaniem ram funkcjonowania – regulaminu działania Komisji, nazywanej wówczas roboczo

Zespołem Młodych. W międzyczasie przyszedł pierwszy wymierny efekt tych wszystkich wysiłków - wiceprzewodniczącym Komisji Młodych w Ogólnopolskim Porozumieniu Związków Zawodowych został Marcin Dyłowicz z ZZM.

Istotnym problemem natury organizacyjnej stało się określenie kryte-

rium wiekowego, upoważniającego do uczestnictwa w pracach komisji. To była delikatna materia i trudna decyzja ze względu na niedobór młodych pracowników, a co za tym idzie związkowców. W realiach kolejowych młodym

bywa często nazywany człowiek pod czterdziestkę. - Uznaliśmy, że nazwa powinna zobowiązywać. W OPZZ wyznaczona górna granica wynosi 35 lat – mówi Arnold Modrzejewski. Ostatecznie taki maksymalny wiek zapisano w regulaminie naszej komisji, co skutkowało niestety uszczupleniem szeregów.

Cele Komisji ds. Młodych ZZM to:

- oddziaływanie na politykę społeczną i gospodarczą państwa skierowaną do młodych ludzi,
- propagowanie rozwoju ruchu

związkowego wśród młodych pracowników,

- promowanie wśród młodych członków ZZM wiedzy z zakresu polityki gospodarczej i społecznej, prawa pracy i prawa związkowego,
- kształcenie młodych związkowców na liderów ruchu związkowego.

Członków komisji wyznaczają zakładowe (międzyzakładowe) organizacje związkowe ZZM. W wyniku wyborów jej prezydium przewodniczącym Komisji ds. Młodych został Wojciech Cholka z SKM w Trójmieście, a sekretarzem Marcin Dyłowicz z IC Południowy. Młodzi związkowcy zapraszają wszystkich członków ZZM w wieku do 35 lat zainteresowanych aktywną działalnością w organizacji. Zainteresowani mogą uzyskać szczegółowe informacje dzwoniąc pod numer telefonu 667 685 506.

Ramy i cele działania naszej młodzieży zostały więc właśnie określone. Sposoby ich realizacji Komisji ds. Młodych będzie omawiać podczas roboczego, wyjazdowego spotkania w listopadzie tego roku.

(R)



Razem zwyciężamy

Kierowcy PKS Białystok zwyciężyli wyłącznie dzięki solidarnemu działaniu związków zawodowych. Strajkującym pomógł ZZM.

Wytworzona przez kierownictwo spółki PKS Białystok atmosfera doprowadziła do wybuchu niezadowolenia pracowników. Szefostwo narzuciło kierowcom nierealne normy paliwowe. Za ich przekraczanie groziły surowe kary, włącznie ze zwolnieniem z pracy. Gdy związkowcy zakwestionowali działania powołanej przez zarząd firmy komisji paliwowej – zwolniono ich z pracy. W obronie Mirosława Gila (przewodniczącego związku zawodowego kierowców) i Mieczysława Kalinowskiego (wiceprzewodniczącego) koledzy zorganizowali spontaniczną głódówkę.

– Wszystko odbywa się w jakimś pokoju związkowym. Są to działania mało poważne i nastawione tylko i wyłącznie na to, żeby zrobić szum. Nie widzę ku temu żadnych merytorycznych przesłanek. Poza tym, z tego co się orientuję, większość załogi nie popiera tego protestu – tak na łamach Gazety Wyborczej Białystok przedstawiał swoje stanowisko w sprawie strajku prezes firmy Rafał Rutkowski.

Z głodującymi nikt nie chciał rozmawiać, bowiem zarówno zarząd spółki, jak i marszałek województwa podlaskiego (jest właścicielem PKS Białystok) uznali strajk za nielegalny. Marszałek Jarosław Dworzański odmówił również prowadzenia mediacji z protestującymi, twierdząc że rozwiązywaniem sporów w firmie powinien zająć się jej zarząd.

Zarządowi dziękujemy

Większość załogi jednak strajk popierała. Odpowiedzią zarządu PKS Białystok na zaostrzający się konflikt było oskarżenie zwolnionych związkowców i ich kolegów o kradzież

Leszek Miętek: Stworzona przez zarząd PKS Białystok atmosfera uczyniła z tej firmy „nowoczesny” obóz pracy, nazwany przez upolitycznionych zarządców „dynamicznie rozwijającą się firmą”. Jak bardzo oderwane od rzeczywistości okazało się być kierownictwo pokazał bunt pracowników. Gdy przyjechałem do Białegostoku byłem pod ogromnym wrażeniem determinacji załogi. Nieodpowiedzialna postawa właściciela i zarządu spółki, który publicznie i w niedopuszczalny sposób pomówił o kradzież paliwa jednego z działaczy związkowych, doprowadziła do tragedii.

My, kolejarze rozumiemy problemy pracowników PKS – proces rozdrabniania, a później chaotycznej wyprzedaży lub likwidacji PKS-ów nie jest nam obojętny. Zdajemy sobie sprawę, że jeśli nie będziemy walczyć wspólnie, to pracowników kolei, oświaty i służby zdrowia, czeka podobny los. Zamiana formuły funkcjonowania przedsiębiorstwa wykonującego służbę publiczną na korporację świadczącą usługi komercyjne w tak kluczowych obszarach jak transport, edukacja, służba zdrowia, doprowadzi do sytuacji w której znaczna część społeczeństwa zostanie pozbawiona dostępu do świadczeń państwa gwarantujących podstawy egzystencji jednostki.

paliwa. Na ewidentne pomówienie załogi o złodziejstwo miejsce znalazła lokalna mutacja „GW”. Gazeta opublikowała obszerne oświadczenie zarządu PKS Białystok. Nieprzejednana postawa kierownictwa oraz właściciela firmy doprowadziła do wybuchu strajku generalnego. Na trasy nie wyjechały wszystkie autobusy, za wyjątkiem szkolnych, wynajętych przez prywatne podmioty oraz zamówionych przez gminę Sokółka do obsługi komunikacji lokalnej.

Strajkujący domagali się: odwołania całego zarządu, przywrócenia bezprawnie zwolnionych z pracy, spisania pisemnego porozumienia kończącego strajk. Wcześniej przekonali się, że nie mogą liczyć na rzetelność dziennikarzy relacjonujących przebieg protestu. Oto jak 5 września „GW Białystok” relacjonowała sytuację w PKS-ie: „Konflikt powstał w chwili, kiedy to zarząd spółki ujawnił zdjęcia, na których widać jak związkowcy kradli z autobusów paliwo. Obaj zostali dyscyplinarnie zwolnieni z pracy. Zdaniem związkowców niesłusznie.”

Pasażerów przepraszamy

Prawie cała 400-osobowa załoga PKS Białystok zebrała się przed urzędem marszałkowskim. Pracownicy domagali się od marszałka województwa rozmowy. Ten nie wyszedł do zgromadzonych przed gmachem. Protestujący skandowali: „Zarząd żegnamy. Pasażerów przepraszamy.” Od chwili rozpoczęcia strajku generalnego, każdego dnia firma nie realizowała około 600 kursów. Straty rosły. Urzędnicy obwiniali za to strajkujących. Perspektywy zakończenia protestu rysowały się mgliście. Presji nie wytrzymał jeden ze związkowców. Popęnił samobójstwo. Tragedia nie wstrząsnęła marszałkiem województwa.

Pomoc kolejarzy

Poruszony samobójstwem jednego ze strajkujących, przewodniczący Branży Transport OPZZ, prezydent ZZM Leszek Miętek podjął natychmiastowe działania. Dopiero gdy maszyniści zagrozili odwieszeniem strajku, lokalni urzędnicy zdali sobie sprawę z powagi sytuacji. Rozpoczęły się rozmowy i konsultacje. Realnych zmian w postępowaniu właściciela PKS Białystok nie było jednak widać. Impas w rozmowach przełamały działania oparte na zasadach strajku włoskiego w wyniku których zostało opóźnionych kilka pociągów, a także zapowiedź ze strony kolejarzy eskalacji działań solidarnościowych.

Strajk zakończył się spisaniem porozumienia 16 września. Odwołano cały zarząd spółki, a nowy zostanie wyłoniony w drodze konkursu. Nowo wybrany prezes PKS Białystok ma bezzwłocznie podjąć decyzję w sprawie przywrócenia zwolnionych. Wobec strajkujących nie zostaną wyciągnięte konsekwencje służbowe, bowiem strony uznały strajk za całkowicie legalny. – Gdyby nie Wasza, kolejarzy, pomoc nie wiem jakim finałem zakończyłby się protest – mówi wspominając wydarzenia sprzed miesiąca Krzysztof Bagiński, przewodniczący komitetu strajkowego w PKS Białystok.

Piotr Figiel

PS. Koledzy z PKS Białystok apelują o pomoc. Szczegóły na serwerze ZZM.



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską w Ramach Europejskiego Funduszu Społecznego

**Akademia
dialogu**

KONFERENCJA

POWIATOWY
WYMIAR DIALOGU
SPOŁECZNEGO

PAŹDZIERNIK 2011



człowiek
najlepsza
inwestycja

Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych realizuje projekt
„Akademia dialogu – powiatowy wymiar dialogu społecznego”

**Będzie to dobra okazja do wypracowania
skutecznych metod współdziałania związków zawodowych
i władzy publicznej w rozwiązywaniu problemów lokalnych
i lepszego wywiązywania się z zadań.**

BIURO PROJEKTU: **Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych**

ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa, tel. **22 551 55 12**

WWW.OPZZ.ORG.PL

Nasze uwagi do raportu

W dniu 5 lipca br. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych opublikowała raport nr PKBWK/1/2011 sporządzony na okoliczność badania poważnego wypadku 13 lipca 2010 r. na szlaku Kępice–Korzybie w torze numer 1.

Komisja powypadkowa uznała jako przyczynę bezpośrednią cyt.: „Uruchomienie pociągu nr 89522 i wyjazd z toru nr 2 mijanki Korzybie na tor szlakowy Kępice–Korzybie bez wymaganego pozwolenia, co jest niezgodne z postanowieniem Regulaminu prowadzenia ruchu kolejowego na odcinku Szczecinek–Korzybie oraz instrukcji Ir-1 doprowadzając do zderzenia na tym szlaku z pociągiem nr 89523 jadącym z mijanki Kępice w kierunku mijanki Korzybie (na podstawie polecenia dojazdu na mijankę Korzybie w celu krzyżowania z pociągiem nr 89522)”.

Mamy liczne spostrzeżenia do ustaleń przyczyny bezpośredniej. Nasuwa się pytanie, w jaki sposób dyżurny ruchu odcinkowy w Miastku miał przekazać polecenie drużynie pociągowej, skoro w obszarze mijanki Korzybie od długiego czasu występował całkowity brak łączności radiowej? Na to pytanie brak odpowiedzi w regulaminie technicznym stacji Miastko odcinka zpr oraz raporcie komisji powypadkowej.

Jak ustaliła komisja, przyczyną braku łączności radiowej było cyt: „niesprawne urządzenie radiołączności pociągowej o częstotliwości 150 MHz oraz urządzeń Kapsch o częstotliwości 450 MHz, ze względu na brak zasięgu nie ma możliwości zalogowania pociągu oraz nawiązanie łączności bezprzewodowej”.

Pojazd trakcyjny przy pociągu nr 89522 był wyposażony zarówno w system łączności 150 MHz, jak i system Kapsch 450 MHz, co zgodnie z regulaminem technicznym stacji Miastko i odcinka zpr zwalniało maszynistę z wyposażenia lokomotywy w telefon

polowy. Utrzymanie sprawnej łączności radiowej jest obowiązkiem zarządcy infrastruktury – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wynika to z postanowień art. 5. ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym z 28 marca 2003 r.

O tej niesprawności urządzeń radiołączności zarządca infrastruktury – PKP PLK S.A. – wiedział od dłuższego czasu. Mimo to nie podejmował żadnych działań zapobiegawczych, co jest naruszeniem art. 5 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym. W tym miejscu warto zacytować ustalenie komisji powypadkowej dotyczące stanu urządzeń systemu prowadzenia ruchu na tym odcinku: „U operatora stacji Miastko są zainstalowane do przetwarzania sygnałów z mijanek terminal drukarki i monitor. Monitor nie działa i informacja o nieprawidłowości podawana jest za pomocą wydruku, w którym zawarte dane nie odzwierciedlają stanu faktycznego – np. 22.07.2011 r. wykazana została prędkość pociągu 225 km/h, a w innych przypadkach –1 oraz –2 km/h”. Bez komentarza...

Określenie przez komisję takiej przyczyny bezpośredniej wypadku jest niejednoznaczne i pozwala na dowolną interpretację. Np. sformułowanie: „uruchomienie pociągu nr 89522 i wyjazd z toru nr 2 mijanki Korzybie...” może sugerować, że maszynista pociągu nr 89522 uruchomił skład samowolnie, bez zgody kierownika pociągu (podania sygnału Rp-14 – „odjazd”). Tymczasem kierownik pociągu nr 89522 zeznał, że podał sygnał Rp-14 – odjazd. Przypominam, że drużyna pociągu nr 89522 nie została poinformowana przez dyżurnego ruchu

odcinkowego o zmianie mijanki Kępice na mijankę Korzybie, co potwierdzono w ustaleniach komisji powypadkowej. Dla jasności sprawy informuję, że na taśmie magnetofonowej rejestratora rozmów „Irys” brak jest dekodowania sygnałów znaczników czasowych. W związku z powyższym nie ma możliwości ustalenia jakie rozmowy były przeprowadzane w dniu wypadku.

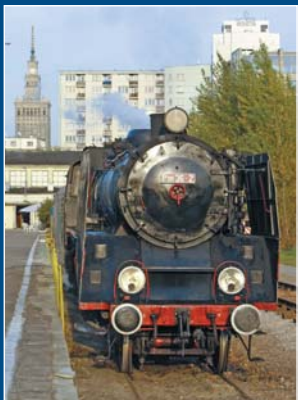
Naszym zdaniem przyczyną bezpośrednią wypadku było przekroczenie uprawnień przez PLK spowodowane naruszeniem postanowień par. 59 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji w zakresie zastosowanych sygnałów i wskaźników na linii kolejowej drugorzędnej nr 405. Zgodnie z par. 59: „Na wydzielonych liniach kolejowych znaczenia miejscowego i bocznicach dopuszcza się stosowanie sygnałów i wskaźników innych niż ustalone rozporządzeniem, na warunkach określonych w przepisach wewnętrznych wydanych przez zarządcę infrastruktury, zatwierdzonych przez Prezesa UTK.”

Do wypadku doszło jednak na linii drugorzędnej, więc zarządca infrastruktury nie miał podstaw prawnych do skorzystania z par. 59 ww. rozporządzenia. Ponadto zastosował urządzenia do prowadzenia ruchu systemu Kapsch oraz wskaźniki i sygnały, dla których nie posiadał przepisów zatwierdzonych przez szefa Urzędu Transportu Kolejowego. To samowola PLK jest niewątpliwie bezpośrednią przyczyną wypadku, a nie systemową – jak uznała komisja powypadkowa. Zastanawia natomiast, dlaczego Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych podeszła z pobłażliwością do naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz fatalnego utrzymania stanu urządzeń do prowadzenia ruchu kolejowego.

Eugeniusz Śliwiński
Przewodniczący Komisji
Obrony Praw Pracowniczych

Podpatrzone

Na 80. urodziny Muzeum Kolejnictwa do siedziby placówki zjechał na dwa dni niezwykle gość – Piękna Helena, czyli parowóz Pm 36-2. To wprawdzie własność Muzeum, ale w Warszawie bywa rzadko, bo został użyczony parowozowni w Wolsztynie.



Z okazji jubileuszu 80-lecia Muzeum Kolejnictwa przygotowało specjalną wystawę pn. „Zapomniane skarby”, na której zaprezentowane są zbiory do tej pory nie udostępniane zwiedzającym.

Nadal razem

Nie bacząc na odgórny podział firmy szeregowi kolejarze utrzymują stare przyjaźnie. Kolejny już raz z inicjatywy pracowników Intercity w Szczecinie spotkaliśmy się 15 października. „U Bronka” stawili się również przyjaciele z PLK, Energetyki, PR i Cargo. Nie zabrakło absolwentek i absolwentów miejscowej „kolejówki”, odżyły więc również stare sympatie.



Pogoda i humory dopisały. Przy ugotowanej na ognisku przez Piotrkę – „naczelnego kucharza IC” – grochówce, wspaniałym pieczonym prosiaku oraz dzięki wsparciu NSZZ Solidarność i szczecińskiego ZZM bawiliśmy się doskonale. Całość organizacyjnie pięknie spięta Dorotka oraz – jak zawsze – Sławek.

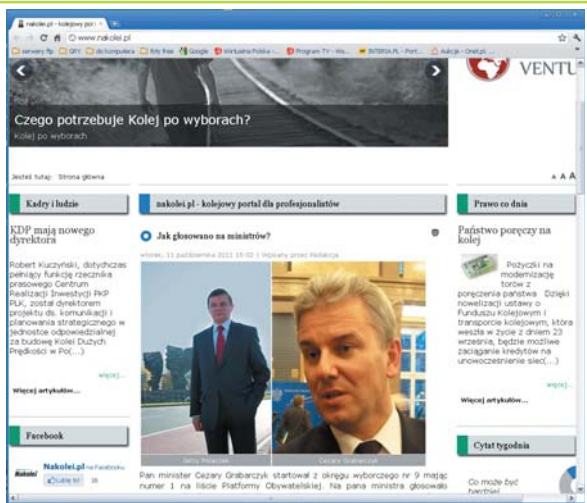
Do zobaczenia na wiosnę...

(K)



Z końcem września wystartował interesujący projekt – nowy portal poświęcony transportowi kolejowemu.

W założeniu www.nakolei.pl ma być portalem o charakterze informacyjno-opiniotwórczym. Wydawcą jest były prezes PKP Intercity Czesław Warszewicz, który zaprosił do współpracy m.in. grono ekspertów branży i komentatorów. Nakolei.pl tak zdefiniowało swoją misję: „Kierowani troską o przyszłość polskiej kolei i z myślą o jej rozwoju podejmujemy poważną dyskusję o problemach polskiego kolejnictwa. W trosce o dobro wspólne i harmonijny rozwój naszej Ojczyzny chcemy się dzielić swoją kompetencją, wiedzą i pomysłami”.



Pielgrzymka kolejarzy

Krajowe Duszpasterstwo Kolejarzy zaprasza na XXVIII Ogólnopolską Pielgrzymkę Kolejarzy na Jasną Górę, która odbędzie się w dniach 12–13 listopada br.

Uroczystości rozpoczną się konferencją poświęconą przesłaniu Jana Pawła II w sobotę 12 listopada o godzinie 18 w Bazylice Jasnogórskiej, a zakończy – msza w niedzielę 13 listopada o 11.00. W programie także droga krzyżowa na wałach z pochodniami, apel, pasterka, czuwanie przed obrazem NMP i spotkanie z duszpasterzami kolejarzy.

Więcej informacji pod numerami telefonów: 608 017 384 i 608 669 285.

Pod semaforem

Państwowa Inspekcja Pracy i OPZZ za działania edukacyjne z zakresu przestrzegania prawa, jak kampania „Poznaj swoje prawa w pracy”

Marszałek śląski za zainaugurowanie działalności samorządowej spółki Koleje Śląskie w trakcie trwania tzw. szczytu kolejowego



Listy

Masz ciekawe zdjęcie, interesującą informację, coś Cię bulwersuje lub chcesz podzielić się własnymi przemyśleniami? Napisz do nas: Głos Maszynisty, ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub wyślij maila na rkzzm@wp.pl z tytułem wiadomości: listy.

HOMOR

Mąż wracający do domu spotyka sąsiada. Ten pyta:
 – Co byś zrobił, gdybyś zastał żonę z kochankiem?
 – Nie wiem.
 – To szybko to przemyśl, zanim dojdiesz do domu, żebyś nie był zaskoczony...

*

Siedzi podпиты mężczyzna na dworcu. Obok niego siedzi ksiądz – niezadowolony, bo sąsiad „wonię” alkoholem. Pijak wyjmując z kosza na śmieci gazetę i czyta. Po chwili zwraca się do księdza:

– Co powoduje artretyzm?
 Ksiądz pomyślał – teraz mu palną kazanie!
 – Jeżeli nadużywasz alkoholu, papierosów, prowadzisz życie niemoralne – cudzołożysz, kradniesz, nie szanujesz wartości – to Bóg zsyła artretyzm!
 Pijak pokiwał ze zdziwieniem głową i głęboko się zamyślił. Księdzu głupio się zrobiło, że tak z góry potraktował bliźniego. Zaczyna w pojednawczym tonie:
 – Przepraszam, a jak długo pan ma ten artretyzm?
 – Ja? – dziwi się pijak. – Ja nie mam. Właśnie czytam, że papież ma!...

*

Mąż z żoną spółkowali przez cały czas po ciemku. Po 15 latach takich zabaw żona postanowiła zapalić w trakcie światło. Zobaczyła męża z wibratorem w garści. Konsternacja szybko minęła:

– Ty chamie, ty bydlaku! Robisz to od piętnastu lat wibratorem! A ja durna myślałam, że z ciebie taki Casanova! Ty świnię jedna! Powiedz mi dlaczego?
 Mąż spokojnie podiera się na łóżku i mówi:
 – Ja się jakoś z wibratora wytłumaczę. Ciekawe jednak jak ty się wytłumaczysz z trójki dzieci ...

fraszki Jerzego Szuleca

Szacunek

Chamstwo, arogancja
 i ręce nieczyste
 To w jego pojęciu...
 dobra osobiste.

Równowaga

Sto na jedną nogę,
 sto na drugą nogę
 Jeszcze raz to samo...
 i łbem o podłogę.

Mocny argument

Wylóż kawę na ławę,
 pamiętaj ino
 Że to ma być ekstra,
 a nie cappuccino.

Rapt

Liczyła, że porwie ją
 panicz bogaty
 Ale raptus porwał
 na niej szaty.

Dziedziczność

Jeśli nie szanujesz
 ni ojca ni matki
 Tym samym odpłaca ci
 i twoje dziatki.

Dwaj myśliwi idą przez las. W pewnej chwili jeden z nich osuwa się na ziemię. Nie odдыcha, oczy zachodzą mu mgłą. Drugi myśliwy wzywa pomoc przez telefon komórkowy:
 – Mój przyjaciel nie żyje. Co mam robić? – woła.
 – Proszę się uspokoić – pana odpowiedź. – Przede wszystkim proszę się upewnić, że pański przyjaciel naprawdę nie żyje.
 Po chwili rozlega się strzał.
 – Zrobione – woła do telefonu myśliwy. – I co dalej?

Kącik filatelistyczny

Prezentowana kartka upamiętnia niedawną rocznicę 160-lecia kolei w Bydgoszczy.

Początki Bydgoskiego Węzła Kolejowego wiążą się z decyzją Prus o budowie Kolei Wschodniej (Ostbahn), łączącej Berlin z prowincjami państwa pruskiego, docelowo z Królewcem. Budowę odcinka Krzyż–Bydgoszcz rozpoczęto 26 kwietnia 1848 r. Pierwszy pociąg z Krzyża wjechał przez most nad Brdą na dworzec w Bydgoszczy 13 lipca 1851 roku. Oficjalnego otwarcia linii (145 km) dokonał 25 lipca 1851 r. osobiście sam pruski król Wilhelm IV. Pierwszy ogólnodostępny pociąg z pasażerami wyruszył dwa dni później, pokonując odległość 30 km Bydgoszcz–Nakło w ciągu 50 minut.

Na ilustracyjnej części upamiętniającej rocznicę kartki pocztowej widnieje dworzec PKP z okresu międzywojennego oraz obecnie. Kartka jest ostemplowana datownikiem dziennym Urzędu Pocztowego Bydgoszcz 1 oraz stempelem dodatkowym przedstawiającym czoło parowozu Pm2. Kartkę i stempelek zaprojektował Krystian Żurawski.

(amur)



KRZYŻÓWKA NR 10/2011

„Lza” zimy (przy okapie)	Odtwarzacz MP3 W Białym Domu	Wyśmienita śmietanka	Student w koloratce	Tropikalna gruszka, smaczliwka	Ssak z szablami	Grząski obszar	Postawa Dawna opłata za przejazd	Grecka bogini zemsty	Słodki ziemniak Matka Artemidy
			Gorzala	8	11	Podobna do brzoskwini			
Taniec, kapelusz lub kamizelka			6	Nieprawidłowy, sprawa dla ortodonta				Brak polysku Córka Picassa	
13			... rzymski, przyprawa ... Zdrój			Potocznie o makijażu Laura, gra w „Klanie”			
Punkt przeciwny zenitowi	Długa żerdź Następca Cartera			Porusza kukielkami w teatrze lałkowym			Główny składnik powietrza		
					... ratunkowe	Solenizantka z 6 września	Drewno... na kaca Samiec świni		Prawosławny kleryk
Drapieżna ryba móż tropikalnych	„Kobiety z ...”, obraz Gauguina	Tadeusz, założył grupę Breakout					Spadł na samo dno		1
Argentyński taniec				Szachtar ... piłkarze z Ukrainy	Wyspa na Bałtyku			Np. hiszpanka	Wokół „Mony Lisy”
Ma szale						17			
	4		Królestwo Minosa	15		Roślina z rodziny traw; czumiza	Miasto z Meczetem Perlowym Wyziewy		
„Bielizna” Moniuszki Wysadza fachowo				Postulat Teść Mirka („Mamuśki”)	Rzeka, nad którą leży Saragossa		10	Między Bliźniętami a Lwem	
				Reżyser filmu „Aleksander”			Przodowanie Pr. dopyły Sekwany		9
Morski lub drogowy	5	... Almodóvar Zrobi siodło			Świętuje 18.IX Parlament izraelski			Rzeka w Turynie Bocianie gadanie	3
				Ssak morski; miecznik			... Noego Zaczęł go bić w Wenecji		
Republika z Syktyw-karem	Zakazany ...	Produkt firmy Biogran (kawa)	14	K w PKO	Amator zimowych kąpiel	Ostra dyscyplina Koralowa		Mroźny miesiąc	Równaj ...! komenda wojskowa
				Kraj z Jaunde				Tchórze w szafie	7
Lina na żaglowcu Michael, aktor	12				Port na Honsiu			... Vonnegut, amerykański pisarz	
				Wydzielony obszar				Tasiemka na czapce wojskowej	
Wojskowe ubezpieczenie	16				Wykresy, tabele, zestawienia				18

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 18 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązania krzyżówki nr 10 prosimy nadsyłać do 7 listopada 2011 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzrm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 10”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – weekend dla dwóch osób w wybranym ośrodku spółki Natura Tour. Rozwiązanie Krzyżówki nr 9: „Zapoznanie szlaku”. Nagrodę-niespodziankę wylosował Leszek Lewandowski z Iławy. Gratulujemy, nagrodę wyślemy 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. (22) 474 26 15, fax (22) 474 26 16, tel. kol. 922 474 26 15 lub 16
 e-mail: rkzrm@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 adiacji, a także zmiany tytułów.
 Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych. Na okładce: Wystawa taboru na targach TRAKO. Fot. G.Moc



Natura Tour **WYPOCZYNEK, KONFERENCJE,** **SZKOLENIA!**



www.naturatour.pl infolinia: 801 000 527