



# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

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

Nr 11/87

LISTOPAD 2011



**Jedność ważna jak nigdy**  
– str. 2–3



# Jedność ważna jak nigdy

Z Leszkiem Miętkiem prezydentem ZYM rozmawia Rafał Zarzecki

**– Z inicjatywy związków zawodowych doszło do zwołania szczytu kolejowego, gdzie miały zapadnąć ważne rozstrzygnięcia dotyczące dalszego funkcjonowania kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce. Jak oceniasz dotychczasowe spotkania i efekty prac?**

– Na obecną chwilę trudno wyrokować jakie będą efekty szczytu. Na razie nie spełnia pokładanych w nim oczekiwań. Nie ma odpowiedniego zainteresowania, w zespołach roboczych brak pełnych reprezentacji stron. Zwłaszcza samorządów, ale także i ministerstw, bo reprezentowany jest jedynie resort infrastruktury. W zespole ds. infrastrukturalnych widoczne jest ożywienie. Ścierają się tam poglądy na temat kwestii własności infrastruktury kolejowej, stawek dostępu itd. Dużo gorzej to wygląda w zespole ds. przewozów pasażerskich.

Generalnie rzuca się w oczy, że samorządowcy podzielili się na dwie grupy. Zespół ds. infrastrukturalnych zasilili przedstawiciele urzędów próbujących tworzyć swoje spółki w opozycji do Przewozów Regionalnych. Ci, którzy przychylnym okiem patrzą na PR znaleźli się natomiast w zespole ds. przewozów pasażerskich, w którym akurat niewiele się dzieje. Za nieporozumienie uważam fakt, że przedstawiciele urzędów marszałkowskich nie reprezentują szeroko rozumianej strony samorządowej, lecz swoje regiony. Z reguły zachowują się zresztą jak słuchacze, a nie jak strona, która o coś wnioskuje, wskazuje trudności i proponuje rozwiązania. Co gorsza, równoległe do szczytu samorządy uruchamiają spółkę Koleje Śląskie, a na Konwencji Marszałków zapadają decyzje o podziale spółki PR. Spodziewaliśmy się, że na szczycie reprezentowane będą różne racje na podstawie których podjęte zostaną decyzje.

**– Według pierwotnych założeń w ciągu 6–8 tygodni miały zostać wypracowane wnioski do wdrożenia. Czy to możliwe?**

– Na 29 listopada planowane jest wspólne posiedzenie obu zespołów roboczych. Plenarne posiedzenie powinno odbyć się jeszcze w grudniu. Nie chcę niczego przesądzać, ale na razie urobek szczytu nie jest imponujący. Liczę, że z chwilą powołania nowego ministra transportu, a to resort infrastruktury zwołał szczyt, prace się ożywią i zapadną wiążące decyzje. W przeciwnym razie szczyt zakończy się fiaskiem bądź ustaleniami, które nie uzdrowią sytuacji.

**– Czy temat przyszłości spółki Przewozy Regionalne przewija się w rozmowach?**

– Merytorycznych rozmów jest mało, a jeśli nawet – to o zakupach taboru czy skomunikowaniach. W ogóle nie są natomiast podejmowane sprawy fundamentalne – dotyczące funkcjonowania przewozów pasażerskich w Polsce. Na dzień dzisiejszy poruszamy się w obrębie dwóch skrajnych poglądów na tę kwestię: powrotu do jednego przewoźnika pasażerskiego lub pełnej liberalizacji z kilkudziesięcioma podmiotami na rynku. Trzeba sobie odpowiedzieć jaki model najlepiej spełni oczekiwania polskich podróżnych i określić formy jego finansowania, współdziałania etc. O tym się jednak nie rozmawia. Przypomina to leczenie objawów zamiast rzeczywistych źródeł choroby.

W Polsce tyle mówi się o ekonomii, a podejmowane są decyzje, które z racjonalnym wydawaniem publicznych środków mają niewiele wspólnego. Weźmy taką decyzję o podziale PR. Przecież przelanie szklanki gorzkiej herbaty do kilku mniejszych szklanek nie sprawi, że stanie się ona słodka. W okresie funkcjonowania PR pod władaniem marszałków spółka zanotowała 500 mln złotych zadłużenia. Można zadać sobie pytanie, czy nie mamy teraz do

czynienia z próbą ucieczki od odpowiedzialności za ten dług. Nie znaczy, że tylko marszałkowie są winni tego co się stało. Po to jest jednak szczyt kolejowy, powstały na bazie Zespołu Trójstronnego, żeby zdiagnozować problem i wyciągnąć wnioski. Podział spółki nie jest rozwiązaniem, bo utraci się korzyść skali ogólnopolskiej spółki, wynikający z bardziej efektywnego gospodarowania taborem, punktami utrzymania itd.

**– To oczywiste, ale co jeśli samorządy podtrzymają swoją decyzję?**

– Związki zawodowe będą musiały na sygnały ze strony marszałków zareagować, o ile oczywiście nie zostaną one zdementowane. Na spór zbiorowy KKZZ z zarządem PR ma to bezpośrednie przełożenie, bo zagrożona jest realizacja porozumienia płacowego zawartego po lipcowym strajku generalnym. W obliczu planów likwidacji firmy istnieje poważne zagrożenie dla harmonogramu wprowadzania podwyżek. Możemy stanąć przed koniecznością odwołania strajku.

Liczę, że nowy minister podejmie próbę uporządkowania chaosu dotkliwego zwłaszcza w dwóch aspektach – stosunku samorządów do PR oraz działań na styku PLK-przewoźnicy. Ogniskiem zapalnym są kwestie inwestycyjne. Drastyczne ograniczenia w ruchu, wysokie stawki dostępu, ciągłe zmiany rozkładu jazdy i wydłużanie czasu podróży sprawiają, że pasażerowie od kolei odchodzą. Brak systemu rekompensat dla przewoźników za utrudnienia w ruchu, które pozwoliłyby zmniejszyć ceny biletów. Jeśli PLK nie weźmie pod uwagę interesu przewoźników, to będziemy wkrótce jednym z najnowocześniejszych skansenów w Europie, z piękną infrastrukturą gdzie nic nie jeździ, bo przewoźników puszczono z torbami.

**– W PKP Cargo doszło 24 października do ustaleń zarządu spółki ze związkami zawodowymi w sprawie Paktu Gwarancji Pracowniczych. Jakie znalazły się tam zapisy?**

– Podstawowym obowiązkiem związków zawodowych jest zapewnienie stabilności zatrudnienia i za-

gwarantowanie miejsc pracy dla załogi. Szczególnie gdy zapowiadana jest prywatyzacja PKP Cargo. Większość związków zawodowych dołożyła wszelkich starań, by wynegocjować najkorzystniejsze rozwiązania na wypadek prywatyzacji spółki. Ze względu na fakt, że zapisy będą rodziły określone skutki prawne ZZZM wspólnie z „Solidarnością” zaangażował w tym celu kancelarię prawną finansowaną ze składek członkowskich.

Pakt Gwarancji Pracowniczych odnosi się do kluczowych obszarów. Udało się uzyskać gwarancje zatrudnienia i wynagrodzenia przez okres 6 lat dla wszystkich pracowników, a dla mających co najmniej 25-letni staż pracy – do osiągnięcia wieku emerytalnego. Po drugie pakt wydłuża okres obowiązywania, w przypadku wypowiedzenia, zakładowego układu zbiorowego pracy spółki. To dla mnie jego filary. Pakt obowiązywać miałby także w spółkach-córkach, już istniejących lub tworzonych w przyszłości. Mowa w nim także m.in. o premii prywatyzacyjnej, negocjowaniu co roku wzrostu wynagrodzeń, czy przedstawicielstwie pracowników w organach statutowych spółki.

**– Ustalenia to jeszcze nie zawarcie paktu, a tym bardziej nie oznacza to zgody na prywatyzację spółki.**

– Tak. Negocjowanie paktu należy wyraźnie odróżnić od oceny prywatyzacji PKP Cargo, jako procesu jako takiego. Nasze stanowisko wyraziliśmy wielokrotnie w wystąpieniach do ministra Grabarczyka i premiera Tuska. Ostatnie datowane jest na 19 października br. Uważamy, że taka forma prywatyzacji jest szkodliwa dla interesów państwa. Chcemy o tym dyskutować z nowym ministrem, premierem i wymienić się argumentami przed podjęciem ostatecznej decyzji. Nie możemy jednak używać paktu gwarancji pracowniczych niczym blokady, bo grozi to tym, że załoga zostanie na lodzie.

Projekt paktu trafił do rąk organów korporacyjnych, czyli rady nadzorczej i walnego zgromadzenia oraz Ministra Finansów. Ustaliliśmy, że po ich akceptacji dokument wróci do organów

statutowych związków zawodowych. Poddamy go pod szeroką dyskusję. Mamy więc pewne ustalenia, ale pakt nie został zawarty i nie ma upoważnienia do wszczęcia analizy due diligence przez potencjalnych inwestorów.

**– Pod ustaleniami nie podpisały się wszystkie związki. Na tym tle doszło do poważnego konfliktu i gorszącego incydentu, godzącego w jedność związkową.**

– Procedowanie paktu zostało ustalone wcześniej przy udziale przewodniczącego i wiceprzewodniczącego Federacji ZZP PKP, którzy zgodzili się na taką formułę, aby kilka dni później nie podpisać się pod dokumentem. Najgorsze, że na tej bazie po raz kolejny doszło do kłamliwych wypowiedzi i fałszywych



oskarżeń ze strony przedstawiciela F ZZP PKP. Nie chcę dociekać z jakich działań pobudek, ale można przyjąć, że miał odgórne przyzwolenie na dalsze robienie rozróby w kolejarskim środowisku. Ubolewam nad tym szczególnie mocno, bo w całej swojej dotychczasowej działalności związkowej robiłem wszystko, żeby integrować kolejarzy i jednoczyć związki zawodowe do wspólnych działań. Tymczasem zostałem zwymyślany od idiotów i obrzucony błotem, nomen omen przez kolejowego ignoranta. Przekroczona została pewna granica, więc spotka się to z reakcją. Wierzę, że Federacja zmieni swoją politykę jątrzenia i odetnie się od tego, co pisze Piotr Strębski. Liczę na opamiętanie i powrót do współpracy dla dobra załogi. Jedność związkowa jest szczególnie

ważna tu i teraz. Inaczej od stycznia pozostaniemy bez PUZZP, co w sytuacji wypowiedzenia układów zakładowych w PR i Kolejach Mazowieckich, braku ZUZZP w PKP Intercity, planu podziału PR czy prywatyzacji Cargo sprawia, że interesy pracowników są zagrożone jak nigdy dotąd. Powagę sytuacji powinni zresztą dostrzec nie tylko związkowcy, ale wszyscy pracownicy, bo wkrótce stosunki pracy zaczną przypominać te z połowy XIX wieku.

**– Wielokrotnie podkreślasz, że bezpieczeństwo ruchu kolejowego jest priorytetem. Jaki jest odzew na inicjatywy związkowe podejmowane w tym zakresie?**

– Po ostatnich wypadkach będących przyczyną archaicznego i niedoskonałego systemu sterowania ruchem kolejowym zaapelowaliśmy do maszynistów o odpisywanie zaobserwowanych podczas pracy nieprawidłowości. Na własną obronę w przypadku wypadków kolejowych. Z Biura Rady Krajowej trafiają potem dalej do Ministerstwa Infrastruktury i Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Na ich podstawie podejmowane są interwencje. Apeluje by w dalszym ciągu maszyniści to czynili.

Podczas obrad Komisji Bezpieczeństwa nie udało nam się uzgodnić zbyt wielu konkretnych rozwiązań. Jedną kwestią która znalazła pozytywne rozwiązanie to wspólnie ustalony na ok. 1,5 roku okres szkolenia na licencję i świadectwo maszynisty, który – mam nadzieję – znajdzie odzwierciedlenie w stosownym rozporządzeniu. W ten sposób udałoby się przeciwstawić pierwotnym planom tych, którzy chcieli wyszkolić nowego maszynistę w 4,5 miesiąca.

Pojawiło się światelko w tunelu, jeśli chodzi o sprawy taborowe. Jeden z producentów – bydgoska PESA – zwrócił się do nas o współpracę przy konstrukcji kabiny maszynisty nowej produkowanej lokomotywy. Ale nie tylko. Przewidywany jest także konkurs z ciekawymi nagrodami dla naszych Czytelników.

**–Dziękuję za rozmowę.**

# Ziemie Odzyskane, ziemie niczyje

**Fatalny stan infrastruktury kolejowej, częste ograniczenia prędkości nawet do 20 km/h. Ciągła likwidacja linii i kompletna bezmyślność lokalnych samorządów. Zorganizowane grupy zawodowo zajmujące się szabrowaniem porzuconych budynków i torów. To bilans 20 lat polskiego „sukcesu” na ziemiach pomemieckich.**

Jeszcze kilkanaście lat temu, wjeżdżając pociągiem do Lubska, z okien wagonów rozpościerał się widok na urocze pomemieckie miasteczko. W jego panoramie dominowały czerwone dachy starego miasta i ceglane fabryczne kominy pamiętające pierwszą połowę XIX wieku. „Za Niemca” Lubsko nazywane było małym Manchesterem. O statusie miasta świadczył rozwój kolei na tym terenie. Jeszcze w 1992 roku do Lubska dojechać można było pociągiem. Przyjeżdżający turysta nie mógł oderwać wzroku od przepięknych kolejowych obiektów: peronowych wiat, zadaszeń przejść podziemnych, stuletnich wind towarowych, łączących wysokie perony z podziemnym tunelem, czy wreszcie samego budynku dworca, pełnego finezyjnego detalu architektonicznego.

## Polak potrafi szabrować

Dziś Lubaska już nie ma! Jego polscy mieszkańcy rozszabrowali fabryki, które nie wytrzymały rynkowych przemian. Zniknęły zabytkowe hale i kominy, stałe elementy pejzażu miasteczka. Stacja kolejowa praktycznie nie istnieje, nie ma wind, większości torów. Budynki, w tym dworcowy, nastawnię oraz obiekty peronowe zostały zrównane z ziemią i straszą resztkami kikutów. Czy ktoś jeszcze pamięta tętniący życiem węzeł kolejowy?

W ostatnim dwudziestolecu tylko na obszarze Ziemi Lubuskiej, południowej Wielkopolski i Dolnego Śląska zlikwidowano kilkadziesiąt linii kolejowych: Strzegom – Marciszów, Jasień – Żary, Piaski Wlkp. – Koźmin Wlkp., górskie linie w Sudetach, czy wreszcie wąskotorówki – wrocławską i jarocińską.

## Ograniczenia i rozbiórki

Wciąż pod znakiem zapytania stoi utrzymanie połączeń na trasie Leszno–Głogów i Leszno–Jarocin. Wszystko z powodu fatalnego stanu infrastruktury obu linii. Na niektórych odcinkach kolei szprotawskiej, za Leszmem w kierunku Głogowa wprowadzono ograniczenie do 20 km/h. Remontu wymaga również część magistrali nadodrzańskiej. Na odcinku Zielona Góra–Głogów pociągi mogą jechać maksimum 40 km/h.

Rozbiórką linii kolejowych parają się także przedsiębiorcy, i we własnym mniemaniu nowocześni, samorządowcy. W ciągu ostatnich kilkunastu lat zlikwidowali kilkanaście tras kolejowych na Mazurach. Między innymi linię Ostróda – Morąg, która obsługiwała intensywny – jak na drugorzędną trasę – ruch. Wagony towarowe docierały do wielu odbiorców masowych, w tym do tartaków w Miłomłynie. Linię przecięła finansowana ze środków

UE drogowa obwodnica Ostródy, w ciągu krajowej „siódemki”. Nowa szosa podzieliła linię na dwie lokalne. Wobec drastycznego spadku przewozów odcinek Miłomłyn–Morąg wkrótce rozebrano, a zabytkowe i malownicze stacyjki wyburzono. Odcinek od strony Ostródy został ostatecznie porzucony. Ta uznawana w kręgach pasjonatów kolei linia doczekała się nawet własnej strony internetowej. Niestety nie doczekała się drogowego wiaduktu.

Samorządowcy zlikwidowali również połączenie Sątopy–Reszel. To spokojne miasteczko aspiruje do grona miast „slow city”. Do Reszła turysta koleją już nie dojedzie. Plany aby do Sątópów kursował, skomunikowany z odjazdami pociągów relacji Ełk – Olsztyn, nowoczesny wagon motorowy wyrzucono do kosza.

## Wąskotorówką pojedziesz w Niemczech

W 2005 roku Towarzystwo Przyjaciół Stargardu wpadło na pomysł budowy ścieżki pieszo-rowerowej wzdłuż toru Stargardzkiej Kolei Wąskotorowej. W 2008 roku pomysł zaakceptował miejscowy zarząd dróg powiatowych. W 2010 roku kolejową infrastrukturę przekazano starostwu powiatowemu, które natychmiast przystąpiło do demontażu. Turystyczna trasa pieszo-rowerowa wzdłuż szlaku kolejki właśnie powstaje, tyle że kolejki już nie ma.

Tymczasem za naszą zachodnią granicą – na niemieckim Pomorzu – funkcjonują dwie kolejki wąskotorowe. Obie prowadzą całoroczny planowy ruch pasażerski, obsługiwany wyłącznie parowozami. Stare lokomotywy przyciągają turystów. Zestawienie pociągów i ich rozkład jazdy w przemyślany sposób dostosowano do potrzeb. Kursujące poza sezonem letnim czterowagonowe



składy w okresie wzmożonego ruchu wydłuża się do sześciu, a nawet ośmiu wagoników. Obie koleje stanowią część lokalnego systemu transportowego. Pociągi są skomunikowane z regionalnymi autobusami i składami normalnotorowymi odjeżdżającymi ze stacji styczej. O wspólnych biletach nawet nie będę wspominał.

### Inicjatywy społeczne do kosza

Od kilku lat Stowarzyszenie Hobbystów Kolejowych usiłuje reaktywować lokalną linię Kętrzyn – Węgorzewo. Przebiega ona przez znaną za sprawą byłej kwatery Hitlera Gierłoż, a także miejscowości leżące wzdłuż linii brzegowej jeziora

Mamry. Chociaż trasa dysponuje dużym potencjałem do prowadzenia ruchu turystycznego, a dla jego uatrakcyjnienia SHK miało uruchomić parowóz, urzędnicy storpedowali tę inicjatywę. SHK zależało na przejęciu lub odkupieniu hali kętrzyńskiej parowozowni, w której miałyby garażować lokomotywy. Parowozownia z czynnymi lokomotywami parowymi byłaby atrakcją samą w sobie. Niestety, „szopa” trafiła w ręce lokalnego przedsiębiorcy, który po przeróbkach budynku prowadził w nim działalność gospodarczą. Dziś wachlarzowa lokomotywnia jest ruiną. Samorządowcy nie chcieli reaktywacji linii, twierdząc że parowozy popsęłyby wizerunek powiatu.

Część mieszkańców Ziem Odzyskanych naiwnie mówi: Oddajmy to

Niemcom. Może będzie nam lepiej, może znajdzie się dla nas praca? Zupełnie przypadkowo, przychodzą w sukurs rewizjonistom niemieckim skupionym wokół neonazistowskich kapeli rockowych. Śpiewających o „Polaczkach, którzy zniszczyli niemieckie ziemie” jakby w głębi duszy czuli, że nasza obecność na tych terenach jest tymczasowa.

Swoją drogą ciekaw jestem, czy RFN chciałaby anektować to, co nasz cywilizowany naród zrobił z dawnych wschodnich rubieży Niemiec? Łatwo jest niszczyć, szabrować, a później liczyć na pomoc z zachodu. A może warto by było po prostu wybrać lepszych przedstawicieli do samorządów i wziąć się do pracy?

*Piotr Figiel*

# naturalnie z nami



przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo



**PKP cargo**  
GRUPA PKP

# Nowy minister transportu

**Prezydent Bronisław Komorowski powołał z dniem 18 listopada br. Sławomira Nowaka w skład Rady Ministrów – na urząd Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.**

Sławomir Nowak urodził się 11 grudnia 1974 roku w Gdańsku. Ukończył stosunki międzynarodowe na Uniwersytecie Gdańskim oraz zarządzanie w Wyższej Szkole Morskiej (obecnie Akademia Morska) w Gdyni. Jeszcze na studiach rozpoczął pracę we własnej firmie zajmującej się reklamą. Potem został prezesem zarządu agencji reklamowej. Za reklamę odpowiadał także w Radiu Gdańsk, gdzie w 2002 r. pełnił funkcję wiceprezesa.

Aktywność polityczną rozpoczął od działalności w Kongresie Liberalno-Demokratycznym. Po połączeniu KLD z Unią Demokratyczną został członkiem Unii Wolności i stowarzyszenia „Młodzi Demokraci”. W okresie od 1998 do 2000 pracował jako doradca

w gabinecie politycznym Ministra Obrony Narodowej Janusza Onyszkiewicza. W 2001 roku kierowana przez Sławomira Nowaka młodzieżówka wyszła z UW i przystąpiła do nowopowstającej partii – Platformy Obywatelskiej.

Posel na Sejm IV, V, VI i VII kadencji. W Sejmie pracował w Komisji Obrony Narodowej i Komisji Spraw Zagranicznych. W latach 2007–2009 był sekretarzem stanu w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów i szefem gabinetu politycznego premiera Donalda Tuska.

W latach 2009–2010 wiceprzewodniczący Klubu Parlamentarnego PO. W maju 2010 roku został wybrany szefem Regionu Pomorskiego tej partii. W latach 2010–2011 sekretarz stanu



w kancelarii prezydenta Komorowskiego odpowiedzialny za współpracę z rządem i parlamentem. Do pracy w sejmowym klubie PO powrócił po „aferze hazardowej”.

Dwukrotnie – w 2007 i 2010 roku – prowadził zwycięskie kampanie wyborcze PO.

Przewodniczącym Sejmowej Komisji Infrastruktury został natomiast Zbigniew Rynasiewicz z PO, który pełnił tę funkcję w poprzedniej kadencji. ■

## Personalalia

**Rada Nadzorcza Przewozów Regionalnych wybrała dwóch nowych członków zarządu spółki. Elżbieta Grudzień została dyrektorem finansowym, a Paweł Stefański odpowiadać będzie za sprawy techniczno-eksploatacyjne.**



Elżbieta Grudzień karierę zawodową rozpoczęła od pracy w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej, gdzie zajmowała się m.in. zagadnieniami związanymi z przekształceniami strukturalnymi i własnościowymi PKP. W Przewozach Regionalnych od początku ich powstania, ostatnio na stanowisku dyrektora pionu finansowego. Jest absolwentką Wydziału

Transportu w Wyższej Szkole Inżynierskiej w Radomiu oraz Wydziału Finansów i Bankowości w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie. Ponadto ukończyła m.in. podyplomowe studia z zarządzania finansami w Wyższej Szkole Przedsiębiorczości i Zarządzania im. Leona Koźmińskiego w Warszawie. Obecnie realizuje studia MBA Institut d'Administration des Enterprises d'Aix-en-Provence-IAE Aix-en-Provence we współpracy z Gdańską Fundacją Kształcenia Menadżerów i Uniwersytetem Paula Cezanne'a w Marsylii.

Paweł Stefański całe swoje życie zawodowe związał z kolejami, pracując zarówno na stanowiskach odpowiedzialnych bezpośrednio za prowadzenie i bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a następnie związanych z zarządzaniem infrastrukturą, logistyką oraz zaopatrzeniem. W Prze-



wozach Regionalnych od początku ich powstania, ostatnio na stanowisku dyrektora pionu eksploatacji. Jest absolwentem

Wydziału Zarządzania Akademii Ekonomicznej w Poznaniu. Ukończył podyplomowe studia z zakresu Integracji Transportu w Unii Europejskiej na Politechnice Warszawskiej oraz specjalistyczne kursy i szkolenia z zakresu zamówień publicznych i eksploatacji oraz utrzymania obiektów i budynków.

W PKP Intercity z pełnionej funkcji została odwołana natomiast dyrektor ds. pracowniczych Barbara Rozenek. Do chwili zamknięcia numeru nie powołano nikogo na to stanowisko.

(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](http://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 Rady Krajowej

**Rada uznała za wyjątkowo szkodliwe dla interesów maszynistów podejmowanie pracy w ponadnormatywnym wymiarze czasu pracy i podjęła ważną uchwałę przeciwdziałającą takim zjawiskom.**

Zgadając się na pracę w czasie ponad 12 godzin w wymiarze dobowym oraz ponad 150 godzin nadliczbowych w wymiarze rocznym trudno będzie maszynistom obronić nabyte uprawnienia – uznała zgodnie Rada, która obradowała w Warszawie 9 listopada. Chodzi zwłaszcza o elementy wynikające ze specyfiki pracy i związanej z jego wykonywaniem odpowiedzialności, jak np. dodatki pieniężne czy dodatkowe dni urlopu. Jeśli maszyniści będą godzić się na dalsze dokładanie obowiązków i śrubowanie norm, to bardzo trudno będzie odeprzeć zarzuty (takowe już się pojawiają), że właściwie nie są im potrzebne takie czy inne „przywileje”. W efekcie za chwilę mogą być zagrożone emerytury pomostowe, których fundamentem jest uznanie, że zawód maszynisty ma szczególny charakter i przy jego wykonywaniu występują czynniki o szczególnym charakterze. Nie mówiąc już o tym, że wskutek nadmiernego przemęczenia pracą zagrożone jest bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Nie z winy maszynistów, lecz przede wszystkim wskutek krótkowzroczności pracodawców, wzięły się braki w drużynach trakcyjnych. A uleganie teraz perswazji i presji może okazać

się strzałem w kolano. Rada Krajowa uważa, że maszyniści powinni się bardziej szanować i zdecydowała, by dalsze działania ZZM szły w kierunku zapewnienia godziwego wynagrodzenia za pracę w wymiarze normatywnym, by nie było konieczności dorabiania tu i ówdzie. Podjęła także uchwałę o wstrzymaniu się od bronięcia maszynistów, którzy uczestniczyli w wypadku lub zdarzeniu kolejowym podczas pracy w czasie ponad 12 godzin w wymiarze dobowym oraz ponad 150 godzin nadliczbowych w wymiarze rocznym. Zobowiązała organizacje zakładowe do rygorystycznego przestrzegania zapisów Kodeksu pracy dotyczących norm pracy.

Rada wysłuchiwała także informacji o stanie negocjacji zakładowych układów zbiorowych pracy w PKP Intercity, Przewozach Regionalnych i Kolejach Mazowieckich. W dwóch ostatnich

prace są mocno zaawansowane, ale w kilku obszarach jeszcze nie udało się wypracować satysfakcjonujących rozwiązań. Spowolnieniu uległo natomiast tempo prac w Intercity i nad Ponadzakładowym Układem Zbiorowym Pracy. W terminie do 15 listopada miała odbyć się kolejna tura



negocjacji, ale tak się niestety nie stało. Stanowisko związków zawodowych jest w tej kwestii niezmiennie – żądają wprowadzenia protokołem dodatkowym zmian w rozdziale dotyczącym świadczeń przejazdowych, którego zapisy wcześniej były kością niezgody. Związek Pracodawców Kolejowych naciska natomiast na tworzenie całkiem nowego PUZP.

Członkowie Rady zapoznali się z przebiegiem prac tzw. Szczytu Kolejowego, w ramach którego utworzono dwa zespoły robocze zajmujące się – ogólnie rzecz biorąc – infrastrukturą i przewozami pasażerskimi. W założeniach Szczyt z udziałem wszystkich decyzyjnych i zainteresowanych stron miał wypracować rozwiązania dla całej branży. Na razie nie spełnia jednak oczekiwań. Przede wszystkim w trakcie jego trwania podejmowane są kontrowersyjne decyzje, jak np. o uruchomieniu działalności przez samorządową spółkę Koleje Śląskie. Niepokój w całym środowisku kolejarskim wzbudziły również pojawiające się w mediach zapowiedzi niektórych





# Ustalenia w PKP Cargo

**Protokół ustaleń ws. negocjacji Paktu Gwarancji Pracowniczych podpisał z zarządem PKP Cargo związku zawodowe będące stroną ZUZP. Poniżej przedstawiamy treść dokumentu. Komentarz znajduje się na stronie 2-3.**

marszałków, że spółka Przewozy Regionalne ma być podzielona. Tym samym pojawiło się poważne zagrożenie, że nie zostanie wypełnione w całości porozumienie płacowe w spółce, kończące strajk latem tego roku. Jak wiadomo, dalsze transze podwyżek wynagrodzeń miały zostać w PR wdrożone kolejno w 2012 i 2013 roku. Dlatego Rada Krajowa uznała za słuszny kierunek w którym powinna iść KKZZ: domaganie się natychmiastowego wdrożenia podwyżek w PR w pełnej wysokości i groźbie odwołania tam działań strajkowych jeśli marszałkowie nie wycofają się ze swoich planów.

Wiele uwagi poświęcono również Paktowi Gwarancji Pracowniczych i kwestiom prywatyzacji spółki PKP Cargo. Wyraźnie rozgraniczono, że zabezpieczenie interesów załogi stosownymi zapisami w Pakcie nie oznacza zgody na prywatyzację spółki. Nad podpisanym 24 października m.in. przez ZMZ protokołem ustaleń z zarządem PKP Cargo, kończącym pewien etap negocjacji PGP, pochylają się teraz organy korporacyjne spółki. Następnie ma trafić do organów statutowych organizacji związkowych. Rada wyraziła przy tym oburzenie w związku z publikacjami jątrzącymi w koleżeńskim środowisku i szkalującymi Konfederację. Ponieważ to nie pierwszy taki przypadek, zdecydowała o podjęciu kroków na drodze prawnej.



W dalszej części omawiano stan trudnych negocjacji płacowych w PKP Intercity, gdzie trwają próby stworzenia systemu wynagrodzeń przez zespół złożony z przedstawicieli pracodawców i związków zawodowych. Wypracowano również scenariusze na wypadek zmian w funkcjonowaniu związków zawodowych, których można się spodziewać po nowym rządzie. O kwestii reprezentatywności Rada Krajowa będzie szerzej dyskutować na „opłatkowym” posiedzeniu, które odbędzie się w Spale w dniach 15–16 grudnia. Omówiono także prace Zespołu ds. bezpieczeństwa przy Ministerstwie Infrastruktury oraz zagadnienia związane z koniecznością odbudowania kadr. Zdecydowano również o losach dalszej współpracy z Polkomtelem i w sprawach ubezpieczeń oraz o włączeniu w skład Komisji Obrony Praw Pracowniczych Tadeusza Kuźnara, o co wnioskował jej przewodniczący.

(R)

Fot. autor i G. Moc

**Protokół  
ustaleń na spotkaniu  
w dniu 24 października 2011 r.  
w Warszawie  
poświęconym negocjacom Paktu Gwarancji  
Pracowniczych pomiędzy  
Zarządem PKP CARGO S.A.  
a Związkami Zawodowymi będącymi  
Stroną ZUZP z udziałem PKP S.A.**

1. Strony oświadczają, że zakończony został proces negocjacji nad przedłożonym projektem Paktu Gwarancji Pracowniczych, stanowiącym załącznik do niniejszego protokołu. Projekt Paktu w przedstawionym brzmieniu zostanie przedłożony organom korporacyjnym Spółek PKP CARGO S.A. oraz PKP S.A., a następnie organom statutowym związków zawodowych będących sygnatariuszami ZUZP.
2. Strona społeczna oświadcza, że zakończenie negocjacji na tym etapie nie oznacza zawarcia Paktu i w związku z tym rozpoczęcie procesu due diligence może nastąpić po ostatecznym zawarciu Paktu. Uruchomienie analizy due diligence, bez zawartego paktu, uznane zostanie za naruszenie porozumienia z Ministrem Infrastruktury z dnia 17 lipca 2008 r., co będzie podstawą do wszczęcia działań, o których mowa w rozdziale IV ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o rozwiązywaniu sporów zbiorowych.
3. PKP S.A. zastrzega, że sposób prowadzenia prywatyzacji określony jest w przepisach ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP i wynika z zakresu pełnomocnictwa udzielonego przez ministra właściwego ds. transportu.

# Spotkanie z emerytami

W niemal ćwierć wieku po likwidacji Lokomotywni w Oświęcimiu, 11 listopada grupa maszynistów z oświęcimskiego gniazda drużyn trakcyjnych PKP Cargo Śląsko-Dąbrowskiego Zakładu Spółki zorganizowała spotkanie z emerytowanymi pracownikami byłej szopy oraz z maszynistami pracującymi w innych spółkach. W spontanicznie zorganizowanym wydarzeniu udział wzięło ponad 60 osób.

GM



**W XXVIII Ogólnopolskiej Pielgrzymce Ksztandarowymi.**

Motywem tegorocznego spotkania, które o rze religijno-patriotycznym odbyło się równi

Jak co roku, spółka PKP Intercity uruchomiła 17–18 listopada.

## Komisja Młodych

**Pierwsze, a zatem historyczne, wyjazdowe posiedzenie gremium zrzeszającego młodych członków naszej organizacji odbyło się w dniach 14–15 listopada w Iławie.**

Miało ono charakter roboczy, ale także integracyjny, bo członkowie Komisji Młodych pochodzą z całej Polski i pracują na co dzień w różnych spółkach. Na przykład przewodniczący Wojciech Cholka w trójmiejskiej SKM, a sekretarz Marcin Dylowicz w Zakładzie Południowym PKP Intercity. Po ukonstytuowaniu się komisji, co nastąpiło z końcem września, związkowa młodzież z werwą przystąpiła do działania.

Podstawowe cele Komisji Młodych, której członków wyznaczają zakładowe (międzyzakładowe) organizacje związkowe 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.

W Iławie dyskutowano o sposobach ich realizacji. „Burza mózgów” przyniosła wymierne efekty w postaci kilku bardzo ciekawych inicjatyw, które

zostaną wkrótce sfinalizowane. Będziemy oczywiście o nich informować w odpowiednim czasie.

**Komisja Młodych zaprasza do współpracy wszystkich członków ZZM w wieku do 35 lat zainteresowanych aktywną działalnością w organizacji. Chętni mogą uzyskać szczegółowe informacje dzwoniąc pod numer telefonu 667 685 506.**

Z młodzieżą spotkał się również prezydent ZZM Leszek Miętek. Nakreślił główne obszary funkcjonowania związków zawodowych oraz sytuację w poszczególnych kolejowych spółkach. Zachęcał do aktywności i opowiadał o dodatkowych korzyściach działalności jak możliwość samorealizacji, skorzystania z atrakcyjnych szkoleń i kursów, poznania nowych ludzi itp.

Integracji i konsolidacji sprzyjała mniej oficjalna część spotkania. Wspólny wypad na kręgle i duch sportowej rywalizacji wprawił wszystkich w doskonałe humory. Kolejne posiedzenie komisji odbędzie się pod koniec lutego w Warszawie. Być może w nowej siedzibie ZZM. (L)





# Na pielgrzymce



olejarzy na Jasną Górę wzięła udział liczna delegacja maszynistów z ZZM, z kierownictwem związku na czele i pocztami

odbyło się w dniach 12–13 listopada, było podziękowanie za beatyfikację papieża Jana Pawła II. Oprócz uroczystości o charakterze spotkanie kolejarskich duszpasterzy z pracownikami kolei, przedstawicielami rządu, parlamentu i związków zawodowych. Omiła specjalne pociągi, które dowiozły pielgrzymów do Częstochowy. W przyszłym roku impreza odbędzie się w dniach

## Nie mówimy żegnaj

Swoje ostatnie hamowanie na EN57-1409, w roli czynnego maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych, wykonał 10 listopada nasz kolega – starszy maszynista w Śląskim Zakładzie Przewozów Regionalnych Ryszard Hartung.

Karierę zawodową na kolei rozpoczął w 1971 roku w lokomotywni Czechowice Dziedzice. Od 1990 r. w Elektrowozowni Katowice. Powrót „na łono” Czechowic nastąpił w 1999 roku. Od 2008 wraz z całym „planem osobowym” zostaje przeniesiony do Śląskiego Zakładu PR, sekcja Czechowice Dziedzice. Po przeprowadzonej w październiku 2010 roku restrukturyzacji Zakładu, z dniem 16 listopada br. Ryszard Hartung stał się pierwszym maszynistą-emerytem z czechowickiej sekcji.

Na peronie uroczyście powitali go koledzy maszyniści, pani naczelnik sekcji oraz małżonka. Życzymy zdrowia i stu lat życia na emeryturze.

G. Moc





# Wokół ERTMS

**Na Centralnej Magistrali Kolejowej po wielu przygotowaniach przeprowadzone zostały pierwsze w Polsce testy systemu ERTMS. Pociąg spółki PKP Intercity ciągnięty przez lokomotywę Husarz osiągnął prędkość 200 km/godz. Czym właściwie jest ERTMS?**

Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym ERTMS (European Rail Traffic Management System) jest nowoczesnym systemem zarządzania i sterowania ruchem kolejowym. Jego celem jest zapewnienie interoperacyjności transportu kolejowego czyli możliwości swobodnego poruszania się pociągów pomiędzy poszczególnymi państwami. Jest obecnie wdrażany w takich krajach jak Szwajcaria, Holandia, Niemcy, Węgry, Włochy, Francja, Hiszpania czy Austria. Pierwszym krajem, w którym wykorzystano ETCS poziomu 2 do celów komercyjnych była Szwajcaria. Tam właśnie maszyniści mogli po raz pierwszy poprowadzić pociągi na linii pozbawionej semaforów, co – jak się później okazało – wcale nie ułatwiało pracy ze względu na przyzwyczajenia.

System ERTMS składa się z dwóch elementów: ETCS (European Train Control System) – systemu sterowania pociągami oraz GSM-R – systemu łączności, który jest kolejową wersją cyfrowej łączności komórkowej,

przeznaczony do transmisji danych. Zapewnia on cyfrową łączność pomiędzy maszynistą i dyspozytorem oraz umożliwia śledzenie pojazdów czy gromadzenie danych dla potrzeb infrastruktury.

Rozróżniamy trzy poziomy ETCS. Poziom 1 można nazwać ulepszoną wersją sygnalizacji kabinowej ponieważ polega na punktowej kontroli prędkości jazdy poprzez balisy ułożone w torze. W tym przypadku maszynista musi obserwować sygnały na semaforach. Nie jest to już niezbędne w poziomach 2 i 3 ze względu na to, że urządzenia pokładowe zainstalowane na lokomotywie odbierają w sposób ciągły sygnały o zajętości toru i dopuszczalnej prędkości. Dane dotyczące parametrów jazdy są przekazywane do Radiowego Centrum Sterowania RBC. Warunkiem nie wyposażenia linii w semafor jest wyposażenie całego

taboru korzystającego z linii w ww. urządzeniu. Oba poziomy nie wymagają od maszynisty znajomości sygnalizacji na terenie danej kolei. Poziom 2 jest już stosowany na liniach dużej prędkości i jego instalacja jest planowana na liniach międzynarodowych. Natomiast poziom 3 umożliwiającą jazdę zgodnie z zasadą ruchomego odstępu blokowego oraz rezygnację z obwodów torowych i liczników osi ciągle pozostaje na etapie prób.

Do zalet systemu ERTMS można zaliczyć poprawę bezpieczeństwa ruchu pociągów, zwiększenie przepustowości linii kolejowych czy podniesienie jakości przewozów w związku z możliwością uruchomienia dodatkowych usług przy wykorzystaniu GSM-R. Wadą jest niewątpliwie wysoki koszt urządzeń pokładowych i przytorowych.



Narodowy Plan Wdrażania ERTMS w Polsce przyjęty przez rząd w 2007 roku przewiduje wdrożenie systemu ETCS na 5000 km, a GSM-R na 15000 km linii. Aktualnie zabudowano urządzenia poziomu 1 na części CMK, a w 2012 roku planowane jest uruchomienie ERTMS poziomu 2 na linii E 30 – na 84 km odcinku Legnica–Bielawa Dolna.

Mając jednak na uwadze stan naszej infrastruktury, sytuację przewoźników oraz finansów państwa nie potrafimy sobie wyobrazić działania tego systemu na naszych torach w przewidywalnej przyszłości. Trudno uwierzyć w terminową realizację założeń NPW ERTMS w naszym kraju. Chyba, że zdarzy się jakiś cud.

*Stanisław Donarski  
Fot. K. Waszkiewicz*



## DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

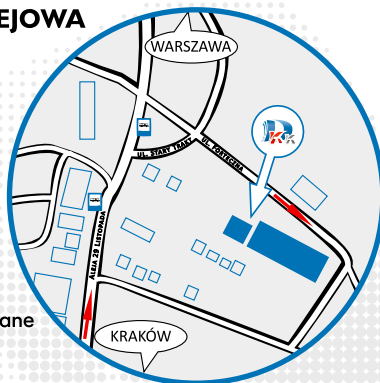
32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A  
Centrala, Sekretariat  
e-mail: [biuro@drukkol.pl](mailto:biuro@drukkol.pl)  
tel./fax : 12 298-04-00

Oferuje usługi w zakresie:

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

Wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

**TRADYCJA  
KONKURENCYJNE CENY  
PROFESJONALIZM**



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



# Nowa SM42

**Warto modernizować! Tania eksploatacja, wysoka sprawność i zwiększona siła pociągowa, a przy tym lepsze warunki pracy maszynistów – wszystko to mieści się w jednym słowie: nowoczesność. Taka jest właśnie zmodernizowana przez PESA Bydgoszcz SA lokomotywa serii SM42 w wersji dwuagregatowej.**

Koncepcja konstrukcji spalinowej manewrowej lokomotywy dwuagregatowej jest na naszym rynku całkowicie nowa. Wprawdzie pierwszy egzemplarz takiej lokomotywy został wykonany na początku lat 90. ub. wieku w ZNTK Poznań, ale miał swoje ograniczenia wynikające z ówczesnych technologii. Dopiero rozwój elektroniki pozwolił zrealizować w praktyce ideę wieloagregatowości. Dziś najwięcej takich rozwiązań – lokomotyw manewrowych i liniowych z dwoma, a nawet z trzema i czterema agregatami – powstaje w USA, Kanadzie i Australii. W Europie takie pojazdy funkcjonują głównie we Francji, w Szwecji i Czechach. Niedawno do tych krajów dołączył także nasz.

Polska myśl techniczna, polska produkcja?... To już dokonało się w PESA Bydgoszcz SA. Pierwsza zmodernizowana lokomotywa SM42 służy od marca 2010 roku kolejarzom z PKP Cargo, a obecnie w PESA modernizowane są cztery kolejne egzemplarze dla tego samego klienta. Co decyduje o zapotrzebowaniu na te pojazdy?

Ergonomiczna kabina maszynisty podnosi komfort obsługi lokomotywy, a obniżenie przedziałów maszynowych poprawia widoczność. W skład wyposażenia kabiny wchodzi m.in.:

- nowoczesne pulpity sterujące dla każdego kierunku jazdy,
- nowoczesne fotele spełniające wymagania ergonomii i zapewniające możliwość szybkiej ewakuacji (przy każdym pulpicie),
- duża oszklona powierzchnia o ujemnym nachyleniu szyb dla zapewnienia doskonałej widoczności, regulowane żaluzje okien czołowych i bocznych,
- ogrzewane szyby czołowe z wycieraczkami oraz spryskiwaczami z napędem elektrycznym,
- instalacja grzewcza, nawiewna i klimatyzacja spełniająca wymogi podane w karcie UIC 651,
- izolacja akustyczna i termiczna spełniająca wysokie wymagania odnośnie tłumienia dźwięku i zapewniająca właściwy komfort cieplny,
- lodówka.

Kolejne cechy zmodernizowanej SM42, to już zalety techniczne i ekonomiczne. Dwuagregatowy napęd eliminuje podstawowy problem eksploatacji klasycznych lokomotyw manewrowych – przeważający czas pracy pojazdu (50–80% czasu całkowitego) przy niskim wykorzystaniu mocy silnika spalinowego, co powoduje niewspółmiernie wysokie zużycie paliwa. A zatem można – w sam raz na trudne czasy – jeździć taniej.

Niższe są też koszty zakupu i napraw w wyniku zastosowania typowego silnika spalinowego do maszyn roboczych, produkowanego seryjnie, spełniającego jednakże aktualne wymagania kolejowe w zakresie emisji spalin.



Tańsze jest też utrzymanie pojazdu. Z kilku powodów:

- wydłużenia przebiegu lokomotywy do naprawy okresowej, gdyż podczas eksploatacji najczęściej pracuje tylko jeden silnik i następuje sumowanie przebiegów silników spalinowych (sterownik lokomotywy pilnuje równego resursu czasu pracy silników),
- mniejszego zużycia części silników, bo pracują one w optymalnych warunkach temperaturowych; lepszych aniżeli jeden duży silnik o podwójnej mocy na klasycznej lokomotywie jednoagregatowej,
- niższych cen części zamiennych oraz kosztów ich magazynowania z uwagi na mniejsze ich masy i gabaryty,
- mniejszego zużycia oleju, albowiem mniejsza ilość oleju w małych silnikach przy jednoczesnej nowoczesnej ich konstrukcji gwarantuje jego małe zużycie.

Na tym nie koniec. Są bowiem jeszcze zalety sprawności zmodernizowanej w PESA lokomotywy:

- bardzo wysoki wskaźnik gotowości technicznej,
- modułowa konstrukcja umożliwiająca szybką wymianę kontenera z uszkodzonym bądź planowanym do naprawy podzespołem,
- zwiększenie siły pociągowej przez lepsze rozłożenie masy.

Wykonane kompleksowe próby i badania prototypowej lokomotywy SM42-1601 przez Instytut Pojazdów Szynowych z Poznania oraz próbna eksploatacja w Rybniku potwierdziły jej zalety i lokomotywa otrzymała bezterminowe Świadectwo Typu wydane przez Urząd Transportu Kolejowego.

Porównanie parametrów lokomotywy SM42 po modernizacji w wersji PESA (6Dk) w stosunku do konstrukcji pierwotnej 6D.

Parametr	Typ lokomotywy serii SM42	
	6Dk (PESA)	6D (FABLOK)
Siła pociągowa przy rozruchu	279,6 kN	223,5 kN
Zużycie paliwa na biegu jałowym	1,4 kg/h	9,5 kg/h
Widoczność	Bardzo dobra, jednakowa w obu kierunkach	Ograniczona
Minimalna temperatura płynu chłodzącego przy rozruchu	minus 10° C	+ 40° C
Pracochłonność przeglądów	75% (w stosunku do 6D)	100%
Koszty utrzymania	18% (w stosunku do 6D)	100%
Dostępność lokomotywy	98,6%	83%

# W hołdzie pomordowanym

**Ukazał się drugi tom książki emerytowanego pracownika PKP Bronisława Wardawego dokumentującej tragiczne losy polskich kolejarzy w Katyniu i innych miejscach kaźni i męki.**



Autor to kolejarz z 40-letnim stażem pracy i działacz „Solidarności”, inicjator wybudowania kaplicy pamięci kolejarzy w Kałkowie-Godowie. Nad książką pracował ostatnich 6 lat przekopując tonę literatury i innych dokumentów na ten temat. Powstała dwutomowa publikacja, którą dziś uważa za dzieło swojego życia.

Wszystko zaczęło się od lektury wyroku osób wywiezionych na zagładę na Wschód – do obozów w Kozielsku, Starobielsku i Ostaszkowie oraz więzień w Mińsku i Kijowie. Wśród zamordowanych oficerów znalazły się także nazwiska 70 polskich kolejarzy. Po wnikliwej analizie kolejnych materiałów lista zaczęła się powiększać o nazwiska kolejarzy,

absolwentów szkół kolejowych, wojsk kolejowych, rodzin kolejarzów, a także osób w inny sposób związanych z koleją w Polsce i na świecie. – Po kilku latach poszukiwań moje opracowanie liczyło już 750 biogramów osób, które zginęły w Katyniu, Charkowie i Twerze – mówi Bronisław Wardawo.

Ostatecznie licznik zatrzymał się na 5 tysiącach nazwisk. Oddzielne rozdziały poświęcono ofiarom więzień NKWD w Kijowie i Mińsku. W drugim tomie znajdują się natomiast biogramy m.in. kolejarzy deportowanych na Wschód oraz tam więzionych, lekarzy i farmaceutów PKP, ofiar II wojny światowej i Powstania Warszawskiego. Swego rodzaju kłamrą spinającą przedsięwzięcie jest przemówienie prezydenta Lecha Kaczyńskiego, które miał wygłosić 10 kwietnia 2010 roku w Katyniu.



Książka Wardawego to z jednej strony hołd złożony pomordowanym i próba ocalenia pamięci ofiar zbrodni katyńskiej. Z drugiej stanowi ważne świadectwo pewnych postaw życiowych dawnych kolejarzy, którzy mieli swój wkład w walce o niepodległość

Polski i którzy za patriotyzm zapłacili często naj-

wyższą cenę. Z biogramów wylania się także fascynujący obraz grupy zawodowej i profesji cieszącej się prestiżem i społecznym poważaniem. Swego rodzaju narodowej elity opierają-

cej się na prawdziwym etosie i wartościach. Świadectwem czasów, gdy praca na kolei była traktowana niczym służba ojczyźnie – na kształt służby wojskowej. **(raz)**

**Fot. Marek Moczulski**

## KONKURS

Dla pierwszych 2 Czytelników mamy nagrodę w postaci obu tomów książki Bronisława Wardawego. By je otrzymać należy prawidłowo odpowiedzieć na pytanie: Gdzie swą siedzibę ma obecnie Muzeum Katyńskie? Odpowiedzi należy nadsyłać na adres redakcji mailem lub pocztą (rkzzm@wp.pl lub Grójecka 17, 02-021 Warszawa – z tematem wiadomości/dopiskiem Konkurs).



Z okazji Święta Kolejarza zadowolenia z pracy, możliwości rozwoju i nowych perspektyw, sygnału „zezwalającego”

na szlaku osiągnięć zawodowych i osobistych wszystkim Koleżankom i Kolegom oraz ich Bliskim, a także Emerytom, Rencistom PKP i Miłośnikom Kolei

życzy

Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

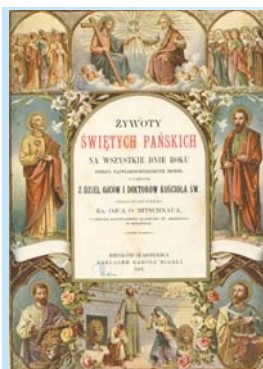


# Ciekawostki o patronce

Imię Katarzyna pojawiło się w Polsce w dokumentach już w XII wieku. Od XIV wieku rozpowszechnione jest także w formach Katerzena, Katerzyna. Pojawiają się również formy skrócone – takie jak: Kątka, Katusza, Kasza, Kachna, Kaszka, Kata, Katruszka, Katuszka. Do dziś używane są formy zdrobniałe tego imienia: Kasia, Kasiunia, Kaśka, Kasieńka. O trwającej od dawna popularności tego imienia świadczą też liczne przysłowia ludowe o patronce kolejarzy – Świętej Katarzynie z Aleksandrii, utrwalone przez wieki w tradycji ustnej, a następnie spisane. Oto kilkanaście z nich:

- Święta Katarzyna zawiązuje adwent łyżkiem, a święty Marcin rzemyczkiem.
- Święta Katarzyna ślubu ucina.
- Święta Katarzyna adwent zawiązała, dziewucha nie-szczęśliwa, że się nie wydała.
- Po Świętej Katarzynie pomyśl o pierzynie.
- Na Świętą Katarzynę bierz swoją pod pierzynę.
- W dzień Świętej Katarzyny pod poduszką dziewczyny.
- Święta Katarzyna śmiechem, święty Andrzej grzechem.
- Święta Katarzyna adwent zawiązuje, sama hula, pije, a nam zakazuje.
- Święta Katarzyna klucze pogubiła, święty Andrzej znalazł, adwent zamknął zaraz.
- Święta Katarzyna adwent rozpoczyna, święty Jędrzej jeszcze mędrzej.
- Święta Katarzyna adwent zawiązuje, a święty Andrzej poprawuje.
- Święta Katarzyna pokazuje, jaką pogodę na styczeń zgotuje.
- Święta Katarzyna po wodzie, Boże Narodzenie po lodzie.
- Kiedy w chłodną Katarzynę z nieba nic nie spadnie, będzie w przyszłym lutym chyba jeszcze ładniej.
- Jak się Katarzyna głosi, tak się Nowy Rok nosi.
- Katarzyny dzień jaki, cały grudzień taki.
- Kiedy na Świętą Katarzynę lód nie stanie, to gotuj sarnie.
- Kiedy na Świętą Katarzynę gęś chodzi po lodzie, to będzie na Boże Narodzenie chodzić po wodzie.
- Od Świętej Katarzyny nie prześladowaj zwierzyń.
- Kasza i Kasia są to dwie potrawy: jedna na pożytek, druga dla zabawy.
- Gdyby nie Kaśka, nie byłoby Jaśka.
- Mądra Kaśka, ale po sobie.
- Każda Kasia trafi na swego Jasia.

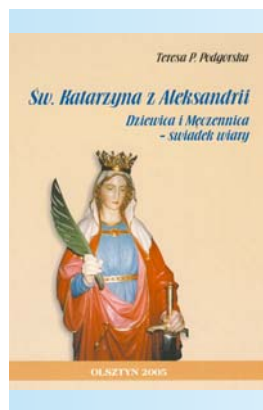
Wszystkim ciekawym życia, legend i wszelkich informacji o naszej patronce Świętej Katarzynie Aleksandryjskiej polecam następujące pozycje książkowe:



**Książka Ojciec O. Bitschnau – Żywoty Świętych Pańskich.** Wydawnictwo Mikołów Warszawa. Nakładem Karola Miarki 1907 r. Stron 1136, zawiera 8 kolorowych ilustracji i przeszło 300 drzeworytów.

## Książka Mieczysław Łukaszczyk – Święta Katarzyna.

Miejsca Kultu Świętej w Polsce. Wydawnictwo parafii Świętej Katarzyny w Nowym Targu 2001 r. Stron 396, zawiera spis 205 miejsc kultu Św. Katarzyny Aleksandryjskiej, 174 kościołów parafialnych i 31 filialnych ukazanych poszczególnymi diecezjami, bogato ilustrowana.



**Teresa Podgórska – Święta Katarzyna z Aleksandrii (III-IV w.) Dziewica i Męczennica – symbol wiary.** Wydawnictwo Wyższego Seminarium Duchownego Metropolii Warmińskiej „Hosinaum” – Olsztyn 2005 r. Stron 56. Zawiera wiele ciekawostek z życia Św. Katarzyny, pieśni i modlitwy do świętej oraz 29 kolorowych zdjęć.

Adam Murawski

# Rznięcie głupa

**Ostatnio otrzymujemy dużo informacji o nieprawidłowościach w działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym.**

**Niewątpliwie ma to związek z wypadkami na stacjach: Załomie, Krzewie, Korzybie, Baby. łączy je opinia kolejowej komisji powypadkowej, że urządzenia srk działały bez zastrzeżeń.**

**Czy przez takie podejście komisji do sprawy nie udało się ustalić przyczyn wypadków w Zarzece czy Krzewiu ?**

Przypominamy, że obu tych przypadkach sądy uniewinniły maszynistów od postawionych im zarzutów nieprawidłowej obserwacji obrazu semafora. Czy w przypadku wypadku pociągu nr 14101 na stacji Baby 12.08.11. będzie podobnie?

Z treści raportu złożonego przez maszynistę pociągu nr 61104 na okoliczność zdarzenia kolejowego mającego miejsce na stacji Baby w dniu 12.08.2011. ok. godz. 12.50 (przed wypadkiem pociągu nr 14101) wynika, że dyżurny nie miał kontroli obrazu semafora wjazdowego wyświetlonego dla tego pociągu. W ra-

ciągłego S5 wyświetliło się dodatkowo światło czerwone ciągłe S1. Widząc na semaforze wjazdowym sygnał wątpliwy natychmiast zatrzymałem pociąg i poinformowałem dyżurnego stacji Baby o nieprawidłowościach wyświetlonych obrazów na semaforze wjazdowym. Po chwili obraz na semaforze zmienił się na jedno światło czerwone ciągłe S1. Dyżurny ruchu podyktował mi rozkaz „S” na pominięcie semafora wjazdowego”.

Odpis maszynisty ma miejsce w niespełna kilka dni po zakończeniu robót i komisyjnym odbiorze urządzeń srk na stacji Baby. Zgodnie z par.23 instrukcji o zasadach eksploatacji i prowadzenia robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym (Ie-5), po zakończeniu robót w urządzeniach srk przed zgłoszeniem ich do eksploatacji wykonawca powinien przeprowadzić próby własne sprawności tych urządzeń. Za-

kres i sposób przeprowadzenia prób określa instrukcja - wytyczne odbioru technicznego oraz przekazywania do eksploatacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym (Ie-6). Wykonawca dokonuje oceny wyników przeprowadzonych prób i sporządza protokół, który przedstawia zlecającemu w momencie zgłoszenia urządzeń do odbioru.



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

Pomimo prób urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacji Baby sygnalizacja nadal działa wadliwie, na co wskazuje raport maszynisty. Biorąc pod uwagę oba raporty maszynistów nie można wykluczyć, że urządzenia srk w dniu wypadku działały wadliwie, a „ukryta” usterka istnieje nadal. Oba raporty maszynistów zostały przekazane do PLK S.A. z zapytaniem o przyczyny wadliwej pracy srk. Zarządca infrastruktury odpowiedział tradycyjnie wymijająco; cyt. „z treści załączonego raportu nie da się odtworzyć przebiegu zdarzenia. Ponadto opisana sytuacja może sugerować, iż zapis został dokonany po zaistnieniu wypadku na st. Baby.” Naszym zdaniem wystarczyło przesłuchać nagranie z rejestratora nagrań na stacji Baby lub stacji ościennej aby poznać przebieg rozmowy. A maszynista dokonuje opisu zdarzenia po przybyciu do macierzystego zakładu pracy. Natomiast w sprawie raportu maszynisty pociągu nr 35202 odpisano cyt.: „Po rzekomym ukazaniu się sygnału wątpliwego”, co nie wymaga komentarza.

To nie jedyny przypadek wadliwej pracy urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Na stacji Szamotoły 8.10.2011. miało miejsce zdarzenie bliźniaczo podobne w swej przyczynie do wypadku w Babach. W raporcie maszynisty czytamy: „Otrzymałem informację, że pociąg nr 38101 zostanie przyjęty na tor 3. Zbliżając się do semafora wjazdowego zauważyłem, że obraz jego zmienił się na sygnał „stój”. Natychmiast poinformowałem dyżurną ruchu stacji Szamotoły o zaistniałej sytuacji. Po sekundzie ukazał się obraz na semaforze wjazdowym S5 – czyli jedno stałe pomarańczowe światło. Mając



Takie „widoki” nie należą wcale do rzadkości.

Źródło: Kanał ZM na YouTube

porcie maszynisty opisującym zdarzenie na stacji Baby w dniu 18/19 września br. czytamy: „dojeżdżając do stacji Baby ostatni semafor samoczynnej blokady liniowej wskazywał obraz S2 – zielony ciągły, a semafor wjazdowy wskazywał obraz S5-pomarańczowy ciągły. Po mianięciu ostatniego semafora sbl na semaforze wjazdowym pojawił się sygnał wątpliwy, tj. do światła pomarańczowego



w pamięci ostatni wypadek (w stacji Baby – przyp.red.) spytałem dyżurną, czy nastąpiła zmiana decyzji i zostanie przyjęty na tor 1. W odpowiedzi usłyszałem, że nie – będą przyjęty na tor 3, gdyż tak mam ułożoną drogę. Spytałem ponownie czy na pewno mam ułożoną drogę na tor 3 i po potwierdzeniu tej wiadomości, poinformowałem dyżurną o obrazie semafora wjazdowego, na którym nadal było wyświetlone jedno pomarańczowe światło. W odległości 100-150 metrów obraz semafora wygasł i pojawił się sygnał zastępczy”.

Zarówno na stacji Baby, jak i Szamotuły są przekąźnikowe urządzenia srk. Innym przykładem wadliwego działania urządzeń srk był przypadek z 10.10.2011 r. na stacji Warszawa Zachodnia podczas wjazdu pociągu nr 5303. Również w tym przypadku ostatni semafor blokady samoczynnej wskazywał sygnał S2 (ciągłe zielone), a semafor wjazdowy w stację wskazywał sygnał S5 (ciągłe pomarańczowe), natomiast droga była ułożona na kierunek zboczny. Czy i w tym przypadku maszyniście i dyżurnemu ruchu zdawało się? Dowiemy się po otrzymaniu odpowiedzi od zarządcy infrastruktury.

Biorąc pod uwagę lekceważące podejście zarządcy infrastruktury do raportów maszynistów opisujących zdarzenia nieprawidłowej pracy urządzeń srk, nadal proszę o przesyłanie odpisów raportów. Zostaną one wykorzystane w stosownej chwili.

**Eugeniusz Śliwiński**  
**Przewodniczący Komisji**  
**Obrony Praw Pracowniczych**



## Podpatrzone

„Nowy” tabor spółki  
Koleje Śląskie.  
Fot. Archiwum

## Kwesta miłośników kolei

**W 37. kweście zaduszkowej organizowanej przez Społeczny Komitet Opieki nad Starymi Powązkami im. Jerzego Waldorffa po raz drugi udział wzięło kilkoro członków Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei.**

Jego członkowie od 25 lat sprawują opiekę nad znajdującym się na cmentarzu grobem Stanisława Wysockiego (1805–1868) – inżyniera, który zaprojektował, a następnie kierował budową Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Został pochowany na Starych Powązkach (aleja katakumbowa, filar 6/7). Na cmentarzu tym (Aleja Zasłużonych, grób 1) spoczął również m.in. Władysław Stanisław Reymont (1867–1925), dla którego służba na kolei była pierwszą i jedyną w życiu pracą stałą.

PSMK zorganizowało także 2 listopada spacer szlakiem grobów kolejarzy pochowanych na Powązkach.

(L)

Fot. M. Moczulski



## Pod semaforem

**Producent taboru PESA Bydgoszcz SA** za zaproszenie do współpracy przy tworzeniu kabiny maszynisty w nowej projektowanej lokomotywie.

**Federacja ZZZP PKP** za kolejne inwektywy i oszczędności pióra Piotra Strębskiego wymierzone w działaczy innych związków zawodowych.



Dnia 4.11.2011 odszedł od nas nasz kolega

## JERZY JÓŹWIAK

były przewodniczący ZMM  
w Inowrocławiu  
były członek Rady Krajowej ZMM  
**Rodzinie i bliskim**

wyrazy głębokiego współczucia  
i żalu

składa Rada Krajowa ZMM

## HOO MOR

– Janek – woła rano żona – Ty wczoraj dawateś jeść kotu?

– Tak, ja.

– Ty dawateś – ty go zakop.

\*

Mąż siedzi przy komputerze, za jego plecami stoi żona:  
– Weź, puść mnie na chwilę, teraz ja sobie poserfuję po internecie...

Na co mąż odpowiada:

– A czy ja ci wrywam gąbkę z ręki kiedy zmywasz naczynia?

\*

Koniec roku szkolnego, dzieci przyniosły pani wychowawczynie prezenty. Marysia, której mama ma kwiatarnię, przyniosła pudło. Wychowawczynie potrząsnęła i zapytała:

– Kwiaty?

– Ojej, skąd pani wie...

Kolejny był Marcinek, którego tata ma cukiernię. Wychowawczynie potrząsnęła prezentem i spytała:

– Czekoladki?

– Tak... A jak pani zgadła?

Następny w kolejce był Jasio, którego tata miał sklep monopolowy. Wychowawczynie obejrzała pudełko, lekko przeciekało.

Polizała i spytała:

– Wino?

– Nie...

Polizała jeszcze raz.

– Koniaczek?

– Nie. Świnka morska...

## fraszki Jerzego Szulca

### Wartownik

Często nawet  
pełni wartę  
Przy tym co jest  
nic nie wartę.

### Zapał

Nie przeginaj pały chamie  
Bo się ona sama złamie.

### Rygor

Już nie pilnuj małolatki  
Gdy zad większy niż u matki.

### Stacja poezja

Talerzyk z parowozem retro  
Mały parowóz z girlandem wyjeżdża z bramy  
jak „Rakieta” podbija serca,  
seniora w smokingu i jego damy.  
Pierwszy mechanik – znawca, mechanizmu piewca.  
Przestawia, nastawia, odkręca, zakręca.  
A to „cos” sapie, dymi i wyrzuca opary,  
przemawiając: chcę być kochany.  
Miłość jest czasem, czy czas rządzi miłością?  
Mały parowóz wyjechał z bramy,  
Mechanik jak maestro z gracją w białych głazkach.  
W wozach za parowozem Panowie i Damy.  
W oczach błysk, w uszach świst  
i dech zapiera w piersiach.

**Marek Płóciennik**

*Autor jest wieloletnim pracownikiem kolei, entuzjastą i hobbystą transportu szynowego. Pochodzi z Ostrowa Wlkp.*

## Kącik filatelistyczny

Z okazji Święta Kolejarza prezentujemy walor z naszą patronką.

Kartka pocztowa została wydana przez Katolickie Stowarzyszenie Kolejarzy Polskich, koło w Szczecinku, powstałe 6 marca br. Została wydana w nakładzie tysiąca sztuk. W części ilustracyjnej widnieje pomnik św. Katarzyny w Szczecinku. Na uwagę zasługuje ofrankowanie kartki znaczkiem personalizowanym, również przedstawiającym pomnik naszej patronki w tym mieście (drugi znaczek uzupełniający odpowiednią taryfę pocztową znajduje się z tyłu kartki). Znaczki ostemplowane są datownikiem dziennym 5.03.2011 r. Urzędu Poczтового 2 w Szczecinku.

Autorem projektu kartki, jak i znaczka personalizowanego wydanego przez Poczta Polska w nakładzie tylko 40 sztuk jest o. Leszek Zabdyr.

(amur)





KRZYŻÓWKA NR 11/2011

Nauka o znaczeniu wyrazów	Łopaty łosia	Lud na czele z Jozuem	Oskrzydlający	Np. święto-pietrze	Antonow, ros. konstruktor samolotów	Zasłona w oknie	21	Pokrzyżowano mu niedzielne plany	Termin Autor „Michała Strogowa”	„Ojciec” na dachu Honorowy ... kwi
Chwast		Małpa na Gibraltarze				Stan z Las Vegas				
15										
Freeman, aktor					„... Jim”, powieść Conrada			Część drogi		
Gruby kij		23						Wincenty, poeta		1
			Zszywa blachy			Okladka albumu Rozsyłane do rycerzy			17	25
Śpiewał „Dziwny jest ten świat”					Czarny ptak Okragły nawóz				Interesuje speleologa	Nakrycie głowy papieża
8				13						
... sprawiedliwości	Potrzebny, aby korzystać z Internetu	L. dopływ Dunaju	System płacy		Cwiczenie gimnastyczne na drążku	... z Rotterdamu, filozof	5	... papieski lub zapis Drzazga		18
				Przedmiot Egipski bóg Ksieżyca					Lekcja zaczynająca się od „Zdrastwujcie” (potocznie)	Zimowy plaszczy damski na futrze
26										
Nad Tysmienicą				Auto z Ukrainy						
W parze z telewizją	24	6		Uroczystość					Ciecz pod szybami	
Józef, „złoty” trójścok	Spoglądanie w sposób dyskretny	Poprawia negatywy	Muzyczna odległość				19	... rozpraw	Ośrodek sportowy nad Pilicą	14
				10						4
	7				Kamień półszlachetny	Odgłos na stołówce				Wynajeli go, żeby nie siedzieć
						Sanki GOPR-u				Rusztowanie na dywan
Skrzydła mają, ale nie latają	Virtuti Militari		Obchodzi imieniny w Wigilię							
					„Wkład” do drukarki laserowej	Wysmukłe drzewo				Kadzidło od Kacpra
Pożyczka bankowa										
Wybrańcy trenera						Coś utartego	3			M-1 borsuka
							12			Np. cis (ale nie drzewo)
					Zapłata dla Charona		22			20
Paul, grał w filmie „Żądło”						Miasto nad Białą Elsterą (Niemcy)				Żądany przez kidnapera
					Stała posada					
Potocznie: duża i niezgrabna noga	Niegodzień, łajdak					Skóra na torebki				16

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 26 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26

Rozwiązania krzyżówki nr 11 prosimy nadsyłać do 6 grudnia 2011 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: [rkzzm@wp.pl](mailto:rkzzm@wp.pl) z dopiskiem „Krzyżówka nr 11”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę-niespodziankę.

Rozwiązanie Krzyżówki nr 10: „Dodatek wyrównawczy”. Nagrodę – **wyweekend dla dwóch osób w wybranym ośrodku spółki Natura Tour** wylosował **Wiesław Piekarski** z Bydgoszczy. Gratulujemy, informacje wysłamy 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: [rkzzm@wp.pl](mailto: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 adiacji, a także zmiany tytułów.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

Na okładce: Pociąg pielgrzymkowy w Częstochowie. Fot. G. Moc



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



[www.naturatour.pl](http://www.naturatour.pl) infolinia: 801 000 527