



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 5/92

MAJ 2012

Antyhumanitarna reforma - batalia o emerytury

Branża Transport w OPZZ
z ministrem **Sławomirem Nowakiem**

Otwarcie nowej siedziby ZZM

Specjalnie dla GM
przewodniczący Sejmowej Komisji
Infrastruktury **Zbigniew Rynasiewicz**

Czy aby na pewno żyjemy jeszcze w demokratycznym państwie?

Rząd przyjął ustawę o wydłużeniu wieku emerytalnego. Pomimo licznych protestów strony społecznej i całej liście zgłoszonych uwag, żadna poprawka do ustawy nie przeszła oprócz kosmetycznej sprawy związanej z urlopami wychowawczymi. To, co się stało jest skandaliczne - argumenty związkowców w ogóle nie były brane pod uwagę. Dlaczego rząd zwołuje w trybie pilnym Komisję Nadzwyczajną 2 maja, wysyłając stronie społecznej zaproszenie faxem o godz. 22.00 na komisję 4 maja? Na co liczyła strona rządowa wiedząc o tym, że 2 maja większość firm w kraju korzysta z długiego weekendu? Po co aż taki pośpiech w tak ważnej dla Polaków sprawie? To wszystko wydaje się co najmniej dziwne... 4 maja obrady trwały od godz. 11.00 do 21.00, podczas których związkowcy mogli zabrać głos na każdy temat - podnieśli kwestie regulacji rynku pracy, poprawę polityki prorodzinnej, zabezpieczenia pracy dla osób młodych i tych po pięćdziesiątym roku życia, zapewnienia opieki paliatywnej osobom starszym, postawienia na młodych w kwestiach budownictwa, inwestycji w żłobki i przedszkola. Dopiero przecież po regulacji tych wszystkich spraw można mówić o podniesieniu wieku emerytalnego - wszędzie, ale nie w Polsce... I znowu taka sama sytuacja - w kolejny piątek pod osłoną nocy zakończyło się posiedzenie nadzwyczajne Komisji, nie biorąc pod uwagę wolnego weekendu, w poniedziałek do godz. 9.00 kazano posłom złożyć poprawki. Stronie społecznej zależało na ustanowieniu okresu karencji

dla osób, które już w systemie emerytalnym funkcjonują i mają prawa nabyte. W tym przypadku osoba pięćdziesięcioletnia nie powinna być objęta podniesieniem wieku emerytalnego - wydaje się to logiczne, że ludziom nie należy zabierać praw nabytych - wszędzie, ale nie w Polsce... Pomimo tych wszystkich absurdów, w kraju jakoś cicho i spokojnie. W państwach europejskich, gdy rządzący zapowiedzieli podniesienie wieku emerytalnego - związki robiąc pikietę wyprowadziły na ulicę reprezentatywną część społeczeństwa. Tymczasem u nas obywatele czekają,...a potem będzie mądry Polak po szkodziu. Jaki będzie kolejny krok rządu? Ograniczenie praw przedemerytalnych? Wprowadzenie średniowiecznych zależności w prawie pracy? Na co jeszcze zgodzą się potulnie Polacy? Apelujemy do Was o włączenie się do związkowej walki o nasze prawa! Zachęcamy do czynnego udziału w akcjach protestacyjnych i pikietach - póki jeszcze można coś zrobić.

Na tle tych burzliwych wydarzeń spotkanie Branży Transport w OPZZ odwiedza minister transportu Sławomir Nowak. Według niego praktycznie w każdej dziedzinie, którą podnoszą związkowcy - bezpieczeństwo, prywatyzacja spółek grupy PKP, rozwiązanie napiętej sytuacji w Przewozach Regionalnych - coś się robi, albo będzie się robić w najbliższym czasie. Przyjmujemy chęć współpracy, jako znak dobrej woli pana ministra. Niemniej jednak nie tracimy czujności, ponieważ na fali niezadowolonego społecznego, wydaje

się logiczne, że minister w tym momencie zadeklarowałby prawie wszystko, żeby tylko uniknąć protestów związkowców związanych z transportem podczas Euro.

Na szczęście w maju są też pozytywne akcenty - w tak bardzo krytykowanym przez pana ministra Przewozach Regionalnych zarząd doszedł do porozumienia ze stroną społeczną i parafował ZUZP. Poza tym po długim i ciężkim okresie starań możemy w końcu z dumą powiedzieć - mamy nową siedzibę! Maj jest też miesiącem upływającym pod znakiem zjazdu romantyków parowych w Wolsztynie na Paradzie Parowozów - aż się łezka w oku kręci na wspomnienie dawnej kolei... no to powiało optymizmem na wiosnę...

Życzymy przyjemnej lektury!
Redakcja

pod semaforem



PKP Cargo za podtrzymanie organizacji Parady Parowozów i utrzy-mywanie w eksplo-atacji Parowozowni Wolsztyn



Przedstawicielom urzędów marszałkowskich z 5 województw za sprzeciw wobec ZUZP w PR

XIX wolsztyńska Parada Parowozów

28 kwietnia odbyła się XIX Parada Parowozów w Wolsztynie - cyklicznie organizowana impreza promująca historię lokomotyw parowych w Europie. Jest to święto wszystkich „romantyków parowych” organizowane przez PKP Cargo oraz Fundację Era Parowozów.

W tegorocznej paradzie wzięło udział 11 parowozów, w tym 2 z Niemiec i 2 z Czech. Niekwestionowaną gwiazdą imprezy była oczywiście „Piękna Helena”, wta jemnicznym znana jako parowóz Pm36-2, złota medalistka Wystawy Światowej w Paryżu z 1937 r.

Dla osób, które tego dnia, w drodze do Wolsztyna wybrały kolej, PKP Intercity przygotowało przejazd z Wrocławia pociągiem retro HEFAJSTOS/ŚLĄSK. Oczywiście wrażenia były niezapomniane, na całej trasie Helena wzbudzała entuzjazm i przyciągała tłumy miłośników robiących jej zdjęcia.

Imprezie towarzyszyły liczne atrakcje - m.in. pokazy akrobatyki. Organizatorzy zadbali również o świetną oprawę muzyczną - do Wolsztyna na ten wyjątkowy wieczór zaproszono takie gwiazdy, jak In-Grid, Stachursky i Feel. Doskonałym dopełnieniem imprezy było widowisko pt. „Światło, dźwięk, para”. Dzień zakończył się dyskoteką, którą poprowadził profesjonalista w każdym calu - Hirek Wrona.

Atrakcji nie zabrakło również w niedzielę, 29 kwietnia - dla wybranych drużyn parowozowych zorganizowano zawody zręcznościowe.

Co roku na Paradę Parowozów przyjeżdżają dziesiątki tysięcy widzów z kraju i z zagranicy. Impreza cieszy się obecnie tak dużą popularnością,

że przyciąga gości z Europy, a nawet z Azji i Australii. Ponad 100-letnia wolsztyńska parowozownia jest w tej chwili unikatem jedynym w Europie. Jej wyjątkowość polega na prowadzeniu planowego ruchu pociągów przy wykorzystaniu lokomotyw parowych.



Specjalnie dla GM przedstawiciel Organizatora - PKP Cargo, pan Andrzej Jabłoński - dyrektor Wielkopolskiego Zakładu Spółki zgodził się udzielić krótkiego wywiadu.

GM: *Który to już raz Panie Dyrektore bierze Pan udział w organizacji tego przedsięwzięcia?*

AJ: Osobiście biorę w tym udział od 1997r. Wówczas w ramach restrukturyzacji kolei połączyły się zakłady: Lokomotywownia Leszno i Lokomotywownia Poznań i od tamtej pory w tych wspólnych strukturach jest organizowana Parada Parowozów.

GM: *Jakie różnice Pan obserwuje w rozwoju imprezy na przelomie lat?*

AJ: Impreza rozwija się przede wszystkim pod względem skali. Parady lat 90-tych były również spotkaniami dla miłośników parowozów, wówczas jednak była to impreza dla wąskiego grona zainteresowanych dla których główną atrakcją było robienie zdjęć. W 2004r. w związku z coraz większym zainteresowaniem publiczności tym spotkaniem, miasto Wolsztyn zaczęło również postrzegać tą imprezę jako ele-

Pan Krzysztof Bamber - maszynista Wielkopolskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Poznaniu jeżdżący na



co dzień na lokomotywach elektrycznych i spalinowych prowadził podczas parady jeden z zabytkowych parowozów z Pyskovic TKH 49 pochodzący z 1953r.

Pan Krzysztof zdradził nam, że prowadzenie takiego parowozu jest wspaniałe - Jestem romantykiem parowym - dyżurnym maszynistą parowym kraju - powiedział. Kolejowa pasja pana Krzysztofa zaczęła się jeszcze w latach przedszkolnych. Do dzisiaj rozwija ją w swojej codziennej pracy, natomiast w całej Polsce „poluje” na okazje poprowadzenia parowozów - Urodziłem się parowoziarzem, kocham ten zawód, jeśli jest się hobbystą, to bez względu na to, czy jedzie się na małym parowozie, czy na dużym, to ta praca sprawia wielką przyjemność. Każdy maszynista powinien chociaż raz w życiu poprowadzić parowóz - powiedział. Zachęcamy kolegów maszynistów do podjęcia tego wyzwania!

ment swojej promocji i od tamtej pory zaczęliśmy organizować paradę wspólnie. W 2004r. była pierwsza duża impreza z okazji przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, która miała już charakter zbliżony do dzisiejszej parady. Wówczas zorganizowano imprezy towarzyszące, zaproszono więcej mediów i udało się zgromadzić więcej publiczności. Od tamtej pory impreza stopniowo się rozwija, z roku na rok przyciągając więcej zainteresowanych.

GM: Rozumiem, że jeśli chodzi o samorząd lokalny, to organizacja imprezy opiera się na stałej współpracy?

AJ: Tak, współpracujemy z samorządem lokalnym, natomiast sama parowozownia jest elementem działalności PKP Cargo. Nasza firma jest mecenasem zabytków techniki kolejowej - utrzymujemy parowozy również oczywiście po to, aby te pociągi jeździły. Jednym słowem mamy tutaj do czynienia ze wspólnym działaniem - spółka PKP Cargo utrzymuje parowozy sprawne w gotowości, natomiast samorząd województwa wielkopolskiego zamawia pociągi rozkładowe i to jest tak naprawdę istota tej działalności. Tylko to pozwoli na zachowanie unikalnego poziomu parowozowni, bo nigdzie na świecie nie ma parowozów codziennych, rozkładowych - gdyby samorząd ich nie zamawiał, to my też nie moglibyśmy w taki sposób jej traktować.

GM: Parada Parowozów ma również charakter pomocy charytatywnej. Czy może Pan coś więcej opowiedzieć o PKP Cargo, jako mecenasie akcji charytatywnych?

AJ: W imieniu PKP Cargo działa również Fundacja Era Parowozów, która zbiera fundusze na renowację zabytków już nieczynnych - tych, które są traktowane jako eksponaty, a le

jako fundacja włącza się również w inne działania, m.in. podczas tegorocznej parady jeden z modeli parowozów został licytowany i część środków otrzymanych z licytacji zostanie przekazana na rzecz fundacji, która wspomaga chore dzieci.

GM: Proszę zdradzić jeszcze kilka sekretów „od kuchni” dotyczących organizacji tak dużej imprezy. Jak ciężkie logistycznie jest to przedsięwzięcie, na ile czasu wcześniej rozpoczynają Państwo przygotowania do parady?

AJ: Logistycznie jest to bardzo duże przedsięwzięcie i możemy je podzielić na dwa elementy - jeden z nich to jest przygotowanie i eksploatacja pociągów, wagonów, cały proces zamawiania i organizacji rozkładu jazdy. Druga część jest promocyjna, czyli organizacja imprez towarzyszących paradzie. W zasadzie przygotowania rozpoczynamy od jesieni - jest to związane z tym, że przede wszystkim nasi goście, którzy zajmują się parowozami, a więc fundacje i organizacje z Niemiec, kolej czeska, czy inne koleje też planują swoje wydatki i muszą je odpowiednio wcześniej ująć w budżetach, dlatego też zasadniczo zaczynamy od września, a organizację otoczenia zaczynamy od stycznia.

GM: Ile osób musiało pracować w tym roku na sukces parady?

AJ: Trudno powiedzieć, po stronie eksploatacyjnej wykonujemy to w ramach swoich obowiązków w Zakładzie Wielkopolskim, natomiast jeśli chodzi o część zewnętrzną, to jest w to zaangażowane biuro promocji w centrali PKP Cargo oraz Urząd Miejski, natomiast już wykonawczo realizuje to zadanie Miejski Dom Kultury w Wolsztynie.

GM: Proszę jeszcze opowiedzieć o partnerach zagranicznych - na paradzie

był już kiedyś nawet parowóz, który przyплыł statkiem więc impreza ma już swój prestiż. Jak rozwija się ta współpraca?

AJ: Tak, był to parowóz Great Western 5521, bardzo ładna maszyna, przyплыł statkiem z Anglii na stulecie parowozowni Wolsztyn w 2007 roku. Był w Polsce rok, kilka miesięcy spędził na Węgrzech i w 2008 roku wrócił do Polski i też brał udział w Paradzie Parowozów. Sam transport tej maszyny był rzeczywiście ciekawy - z Anglii przyплыł do Finlandii, stamtąd do Trójmiasta, następnie parowóz postawiono na tory i przyprowadziliśmy go do Wolsztyna. Niemcy i Czesi w imprezie uczestniczą cyklicznie. Czesi przyjeżdżają swoimi parowozami, natomiast towarzystwa niemieckie pojawiają się u nas razem z turystami, a zatem przyjeżdżają do nas pociągi z Niemiec prowadzone parowozem.

GM: Jak Pan widzi przyszłość tej imprezy? Czy nie będzie problemów z jej finansowaniem?

AJ: Paradę finansujemy z funduszy promocyjnych PKP Cargo oraz Miasta Wolsztyn. Patrząc na zainteresowanie imprezą należy przypuszczać, że w przyszłości ta parada będzie kontynuowana wspólnymi siłami. Myślmy cały czas z Urzędem Marszałkowskim o utworzeniu wspólnego podmiotu, który zająłby się tymi zabytkami i parowozownią. Myślę, że jesteśmy na dobrej drodze i miłośnicy parowozów będą mogli dalej spotykać się tradycyjnie w ostatnią sobotę na przełomie kwietnia i maja w Wolsztynie.

GM: Proszę jeszcze zdradzić czy na przyszłoroczną, jubileuszową XX paradę planują już Państwo jakieś dodatkowe niespodzianki?

AJ: Nie mogę zdradzić, ale tradycja pokazuje, że na każdą imprezę staramy się przygotować jakąś nową niespodziankę.

GM: Dziękuję bardzo za rozmowę

AJ: Dziękuję

(Red.)



Z cyklu Sylwetki...

Specjalnie dla czytelników Głosu Maszynisty, wywiadu udzielił przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury pan Zbigniew Rynasiewicz



Jaką widzi Pan rolę Sejmowej Komisji Infrastruktury w rozwiązaniu kwestii „zapalnych” na kolei? - Chodzi przede wszystkim o poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz funkcjonowanie Przewozów Regionalnych w kontekście powoływania spółek wojewódzkich.

Na bezpieczeństwo w ruchu kolejowym wpływa kilka czynników, które są ze sobą ściśle powiązane. Będzie to więc zarówno stan techniczny infrastruktury kolejowej, taboru kolejowego, organizacja ruchu kolejowego, jak też organizacja i warunki pracy pracowników związanych bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu na liniach kolejowych, a także poziom kwalifikacji personelu. W transporcie kolejowym w Polsce mamy do czynienia z wieloletnimi zaniedbaniami, których nie da się usunąć w ciągu kilku lat. Pieniądże na polską kolej przyszły zdecydowanie za późno i większość problemów, z jakimi teraz się borykamy, jest konsekwencją braku regularnego wspierania i modernizowania kolejowej infrastruktury przez poprzednie ekipy rządzące. Proszę mnie dobrze zrozumieć - nie usprawiedliwiam się zrzucając winę za obecny stan kolejnictwa na konto

naszych poprzedników. Chodzi mi po prostu o to, z czego zresztą zdajecie sobie Państwo doskonale sprawę, że kwestia zmodernizowania polskiej infrastruktury kolejowej to miliardy złotych i czas. Tych miliardowych inwestycji po prostu nie da się zrealizować ani taniej, ani szybciej. Wspomnę tylko, że od 2008 roku szumowane roczne wydatki na inwestycje w infrastrukturę kolejową sięgają prawie 12 mld zł. Również od 2010 roku przekazywane są bezpośrednio z budżetu państwa dodatkowe pieniądze na inwestycje na dworcach kolejowych.

Ostatnio coraz więcej mówi się w sposób krytyczny o kwestii bezpieczeństwa na kolei...

W połowie marca odbyło się posiedzenie Komisji Infrastruktury, które poświęciliśmy wyłącznie sprawą związaną z bezpieczeństwem w ruchu kolejowym. W spotkaniu uczestniczyli zarówno przedstawiciele organizacji funkcjonujących w sektorze polskiego kolejnictwa, jak również prezesi spółek kolejowych, przedstawiciele stron społecznych. Pan minister Sławomir Nowak złożył obszernie wyjaśnienia na temat planów poprawy bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przygotowało projekt nowego rozporządzenia w sprawie szkolenia maszynistów. Trwają też prace nad utworzeniem nowego centrum szkolenia maszynistów w spółce PLK.

Trzecia kwestia poruszona w pytaniu, czyli funkcjonowanie Przewozów Regionalnych w kontekście tworzonego spółek wojewódzkich, budzi wiele kontrowersji i wątpliwości. Zmiany zachodzące na polskiej kolei powin-

ny iść przede wszystkim w kierunku poprawy komfortu i bezpieczeństwa podróżujących i właśnie na tych tematach powinniśmy się najbardziej skupić i nad tym wspólnie pracować.

Czy widzi Pan potrzebę prawnego wzmocnienia Urzędu Transportu Kolejowego, tak, aby stał się on rzeczywistym regulatorem rynku?

Urząd Transportu Kolejowego jest instytucją odpowiedzialną za bezpieczeństwo na polskiej kolei. Obowiązująca Ustawa o Transporcie Kolejowym dokonuje podziału odpowiedzialności za bezpieczeństwo między zarządców, przewoźników oraz za nadzór prowadzony przez UTK. Zobowiązuje wszystkie podmioty działające na rynku kolejowym do ponoszenia odpowiedzialności za bezpieczeństwo użytkowanych przez nie systemów.

Na długo pozostanie w pamięci katastrofa z 3 marca bieżącego roku. W zderzeniu dwóch pociągów zginęło 16 osób, a wielu podróżujących zostało rannych. Komisja Infrastruktury wystąpiła do Najwyższej Izby Kontroli z wnioskiem o skontrolowanie całego sektora związanego z bezpieczeństwem na polskiej kolei. Wniosek uwzględnia zarówno obecny rok, jak również poprzedni. Prezes NIK podjął decyzję o wpisaniu w plan pracy na bieżący rok przygotowanie i przeprowadzenie kontroli z zakresu bezpieczeństwa na kolei. Ma ona rozpocząć się w drugim kwartale bieżącego roku. Skontrolowany zostanie przede wszystkim UTK, jego oddziały terenowe, zarządcy linii kolejowych, jak również wybrani przewoźnicy. Po zakończeniu kontroli szczegółowe wyniki zostaną przedstawione również Komisji Infrastruktury. Wtedy właśnie będziemy mogli wyciągnąć wnioski i przygotować rozwiązania w sektorach, które wymagają regulacji. Moim zdaniem należy ujednoclić przepisy dotyczące bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, prawnie wzmocnić Urząd Transportu Kolejowego, aby

mógł nadzorować wszystkie spółki i sprawować całościową kontrolę nad bezpieczeństwem na polskiej kolei. Według mnie te kwestie muszą zostać doprecyzowane.

W prasie często mówi Pan, że dobrym ruchem rządu była rezygnacja z prywatyzacji PKP Energetyka i innych spółek. Jak zatem widzi Pan przyszłość całej grupy PKP - w tym w szczególności sposób prywatyzacji PKP Cargo?

Przypomnę, że spółka PKP Cargo w bardzo skuteczny sposób prowadzi od 4 lat proces restrukturyzacyjny. W ramach dobrowolnych odejść pracowników zmniejszono zatrudnienie do około 25 tysięcy pracowników. I teraz mamy tego wymierne efekty - poprzedni rok spółka zakończyła zyskiem 240 mln zł netto. Aby jednak mogła się dalej rozwijać i poprawiać swoją pozycję na rynku europejskim, potrzebne jest pozyskanie strategicznego inwestora. Zmiany w PKP Cargo zmierzają w dobrym kierunku. Jeżeli znajdzie się stabilny inwestor finansowy i przedłoży plan dalszej restrukturyzacji, to proces prywatyzacji PKP Cargo może przynieść same korzyści. Przy sprzedaży spółki konieczne będzie porozumienie z zarządem i załogą. Natomiast zupełnie inna jest sytuacja ewentualnej prywatyzacji spółki PKP Energetyka. Musimy bowiem wziąć pod uwagę sferę jej działalności - dostawa energii dla sektora kolejowego, rynku zewnętrznego, zarządzanie podstacjami trakcyjnymi oraz profil budowlany. Właśnie z tego powodu wielokrotnie wypowiadałem się o rezygnacji z prywatyzacji tej spółki. Występują wątpliwości, czy PKP Energetyka w obecnym kształcie, a więc wykonująca kilka istotnych funkcji, powinna być prywatyzowana, czy pozostać integralną częścią PKP PLK.

Jeśli natomiast chodzi o prywatyzację innych spółek, to podchodzę do tych kwestii bardzo ostrożnie. Nie mogą być to decyzje pochopne i nieprzemysłane. Głównym problemem polskich spółek kolejowych

jest ich stan finansowy i wiele osób jest zdania, że najlepszym sposobem wyjścia, a raczej pozbycia się problemu, jest ich sprzedaż. Ja tak nie uważam. W grupie PKP trzeba zoptymalizować koszty, usprawnić procedury i znacząco zwiększyć wykorzystywanie środków unijnych.

Czy Sejmowa Komisja Infrastruktury mogłaby pomóc w lepszym wykorzystaniu środków unijnych na polskiej kolei?

Rząd polski staje przed dużym wyzwaniem, aby wykorzystać 1,2 miliarda euro na polskiej kolei. Problem niskiego wykorzystywania środków unijnych leży przede wszystkim w złej organizacji w grupie PKP. W przypadku realizacji inwestycji kolejowych jesteśmy obecnie na etapie przygotowań, ale uważam, że zdecydowanie należy zwiększyć tempo realizacji poszczególnych inwestycji. Aby usprawnić pozyskiwanie funduszy unijnych na polską kolej musimy szukać wspólnych rozwiązań, przede wszystkim w kwestii wykonawstwa. Uważam także, że podstawowym rozwiązaniem, jakie należy teraz przyjąć w kwestii modernizacji linii kolejowych jest przede wszystkim ich rewitalizacja. To powinno przyspieszyć realizację projektów. Nie możemy dopuścić do zmarnowania pieniędzy z unijnego dofinansowania. Aby pieniądze z unijnego dofinansowania zostały wykorzystane, to oprócz pracy na szczeblu rządowym, potrzebne jest także duże zaangażowanie i determinacja ze strony całej grupy PKP.

Czy widzi Pan możliwość przejęcia przez skarb państwa linii kolejowych i ich funkcjonowania na takich samych zasadach jak drogi?

Działania podjęte przez poprzedniego ministra zmierzające do przejęcia przez skarb państwa udziałów w spółce PKP PKL, uważam za słuszne i cieszy mnie zapowiedź ministra Nowaka, że całość infrastruktury kolejowej powinna być własnością skarbu państwa. Uważam, że jest to stworzenia właściwych relacji

między właścicielem - skarbem państwa, regulatorem - Urzędem Transportu Kolejowego oraz przewoźnikami.

Co dalej w kwestii usamorządowania kolei? Czy ta tendencja nie doprowadzi finalnie do całkowitego chaosu na rynku kolejowym, w którym zupełnie zagubi się pasażer?

Jednostki samorządu terytorialnego bardzo intensywnie zaangażowały się w rozwój regionalnych przewozów pasażerskich i moim zdaniem jest to bardzo dobra sytuacja dla pasażerów, która może przyczynić się do poprawy sytuacji na kolei. W 2011 roku przewozy realizowało 14 przewoźników, a w tym aż 7 to właśnie spółki będące własnością samorządów lokalnych. W Przyszłej perspektywie finansowej samorzady będą miały duże możliwości wspierania kolei regionalnej, jestem zdecydowanym zwolennikiem tego typu rozwiązania i zawsze będę wspierał takie działania. Spółki funkcjonujące w obszarze polskiego kolejnictwa pomimo walki o klienta powinny ze sobą współpracować bo właśnie klient jest dla nich najważniejszy.

Jak ocenia Pan współpracę z partnerami społecznymi w rozwiązywaniu kluczowych problemów polskiej kolei, w tym szczególnie ze Związkiem Zawodowym Maszynistów?

W pracy w Komisji Infrastruktury jako przewodniczący jestem zwolennikiem rozmów i współpracy z wszystkimi grupami społecznymi, które chcą współpracować i przekazywać rozwiązania mogące usprawnić działalność polskiej kolei. Wielokrotnie na posiedzeniach Komisji Infrastruktury gościmy przedstawicieli różnych organizacji społecznych, które chcą aktywnie działać i wspierać nas w prowadzonych pracach. Osobiście bardzo cenię współpracę ze Związkiem Zawodowym Maszynistów.

Dziękuję bardzo za rozmowę
Dziękuję

(Red.)



14 maja w siedzibie OPZZ odbyło się posiedzenie Branży Transport z udziałem ministra transportu pana Sławomira Nowaka, sekretarza stanu Tadeusza Jarmuzewicza oraz podsekretarza stanu Andrzeja Massela.

Podczas spotkania Prezydent ZZM i przewodniczący Branży Transport w OPZZ Leszek Miętek poruszył z ministrem transportu kluczowe problemy dotyczącej bieżącej sytuacji na kolei i w całym sektorze transportowym. Spotkanie tej branży zostało przesunięte o kilka miesięcy w związku z przekładanym terminem przez pana ministra. Prezydent Miętek wyróżnił następujące punkty zapalne w sektorze kolejowym: zagrożenie bezpieczeństwa, infrastruktura kolejowa - inwestycje i remonty wpływające na pracę przewoźników, prywatyzacja w grupie PKP - Telekomunikacji i Cargo, sytuacja Przewozów Regionalnych w kontekście powoływania spółek wojewódzkich, brak kontynuacji Szczytu Kolejowego oraz nierozwiązana sprawa ze Służbą Ochrony Kolei.

Wstępem do spotkania była analiza pisma wysłanego przez ministerstwo transportu w odpowiedzi na petycję po pokojowej demonstracji kolejarzy w miesiąc po katastrofie pod Szczekocinami. - Ze sporym smutkiem odebrałem ostatnio to pismo, wynika z niego, że w sumie wszystko jest w porządku. W piśmie rozpoczęto analizę naszej petycji od tego, że w zasadzie poziom relacji finansowania poszczególnych sektorów transportu wynika z zasad finansowania w Unii Europejskiej, co nie do końca jest prawdą. Od lat jest zachwiana równowaga w tej dziedzinie, przewoźnicy kolejowi ponoszą znaczne koszty dostępu do infrastruktury i daleko nam

Wszystko będzie, tylko kiedy?

do tego, żeby utrzymać standardy unijne tego finansowania w relacjach 60:40. Dalej z pisma wynika, że w zasadzie Urząd Transportu Kolejowego ma wszystko, czego potrzebuje, odpowiednią ilość kadr, oraz odpowiednie przepisy, a na pewno tak nie jest, ponieważ w pismach kierowanych do Pana również sygnalizowaliśmy takie sytuacje, że bywają spółki kolejowe, w których jako czas pracy maszynista jest zaliczany wyłącznie ten, w którym przebywa on na lokomotywie. Były takie przypadki, że 9 godzin maszynista jechał do pracy, 12 godzin pracował i jak wracał to już wypoczywał, ponieważ powrót zaliczał mu się do czasu wypoczynku i za 3 godziny mógł przyjść do pracy. W naszym przekonaniu w sprawach bezpieczeństwa jest wiele do zrobienia - mówił Leszek Miętek. Ważnym elementem spotkania były kwestie prywatyzacji w ramach grupy PKP (Telekomunikacja, Cargo) - Mamy bardzo niedobre doświadczenie z prywatyzacji PNI, gdzie były pakiety gwarancji pracowniczych, które nowy właściciel próbuje omijać już po miesiącu od prywatyzacji. To pokazuje, że mamy się czego bać w tym obszarze - mówił Miętek. W odpowiedzi na to minister Nowak przedstawił swój przekrój bieżących prac w sprawie rozwiązania problemów kolejowych - Bardzo poważnie traktuję głos strony społecznej. Resort transportu, gospodarki morskiej z przyległościami, ma chyba po resorcie zdrowia najwięcej punktów stycznych z życiem każdego z nas na co dzień. Tego typu spotkania są dla mnie źródłem istotnej informacji i wymiany doświadczeń i oczekiwań - mówił minister Nowak. Zdeklarował również, że w Ustawie o Transporcie Kolejowym wprowadzone zostaną nowe zasady związane ze szkoleniem maszy-

nistów. Resort transportu postanowił się również uporać z „terrorystami kolejowymi”, UTK podjął się kontroli firmy Hagans Logistics. W perspektywie jest zwalczanie nieuczciwych przewoźników i ich procederów, które nie powinny funkcjonować w cywilizowanym kraju, jak chociażby nie szanowanie czasu pracy. Dodatkowym zabezpieczeniem w tej kwestii ma być e-licencja - karta chipowa, która będzie dostarczać m.in. informacji na temat czasu pracy maszynistów. Ponadto zostało podpisane porozumienie między UTK, a Inspekcją Pracy - będą przeprowadzane wspólne kontrole. Odnośnie kwestii prywatyzacyjnych - minister Nowak widzi je jako po części źródło spłacania długów grupy PKP oraz poszukiwania ewentualnych środków na jej rozwój. - Nie ma prywatyzacji dla samej prywatyzacji. Prywatyzacja ma służyć rozwojowi PKP jako grupy (w tym przewoźnika pasażerskiego i przewoźnika towarowego), rozwojowi infrastruktury, czyli PKP PLK, a w kolejności również spłaty zadłużenia - mówił minister Nowak. Zdeklarowano również, że UTK zajmie się ujednocnieniem instrukcji dla przewoźników. Minister Nowak jest zwolennikiem przesunięcia SOK do policji. W tej sprawie również mają być prowadzone rozmowy. W kwestii Przewozów Regionalnych - minister zauważył, że jest to spółka, która generuje gigantyczne straty. Według ministra długi PR - między innymi dla PLK (które mają potrzeby rozwojowe) powodują podnoszenie stawek dostępu do infrastruktury. - Nie widzę możliwości funkcjonowania Przewozów



Regionalnych w takim kształcie, jak one funkcjonują dzisiaj. To musi być firma, która zostanie podzielona między marszałków. Sytuację, w której Przewozy Regionalne stanowią bezpośrednią konkurencję dla PKP Intercity uważam za nienormalną. Dwóch przewoźników, którzy korzystają ze środków publicznych nawzajem się zjada - tak po prostu nie może być. (...) Nie wykluczam, że rozwiązaniem problemu Przewozów Regionalnych może być ustawa o upadłości spółek kolejowych. - mówił Nowak.

Minister przedstawił również swoją wizję kolejowej polityki transportowej, w której za przewozy ponadregionalne powinna być odpowiedzialna centrala, czyli PKP Intercity i PKP S.A., a za przewozy regionalne marszałkowie województw. - Niestety narzekam na współpracę z Przewozami Regionalnymi, nie ma z ich strony w ogóle otwartości, szukania jakichś rozwiązań, traktują siebie jak obłąaną twierdzą i ministerstwo jako wrogów - powiedział minister Nowak. Związana bezpośrednio z rozwiązaniem kwestii PR sprawa Szczytu Kolejowego ma na nowo powrócić do kalendarza prac. Posiedzenie branży transport zakoń-

czyło się deklaracją woli współpracy z obu stron. - Pozytywnie przyjmujemy wolę rozmów i uaktywnienia Szczytu Kolejowego, konkretnych decyzji związanych ze sprawami bezpieczeństwa ruchu kolejowego. To nie jest jedna konkretna decyzja, zostają uruchomione procesy, które mają naprawić wiele punktów zapalnych. Środowisko kolejowe jest w tej chwili dość mocno rozgorączkowane ale postaramy się wspólnie znaleźć wyjście z sytuacji w tych różnych obszarach funkcjonowania transportu - powiedział Leszek Miętek.

Podczas konferencji prasowej, która odbyła się bezpośrednio po spotkaniu ministra ze stroną społeczną, minister Nowak wypowiedział się na temat ewentualnych protestów związkowych podczas Euro - Każdy w kraju ma prawo protestować ale wydaje mi się, że można wybrać lepsze momenty na protesty, a przede wszystkim szukać porozumienia przy stole negocjacyjnym. Dzisiaj nie widzę w sprawach kolei problemów, które kwalifikowałyby się do protestowania na ulicy. - mówił minister. Na te słowa przewodniczący Jan Guz nie potwierdził, ani nie wykluczył możliwości protestów - Dzisiejsze spotkanie jest

poświęcone temu by poszukiwać rozwiązań przy stole negocjacyjnym, natomiast wszystko się może wydarzyć - nie mówimy nie, nie mówimy tak, specjalnie się nie przygotowujemy, uważamy, że te ustalenia, które zapadły wyeliminują ogniska zapalne. Nie możemy się zgodzić z tym, żeby nasi koledzy wracali z pracy w trumnach - mówił Guz. W tej kwestii związkowcy mówili jednym głosem - Najbardziej palącą sprawą są kwestie bezpieczeństwa, rozmawialiśmy o tematach zmiany rozporządzeń i ustawy ograniczających nadużycia w czasie pracy, przywracających odpowiedni proces szkolenia maszynistów i naprawianie obszarów związanych z funkcjonowaniem Urzędu Transportu Kolejowego. (...) Na okres turnieju nie zawieszamy działalności związkowej, natomiast nie szukamy awantury - mówił Leszek Miętek. Kwestia protestów podczas Euro pozostaje zatem otwarta.

(Red.)

Relację z konferencji prasowej z ministrem Sławomirem Nowakiem można obejrzeć na naszej stronie www.zzm.org.pl w zakładce YouTube.

Niemożliwe jest prawdziwe!

Podejmując decyzję o wezwaniu kolejowej komisji powypadkowej, maszynista z PKP Cargo S.A. udowodnił ekspertom z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. że to co miało być niemożliwe okazało się możliwe. Jednak nadal nie znaleziono przyczyny dlaczego obraz semafora może wskazywać ułożenie drogi niezgodne ze stanem faktycznym na gruncie.

W dniu 18 kwietnia 2012r. o godzinie 9.15 maszynista pociągu nr 613000 prowadzonego lokomotywą ET22 - 1049 zbliżając się do stacji Baby stwierdził, że obraz na semaforze wjazdowym T1/2 na stację w Babach jest zaprze-

zieniem obrazu na ostatnim semaforze blokady samoczynnej nr 1314. Bowiem ostatni semafor sbl wskazywał sygnał S-2 co znaczyło to , że semafor do którego odnosi się ten sygnał, zezwala na jazdę z największą dozwoloną prędkością. W rzeczywistości semafor wjazdowy wyświetlony dla tego pociągu wskazywał sygnał S- 10. jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h przy tym semaforze a potem jazda z największą dozwoloną prędkością. Maszynista widząc na semaforze sygnał wątpliwy zatrzymał pociąg, a mając w pamięci ostatnie wypadki kolejowe zażądał przybycia kolejowej komisji.

Tradycyjnie przedstawiciele zarządcy infrastruktury - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w swoich wypowiedziach w środkach masowego przekazu twierdzili, to niemożliwe „ urządzenie nie mogło wskazywać zmiany kierunku jazdy, a więc maszynista musiał jednak coś pomylić”. Jednak w tym przypadku zarządca infrastruktury miał pecha, był zmuszony do sprawdzenia urządzeń sterowania ruchem kolejowymi natychmiast po zgłoszonym zdarzeniu. Prowadząca postępowanie wyjaśniające komisja potwierdziła nieprawidłowe wskazania semafora wjazdowego T1/2 (S10) dla tego przebiegu, ponadto komisja stwierdziła utwierdzoną drogę przebiegu do jazdy na wprost po torze głównym zasadniczym nr2 z wyświetlonym obrazem S2 na se-

maforze wjazdowym. Około godziny 4.30 w dniu 19.04.2012r. pracownicy PKP PLK S.A. poinformowali komisję o wymianie uszkodzonego przekaźnika KpT pracującego w obwodzie semafora T1/2. Jednak na dzień dzisiejszy w protokole powypadkowym brak jest określenia przyczyny nieprawidłowego wskazania semafora. Taka sytuacja ma prawo budzić zaniepokojenie maszynistów. Niewątpliwie brak tradycyjnego przypisania przyczyny przewoźnikowi- maszyniście to efekt profesjonalizmu i zdecydowanego działania członków komisji reprezentujących przewoźnika - PKP Cargo SA. Również wyrazy uznania należą się Zarządowi PKP Cargo SA jak i Dyrektorowi macierzystego zakładu maszynisty CT Łódź. Moralne wsparcie jakie okazano maszyniście, może być wzorem do naśladowania przez wszystkich przewoźników, których pracownicy biorą udział w zdarzeniach kolejowych.

Niewątpliwie brak ustalenia przez komisję powypadkową, bezpośredniej przyczyny wadliwego działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacji w Babach w dniu 18.04.2012r i usterki w obwodzie tego samego semafora T1/2, która miała miejsce w dniu 18.09.2011r oraz niewyjaśnione zdarzenie na stacji w Szamotulach, gdzie złożone wyjaśnienia świadków dotyczące zdarzenia potwierdzają raport maszynisty (patrz GM z kwietnia br.) mam prawo do stwierdzenia, że przyczyną poważnego wypadku pociągu nr 14101 jaki miał miejsce w dniu 12.08.2012r. na stacji Baby mogło być nieprawidłowe wskazanie na semaforze wjazdowym w stosunku do ułożonej drogi przebiegu.

Warto w tym miejscu przedstawić sposób podejścia i działania Dyrektora ds. eksploatacyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład linii Kolejowych w Łodzi, wobec zgłoszenia wadliwego działa-

nia urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacji w Babach, w dniu 18.09.2011r. ujawnione przez maszynistę pociągu nr 35202 z PKP Intercity S.A.. Jak już wspominałem, z treści złożonego raportu wynika, że pojawienia się sygnału wątpliwego dotyczy tego samego semafora wjazdowego T1/2, który był przyczyną incydentu w dniu 18.04.2012r na stacji w Babach. W odpowiedzi na zapytanie przyczyny wadliwego wskazania semafora, zadane przez Komisję Obrony Praw Pracowniczych Pan Dyrektor stwierdził cyt.: „informacja maszynisty odnośnie wskazywania sygnału wątpliwego na semaforze T1/2 nie znalazła potwierdzenia” w dalszej części tego pisma czytamy cyt. „ Tak więc ewentualny obraz wątpliwy na semaforze T 1/2 świadczy o prawidłowym działaniu systemu sterowania ruchem na stacji Baby, w którym to pojawienie się zakłóceń, także tych generowanych przez pojazdy trakcyjne, jest wykrywane i przekładane na wskazania semaforów”. W jednym zdaniu mamy zaprzeczenie usterki, natomiast w drugim zacytowanym zdaniu jej potwierdzenie. W miejscie komentarza pozwolę sobie na przytoczenie kolejnego cytatu z udzielonej odpowiedzi: „Zakład Linii Kolejowych w Łodzi nie może sobie pozwolić na prowadzenie żmudnych i czasochłonnych badań diagnostycznych po każdorazowym zgłoszeniu o wystąpieniu domniemanych nieprawidłowości (pismo znak IZKI- 734-01/2012 z dnia 16.01.2012r.). Dziś mamy prawo przypuszczać, że gdyby raport maszynisty z PKP Intercity S.A. w PKP Polskie Linie Kolejowe - Zakład Linii Kolejowych w Łodzi „o domniemanych nieprawidłowościach” potraktowano poważnie, to niewykluczone, że do zdarzenia kolejowego na stacji Baby jakie miało miejsce w dniu 18.04.2012r. by nie doszło.

Dla nas maszynistów lekceważenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego



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

przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. to nic nowego, jego skutki widzimy w codziennej pracy. Mam nadzieję, że w świetle zdarzenia kolejowego jakie miało miejsce w dniu 18.04.2012r. na stacji w Babach, mamy prawo oczekiwać, że sprawa wadliwego wskazania semafora dla pociągu nr 38101 na stacji Szamotyły zostanie potraktowana z należytą powagą. W tej sprawie oczekujemy podjęcia działań przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych.

Postępowanie maszynisty na stacji w Babach maszyniści powinni traktować jako wzorcowy i jedyny sposób postępowania, w przypadku, kiedy semafor wskazuje sygnał wątpliwy. Ponieważ, jak wykazuje praktyka opisanie zdarzenia przez maszynistę tylko w raporcie, jest działaniem bezskutecznym z uwagi na lekceważące podejście ze strony zarządcy infrastruktury i brak zainteresowania ze strony organów nadzorujących. Mam jeszcze jedną prośbę do kolegów maszynistów. Jeżeli jest to możliwe i czas pozwoli proponuje takie obrazy semaforów utrwalić poprzez nagranie video lub zrobienie zdjęcia telefonem komórkowym.

Na zakończenie mam pytanie dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego, co jeszcze musi się zdarzyć, ile jeszcze musi zginąć ludzi, aby organy nadzoru kolejowego w sposób zdecydowany i skuteczny podeszły do ujawnionych przypadków lekceważenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. bezpieczeństwa ruchu kolejowego?

*Przewodniczący Komisji
Obrony Praw Pracowniczych
Eugeniusz Śliwiński*



Oto i jest – nowa siedziba związku!



Z przyjemnością informujemy, że prace wykończeniowe w nowej siedzibie Związku Zawodowego Maszynistów dobiegły końca. Z tej okazji prezentujemy Państwu krótką retrospekcję z kroniki wydarzeń związanych z powstawaniem tego przedsięwzięcia.

Jednogłówna decyzja

W 2009r. na zjeździe Rady Krajowej w Augustowie delegaci podjęli jednogłówną decyzję o konieczności zakupu budynku pod nową siedzibę Związku Zawodowego Maszynistów. To był początek bardzo długiej i trudnej drogi do realizacji tego planu.

W poszukiwaniu właściwego miejsca

Na początku zastanawialiśmy się nad odpowiednią lokalizacją. Pierwszy wybór padł na budynek w zabudowie kolejowej na ul. Armatniej 10. Z powodu bardzo wysokich kosztów związanych z jego przebudową i adaptacją - wymogi konserwatora zabytków - finalnie zrezygnowaliśmy z tej nieruchomości.

Rozpoczął się etap poszukiwania budynku na rynku nieruchomości. Pamiętajmy, że był to czas kryzysu i niestety wysokich cen

na tego typu obiekty. W toku intensywnych poszukiwań znaleźliśmy budynek na ul. Wojciechowskiego. Negocjacje cenowe z właścicielami nieruchomości były długie, ale owocne - udało się kupić budynek po korzystnej cenie. Jego stan niestety pozostawiał wiele do życzenia - jako budynek z 1938r. wymagał on kapitalnego remontu i to w zasadzie od piwnicy po dach.



Tak wyglądał budynek naszej siedziby przed remontem...

Trudne procedury

Był problem z przygotowaniem aktu notarialnego związanego z własnością budynku, który sporządza się zazwyczaj na osobę fizyczną. W naszym przypadku budynek miał być własnością wspólną wszystkich członków związku, co wiązało się z komplikacjami natury prawnej. Pomimo, że nasz związek działa od 1918r. nie mieliśmy do tej pory tego typu doświadczeń - nowa siedziba miała być pierwszą własnością w historii związku.

Remont

Po szczęśliwym zawarciu umowy kupna mieliśmy nadzieję, że najtrudniejsze jest już za nami. Niestety pojawiły się kolejne problemy - budynek jest objęty ochroną konserwatorską i cały plan remontu trzeba było konsultować z konserwatorem zabytków. Tak oczywiste i konieczne z naszego punktu widzenia prace jak wymiana elewacji, okien i ocieplenie budynku natrafiły na opór ze strony konserwatora. Miał on zastrzeżenia praktycznie do każdego etapu remontu nowej siedziby, nie ingerował tylko w prace wewnętrznie budynku. Jedynym pozytywnym elementem całego przedsięwzięcia na ówczesnym etapie było to, że trafiliśmy na solidne firmy budowlane, które wywiązywały się ze swoich zadań. Jest to fakt godny podkreślenia, bo zawsze mogło być przecież gorzej.



15 maja odbyło się pierwsze posiedzenie Rady Krajowej w nowej siedzibie. Były to uroczyste chwile - odśpiewano hymn maszynistów, prezydent Leszek Miętek przeciął wstęgę na znak otwarcia siedziby - każdy z uczestników Rady mógł odciąć i zachować jej część na pamiątkę. Był kieliszek szampana i prezentacja historii naszego wspólnego wysiłku w to, aby siedziba przybrała kształt obecny. Miły gest uczynili koledzy z ZM IC, PR i Cargo ze Szczecina, którzy ufundowali do naszej nowej siedziby 3 telewizory. Natomiast ZM z Łodzi dokonał na jej rzecz dodatkowej wpłaty w wysokości 1000 zł. Dziękujemy!

Remont trwał rok. Właściwie wszystko wymagało uwagi - począwszy od piwnic, które były pogłębiane (oryginalnie nie miały nawet podłogi, tylko podłoże piaskowe), aż po dach i komin.

Odbiór

Na tym etapie również nie obyło się bez komplikacji. Inspektor Sanepidu miał zastrzeżenia do umywalki w toalecie - uznał, że nie jest ona przystosowana do osób niepełnosprawnych, ponieważ jej miska jest zbyt głęboka. Musieliśmy również w ostatniej chwili dobudowywać specjalną ściankę działową w kuchni, ponieważ to miejsce w budynku użyteczności publicznej nie może być pomieszczeniem przejściowym. Oczywiście zrobiliśmy wszystko, żeby spełnić wymogi formalne inspektora Sanepidu, po czym na odbiór budynku przyszedł przedstawiciel Straży Pożarnej i stwierdził, że nowo postawionej ścianki działowej w kuchni absolutnie nie powinno tam być...

Tym sposobem same odbiory zajęły nam ponad 2 miesiące.

Szczęśliwy finał

Po długiej i ciężkiej batalii, z przyjemnością donosimy, że oto jest - nasza nowa siedziba. Na pewno będzie ona dobrze służyć członkom naszego związku. Teraz mamy salę konferencyjną z prawdziwego zdarzenia i pokoje, w których mogą zatrzymać się delegaci. Związek planuje też podjąć intensywne kroki, które sprawią, że budynek będzie sam na siebie zarabiał. Wszystkie nowiny dotyczące nowej siedziby będziemy przekazywać Państwu na bieżąco.

(Red.)

Przebieg prac remontowych w nowej siedzibie i ich efekt finalny można obejrzeć w prezentacji na stronie internetowej ZM - www.zm.org.pl w zakładce YouTube.

Piotr Bernaciak ponownie kandydatem ZYM w wyborach przedstawicieli załogi do Rady Nadzorczej PR



Pan Piotr serdecznie dziękuje Radzie Sektora Przewozów Samorządowych za wybranie go ponownie jako kandydata do Rady Nadzorczej Spółki Przewozy Regionalne

GM: Jak Pan ocenia swoją dotychczasową pracę dla Rady Nadzorczej i jakie ma Pan plany na przyszłość w związku z ponownym wyborem do pełnienia tej funkcji?

PB: Byłem bardzo zadowolony z tego, że koledzy bardzo wysoko ocenili moją dotychczasową pracę w Radzie Nadzorczej, udzielili mi jednogłośnie absolutorium na nową kadencję. W Radzie występowałem pierwszy raz i nie spodziewałem się problemów, które pojawiły się w tej kadencji Przewozów Regionalnych. Już rok po usamorządowaniu PR na Radzie Nadzorczej właściciele zgłosili uchwałę o upadłości Spółki. Byłem tym zszokowany, usamorządowanie miało przynieść Spółce rozwój i nowe możliwości. Niestety Spółka po pierwszym roku tych rządów zanotowała stratę dużo większą niż przewidywana i w związku z tym ten wniosek został przegłosowany przez Radę w październiku 2009r. Ponadto strajki spowodowały wyższe koszty dla Spółki, która musiała wygenerować środki na podwyżki dla swoich pracowników. Kolejne podwyżki są przewidziane w tym roku, sądzę, że są one zapisane w planie finansowym przyjętym przez Walne Zgromadzenie Wspólników i dojdą one do skutku. W tym miejscu mogę powiedzieć, że przyczyniłem się

do podjęcia tej uchwały przez Radę, ponieważ jako jedyny z zespołu pracowniczego głosowałem za podjęciem uchwały o wprowadzeniu podwyżek w 2012 roku.

GM: Samorządy twierdzą, że bardzo ciężko jest zarządzać spółką Przewozy Regionalne właśnie ze względu na tak wielu właścicieli - jak Pan widzi w tym miejscu rolę Rady jako mediatora w czasie konfliktów?

PB: Uważam, że zarządzanie Spółką przerosło marszałków. Oni widzieli to w inny sposób, niestety przez liczne konflikty w grupie samorządowej wariant zarządzania Spółką przez 16 właścicieli jest nieodpowiedni. Niestety te konflikty przenoszą się również na Radę Nadzorczą, do głosu dochodzą raczej kwestie interpersonalne, niż dbałość o dobre zarządzanie tą Spółką.

GM: Jakie Rada ma plany dotyczące Spółki, czy będą dalsze próby zapobiegania podziałowi PR?

PB: Już w 2010r. w kwietniu głosowaliśmy na Radzie w sprawie podziału na oddziały. Jednak Rada stanęła na wysokości zadania, ja również głosowałem za tym, żeby Spółka pozostała w całości. Jeżeli są konflikty i Spółka notuje wynik ujemny to wtedy ponownie odradzają się pomysły związane z jej podziałem. Ja uważam, że Spółka powinna być całością, zarządzaną przez jeden Zarząd, a nie 16 właścicieli, 16 zarządów i może 16 rad nadzorczych. Taki model zarządzania nie doprowadziłby do niczego dobrego, tym bardziej, że każdy samorząd ma inne środki na swoją działalność operacyjną, w związku z czym województwa bogatsze poradziły by sobie w tej sytuacji, niestety w biedniejszych województwach ruch kolejowy chyba by zamarł.

GM: Samorządy już częściowo przej-

mują rolę PR powołując swoje spółki kolejowe. Jak Pan widzi przyszłość PR wobec pojawiającej się konkurencji?

PB: Na razie, jeżeli sytuacja finansowania Spółki pozostanie na obecnym poziomie i samorządy będą widziały potrzebę jej działania u siebie, to jej sytuacja nie jest zagrożona. Niestety w wielu województwach, szczególnie tych bogatszych, jak Wielkopolska, czy też Śląsk marszałkowie mają inną wizję przewozów pasażerskich. W związku z tym powołują swoje spółki myśląc o tym, że cena pociągo-kilometra radykalnie się zmniejszy. Dzisiaj niewątpliwie widać, że to jest fikcja, na przykładzie Wielkopolski możemy zobaczyć, że koszt pociągo-kilometra wzrósł. Koleje Wielkopolskie weszły na rynek, wygenerowały większe koszty i samorząd wojewódzki ma w tej materii dylemat: dalej rozwijać tą kolej, czy połączyć ją z Przewozami Regionalnymi? Jest to problem samorządów, myślę, że my sobie poradzimy z konkurencją. Pomniejszamy koszty naszej działalności, stajemy się konkurencyjni w związku z czym nie mam większych obaw, że w warunkach rynkowych zostaniemy przez spółki samorządowe wyparci.

GM: Samorządy często narzekają na to, że ich pieniądze nie są inwestowane w regionie, tylko są wysyłane do centrali, która dalej nimi dysponuje. Być może samorządowe koleje powstają jako inwestycja w region, ponieważ mieszkańcy danego regionu widzą nowy tabor, który jeździ właśnie u nich i środki wydatkowane na finansowanie kolei pozostają na terenie danego województwa. Czy tej sytuacji nie da się jakoś rozwiązać?

PB: Już ustawa o usamorządowaniu i dyrektywa unijna wprowadziła zasadę, że wydawanie pieniędzy samorządowych winno odbywać się w obrębie danego samorządu. Samorządy w ten sposób tłumaczą opinii publicznej, że pieniądze z danego samorządu są przekazywane gdzie indziej i że jest to studnia bez dna - to jest robione tylko pod publikę, aby uzasadnić swoje decyzje dotyczące kreowania nowych

spótek kolejowych na własnym terenie. Jedynym kosztem, który nie trafia do regionów, to jest koszt energii elektrycznej, po wprowadzeniu liczników poboru również on zostanie konsumowany w danym województwie. Zatem nie zauważyłem żadnych przesłanek ku temu, żeby twierdzić, że pieniądze z jednego samorządu służą pokryciu wydatków na pociągi w innym samorządzie. To jest tylko tłumaczenie marszałków, ich optyki w celu powoływania konkurencyjnych spółek w regionie.

GM: Jakie są zadania, które stoją przed Radą w najbliższym czasie?

PB: 11 maja parafowaliśmy Zakończony Układ Zbiorowy Pracy. Myślę, że w ostatnim okresie było to najważniejsze zadanie stojące przed członkami Rady Nadzorczej z działu pracowniczego. Ten Układ Zbiorowy, był tak długo negocjowany, można powiedzieć, że rodził się w bólach. Natrafiliśmy przecież na bardzo silny opór przedstawicieli urzędów marszałkowskich z 5 wo-

jewództw, którzy głosowali przeciwko ZUZP na Radzie Nadzorczej. W dalszej perspektywie musimy się skupić na tym, żeby Spółka nie obniżała kosztów działalności poprzez ograniczanie stanowisk pracy związanych bezpośrednio z ruchem pociągów. Uważam, że jest

to bardzo niebezpieczne i będę się temu stanowczo przeciwstawiał.

GM: Dziękuję za rozmowę.

PB: Dziękuję

(Red.)



naturalnie z nami

Naszą misją jest transport towarów i świadczenie usług logistycznych, przyjaznych i bezpiecznych dla środowiska. **Celem jest zapewnienie satysfakcji i zadowolenia klientów.**

Połączenie funkcji handlowych z eksploatacyjnymi pozwala nam elastycznie reagować na potrzeby rynku oraz rozszerzać ofertę, m.in. o usługi „door to door”, „just in time” oraz „szyte na miarę”.

Uruchamiamy nowe relacje w kraju i zagranicą, w głównych europejskich korytarzach transportowych. Realizujemy samodzielne przewozy kolejowe w Niemczech, Czechach i na Słowacji.

Optymalizujemy systemy planowania i monitorowania przewozów. Wprowadzamy nowe, korzystne dla klienta zasady sprzedaży usług i atrakcyjne bonifikaty. **Wybierając nas, niezawodnie, szybko i prosto trafisz do celu.**

Panie Premierze jak żyć?

– Czyli antyhumanitarna reforma

Sejm przyjął reformą emerytalną. Za przyjęciem znowelizowanej ustawy o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych zagłosowało 268, przeciwko było 185 posłów, dwóch wstrzymało się od głosu.

Za rządowym projektem w całości głosował Klub Parlamentarny Platformy Obywatelskiej - 203 głosy, w większości Klub Parlamentarny Polskiego Stronnictwa Ludowego - 28 osób, w większości Klub Poselski Ruchu Palikota - 36 osób oraz dwóch posłów niezrzeszonych. Przeciw głosował w całości Klub Prawa i Sprawiedliwości - 135 głosów oraz w całości Klub Poselski Sojuszu Lewicy Demokratycznej - 25 głosów, w całości Klub Poselski Solidarnej Polski - 20 głosów, oraz 4 osoby z Klubu Ruchu Palikota: Robert Biedroń, Anna Grodzka, Witold Klepacz i Wanda Nowicka, oraz jeden poseł Polskiego Stronnictwa Ludowego - Eugeniusz Kłopotek.

Od głosowania wstrzymało się dwóch posłów Ruchu Palikota: Jacek Kwiatkowski i Andrzej Lewandowski. Pięciu posłów nie wzięło udziału w głosowaniu - 3 z PO, 1 z PiS i 1 z Ruchu Palikota.

Reforma ustawy emerytalnej przeprowadzona została w podejrzanie ekspresowym tempie. Jako głównych argumentów, które miały przekonać społeczeństwo do pomysłu podniesienia wieku emerytalnego użyto straszków w postaci jedyńskich możliwych alternatyw - podwyższenia stawki VAT lub składki na ubezpieczenie emerytalne. Tak poważna zmiana systemu, która skutkuje poważnymi konsekwencjami dla wszystkich obywateli wymaga na pewno rzeczowej debaty, a być może również referendum. Tymczasem w naszym kraju obywatele nie pyta się ostatnio o zdanie - debata

dotycząca reformy emerytalnej była niezwykle tendencyjna - w mediach karmiono nas argumentami dotyczącymi konieczności podniesienia wieku emerytalnego, ciekawe tylko dlaczego w praktyce mogliśmy obserwować jedynie „debaty” zwolenników nowej reformy.

Jeżeli nie wiadomo o co chodzi, to na pewno chodzi o pieniądze. Warto zatem zadać sobie pytanie kto tak naprawdę zarobi na podniesieniu wieku emerytalnego w Polsce?

Według Jana Guza, przewodniczącego OPZZ - decyzja o podniesieniu wieku emerytalnego jest polityczna i wymuszona przez rynki finansowe. Podnoszenie wieku emerytalnego w Polsce jest nieuzasadnione z uwagi na bardzo wysokie bezrobocie, brak oceny OFE i reformy systemu emerytalnego sprzed 12 lat. Częstym argumentem rządu jest wskazywanie na ogólne tendencje w innych krajach europejskich podnoszących wiek emerytalny. Tymczasem sytuacja w naszym kraju ma się nijak do państw z którymi się nas porównuje. - To my wprowadziliśmy reformę w postaci OFE, mamy indywidualne konta emerytalne, u nas emerytura jest bardzo niska - ok.1.500 zł, w Niemczech i Szwecji ponad 8000. Rząd przesunął nasze składki z OFE do FUS'u w związku z tym rynki finansowe, które są właścicielami naszych OFE zażądały uzupełnienia tych środków - mówił Jan Guz w wywiadzie dla Radia PiN z dnia 20 kwietnia 2012r.

OPZZ przedstawiło swój projekt reformy emerytalnej - kobiety po przepracowaniu 35 lat i płaceniu składek, mężczyźni 40 lat powinni mieć prawo do skorzystania z tego kapitału, który odłożyli. Podniesienie wieku emerytalnego oznacza, że 55% naszego społeczeństwa zostanie pozbawionych emerytury. Dlaczego?

Dlatego, że wcześniej zejdziesz z tego świata - dodaje Guz.

Często przedstawianym argumentem za wydłużeniem wieku emerytalnego jest w przyszłości tzw. godna emerytura. Niewątpliwie w naszym kraju daleko do takiej sytuacji, zważywszy, że w krajach europejskich tzw. „upadające gospodarki” wypłacają swoim obywatelom średnie emerytury na poziomie ok. 5000 zł. Rządowa reforma ma doprowadzić do sytuacji, w której na emeryturze będziemy otrzymywać 30% ostatniego wynagrodzenia. W efekcie godną emeryturę w przyszłości można włożyć między bajki, wydłużenie wieku emerytalnego ma doprowadzić do sytuacji, że nie będziemy otrzymywać emerytury jeszcze niższej.

Minister Transportu Sławomir Nowak na konferencji prasowej w siedzibie OPZZ w Warszawie 14 maja powiedział - Ta ustawa jest przejawem odpowiedzialności za przyszłe pokolenia, budujemy system emerytalny, który ma chronić nasze dzieci.

Zastanawiać może fakt, że hasło wydłużenia wieku emerytalnego ma się nijak do aktywizacji zawodowej osób po pięćdziesiątym roku życia. W 2003 roku Ministerstwo Gospodarki i Pracy opracowało projekt „50plus”, który objął swoim zasięgiem nieliczną grupę osób i zakończył się niepowodzeniem. Kolejna inicjatywa rządu z 2008r. „Solidarność pokoleń” podzieliła los poprzedniej. W Polsce ponad pięćdziesiąt procent osób w przedziale wiekowym 50-64 jest nieaktywnych zawodowo. Pracodawcy nie chcą zatrudniać osób starszych ponieważ liczą się z ich możliwą częstszą absencją w pracy z powodów zdrowotnych, mniejszą wydajnością i ewentualnymi „problemami” wynikającymi z ochrony przedemerytalnej. Czyż nie o wiele lepiej jest pracodawcy zatrudnić człowieka młodego, ambitnego, wydajnego, na dorobku i ... śmieciowej umowie? Jak podaje Dziennik Gazeta Prawna z dnia 24.04.2012r., prawie 80% Polaków między 18 a 30 rokiem życia

nie podoba się pomysł podwyższenia wieku emerytalnego. Trudno się temu dziwić, skoro bardzo wielu młodych ludzi pracuje w naszym kraju za równowartość płacy minimalnej, dodatkowo umowy śmieciowe jeszcze pogarszają sprawę. W teorii młodzi ludzie powinni być największymi beneficjentami reformy emerytalnej. W praktyce hasła typu im dłużej będziesz pracować, tym wyższą dostaniesz emeryturę są dla młodych ludzi czystą abstrakcją - skoro nie płacą składek emerytalnych, to nie oszczędzają na starość. Wszystkim wydaje się to dosyć logiczne, tylko nie „eksper-tom rządowym”. Dodatkowo młodzi kojarzą późniejszy czas przechodzenia na emeryturę osób, które obecnie osiągnęły wiek 40 - 50 lat z większą konkurencją na rynku pracy. Dochodzimy zatem do sytuacji absurdalnych - z jednej strony należy siłą zatrudniać ludzi, którzy w swoim życiu już się napracowali i państwo powinno im zapewnić godziwe warunki na emeryturze, przy czym pracodawcy nie mają ochoty tego robić, z drugiej strony z kolei nie daje się szansy młodym na to, żeby tą emeryturę wypracowali. W naszym kraju wniosek o przeprowadzenie referendum w sprawie wydłużenia wieku emerytalnego został odrzucony - społeczeństwo nie za-stąpiło na to, żeby się wypowiedzieć w tak ważnej dla niego sprawie. Niestety nie jest to najlepszą prognozą na przyszłość. Na dzisiejszym rynku pracy, który w coraz większym stopniu staje się rynkiem dyktatu pracodawców, związki zawodowe stają się jednym z ostatnich niewygodnych punktów oporu przeciwdziałających wyzyskowi pracowników. Sytuacja ta staje się na tyle niekorzystna i dynamiczna, że bez względu na dzisiejszą w miarę jeszcze dobrą ochronę maszynistów i innych pracowników kolei w kwestiach emerytalnych, musimy stale i na bieżąco ją monitorować i przeciwdziałać wszelkim inicjatywom mającym na celu odebranie nam z takim trudem wywalczonych praw.

Sprawdź jakich reprezentantów sobie wybrałeś! To dzięki nim będziesz pracował do śmierci!

Posłowie, którzy zagłosowali za ustawą podwyższającą wiek emerytalny:

PLATFORMA OBYWATELSKA:

Adamczak Małgorzata, Arkit Tadeusz, Arłukowicz Bartosz, Arndt Paweł, Augustyn Urszula, Aziewicz Tadeusz, Biernacki Marek, Biernat Andrzej, Blanik Leszek, Bobowska Joanna, Borowczak Jerzy, Borowski Łukasz, Brejza Krzysztof, Brzezinka Jacek, Bublewicz Beata, Budka Borys, Budnik Jerzy, Bukiewicz Bożenna, Buła Andrzej, Butryn Renata, Cichoń Janusz, Cieśliński Piotr, Cycoń Marian, Czaplicka Barbara, Czechyra Czesław, Czernow Zofia, Czerwiński Andrzej, Dąbrowska Alicja, Drozd Ewa, Dunin Artur, Durka Zenon, Dzieciol Janusz, Dzikowski Waldy, Fabisiak Joanna, Fedorowicz Jerzy, Fiedler Arkady, Gadowski Krzysztof, Gałazewski Andrzej, Gapińska Elżbieta, Gawłowski Stanisław, Gądek Lidia, Gašior-Marek, Magdalena Gelert, ElżbietaGierada, Artur Gluza, Czesław Głogowski, Tomasz Godson, John Abraham, Gowin Jarosław, Grabarczyk Cezary, Grad Aleksander, Grad Mariusz, Graś Paweł, Grupiński Rafał, Gut-Mostowy Andrzej, Guzowska Iwona, Halicki Andrzej, Hall Katarzyna, Hana-jczyk Agnieszka, Hok Marek, Hoppe Teresa, Huskowski Stanisław, Janyska MariaMałgorzata, Jarmuziewicz Tadeusz, Jaros Michał, Jastrzębski Leszek, Kaczor Roman, Kamińska Bożenna, Kania Andrzej, Karpiński Włodzimierz, Katulski Jarosław, Kaźmierczak Jan, Kidawa-Błońska Małgorzata, Kierwiński Marcin, Kluzik-Rostkowska Joanna, Kłosin Krystyna, Kochan Magdalena, Kolenda-Labuś Brygida, Kotacz-Leszczynska Agnieszka, Kotodziej Ewa, Konwiński Zbigniew, Kopacz Ewa, Kopaczewska Domicela, Korzeniowski Leszek, Kosecki Roman Jacek, Kowalski Stawomir, Kozaczyński Jacek, Kozdroń Jerzy, Kozłowska Iwona, Kozłowska-Rajewicz Agnieszka, Koźlakiewicz Mirosław, Krajewska Ligia, Kropiwnicki Robert, Krząkała Marek, Kucharski Cezary, Kudrycka Barbara, Kulesza Tomasz, Kwiatkowski Krzysztof, Lamczyk Stanisław, Lassota Józef, Lenz Tomasz, Leszczyna Izabela, Litwiński Arkadiusz, Łapiński Marek, Ławrynowicz Zofia, Matecka-Libera Beata, Marczułajtis-Walczak Jagna, Matusik-Lipiec Katarzyna, Mężyldo Antoni, Miller Rajmund, Miodowicz Konstanty, Mroczek Czesław, Mrzygłocka Izabela Katarzyna, Mucha Joanna, Munyama Killion, Nemś Anna, Neumann Stawomir, Niedziela Dorota, Niemczyk Małgorzata, Niesiołowski Stefan, Nowak Stawomir, Nowak Tomasz Piotr, Nykiel Mirosława, Okła-Drewnowicz Marzena, Okrągły Janina, Olechowska Alicja, Olszewski Paweł, Orzechowski Andrzej, Orzechowski Maciej, Oświęcimski Konstanty, Pacelt Zbigniew, Pahl Witold, Papke Paweł, Pępek Małgorzata, Piechota Stawomir Jan, Pier-

chała Elżbieta Apolonia, Pietraszewska Danuta, Pietrzczyk Lucjan Marek, Pięta Jarosław, Piotrowska Teresa, Pitera Julia, Plocke Kazimierz, Plura Marek, Pluta Mirosław, Pomaska Agnieszka, Raczkowski Damian, Radziszewska Elżbieta, Raniewicz Grzegorz, Raś Ireneusz, Rosati Dariusz, Rozpondek Halina, Rutkowska Dorota, Rutnicki Jakub, Rynasiewicz Zbigniew, Rząsa Marek, Saługa Wojciech, Schetyna Grzegorz, Sibińska Krystyna, Siedlaczek Henryk, Skowrońska Krystyna, Sławiak Bożena, Sługocki Waldemar, Smolarz Tomasz, Staroń Lidia, Suchowiejko Wiesław, Suski Paweł, Sycz Miron, Szczerba Michał, Szejnfeld Adam, Sztolcman Grzegorz, Szulc Jakub, Szumilas Krystyna, Szydłowska Bożena, Szymański Tomasz, Śledzińska-Katarasińska Iwona, Świącicki Marcin, Tomański Piotr, Tomczak Jacek, Tomczyk Cezary, Tomczykiewicz Tomasz, Trybuś Aleksandra, Tusk Donald, Tyszkiewicz Robert, Van der Coghen Piotr, Vincent-Rostowski Jan, Wardała Robert, Wielichowska Monika, Witczak Mariusz, Witkowski Radosław, Wojnarowski Norbert, Wojtkowski Marek, Wolak Ewa, Wójcik Marek, Zakrzewska Jadwiga, Zaremba Renata, Zawadzki Ryszard, Zdrojewski BogdanZieliński Maciej, Ziemiak Wojciech, Ziętek Jerzy, Żalek Jacek, Żmijan Stanisław, Żmuda-Trzebiatowska, Ewa Żyliński Adam.

POLSKIE STRONNICTWO LUDOWE:

Borawski Edmund, Borkowski Krzysztof, Bury Jan, Gos Marek, Górczyński Jarosław, Grzeszczak Eugeniusz Tomasz, Kalemba Stanisław, Kasprzak Mięczysław, Łopata Jan, Łuczak Mięczysław Marcin, Maliszewski Mirosław, Ozga Krystyna, Pawlak Mirosław, Pawlak Waldemar, Piechociński Janusz, Racki Józef, Sawicki Marek, Smolarz Henryk, Sosnowski Zbigniew, Stefaniuk Franciszek Jerzy, Sztorc Andrzej, Tokarska Genowefa, Walkowski Piotr, Włodkowski Zbigniew, Zgorzelski Piotr, Zych Józef, Żelichowski Stanisław.

RUCH PALIKOTA:

Banaszak Maciej, Bauc Piotr Paweł, Bodio Bartłomiej, Borkowski Jerzy, Bramora Artur, Cedzyński Jan, Chmielowski Piotr, Dębski Artur, Domaracki Marek, Dziadzio Dariusz Cezar, Elsner Wincenty, Gibala Łukasz, Górczyński Artur, Kabaciński Michał, Kępiński Adam, Kłosowski Krzysztof, Kmiecik Henryk, Kopyciński Stawomir, Krupa Łukasz, Makowski Tomasz, Marcin-kiewicz Małgorzata, Mroczek Maciej, Najder Jacek, Pacholski Michał Tomasz, Palikot Janusz, Penkalski Wojciech, Piątak Andrzej, Popiótek Zofia, Poznański Marek, Rozenek Andrzej, Rybakowicz Adam, Ryfiński Armand Kamil, Sajak Paweł, Stolarski Marek, Szymiec-Raczyńska Halina, Wydrzyński Maciej.

NIEZRZESZENI:

Galla Ryszard, Jagiełło Jarosław Tomasz.

(Red.)

Kącik filatelistyczny

Do najstynniejszych pociągów kursujących w Europie należy luksusowy pociąg pasażerski Orient Express, który kursował pod szyldem międzynarodowej spółki Compagnie Internationale des Wagons - Lits. Trasa tego pociągu o długości 2880 km wiodła z dworca wschodniego w Paryżu do Stambułu. W roku 1883r.; dokładnie 4 października, kiedy ten pociąg zainicjował kursowanie; był jedynym środkiem transportu łączącym dwa krańce Europy - zachód i wschód.

Początkowo pasażerowie musieli się przesiadać w miejscowości Giurgiu w Rumunii na prom przez rzekę Dunaj, by w bułgarskiej Ruse przesiąść się do innego mniej luksusowego pociągu, by kontynuować swą podróż. Dopiero w roku 1889r. można było całą podróż z Paryża do Stambułu odbyć bezpośrednio. Trwała ona 67 godzin, a pociąg rozwijał jak na tamte czasy zawrotną prędkość 80 km/h. Orient Express był w tamtych czasach uosobieniem komfortu i bogactwa. Luksu-

sowe wagony sypialne i wagony restauracyjne stynące ze swej kuchni sprawiły, że pociągiem podróżowały osoby szlacheckiego pochodzenia, dyplomaci i ludzie biznesu. My prezentujemy dwa bloczki wydane przez pocztę Austrii oraz Korei Północnej, które upamiętniają ten najstynniejszy europejski pociąg - dodatkową atrakcją prezentowanych obok walorów filatelistycznych są schematycznie zaznaczone na w/w bloczkach linie kolejowe po których w różnych okresach jeździł Orient Ekspress.



(Amur)



Pomagamy

Komunia Święta to przeżycie, które na długie lata zapada w naszej pamięci. Każdy katolik doświadczając takiej uroczystości przeżywa ją na nowo. Międzyzakładowy Nadwiślański Związek Zawodowe Maszynistów w Toruniu poprzez swoich przedstawicieli miał okazję uczestniczyć w uroczystości syna naszego niedawno zmarłego Jarka Oszwałdowskiego, który przystąpił do I Komunii Świętej. Koledzy ufundowali prezenty dla syna i młodszej córki. Radość i uśmiech, jaki został wywołany na twarzach dzieci - dla nas dorosłych to największa zapłata. Wszystkim, którzy przyczynili się do tego serdecznie dziękuję.

Za Radę Maszynistów.
Sławomir Centkowski

Z humorem i humorkiem

Zasady pisowni

L.133	DĄBROWA GÓRNICZA POŁUDNIOWA NADMIERNE ZUŻYCIE SZYN
2	PODG DOROTA - SOSNOWIEC MACZKI
L.133	wtszczerbiona iglica w rozj nr 12
3	PODG.DOROTA
L.133	SOSNOWIEC MACZKI USZKODZONE[CIEMNE] TOB W TORZE NR 1 ORAZ 7 Uwagi: WAZNE DLA KIERUNKU NIEPARZYSTEGO
4	SOSNOWIEC MACZKI - DOROTA
L.133	CIEMNE TARCZE ToC i ToB Uwagi: WARZNE DLA KIER.PARZYSTEGO
5	SOSNOWIEC MACZKI
L.133	ROZJAZD PO REMONCIE
6	SOSNOWIEC JĘZOR - DOROTA
L.180	CIEMNA TARCZA ToB

**Znamy genezę pisowni - ż - i - rz -
Wszystko zależy od tego, czy jedziemy
parzyście ... czy nieparzyście ...**

fot. Wojciech Warso



*Fraszki
Jerzego Szulca*

Posiedzenie

Cały wieczór, całą noc dyskutowano
Nad problemem jutra... o której
wstać rano.

Błąd techniczny

Miały być innowacje
A są ino owacje.

Normalizacja

To, co karygodne i niedopuszczalne
Z biegiem czasu u nas staje się
normalne.

Atmosfera

Gdy wiatr wiał od morza w kraju było czuć,
Że się grube ryby zaczynają psuć.

Przyśpieszenie

Niejeden aktywny wydłuża krok po to
Żeby szybciej uciec przed wszelką
robotą.

Podryw

Dziś miłość się rodzi drogi przyjacielu
Nie z ręką na sercu tylko na portfelu.

Reinkarnacja

Często ptasim mózdzkiem obdarza natura
Tych, którzy zbyt szybko obrastają
w pióra.

Towarzycho

Gdy nawet coś nie gra to w takim zespole
Koleś koleśowi oka nie wykole.

Pracownik na medal

Dyrektor wzywa kadrową:

- Proszę znaleźć w naszej firmie sprytnego, młodego człowieka, po dobrej szkole, z dużą wiedzą i umiejętnościami, mającego dobry kontakt z ludźmi - kogoś takiego, kto mógłby mnie zastąpić.
- I mam go tu do pana przystać?
- Nie, natychmiast zwolnić.

Mądre ptactwo

- Jasiu, które ptaki są najmądrzejsze ?
- Jaskółki.
- Dlaczego ?
- Bo one odlatują jak tylko zaczyna się rok szkolny.



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

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

Oferuje usługi w zakresie:

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

Wykonujemy wszelkie druki numerowane
z odpowiednimi zabezpieczeniami

TRADYCJA
KONKURENCYJNE CENY
PROFESJONALIZM



www.drukkol.pl

moja firma jest
w dobrej kondycji

wybrałem
Plan Zdrowotny
w AXA

- opieka ambulatoryjna, szpitalna i medycyna pracy – możliwość dopasowania oferty do indywidualnych potrzeb firmy
- gwarancja szybkiego dostępu do prywatnych usług medycznych (np. 24 h do lekarzy pierwszego kontaktu)
- szeroki zakres usług assistance gwarantujących pomoc w przypadku kłopotów ze zdrowiem (np. dowóz leków, wizyta pielęgniarki, korepetycje dla hospitalizowanego dziecka)
- szeroka sieć przychodni i szpitali w całej Polsce

dowiedz się więcej:

**zadzwoń 801 707 200 lub wejdź
na stronę www.axazdrowie.pl**

więcej / niż standard



Krzyżówka 5 2012

ciemna, długa gałązka	czarny ptak na kominie	ezt serii ED72 i ED73 Egon, filmowy przywódca gangu	jezuici lub franciszkanie	brzask	leśny ssak mieszkanie lub kawiarnia	malwa	lokomotywa serii Ty246
▶	1	dekokt, wyciąg	12		miasto z klubem Motor		4
wagon piętrowy serii Bhp	choroba tarczycy pies gończy		zasada, wzór kończy na psa		15	opłata importowa	auto z Korei
▶		pozycja gimnast. psina			cyranka stopień w dżudo	3	
odbicie się; sus	6		z katodą kameień ozdobny			winkel, róg	aktor grający bez słów
obrzędowa ucztą chrześcijańska		pek z zboża kończy zdanie		mierzy zawartość alkoholu we krwi ozdoba kolekcji			10
wydawca książek			naramiennik		lokomotywa elektryczna	5	żeński hormon płciowy
▶							przewodniczący fundacji
filtrują krew	śmiertelna		dusza, natura, osobowość	zbudowana przez bobry	używana do ogrzewania składów osobowych	▶	
▶	18		śmierć pozorna stop na pomniki			presto w muzyce	iglasty lub liściasty
werdykt sądu	wysypisko obok huty	statek z pociągiem	fluor lub butan		mały pies pokojowy		grawerskie nacięcie
zwyczajowe miejsce odstawienia	13	idzie w zaprzęgu	14		miara długości = 2,54 cm	baty, ciężki	11
▶			stan w zachodniej Brazylii ptak, gość z północy			czepliwy chwast	2
pracuje w stoczni		pogrzebacz umysł, intelekt	7	8	Mikołaj, autor „Rewizora”	waluta Japonii kochanek	czar
▶							drzazga
trawa z ziemią			cedr lub sosna zdobią zębę	O ₃		kelner potocznie	słodki w rurce
▶	17	16	konna gra sportowa		obok Minorki i Ibizy		
zamachowe lub fortuny		potrawa mięsna		planszowa z kostką		celtycki śpiewak	
▶			występ artysty		torba podróżna		
kraj ze starym stolicą Inków		stamtąd mąka	9	19	Li dla chemika	np. ostoja	

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 19 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Rozwiązania krzyżówki nr 5 prosimy nadsyłać do 6 czerwca 2012 r. pod adresem: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mail-em: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 5”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę-niespodziankę.

Rozwiązanie krzyżówki nr 4: „Połówka do Białogardu”. Nagrodę - „weekend dla dwóch osób” w wybranym ośrodku Natura Tour wylosował pan Piotr Kwiecień z miejscowości Pławno. Gratulujemy, nagroda zostanie wysłana 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

Zespół redakcyjny: Magdalena Szulecka (redaktor naczelny), Eugeniusz Śliwiński, Adam Murawski, Sławomir Centkowski, Wojciech Warso, skład: Jakub Kowalczyk - Michel Studzino Reklamowe, druk: Drukarnia Kolejowa Kraków.
Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiustacji, a także zmiany tytułów. Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.



KOLONIE 2012

Polska
Hiszpania, Francja, Grecja, Chorwacja,
Włochy, Belgia,
Imperium Majasków

NATURAtour

ODERWIJ SIĘ OD RZECZYWISTOŚCI
I WYPOCZNIJ **Z NATURĄ**

WWW.NATURATOUR.PL • INFOLINIA: 801 000 527 • ZADZWOŃ I ZAMÓW BEZPŁATNY KATALOG

KOLONIE 2012

WCZASY 2012

Polska
Hiszpania i Włochy, Francja, Grecja, Chorwacja,
Szwajcaria, Włochy, Belgia, Portugalia, Hiszpania,
Egipt, Kamerun, Kuba

NATURAtour

ODERWIJ SIĘ OD RZECZYWISTOŚCI
I WYPOCZNIJ **Z NATURĄ**

WWW.NATURATOUR.PL • INFOLINIA: 801 000 527 • ZADZWOŃ I ZAMÓW BEZPŁATNY KATALOG

WCZASY 2012

**ODERWIJ SIĘ OD RZECZYWISTOŚCI
I WYPOCZNIJ Z NATURĄ**

WWW.NATURATOUR.PL • INFOLINIA: 801 000 527 • ZADZWOŃ I ZAMÓW BEZPŁATNY KATALOG