

Głos Maszynisty

www.zzm.org.pl

Nr 5

15 października 2005

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA



Zabraknie lokomotyw - str. 3

Prace nad strategią ZZM - str.6

Święto maszynistów - str. 8



Spróbujmy jeszcze raz

Po raz kolejny próbujemy podjąć starania o zawiązanie współpracy między kolejowymi związkami zawodowymi. Padły deklaracje z różnych stron o woli zawarcia stosownego porozumienia. Jak zwykle życie pokaże na ile są one wiarygodne, a na ile zwycięży koniunkturalizm związany z tym, która strona akurat trzyma władzę. Myślę, że nadszedł już moment kiedy powinniśmy zrozumieć, że bez zjednoczenia działań całej kolejarskiej rodziny nie będziemy w stanie sprostać wyzwaniom jakie przed nami stawia życie i obronić tego co najważniejsze - naszych miejsc pracy. Nie chodzi tylko o to, aby współpraca była na szczeblu central związkowych, ale przede wszystkim ważna jest współpraca na szczeblu spółek, węzłów i zakładów pracy. Wiemy, że do tej pory zawsze zwyciężały wzajemne animozje, ambicje często podsycane przez władzę, bo skłóconymi lepiej się rządzi starą zasadą „dziel i rządź”. Dziś przychodzi czas refleksji, czy potrafimy z oczywistych faktów wyciągnąć wnioski.

Za nami czas swoistej próby, jakim były wybory parlamentarne. Analizując wyniki, jakie w nich uzyskali kolejarze myślę, że dojdziemy do wniosku jak wiele jeszcze pracy przed nami.

Kazimierz Górski powiedziałby, że niewykorzystane okazje się mszczą, ale dodałby, że dopóki piłka w grze wszystko może się zdarzyć. Cóż, idąc drogą tej futbolowej teorii musimy dojść do wniosku, że nie wszystko jeszcze stracone, mecz trwa, lecz do końca zostało niewiele czasu. Czy drużynę kolejarską stać na zryw, na zjednoczenie? Bo przecież w tym meczu stawką jest byt naszych rodzin. W odróżnieniu od piłkarskich mistrzostw my nie będziemy mieli kolejnej szansy.

Leszek Miętek



Biuletyn Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

Adres: ul. Targowa 74
(skrzydło E, pokój 04)
03-734 Warszawa

Tel./fax.: (+48 22)4733681

Tel. PKP 922 — 4733681

E – mail: zzm@zzm.org.pl

Adres internetowy:

www.zzm.org.pl

Kolegium redakcyjne:

Redaktor Naczelny: Rafał Zarzecki

Kazimierz Jamrozik

Roman Jordan

Druk: Drukarnia Kolejowa s.p.z.oo
Kraków

Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych, oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiustacji, a także zmiany tytułów. Redakcja nie odpowiada za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

Fot. na okładce: Rafał Zarzecki

Pod semaforem



Prezesi wiodących spółek Grupy PKP za poszukiwanie wsparcia w Unii Europejskiej. Na spotkaniu w Brukseli z komisarz ds. polityki regionalnej UE Danutą Huebner poinformowano, że polski rząd nie respektuje własnych ustaleń dotyczących zrównoważonego rozwoju różnych gałęzi transportu i nie przestrzega polskiego ani europejskiego prawa w odniesieniu do kolei.

Spółka Szybka Kolej Miejska w Warszawie za debiut, który zakończył się totalną kłapą. Inauguracyjny kurs wyprodukowanego przez nowosądecki Newag składu (na zdjęciu) w ostatniej chwili odwołano, bo zepsuł się układ elektroniczny sterujący otwieraniem drzwi. Niedošli pasażerowie jechali z Falenicy do Warszawy autobusami i podstawioną później jednostką EN57. Feralny skład wyruszył na trasę dopiero następnego dnia.



Wybrał: (xl)

Fot. Rafał Zarzecki

Zabraknie lokomotyw

Rozmowa z Franciszkiem Kostrzewą, dyrektorem Centrum Kierowania Przewozami Centrali PKP Cargo S.A.

- Wkrótce PKP Cargo może mieć za mało lokomotyw potrzebnych do obsługi ruchu pasażerskiego. Jakie są tego przyczyny?

- Proces konstruowania rozkładu jazdy jeszcze trwa, więc nie znamy dokładnej liczby lokomotyw potrzebnych do obsługi pociągów spółki Przewozy Regionalne. Patrząc jednak na zamówienie PR w pociągokilometrach szacujemy, że zabraknie co najmniej 40 elektrycznych lokomotyw serii pasażerskich. Zaznaczam, że mówimy tylko o obsłudze pociągów Przewozów Regionalnych. Brak spłat należności ze strony tej spółki spowodował, że nie jesteśmy w stanie realizować napraw okresowych lokomotyw pasażerskich. Sygnalizujemy ten problem od momentu powstania zagrożenia. Wypracowaliśmy dwie procedury przeciwdziałania. Gdy pojawia się problem braku lokomotyw, powiadamiamy zainteresowane zakłady PR, a te z kolei zastępują ezetami składy wagonowe prowadzone lokomotywami. Natomiast należności PR za naprawy lokomotyw w ZNTK-ach spłacamy częściowo cesjami, ale te możliwości już się kończą, bo zakłady naprawcze oczekują spłaty należności przez Cargo. Drugim rozwiązaniem jest naprawa we własnym zapleczu. To jednak pojedyncze przypadki, które na pewno nie zahamują lawinowego spadku liczby czynnych lokomotyw z ważnym świadectwem sprawności technicznej.

- Wielu na próżno liczyło, że podpisanie przez PR umów z samorządami poprawi stan finansów tej spółki. Za co Przewozy Regio-

nalne regularnie płacą Cargo, a za co nie?

- Na bieżąco regulowane są należności za wszystkie usługi wykonywane na poziomie zakładów – naprawcze, różnego rodzaju ekspertyzy, czy choćby za paliwo trakcyjne kupowane na naszych stacjach paliw. PR nie płacą natomiast za obsługę trakcyjną rozliczaną na poziomie central – za wynajem lokomotyw z drużynami oraz drużyn do obsługi taboru własności PR.

- Może za wysokie są stawki i dlatego spółka woli ich zatrudnić u siebie?

- Bez względu na słuszność tezy, że przewoźnik powinien dysponować własnymi drużynami trakcyjnymi, stawka za pracogodzinę czy pociągokilometr, którą Cargo zawarło w umowach - nawiasem mówiąc nie podpisanych - jest dla wynajmującego korzystna. Jestem absolutnie przekonany, że takiego poziomu stawek przewoźnicy nie wypracują będąc bezpośrednimi pracodawcami drużyn trakcyjnych. Cargo posiadając od samego początku pracowników drużyn trakcyjnych i przypisane temu zaplecze oraz strukturę nadzoru robi to wszystko relatywnie najtaniej. Natomiast każdy z przewoźników tworząc ewentualnie swój zespół od początku zrobi to na nieco innych zasadach. Na pewno jednak PR nie skalkulują tego taniej. Mogą to sami ocenić, bo zatrudniają już własnych maszynistów.

- Dlaczego część pracowników musi pracować w nadgodzinach jak choćby we Wrocławiu, podczas gdy w innych regionach wysyłani są na nieświadczenie pracy?

- Modernizacja linii Opole - Wrocław i dalej do Węglińca powoduje, że pociągi towarowe jeżdżą trasami okrężnymi, inaczej niż przyjęto w rozkładzie jazdy i godziny nadliczbowe są wypracowa-



ne najczęściej z powodu przekroczenia wymiaru czasu pracy ustalonego harmonogramem w danej dobie. Możliwości zastąpienia zespołów wrocławskich są ograniczone i siłą rzeczy ten region jest skazany na godziny nadliczbowe.

Generalnie jeszcze nie tak dawno mieliśmy sytuacje, że rozrzut godzin nadliczbowych wypracowywanych przez drużyny trakcyjne w poszczególnych zakładach taboru wynosił kilkadziesiąt godzin nadliczbowych, a obecnie kilka. Jest to nie tylko wynikiem spadku pracy przewozowej, ale i przeprowadzanych przez nas korekt przydziału pracy trakcyjnej, gdyż mamy do czynienia wciąż zmieniającą się sytuacją wymuszającą optymalizację pracy trakcyjnej.

- Czy w sytuacji, gdy występują nadgodziny można mówić o nadwyżce zatrudnienia w zespole drużyn trakcyjnych?

- Tak, obecnie na poziomie 800-1300 pracowników, co wynika ze spadku pracy świadczonej na rzecz Przewozów Regionalnych oraz niższych przewozów towarowych. Godziny nadliczbowe nie mogą być tutaj wykładnią, bo znaczna część pracy nie musi być wykonywana w takiej organizacji pracy, jak obecnie. Są jeszcze pewne rezerwy, których wykorzystanie spowodowałoby, że ilościan drużyn trakcyjnych mógłby być niższy.

- Pracownicy skarżą się na po-

(Ciąg dalszy na stronie 4)

Parlament nie dla nas

Przedstawiciele ZZM nie zasiądą w sejmowych ławach. Jednemu z nich, Markowi Krasce, zabrakło do tego raptem... 95 głosów.

Już sam udział w wyborach parlamentarnych jest bardzo pouczający dla związku. Zdobyte bezcenne doświadczenie walki politycznej i swego rodzaju obycie może zaprocentować w przyszłości, na przykład podczas przyszłorocznych wyborów samorządowych. Tym razem jeszcze się nie udało, bo nie wszyscy potrafili wykrzesać z siebie maksimum determinacji. Było wielu ludzi - przewodniczących organizacji i członków związku, którzy mocno się zaangażowali, ale również i tacy, którzy wyraźnie przespalili ten moment. To nie powinno się już powtórzyć, jeśli związek chce zrealizować własne cele.

Marek Kraska, Sławomir Centkowski i Mieczysław Fyda wykonali mnóstwo solidnej pracy. Postawili na szalę cały swój majątek, ale nie otrzymali należytego wsparcia. Krasce nie wystarczyło zdobycie 3500 głosów, a w sejmowych ławach zasiądą posłowie, którzy zdobyli ich znacznie mniej (w jednym z okręgów wystarczyło jedynie 1102, ale co najmniej kilku zebrało poniżej 3000). - To tak jakby ktoś postawił przed nami gorącą, aromatyczną czekoladę, narobił smaku i po chwili zabrał. Owych 95 brakujących głosów unaocznilo nam, jak byliśmy blisko, żeby zrealizować nasze plany i mieć swojego przedstawiciela w parlamencie – powiedział **Leszek Miętek**, prezydent ZZM. **R.**

Podziękowanie

Pracownikom PKP i ich rodzinom, emerytom i renci-
stom PKP, miłośnikom kolejnictwa oraz wszystkim oso-
bom, które oddały na nas swój głos w wyborach parla-
mentarnych dziękujemy za zaufanie oraz aktywne wspar-
cie naszych działań.

Sławomir Centkowski

Mieczysław Fyda

Marek Kraska



Zabraknie lokomotyw

(Ciąg dalszy ze strony 3)

mieszczenia, gdzie muszą oczekiwać na pracę.

- To zagadnienie jest przedmiotem ciągłego nacisku ze strony związków zawodowych na administrację poszczególnych zakładów taboru. Roszczenie uważam zresztą za całkowicie zasadne. Oczekiwania są jednak takie, że pomieszczenie powinno być w miejscu, gdzie następuje zmiana lub w pobliżu. Zdarza się jednak, że zmiana w danym miejscu występuje zaledwie kilkakrotnie w ciągu doby, więc wykorzystanie takiego lokalu jest znikome. Zdajemy sobie sprawę, że są zakłady, gdzie do zagadnienia podchodzi się odpowiedzialnie, ale także i takie, gdzie nie przykładają się do tego należytej wagi. Ze strony Centrali będziemy się starali zrobić wszystko, co możliwe, by usytuować pomieszczenia niedaleko miejsca zamiany, zakończenia czy oczekiwania na rozpoczęcie pracy.

- **Dziękuję za rozmowę.**

Rozmawiał Rafał Zarzecki



Fot. Piotr Szymański

Strategia priorytetów

Obronę miejsc pracy uznała Rada Krajowa ZZM za podstawowy cel działania związku podczas swojego posiedzenia w Sopocie 27-28 września. Prace nad strategią na lata 2005-2009 były głównym punktem posiedzenia. Teraz jej zarys trafi do konsultacji organizacji zakładowych.

W toku dyskusji przeprowadzanych w dwóch grupach – ds. pracowniczo-płacowych i strukturalno-organizacyjnych, którym przewodzili wiceprezydenci **Bogusław Sady** i **Krzysztof Ciećka** ustalono, że konstrukcja strategii będzie „choinkowa”. Na szczycie znajduje się najważniejszy cel – obrona miejsca pracy maszynisty. Niżej zaś wszystko co jest temu podporządkowane, a dotyczy warunków i organizacji pracy, czy funkcjonowania związku. Mowa o elastycznym podejściu do zatrudnienia, kwestiach emerytalnych, wprowadzeniu wielozawodowości maszynistów, obronie narodowego charakteru transportu kolejowego, staraniach o obniżenie wymogów dla pomocnika maszynisty przez resort infrastruktury itp. Zaaprobowano obecną strukturę ZZM, dopuszczając dokonanie kosmetycznych zmian w statucie. Strategia będzie teraz omawiana na szczelnie organizacji zakładowych, gdzie powinna wywołać burzę mózgów. Aktywność i praca nad tym dokumentem wszystkich członków związku pozwoli dokładnie określić najważniejsze potrzeby grupy maszynistów. Angażując się, każdy może mieć bowiem wpływ na działalność organizacji. Od zagrożenia utratą pracy nie da się przecież uciec. – Bardzo się cieszę, że Rada Krajowa podjęła zagadnienia poruszane na zjeździe w Krynicy. Zidentyfikowaliśmy nasz główny cel – najważniejsze jest miejsce pracy i elastyczne podejście do szukania tego miejsca pracy. Wszystko musi być temu podpo-

rządkowane. Wzniosłymi hasłami i sloganami nie zapewnimy utrzymania rodziny przez maszynistę. Do tego trzeba podejść pragmatycznie – podkreślił prezydent ZZM **Leszek Miętek**. Uwagi organizacji zakładowych będą omawiane podczas obrad Rady Krajowej w grudniu. Potem na najbliż-

Strategia będzie teraz omawiana na szczelnie organizacji zakładowych, gdzie powinna wywołać burzę mózgów. Aktywność i praca nad tym dokumentem wszystkich członków związku pozwoli dokładnie określić najważniejsze potrzeby grupy maszynistów. Angażując się, każdy może mieć bowiem wpływ na działalność organizacji. Od zagrożenia utratą pracy nie da się przecież uciec.

szym Krajowym Zjeździe Delegatów wypracowany już dokument zostanie poddany ocenie zjazdu.

Na bazie uchwały programowej zostało podjętych szereg uchwał dotyczących obrony miejsc pracy maszynisty. Ze spraw bieżących omawiano podpisane porozumienie z Federacją Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych oraz kampanię wyborczą i wyniki uzyskane przez kandydatów ZZM. Podkreślano zdobyte doświadczenie walki politycznej, ale i brak determinacji niektórych członków związku, co przełożyło się na końcowy rezultat. Nie zabrakło gorzkich słów. Mówiono również o rozpoczętym dialogu ze spółką Koleje Mazowieckie, trudnym, lecz potrzebnym. Rada Krajowa podziękowała również organizacjom zakładowym za organizację imprez - turnieju piłki nożnej o Puchar Prezesa PKP Cargo i Prezydenta ZZM oraz centralnych obchodów Europejskiego Dnia Maszynisty.

Na spotkanie zostali zaproszeni przedstawiciele PKP Cargo odpowiadający za sprawy eksploatacyjne - **Andrzej Waszczuk**, członek zarządu, **Franciszek Kostrzewa** – dyrektor biura i **Ignacy Góra** – naczelnik wydziału. Przybyli do Sopotu dwaj ostatni panowie wzięli udział w dyskusji o obecnej sytuacji tej spółki.

raz



Prezydium podczas obrad Rady Krajowej

fot. Roman Jordan

Wkrótce porozumienie

Centrale związkowe działające w spółkach PKP spotkały się 6 października w Warszawie. Wyrażono wolę współpracy i ustalono treść Porozumienia Kolejowych Związków Zawodowych, które skierowano do konsultacji i aprobaty przez organy statutowych organizacji. Porozumienie zostanie podpisane na kolejnym spotkaniu 28 października. Poniżej przedstawiamy jego treść.

Komunikat

Ze spotkania Kolejowych Związków Zawodowych
Warszawa 06.10.2005 r.

1. Zgodnie z zapowiedzią w dniu 06.10.2005 r. Centrale Związków Zawodowych działające w Spółkach PKP spotkały się w Warszawie w celu zawarcia Porozumienia o współpracy Kolejowych Związków Zawodowych
2. Związki Zawodowe wyraziły wolę współpracy i ustaliły treść Porozumienia, które skierowały do konsultacji i aprobaty przez Organy Statutowe Związków.
3. Ustalono że kolejne spotkanie na którym zostanie podpisane Porozumienie Kolejowych Związków Zawodowych odbędzie się w dniu 28 października 2005 r. w siedzibie Federacji ZZZP PKP ul. Jaracza 2 w Warszawie o godzinie 11:00 w Sali 303

ZWIĄZEK ZAWODOWY DYSPOZYTORÓW PKP
PRZEWODNICZĄCY
RADY GŁÓWNEJ
Robert Sadowski
Robert Sadowski

KRAJOWY SEKRETARIAT KOLEJARZY
NSZZ
Waldemar Sobczak
Waldemar Sobczak

ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW
KOLEJOWYCH W POLSCE
PREZYDENT
Leszek Mitek

Federacja ZZZP PKP
PRZEWODNICZĄCY
Jerzy Kędzierski

ZWIĄZEK ZAWODOWY DYSPOZYTORÓW
Polskich Kolei Regionalnych
WICEPRZEWODNICZĄCY ZWIĄZKU
Jerzy Oleszek

Selija Krivona Koljo
NBBZ i Solidarni
Jerolob Demant

ZWIĄZEK ZAWODOWY
PRACOWNIKÓW WARSZTATOWYCH
WICEPRZEWODNICZĄCY
ZARZĄD KRAJOWEGO
Jacek Kabiga

PRZEWODNICZĄCY
Rady Krajowej Związku Zawodowego
Drużyn Konduktorów w RP

Ireneusz Miszczuk

Autonomiczne Związki Zawodowe
Transportu Kolejowego
RZECZNIK PRASOWY RADY KRAJOWEJ
Jacek Jędruch

Federacja Związków Zawodowych
Maszynistów Kolejowych
PRZEWODNICZĄCY
Józef Smólski

ZARZĄD KRAJOWY
Ogólnopolskiego Związku Zawodowego
Straży Ochrony Kolei
PRZEWODNICZĄCY
Władysław Gajdek

MIEDZYZAKŁADOWY ZWIĄZEK
ZAWODOWY REWIDENTÓW TABORU
ZARZĄD KRAJOWY
40-202 Katowice, al. Rozdziałńskiego 1
Regon 273300540, NIP 854-23-31-330
mzr.rew.tab@so.ppkp.pl
PRZEWODNICZĄCY
MZZ Rew. Tab
Rudy Włodzimierz

Projekt Porozumienia

W celu skutecznej obrony praw i interesów członków związków,
a także podejmowania wspólnych działań w obronie polskich kolei
Ogólnokrajowe Związki Zawodowe działające w spółkach PKP
w Warszawie zawierają

Porozumienie Kolejowych Związków Zawodowych

1. Zgodnie z oczekiwaniami środowisk pracowniczych ogólnokrajowe związki zawodowe podejmują opartą na wzajemnym poszanowaniu współpracę w najważniejszych dla polskich kolei i ich pracowników sprawach.
2. Porozumienie określa zasady współpracy polegające na comiesięcznych spotkaniach, na których strony będą konsultowały stanowiska w sprawach dotyczących polskich kolei oraz podejmować będą działania w celu obrony zbiorowych praw i interesów pracowników.
3. Związki będą dążyły do wypracowywania wspólnych stanowisk w stosunku do Parlamentu, Rządu, Zarządów Spółek PKP i Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa.
4. Ogólnokrajowe Związki Zawodowe deklarują w ramach współpracy podejmowanie wspólnych akcji protestacyjnych i strajkowych.
5. Strony zobowiązują swoje organizacje członkowskie do podjęcia działań w celu zawarcia podobnych porozumień na poziomie poszczególnych spółek, węzłów i zakładów pracy.
6. Wzywamy wszystkich kolejarzy do konsolidacji i zjednoczenia swoich działań dla obrony polskich kolei i naszych miejsc pracy.
7. Szczegółowe zasady współpracy określa regulamin Porozumienia Kolejowych Związków Zawodowych PKP.



Każdy Klient ma wyjątkowe potrzeby

Skąd to wiemy? Ubezpieczamy od 85 lat.

Warta istnieje już 85 lat. W tym czasie zgromadziliśmy potężny kapitał doświadczeń i wiedzy o rynku ubezpieczeń. Zdobyliśmy zaufanie i lojalność dużej grupy Klientów. Ten sukces to wspólne dzieło zarówno pracowników, jak i Klientów WARTY. Korzystamy z osiągnięć przeszłości i ciągle się rozwijamy, by wciąż wyprzedzać oczekiwania naszych Klientów i pomagać im jak najpełniej wykorzystywać ich własne możliwości.

Ireneusz Łuszczewski
Prezes Zarządu TUIR WARTA S.A.



Święto maszynistów

Ogólnopolskie Obchody Europejskiego Dnia Maszynisty w Skarżysku-Kamiennej zgromadziły ponad 350 osób. Było bardzo uroczyście i refleksyjnie, ale nie zabrakło też dobrej zabawy.

rynku i wyprzedażą majątku narodowego, zapowiadając bezwzględna walkę o miejsca pracy, bo nie spełniły się zapowiedzi stworzenia silnej Grupy PKP i ładu korporacyjnego. - Z rękawa sypią się licencje dla innych przewoźników, a operatorzy wyrosli na majątku PKP przejmują najbardziej intratne przewozy reali-



Większość uczestników została zakwaterowana w Ośrodku Wypoczynkowym Rejów, gdzie 15 września odbył się powitalny grill. Konsumpcję rozmaitych specjałów umilała kapela świętokrzyska.

Następny dzień rozpoczął się od mszy świętej w intencji maszynistów oraz całej kolejarskiej rodziny w skarżyskiej Ostrej Bramie - Sanktuarium Matki Boskiej Ostrobramskiej. Zainaugurował ją przemarsz kilkunastu pocztów sztandarowych organizacji zakładowych z całego kraju, z pocztem Rady Krajowej ZZM na czele. Odprawiający nabożeństwo ks. prałat **Jerzy Karbownik** mówił w kazaniu o odpowiedzialności za drugiego człowieka, pracodawcy za pracownika. Modlitwy czytali również przedstawiciele ZZM. Uroczystości w Ostrej Bramie zakoń-

Poczty sztandarowe przed Sanktuarium Matki Boskiej Ostrobramskiej

czyły się zawierzeniem naszej grupy zawodowej Matce Boskiej Ostrobramskiej, którego dokonał prezydent związku **Leszek Miętek**. Po południu w Miejskim Centrum Kultury od hymnu ZZM „Marsz Polonii” rozpoczęła się uroczysta akademie z udziałem zaproszonych gości. Prowadził ją **Krzysztof Ciećka** – wiceprezydent ZZM. W części oficjalnej przemawiał prezydent Miętek i zaproszeni goście. Prezydent omówił sytuację PKP i grupy maszynistów oraz priorytety związku. Zwrócił uwagę na fakt, że spojrzenie maszynistów na kolej jest specyficzne, bo z kabiny lokomotywy widać, jak naprawdę wygląda i funkcjonuje całe PKP. Prezydent przestrzegał przed liberalizacją

zowane wcześniej przez Cargo, zamiast pozyskiwać nowe segmenty rynku. Tymczasem niebawem przyjdzie nam rywalizować z konkurentami zagranicznymi, w które pompuje się gigantyczne, niewyobrażalne dla nas, pieniądze - mówił. Leszek Miętek zapowiedział również podejmowanie prób łączenia całej kolejarskiej rodziny w imię wspólnych celów, bo tylko takie działanie może zagwarantować sukces. Prosił także o aktywne wsparcie wszystkich członków ZZM, podkreślając, że każdy członek związku jest najważniejszy.

Kwestię liberalizacji rynku poruszył również prezes zarządu PKP Cargo **Józef Kowalczyk**. Jego zdaniem proces ten jest w Polsce – w stosunku do innych krajów

„starej Unii” chroniących własne rynki - nadmiernie rozwijany i trudno oprzeć się wrażeniu, że pod płaszczykiem liberalizacji może chodzić o coś innego niż przejęcie rynku. W Niemczech czy Francji przewozy towarowe są monopolizowane i mocno dofinansowywane przez budżety centralne. Plany wprowadzenia DB na giełdę odłożono, we Francji np. wydano raptem kilka licencji przewoźnikiem spoza SNCF, które zresztą nie zostały uruchomione, w Belgii zaś ustawowo zabroniono wydawania licencji do końca 2007 roku. – Musimy też pamiętać, że w Polsce inwestycje infrastrukturalne

(Ciąg dalszy na stronie 10)



Ostra Brama w Skarżysku



Podczas nabożeństwa



Dekoracja odznaczonych

Do Skarżyska przybyło wielu znakomitych gości m.in: **Andrzej Lepper** – poseł, kandydat na prezydenta RP, **Jakub Mieñkowski** - dyrektor Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury, **Włodzimierz Pijewski** – dyrektor departamentu bezpieczeństwa techniczno-eksploatacyjnego Urzędu Transportu Kolejowego, **Maria Wasiak** – członek zarządu, dyrektor ds. promocji i spraw społecznych PKP S.A., członkowie zarządu PKP Cargo – **Józef Kowalczyk**, **Władysław Krasuski**, **Andrzej Waszczuk**, **Stanisław Cichoń**, **Halina Sekita** - prezes Kolei Mazowieckich, **Mikołaj Segeń** – prezes Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście, dyrektorzy zakładów taboru PKP Cargo.

Spośród maszynistów odznakami Zasłużony dla Transportu RP wyróżnieni zostali: **Tadeusz Chlewicki**, **Krzysztof Karapulka**, **Piotr Jędrzejewski**, **Ryszard Martyna**, **Czesław Chrzanowski**, **Zdzisław Maziarz**, **Kazimierz Klimecki**, **Roman Maury**, natomiast odznakami Zasłużony dla Kolejnictwa: **Eugeniusz Matel**, **Ireneusz Nowacki**, **Franciszek Perkowski**, **Jacek Sołowiej**, **Wojciech Marek Wiosek**, **Leszek Kubiś**, **Roman Górski**, **Adam Murawski**, **Antoni Nahibowicz**, **Marek Kielar**, **Andrzej Pinkas**, **Jan Starszuk**, **Tadeusz Szkliniarz**, **Aleksander Olszewski**, **Tadeusz Dalewski**, **Jan Kwarciany**, **Feliks Hallmann**, **Marian Olszewski**, **Piotr Pietkiewicz**, **Emil Bednarczyk**, **Marek Marchewka**, **Kazimierz Jamrozik**, **Stanisław Tatar**, **Marek Wojaś**, **Michał Pilecki**, **Jerzy Cielebąk**, **Lech Nogalski**, **Marceli Tomczak**, **Franciszek Orłoś**.

Święto...



Była okazja na rozmowę z Andrzejem Lepperem

(Ciąg dalszy ze strony 9)

dotyczą wyłącznie głównych korytarzy transportowych, które posłużą obcym przewoźnikom – dodał prezes Kowalczyk. Mówił on także o trudnej konkurencji z uprzywilejowanym transportem samochodowym. Za dostęp do torów kierowana przez niego spółka musi płacić trzecią część środków otrzymanych od klienta, a przewoźnicy samochodowi kilkakrotnie mniej. Po wystąpieniach przyszedł czas na odznaczenia wręczane wyróżniającym się maszynistom. W części artystycznej do łez rozbawił wszystkich Kabaret Genowefy Pigwy. Nie do śmiechu było natomiast oglądającym w kuluarach wystawę fotograficzną przedstawiającą efekty restrukturyzacji PKP. Wykonane przez **Grzegorza Moca** zdjęcia opuszczonych posterunków, zdewastowanych stacji i zarosniętych torów robiły przygnębiające wrażenie. Humory poprawił wszystkim ostatni element uroczystości – karczmą piwna. Prowadził ją **Grzegorz Stasiak** ze swoim zespołem, znany z telewizyjnego programu „Prawo jazdy”. Chóralne śpiewy, liczne konkursy i wspaniała atmosfera dostarczyły wszystkim niezapomnianych wrażeń. Organizatorami (dodajmy, świetnymi) obchodów Europejskiego Dnia Maszynisty byli Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce oraz Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce przy PKP Cargo S.A. Zakład Taboru w Skarżysku-Kamiennej.

(L) Fot:autor, G.Moc i R.Jordan

Maszyniści ze Skarżyska-Kamiennej – **Stanisław Wolski, Aleksander Grzegorzczak, Cezary Mazurkiewicz, Józef Jaworski, Jerzy Stojcki, Jarosław Majewski, Grzegorz Herman, Władysław Wesolowski, Andrzej Biela** oraz dekorator **Zbigniew Brendel** serdecznie dziękują księdzu prałatowi **Jerzemu Karbownikowi** za opiekę i duchowe wsparcie.



Przygrywała kolejarska orkiestra



Nad przebiegiem karczmy czuwało prezydium



Nawet dyrektor musi się spowiadać



Humory dopisywały

WKD sprywatyzowana

PKP S.A. zakończyły proces prywatyzacji Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Jej nowym właścicielem będzie tzw. Konsorcjum Samorządowe czyli Samorząd Województwa Mazowieckiego, Urząd Miasta Stołecznego Warszawy i sześć gmin leżących na trasie WKD.

Inwestorzy nabyli udziały w spółce za 3 miliony złotych i zainwestują w firmę kolejne 166 milionów złotych. Nowi właściciele deklarują: wymianę taboru, budowę nowej linii do Janek pod Warszawą, modernizację infrastruktury i technologii oraz usprawnienie informacji i sprzedaży. Podstawowa działalność PKP WKD to przewóz pasażerów na linii Warszawa Centrum - Grodzisk Mazowiecki z odgałęzieniem w Podkowie Leśnej do Milanówka oraz zarządzanie infrastrukturą kolejową. Linia WKD ma 35 kilometrów długości, tabor liczy 34 elektryczne zespoły trakcyjne. Rocznie korzysta z niej około 6 milionów pasażerów. W zeszłym roku „wukadka” przewiozła o 100 tysięcy pasażerów więcej niż w roku poprzednim.

Ubiegły rok spółka zakończyła przychodami w wysokości 20 milionów złotych i zyskiem w wysokości 80 tysięcy złotych. „Wukadka” jest pierwszym pasażerskim przewoźnikiem kolejowym z Grupy PKP, który zmienia w 100 proc. właściciela i opuszcza holding PKP. **W.**

Kto za to odpowie?

Zrzućcie na barki samorządów finansowania przewozów regionalnych miało postawić spółkę PKP PR na nogi. Na razie nic jednak nie wskazuje, by tak się stało. Perturbacje do połowy roku z podpisywaniem umów, znacznie niższe od zakładanych pieniądze na przewozy spowodowały, że spółka ta ma za mało środków, by płacić innym podmiotom Grupy PKP. W przypadku PKP Cargo nie są regulowane należności za obsługę trakcyjną. Brakuje przez to pieniędzy na naprawy okresowe lokomotyw pasażerskich.

Z chwilą wprowadzenia nowego rozkładu jazdy okaże się najprawdopodobniej, że brakuje sprawnych lokomotyw do obsługi pociągów regionalnych. Trudno bowiem przypuszczać, by w PR szybko znalazły się pieniądze na spłatę zobowiązań, a naprawy w ZNTK-ach wykonano od ręki. Nowy rząd rodzi się w bólach i pewnie początkowo zajmie się innymi sprawami. Nadal będzie więc trwał proces skracania ezetów, zastępowania przez nie składów prowadzonych lokomotywami i wystawiania na szwank wytrzymałości pasażerów. Tak w nieskończoność robić się jednak nie da.

Kolei grozi więc czarny scenariusz. Od nowego rozkładu jazdy wiele pociągów nie wyjedzie na trasę. Mniej połączeń to również mniej pracy dla kole-

jarzy, w tym maszynistów. Rozpocznie się protest tych, którzy nie dojadą do szkół, pracy, urzędów. Bez względu na jego skalę, dziennikarze mało przychylni PKP nie będą mieli litości. Tylko nieliczni zadadzą sobie trud dochodzenia, kto za taki stan rzeczy odpowiada. Mało kogo interesują bowiem wewnętrzne problemy PKP, zwyczajnie niewielu się na nich zna. Potem nowa władza ochoczo rozpocznie szukanie odpowiedzialnych za całą sytuację. Pewnie znajdzie ich także i w Cargo. Czy możliwy jest inny scenariusz, pokaże czas. Jest go jednak coraz mniej, by stało się inaczej.

uprzejmypan@interia.pl



Przyszłość Przewozów Regionalnych to ezety? Fot. J.R

Zmarł

Daniel Podrzycki

W wypadku samochodowym w Sosnowcu zginął 24 września Daniel Podrzycki, przewodniczący, oraz twórca Polskiej Partii Pracy i jej kandydat na prezydenta RP, a wcześniej założyciel i przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Sierpień'80, z którym współpracował ZZM. Miał 42 lata. W uroczystościach pogrzebowych uczestniczył poczet sztandarowy ZZM.



Cześć Jego pamięci.



Emerytury kolejowe



Kontynuując, rozpoczęty w poprzednim numerze cykl publikacji omawiających, w myśl ustawy z 17 grudnia 1998 r o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, przepisy emerytalne dotyczące kolejarzy przedstawiamy regulacje odnoszące się do ubezpieczonych urodzonych po 31 grudnia 1948 r.

Ubezpieczonym tym przysługuje emerytura po osiągnięciu wieku emerytalnego wynoszącego: dla kobiet – 60 lat, a dla mężczyzn – 65 lat.

Pracownikom kolejowym urodzonym po 31 grudnia 1948 r. a przed 1 stycznia 1969 r. przysługuje jednak prawo do emerytury kolejowej (wiek: 55 lat dla kobiet i 60 lat dla mężczyzn, okres składkowy i nieskładkowy co najmniej 20 lat dla kobiet i 25 lat dla mężczyzn, w tym co najmniej 15 lat zatrudnienia na kolei, łącznie z okresami równorzędnymi i zaliczanymi do pracy na kolei) jeżeli nie przystąpili do otwartego fun-

duszu emerytalnego, a warunki do uzyskania emerytury spełnią do 31 grudnia 2007 r. Za ubezpieczonych, którzy nie przystąpili do otwartego funduszu emerytalnego uważa się tych, którzy nie zawarli umowy o przystąpieniu do funduszu do 31 grudnia 1999 roku.

Obecnie, po nowelizacji ustawy dokonanej 27 lipca br., do uzyskania prawa do tej emerytury kolejowej nie jest wymagane, aby nastąpiło rozwiązanie stosunku pracy. Wypłata emerytury może jednak nastąpić tylko wtedy, gdy stosunek pracy zostanie rozwiązany.

W przeciwnym przypadku

emerytura zostanie zawieszona.

Pracownikom kolejowym urodzonym po 31 grudnia 1948 r. przysługuje także emerytura po osiągnięciu wieku: 55 lat dla kobiet i 60 lat dla mężczyzn, jeżeli w dniu 1 stycznia 1999 r. osiągnęli okres zatrudnienia w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze wymagany w przepisach obowiązujących przed tą datą do nabycia prawa do emerytury w wieku niższym niż 60 lat – dla kobiet i 65 lat – dla mężczyzn oraz okres składkowy i nieskładkowy wynoszący 20 lat dla kobiet i 25 lat dla mężczyzn. Emerytura ta przysługuje jednak pod warunkiem nieprzystąpienia do otwartego funduszu emerytalnego oraz rozwiązania stosunku pracy.

W następnym numerze więcej o przepisach szczególnych dotyczących niektórych ubezpieczonych urodzonych po 31 grudnia 1948 r. a przed 1 stycznia 1969 r.

Piotr Rowiński

Pomyśl zanim wyjaśnisz

Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 28 czerwca br. (Dz.U. nr 126) wprowadzono nowe zasady postępowania w sprawie katastrof i wypadków kolejowych.

Istotną zmianą jest ograniczenie komisji wypadkowych do ustalenia:

- okoliczności wypadku
- przyczyn wypadku
- wniosków zapobiegawczych.

Oznacza to, że komisje powypadkowe straciły uprawnienia do ustalania winnych wypadków i katastrof. Na uwagę zasługuje postanowienie zawarte w par.23 rozdz.4 w/w rozporządzenia, cyt. „komisja na podstawie zebranego

w wyniku oględzin i badań na miejscu wypadku materiału dowodowego dokonuje wstępnej analizy wypadku i ustala protokolarnie plan prowadzenia dalszego postępowania, a w szczególności:

1) plan wysłuchań pracowników kolejowych.” Tym samym podkreślono, że składanie wyjaśnień przez uczestników wypadku powinno odbywać się po dokonaniu oględzin i badań na miejscu wypadku, a nie - jak to zdarzało się dotych-

czas - w ich trakcie lub przed ich rozpoczęciem. Należy pamiętać, że komisja powypadkowa wysłuchuje, a nie przesłuchuje pracownika. Dlatego pośpiech w składaniu wyjaśnień, szczególnie pod wpływem emocji spowodowanych wypadkiem lub wydłużonym czasem pracy może być szkodliwy dla składającego wyjaśnienia. Zanim coś się powie, trzeba się zastanowić.

Prosimy o zgłaszanie na adres Biura Rady Krajowej swoich spostrzeżeń dotyczących rażącego łamania przepisów, instrukcji i zarządzeń związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego przez pracodawcę.

Eugeniusz Śliwiński

Samouczek

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom naszej grupy zawodowej, oraz nauczeni wcześniej prowadzonymi sprawami Komisja Obrony Praw Pracowniczych postanowiła stworzyć w Głosie Maszynisty cykle artykułów dotyczących postępowania maszynisty w nietypowych sytuacjach podczas pełnienia zmiany roboczej. Myślimy, że dzięki takiemu swoistemu samouczkowi każdy maszynista w pewnej określonej sytuacji będzie mógł dostosować swoje postępowanie do właściwie zinterpretowanych zapisów w instrukcjach. Jednocześnie prosimy o pisemny kontakt poprzez organizacje zakładowe w przypadkach stwierdzenia łamania naszych praw przez pracodawcę.

Komisja Obrony Praw Pracowniczych ma za zadanie obronę interesów przedstawicieli drużyn trakcyjnych należących do ZZM, a także nie zrzeszonych w żadnym związku po zgłoszeniu oraz emerytów i rencistów w postępowaniu ugodowym. Może występować na wniosek organizacji związkowej bądź pracowników lub z własnej inicjatywy. Komisję tworzą **Eugeniusz Śliwiński** – przewodniczący, **Leon Gójski**, **Mieczysław Walarus**, **Michał Wawrzyniak**, **Michał Kasprzak**, **Tomasz Garnuszewski** i **Mariusz Szczurek**.

MASZYNISTO PAMIĘTAJ!

- Zawsze po nieprzewidzianym zatrzymaniu pociągu na szlaku spowodowanym np. spadkiem powietrza z przewodu hamulcowego, zatrzymaniu po powiadomieniu o otwartych drzwiach, płaskich miejscach, zahamowanym wagonie, braku sygnałów końca pociągu, - Bez względu, z jakiego powodu musimy zatrzymać skład i opuścić lokomotywę to bezwzględnie:

- 1) Pozostawiamy rączkę hamulca zespolonego w pozycji hamowanie pełne.
- 2) Zakręcamy obydwie hamulce ręczne na lokomotywie.
- 3) Gdy nie wiemy, z jakiego powodu nastąpił spadek powietrza natychmiast czoło pociągu sygnalizujemy sygnałem „alarm” tj. dół – dwa czerwone góra – jedno białe, oraz powiadamiamy o zaistniałej sytuacji dyżurnego ruchu posterunków pomiędzy którymi prowadzimy pociąg.
- 4) Lokomotywę zamykamy na klucz.

- W przypadku, gdy z jakiegoś powodu kluczy nie ma, zawiadamiamy dyżurnego ruchu o braku możliwości opuszczenia lokomotywy i żądamy pomocy np. Dosłania lokomotywy z najbliższego posterunku. Wtedy już jedna osoba może dopilnować lokomotyw, a druga sprawdzi, co się stało.

- Gdy stwierdzisz, że nie ma przeszkód do prowadzenia ruchu po torach obok twojego i nie potrzebujesz pomocy kolegi jadącego z naprzeciwka, wtedy możesz zmienić sygnalizowanie czoła pociągu z „alarmu” na standardowe.

- analogicznie, jeżeli prowadzisz pociąg i zauważysz na torze obok czoło lokomotywy osygnalizowane sygnałem „alarm”, bezwzględnie musisz się zatrzymać przy tej lokomotywie i zorientować w sytuacji czy twój kolega nie potrzebuje pomocy i czy nie ma przeszkód do dalszej jazdy. Jednocześnie, jeżeli wcześniej nie otrzymałeś informacji o sytuacji awaryjnej, powiadom

o zatrzymaniu i odebraniu sygnału alarm dyżurnych ruchu sąsiednich posterunków.

- Jeżeli podczas spadku powietrza z przewodu hamulcowego zauważyłeś jednocześnie w lusterku bądź przez okno, że wykoleiły się wagony w składzie i mogą one zaukresować sąsiedni tor, natychmiast wgniatając szybką „Radio Stop” – użyj go upewniwszy się, że jesteś na kanale, który obowiązuje na danym szlaku i na tym kanale pozostań. Użycie „Radio Stopu” nie zwalnia cię z obowiązku sygnalizowania sygnałem „alarm” czoła pociągu gdyż kolega jadący z naprzeciwka może mieć usterkę w systemie uniemożliwiającą automatyczne zatrzymanie. Może zająć konieczność wyjścia naprzeciw jednocześnie podając dostępnymi środkami sygnał stój.

Z tego też wynika jak ważne jest sprawdzenie radiołączości po zmianie kanału.

- Jeżeli spadek powietrza nastąpił w momencie mijania się twojego pociągu z innym, bez zastanowienia musimy użyć sygnału „RADIO STOP”.

Ciąg dalszy będzie się ukazywał w następnych numerach.

MASZYNISTO PAMIĘTAJ – postępując rozważnie, mądrze i w sposób przemyślany szanujesz życie, zdrowie i pracę zarówno swoje jak i swoich kolegów.

Mariusz Szczurek



Fot. archiwum

Obchody w zakładach

Oprócz centralnych obchodów w Skarżysku - Kamiennej, Dzień Maszynisty świętowano w poszczególnych zakładach. Przystane do nas zdjęcia przedstawiają jak bawiono się w Czechowicach Dziedzicach, Tworzyjankach, Szymbarku i Jaszowcu.

Fot. G. Moc, R. Jordan, archiwum



Kufelek nie wystarczy?



Dokarmianie szlachetnym płynem w Czechowicach



Tak się bawi ! ...Tak się bawi !... SKM



Zaloga CM Łódź na imprezie w Tworzyjankach



Zabawa fest... Tak się bawią Katowice!!!

Fraszki i igraszki

Męskość

Nie szkodzi, że łysy, ale ma chłop zdrowie

I kudłate myśli chodzą mu po głowie.

Cud gospodarczy

Orłów z nóg ścina alkohol drogi...

A budżet państwa stawia na nogi.

Oddanie

Oddał swoim synom ojciec ziemię w marcu

A oni z radości go do domu starców.

Rozmowność

„Polacy nie gęsi, też swój język mają...”

Pół litra na głowę i się dogadają.

Jakość

Najczęściej się robi według planu:

Do luzu, do kitu, do bani, do chrzta.

Różnorodność

Zosia się puściła pluralizmu tropem

Już ma czworo dzieci...każde z innym chłopem.

Jerzy Szulc

Kącik ubezpieczeniowy

Dla zacieśnienia współpracy ze Związkiem Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce stworzyliśmy w „Głosie Maszynisty” specjalną rubrykę. Znajdą tu Państwo interesujące informacje, słownik oraz mini encyklopedię ubezpieczeniową, a także forum dyskusyjne.

Wszystkie osoby dotychczas nie ubezpieczone w Towarzystwie Ubezpieczeń na Życie Compesa S.A., które podpiszą deklarację przystąpienia do ubezpieczenia w miesiącu październiku i listopadzie, mają możliwość ubezpieczenia **bez karencji**. Warunkiem jest opłacenie składki zgodnie z umową wiążącą Państwa z naszym Towarzystwem i przesłanie deklaracji w ciągu 14 dni.

Szczegółowych informacji udzielają osoby obsługujące ubezpieczenia w organizacjach zakładowych i kołach (lista teled adresowa na stronach internetowych ZZM : www.zzm.org.pl/compensa).

Na dobry początek proponujemy też **konkurs**. Do wygrania atrakcyjne nagrody – firmowe koszulki, parasole, czapeczki, kalkulatory.

W którym roku powstało Towarzystwo Ubezpieczeń na Życie Compesa S.A.?

- a) 1991
- b) 1995
- c) 1997

Prawidłowe odpowiedzi prosimy przysłać na adres redakcji: zzm@zzm.org.pl lub pocztowy: ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa z dopiskiem „konkurs” do 25 października.

Mariusz Remisz
Pełnomocnik Prezesa
Zarządu ds. Ubezpieczeń
Grupowych TUnŻ Compesa S.A.



COMPENSA

TYLKO TERAZ

PAŹDZIERNIK - LISTOPAD

PAŹDZIERNIK - LISTOPAD

BEZ KARENCJI

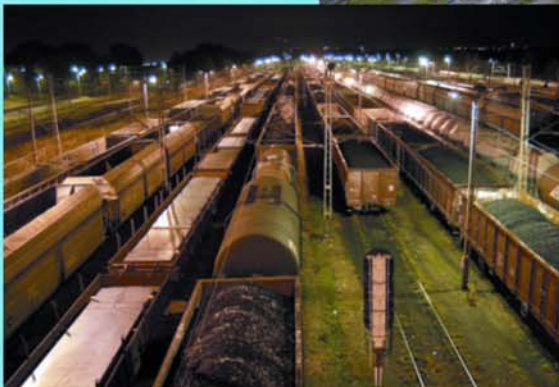
Przystęp do Grupowego

Pracowniczego Ubezpieczenia na Życie

w TUnŻ COMPENSA S.A.



ZAUF AJ NAJLEPSZEMU



PKP CARGO
Spółka Akcyjna

Laureatem Nagrody
„Junior Eksportu 2005”



PKP CARGO S.A.
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
Centrum Informacji o Usługach Cargo
tel. (+48 32) 257 53 00
fax (+48 32) 257 58 63
www.pkp-cargo.pl