

Głos Maszynisty

www.zzm.org.pl

Nr 5

15 listopada 2005

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA



Lepsza Polska- lepsza kolej - str. 3

Współpraca z ALE - str.5

Gorzkie porozumienie - str. 6



TKM, ale nasz !

Rada Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność” podjęła 22 października decyzję, iż „S” nie podpisze się pod deklaracją o współpracy kolejowych związków zawodowych. Stało się tak mimo wcześniejszego stanowiska tej organizacji, jak się okazało, deklarowanego tylko na potrzeby wyborów (Głos Maszynisty nr 5, „Wkrótce porozumienie”). Kolejny raz pozostały nam w rękach, niestety, jedynie „czeki bez pokrycia” w postaci niespełnionych obietnic. Słowa Papieża Polaka o zjednoczeniu i braku podziałów nie mają w rzeczywistości żadnego znaczenia dla „S”. Smutne to, ale prawdziwe.

Orientacja polityczna powinna być prywatną sprawą każdego człowieka. Każdy ma również prawo do własnych opinii. Lecz od ludzi otwarcie głoszących wierność swoim przekonaniom powinniśmy wymagać, by postępowali zgodnie z nimi, czyli konsekwentnie. W praktyce jednak „tylko krowa nie zmienia poglądów”, a już np. „taki drób może”.

W 1998 roku przeciwnik, a w czasie rządów lewicy sojusznik, przeproszał nas na posiedzeniu RK ZKM za swoich politycznych sojuszników i deklarował współpracę. Obecnie znów, niczym chorągiewka na wietrze, potwierdził teorię o zmianie poglądów w obliczu przemian. Czy za kilka lat znowu będzie się kajał, czy dokonania-
mi własnymi i swojego otoczenia sprawi, że przyznamy mu rację, pokaże czas. Na razie kampania wyborcza w terenie udowodniła, że ważne było nie tyle tworzenie lobbingu kolejowego w parlamencie, co własna kariera polityczna i partyjne układy.

Mimo wszystkich niepokojących oznak zwyczajnego koniunkturalizmu ze strony „S” Prezydent ZKM w poprzednim numerze Głosu Maszynisty podkreślał, że otrzymaliśmy jeszcze jedną szansę. Pisał o piłce w grze, o niewykorzystanych okazjach. Nigdy nie brakowało bowiem sił zainteresowanych wyłącznie podsycaniem zawiści wśród kolejarzy i podkreślających to, co nas dzieli, a ignorujących wszystko co łączy. W końcu nie jest tajemnicą, że znacznie łatwiej rządzić tymi, którzy są skłócen i rozdrobnieni.

Zwycięzców wprawdzie nie powinno się sądzić, ale to przecież nie oznacza, że mają monopol na rację. Tak naprawdę przyszłość pokaże, kto ostatecznie wygrał, a kto przegrał. Prezydent ZKM wierzył w zryw kolejarzy i on nastąpił. Dzięki porozumieniu z 28 października rozpoczęła się dogrywka, lecz obowiązuje zasada złotej bramki. Grajmy w jednej drużynie. Powiedzmy wszystkim, że nastał czas nowego TKM - Teraz Kolejarze Muszą, czy choćby Teraz Kolejarze Mogą.

Krzysztof Ciećka



Głos Maszynisty

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

Kolegium redakcyjne:

Redaktor Naczelny: Rafał Zarzecki

Kazimierz Jamrozik

Roman Jordan

Druk: Drukarnia Kolejowa sp. z o. o
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: Roman Jordan



**Z okazji Święta Kolejarza,
w imieniu Prezydium
Rady Krajowej ZKM,
wszystkim członkom
i sympatykom związku
składam życzenia
wszelkiej pomyślności
w życiu zawodowym
i osobistym.
Życzę, żebyśmy
mieli szansę pracować
w rozwijającej się firmie,
w której znajdzie się
dobrze wynagradzane
miejsce pracy dla każdego.**

**Leszek Miętek
Prezydent ZKM**

Lepsza kolej - lepsza Polska

Rozmowa z doktorem PAWŁEM SOROKĄ, koordynatorem Polskiego Lobby Przemysłowego im. E. Kwiatkowskiego

- Po wyborach doczekamy się zapewne zmian na kolei. Czy na lepsze?

- Wiele zależy od tego, kto będzie bezpośrednio zajmował się sprawami kolejowymi. To ważne, bo występują istotne różnice programowe pomiędzy najważniejszymi partiami. Zaproponowany przez Krzysztofa Tchórzewskiego z PiS projekt programu restrukturyzacji jest właściwie szczególnie groźny w części dotyczącej podziału PKP Cargo i planów wydzielenia lokomotyw z maszynistami do spółek pasażerskich. Byłby to de facto koniec spółki, która w Grupie PKP pełni rolę kury znośzącej złote jaja. Trzeba jednak pamiętać, że projekt to jeszcze nie program rządowy, i wypada mieć nadzieję, że takim się nie stanie. Dla kolei jest też niezwykle istotne, kto zostanie szefem Sejmowej Komisji Infrastruktury. Ma ona realny wpływ na formułowanie programu, zwłaszcza jeśli jest on potem przekuwany na nowelizacje ustawy.

Bez wątpienia konieczna jest konsolidacja całej Grupy PKP. Oczywiście jest jeszcze kwestia spółki PKP S.A. Kolej to złożony system obejmujący cały kraj i choćby z powodów bezpieczeństwa musi mieć „głowę”. Nie może być tak, że każda spółka będzie uprawiała partykularną politykę, dlatego PKP potrzebuje organu do działania strategicznego, a nie tylko odpowiadającego za mienie.

Ponadto restrukturyzację kolei należy powiązać z przekształceniami i przyszłością całej polskiej gospodarki. Nie doczekaliśmy się jak dotychczas polityków z daleko- siężną wizją, którzy by to rozumie-

li, a potem potrafili wcielić w czyn. Niektórzy kompletnie nie doceniają miejsca i rangi kolei, inni być może są powiązani z konkurencyjnymi grupami interesów. Brakuje bardzo takiego męża stanu jak nasz patron Eugeniusz Kwiatkowski, który budowę Centralnego Okręgu Przemysłowego i portu w Gdyni połączył z tworzeniem magistrali węglowej.

- Jaka powinna być rola kolei w gospodarce?

- Powinna być swoistym nerwem, kołem zamachowym w gospodarce, co byłoby z korzyścią dla innych branż. Tymczasem w ostatnich latach rola ta zmniejszała się, ulegała wręcz degradacji. W latach 70. kolej przeżywała rozkwit, bo rozwijała się gospodarka oraz przemysł. Do tych procesów gospodarczych kolej została wprzęgnięta przede wszystkim poprzez inwestycje – taborowe, infrastrukturalne.

Od początku lat 90., gdy gwałtownie wybuchła indywidualna motoryzacja, brakuje polityki transportowej ze strony państwa. Dopuszczono do pojawienia się tysięcy tirów na polskich drogach, choć można było to przewidzieć. Za tym żeby tiry jeździły na platformach kolejowych przemawiają przecież względy ekologiczne i bezpieczeństwa. Skorzystałaby na tym polska kolej oraz Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego produkujące platformy, czyli w konsekwencji cała nasza gospodarka.

- Z czego wynika fakt, że politycy pozostawiali kolej samą sobie?

- Nie ma mowy o przypadku, lobby drogowe było silniejsze i lepiej zorganizowane. Tak naprawdę jedyne lobby na kolei dążące, czasem z dobrym efektem, do lepszych rozwiązań dla tej branży było związkowe. Najskuteczniejsze okazywały się groźby protestów lub protesty. W ustabili-



zowanej sytuacji lobby kolejowe nie było widoczne.

Kolej posiada swoich ekspertów - organizacje o charakterze ekspercko-konsultingowym, jak grupa TOR, czy w pewnym stopniu Polskie Lobby Przemysłowe, a w kwestiach technicznych CNTK. Brakuje jednak sojuszników w gremiach gospodarczych, tam gdzie zapadają ważne decyzje. Kolej nie wpisała się w te procesy, pozostając na uboczu, co wynikało z faktu, że była państwem w państwie przez długi czas. Ponadto na stanowiskach menedżerskim zasiadali głównie kolejarze. Tymczasem w gospodarce rynkowej i zglobalizowanym świecie firmie potrzeba menedżerów czujących gospodarke.

- Zmiany polityczne w kraju zawsze były dobrą okazją do zmian personalnych na kolei.

- Tak, i zwykle kierownicze stanowiska powierzano osobom z danej opcji politycznej, według klucza politycznego, a nie szukano niezależnych fachowców. System rekrutowania preferował kolejarzy, w małym stopniu osoby spoza kolei ze zmysłem ekonomicznym. Bez względu na ostateczny program, ważna będzie polityka kadrowa, żeby nie zwyciężył syndrom TKM. Trzeba pozostawić fachowców i szukać kolejnych,

(Ciąg dalszy na stronie 4)

Lepsza kolej...

(Ciąg dalszy ze strony 3)

zwłaszcza w młodszym pokoleniu. Osobiście niepokoi mnie trochę fakt, że w żadnym programie nie mówi się o sprawach kadrowych.

Kolejarze zawsze będą potrzebni, podobnie jak dopływ świeżej krwi. Oczywiście kolej jest na tyle specyficzną dziedziną, swoistym systemem eksploatacyjnym, że ryzykiem jest powierzenie reformy ludziom z zewnątrz. Ale nie wydaje się też dobra sytuacja, jeśli reformują ją sami kolejarze, bo oni nie zdołają wyjść poza pewne ramy. Najbardziej optymalnym modelem jest powiązanie fachowców z zewnątrz z doświadczonymi kolejarzami, traktującymi pracę bardzo sumiennie.

- **Kontrowersje wzbudza prywatyzacja kolejowych spółek.**

- Generalnie różne mogą być ścieżki prywatyzacji - poprzez giełdę, pozyskanie inwestora strategicznego, finansowego lub z branży. Pamiętajmy jednak, że inwestor strategiczny może kierować się wyłącznie przejęciem rynku, a nie inwestowaniem i unowocześnianiem firmy, by zwiększać jej konkurencyjność. W przypadku PKP Cargo mamy do czynienia z jednym z największych rynków przewozów towarowych w Europie, atrakcyjnym także ze względu na tranzytowe położenie naszego kraju. Spośród potencjalnych inwestorów branżowych zainteresowanie zakupem naszego przewoźnika wyrażają koleje niemieckie DB. Istnieje obawa, że z chwilą przejęcia rynku firma ta straci motywację do dalszych działań. Dlatego najbezpieczniejszym metodą wydaje się giełda, gdzie państwo może zachować kontrolę w danej firmie, a wpływy z prywatyzowanej części mogą posłużyć jej dekapitalizowaniu.

Prywatyzacja na ogół bywa

potrzebna firmom przeżywającym trudności. Cargo takowych wprawdzie nie ma, ale firmie przybywa konkurentów w kraju, a wkrótce przyjdzie jej się zmierzyć także z zagranicznymi, więc dokapitalizowanie wydaje się potrzebne. Warto też rozważyć utworzenie spółki joint - venture z silnym, zagranicznym partnerem, obsługującej wspólnie konkretne przewozy.

Po pierwsze absolutnie nie rozbijać, ale konsolidować. Po drugie nie sprzedawać inwestorowi strategicznemu z branży, bo na przykład jeśli chodzi o Cargo podporządkuje on przyszłość tej spółki swoim własnym interesom. Nie wydaje mi się

- **Na bazie PLP tworzony jest także ruch społeczny.**

- Funkcjonowanie gospodarki zależy od innych dziedzin życia i odwrotnie. W ramach Konwersatorium „O lepszą Polskę”, z udziałem specjalistów z konkretnych dziedzin, stworzyliśmy kompleksowy „Raport o stanie państwa i sposobach jego naprawy”. Wśród osób które pracowały nad tym dokumentem narodziła się idea stworzenia ruchu społecznego „O lepszą Polskę”, którego celem byłoby wpływanie na realizację raportu. Powstały już dwa ogniwa terenowe ruchu - na Górnym Śląsku i w Małopolsce, wkrótce powstaną kolejne - w Szczecinie, Poznaniu, Łodzi,

Polskie Lobby Przemysłowe im. Eugeniusza Kwiatkowskiego istnieje od 13 lat. Jest ruchem opiniotwórczym reprezentującym przedsiębiorstwa wobec parlamentu i rządu, wpływającym na politykę przemysłową i przekształcenia własnościowe. W PLP działają stowarzyszenia inżynierskie, związki zawodowe, kierownictwa firm i przedsiębiorstw, jednostki badawczo-rozwojowe oraz pracownicy naukowci. ZYM współpracuje z PLP od 2000 roku. Eksperti tej organizacji stanowią zaplecze naukowe związku.

Adres internetowy: www.plp.info.pl

zresztą, żeby PiS poszedł na takie rozwiązanie. Inne warianty warto dokładnie przeanalizować.

- **PLP przygotowuje konferencję poświęconą kolei.**

- Robiliśmy ich już kilka wspólnie z Związkiem Zawodowym Maszynistów. Kolejną, na którą zaprosimy przedstawicieli rządu i posłów, zorganizujemy najprawdopodobniej w styczniu 2006 roku.

Chcemy w momencie powstawania rządowego programu naprawy kolei mieć własne propozycje. Bo gdy będzie on gotowy może być już za późno. Dlatego na etapie jego tworzenia chcemy przekazać dorobek naszych prac przedstawicielom rządu.

Bydgoszczy, Wrocławiu. Organizacja skupiać ma środowiska naukowe, kulturalne, gospodarcze, związki zawodowe, w tym m.in. Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce. To nie będzie partia polityczna, ale ruch o charakterze więzi poziomych, płaszczyzna współdziałania różnych grup społecznych. Celem jest wzajemne poznawanie się i pomoc, wspólna artykulacja problemów oraz próby wpływania na polityków w wymiarze lokalnym i centralnym. Działając razem mamy znacznie większe szanse na spełnienie naszych postulatów.

- **Dziękuję za rozmowę.**
Rozmawiał Rafał Zarzecki

Międzynarodowa współpraca

Na posiedzeniu zarządu Europejskiego Związku Maszynistów (ALE) 20-23 października w hiszpańskiej Sewilli omawiano sprawozdania i obecną sytuację na kolei oraz w związkach w poszczególnych krajach.

W spotkaniu wzięli udział prezydenci związków zawodowych maszynistów z krajów będących członkami ALE: GDL (Niemcy), FS SR (Słowacja), FS CR (Czechy), MOSZ (Węgry), NSSMS (Serbia), SMA (Włochy), SMAQ (Portugalia), SSH (Chorwacja), ULDB (Bułgaria), VSLF (Szwajcaria), VVMC (Holandia), SLI (Rumunia), SLO (Słowenia), P.E.P.E (Grecja), SEMAF (Hiszpania) – gospodarz posiedzenia. ZYM reprezentował prezydent **Leszek Miątek**.

Skarga do Komisji Europejskiej

Spośród poruszanych na spotkaniu kwestii na szczególną uwagę zasługuje przeprowadzony w Rumunii 23-dniowy strajk, którego organizatorzy poddawani są drakońskim represjom. Co ciekawe, w sądzie pierwszej instancji protest ten został najpierw uznany za legalny, jednak wskutek nacisków władz sąd apelacyjny zmienił tę decyzję. Znamienne jest też to, że wyrok sądu apelacyjnego o nielegalności strajku został podjęty przez sędzię, która już następnego dnia... przeszła na emeryturę. Ewidentne naruszenie praw związkowych i szykany przeprowadzane przez władze państwowe na działaczach organizacji znajdują, za sprawą ALE, swój epilog w Komisji Europejskiej. Szczegółowe sprawozdania z poszczególnych krajów zostały przesłane do poszczególnych organizacji zakładowych ZYM, gdzie można się z nimi zapoznać.

Prezydenci dyskutowali m.in. na temat działalności Europejskiej Agencji Kolejowej. ALE ma w niej swoich przedstawicieli

w trzech grupach roboczych, pracującej nad kwestiami związanymi z interoperacyjnością w ruchu kolejowym. ZYM zyskał możliwość wytypowania swojego przedstawiciela do grupy 14, zajmującej się systemami naprawczymi lokomotyw i opracowaniem wspólnych norm i certyfikatów. Oprócz znajomości tych zagadnień członek związku musi znać biegle angielski (spotkania będą prowadzone właśnie w tym języku), co może stanowić problem w znalezieniu odpowiedniego kandydata.

Zarząd ALE omawiał również prace Parlamentu Europejskiego w sprawie praw kierowania. ALE wspiera działania ustalające minimalne wymagania, które służyłyby kwalifikacji i certyfikatów maszynistów. Proponowane są egzaminacyjne dla maszynistów oraz egzaminów przeprowadzanych przez niezależne państwowe komisje, a nie przez poszczegól-

nych przewoźników. Planuje się wydawanie dwóch rodzajów praw kierowania: na manewry i pociągi robocze, a także na pociągi pasażerskie i towarowe.

Poruszono też zagadnienia związane z pokrywaniem kosztów szkolenia maszynisty u innego operatora w przypadku zmiany przez niego zatrudnienia. Według szacunków Parlamentu Europejskiego, obecnie wyszkolenie maszynisty kosztuje 50 tys. euro.

Umowa na wszelki wypadek

Zaprezentowana została umowa międzynarodowa w sprawie udzielania wzajemnej pomocy maszynistom, którym przydarzy się coś złego na terenie obcego państwa (wypadek, zdarzenie kolejowe, lub innej doraźnej potrzeby). Stworzona przez ALE zostanie najprawdopodobniej podpisana na następnym posiedzeniu – w czerwcu 2006 roku. Wtedy też mogą zostać przyjęte omówione w Sewilli propozycje zmian do statutu ALE. Uczestnicy spotkania zwrócili się do Parlamentu Europejskiego z wnioskiem o uznanie ALE za partnera społecznego.

M.



Gorzkie porozumienie

Rozmowa z LESZKIEM MIĘTKIEM – prezydentem Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

-28 października zostało podpisane porozumienie kolejowych związków zawodowych. Mimo wyraźnych deklaracji ostatecznie nie wszystkie organizacje je sygnowały.

-To prawda, i przyznam szczerze, że sam podpisywałem je z tego powodu z mieszanymi uczuciami. Nie udało się bowiem podpisać dokumentu na który czekają członkowie związków – porozumienia, że wszyscy będziemy ze sobą rozmawiać w interesie kolei i kolejarzy. Niestety SKK „Solidarność” i „Solidarność’80” odmówiły, z nieznanymi mi przyczyn. Ponoć „S” podejmowała decyzję na podstawie innego tekstu, więc chciałbym wierzyć, że to zwyczajny błąd w sztuce i podpis kolegów z tej organizacji znajdzie się wkrótce pod porozumieniem.

Oczywiście cieszę się przy tym, że 10 central związkowych widnieje pod dokumentem, w wyniku którego będziemy rozmawiać i wypracowywać wspólne stanowiska. Brak dużej centrali związkowej reprezentującej wielu kolejarzy napawa mnie jednak goryczą i smutkiem.

- Kładzie Pan duży nacisk na kwestie jednoczenia kolejarzkiej rodziny.

- Polityka ZMZ zmierza w tym kierunku, namawiamy do tego organizacje zakładowe i węzłowe do współpracy. Potwierdza się jednak zasada, że ludzie nawołujący do zjednoczenia bywają postrzegani jako bardzo niewygodni. Sama myśl o integracji środowiska jest bardziej groźna dla rządzących, mających już opracowany plan dotyczący przyszłości kolei, niż zapowiedź akcji protestacyjnych czy nawet sam strajk. Stąd wiele niedomówień, nieporo-

zumień, złej otoczki wokół tego porozumienia, czy wreszcie rozpuszczanych w środowisku fałszywych informacji.

- Jak choćby dotyczące grundniowych wyborów do Rady Nadzorczej PKP S.A. ?

- Tak, w tej sprawie odbyło się nawet 3 listopada nadzwyczajne posiedzenie Rady Krajowej ZMZ, która uchwałą potwierdziła wcześniejsze stanowisko Prezydium. Nasz związek ma już swojego przedstawiciela w Radzie Nadzorczej PKP S.A. Podkreślam,

Oczywiście cieszę się, że 10 central związkowych widnieje pod dokumentem, w wyniku którego będziemy rozmawiać i wypracowywać wspólne stanowiska.

Brak dużej centrali związkowej reprezentującej wielu kolejarzy napawa mnie jednak goryczą i smutkiem.

że nigdy nie mieliśmy i nadal nie mamy zamiaru wystawiać nikogo innego. Miejsce po Stanisławie Kogucie powinien zagospodarować związek, który je zwolnił, czyli właśnie „Solidarność”.

- Zgoda jest potrzebna zwłaszcza w obliczu kształtowania się nowego rządu.

- Reprezentanci kolejarzy powinni razem spotkać się z nowym rządem i porozmawiać na temat wizji przyszłości kolei. Trzeba jak najszybciej wyartykułować najważniejsze nasze postulaty i prze-

mówić wspólnym głosem, bo łączy nas wiele. Priorytetem jest utrzymanie spójnej dużej Grupy PKP i partycypacji państwa w utrzymaniu infrastruktury kolejowej na poziomie 60 % na drogi i 40 % – na kolej, co zakłada Unia Europejska. Obecnie proporcje kształtują się na poziomie 95:5 % na niekorzyść kolei. Zaburzenie tej równowagi sprawia, że kolej nie jest konkurencyjna i jeśli nic się nie zmieni nigdy nie będzie. Transportowa firma samochodowa korzystająca z całej sieci dróg nie ponosi kosztów ich utrzymania, więc dotarcie do klienta kosztuje ją niewiele. Tymczasem kolej musi sama sobie wybudować, utrzymać i naprawić szlaki. Przecież to chora sytuacja, że w Polsce przewóz węgla z kopalni do portu samochodem jest tańszy niż pociągiem. Wyraźnie zaburzona jest hierarchia interwencji państwa, a o zrównoważonym rozwoju poszczególnych gałęzi transportu na razie tylko się mówi.

Po spotkaniu z premierem Kazimierzem Marcinkiewiczem, Jarosławem Kaczyńskim i ministrem Jerzy Polaczkim odetchnęliśmy z ulgą, bo okazało się, że program Krzysztofa Tchórzewskiego jest jedynie projektem autorskim. Żle stałoby się, gdyby przekształcił się w program partii ze względu na zaproponowany w nim podział PKP Cargo i przekazanie taboru, lokomotyw oraz maszynistów Przewozom Regionalnym i Intercity. Byłoby to ze szkodą dla wszystkich tych spółek i prawdopodobnie początkiem końca swoistej „perełki” Grupy PKP - czyli Cargo, a tym samym pewnie całej Grupy oraz polskich kolei. Te zapisy projektu Krzysztofa Tchórzewskiego są dla nas absolutnie nie do przyjęcia. Oczywiście nie jest tak, że cały program jest zły, bo zawiera także ciekawe propozycje warte przedyskutowania.

Wierzmy, że w przypadku obsady kierownictw kluczowych spółkach kolejowych będą podejmowane decyzje biznesowe, a nie

polityczne. Stosowanie zasady TKM okazałoby się krótkowzroczne. Jest nadzieja, że PiS nie popełni tego błędu i zajmie się uzdrawianiem gospodarki. Tak, by nie zdarzały się takie nieprawidłowości jak powinowactwa rodzinne członków Rady Nadzorczej PKP S.A. z konkurencyjnymi spółkami. Gdyby jednak – odpuścić – polityka wzięła górę nad ekonomią i zapadłyby decyzje szkodliwe dla spółki Cargo, ZZM jest przygotowany do podjęcia zdecydowanych kroków.

- Co Pan sądzi o projekcie stawek dostępu do infrastruktury na przyszły rok?

- Po raz kolejny pojawiają się niezrozumiałe działania spółki PLK w ich kształtowaniu. Uruchamiane są bowiem zdumiewające wprost mechanizmy. Sprawiające w praktyce, że prywatni przewoźnicy odnotują spadek cen o 15 procent, natomiast PKP Cargo - utrzymujące faktycznie Grupę PKP - realny wzrost o 17 procent! Na usta ciśnie się pytanie, z czyjej inspiracji są konstruowane zasady stawek dostępu? Dlatego ważne jest stworzenie silnej Grupy PKP, której integralną częścią będzie PLK.

- W obliczu spadku przewozów towarowych wzrost stawek dostępu fatalnie rokuje.

- Trzeba jednak pamiętać, że kluczowe zagadnienia mogące poprawić sytuację Cargo dotyczą otoczenia tej spółki. Zarządzenie jest systematycznie udoskonalane i to w końcu zaprocentuje. Firma boryka się z zagospodarowaniem nadwyżki zatrudnienia wynikającej ze spadku przewozów w tym roku. Myśląc perspektywicznie o zahamowaniu spadku przewozów zarząd Cargo stosuje rozwiązania, które nie zmierzają do zwolnień pracowników, ale ich zagospodarowania. Cieszę się z tego powodu.

- Integracji potrzebuje też samo środowisko maszynistów. Jakie działania są podejmowane?

- W obliczu decyzji decydują-



cych o przyszłości kolei musimy cały proces znacznie przyspieszyć. Bardzo ważnym elementem technicznym jest przekaz informacji do wszystkich członków związku, mających dostęp do komputera. Trwa akcja zbierania adresów e-mailowych przez organizacje zakładowe. Ułatwi im to - a także Biuro Rady Krajowej, jeśli zajdzie taka konieczność - dotarcie z informacją do swoich członków. Zachęcam żeby się w ten sposób łączyć.

Poprawie mobilności służyłoby zwłaszcza zawarcie dużej grupowej umowy na telefony komórkowe dla członków związku. Prezydium Rady Krajowej podjęło już stosowne działania w tym kierunku Chcemy mieć tani, sprawny kontakt i możliwość wysyłania grupowych sms-ów. Informacja dotycząca działalności związku docierałaby do członków gdziekolwiek by się w danej chwili nie znajdowali. Zainteresowanych odsyłam do przewodniczących organizacji zakładowych, gdzie można zapoznać się z bardzo atrakcyjną ofertą, którą wynegocjowaliśmy. Zależało nam bowiem na tym, żeby członek związku miał z tego tytułu określoną korzyść, czyli niskie stawki za połączenia. To naprawdę duża

okazja, z której warto skorzystać.

- Niczym bumerang wraca kwestia zatrudniania maszynistów przez spółki pasażerskie.

- Prowadzone są rozmowy przedstawicieli naszego związku z Kolejami Mazowieckimi na temat ewentualnych zasad zatrudniania i pakietów socjalnych. Odbywają się one w przyjaznej atmosferze, są konstruktywne i pozytywnie rokują. Wkrótce przekonamy się, jak będzie ich efekt. Natomiast bardzo przykre i niepokojące jest zachowanie Przewoźców Regionalnych. Spółki, która zamiast z nami rozmawiać rozsyła za naszymi plecami zachęty dla maszynistów.

Jestem człowiekiem dialogu i nie wyobrażam sobie, żeby ważnych spraw nie rozwiązywać inaczej niż po partnersku. Gra nie fair spółki PR może się okazać bardzo ryzykowna. Jeśli władze tej spółki odrzucają dialog, to tym samym skłaniają się ku konfrontacji z maszynistami. Ale skoro kluczem do rozwiązania problemu mają być według kierownictwa PR działania konfrontacyjne, to musi się ono też liczyć z ich konsekwencjami

- Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał Rafał Zarzecki

Przeboje Trako 2005



VI Międzynarodowe Targi Kolejnictwa Trako w Gdańsku zgromadziły w połowie października 232 wystawców z niemal całej Europy. Była okazja do obserwacji nowego i zmodernizowanego taboru. Praktycznie w każdym z prezentowanych pojazdów zabrakło takich urządzeń jak kuchenka czy stolik, przy którym można spokojnie zjeść lub wypełnić niezbędną w naszej pracy dokumentację.

Na targach najwięcej było wystawców oferujących elementy urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz samych przewoźników. Można było także dostrzec również firmy specjalizujące się w budowie i modernizacji taboru także firmom spoza Grupy PKP.

Spośród ekspozycji interesującej zwłaszcza maszynistów interesujące produkty przedstawiła PE-SA Bydgoszcz S.A., czyli dwuczłonowy autobus szynowy serii SA131 (zdjęcie od góry), dla województwa pomorskiego oraz elektryczny wagon silnikowy EN81 (fot. obok). Ten ostatni jest na polskich torach całkowitą nowością. Nowoczesna konstrukcja z rozruchem impulsowym daje nadzieje na ratunek dla linii zelektryfikowanych, gdzie występują małe potoki podróżnych.

NEWAG S.A. z Nowego Sącza pokazał pojazd wyprodukowa-

ny dla SKM Warszawa serii 14WE. Ma nowoczesny wygląd, doskonale rozplanowane wnętrze, które przypomina jeden przedział pasażerski ciągnący się przez całą długość składu. Całość prezentuje się okazale, ale zachowuje się



jak... EN57, gdyż to z tej zasłużonej dla polskiej kolei serii pochodzi sterowanie, układ napędowy i wózki.

Koleje Mazowieckie zaprezentowały zmodernizowaną w ZNTK Mińsk Mazowiecki jednostkę EN57-1920, a ZNLE Gliwice znaną już z wielu wystaw i prezentacji ET22-2000. Równie ciekawymi pojazdami były dwie zmodernizowane lokomotywy „prywatnych” przewoźników serii 232 (znana jako „Ludmiła”) oraz 060Da - znanego u nas „Rumuna”.

Powszechnie panującą modą - tak w modernizowanych, jak i od podstaw budowanych pojazdach trakcyjnych - jest troska o poprawę komfortu pracy maszynisty. Objawia się to najczęściej poprzez zabudowę ergonomicznych pulpitów i klimatyzacji w kabinach maszynisty. Jest to chwalebna troska, ale równocześnie zapomina się o podstawowych ludzkich potrzebach. Praktycznie w żadnym z prezentowanych na targach pojazdów nie było takich podstawowych urządzeń jak kuchenka czy stolik, przy którym można spokojnie zjeść lub wypełnić niezbędną w naszej pracy dokumentację. Trudno więc jakoś oprzeć się wrażeniu, że albo projektantom zabrakło wyobraźni, albo elementarne warunki pracy maszynisty schodzą, mimo wszystko, na dalszy plan.

Tekst i fot. Grzegorz Moc

Pielgrzymka

Przesłaniem 22 pielgrzymki kolejarzy na Jasną Górę 5 - 6 listopada było podziękowanie za dar pontyfikatu największego z rodu Polaków - papieża Jana Pawła II.

W pierwszym dniu odbyły się m.in. konferencja pn. „Dzisiaj potrzeba światu i Polsce ludzi mocnych sercem, którzy w pokoju służą i miłują”, droga krzyżowa i pasterka, zakończone nocnym czuwaniem przed cudownym obrazem Matki Boskiej Częstochowskiej. Drugiego dnia w Sali Papięskiej miało miejsce spotkanie zorganizowane przez księdza **Ryszarda Marciniaka** z przybyłymi gośćmi wśród których byli m.in. minister transportu **Jerzy Polaczek**, kolejni parlamentarzyści - senator **Stanisław Kogut** oraz posłanka **Elżbieta Pierzchała** oraz poseł **Krzysztof Tchórzewski**, oraz prezesi spółek Grupy PKP z prezesem PKP S.A. **Andrzejem Wachem** na czele (PKP Cargo S.A. reprezentował prezes **Józef Marek Kowalczyk**



Poczet sztandarowy ZZM z Piotrkowa Trybunalskiego

i członek zarządu **Stanisław Cichoń**) i przedstawiciele związków zawodowych. ZZM reprezentował prezydent **Leszek Miętek** i wiceprezydent **Bogusław Sady**.

W swoich wystąpieniach ksiądz Marciniak wracał do wspomnień o Ojcu Świętym Janie Pawle II. Prezes Wach wspominał swoje przeżycia z pożegnania Papieża, a zwracając się do ministra infrastruktury wskazał najważniejsze dla polskich kolei sprawy, którymi jest przede wszystkim zrównoważenie trans-

portu w Polsce i poprawa udziału państwa w finansowaniu infrastruktury drogowej i kolejowej. Parlamentarzyści deklarowali działania dla dobra polskich kolei. W wypowiedzi ministra Polaczka najważniejsze były zapowiedzi poprawy funkcjonowania polskich kolei i stworzenia holdingu PKP jako wspólnej grupy podatkowej.

Uroczystą mszę świętą celebrował ks. biskup **Jan Śrutwa**. Na kanwie wiersza Juliana Tuwima „Stoi na stacji lokomotywa” opisywał jak trudna i zarazem odpowiedzialna jest praca kolejarza. W homilii, podobnie jak wcześniej w wystąpieniu ks. Marciniak, przypominał słowa Jana Pawła II kierowane do kolejarzy, w tym również te z Lublina: „kolejarze nie dajcie się podzielić, bądźcie zjednoczeni”. Przypominał też o tym, że nie słowa, a czyny się liczą. Może właśnie stanie się to najlepszą nauką z pielgrzymki, że nie słowa o jedności kolejarzy na różny sposób powtarzane, a czyny sprawią, że Porozumienie Kolejowych Związków Zawodowych podpiszą i będą realizować wszystkie kolejowe związki zawodowe. Także i Sekcja Krajowa Kolejarzy NSZZ „Solidarność”. (KL)

Fot. archiwum



Uczestnicy maszynistowskiej pielgrzymki

Do organizacji zakładowych i kół ZZM

Pojawiła się szansa zawarcia niezwykle korzystnej umowy na telefony komórkowe dla członków ZZM w sieci Plus GSM, podobnej do podpisanej przez PKP Cargo.

Propozycja ma sens wyłącznie w przypadku podpisania umowy na co najmniej 5 tysięcy telefonów. Powstałaby wówczas tzw. sieć korporacyjna. W ramach niskiego abonamentu miesięcznego – rzędu 15 zł możemy uzyskać bardzo atrakcyjne stawki w sieci Plus GSM i na telefony stacjonarne. Ponadto próbujemy również wynegocjować bezpłatny bezprzewodowy Internet dla organizacji zakładowych. Z ekonomicznego punktu widzenia zawarcie umowy znacznie ograniczyłoby koszty korzystania z telefonów komórkowych, a tym samym koszty działalności poszczególnych struktur ZZM, ale przede wszystkim indywidualne koszty członków związku. Oddzielną, ale równie istotną, sprawą są usprawnienia typowo organizacyjne ułatwiające bezpośrednią, niezależną komunikację. Pojawiła się możliwość wysyłania przez Biuro Rady Krajowej zbiorczych sms-ów do wszystkich członków związku posiadających telefon w owej sieci. Może się to okazać szczególnie potrzebne w przypadku różnych nagłych wydarzeń. Dlatego wszystkich zainteresowanych prosimy o zgłaszanie się do przewodniczących organizacji zakładowych gdzie można uzyskać szczegółowe wyjaśnienia w tej sprawie.

Ponadto w celu usprawnienia przepływu informa-



cji pomiędzy władzami ZZM a poszczególnymi członkami związku, osoby posiadające prywatne konta e-mailowe będące zainteresowane otrzymywaniem korespondencji mogą w tej sprawie zgłaszać się również do przewodniczących organizacji zakładowych. Podając adres poczty elektronicznej zapewnicie sobie szybką i bezpośrednią informację o działaniach ZZM.

Leszek Miętek

Nowy minister transportu i budownictwa



Prezes Rady Ministrów Kazimierz Marcinkiewicz powołał 31 października **Jerzego Polaczka** na stanowisko ministra transportu i budownictwa. Dawne Ministerstwo Infrastruktury zmieniło nazwę na Ministerstwo Transportu i Budownictwa.

Jerzy Polaczek to poseł Prawa i Sprawiedliwości, lider PiS na Śląsku, poseł na Sejm III i IV kadencji, najpierw AWS, potem PiS. W Sejmie poprzedniej kadencji pełnił funkcję wiceprzewodniczącego komisji infrastruktury. Prezes Zarządu Wojewódzkiego Prawa i Sprawiedliwości w województwie śląskim, członek Zarządu Głównego partii oraz Rady Politycznej PiS. W 1990 roku został wiceprezydentem Piekar Śląskich, odpowiadał między innymi za oświatę. Wywalczył dla rodzinnych Piekar status powiatu grodzkiego, choć miasto nie spełniało większości kryteriów. Funkcję wiceprezydenta pełnił do roku 1998. Wówczas z racji uzyskania mandatu poselskiego zrezygnował ze stanowiska. Podczas studiów działał w NZS, w 1989 roku zakładał Komitet Obywatelski "Solidarności". Od 1991 roku związany z nurtem konserwatywnym, blisko związany z Kazimierzem Ujazdowskim. Współtworzył Koalicję Konserwatywną, a następnie Stronnictwo Konserwatywno-Ludowe. Urodził się 24 sierpnia 1961 roku w Piekarach Śląskich. Jest absolwentem Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Śląskiego. Ukończył aplikację radcowską w Okręgowej Izbie Radców Prawnych w Katowicach. Podczas studiów zaangażowany w działalność Niezależnego Zrzeszenia Studentów.

Podsekretarzem stanu ds. kolejnictwa został natomiast prof. dr hab. **Mirosław Chaberek** - kierownik Katedry Logistyki na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego.



Maszyniści razem

Współpraca ZZM i Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych nabiera rozmachu. Ustalono katalog zagadnień dotyczących członków związków, w których będą wypracowywane wspólne stanowiska.

Uzgodniono terminy spotkania zespołów roboczych w następujących zagadnieniach:

1. Układy zbiorowe pracy ZUZP i PUZP – protokoły dodatkowe

- wyjaśnienie treści zapisu (okres niewykonywania pracy, czyli jazda pasażerem, pogotowia bez pojazdu - płatne jak za urlop wypoczynkowy, wyeliminowanie nieprawidłowości w zakresie stosowania w praktyce indywidualnych rozkładów czasu pracy),

- organizacja pracy, obowiązków maszynistów instruktorów, przelicznik- kwestie podatków i składek na ubezpiecze-

nia społeczne za turnusy profilaktyczne.

2. Sprawy eksploatacyjne:

- spotkanie z pracodawcą w sprawie omówienia protokołów pokontrolnych z kontroli przeprowadzonej w niektórych zakładach taboru w zakresie przestrzegania przepisów o czasie pracy,

- metodologia zatrudnienia,

- przemieszczanie pracy trakcyjnej,

- zarządzanie o zasadach zatrudnienia pracowników powyżej dobowego wymiaru czasu pracy

- wspólna polityka wobec Kolei Mazowieckich i innych pracodawców



chających zatrudniać maszynistów.

Na kolejnym spotkaniu 18 października uzgodniono wspólne stanowisko w sprawie protokołów dodatkowych PUZP. Omówiono również szczegółowo kwestie wymagające zmian w ZUZP obowiązującym w PKP Cargo S.A. oraz sprawy wymagających wspólnego wyjaśnienia stron zakładowego układu zbiorowego pracy.

ZZM i FZZMK powołują wspólny zespół, który opracuje kierunki dalszych działań w sprawach emerytalnych a w szczególności emerytur pomostowych.

Obydwa związki wystąpiły we wspólnym piśmie do prezesa Cargo, postulując o wypracowanie z ponadzakładowymi organizacjami związkowymi działającymi w spółce nowego paktu gwarancji pracowniczych na szczeblu spółki dla nowo utworzonych podmiotów gospodarczych.

Porozumienie to mogłoby służyć do renowacji już zawartych porozumień. Odbyło się również spotkanie z Kolejami Mazowieckimi, w którym brał udział również przedstawiciel FZZMK.

Bogusław Sady

Wokół Cargo

GRUPA LOGISTYCZNA.

Sąd Rejonowy dla Miasta Stołecznego Warszawy – Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego, zarejestrował podwyższenie kapitału zakładowego PKP Cargo SA, w ramach którego spółka przejęła od PKP SA udziały niektórych kolejowych spółek spedycyjnych. Tym samym zakończył się pierwszy etap tworzenia grupy kapitałowej PKP Cargo SA.

PKP Cargo SA otrzymała

udziały w polskich spółkach: Cargosped Sp. z o.o., Międzynarodowa Spedycja Mirtrans Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Spedycyjne Trade Trans Sp. z o.o. i zagranicznych: POLZUG, Bureau Central de Clearing i Intercontainer-Interfrigo. Wniesienie udziałów spółek spedycyjnych ma za zadanie przekształcenie kolejowego przewoźnika towarowego w nowoczesną firmę logistyczną, zdolną oferować zintegrowane i kompleksowe usługi.

Następnym etapem rozbudowy grupy kapitałowej będzie tworzenie spółek zarządzających powstającymi centrami logistycznymi i terminalami kolejowymi.

PKP Cargo SA zamierza także inwestować w zakup innych firm transportowych, spedycyjnych oraz obsługujących bocznice kolejowe.

PRZEDSTAWICIELSTWO NA SŁOWACJI.

Ewaryst Waligórski został przedstawicielem nowo utworzonej placówki spółki w Bratysławie. To drugie, po Moskwie, przedstawicielstwo Cargo. Kolejne ma zostać utworzone w Niemczech.

Janusz Mincewicz
rzecznik prasowy
PKP Cargo SA

Emerytury kolejowe ⁽³⁾



Omawiając rozwiązania emerytalne dotyczące kolejarzy przedstawiamy dziś przepisy szczególne ustawy z 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych odnoszące się do niektórych ubezpieczonych urodzonych po 31 grudnia 1948 r., a przed 1 stycznia 1969 r.

Prawo do emerytury przysługuje im, jeżeli nie przystąpili do otwartego funduszu emerytalnego i, do 31 grudnia 2007 r., spełnią następujące warunki:

1/ kobieta osiągnie wiek 55 lat i ma 30 letni okres składkowy i nieskładkowy albo ma 20-letni okres składkowy i nieskładkowy oraz została uznana za całkowicie nie-

zdolną do pracy, a mężczyzna osiągnął wiek 60 lat i ma 25-letni okres składkowy i nieskładkowy oraz został uznany za całkowicie niezdolnego do pracy albo

2/ zatrudnieni byli w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze; wtedy emerytura przysługuje im w wieku niższym niż 60 lat (kobiety) i 65 lat

(mężczyźni). Wiek ten oraz rodzaje prac lub stanowisk, a także dalsze warunki na podstawie których osobom tym przysługuje prawo do emerytury określają przepisy dotychczasowe.

Natomiast prawo do emerytury kolejowej z art. 40 ustawy (tekst tego przepisu opublikowaliśmy w nr 4 „GM”) przysługuje pracownikom kolejowym urodzonym po 31 grudnia 1948 r., a przed 1 stycznia 1969 r. jeżeli nie przystąpili oni do otwartego funduszu emerytalnego, a warunki do uzyskania tej emerytury spełnią do 31 grudnia 2007 roku.

Piotr Rowiński

Powinien znaczy ma obowiązek

Obroną praw pracowniczych na kolei zajmują się już ponad 25 lat i nic nie powinno mnie zdziwić. Ale stało się. Niedawne rozporządzenie Ministra Infrastruktury pozostaje bowiem w całkowitej sprzeczności z przepisami unijnymi.

Mowa o rozporządzeniu MI z 28 czerwca br. W swoich postanowieniach rozdział 4 paragraf 11 upoważnia przedstawicieli infrastruktury kolejowej do wyznaczenia przewodniczącego komisji powypadkowej. Jest to sprzeczne z postanowieniami Dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 roku.

W artykule 21 czytamy bowiem między innymi, że organ dochodzeniowy powinien być niezależny pod względem organizacyjnym, prawnym, decyzyjnym od zarządców infrastruktury, przedsiębiorstw kolejowych, a także wszystkich stron, których interesy mogłyby być sprzeczne z zadaniami powierzonymi orga-

nowi dochodzenia”.

Wątpliwa bezstronność

W raporcie o stanie bezpieczeństwa kolejowego za 2004 rok, Główny Inspektorat Bezpieczeństwa Kolejowego właśnie infrastrukturę, czyli PKP Polskie Linie Kolejowe czyni odpowiedzialną że tylko 5,5 % urządzeń stacyjnych, 24,8 % torów i 21,6 % rozjazdów uznano w raporcie jako dobre. Jeżeli dodamy do tego wcześniejsze wyniki kontroli Państwowej Inspekcji Pracy, która ujawniła między innymi stosowanie nielegalizowanych przekładników na posterunkach ruchu w kontenerach i szafach sterowniczych, gdzie – jak pisała prasa – spośród 134 tysięcy sprawdzonych przekładników 52 tys. nada-

wało się na złom, to wątpliwości dotyczące bezstronnego działania wydają się uzasadnione. Innym istotnym niedociągnięciem jest brak określenia warunków, jakie powinni spełniać członkowie komisji powypadkowej.

Przewodniczący z UTK

W tym stanie rzeczy proponuję, aby opierając się na definicji wypadku kolejowego, zawartej w artykule 17 Ustawy o transporcie kolejowym z 28.03.2003 r. (cyt. „zdarzenie polegające na zderzeniu, najechaniu, wykolejeniu lub starciu pojazdów kolejowych”) przewodniczącym komisji był np. przedstawiciel Urzędu Transportu Kolejowego. Oczekujemy zajęcia stanowiska w tej sprawie przez Urząd. Warto też dodać, że termin „powinien” zawarty w rozdziale 4 par.18.1 w/w rozporządzenia oznacza według Słownika Poprawnej Polszczyzny (wydanie 16, s.577) „ma obowiązek”.

Eugeniusz Śliwiński

Przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych

Listy

W ramach oszczędności Przewozy Regionalne zafundowały nam klocki hamulcowe nowej generacji. Tańsze i trwalsze, ale to chyba już wszystko pozytywnego, co można powiedzieć o tym wynalazku.

Mniej interesujące dla przewoźnika jest to, że zatrzymanie wymaga wielkiej precyzji hamowania, a i to nie pomaga w zatrzymaniu pociągu z wkładkami kompozytowymi. Do tego na masową skalę występuje blokowanie się kół, co powoduje tworzenie się płaskich miejsc na okręgu tocz-

nym, a w konsekwencji odstawianie czołgów i ponoszenie dodatkowych kosztów naprawy. Tylko pogratulować „pomysłu”.

(s 1)

Zmianą regulaminów organizacyjnych zakładów powołano do życia w zakładach pracy w spółce Cargo działy kontrolerskie. Powołanie komórki kontrolerskiej wewnątrz zakładu i podległej dyrektorowi zakładu, uważam za bezcelowe i nieefektywne pod względem zależności służbowej (kontrolujący podlega kontrolowanemu). Wydawanie pieniądze na utrzymanie struktur kontrolerskich ma sens w przypadku zagwarantowania ich niezależności w działaniu, chyba że chodziło o stworzenie i utrzymywanie w miarę dobrze płatnych stano-

wisk, co z celowością, gospodarnością i racjonalnością nie ma akurat nic wspólnego.

ST43

Czekamy na Wasze listy i e-maile („Głos Maszynisty” ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa lub zzm@zzm.org.pl.

To pismo dla Was i o Was. Piszcie o codziennej pracy, radościach i bolączkach, bo macie wpływ na to, co się w nim znajdzie. Informujemy, że zgodnie z prawem prasowym, redakcja zachowa dla siebie w razie publikacji dane osobowe autora listu. Wystarczy dopisać: imię i nazwisko do wiadomości redakcji. Zapraszamy serdecznie wszystkich na łamy.

Redakcja

Równi i równiejsi

Czy Grupa PKP jest jeszcze w ogóle grupą? Jeśli tak, to chyba tylko z nazwy, taki wniosek nasuwa się po analizie projektu stawek dostępu do infrastruktury na 2006 rok. Według zapowiedzi dostęp do torów miał być tańszy dla wszystkich przewoźników o 15 procent. W praktyce jednak stało się inaczej. Nadzwyczaj tęgie umysły z Polskich Linii Kolejowych wymyśliły sobie, że od siostrzanej spółki Cargo można wyciągnąć znacznie więcej i także zaproponowały rozwiązanie. Według projektu, realny spadek stawek nastąpiłby w przewozach masowych, a wzrost w nie masowych, będących akurat domeną Cargo. Dodatkowa opłata, nie w kalkulowana w koszt dostępu do linii, miałyby obowiązywać za korzystanie ze stacji rozrządowych, czego nie czynią prywatni przewoźnicy. W efekcie PKP Cargo zanotowałyby więc faktycznie ok. 17-procentowy wzrost stawki, zaś operatorzy prywatni – 15-proc. spadek. Ogółem różnica kosztów dostępu wyniesie blisko jedną trzecią. Tym samym bardzo wątpliwe, czy przy takich zasadach w ogóle opłacalny byłby przewóz „drobnych” koleją i konkurowanie choćby z transportem samochodowym.

PKP to mechanizm naczyń połączonych, a gorsza kondycja Cargo zawsze odbija się na innych spółkach. Musi o tym wiedzieć także PLK, jakby nie było spółka z Grupy, usiłująca mimo wszystko zarząca jej „złotą kurę”. Dlaczego więc preferuje prywatnych operatorów zamiast tworzyć takie same mechanizmy dla wszystkich przewoźników, narażając się na mniej lub bardziej trafne zarzuty? Pewnie kiedyś tego się dowiemy, oby jak najszybciej.

uprzejmypan@interia.pl

Pod semaforem



Minister transportu i budownictwa Jerzy Polaczek za zapowiedź konsolidacji Grupy PKP i stworzenia na jej podstawie grupy podatkowej wspólnie rozliczającej się z fiskusem. Spowodowałyby to mniejsze wpływy do budżetu, ale duże oszczędności dla poszczególnych spółek.



Zarząd spółki Przewozy Regionalne za próby zatrudniania maszynistów na autobusy szynowe bez konsultacji z ZZM. W prasie pojawiły się ogłoszenia, do zakładów rozsyłane są zachęty. Zamiast dialogu mamy więc do czynienia z monologiem, który w konsekwencji może mieć dla tej spółki oplakane skutki.

Nowy skład Komisji Infrastruktury

Powołano nowy skład Sejmowej Komisji Infrastruktury. Jej przewodniczącym został **Bogusław Kowalski** z LPR, dotychczasowy wicemarszałek województwa mazowieckiego i współtwórca Kolei Mazowieckich. Jego zastępcami zostali: **Jan Bestry** (Samoobrona), **Tadeusz Jarmuziewicz** (PO), **Antoni Mężydło** (PiS) i **Krzysztof Tchórzewski** (PiS).

Historia

W szeregach PPS

Rozpoczynamy cykl dotyczący historii naszego ruchu związkowego. Na początek stanowisko związku wobec wyborów w 1928 roku

ODEZWA

Do wszystkich Kół i Zarządów Okręgowych ZZM

Do wszystkich członków Związku

W dniach 4 i 11-go marca 1928 r. odbędą się wybory do ciał ustawodawczych. (...) Związek Zawodowy Maszynistów w Polsce, jako organizacja zawodowa, powołana do obrony i strzeżenia praw i interesów swoich członków, nie ma na widoku celów politycznych. Tem niemniej rozumie aż nadto dobrze, iż powodzenie naszych postulatów zawodowych zależy w pierwszej i rozstrzygającej mierze od układu sił w naszym Sejmie, który wszak decydować będzie o treści naszych praw i obowiązków tudzież o całości kształcie poczynań gospodarczych przyszłych rządów. Dlatego też Związek nasz nie może bezczynnie przypatrywać się walce wyborczej, lecz winien, rozważwszy dokładnie sytuację obecną,

wskazać swym członkom właściwą drogę postępowania i skłonić ich, aby głosy swoje oddali na tych, którzy dają najlepszą gwarancję, iż interesów naszych bronić będą wytrwale, odważnie i z całym przekonaniem.

(...)Wierzymy, że postulaty nasze wywalczyć będziemy mogli tylko wówczas, gdy decydujący głos w naszym Państwie zdobędzie, zorganizowana, jednolita i potężna swą solidarnością klasa pracująca, jej interesy są naszymi interesami, jej powodzenie jest rękojmią zwycięstwa naszych słusnych żądań. Z pogardą zmuszeni jesteśmy odrzucić podszepty i zakusy tych, którzy pod hasłem bezkrytycznego uwielbienia dla rządów obecnych usiłują nas skłonić, abyśmy głosami naszymi dopomogli do uzyskania mandatów przedstawicielom strupieszalej arystokracji i zachłannego wielkiego kapitału. Ani jeden głos nasz nie padnie na listę, na której widnieją nazwiska Radziwiłłów, Lubomirskich, Sołańskich i Hołyńskich. Nie możemy głosami naszymi poprzeć członków obecnego rządu, którzy tylekroć odmawiali spełnienia słuszych naszych postulatów, lekceważyli nasz głos i głusili nasze protesty przeciwko krzywdom, które nas w czasach ostat-

nich spotkały. Dlatego też rozważwszy skrupulatnie obecną sytuację doszliśmy do przekonania, iż jedyną listą, na którą paść mogą i powinny głosy naszych członków jest:

lista Nr. 2 Polskiej Partji Socjalistycznej.

Nie po raz pierwszy wchodzimy w stosunki z tem stronnictwem zahartowanem i wypróbowanem w boju o prawa polskiej klasy pracującej. Braterstwo nasze z polską klasą pracującą, zorganizowaną w klasowych Związkach pod duchowym przewodnictwem PPS przypieczętowane zostało krwią robotniczą na ulicach Krakowa w pamiętnych dniach listopadowych roku 1923, kiedy to maszyniści kolejowi pierwsi porwali się do boju z rządem kapitału i reakcji i w walce swojej zyskali potężną i skuteczną pomoc w klasowych związkach zawodowych i Polskiej Partji Socjalistycznej.

Opr. na podstawie biuletynu „Maszynista” (nr 5 z 1928 r.)

Kazimierz Jamrozik

Wszystkich posiadających publikacje na temat historii związku proszę o kontakt.

Fraszki i igraszki



Laury

Tyle zawiści
O trochę liści

Figury

Figę dostaniesz – rzekła zaspana
I...figlowali potem do rana.

Ciężar

Nie jest lekko kiedy władze
Kombinują coś przy wadze

Błąd techniczny

Miały być innowacje
A są ino owacje

Pozycja

Wysoko zajdziesz – powiedział
Zbych...
I Marysienkę wciągnął na strych.

Dwulicowiec

Na swoim koncie ma tyle pomyłek

Że już nie wiadomo, czy to twarz,
czy tyłek

Posiedzenie

Cały wieczór, całą noc dyskutowano

Nad problemem jutra...o której
wstać rano

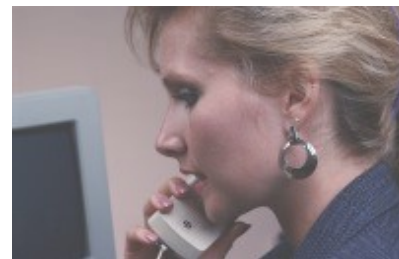
Jerzy Szulc

Kącik ubezpieczeniowy

Towarzystwo Ubezpieczeń na Życie Compensa S.A. działa na polskim rynku od 1997 roku. W ofercie firmy znajduje się szeroka gama ubezpieczeń na życie dla klientów indywidualnych oraz dla przedsiębiorstw, w tym m.in. produkty ochronne, inwestycyjne, posagowe i grupowe. Kapitał zakładowy TUnŻ Compensa S.A. wynosi obecnie 136,18 milionów złotych i należy do najwyższych wśród działających w Polsce zakładów ubezpieczeń na życie.

Definicje ubezpieczeniowe

1. Deklaracja przystąpienia do ubezpieczenia – dokument zawierający oświadczenie woli osoby fizycznej, wyrażające zgodę na objęcie jej ochroną ubezpieczeniową.
2. Okres ubezpieczenia - czas, w jakim Towarzystwo udziela ochrony ubezpieczeniowej w stosunku do danej osoby
3. Składka ubezpieczeniowa (składka) – składka należna z tytułu umowy ubezpieczenia, obejmująca składki z tytułu ubezpieczenia podstawowego i ubezpieczeń dodatkowych, opłacana z częstotliwością określoną w dokumencie ubezpieczenia.
4. Suma ubezpieczenia - suma wyrażona w złotych polskich; w ubezpieczeniach na życie suma ubezpieczenia określa wysokość świadczenia należnego w razie zaistnienia zdarzenia.



5. Świadczenie – przewidziana umową ubezpieczenia kwota wypłacana przez Towarzystwo z tytułu zajścia zdarzenia objętego ochroną ubezpieczeniową.
6. Uposażony – osoba fizyczna lub inny podmiot prawa, wyznaczony przez Osobę Ubezpieczoną jako uprawniony do świadczenia wynikającego z umowy ubezpieczenia.
7. Karencja – okresowe wyłączenie odpowiedzialności Towarzystwa

Przypominamy o trwającej akcji zniesienia karencji w miesiącach październik - listopad! Zachęcamy do składania deklaracji przystąpienia.

Zapraszamy także do naszego konkursu, w którym można wygrać firmowe koszulki, parasole, czapeczki i kalkulatory. Zwycięzcą pierwszej edycji został **Wiesław Kosiorek** z NZZM Toruń.

Oto kolejne pytanie:

Ile wynosi karencja na urodzenie dziecka w ubezpieczeniu grupowym TUnŻ Compensa?

- a) 2 m-ce b) 10 m-cy c) 5 m-cy

Odpowiedzi prosimy przysyłać na adres redakcji: Targowa 74, 03-734 Warszawa lub zzm@zzm.org.pl do końca listopada.



PKP CARGO
Spółka Akcyjna

ZAKŁAD TABORU W ŁÓDZI

92-405 Łódź, ul. J. G. Blocha 15
tel. (0-42) 205-63-30 fax (0-42) 205-63-17
e-mail: cm.lodz@pkp-cargo.pl

CERTYFIKAT ISO 9001:2001 JAKOŚCI

www.pkp-cargo.pl

LOKALIZACJA ZAKŁADU TABORU

- siedziba dykcji
- sekcje

Zakład Taboru w Łodzi, utworzony 1 lipca 1997 roku, jest jednym z największych spośród 19 Zakładów Taboru w Spółce PKP CARGO S.A., drugiej firmy w Unii Europejskiej pod względem realizowanych kolejowych przewozów towarowych.

Zakład nasz zajmuje się podstawowo utrzymaniem, eksploatacją i naprawami taboru trakcyjnego i wagonów, w ramach działalności przewozowej realizowanej przez PKP CARGO S.A.

Specjalizujemy się w następujących usługach:

- naprawy i utrzymanie lokomotyw oraz innego taboru trakcyjnego
- naprawy wagonów, wózków wagonowych i amortyzatorów (także tramwajowych)
- naprawy trakcyjnych maszyn elektrycznych
- obręczowanie, profilowanie i naprawa zestawów kołowych
- komputerowe badanie i regulacje nacisku kół taboru na szynę
- wynajem wagonu turystycznego



PKP CARGO

Spółka Akcyjna

Centrum Informacji
o Usługach
PKP CARGO S.A.

tel. +48 (32) 257 53 00

Fax. +48 (32) 257 58 63

www.pkp-cargo.pl

e-mail: pkpcargo@pkp-cargo.pl

