Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA

www.zzm.org.pl **Nr 1** STYCZEŃ 2006

Zmiany w zarządzie PKP Cargo

– str. 3

Bohaterscy maszyniści

– str. 5-6

Noworoczne obawy

Jeszcze ponad dwa tygodnie temu zakładałem, że pierwszy tegoroczny tekst będzie traktował o nadziejach związanych z Nowym Rokiem. Przełom roku to przecież najlepsza z możliwych okazja do wszelkich podsumowań i mniej czy bardziej ambitnych planów na najbliższy czas, zarówno w życiu prywatnym, jak i zawodowym. Zanim jednak wystrzeliły korki od szampanów przeprowadzono głębokie zmiany w zarządzie PKP Cargo. W 2006 rok wchodzimy więc ze sporymi obawami i – biorąc pod uwagę czas i styl samych odwołań – w raczej minorowych nastrojach.

Oficjalnie nie podano przyczyn utraty funkcji przez prezesa i członków zarządu naszej spółki. Można się jedynie domyślać, że względy merytoryczne nie były w tym przypadku najważniejsze. Fala zmian kadrowych na kierowniczych stanowiskach zalała znowu kraj wzdłuż i wszerz. Podobnie jak przed laty, miało być fachowo i obiektywnie, a wyszło jak zwykle, politycznie.

Były prezes Józef Kowalczyk doprowadził do tego, że utworzona przez niego spółka Cargo stała się drugim operatorem towarowym w Europie pod względem przewożonych ładunków. Na trudnym rynku, zmagając się z licznymi przeciwnościami i konkurencją z pekapowskim rodowodem znającą kolej niemal od podszewki, walczył o spółkę jak lew. To w obecnych układach jednak nie wystarczyło, by zachował stanowisko.

Jakie dokładnie zadania postawiono przed nowym kierownictwem, zwłaszcza w części dotyczącej maszynistów, nadal nie wiadomo. Pierwsze sygnały są dość lakonicznie. Niepokoić może fakt, że dwóch z trzech nowych członków zarządu, w tym prezes Władysław Szczepkowki, nigdy wcześniej nie zetknęło się zawodowo z PKP. Będą więc bez wątpienia potrzebowali czasu, którego nie mają wcale, bo życie nie znosi próżni. Pamiętajmy, że raptem jeden przegrany przetarg przez Cargo może kosztować utratę pracy wielu z nas. Dlatego składając najlepsze życzenia w Nowym Roku apeluję o większe zaangażowanie w sprawy związku. Tak, abyśmy wszyscy byli razem w następnym.

Bogusław Sady

Głos Maszynisty
NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA
www.zzm.org.pl

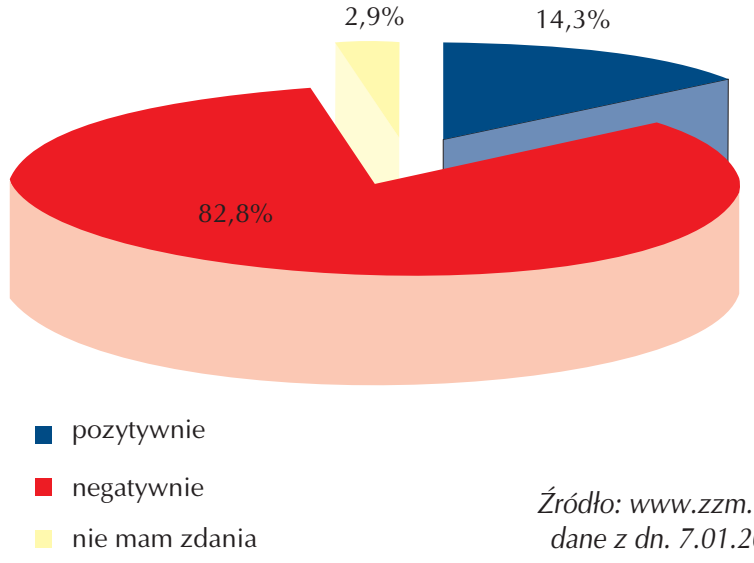
Biuletyn Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
tel. (0-22) 474 26 15
fax (0-22) 474 26 16
tel. kol. 922 474 26 15 lub 16
e-mail: zzm@zzm.org.pl
Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki
Kolegium: Kazimierz Jamrozik, Roman Jordan
Layout: Elżbieta Górecka
Druk: Drukarnia Kolejowa – Kraków
Okładka: Dworzec Wschodni w Warszawie, fot. Rafał Zarzecki

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.

SONDA

Jak według ciebie na przyszłość spółki PKP CARGO S.A. wpłyną ostatnie zmiany w składzie Zarządu?



Źródło: www.zzm.org.pl dane z dn. 7.01.2006 r.

Zmiany w zarządzie PKP Cargo

29 grudnia 2005 r. Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy PKP Cargo S.A. podjęło decyzję o zmianach w składzie zarządu spółki.

W skład nowego zarządu weszli **Władysław Szczepkowski** (prezes zarządu), **Zenon Kozendra** i **Kazimierz Murawski.** Odwołani zostali: **Józef Marek Kowalczyk** (prezes zarządu), **Władysław Krasuski** i **Zygmunt Siarkiewicz.**

Najważniejszymi zadaniami zarządu będzie poprawa jakości oferowanych przez spółkę usług oraz lepsze wykorzystanie posiadanego potencjału gospodarczego. W strategii nowego rządu sprawy te zostały uznane za priorytetowe w obliczu konieczności szybkiego dostosowania się całej Grupy PKP do warunków zmieniającego się rynku usług przewozowych w Polsce i w Europie.

Władysław Szczepkowski ma 39 lat. Jest absolwentem Wydziału Prawa i Administracji UMK w Toruniu. Do chwili obecnej był radcą prawnym i Dyrektorem Działu Prawnego Cetelem Banku, z bankowością związany od 1993 roku.

Uroczyste pożegnanie. Pierwszy z lewej nowy członek zarządu Zenon Kozendra.

Zenon Kozendra ma 42 lata i jest absolwentem Technikum Kolejowego w Warszawie. Z koleją związany od 1983 roku. Od 2001 roku był pracownikiem Zakładu Przewozów Towarowych w Kielcach. Ostatnio był członkiem rady nadzorczej PKP Cargo.

Kazimierz Murawski ma 44 lata i jest absolwentem Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie. Do chwili obecnej pracował w Biurze Nadzoru Właścicielskiego i Biurze Polityki Finansowej Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy. Wcześniej był dyrektorem Biura Analiz i Informacji Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty.

Właścicielem 97,5% akcji PKP Cargo jest Skarb Państwa, 2,5% akcji posiada PKP S.A. ***(etr)***

Prezes Szczepkowski (drugi z lewej) dziękował za pracę dla spółki. Pierwszy z lewej – Kazimierz Murawski.

NOWY ZARZĄD PKP CARGO:

Władysław Szczepkowski – prezes zarządu
Zenon Kozendra – członek zarządu
Kazimierz Murawski – członek zarządu
Stanisław Cichoń – członek zarządu
Andrzej Waszczuk – członek zarządu

Okres wytężonej pracy

Rozmowa z Krzysztofem Ciećką – wiceprezydentem ZZM

– Minęło pół roku pracy nowego prezydium ZZM. W krótkim czasie udało się jednak wiele zrobić. To między innymi Pana zasługa, bo odpowiada Pan za organizację.

– Cały ten okres to wytężona praca, praca i jeszcze raz praca. Świadomi popełnianych wcześniej błędów staraliśmy i staramy się ich teraz unikać oraz poprawiać wszystko, co się da od razu. Jedną z najważniejszych spraw, zawsze poruszanych na wielu zjazdach, był zły przepływ informacji. Organizacje zakładowe narzekały, że informacje docierają do nich zbyt późno lub wcale lub też, że nie są już aktualne. Ze względu na wagę zagadnienia postanowiliśmy to szybko zmienić. Najpierw zebraliśmy adresy elektroniczne przewodniczących organizacji zakładowych i uruchomiliśmy przekaz za pośrednictwem internetu. Równocześnie wykorzystaliśmy medium bardziej tradycyjne, wznawiając wydawanie „Głosu Maszynisty" regularnie, co miesiąc. Tym samym wszyscy czytelnicy, w tym zwłaszcza członkowie związku informowani są o pracach ZZM i kierunkach działań.

– To był jednak dopiero początek. Wkrótce informacja będzie mogła docierać do wszystkich członków związku.

– Każdy członek związku poprzez organizację zakładową może podać swój adres mailowy, na który będzie otrzymywał wszelkie ważne informacje go dotyczące. Ponieważ jednak nie wszyscy pracownicy mają komputery z dostępem do internetu przeprowadzamy akcję z telefonami komórkowymi dla członków związku u jednego z operatorów. Umożliwi to bezzwłoczne dotarcie do wszystkich posiadaczy tych aparatów z informacją bez względu na to, gdzie przebywają. Wszystko wskazuje na to, że system wystartuje od lutego.

– Udało się wypracować i przyjąć strategię ZZM.

– Strategię opartą na uchwale programowej i programie wyborczym prezydenta Leszka Miętka, po pracach w komisjach, przyjęto podczas posiedzenia Rady Krajowej w Sopocie. Pozwala ona nam na elastyczność. Życie pokazało, że do kwestii zatrudniania musimy podchodzić pragmatycznie i roztropnie, a przede wszystkim uświadomić sobie, że sloganami nie utrzymamy bytu naszych rodzin. Związek nie może stawać „okoniem" wobec rzeczywistych faktów, bądź udawać, że ich nie ma lub tkwić w uporze tylko dla wyrażenia sprzeciwu.

Tempo zmian na PKP, czy to się komuś podoba czy nie, wymusza na nas większą elastyczność. Pamiętajmy jak wysoka jest stawka: miejsca pracy naszych członków. Nie możemy natomiast dopuścić, by maszyniści przechodzili do spółki, której los nie jest pewny – czyli Przewozów Regionalnych – nie mając gwarancji zatrudnienia na przyzwoitych warunkach. Dlatego domagamy się najpierw gwarancji: od rządu dotyczących dofinansowania tych przewozów, zaś od kierownictwa spółki – dotyczących zatrudniania maszynistów.

Jeśli zostaną uregulowane wszystkie kluczowe zagadnienia nie będzie przeciwwskazań, żeby członkowie związku – pracownicy zespołów drużyn trakcyjnych byli zatrudniani w innych spółkach. Organizacyjnie ZZM jest do tego przygotowany. Przykładem są Koleje Mazowieckie, gdzie również początkowo porozumienie wydawało się odległe, jednak wszystko

wskazuje na to, że jesteśmy bliscy podpisania porozumienia.

– Uregulowane zostaną sprawy ubezpieczeń w Compensie.

– Pracujemy nad tekstem jednolitym, co powinno ułatwić pracę osobom prowadzącym te sprawy, bo zunifikowane zostaną ogólne warunki ubezpieczenia i powstanie jeden dokument. Poprawę odczują także sami ubezpieczeni, gdyż wyeliminowane zostaną przeszkody opóźniające wypłatą odszkodowań.

– Nastąpiła również przeprowadzka do nowej siedziby.

– W grudniu przenieśliśmy siedzibę Biura Rady Krajowej z ulicy Targowej na Grójecką. Obecnie urzędujemy w bezpośrednim sąsiedztwie centrali PKP Cargo. Dzięki temu znacznie łatwiejszy i nie tylko telefoniczny jest kontakt m.in. z kierownictwem spółki, co trudno przecenić. Każdy przewodniczący zakładowej organizacji na pewno odczuł na własnej skórze, jak ważna jest rozmowa twarzą w twarz. O wiele łatwiej negocjować czy załatwiać sprawy podczas bezpośredniej rozmowy.

– A propos kierownictwa, w spółce PKP Cargo mamy nowe...

– Na pewno nowemu zarządowi trzeba dać szansę, co potwierdził również odchodzący prezes Józef Kowalczyk podczas pożegnania z pracownikami. Powiedział, by byli równie pomocni i pracowici dla nowego kierownictwa.

Jego postawa znamionuje wielką klasę. Trudno w takiej sytuacji nie zgodzić się ze stwierdzeniem, że prawdziwego mężczyznę poznaje się nie po tym jak zaczyna, ale jak kończy.

– Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał
Rafał Zarzecki

Bohaterscy maszyniści

Trudno oddać w słowach wyrazy uznania dla Czesława Gołuszki z Suchej Beskidzkiej i Ryszarda Budziaka z Sieniawy, członków ZZM. Gdy zawiodły hamulce w jednym z ezt, dzięki stalowym nerwom i błyskawicznemu działaniu zapobiegli tragedii. Z wiarygodnych informacji wynika, że feralny skład wyposażony był w tzw. „kompozytowe" wkładki hamulcowe.

Czesław Gołuszko *Fot. G. Dobranowski*

Dla przypomnienia, 19 grudnia ub.r. na linii kolejowej nr 97 pociąg złożony z jednego ezt rusza o 14.33 z Żywca do Suchej Beskidzkiej, natomiast drugi skład – również ezt – w tym samym czasie z Suchej Beskidzkiej do Żywca. Szlak, o którym mowa to linia jednotorowa mało uczęszczana. W pociągu jadącym do Żywca na profilu linii o znacznym spadku przestają działać hamulce. Jestem maszynistą od ponad 20 lat, mogę więc sobie wyobrazić, co Czesiek wtedy przeżył. Wielu straciłoby nie tylko zimną krew, ale i głowę wiedząc, że w pociągu jadą ludzie, a z przeciwnego kierunku tym samym torem jedzie nieuchronnie na czołowe zderzenie inny skład z pasażerami.

Ryszard Budziak
Fot. archiwum

Pociąg z Suchej Beskidzkiej na znacznym spadku rozwija prędkość do około 90 km/h. Czesław nie traci jednak zimnej krwi. Za pośrednictwem dyżurnej ruchu w Jeleśni **Danuty Gancarz**, w porozumieniu z Ryśkiem, podejmują błyskawiczną decyzję. Maszynista pociągu jadącego z Żywca zatrzymuje skład i natychmiast zmienia kabinę sterowniczą, po drodze informując pasażerów o grożącym niebezpieczeństwie i ewakuując ich do skrajnego wagonu oraz nakazując położyć się na podłodze. Następnie ruszając z powrotem w kierunku Żywca tak reguluje szybkość jazdy, aby mógł z jak najmniejszymi skutkami wynikłymi z uderzenia przyjąć rozpędzony pociąg na tył swojego składu. Przy prędkości około 70 km/h następuje uderzenie w ostatni wagon ezt. Rysiek wdraża hamowanie, opuszcza pantografy i czeka na dalszy rozwój wydarzeń. Skład ezt ze sprawnymi hamulcami razem ze składem z niesprawnymi hamulcami zatrzymują się w miejscowości Świnna w pobliżu mostu i zabudowań. Kilku pasażerów doznaje niewielkich urazów, najbardziej poszkodowanymi są maszyniści. Czesiek opuścił szpital 23 grudnia jednak z powodu doznanych urazów nadal jest pod kontrolą medyczną. Rysiek w dalszym ciągu odczuwa skutki uderzenia w głowę.

Straty w wyniku zderzenia oszacowano wstępnie na 32 tys. zł – wykolejeniu uległ 1 wagon ezt jadącego z Suchej Beskidzkiej. Aż strach pomyśleć,co stałoby się gdyby koledzy stracili zimną krew i nie podjęli błyskawicznie trafnej decyzji. Zapewne doszłoby do tragedii, z obu pociągów nie byłoby co zbierać, nie mówiąc o pasażerach i mieszkańcach domów znajdujących się w pobliżu linii kolejowej.

dokończenie na str. 6

Bohaterscy maszyniści

dokończenie ze str. 5

Na duże uznanie zasługuje również postawa dyżurnej ruchu Danuty Gancarz, która była pośrednikiem w łączności pomiędzy maszynistami obu pociągów. Gdyby użyto sygnału „radiostop", został zerwany hamulec bezpieczeństwa w składzie Ryśka lub całkowicie zawiodły środki łączności pociągowej, gdzie decyzję należało podejmować błyskawicznie w ułamkach sekund, nieuchronnie doszłoby do tragedii.

Z uzyskanych informacji wynika, że ezt z niesprawnymi hamulcami wyposażony był w tzw. „kompozytowe" wkładki hamulcowe. O ich wadach i problemach związanych ze skutecznością działania hamulców ZZM informuje od momentu wprowadzenia do eksploatacji feralnych wkładek. Pisał również o tym w – nomen omen – grudniowym „GM" **Eugeniusz Śliwiński**, przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych. Niestety, interwencje, monity i opisywanie zjawiska braku skuteczności hamowania odbijały się tylko głuchym echem. Czy musi dojść do katastrofy ze śmiertelnymi ofiarami, żeby decydenci w końcu zrozumieli, że popełnili błąd? Nie można oszczędzać kosztem bezpieczeństwa pracowników i podróżnych, to krańcowy wręcz brak odpowiedzialności.

Kolejny problem stanowią środki łączności pociągowej. Mamy do czynienia z ewidentnym przykładem ograniczonej ich sprawności, głównie zasięgu. Zwykłe przeszkody terenowe uniemożliwiają nawiązanie łączności nawet przy bardzo bliskich odległościach. Gdyby dyżurna ruchu w Jeleśni na chwilę była poza zasięgiem słyszalności radiotelefonu, tragedii z pewnością nie udałoby się uniknąć.

Przyczyny wypadku wyjaśnia komisja powypadkowa pracująca poza terenem zdarzenia – są to Katowice. Z wieloletniej obserwacji wiemy, że często takie dochodzenie prowadzone jest tendencyjnie. Nie ustala się rzeczywistych przyczyn wypadku, lecz pod czyimś naciskiem bądź presją szuka się winnego. Ponieważ maszynista jest ostatnim ogniwem w tym łańcuchu, niestety często to on staje się ofiarą. Zastrzegający sobie anonimowość pracownicy PKP poinformowali nas, że obydwaj maszyniści nie popełnili żadnego błędu. Dlatego mające miejsce próby doszukiwania się uchybień z ich strony są skandaliczne i obrzydliwe.

Zwyczajnie żałosna jest natomiast wypowiedź dla „Dziennika Zachodniego" (20.12.05) rzecznika prasowego Przewozów Regionalnych **Łukasza Kurpiewskiego**, cyt : „przed wyruszeniem do Żywca hamulce były sprawdzane – wszystko było w porządku, (...) takie roztaczanie wizji katastrofy nie jest potrzebne. Po drodze można było zastosować inne sposoby na zatrzymanie pociągu". W międzywojniu na takich znawców, mających mgliste lub wręcz żadne pojęcie o pracy trakcyjnej, mówiono po prostu „niefachowcy". W kilka minut w pociągu nie przestają działać hamulce, a obydwaj maszyniści posiadając długoletni staż pracy za nastawnikiem bez wątpienia byli świadomi tego, co robią. Chcielibyśmy poznać inne sposoby na zatrzymanie tak rozpędzonego pociągu poza jego wykolejeniem na wykolejnicy lub koźle oporowym i doprowadzeniem tym samym do tragedii oraz olbrzymich strat.

Wierzę, że kierownictwo ZZM wspólnie z Komisją Obrony Praw Pracowniczych zrobią wszystko, aby naszym kolegom nie spadł przysłowiowy włos z głowy. Mam też nadzieję, że przyczyny wypadku zostaną rzetelnie wyjaśnione. O wynikach dochodzenia będziemy na bieżąco informować.

Kazimierz Jamrozik

Wokół Cargo

W ciągu 11 miesięcy 2005 roku spółka PKP Cargo S.A. przewiozła 19,2 mln ton kamienia i żwiru. Jest to o 3,9 mln ton więcej niż w tym samym okresie 2004 r.

Również wyższe są przewozy drewna i wyrobów z drewna. Przez 11 miesięcy ubiegłego roku spółka przewiozła ponad 4,3 mln ton drewna i jego wyrobów, o 600 tys. ton niż rok wcześniej. To efekt utrzymującego się wysokiego poziomu eksportu polskich mebli do krajów Europy Zachodniej.

Przewozy te Cargo realizuje logistycznymi pociągami międzynarodowymi do Seddin koło Berlina i Engelsdorfu koło Lipska, skąd meble są dalej przewożone do Europy Zachodniej. Wyższe są również kolejowe przewozy promowe, realizowane promem Jan Śniadecki na trasie Świnoujście – Ystad (Szwecja). Podczas 11 miesięcy ub.r. w tym systemie spółka przewiozła prawie 400 tys. ton ładunków, tj. 3% więcej niż w 2004 roku. Większe od zeszłorocznych są także przewozy tranzytowe (o 2 %) i eksportowe (o 1%).

Cargo zanotowało także wzrost średniej odległości przewiezionych ładunków. W ciągu 11 miesięcy 2005 r. wyniosła ona 292,7 km i była o 3 km większa niż w tym samym czasie 2004 roku.

Janusz Mincewicz
rzecznik prasowy PKP Cargo S.A.

Protest przeciw podwyżce

ZZM wysłał protest do prezesa PKP S.A. Andrzeja Wacha sprzeciwiając się nadmiernemu wzrostowi cen wykupu świadczeń przejazdowych na ten rok.

Związek przeciwstawia się tym samym cenom wykupu uprawnień do ulgowych przejazdów na 2006 rok dla pracowników, emerytów i ich rodzin zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych forsowanemu jednostronnie przez PKP S.A. i przewoźników, z całkowitym pominięciem sygnatariuszy Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy, w tym nawet ZPK. Takie działanie PKP S.A. jest bowiem niczym innym jak pogwałceniem zapisów punktu 11 Porozumienia wprowadzającego PUZP z 2002 roku. Stanowi on, że ceny wykupu mogą być wyższe o faktyczny koszt wzrostu cen biletów jednostkowych, nie mniej od wskaźnika inflacji ogłoszonego przez ZUS. W tym przypadku nadwyżka jest jednak znacznie wyższa.

Protest w tej sprawie zapowiedziały także inne organizacje związkowe.

wt

Kapliczka

Zgodnie z zapowiedzią, prezentujemy fotografie odsłoniętej niedawno w Zajączkowie Tczewskim kapliczki św. Katarzyny.

Jak informowaliśmy w grudniowym „GM", obiekt zbudowali społecznie, po godzinach pracy, członkowie ZZM z zajączkowskiej sekcji Zakładu Taboru w Gdyni. To najprawdopodobniej pierwsza taka kapliczka w polskich lokomotywowniach.

Uroczystość jej poświęcenia zgromadziła wielu uczestników – polityków, samorządowców, duchownych, kolejarzy, a także przedstawicieli mediów. Warty honorowe zaciągnęły cztery poczty sztandarowe, w tym m.in. ZZM Zaj. Tczewskie, grała również parafialna orkiestra dęta z Lipusza. Po odsłonięciu kapliczki w pobliskim kościele odprawiono nabożeństwo w intencji kolejarzy i ich rodzin.

Kapliczka stanęła obok parowozu Oi2-29 – pomnika uświetniającego pracę drużyn trakcyjnych pracujących w tej jednostce. *Fot. archiwum*

Przypominamy, że inicjatorami przedsięwzięcia byli **Andrzej Gajewski**, **Eugeniusz Kosmaczewski**, **Jerzy Mosor**, **Adam Murawski**, **Tomasz Rogosiński**, **Ryszard Arendt** oraz **Wiesława Murawska**. Fundatorami rzeźby natomiast: **Zbigniew Stanek**, **Andrzej Magulski**, **Piotr Rytelewski**, **Tomasz Rogosiński**, **Dariusz Gełdon** i Adam Murawski, zaś sponsorami: **Władysław Reducha** – dyrektor Zakładu Taboru w Gdyni, **Mariusz Kurkowski**, **Wiesław Mahlik**, maszyniści: **Kazimierz Kosiedowski**, **Stanisław Gmaj**, **Zbigniew Pastwa** oraz ZZM w Zajączkowie Tczewskim. Kapliczkę według projektu **Janusza Jareckiego**, radcy z CM Gdynia, wykonał rzeźbiarz ludowy z Barłożna **Jerzy Kamiński**. Największy wkład w jej budowę wnieśli: **Szczepan Karpiński**, **Gerard Muchowski**, **Kazimierz Koprowski**, **Kazimierz Kosiedowski** – członkowie ZZM Zaj. Tczew.

(R)

Dyżury prawnika

Przypominamy, że od stycznia w Biurze Rady Krajowej w pierwszą oraz trzecią środę miesiąca odbywają się dyżury prawne mecenasa **Piotra Rowińskiego.**

Porad można zasięgać pod numerem telefonu: 0 22 474 26 15

Cisza prze

Brak programu rządowego dla PKP, dialog społeczny w zaniku, ev smutny obraz kolei wyłania się z początkiem nowego roku. Nie n

W listopadzie 2005 roku zrzeszające 10 organizacji związkowych Porozumienie Kolejowych Związków Zawodowych (PKZZ) zwróciło się do premiera **Kazimierza Marcinkiewicza** z prośbą o spotkanie. Wystosowano stanowisko z postulatami i zagadnieniami do omówienia. Niestety, do tej pory nie uzyskano na pismo jakiejkolwiek odpowiedzi, nie mówiąc już o samym spotkaniu z szefem rządu. A może ów brak jest właśnie tą odpowiedzią?

W PKP, nie tylko zresztą wśród związkowców, pojawiły się uzasadnione obawy, że strona rządowa będzie próbowała wdrażać swoje koncepcje bez konsultacji z partnerami społecznymi. Świadczyć może o tym fakt, że od zaprzysiężenia nowego gabinetu miało miejsce raptem jedno spotkanie reprezentantów pracowników z udziałem przedstawiciela strony rządowej – podsekretarza stanu ds. kolejnictwa i gospodarki morskiej w Ministerstwie Transportu i Budownictwa prof. **Mirosława Chaberka.** Na posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa 2 grudnia ub.r. minister dał wówczas typowo profesorski wykład wzbogacony prezentacją slajdów, będący wyłącznie zlepkiem haseł i poglądów. Przy najlepszych nawet chęciach nijak nie dało się go nazwać spójnym programem, skoro nawet przedstawiciele innych resortów nie ukrywali braku znajomości niektórych zapisów. Trzeba więc spojrzeć prawdzie w oczy – rząd nie posiada, jak dotychczas, kompleksowego programu naprawy kolei. Zapewne dlatego jego przedstawiciele unikają jak ognia konkretnych rozmów o przyszłości kolei i nie odbywają się posiedzenia Zespołu Trójstronnego.

Czas płynie, więc ZZM oczekuje uregulowania kwestii zatrudniania maszynistów w innych spółkach za pomocą dialogu społecznego. 5 grudnia ub.r. na spotkaniu z kierownictwem PKP S.A. oraz kolejowych spółek i przedstawicieli związków zawodowych skupiających maszynistów zawarto w tej sprawie porozumienie. Jedną ze stron dialogu powinien być rząd. Do dziś nie podjęto jednak żadnych rozmów, choć od tej chwili minęło już 6 tygodni. Z informacji uzyska-

zed burzą?

niku, ewidentne czystki personalne w zarządach spółek – taki Nie najlepiej to rokuje na przyszłość.

nych w PKP S.A wynika jednoznacznie, że to strona rządowa nie wykazuje zainteresowania spotkaniem. Trudno więc oprzeć się wrażeniu, że tym samym odrzuca dialog, co może w konsekwencji okazać się bardzo groźne.

Oprócz braku programu oraz zaniku dialogu ferment na PKP powodują również czystki w zarządach kolejowych spółek. Zakrawa na istny paradoks, że nikt nawet nie zadał sobie trudu podania przyczyn odwołania **Józefa Kowalczyka** i dwóch innych członków zarządu Cargo z ich funkcji. Jeśli nie są to decyzje polityczne, to dlaczego partnerom społecznym i opinii publicznej nie przedstawia się choćby krótkiego uzasadnienia takiej decyzji? Odwołany prezes stworzył spółkę, która stała się jednym z europejskich liderów (i jedynym przynoszącym zysk) pracując w mało sprzyjającym otoczeniu oraz mając garb w postaci Przewozów Regionalnych, nie regulujących należności za usługi. Pomimo tego potrafił wyjść na swoje, zasługując na tytuł „Menedżera roku". Niedługo potem został jednak odwołany, więc – bez chowania głowy w piasek – coś chyba jest nie tak z polityką kadrową... Przed doborem ludzi do realizacji swojego programu, rząd powinien najpierw stworzyć ów dokument. Zaczyna tymczasem od personaliów.

Należy jednak życzyć jak najlepiej nowemu zarządowi Cargo, zwłaszcza będąc pracownikiem tej spółki. Nie zwalnia to od pytań, czy nowe kierownictwo spółki będzie w stanie utrzymać lub wzmocnić jej pozycję na rynku kosztem silnej i zwiększającej się konkurencji, a także jak poradzi sobie podczas dużych przetargów, których przegranie oznaczać może utratę wielu miejsc pracy .

W toku kampanii prezydenckiej Prawo i Sprawiedliwość deklarowało współpracę i dialog ze związkami zawodowymi w imię odnowy polskich kolei oraz całej naszej gospodarki. Na razie strona rządowa raczej unika dialogu, co jest tyleż niepokojące, co wręcz niebezpieczne. Mimo to PKZZ podjęło 4 stycznia br. kolejną próbę spotkania z premierem Marcinkiewiczem, wysyłając stosowne pismo do jego kancelarii.

(L)

Fot. R. Zarzecki

Priorytety w 2006 roku

Przewodniczących organizacji zakładowych spytaliśmy, jakie sprawy w 2006 roku będą najistotniejsze dla funkcjonowania kolei oraz Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. Oto ich opinie.

Kazimierz Machaj – przewodniczący ZZM Warszawa

– Nie uważam, aby 2006 rok był tym, w którym spółki Grupy PKP wykażą się spektakularnymi zyskami za usługi transportowe. Ale na pewno będzie to rok przełomowy. Daje się zauważyć inne podejście zarówno władz terytorialnych, jak i państwowych do zagadnień związanych z transportem kolejowym.

Nadchodząca liberalizacja rynku kolejowego wymusza na osobach odpowiedzialnych za ten rynek przeprowadzenie wielu zmian w jego funkcjonowaniu, modernizację taboru kolejowego, właściwe utrzymanie infrastruktury, wprowadzenie spójnego systemu zarządzania opartego na systemach informatycznych.

Związek Zawodowy Maszynistów powinien być aktywnym współuczestnikiem w nadchodzących zmianach. Spraw do zrealizowania jest dużo. Pierwsza z nich to szkolenie nowych kadr maszynistów. Wiemy, w jakim wieku znajduje się większość naszych kolegów. W obliczu modernizacji i rozwoju transportu kolejowego jest to jedno z priorytetowych zadań.

Należy także zająć się poprawą warunków pracy.

Kolejny temat jest bardzo ważny zwłaszcza dla tych, którzy mają już około 40 lat „na kołach". Jeżeli średnia życia mężczyzn wynosi w Polsce 67 lat, a maszynista przejdzie na emeryturę w wieku 65 lat, to rozpoczynając pracę w wieku 15 lat (szkoła przyzakładowa) uzyska 50-letni staż pracy. Czy to nie eutanazja przeprowadzona w białych rękawiczkach przez kolejne rządy RP? Do tego dopuścić nie wolno, ekonomię musi zastąpić zwykła ludzka moralność.

Piotr Rybikowski – przewodniczący ZZMK w Łodzi:

– W kwestii funkcjonowania kolei najważniejszą sprawą jest zapewnienie finansowania pozwalającego na sprawne wykonywanie usług przewozowych za pomocą rozwiązań systemowych, czyli ustaw, a nie jak do tej pory poprzez podpisywanie kontraktów.

Należy także podjąć działania dla obrony narodowego charakteru kolei, w tym Cargo w szczególności.

Trzeba też zapewnić bezpieczeństwo na sieci PLK poprzez odpowiedni nadzór nad właściwym wykonywaniem usług przewozowych. Mam na myśli powołanie instytucji podobnej do Inspekcji Transportu Drogowego, niezależnej i o odpowiednich uprawnieniach.

Ważna jest również dbałość o klienta. Nie ma prawa zaistnieć sytuacja, w której pomimo opóźnienia pociągu z drogi, podróżny nie ma pewności „skomunikowania" z innym pociągiem pomimo tego, że rozkład jazdy stwarza taką możliwość. Bardzo liberalne podejście do tej sprawy przewoźników powoduje stratę klientów. Z tą kwestią wiąże się również sprawa opracowania rozkładu jazdy. Należy wyeliminować przypadki odjazdu ze stacji pociągu, bez przybycia do tej samej stacji pociągu z innego kierunku. Takich sytuacji na sieci mamy setki, a dotyczą różnicy czasowej rzędu 5 minut.

Ponadto uważam za szkodliwy dla funkcjonowania całej firmy fakt zmiany rozkładu jazdy pod koniec roku kalendarzowego. Moim zdaniem należałoby to przeprowadzać w okresie wiosennym.

Jeżeli chodzi o działanie ZZM najważniejsze są miejsca pracy, jednak nie za wszelką cenę, lecz po uzgodnieniu i zapewnieniu odpowiednich warunków pracy oraz płacy. Ponadto działanie dla poprawy tych warunków oraz utrzymanie jedności związku.

Zdzisław Krzyżaniak – przewodniczący ZZM Poznań

– W Nowym Roku najistotniejsze sprawy dla funkcjonowania kolei i Związku Zawodowego Maszynistów wiążą się z określeniem przez Ministerstwo Transportu i Budownictwa programu rządowego dotyczącego kolei, a także określenie roli przewozów pasażerskich w naszym kraju. W dniu 5 grudnia ub.r. wyznaczona została data 19.12.2005 r., kiedy to resort miał przedstawić program funkcjonowania tych przewozów. Tymczasem w oczekiwaniu na ów dokument doczekaliśmy się nowych władz PKP Cargo, które już w tej chwili uznają obecny układ, w którym firma towarowa wynajmuje wszystkim innym przewoźnikom lokomotywy i maszynistów, za niezdrowy. Związek Zawodowy Maszynistów powinien czynnie uczestniczyć w polityce transportowej mającej na celu wzmocnienie polskich kolei, miejsca zakładów taboru i drużyn trakcyjnych. Drugą najistotniejszą sprawą jest doprowadzenie do możliwości przejścia na emeryturę kolejową osób zatrudnionych na

PKP w wieku 55 lat (kobiety) i 60 lat (mężczyźni). Natomiast dla osób związanych bezpośrednio z ruchem pociągów należałoby wprowadzić wcześniejsze emerytury w wieku 55 lat lub po 35 latach pracy.

Ryszard Dudek – przewodniczący PZZMK w Dębicy

– Moim zdaniem najistotniejszą sprawą dla prawidłowego funkcjonowania kolei w 2006 roku, będzie pozyskanie przez rząd funduszy unijnych oraz przeznaczenie dodatkowych środków z budżetu państwa na rozwój oraz modernizację infrastruktury kolejowej i taboru.

Również poprawa stanu gospodarki, rozwój przemysłu, powinny skutkować zwiększeniem przewozów, a co za tym idzie stabilizacją na rynku pracy w transporcie.

Mam nadzieję, że parlament uchwali ustawy odciążające polskie „wąskie drogi" i mogące doprowadzić do podniesienia rangi kolei jako strategicznego przewoźnika, przyjaznego środowisku naturalnemu.

W 2006 roku ZZM powinien dążyć do utrzymania stanu zatrudnienia w zespole drużyn trakcyjnych oraz nie dopuścić do przekazywania maszynistów do innych spółek.

Powinien kontynuować strategię uchwaloną na Krajowym Zjeździe ZZM.

Leszek Komendacki – przewodniczący ZZM w Kolejach Mazowieckich

– Najistotniejszą sprawą sprawiającą, by kolej mogła funkcjonować na poziomie w miarę stabilnym w 2006 roku jest stałe i nienaruszalne finansowanie na określonym poziomie z budżetu państwa, jak i budżetów samorządowych.

Należałoby też doprowadzić do połączenia spółek kolejowych na dawnych, sprawdzonych zasadach. Następnym krokiem powinno być odsunięcie od zarządzania ludzi skorumpowanych i nie mających wizji funkcjonowania PKP w jednoczącej się Europie. Wreszcie kolej powinna się otwierać na propozycje samorządowe, które wcale nie muszą być sprzeczne z jej polityką przewozową.

Dużą rolę w tym wszystkim powinni mieć pracownicy, którzy muszą sobie uświadomić, że również od nich zależy los firmy. Minął czas, że „matka kolej Ci da", dziś to Ty masz ją wspomóc. Nasza mentalność musi się zmienić na tyle, abyśmy bardzo mocno utożsamiali się z naszym miejscem pracy, a co za tym idzie dbali o jakość tej pracy.

Dla ZZM najistotniejsze będzie otwarcie się i współpraca ze „sprawdzonymi" centralami i doprowadzenie do tego, aby kolejowe związki zawodowe mówiły jednym głosem.

Uważam, że w ZZM trzeba myśleć o nowych propozycjach uzwiązkowienia, gdyż kadra maszynistów bardzo szybko się starzeje.

Przed nami naprawdę trudny okres, więc wszyscy członkowie powinni w dużym stopniu zaangażować się w pracę nad wizerunkiem naszego związku, jak i całej kolei.

Opr. (L)

Choroby zawodowe

Mimo postępów medycyny i systematycznej poprawy warunków pracy, choroby zawodowe – jako następstwo zagrożeń – nadal stanowią poważny problem.

Prawo do bezpiecznej pracy jest zapisane w najwyższym naszym akcie prawnym - Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z 6 kwietnia 1997 r. Artykuł 56 mówi, iż „każdy ma prawo do bezpiecznych i higienicznych warunków pracy". Rozwinięcie tego przepisu znajduje się w Kodeksie pracy:

- „pracodawca jest obowiązany chronić zdrowie i życie pracowników poprzez zapewnienie bezpiecznych i higienicznych warunków pracy przy pełnym wykorzystaniu osiągnięć techniki i nauki" (art.207 par.2),
- „pracodawca jest obowiązany stosować środki zapobiegające chorobom zawodowym i innymi chorobami związanymi z wykonywana pracą" (art.227).

W środowisku pracy na maszynistę oddziaływują różnego rodzaju czynniki, związane z wykonywaniem pracy: niebezpieczne, szkodliwe lub uciążliwe (fizyczne, chemiczne, biologiczne i psychofizyczne). Czynniki niebezpieczne mogą prowadzić do urazu, szkodliwe – do schorzenia lub nadmiernego zmęczenia nie powodując jednak trwałego pogorszenia stanu zdrowia. Pewne schorzenia wywołane czynnikami występującymi w środowisku pracy zostały uznane za choroby zawodowe.

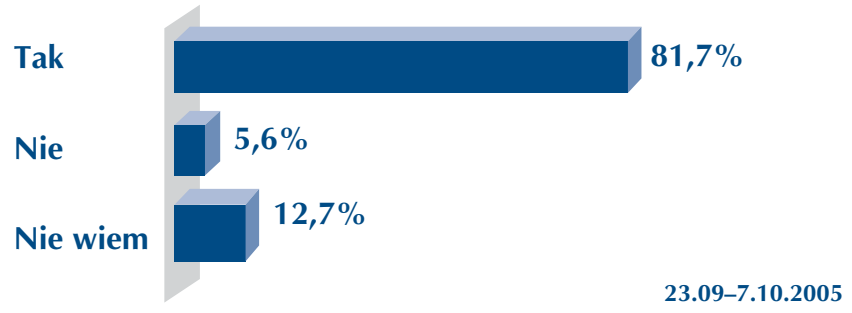
Za choroby zawodowe uważa się choroby określone w specjalnym wykazie, stanowiącym załącznik do Rozporządzenia Rady Ministrów z 30 lipca 2002 r. (Dz.U. nr 132, poz.1115), jeżeli zostały spowodowane działaniem czynników szkodliwych dla zdrowia występujących w środowisku pracy i uznane decyzją właściwego inspektora sanitarnego. A zatem, aby chorobę uznano za zawodową muszą być spełnione trzy powyższe warunki.

Choroby zawodowe są następstwami rozmaitych czynników szkodliwych występujących w środowisku pracy lub związanych ze sposobem jej wykonywania. W Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 20 lipca 2000 r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji każdego typu pojazdu szynowego (Dz.U. 69 poz. 813 z dn. 22.08.2000) jest mowa o sprawdzeniu warunków pracy na stanowisku pracy – zał. nr 6 pkt 19. Konfrontacja tych wyników z tymi uzyskanymi podczas pomiarów przy opracowowaniu ryzyka zawodowego na stanowisku maszynisty pojazdu trakcyjnego daje obraz następstw zagrożenia, jakim jest choroba zawodowa.

Eugeniusz Śliwiński
Komisja Obrony Praw Pracowniczych

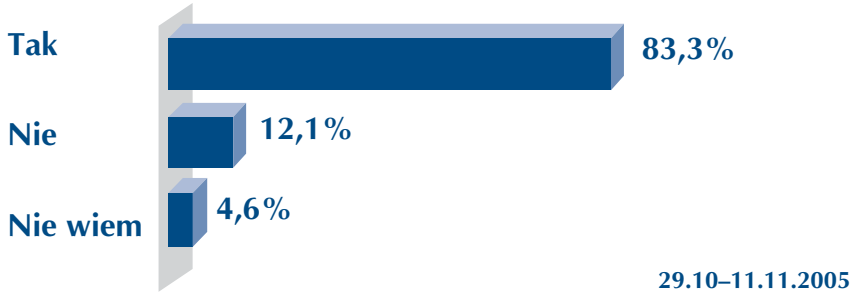
Wyniki dotychczasowych sond na www.zzm.org.pl

1. Czy odmowę podpisanie porozumienia o współpracy Kolejowych Związków Zawodowych przez Sekcję Krajową Kolejarzy NSZZ „Solidarność" należy uznać za zdradę interesów kolejarzy?



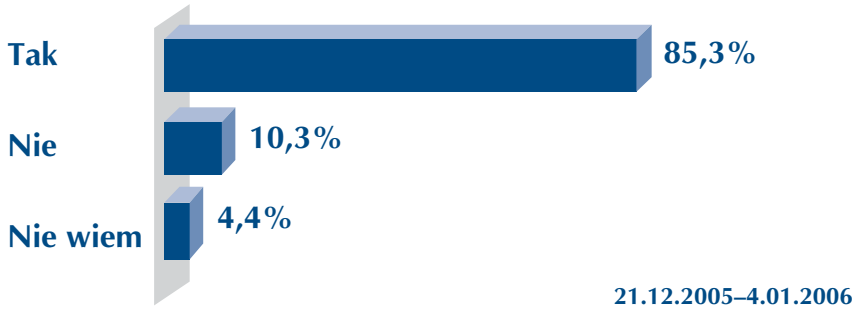
23.09–7.10.2005

2. Czy kierunki działań ZZM w sprawie zatrudnienia maszynistów w spółce Przewozy Regionalne są słuszne?



29.10–11.11.2005

3. Czy dobrze oceniasz kierunki działań ZZM po pół roku trwania V kadencji?



21.12.2005–4.01.2006

Pod semaforem

Maszyniści Czesław Gołuszka i Ryszard Budziak, którzy narażając własne uratowali zdrowie, a być może i życie pasażerów podróżujących między Żywcem a Suchą Beskidzką (patrz strona 5). W mgnieniu oka, gdy decydowały raptem sekund, podjęli trudną – i jak się okazało słuszną – decyzję nie tracąc ani na moment zimnej krwi.

Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy PKP Cargo S.A. za odwołanie prezesa i członków zarządu spółki PKP Cargo bez podania jakichkolwiek przyczyn swojej decyzji. Takie postępowanie świadczy o zupełnym nie liczeniu się z opinią publiczną i partnerami społecznymi.

wt

Boczny tor

Zawłaszczanie państwa

Z każdym dniem nasila się proces wymiany kadr i nic na razie nie wskazuje, by lawina politycznych czystek miała się wkrótce zatrzymać. Blady strach padł na państwowe spółki, publiczną telewizję i radio, urzędy etc. Jednym słowem wszędzie tam, gdzie sięgają wpływy polityków i można mianować swoich ludzi. Z grubsza po wyborach realizowany jest zwykle następujący scenariusz: najpierw obsadzane są stanowiska kierownicze, potem świeżo nominowani prezesi dobierają sobie podwładnych, ci natomiast – kolejnych pracowników i tak dalej do najniższego możliwego szczebla. Często według zasady: bierny, mierny, ale wierny. Kompetencje odwoływanych schodzą na dalszy plan lub nie są w ogóle brane pod uwagę. Mają zniknąć z oczu i już.

Dlaczego co 4 lata stajemy się świadkami prawdziwej karuzeli stanowisk? Odpowiedź wydaje się prosta. Niczym w niektórych krajach afrykańskich, nasze państwo jest traktowane przez polityków jak łup, a stanowiska jak trofea. Już tylko naiwni wierzą w tłumaczenia o wyborze na stanowiska niezależnych fachowców, ekspertów itp. Przy tak silnym upolitycznieniu kraju wszystko odbywa się według klucza partyjnego. Zawsze wtedy jest obawa, że „nowi" służyć będą bardziej własnej formacji niż społeczeństwu.

Co kilka lat następuje więc radykalny zwrot – w prawo lub lewo. Wypada wierzyć, że nadejdzie dzień, kiedy bez względu na wynik wyborów obrany zostanie jeden kierunek: do przodu.

uprzejmypan@interia.pl

Fraszki Jerzego Szulca

Klika
Zgrane grono winnych
Szuka winy w innych.

Współodpowiedzialność
Gdy chcesz płynąć z prądem
i trafić bez pudła
Sprawdź czy nurt ze ścieków,
czy z czystego źródła.

Kadencja
Dano nowe nuty, grzmiał głosów chór krewki
A potem wrócono znów do starej śpiewki.

Żeby...
Polska była Polską, chłop chłopem, pan panem
Baba była baba... a masło maślane.

Obiecanki
Nie obiecuj złotych gór
Jeśli masz dziurawy wór.

Pociąg historii
Nowy rozkład jazdy
potrzebny w tej chwili
Bo według starego
już nas rozłożyli.

Reforma
Nie martw się Polaku!
Jedziemy!... Na flaku!

Przesyt
Kiedy otwierają się mądrości wrota
I z nadmiaru wiedzy
można dostać kota.

Teledyskusja
Jeden szczerzy zęby,
drugi wyszczekany
I obaj nie wiedzą,
gdzie pies pogrzebany.

Słowianka
Powiedział dwa słowa...
I była gotowa.

Autokracja
Dobrze by to było,
by każdy minister
Lał w bak narodowy,
a nie w swój kanister.

Ciągotki
Mam pociąg do pani
– nieśmiało powiedział
A ona – ja kuszetkę
oraz wolny przedział.

Wojaczka
„Co nam obca przemoc wzięła
Szablą”... i szabla się zgięła.

Nos
Bywa, że czasami i tabaka w rogu
Gdy pójdzie po nitce znajdzie igłę
w stogu.

Podpatrzone

Zmiana przebiła się przez śnieg...

...jeszcze tylko jeden skok w puch...

Aby do domu...

Fot. RZ

COMPENSA

Tak, to doskonałe rozwiązanie!

Ubezpieczenia grupowe

Początek roku to dobry okres na refleksję nad najważniejszymi sprawami. A cóż jest ważniejszego niż zdrowie, życie?

Zastanawiając się nad sensem funkcjonowania ubezpieczeń grupowych w przedsiębiorstwach łatwo zauważyć nie tylko inne ich rodzaje w poszczególnych krajach np. Europy, ale również odmienne podejście pracodawców i pracowników do zagadnienia. Pewnie nie jeden z pracodawców odpowiedziałby, że jest to sprawa każdego pracownika, który jeśli chce niech ubezpiecza się indywidualnie. Inny rzekłby może że, skoro funkcjonuje to w tylu zakładach w całej Polsce, gdzieś musi tkwić tajemnica powodzenia takich ubezpieczeń... Jeszcze inny stwierdziłby oczywiście, że tak! Przecież zarówno pracodawca jak i całego grono pracowników ma z tego tytułu konkretne, wymierne korzyści.

Zacznijmy od tego, iż nigdzie na świecie nie funkcjonują takie ubezpieczenia grupowe jak w Polsce. Nigdzie na świecie nie płaci się świadczeń z tytułu zgonów, wypadków itd. współubezpieczonych. Dlaczego więc ubezpieczenie grupowe proponowane przez TUnŻ Compensa S.A. cieszy się tak dużą popularnością? Przede wszystkim dlatego, że oprócz korzyści płynących z zawarcia takiego ubezpieczenia, szerokiego okresu całodobowej ochrony na całym świecie **każdego na nie stać!** I to bez względu na wiek, stan zdrowia, czy zarobki, ponieważ relatywnie niska w odniesieniu nawet do najniższych wynagrodzeń składka może być skalkulowana na poziomie minimalnym, a dla potrzebujących większej ochrony odpowiednio wyżej!

Jakie jeszcze dodatkowe korzyści zyskuje pracownik? Relatywnie niską składkę, brak badań lekarskich, nieistotny stan zdrowia, odpowiedzialność Towarzystwa na całym świecie 24h/dobę! Ale to nie wszystko.

A gdyby dzisiaj każdy z nas dowiedział się od lekarza, że zostało mu kilka dni życia? Ubezpieczylibyśmy się na wszelkie możliwe sposoby, żeby zabezpieczyć nasze rodziny, możliwość spłaty kredytów, dalszego wychowania dzieci przez wdowy itd.

Dlaczego jednak o tym myśleć dopiero w momencie tragedii? Przecież takich przykładów jest wokół mnóstwo. To właśnie jest komfort, że dziś bez ryzyka można podjąć decyzję o ubezpieczeniu, szczególnie przy tak niebezpiecznym zawodzie jak zawód maszynisty kolejowego... Skąd brać pieniądze będąc niezdolnym do pracy w swoim zawodzie?

A co, gdy będziemy starsi?

Jest **możliwość kontynuowania** tego ubezpieczenia w niezmienionym zakresie w momencie, gdy stracimy pracę lub przejdziemy na emeryturę!

Co dalej 60–65-latku? Kto Cię ubezpieczy w tym wieku? Skąd wziąć pieniądze na leczenie gdy złamiesz nogę, jak zabezpieczyć najbliższych, aby mieli za co Cię pochować...

Co jeszcze? **Wygoda** – z twojego miesięcznego wynagrodzenia przekazywana jest składka na ubezpieczenie, nie martwisz się o kolejki w banku, na poczcie itd. żeby uregulować składki, nie musisz nawet o tym pamiętać!

Chciałbym życzyć wszystkim maszynistom spokojnej i bezkolizyjnej pracy, zdrowia i zadowolenia w Nowym Roku, ale również tego, aby tak samo jak są odpowiedzialni za życie przewożonych pasażerów, byli odpowiedzialni za swoje życie i wykorzystali możliwość bardzo dobrego ubezpieczenia się w naszym towarzystwie!

Zastanówcie się dosłownie chwilę i nie zwlekajcie! Porównajcie swoje dotychczasowe ubezpieczenia z naszą propozycją!

Na stronach internetowych ZZM znajdziecie Państwo wszystkie niezbędne informacje: tabelę z wariantami ubezpieczenia, osoby kontaktowe, deklaracje!

Zachęcam gorąco, bo przed nami długi rok, a z TUnŻ Compensa S.A. będzie na pewno bezpieczniejszy!

Z pozdrowieniami

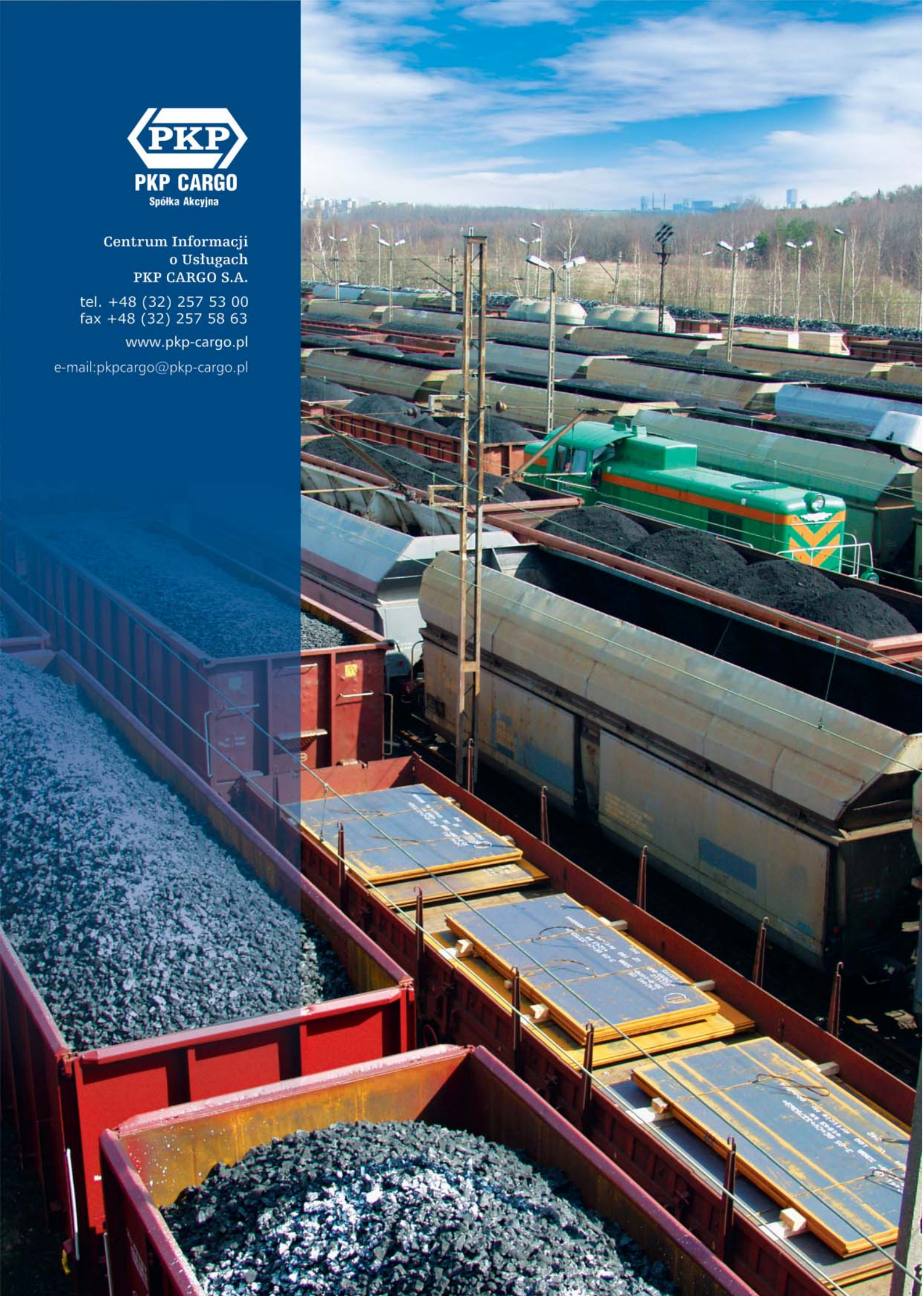
Mariusz Remisz
Pełnomocnik Zarządu TUnŻ Compensa SA

COMPENSA

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