



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 6/22

CZERWIEC 2006



Razem w Konfederacji

– str. 2

Dość mydlenia oczu!

– str. 3



Kolejarze gola!

Inauguracji Mistrzostwa Świata w piłce nożnej, na które wybrały się nasze orły i duża część kibiców, towarzyszył wielki entuzjazm Polaków. Istny boom na biało-czerwone szaliki, czapki, flagi ogarnął całe miasta i wsie. W pubach i domach lub na placach przed telebimami licznie zebrani kibice wspólnie przeżywają występy polskiej reprezentacji. Niby z obawami, ale wszyscy wierzymy w sukces, jakbyśmy byli na niego skazani. Gwizdek sędziego, pierwszy wykop i już piłka w grze, a my gramy razem z nimi. Dominuje przekonanie, że musi się udać, choć fachowcy przestrzegają przed nadmiernym optymizmem.

Wcale nie inne nastroje wzbudza w naszym środowisku reforma kolei. Może z lekkimi obawami, ale wypełnieni nadzieją ufamy w dobre intencje rządu. Moment uspienia powoduje jednak, że zamiast iść na przód znowu musimy odrabiać straty. Gol dla obecnego rządu, który zapowiada skierowanie środków finansowych na kolej i, tak jak poprzednicy, nie wywiązuje się z umowy. Ale nadal wierzymy, że los się odwróci i jeszcze będzie dobrze.

Próbujemy gonić wynik, a czasu coraz mniej. Usiłujemy przeciwstawić się przeciwnikowi, ale brakuje zdecydowania i konsekwencji. Cwany rywal to wykorzystuje i zadaje tuż przed ostatnim gwizdkiem kolejny cios. Na naszym kolejowym podwórku takim nokautującym ciosem, wymierzonym w tysiące kolejarzy, będzie właśnie rządowa „Strategia” zakładająca m.in. tworzenie tzw. kompanii, czyli przekazywanie najlepszych kłasków spółki Przewozy Regionalne samorządom i wydzielenie z Grupy PKP spółki PLK. Najnowszym pomysłem jest zaś zmuszanie PKP CARGO do sprzedaży lokomotyw tymże... Przewozom Regionalnym.

W chwili oddawania tego numeru do druku nic nie wskazuje, aby Polacy zawojowali Mundial. Na przegranych meczach polskiej reprezentacji świat się jednak nie kończy. Choć przez wielu traktowany bardzo poważnie jest to jednak tylko sport i okazja do zabawy. Absolutnie nie można jednak przegrać walki o kolej, miejsca pracy, byt naszych rodzin oraz dorobek wielu pokoleń. Nadszedł czas batalii o swoje i radykalnych zmian, o które trzeba będzie walczyć z wielką determinacją. Wzorem niech będą dla kolejarzy górnicy, a nie nauczyciele. To nie przypadek, że właśnie górnikom dlatego udaje się zrealizować wiele postulatów, bo jak nikt inny potrafią z całą mocą pokazać swoją siłę.

Panie Prezydencie, jesteśmy silni i równie zdeterminowani jak oni. Widzimy jak rządzący próbują z premedytacją zwodzić Pana i innych związkowców, nawet nie zadając sobie trudu udawania, że chcą dialogu. Mamy już dość zabawy w kotka i myszkę. Nie możemy pozwolić na upadek kolei. I nie pozwolimy...

Sławomir Centkowski



Głos Maszynisty
MIEJSCA KOLEJOWI
www.gkm.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: rkzzm@wp.pl

Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki
Kolegium: Kazimierz Jamrozik, Roman Jordan
Layout: Elżbieta Górecka

Druk: Drukarnia Kolejowa – Kraków

Okladka: Od lewej: Ireneusz Mischczuk – przewodniczący RKZZDK w RP, Leszek Miętek – prezydent ZZM i Aleksander Motyka – przewodniczący ZZDR PKP. 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.

Związki razem

Pod uchwałą o współpracy w ramach Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych podpisały się organizacje zrzeszające ogółem blisko 22 tysiące kolejarzy.

Na spotkaniu w Warszawie 12 czerwca Komitet Założycielski KKZZ powołały organizacje, których przedstawiciele dysponowali tego dnia stosownymi uchwałami swoich organów statutowych. Były to Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce, Związek Zawodowy Dżurnych Ruchu PKP oraz Związek Zawodowy Drużyn Konduktorskich w RP. Razem zrzeszają one niemal 22 tysięcy kolejarzy pracujących na newralgicznych stanowiskach związanych z ruchem pociągów w najważniejszych spółkach Grupy PKP.

Jeszcze w czerwcu spotka się grupa inicjatywna, która przygotowuje wszystkie dokumenty konieczne do rejestracji oraz dopracuje statut.

(R)

Dość mydlenia oczu!

Rozmowa z Leszkiem Miętkiem, prezydentem ZZM

– Jak ocenia Pan dialog z zarządem PKP CARGO w sprawie postulatów sporu zbiorowego?

– Dialog jest konstruktywny. Doszliśmy do porozumienia w dwóch z trzech postulatów – zawieszenia tworzenia spółek-córek i przemieszczania tam zespołów pracowniczych, ograniczenia redukcji zatrudnienia do naturalnych odejść, zwolnień dyscyplinarnych i za porozumieniem stron, a także w trybie art. 53 Kp. Porozumieliśmy się też w sprawie realizacji zapisów Porozumienia Partnerów Społecznych i informowania o sytuacji w spółce i jej zakładach. Nie mamy porozumienia w kwestii podwyżki wynagrodzeń. Liczę, że podczas kolejnej tury negocjacji 20 czerwca uda się nam je uzyskać.

– Powstaje Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych...

– Tak. Nadszedł czas realizacji jednego z najważniejszych naszych celów – zjednoczenia kolejarskiej rodziny. Konfederacja będzie zrzeszać głównie organizacje, których członkowie pracują na stanowiskach związanych z ruchem pociągów, można powiedzieć produkcyjnych jak: maszyniści, dyżurni ruchu, drużyny konduktorskie i inne, które zgłoszą chęć wspólnego działania. Sytuacja zmusza nas do pilnych wspólnych działań w obronie polskiej kolei i miejsc pracy. Nie pierwszy raz w okresie, gdy należałoby myśleć o letnim wypoczynku funduje się nam nerwową sytuację. Nie wiem dlaczego tak się dzieje, bo oczekiwaliśmy dialogu i akcentowaliśmy gotowość do rozmów. Nie przyniosło to jednak spodziewanego efektu.

– Nie spełniają się nadzieje pokładane w nowej ekipie rządzącej.

– Od przedstawicieli resortu transportu słyszymy tylko ciągle szumne

deklaracje, że należy o kolej dbać i ją naprawiać. Tym większe jest nasze rozczarowanie, gdyż okazują się one jedynie hasłami, by nie rzec frazesami.

Dzieje się wiele złego, a próbuje nam się mydlić oczy, że jest inaczej. Trwa w najlepsze karuzela stanowisk, zaś żadnej naprawy kolei nie ma. Wielka pompa towarzyszyła uchwaleniu przez parlament tzw. trzech ustaw kolejowych, w tym m.in. o Funduszu Kolejowym. Znowu nasłuchaliśmy się buńczucznych zapowiedzi o wielkim przełomie, jaki rzekomo miał się stać udziałem PKP. Tymczasem do dziś nie ma zapowiadanych pieniędzy na infrastrukturę oraz przewozy regionalne. Choć mamy połowę czerwca nie podpisano jeszcze wszystkich umów z samorządami i nie wiadomo, kiedy tak się stanie. W zamian zapowiada się odwołanie 65 pociągów regionalnych na Podkarpaciu, w innych regionach jest niewiele lepiej. Czas płynie, kolej ginie, a z nią nasze miejsca pracy. Chyba już żaden kolejarz nie wie na jakim etapie są prace nad „Strategią”. Nadal aktualne są plany podziału spółki PKP Przewozy Regionalne i przejmowania przez samorządy jej najlepszych elementów. To tylko kilka przykładów.

– Co Pan sądzi o planach resortu transportu związanych ze sprzedażą lokomotyw PKP CARGO do Przewozów Regionalnych?

– To nedorzeczna koncepcja. Podkreślam, spółka PR jest zadłużona na prawie 600 mln zł tylko wobec samego...CARGO, za co więc kupi te lokomotywy i za co je utrzyma? Ponadto takie rozwiązanie pociągnie za sobą konieczność m. in. dublowania zaplecza warsztatowego. Z ekonomicznego punktu widzenia nie ma to sensu. Wygląda więc na to, że mamy do czy-

nienia z próbą osłabienia pozycji PKP CARGO. Zapewne pod płaszczykiem pozyskania pieniędzy na modernizację lokomotyw właściciel (PKP S.A) próbuje spełnić oczekiwania podejrzanego lobby usiłującego rozbić CARGO i zabrać lokomotywy, które – śledząc zapisy „Strategii” – trafią do samorządów. Ciekawe gdzie trafią dalej? Pamiętajmy, że PKP S.A. ma na tym polu niezbyt chlubne doświadczenia, jak choćby ze sprzedażą lokomotyw serii SP32 firmie Kolmex. Ostatnio wokół tego tematu rozpętała się w prasie istna afera. Oby nie okazało się, że naciski PKP S.A. na sprzedaż lokomotyw z PKP CARGO będą miały taki sam finał.

– I co na to ZZM?

– Na nadzwyczajnym posiedzeniu Rady Krajowej ZZM ustaliliśmy szczegóły realizacji uchwały Krajowego Zjazdu Delegatów ZZM w tej sprawie. Doszliśmy do wniosku, że postawiono nas pod ścianą. Potwierdza to wynik rozmowy z panem ministrem Chaberkiem, który oświadczył, że nie widzi potrzeby dialogu społecznego w PKP m.in. na forum Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa. Wszystko wskazuje więc na to, że w tej chwili nie zadajemy pytania „czy”, ale „kiedy” dojdzie do protestu. Członkowie związku wiedzą, że jeśli nie przeciwstawimy się temu, co próbuje się robić z polską koleją oraz planom, jakie ma wobec niej resort transportu i działaniom PKP S.A. to stracimy bezpowrotnie nasze miejsca pracy. Miejsca, dzięki którym utrzymujemy nasze rodziny. Decyzja o sprzedaży lokomotyw do PR może być punktem zapalnym.

– Pokojowe protesty na kolei okazywały się dotychczas mało skuteczne.

– Tak, więc tym razem nie powinni przypominać marszu różanego czy pikietę z opłatkiem w rękę. Poprzednie

dokończenie na str. 6

Obrona pozycji spółki

Z Kazimierzem Murawskim – członkiem zarządu PKP CARGO S.A. – dyrektorem ds. marketingu i handlu rozmawia Rafał Zarzecki

– Trafił Pan na kolej i objął swoją funkcję blisko pół roku temu. Jak ocenia Pan ten okres?

– Obecne stanowisko jest dla mnie nowym wyzwaniem, dającym możliwość wykorzystania dotychczasowych doświadczeń zawodowych. Przez kilka lat odpowiadałem w Bumarze za spedycję i transport, natomiast w BGŻ – za strategię rynkową, pełniąc funkcję dyrektora marketingu. Nie ukrywam, że owe 6 miesięcy w PKP CARGO S.A. było dla mnie bardzo trudnym i pracowitym okresem. Choć spółka jest skomplikowanym mechanizmem organizacyjnym, to uważam, że od strony handlowej poznałem ją już dość dobrze.

– Jakie są priorytety dla PKP CARGO?

– Najważniejszym wyzwaniem jest obrona pozycji spółki, wyhamowanie procesu spadku przewozów i odwrócenie tej tendencji poprzez odzyskanie utraconej masy towarowej. Będziemy szukać nowych klientów, dążyć do utrzymania dotychczasowych i starać się odzyskać tych „przejętych” przez konkurencję. Konieczna jest w tym celu głęboka przebudowa służb handlowych. Podjęliśmy już konkretne działania. Zlecieliśmy przygotowanie projektu kompleksowej strategii marketingowej, usprawniającej działanie podległych mi służb, a obejmującej takie aspekty działalności jak m.in. sposoby prowadzenia segmentacji klientów, wy-



znaczenia kanałów sprzedaży usług, tworzenia nowych produktów etc.

Jednym z najważniejszych elementów strategii handlowej spółki jest polityka cenowa. Niewypałem był stary mechanizm ustalania cen w taryfie towarowej i tabeli upustów. W praktyce skutkowało bowiem brakiem przewagi konkurencyjnej spółki PKP CARGO nie tylko wobec innych przewoźników, ale paradoksalnie i wobec spedytorów, będących w stanie zaproponować lepsze warunki. Spedytor oferował podczas przetargu niższą cenę, zgłaszając jeszcze np. dodatkową masę i wygrywał przetarg, a potem zlecał przewozy... spółce PKP CARGO. Pozbawialiśmy się w ten sposób części przychodów. W pierwszej kolejności zmienimy więc system, który uzależniał wysokość upustów od deklarowanej masy przewozów. Wprowadzimy ceny restrykcyjne na konkretny towar w odpo-

wiedniej masie. Cena będzie wynikała z algorytmu pewnych czynników, a przez to spedytorzy nie będą już od nas bardziej konkurencyjni. To nowatorskie podejście do zagadnienia cen, bo dotychczas wszystko sprowadzało się do „zbierania” upustów od taryfy towarowej.

– Jako osoba z zewnątrz ma Pan świeże spojrzenie na wiele spraw. Jak Pan ocenia załogę spółki?

– Cieszę się, że w PKP CARGO jest tak wiele osób utożsamiających się ze spółką i dbających o jej interesy. Wymaga to od nich nie tylko wiedzy i wyobraźni, ale także oderwania się od

pewnego utartego na kolei schematu myślowego. Właśnie dzięki takim ludziom chcemy uelastyczniać funkcjonowanie służb handlowych, ukierunkowywać je na potrzeby klienta, na zdobywanie nowych zamówień. Tacy pracownicy będą lepiej motywowani, silniejszy będzie też związek między efektami ich pracy a wynagrodzeniem. Chcemy, aby z takimi koncepcjami utożsamiali się wszyscy pracownicy. Cała załoga PKP CARGO S.A. może na tym tylko skorzystać.

– Czy do tych koncepcji ma Pan już wykonawców?

– Na pewno ich znajdziemy.

– W spółce?

– Tak, zarówno w centrali, jak i zakładach przewozów towarowych. Czynimy tak, żeby pozyskać pracę dla naszej załogi, w tym także i dla maszynistów. To nasza odpowiedzialność przed spółką, przed

dobrze i odpowiedzialnie pracującymi ludźmi. Nie będzie to jednak łatwe. Trzeba bowiem pamiętać, że rynek kolejowych przewozów towarowych jest agresywny i konkurencyjny. Moim prywatnym marzeniem jest zdobyć tyle zamówień i mieć tyle pracy, żeby zwiększać zatrudnienie. Może to brzmieć nieco utopijnie, ale stawiając sobie wielkie cele możemy zrealizować choćby ich część.

– Maszyniści nie muszą więc bać się utraty pracy w związku z przejmowaniem przez przewoźników prywatnych przewozów realizowanych dotychczas przez PKP CARGO S.A.?

– Nie ulega wątpliwości, że obecne uwarunkowania gospodarcze wymuszają dostosowanie poziomu zatrudnienia w każdej firmie do wielkości wykonywanych zadań, czyli w naszym przypadku do realizowanych przewozów. Nie oznacza to jednak, że ewentualne dalsze prze-

jęcia przewozów przez konkurentów będą skutkować utratą pracy przez maszynistów. To grupa zawodowa o wysokich i bardzo cenionych na rynku kwalifikacjach, mająca dla spółki strategiczne znaczenie.

– Dziwić może, że taka spółka jak PKP CARGO nie wykorzystuje internetu jako narzędzia promocyjno-informacyjnego, o czym świadczy niemal nieaktualizowana strona internetowa spółki.

– Poruszyliśmy niedawno tę sprawę na zarządzie PKP CARGO S.A. i wydane zostały już dyspozycje w tej sprawie. Chcemy, żeby strona internetowa spółki była czytelniejsza i bardziej atrakcyjna dla naszych klientów i wszystkich zainteresowanych korzystaniem z naszych usług, żeby można było tam łatwo znaleźć potrzebne informacje.

– Od ładnych paru miesięcy próżno ich tam szukać.

– Na pewno Pan zauważył, że w rankingach firm ogłaszanych przez polskie popularne gazety i czasopiśma nie ma naszej spółki. To nie przypadek, ale skutek naszej polityki

Obecne uwarunkowania gospodarcze wymuszają dostosowanie poziomu zatrudnienia w każdej firmie do wielkości wykonywanych zadań, czyli w naszym przypadku do realizowanych przewozów. Nie oznacza to jednak, że ewentualne dalsze przejścia przewozów przez konkurentów będą skutkować utratą pracy przez maszynistów. To grupa zawodowa o wysokich i bardzo cenionych na rynku kwalifikacjach, mająca dla spółki strategiczne znaczenie.

informacyjnej. Nie szukamy popularności. Chcemy, by jak najwięcej wiedzieli o nas klienci i potencjalni kontrahenci. Konkurencja wie o nas już dostatecznie dużo.

– Czy nie obawia się Pan konkurencji międzynarodowej, która pojawi się na polskich torach w 2007 roku?

– Oprócz zagrożenia z tej strony, przed Spółką PKP CARGO stoi także szansa zwiększenia przewozów, w tym tranzytowych. Zakładamy zwiększenie udziału spółki w obsłudze rosnącej wymiany międzynarodowej z i do Unii Europejskiej. Nawijujemy i pogłębiany współpracę z przewoźnikami oraz klientami zagranicznymi. Także w kraju jesteśmy otwarci na współpracę ze wszystkimi koncesjonowanymi przewoźnikami realizującymi przewozy towarowe przy tworzeniu wspólnych projektów i produktów zwiększających nasze przewozy.

– Dziękuję za rozmowę.



Fot. <http://mlodsy.com/>

Personalia

Bogusław Kowalski został powołany na stanowisko sekretarza stanu w Ministerstwie Transportu.

W latach 2005–2006 poseł na Sejm RP, przewodniczący Komisji Infrastruktury; 2002–2005 w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego – członek zarządu, a od 2002 r. wicemarszałek odpowiedzialny m.in. za infrastrukturę, współpraca z kolejami regionalnymi i Warszawską Koleją Dojazdową, tworzenie spółki Koleje Mazowieckie, a następnie nadzór nad nią; przygotowanie strategii rozwoju WKD, nadzór nad udziałem samorządu

wojewódzkiego w budowie portu lotniczego w Modlinie. W latach 2001–1992 w redakcji „Myśli Polskiej” – redaktor naczelny, a następnie dyrektor wydawnictwa.

Wiesław Jarosiewicz zastąpił na stanowisku prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Janusza Dyducha. Nowy szef UTK pełnił ostatnio funkcję członka zarządu w PKP Informatyka, a wcześniej dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury.

Jacek Prześluga, prezes zarządu PKP Intercity, złożył rezygnację z dalszego sprawowania swojej funkcji. Obowiązki jej szefa będzie pełnił prawdopodobnie do końca czerwca br.

Dość mydlenia oczu!

dokończenie ze str. 3

rządy oraz inne grupy zawodowe nauczyły nas, jak trzeba skutecznie walczyć o swoje. To trudne, ale możemy nie mieć innego wyjścia skoro przedstawiciele resortu transportu uważają, że dialog społeczny jest zbyteczny. Wszyscy jesteśmy z tego powodu bardzo zawiedzeni. Po nadzwyczajnym posiedzeniu członkowie Rady Krajowej wrócili do swoich macierzystych organizacji z konkretnymi informacjami i dyspozycjami dla członków związku. Obecnie czekają na stosowny sygnał.

– W opinii wielu obecna formuła Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa kompletnie nie spełnia oczekiwań.

– Trudno się temu dziwić jeśli w ciągu ostatnich dziewięciu miesięcy odbyły się raptem trzy spotkania, podczas których wyświetlano nam slajdy, zaprezentowano projekt

„Strategii”, którego zapisów nie znali nawet przedstawiciele innych resortów. Wreszcie ostatnie, wymuszone przez partnerów społecznych spotkanie, polegało na wymianie poglądów i tyle... Tymczasem nadrzędną ideą powołania Zespołu było wypracowanie wspólnych stanowisk w najważniejszych sprawach dla kolei przez strony: rządową, pracodawców i związkową. To nie jest klub dyskusyjny ani katedra uczelni. Nie został wypracowany jakiegokolwiek wspólny dokument traktujący o przyszłości kolei przez to gremium.

– Także sama Grupa PKP jest grupą tylko z nazwy...

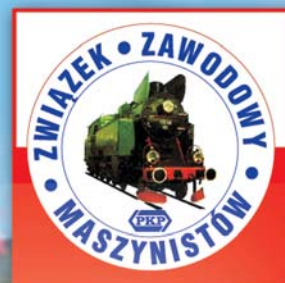
– Tak jak nie ma dobrego klimatu ze strony rządu, tak nie ma go i ze strony PKP S.A. Ponownie, jak bywało w przeszłości, kierownictwo PKP CARGO musi wiele energii poświęcać na walkę wewnątrz Grupy PKP

np. o stawki dostępu do infrastruktury, o spłatę należności od spółki PKP Przewozy Regionalne itd. To fatalna sytuacja szczególnie w przededniu liberalizacji rynku przewozów towarowych w Europie. Dla CARGO może zabraknąć czasu na podstawową działalność – kontakty z klientem i przygotowanie spółki do międzynarodowej konkurencji. Pan prezes Wach dużo mówi o Grupie PKP, o kliencie, który jest naszym pracodawcą, ale nie znajduje to przełożenia w czynach. Popiera „Strategię” zakładającą rozbitcie Przewozów Regionalnych i oddanie ich samorządom, nie podejmuje skutecznych działań dla pozyskania pieniędzy na utrzymanie infrastruktury, jest za to wielkim zwolennikiem sprzedaży lokomotyw z CARGO. Jestem jednak przekonany, że kolejarze nie będą biernie przyglądać się działaniom prowadzącym do upadku firmy.

Rozmawiał Rafał Zarzecki



IX Turniej piłki nożnej



o Puchar Prezesa PKP CARGO S.A.
i Prezydenta ZMZ
Iława 27-30 czerwca 2006 r.

Sponsor główny **Plus**

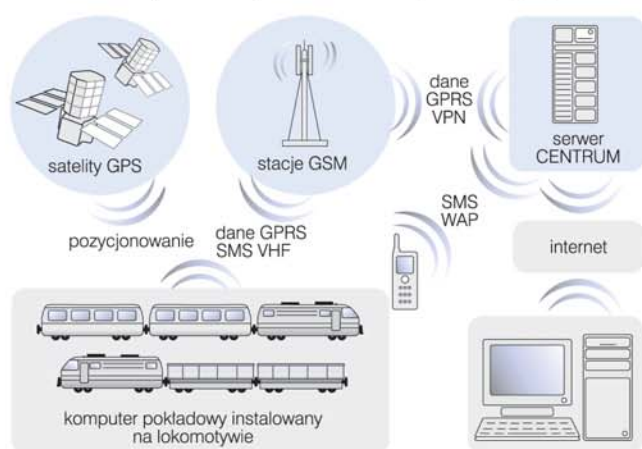


COMPENSA



Nowoczesne technologie dla kolei

Nowoczesne technologie z coraz większym rozmachem torują sobie drogę do firm transportowych, w tym także do kolei. Przykładem tego typu rozwiązań jest Satelitarny System Zarządzania i Lokalizacji Taboru Kolejowego AWIA produkcji firmy WASKO S.A. (www.wasko.pl). System ten bazuje na satelitarnej lokalizacji lokomotyw przy pomocy GPS oraz na bezprzewodowej transmisji danych z lokomotyw przy pomocy technologii GSM/GPRS, analogicznej do stosowanej w telefonii komórkowej. Zasadę działania systemu przedstawia poniższy rysunek.



Na lokomotywie instalowany jest komputer pokładowy, który oprócz pozycjonowania lokomotywy przy pomocy GPS-u oraz transmisji danych GMS/GPRS z lokomotywy umożliwia obsługę podłączonych do komputera pokładowego, czujników i układów pomiarowych takich jak układy pomiaru zużycia paliwa, pomiaru stanu zapełnienia zbiorników, pomiaru mocy lokomotywy, obrotów silnika spalinowego i szeregu innych. Pełny zestaw możliwych opcji pomiarowych zawiera poniższy rysunek.

Informacje zebrane z czujników i układów pomiarowych przesyłane są w pakietach do serwera Centrum, gdzie są archiwizowane. Dostęp do tych danych odbywa się całodobowo, przez różnego rodzaju raporty graficzne i tekstowe z dowolnej lokalizacji mającej dostęp do internetu.

System AWIA umożliwia efektywne zarządzanie spalinowym taborem kolejowym.

Użytkownik systemu AWIA uzyskuje ewidentne korzyści w postaci znacznego obniżenia kosztów eksploatacyjnych w wyniku minimalizacji kosztów paliwa, a w szczególności:

- ciągłej kontroli eksploatacyjnego zużycia paliwa
- kontroli ilości tankowanego paliwa
- monitoringu pozaeksploatacyjnych ubytków paliwa
- optymalizacji parametrów pracy silnika lokomotywy
- optymalizacji sposobu eksploatacji lokomotywy

Oprócz kontroli zużycia paliwa system umożliwia:

- monitorowanie w czasie rzeczywistym położenia lokomotywy i parametrów jej ruchu
- monitorowanie trybów pracy lokomotywy

Prowadzi to do obniżenia kosztów zarządzania firmą przewozową oraz do optymalizacji kosztów jej obsługi logistycznej. Otwarty charakter systemu AWIA umożliwia rozbudowę systemu w miarę potrzeb oraz integrację z innymi systemami, m. in.: Systemem Wspierania Procesów Logistycznych produkcji WASKO S.A. (ewidencja wagonów, próba hamulca, zestawianie składów wagonów) oraz Systemem Zarządzania Gospodarką Paliwową firmy.

WASKO S.A. 44-100 Gliwice, ul. Berbeckiego 6
tel.: +48 32 332 55 00, fax: +48 32 332 55 05
wasko@wasko.pl | www.wasko.pl



KM reaktywuje



Prezes Halina Sekita za pulpitem.

Koleje Mazowieckie nadal w ofensywie. Od czerwca spółka uruchomiła kursy z Warszawy do Radzimina oraz przywróciła na potrzeby ruchu pasażerskiego linię Nasielsk-Sierpc.

W czasach kiedy słyszymy tylko o nierentownych liniach i pociągach reaktywacja połączeń na trasie Nasielsk-Sierpc zasługuje na szczególną uwagę, bo mocno zaangażowało się w nią wiele osób, także z ZKM. Kursowanie składów pasażerskich zawieszono na tym szlaku dwa lata temu i tylko z rzadka był wykorzystywany w ruchu towarowym. 1 czerwca – ku uciesze okolicznych mieszkańców oraz samych kolejarzy – na trasę wyjechały jednoczłonowe autobusy szynowe VT 627, które od niemieckich DB Regio kupił Samorząd Województwa Mazowieckiego. Wysłu-

Łódź na torach

Wyprodukowany przez bydgoską PESE ęzł Skierniewic. W efektywnie prezentującym ale do niektórych można mieć również po-



Według producenta do najważniejszych zalet ED59 należą m.in.: wózki napędne z silnikami prądu przemiennego zasilane falownikami wykonanymi w technologii IGBT umiejscowione w skrajnych częściach pojazdu, sprawdzony system przeciwpoślizgowy, mikroprocesorowy rozproszony układ sterowania pojazdu. Uwagę przykuwają ponadto podobne do tramwaju cityrunner wnętrze, wydajna klimatyzacja, wysuwane stopnie ułatwiające pasażerom wysiadanie i wsiadanie, szerokie wejścia, rampy wejściowe i miejsca dla osób niepełnosprawnych. Nad bezpieczeństwem czuwa system monitoringu wewnętrznego i zewnętrznego z podglądem na pulpicie maszynisty i automatycznym zapisem. Informacje dla podróżnych są wyświetlane i podawane przez system audio. Jest też interkom do łączności pasażera bezpośrednio z maszynistą pojazdu.

Osobiste odczucia po obejrzeniu jednostki są jednak mieszane, zwłaszcza jeśli chodzi o kabinę maszynisty, sprawiającą wra-

żenie topo i dość funk w kabinie, o 160 km/h mentem są w praktyce semnego lu gadką jest (sterek) spr kamera ze drzwiach - mogą wia nie mogą jazdy nie z oraz zamo

żone, bo 20–30-letnie, ale odpicowane na błysk jednostki prezentowały się całkiem okazale.

Uroczysta inauguracja rozpoczęła się w Nasielsku, skąd zaproszeni goście udali się szynobusem do Sierpca. Podróż upłynęła w przyjemnej atmosferze, ale nie mogło być inaczej skoro za pulpitem maszynisty siadali m.in. **Bogusław Kowalski**, sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu i **Halina Sekita** – prezes zarządu KM. Na stacji w Sierpcu czekali na nich przedstawiciele lokalnych władz, mieszkańcy, a nawet miejscowa orkiestra. W części oficjalnej do zebranych przemawiał m.in. wiceprezydent ZMZ **Krzysztof Ciećka**, który powiedział: – Z czasów, gdy jako kilkunastoletek łapałem tzw. bakcyła kolejowego dokładnie pamiętam zapowiedzi pociągów z Kołobrzegu do Warszawy kursujących właśnie przez Sierpc i Nasielsk. Dlatego bardzo się cieszę, że kolej tu wróciła, co umożliwi Państwu dogodne dojazdy do innych miejscowości. Zyskają również kolejarze, bo będą mieli pracę. Mimo negatywnego stanowiska do regionalizacji jestem pełen podziwu dla spółki Koleje Mazowieckie, która wprowadza nowe połączenia i reaktywuje linie. Przydało-

by się jednak więcej przystanków. Zadowolony nie krył również **Kazimierz Goczyński**, naczelnik Sekcji Sierpc PKP CARGO: – Teraz trzeba włożyć w pracę jeszcze więcej serca. Wierzymy, że Koleje Mazowieckie dojadą do Torunia lub spowodują, że będzie dogodne skomunikowanie do tego miasta – powiedział.

Faktycznie, najkrótsza trasa kolejowa z Warszawy do Torunia wiedzie właśnie przez Nasielsk i Sierpc. Kłopot w tym, że 88-kilometrowy odcinek wymaga modernizacji. Należy skrócić czas przejazdu, który wynosi teraz 130 minut. Przedstawiciele PLK oceniają, że potrzeba na ten cel ok. 1,5 mln zł. **Krzysztof Korcz**, przewodniczący ZMZ w Sierpcu dziękował prezydentowi **Leszkowi Miętkowi** za wstawiennictwo i interwencję dla reaktywacji linii. – Zrobił wiele dla Sierpca. Pamiętam jak dwa lata temu mówił, żebyśmy się nie martwili, bo będziemy jeszcze jeździć do Nasielska i Płocka. Z Nasielskiem się sprawdziło, wierzymy, że stanie się tak z Płockiem – powiedział.

Franciszek Kotelba, maszynista prowadzący 1 czerwca rejsowe składy wczesnym rankiem ocenia, że pierwszy zanotował ok. 80-procentowe obłożenie,



Przemawia wiceprezydent Krzysztof Ciećka.



Od lewej: maszynista Roman Siemiątkowski, Franciszek Kotelba, Krzysztof Korcz i Kazimierz Goczyński.

zaś w kolejnym był komplet pasażerów. Jeśli zatem zapewni się dogodne skomunikowania o wysokiej frekwencji na tej linii można być spokojnym, choć pewnie dopiero po przerwie wakacyjnej.

Tekst i fot. (raz)

ezt ED59-01 nazwany Acatus (po łacinie łódź) rozpoczął kursowanie z Łodzi do ... ym się pojeździe zakupionym przez samorząd nie brakuje ciekawych rozwiązań, poważne zastrzeżenia.

popornej. Zaletą dla maszynisty jest prostota sterowania funkcjonalny, prosty pulpit. Brakuje jednak drugiego fotela ... ie, co w myśl przepisów nie pozwala na jazdę z prędkością ... /h z jednoosobową drużyną. Innym dużym manka- ... n są zbyt małe okna boczne w kabinie. Niewielka szybka ... tyce uniemożliwi maszyniście np. przyjęcie rozkazu pi- ... go lub choćby wyjrzenie przez boczne okno. Istną za- ... est więc jak zewnętrzny monitoring (kamery zamiast lu- ... sprawdzi się podczas zimy lub gdy uszkodzona zostanie ... zewnętrzna. Niezbyt fortunnie – na poręczy tuż przy ... ch – umieszczono przycisk alarmowy, który odróżni ... wziąć za otwierający drzwi. Powodów do zadowolenia ... gą mieć wreszcie maszyniści-palacze, którzy podczas ... ie zapalają papierosa, ze względu na brak popielniczek ... montowane czujniki przeciwpożarowe.

Admin
Fot. Tomasz Makuch



ED59-01 w pigułce:

Napięcie zasilania	– 3000VDC
Prędkość maksymalna	– 160 km/h*
Przyspieszenie rozruchu	>1 m/s kw.
Układ osi	– Bo' 2' 2' Bo'
Długość	– 63000 mm
Szerokość	– 2870 mm
Maksymalny nacisk na oś	< 17,5
Miejsc siedzących	– do 160,
stojących	– do 190

* Prawdopodobnie w wersji trzyczłonowej prędkość maksymalna ma wynosić do 140 km/h ze względu na brak wymaganej masy hamującej

Skok na skansen

W sposób niewątpliwie oryginalny, choć pozostający w sprzeczności z co najmniej dobrymi obyczajami, prywatna spółka nabyła pojazd trakcyjny. Nowym, dotychczas nie docenianym, „zapleczem” dostarczającym maszyny został... skansen taboru kolejowego. Sprawą interesuje się prokuratura.

Obserwując lokomotywy prywatnych przewoźników jeżdżące po Polsce wydawało się, że nie można być już niczym zaskoczonym. Pochodzą one bowiem z Estonii (Rail-Polska), Maroka (CTL), Niemiec (praktycznie większość odpowiedników ST43 i ST44), a nawet i złomowiska (CTL - owskie ET22-143 i R005, poskładana z pociętych maszyn PKP). Pomysłowość ludzka nie zna jednak granic.

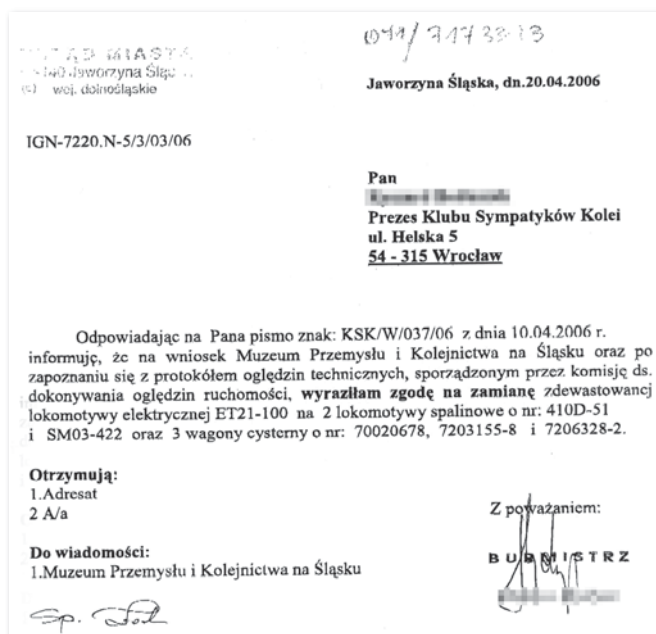
Swego czasu PKP S.A przekazała Urzędowi Miasta Jaworzyna Śląska atrakcyjnie położoną działkę w centrum miasta wraz ze znajdującymi się na niej zabudowaniami byłej lokomotywni oraz ruchomościami w postaci taboru kolejowego w roli eksponatów muzealnych. Celem tych działań miało być utworzenie tam Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku. Założycielem i jednocześnie formalnym właścicielem obiektu został **Piotr G.** z Wrocławia, przy czym właścicielem eksponatów pozostało miasto, repre-

zentowane przez **Halinę D.** Faktycznie muzeum opiekowali się wolontariusze, miłośnicy kolei, którzy poświęcając swój czas i niejednokrotnie środki, prowadzili prace przy zabezpieczeniu i odrestaurowaniu cennych zbiorów.

Pewnego dnia Piotr G. dostał propozycję nie do odrzucenia, bo pojawił się pomysł sprzedaży jednej z lokomotyw prywatnemu przewoźnikowi za kwotę 195 tys. zł. Problem w tym, że umowa przekazania taboru przez PKP S.A. na rzecz miasta Jaworzyna Śląska ściśle określała zasady, na jakich można dokonać zbytu eksponatów.

Nie zezwalała na sprzedaż, a jedynie na zamianę „na ten sam typ lub rodzaj, ale w lepszym stanie”.

Dla chcącego nie ma jednak przepisu, którego nie da się obejść. Piotr G. poprosił panią burmistrz o zgodę na „zamiannę” elektrowozu ET21-100 na... lokomotywę SM 03 i trzy cysterne, które kupił za 42 tys. zł. Najwyraź-



Prywatni przewoźnicy nie przepuszczają nawet podobnym pojazdom.

Fot. Krzysztof Waszkiewicz

niej dla władz miasta był to również intratny interes, bo propozycja została zaakceptowana. Lokomotywa, pomimo wcześniej wydanego przez wrocławski UTK zakazu eksploatacji bocznic do Muzeum, opuściła 4 czerwca br. bramy skansenu i została przekazana do gliwickiego Zakładu Napraw Lokomotyw Elektrycznych w celu wykonania naprawy głównej. Czas pokaże, co będzie z nią dalej.

Należy wątpić, czy po takich doświadczeniach któryś przewoźnik przekaże kiedykolwiek swoje wysłużone pojazdy do muzeum czy skansenu. Nasuwa też się pytanie, czy będące w stanie spoczynku lokomotywy są zagrożone. Trzeba pamiętać, że jest ich sporo i nie wszystkie są pod odpowiednim nadzorem. W następnej kolejności będą chyba brane „pod uwagę” parowozy pełniące w wielu miejscach funkcję pomników...

Dariusz Grześ



COMPENSA

kunszt ubezpieczeń

Dla Twojego Zdrowia



Ubezpieczenie zdrowotne **Compensa Zdrowie** to dostęp do kompleksowych usług medycznych na najwyższym poziomie. Pozwól nam zająć się Twoim zdrowiem.

Towarzystwo Ubezpieczeń Compensa S.A.
Al. Jerozolimskie 162, 02-342 Warszawa
Compensa Kontakt: 0 801 120 000
www.compensa.pl

MEMBER OF
VIENNA
INSURANCE GROUP

Pokazali komisjom

Na posiedzeniu Komisji Obrony Praw Pracowniczych oraz BHP które odbyło się 7 czerwca w Biurze Rady Krajowej omawiano bieżące zagadnienia. W trakcie spotkania spółka Pyrylandia zaprezentowała wielofunkcyjny radiotelefon pociągowy F-747, przeznaczony do pracy w systemach łączności radiowych stosowanych na kolei. Potem przedstawiciele firmy odpowiadali na pytania uczestników pokazu.

(L)



Prezentacja radiotelefonu.

Fot. R.Zarzecki

Instrukcje bez podstawy

Sąd wydał wyrok na podstawie opinii biegłego opartej na przepisach, które straciły moc prawną. Dlaczego na kolei wszelkich wątpliwości nie interpretuje się na korzyść pracownika?

W maju jeden z naszych kolegów zwrócił się z prośbą o zapoznanie się z aktem postępowania wyjaśniającego jakie wszczęto przeciw niemu w 2005 roku. Postawiono mu zarzut odmowy wykonania polecenia wydanego przez dyspozytora zakładu, a przekazanego drogą radiową (posiadał radio manewrowe) przez dyżurną ruchu. Maszynista miał przerwać wykonywaną pracę manewrową i połączyć się ze składem pociągu. Odmówił, uzasadniając to brakiem radia pociągowego, gdyż obsługiwany przez niego pojazd kolejowy z napędem (określenie zgodne z instrukcją PKP PLK S.A. Ir-5/R-12) był wyposażony tylko w radio manewrowe. Znajdujące się w akcie postępowania wyjaśniającego opinie wydane przez naczelnika działu (z dn. 16 czerwca 2005) oraz instruktora (z dn. 26 kwietnia 2005 r.), opierające się na postanowieniach zawartych w instrukcjach R-1/E-1 o prowadzeniu ruchu pociągów w PKP S.A., instrukcji pracy manewrowej Ir-9 (R-32) i instrukcji radiołączności pociągowej Ir-5 (R-12), wskazują na winę maszynisty. Opinia powołanego przez sąd biegłego także nie jest korzystna dla pracownika. Niewątpliwie obie miały

decydujący wpływ na wyrok wydany sądu pierwszej instancji.

Co ciekawe, zupełnie pominięto fakt, że na podstawie art. 76 ust. 2 pkt 2 Ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz.U. nr 86 poz. 789) przepisy i instrukcje wydane na ich podstawie straciły swą moc prawną z dniem 31 grudnia 2004 roku. Stało się tak za sprawą uchylecia rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 11 lutego 2000 roku w sprawie szczegółowych zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych (Dz.U. nr 34 poz. 400 czyli R-1/E-1).

Powoływanie się na nie obowiązujące w danej chwili akty prawne lub powstałe na ich podstawie instrukcje jest wprowadzaniem sądu w błąd. Luka prawna trwała od 1 stycznia 2005 do 9 września ub.r., kiedy to ukazało się Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. 172 poz. 1444), obowiązujące do dziś. W artykule 177 ustawodawca nakazał dostosować przepisy wewnętrzne zarządcy infrastruktury (PLK) oraz przewoźników (CARGO) do przepisów rozporządzenia.

Biegłym powołanym przez sąd w opisywanej sprawie był pracownik zatrudniony obecnie w PKP PLK. Jak napisał, wydał opinie na podstawie, cyt: „akt Sądu Rejonowego, postanowień regulaminu technicznego stacji, obowiązujących aktów prawnych – przepisów i instrukcji obowiązujących w PKP w marcu

2005 roku oraz analizy akt”. Tym samym nie tylko nie dostrzegł powstałej luki prawnej, ale całkowicie pominął istotny dla sprawy paragraf 19 ust.1 instrukcji Ir-5 (R-12), wedle którego można mieć wątpliwość co do jednoznacznej winy maszynisty. Czytamy w nim bowiem, że: „pojazdy kolejowe z napędem wyposażone w urządzenia radiołączności pociągowej oraz system „Radio-stop” wjeżdżając na linie kolejowe zarządcy infrastruktury powinny mieć czynne i sprawne te urządzenia”. Jeśli połączymy to z postanowieniami obowiązującymi w instrukcji Ir-9 (R-34) zawartymi na str. 6 gdzie dokonano kolejnej interpretacji pojęć „pojazdu kolejowego” i „lokomotywy manewrowej” oraz zawarte w paragrafie 8 ust. 2, 3 ww. instrukcji, a także dodamy do tego par. 12 ust. 18 instrukcji Ir-5 (R-12) jest oczywiste, że wydane polecenie może budzić wątpliwość. Tym bardziej, że maszynista otrzymał je od dyżurnej ruchu, a nie od kierującego manewrami. Z treści regulaminu technicznego wynika, że omawiane zdarzenie odbywało się na liniach infrastruktury kolejowej. W obu przytaczanych dokumentach nie opisano zaś zasad korzystania z radia manewrowego. Niewątpliwie naganny jest brak ujednoclenia w instrukcjach podstawowych pojęć, mimo iż zarówno traktująca o pracy Ir-9, jak i o radiołączności pociągowej Ir-5 są opracowane i wydane przez jeden podmiot – PKP PLK S.A.

Wszystkie wątpliwości powinny być interpretowane na korzyść pracownika. To jeden z podstawowych filarów prawa. Okazuje się jednak, i to wcale nie rzadko, że na kolei pracodawca nie respektuje fundamentalnych praw, co udowadnia ten konkretny przypadek.

Eugeniusz Śliwiński
Komisja Obrony
Praw Pracowniczych



Fot. Krzysztof Kulczycki

Dbajmy o miejsca pracy

Często słyszymy od kolegów narzekania oraz doświadczamy na własnej skórze ciężkich warunków w jakich przyszło nam pracować. Ale czy za część z nich nie odpowiadamy sami?

Brak stałych godzin pracy, częste zmiany taboru podczas służby, nadmierny hałas, brak kuchenek elektrycznych, czajników na lokomotywach oraz wszechobecny brud to tylko niektóre z nich. Te pierwsze to „uroki” naszej pracy. Niestety – za bród, smród, brak kuchenek, czajników lub też ich dewastację odpowiada nikt inny jak tylko my, koledzy maszyniści.

Hałasu co prawda nie da się wyeliminować całkowicie, bo tabor już nie pierwszej młodości, ale czy ciężko na przeglądzie okresowym uzupełnić brakujące uszczelki w drzwiach i oknach itp? Tyle, że to my musimy o to zadbać zgłaszając takie nieprawidłowości zwierzchnikom.

Nad czystością i tzw. zapleczem, czyli kuchenkami i czajnikami warto się zastanowić.

Większość z nas pamięta jeszcze czasy, gdy tabor był w „naszych rękach”, a lokomotywy lub składy eż były niczym drugi dom. Koledzy prześcigali się w pomysłach, upiększali tabor dywanikami, w kabinach wisiały firanki, na fotelach układano ładne i czystutkie pokrowce. Wszędzie było

czysto i schludnie, aż miło pracować. Każdy pozostawiał po sobie porządek (umyte szyby, pulpity, pozamiatane, nawet z pozostawieniem wody koledze). Nagle to się skończyło, nie ma już planowego taboru, więc my maszyniści czujemy się - nie wiadomo dlaczego – zwolnieni z obowiązku sprzątania. Niektórym kolegom ciężko wytrzeć po sobie brudny pulpit, nie mówiąc już o umyciu szyb, czy też pozamiataniu kabiny. Nie mówiąc już o tym, że zamiast butelki z czystą wodą można znaleźć zupełnie co innego.

Nie palących najbardziej jednak denerwują palący koledzy. Popiół z papierosów strząsają wszędzie gdzie popadnie, nawet na grzejniki. Podczas włączenia ogrzewania kabiny ohydny smród rozchodzi się po całej lokomotywie. Dlaczego więc Ci, którzy nie palą mają pracować w pożałowania godnych warunkach?

Sami niszczymy tabor, na którym pracujemy, bo ktoś inny ma do niego dostęp?

Ostatnio na przykład ZKM w Zakładzie Taboru w Katowicach zakupił nowiutkie czajniki. Ile z nich nadaje

się do użytku? Śmiem twierdzić, że może połowa. Czajniki są zdeformowane, gwizdki pourywane, bądź w ogóle ich nie ma.

Domagamy się poprawy warunków naszej pracy, sami nie robimy prawie nic, żeby pracowało się nam lepiej. Pamiętajmy, że obowiązkiem każdego pracownika jest pozostawienie w czystości stanowiska pracy oraz poszanowanie powierzonego nam mienia. Tabor jest naszym drugim domem, spędzamy w nim połowę życia. Wątpię, czy ktoś odważyłby się pozostawić w swoim własnym M taki bałagan, a nawet smród.

Liczymy na zrozumienie kolegów maszynistów. Panowie, szanujmy się nawzajem.

Paju & Makron

Tym wszystkim,
którzy połączyli się ze mną
w bólu po stracie
mojej ukochanej żony
Jolanty Mincewicz
serdecznie dziękuję
za wsparcie duchowe
i wyrazy współczucia
Pogrążony w smutku
Janusz Mincewicz
z córkami i rodziną



Pod semaforem



Koleje Mazowieckie za reaktywację linii Nasielsk-Sierpc i uruchomienie nowego połączenia Warszawa Gdańska-Radzimin. Gdy w wielu miejscach Polski trwają dyskusje o nieopłacalności przewozów pasażerskich skutkujące zamykaniem linii i zawieszaniem kursowania pociągów spółka KM sukcesywnie rozwija sieć własnych połączeń.

Opolski Zakład Przewozów Regionalnych za plany podpisania umowy na obsługę techniczną z firmą Chem Trans Logistic. Prawdziwym skandalem jest, że jeden z zakładów spółki należącej do Grupy PKP zamierza wspierać największego konkurenta innej spółki tejże Grupy – PKP CARGO.



FRASZKI JERZEGO SZUALCA

Druga młodość
Zaczyna rupieć
Na nowo głupieć.

Saper
Choć z wyglądu miała
bardzo groźną minę
rozebrał ją całkiem
w niecałą godzinę.

Głowizna
Z tym problem głównie mamy
że właściwych głów nie mamy.

Pirotechnik
Ma dynamit w piórze,
donosami strzela
On już niejednego
wysadził z fotela.

Patałach
Niepotrzebnie włożył
piłkarskie pantofle,
Dać mu pole karne...
niech kopie kartofle.

Konsultacje
Mam kilka wariantów
– rzekł kat – pan wybiera:
Topór, halabarda, tasak
czy siekiera?

Przesądny
Po roku wziął rozwód
i rzekł tymi słowy:
Ten trzynasty miesiąc
mógłby być pechowy.

Głosowanie
Zastanów się dumny
Co wrzucasz do urny.

Stolarz
Do grobowej deski
miłość jej ślubował
No i... całe życie
potem ją heblował.

Szansa
Marzy mu się auto.
Grosz przepija wszelki
Kto wie, czy nie kupi,
jak sprzeda butelki.

Specjalista
Zasiada w komisji ofiarne nieboże
Niewiele potrafi, ale dużo może.

Podpatrzone



14WE-03 war-
szawskiej SKM
i odbijająca się
w nim EP09-026
Fot.
Daniel Szymański
(<http://www.se-65.nuh.pl>)

Wszystkich
Czytelników
posiadających
ciekawe zdjęcia
związane z koleją
namawiamy
do przesyłania
ich do redakcji
pod adresem
Grójecka 17,
02-021 Warszawa
lub e-mail:
rkzzm@wp.pl

HOO MOR KOLEJOWY

Pod kasą kolejową stoją podpici panowie. Pierwszy zwraca się do kasjerki:

– Poproszę połówkę do Białogardu.
– A dla mnie – ożywia się następny – poproszę ćwiartkę na miejscu!

Do grupy skinów podchodzi konduktor:

– Bilety do kontroli.
– Spadaj! – krzyczą skinie.
Kontroler rezygnuje i podchodzi do starszego pana:
– Proszę o bilet do kontroli.
– Nie słyszał pan co koledzy powiedzieli?

Fąfara spotyka na ulicy kolegę.

– Cześć! Skąd wracasz?
– Z dworca kolejowego. Odprowadziłem teściową do pociągu.
– A dlaczego masz taką brudną dłoń?
– Z radości poklepałem wagon.



COMPENSA w czerwcu bez karencji

Maszynisto!

To ostatnia chwila na przystąpienie do ubezpieczenia grupowego bez karencji !

Przypominamy o zaletach ubezpieczenia w Towarzystwie Ubezpieczeń na Życie Compensa S.A.:

- 1) Ubezpieczenie skonstruowane wyłącznie dla Członków Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce,
- 2) Możliwość ubezpieczenia w jedynym, niepowtarzalnym ryzyku przygotowanym specjalnie dla Maszynistów – niezdolność do pracy w zawodzie Maszynisty,
- 3) Towarzystwo ponosi odpowiedzialność również za choroby i zdarzenia zaistniałe przed datą początku odpowiedzialności (pobyty w szpitalu, OIOM, poważne zachorowania) – Osoba ubezpieczona zostaje objęta ochroną w pełnym zakresie,
- 4) Rozszerzona definicja dziecka – wypłata świadczenia za zgon dziecka bez względu na jego wiek,
- 5) Pobyt w szpitalu – wypłata świadczenia od 4 doby pobytu osoby ubezpieczonej w szpitalu. Za szpital uważa się również szpital prowadzący działalność na terenie innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej,
- 6) Możliwość ubezpieczenia współmałżonków,
- 7) Ochrona 24 godziny na całym świecie,
- 8) Gwarancja indywidualnej kontynuacji umowy ubezpieczenia w pełnym zakresie ochrony,
- 9) Dzięki ubezpieczeniu grupowemu zyskujesz atrakcyjne zniżki na ubezpieczenia majątkowe np. autocasco, OC, ubezpieczenie mieszkania, domu, majątku,
- 10) Gwarancja ubezpieczenia w Towarzystwie należącym do jednej z największych grup ubezpieczeniowych w Europie Środkowo-Wschodniej.

Nie zwlekaj z podejmowaniem decyzji, tak jak i los nie czeka ze swoimi wybraniami!

Tylko do końca czerwca br. możliwość przystąpienia do naszego ubezpieczenia bez karencji.

Wszelkich informacji na ten temat mogą Państwo szukać u Przewodniczącego Związku w Taborze lub na stronie internetowej ZZM.

Nasze sztandary

Koło ZZM Piotrków Trybunalski

Sztandar organizacji powstał w 1997 roku z inicjatywy ówczesnego kierownictwa ZZM w Lokomotywowni Pozaklasowej w Piotrkowie Trybunalskim.



Został ufundowany ze składek członkowskich tamtejszych związkowców. Zaprojektował go były maszynista instruktor z Częstochowy **Janusz Miller**, darzący piotrkowską jednostką szczególną sympatią, gdyż właśnie tam rozpoczął pracę w zawodzie maszynisty. Sztandar poświęcono 16 listopada 1997 r. w miejscowym Klasztorze Ojców Bernardynów. Chorążym pocztu podczas tej uroczystości był **Jerzy Hejniak**, któ-



remu towarzyszyli **Sławomir Majewski** i **Jan Krawczyk**. (L)

Fot. archiwum

**Ciągle pracujesz?
To miejsce czeka na Ciebie.**



**Wczasy
z pełnym
wyżywieniem**

349 zł /tydzień

plz od