Głos Maszynisty

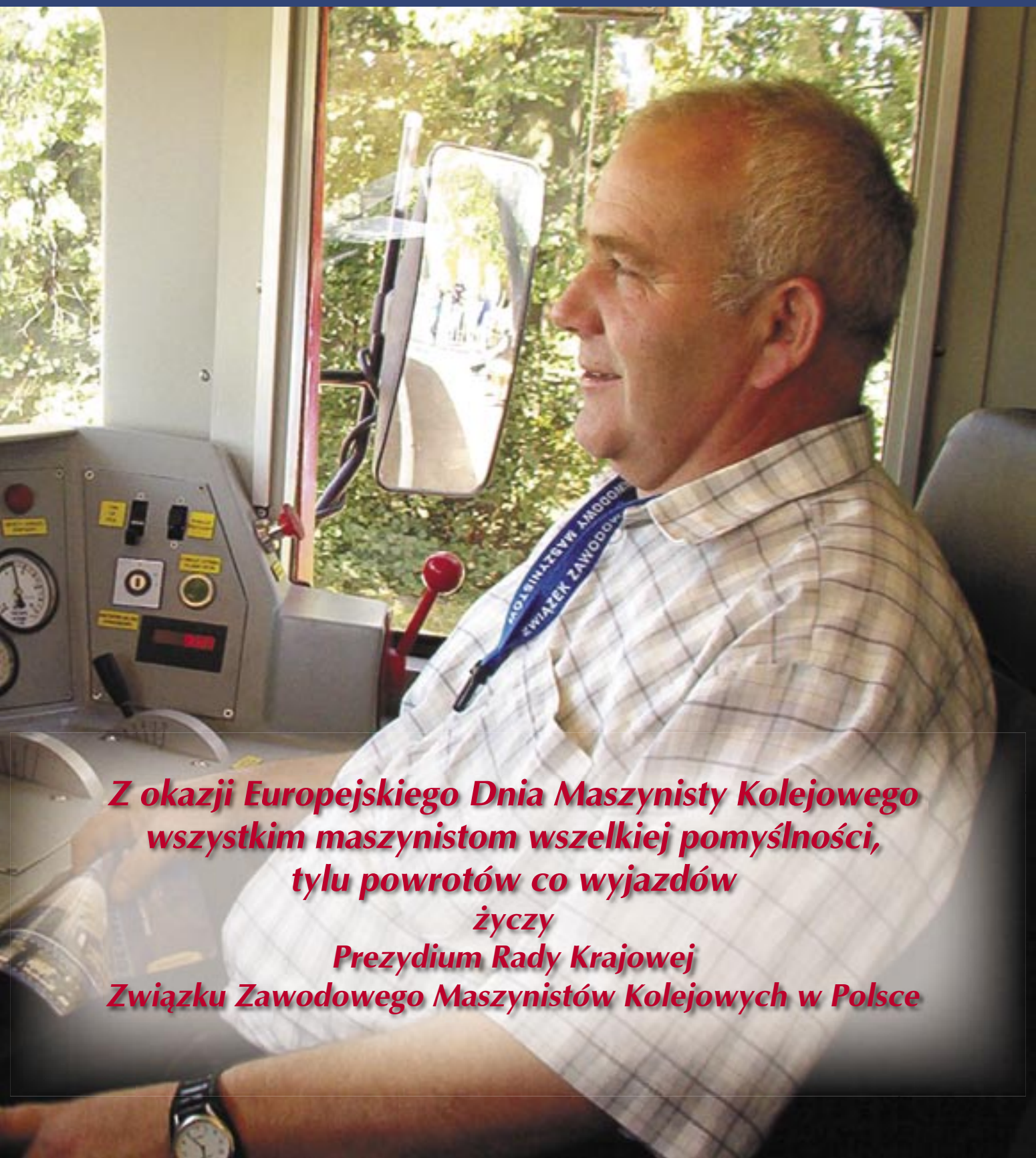
NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 9/25

WRZESIEŃ 2006



Z okazji Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego
wszystkim maszynistom wszelkiej pomyślności,
tylu powrotów co wyjazdów
życzy
Prezydium Rady Krajowej
Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

Powrót Big Brothera

Wielu z nas pewnie nadal pamięta ten kontrowersyjny reality show. Na naszych oczach tajemniczy Wielki Brat ustalał dziwne, mało czytelne reguły gry, traktując uczestników programu według własnego uznania. Jednych wspierał, bo byli bardziej swojscy lub cieszyli się popularnością telewidzów, a innym utrudniał życie lub pokazywał w złym świetle. Jego pozbawione często sensu decyzje miały, w założeniu, zwiększać atrakcyjność zabawy oraz oglądalność. Starannie wyreżyserowany program telewizyjny przyciągał przed ekrany miliony osób. Możliwe, że dla niektórych stał się inspiracją w prawdziwym życiu.

Urząd zajmujący się transportem szynowym, niczym telewizyjny Wielki Brat, jednym instytucjom pomaga, innym zaś utrudnia działanie. W najlepsze realizuje swój własny program na oczach całej Polski, a nawet części Europy. Jego uczestnikami nie są jednak ochotnicy, którzy w pogoni za sławą i pieniędzmi sami zgłosili się do gry, lecz realne firmy zatrudniające prawdziwych pracowników. Urzędnicy oceniający produkowane przez owe firmy „zabawki" decydują, czy będzie można się nimi bawić. Mając w tej dziedzinie władzę niemal absolutną pozwalają sobie na stosowanie kryteriów rodem z Big Brothera: do faworytów puszczają oko, a pozostałych „nominują do opuszczenia pokoju Wielkiego Brata".

Tak jak wiele polskich dzieci marzy o pięknych, nowych zabaweczkach, tak wielu kolejarzom śni się nowoczesny tabor. Co jednak zrobić, gdy zarówno jedno, jak i drugie pozostaje wyłącznie w sferze marzeń ? Myśląc racjonalnie rodzice często kupują dzieciakom tańsze używane zabawki, a samorząd – używany tabor na potrzeby kolei. Nie można porównać rodzicielskiej miłości z zimnym, wyrafinowanym działaniem urzędników. Cieszmy się zatem, że przynajmniej o prezentach dla dzieci mogą nadal decydować rodzice, a nie urzędnicy.

Oni bowiem mieliby za nic fakt, że zabawka jest popularna, użyteczna i – co szczególnie ważne – bezpieczna, skoro z korzyścią służy już innym na tym samym podwórku. Prędzej szukaliby dziesiątków powodów usprawiedliwiających niekonsekwencję własnych decyzji, zakazujących zabawy jednym dzieciom, a pozwalającym na to innym.

Choć wszystkie dzieci nasze są, to – zgodnie z tą logiką – pewnie i one dzielą się na równe i równiejsze.

Krzysztof Ciećka

Głos Maszynisty
NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ 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: rkzzm@wp.pl

Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki
Kolegium: Kazimierz Jamrozik, Roman Jordan
Layout: Elżbieta Górecka
Druk: Drukarnia Kolejowa – Kraków
Okładka: starszy maszynista CM Katowice sekcja Kędzierzyn Koźle Stanisław Świerczek.
Fot. Jan Plesch

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.

Beneficial Kredyt

POŻYCZKA GOTÓWKOWA DLA MASZYNISTÓW

CECHY NASZEJ POŻYCZKI GOTÓWKOWEJ
- Decyzja kredytowa już w 2 godziny
- Pożyczka bez wizyty w banku
- Minimum formalności
- Szybkie przekazanie środków po zawarciu umowy
- Bez poręczycieli
- Pieniądze na dowolny cel
- Wcześniejsza spłata pożyczki możliwa bez żadnych dodatkowych opłat
- Dostępna opcja ubezpieczenia spłaty pożyczki
- Możliwość składania pojedynczych i wspólnych wniosków

KRYTERIA PRZYZNANIA POŻYCZKI
- Minimalny wiek wnioskodawcy – 24 lata
- Rodzaj zatrudnienia – umowa o pracę lub własna działalność gospodarcza
- Okres kredytowania od 12 do 48 miesięcy
- Wysokość pożyczki od 2 000 zł do 30 000 zł

ZŁÓŻ WNIOSEK PRZEZ TELEFON! 0 801 88 99 77

Infolinia czynna od poniedziałku do soboty w godzinach 9.00–21.00, w niedzielę w godzinach 10.00–21.00
Koszt połączenia jest równy cenie jednego impulsu za połączenie lokalne. Możesz również zadzwonić pod numer (0-22) 314 01 50.

KOD PROMOCJI 35408

Prezentujemy obszerne fragmenty wystąpienia prezydenta ZZM Leszka Miętka z okazji Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego.

Szanowni Państwo, Goście Maszynistów, Koledzy!

Nasze coroczne maszynistowskie święto jest znakomitą okazją do refleksji nad całą polską koleją. Z perspektywy kabiny maszynisty spojrzenie na kolej jest przekrojowe i, jak w żadnej innej służbie, obejmuje funkcjonowanie całej firmy. Przez ostatni rok widzieliśmy jak dzięki wysiłkom kolejarzy dużo się w niej zmienia. Musimy jednak pamiętać, że wiele jest nadal do zrobienia. To podstawowe zadanie, zadanie zmiany wizerunku kolei w społeczeństwie jest niebywale trudne. Kolej jest bowiem nadal postrzegana jako spójny, a nie podzielony na dziesiątki spółek organizm i niewielu dostrzega fakt, że była reformowana bez wsparcia budżetowego, a lobby samochodowe od lat tworzy wokół niej tzw. czarny public relation, psując jej wizerunek.

Ale zmiana mentalności i podejścia do polskich kolei musi dokonać się także wśród elit rządowych i parlamentarnych. Szkoda, że – wbrew obietnicom – kolej nie znalazła się wśród priorytetów nowego rządu, przedstawianych przez premiera Jarosława Kaczyńskiego. To przykre, że – jak to przedstawił na konferencji prasowej 4 sierpnia premier – znowu ważne okazały się jedynie drogi, autostrady i lotniska. A przecież kolej może i powinna być motorem przyczyniającym się do rozwoju gospodarki i miejscem pracy dla wielu. Dlaczego nie potrafimy wykorzystać naszego położenia w sercu Europy i rozwijać bezpiecznego, ekologicznego oraz nowoczesnego transportu kolejowego? Parlamentarzyści, rząd i społeczeństwo szybko przekonają się do tego, że kolej to cywilizacja, kolej to przyszłość, na którą stawia Europa, wreszcie kolej to okno na świat, a region gdzie ginie linia kolejowa staje się zaściankiem nie mającym szans na rozwój.

To, że kolejarze i resort transportu wiele zrobili i nadal robią dla funkcjonowania kolei przestało już wystarczać. Jeśli nie będzie dobrej woli w całym rządzie, jeśli kolej będzie nadal marginalizowana i reformowana wyłącznie z własnych środków to nic dobrego nas nie czeka. Bez oddłużenia przewozów regionalnych i całej kolei nie mamy najmniejszych szans na inwestycje, będące podstawą funkcjonowania i rozwoju. Nie może być tak, że państwo buduje i utrzymuje drogi lądowe, a PKP sama musi to czynić z kolejowymi. Równoważenie transportu w Polsce to podstawowa sprawa, a działania w tym kierunku należy sukcesywnie intensyfikować. Według wytycznych Unii Europejskiej udział państwa w utrzymaniu infrastruktury drogowej i kolejowej winien się kształtować na poziomie 60 : 40 proc., podczas gdy w Polsce ten wskaźnik jest krańcowo odmienny i wynosi 95 : 5 na korzyść dróg. Przy takich relacjach mówienie o zdrowej konkurencji jest po prostu nieuczciwe i prowadzi do wypaczeń. Bo to przecież u nas ładunek ze Śląska do portu opłaca się przewieźć TIR-em zamiast pociągiem, mimo iż tylko jeden pociąg potrafi przewieźć towar z 50 TIR-ów. A hasło TIR-y na tory, które słyszymy wokół od kilkunastu lat, pozostanie pustym sloganem dopóty, dopóki w parlamencie będzie miał tak wielkie wpływy lobbing samochodowy, a rząd nie zdecyduje się użyć instrumentów proekologicznych i podatkowych skłaniających przewoźników do korzystania z kolei, dopóki nie stworzy warunków dla zdrowej konkurencji międzygałęziowej i nie wpłynie, by stawki dostępu do infrastruktury kolejowej nie były jednymi z najwyższych w Europie. Zwracamy również uwagę, że dla zdrowej konkurencji wewnątrzgałęziowej konieczne jest rozłożenie na wszystkich przewoźników towarowych kosztów utrzymania infrastruktury stacji rozrządowych i manewrowych, służących do realizacji przewozów niemasowych. W przeciwnym razie rezygnacja z tych przewozów przez PKP CARGO S.A. przyniesie katastrofalne skutki polskim drogom, kiedy z kolei na samochody trafi następnych około 50 mln ton ładunków.

Kolejarze nie są żebrakami wyciągającymi jedynie ręce. Nie żądamy wsparcia finansowego na pokrycie własnej niemocy, nie chcemy niczyjej łaski. Oczekujemy natomiast równego traktowania i otrzymania szansy umożliwiającej rozwój i zdrową konkurencję. Jesteśmy w stanie skutecznie konkurować na uczciwych warunkach. Nie może być tak, że polska kolej sama musi ponosić koszty restrukturyzacji, bo to przecież ciężar starych niezawinionych przez kolej długów hamuje rozwój i inwestycje. Najszybciej ofiarą takiego stanu rzeczy może paść PKP CARGO – obarczone w sumie miliardowym obciążeniem wynikającym z ugody restrukturyzacyjnej i długu Przewozów Regionalnych, które zostanie od stycznia poddane druzgocącej, nierównej konkurencji szczególnie z Kolejami Niemieckimi, do dziś wspieranymi przez państwo. Zagrożenia te ZZM wielokrotnie stronie rządowej sygnalizował, niestety bezskutecznie. Nie wolno również wdrażać strategii rządowej bez jej podstawowego filaru, jakim jest oddłużenie. Będziemy się temu zdecydowanie sprzeciwiać i na pewno będzie to widoczne jesienią tego roku.

Szkoda, że – wbrew zapowiedziom – strona rządowa słabo wykorzystuje dialog społeczny do bezkonfliktowego przeprowadzania zmian. Przykładem na to, że w formule dialogu możemy rozwiązywać nawet najtrudniejsze sprawy jest chociażby porozumienie zawarte w sprawie sprzedaży lokomotyw EU07 ze spółki PKP CARGO do spółki Przewozy Regionalne. Sprawa ta budziła wiele emocji i groziła konfliktem społecznym, a jednak wspólnie udało nam się znaleźć kompromis, co jest dowodem na to, że warto dialogowi społecznemu poświęcać w przyszłości więcej uwagi. Liczymy, że zawarte w rządowej strategii i oprotestowane przez związek plany regionalizacji przewozów regionalnych nie będą wdrażane na siłę, a rozwiązanie uda się wypracować na drodze dialogu.

Szanowni Państwo!

Sprawą, bardzo nas niepokojącą, której związek bacznie będzie się przyglądał jest poziom wykorzystania funduszy unijnych na kolej, a szczególnie na infrastrukturę. Trzeba zrobić wszystko, aby środki te były w całości wykorzystane i spożytkowane na trakty kolejowe ważne dla naszej gospodarki, a nie tylko zgodnie z unijnymi priorytetami na transeuropejskie korytarze. Myślę tu szczególnie o Górnym i Dolnym Śląsku skąd wyjeżdżają największe potoki ładunków, a gdzie stan infrastruktury jest w stanie agonii, a także o liniach północ – południe.

Szczególnie istotną kwestią jest dla ZZM bezpieczeństwo. Nie można dopuścić do tego, aby w pogoni za zyskiem stracić z oczu kwestie z nim związane. Bardzo złe doświadczenia w tym zakresie ma kolej brytyjska, więc musimy uniknąć podobnych błędów. Niestety, mamy wiele przykładów łamania podstawowych kanonów bezpieczeństwa ruchu na polskim rynku kolejowym. Związek tworzy ogólnopolską bazę danych o nieprawidłowościach, a zebrane informacje będziemy wykorzystywać. Liczymy na współpracę w tej sprawie z UTK. Opublikowane ostatnio w Głosie Maszynisty zdjęcia nocnego tankowania na przejeździe pod siecią trakcyjną lokomotywy jednej z prywatnych spółek z samochodowej cysterny z napisem „lekki olej opałowy" powinna spowodować chociażby w PLK (ale myślę, że nie tylko tam) dochodzenie, kto i dlaczego dopuszcza do procederu stwarzającego duże zagrożenie pożarowe i ekologiczne, zamiast dochodzenia, kto jest autorem fotografii.

Olbrzymia liczba prywatnych przewoźników korzystających z ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej i perspektywa otwar-

dokończenie na str. 10

Reaktywujemy połączenia

Z Andrzejem Chańko, dyrektorem Zachodniopomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Szczecinie rozmawia Rafał Zarzecki

– Kierowany przez Pana zakład użytkuje niemieckie autobusy szynowe VT 624 (polskie oznaczenie SA-110), które otrzymał od samorządu...

– Tak, spośród wszystkich otrzymanych do użytkowania jedenastu szynobusów posiadaliśmy siedem sztuk pojazdów SA-110. Po spaleniu się jednego zestawu mamy ich obecnie sześć. Weszły one do eksploatacji 10 czerwca 2005 roku i przejechały już łącznie ponad 2 mln pockm.

Wszystkie zostały zakupione za 200 tys. euro, czyli według ówczesnego kursu za 820 tys. zł. To 1/5 ceny jednego nowego autobusu szynowego. Przedstawicieli zarządu Województwa Zachodniopomorskiego zastosowali po prostu strategię przetrwania do czasu, kiedy możliwy stanie się zakup kilkunastu sztuk nowego taboru pokrywającego zapotrzebowanie w regionie. Przy obecnych cenach pochłonęłoby to ok. 60 mln zł, a niemieckie pojazdy udało się kupić za niecały milion. Ich przygotowanie kosztowało dodatkowo ok. 80 tys. zł. Dobrze wypełniają lukę po taborze dotychczas eksploatowanym, który był dużo droższy i pogarszał naszą ofertę przewozową.

– O ile dokładnie tańsze jest użytkowanie niemieckich pojazdów?

– Rocznie wszystkie nasze szynobusy przynoszą oszczędność w kosztach rzędu 10 mln zł, a więc SA 110 proporcjonalnie ok. 7 mln zł. To taniej od klasycznego taboru i wynajęcia lokomotywy od PKP CARGO o ok. 40–45 proc.

– A jak się one generalnie sprawują?

– Dobrze, podobnie jak i pozostałe, m.in. dzięki wspaniałej załodze. W ciągu blisko półtora roku nie zdarzył się w naszym zakładzie przypadek odwołania pociągu z powodu awarii autobusu szynowego. Jest to wskaźnik zdecydowanie niższy niż średnia awarii tych pojazdów we wszystkich zakładach naszej spółki. W całej spółce PR odnotowujemy natomiast przynajmniej jeden taki przypadek tygodniowo.

– To znakomite osiągnięcie, zwłaszcza jeśli weźmie się pod uwagę „metrykę" SA-110.

– Ona wprowadza trochę w błąd. Faktycznie pojazdy wyprodukowano w połowie lat 60., ale w latach 1990-95 i 2000-01 przeszły naprawę główną z wymianą podzespołów, które są stosowane również w najnowszym taborze tego typu, jak urządzenia czujności maszynisty zabezpieczenia ruchu, przekładniowe, hamulcowe. Czterdziestoletnia jest tylko rama.

– Jak maszyniści i pasażerowie przyjęli ten tabor?

– Mając możliwość wyboru obie grupy decydują się na szynobusy SA-110, czyli niemieckie. Inna jest wygoda podróżowania na trasach 130-160 km na siedzeniach miękkich, tapicerowanych niż na krzesełkach typu tramwajowego. Oczywiście, polskie pojazdy są nowoczesne i naszpikowane dużą ilością elektroniki, ale na liniach lokalnych elektronika bywa zawodna, gdyż wymaga prawie idealnej nawierzchni. Awaryjność szynobusów nie jest skutkiem zaniedbań ludzkich, ale również stanu infrastruktury. SA- 110 sprawdzają się, bo mają prostą konstrukcję.

– Dzięki ich wprowadzeniu udaje się reaktywować połączenia kolejowe.

– Tak, po 15 latach przerwy latem zeszłego roku wznowiliśmy komunikację pomiędzy Sławnem a Darłowem. Z powodu wysokiej frekwencji, po trzech dniach SA- 109 trzeba było zastąpić pojazdami SA-110, znacznie pojemniejszymi. Także na linie z Runowa Pomorskiego do Szczecina Głównego i Stargardu Szcz., czy z Kołobrzegu do Szczecina szynobus PESY okazuje się zbyt mały, choć jesteśmy z niego zadowoleni. Niedawno, po 3 latach przerwy, przywróciliśmy kursy ze Stargardu do Kalisza Pomorskiego, które są realizowane SA-103. Sądzę jednak, że już w niedługim czasie również i tam będziemy wprowadzać autobusy SA-110. Urząd marszałkowski naszego województwa zakłada zresztą wydłużenie trasy do samej Piły.

– Czy gdyby nie SA-110, byłaby możliwość wznowienia tych połączeń?

– Na pewno nie. Latem postój składu w Darłowie trwa 7-10 minut i zmieniamy tylko kierunek jazdy. Tak szybki musi być cykl, żeby wszystkich pasażerów przywieźć i odwieźć na plażę. W przypadku taboru klasycznego zmiana kierunku jazdy, związana z odczepianiem i ponownie przyczepianiem lokomotywy, znacznie wydłużyłaby

postój pociągu. Tym samym pogarszalibyśmy ofertę przewozową z powodu mniejszej ilości kursów, a zatem stalibyśmy się mniej konkurencyjni wobec przewoźników autobusowych.

– W lipcu zdarzył się pożar w SA--110. Jaka była jego przyczyna?

– Wkrótce się tego dowiemy. Biegły z zakresu pożarnictwa wyznaczony przez policję wykluczył wadę techniczną pojazdu, więc wszystko wskazuje na zaprószenie ognia lub podpalenie. Pojazd uległ niemal całkowitemu spaleniu, bo zatrzymał się w miejscu, do którego nie mogły dojechać wozy straży pożarnej. Uratowano jednak m.in. urządzenia napędowe i sterowania, dlatego można ustalić przyczynę. Na szczęście pasażerowie w porę opuścili szynobus. Udało się też uniknąć zaczadzeń, a zatem użyte materiały nie były toksyczne. Nie wybuchły również zbiorniki paliwa, co dobrze świadczy o izolacji. Oczywiście z każdego wypadku i pożaru taboru trzeba wyciągać wnioski.

– Zachodniopomorskie słynie z wzorowej współpracy kolei z samorządem.

– Rzeczywiście bardzo dobrze nam się ona układa, na czym korzystają pasażerowie. Inwestycje samorządu w tabor zaowocowały poprawą naszej oferty przewozowej. W bieżącym roku, po raz pierwszy od 2001, zanotowaliśmy kilkuprocentowy wzrost liczby podróżnych w stosunku do analogicznego okresu poprzedniego roku. W latach 2007–2013, z funduszy regionalnych programów operacyjnych, samorząd zamierza naprawić trzy linie lokalne oraz zakupić 6 nowych szynobusów i 4 ezt. Ponadto na dofinansowanie przewozów kolejowych kierowane są coraz większe środki. W 2002 r. otrzymaliśmy od samorządu 17 mln, w roku 2005 – 30 mln, a w przyszłym może być jeszcze kilka milionów więcej.

– Dziękuję za rozmowę.

Stare, ale nadal potrzebne

Na wyjazdowym spotkaniu w Kołobrzegu członkowie Prezydium RK ZZM i Komisji: Obrony Praw Pracowniczych oraz Bezpieczeństwa i Warunków Pracy wraz z zaproszonymi gośćmi zapoznali się z autobusami szynowymi VT 624 (polskie oznaczenie SA–110).

Niemieckie pojazdy od ponad roku są eksploatowane przez Zachodniopomorski Zakład Przewozów Regionalnych w Szczecinie. DB postanowiła je sprzedać, gdy wymieniała tabor na nowocześniejszy. VT 624 są wiekowe, ale nie dość, że tanie to – jak się okazało – niemal bezawaryjne. Dzięki nim i dobrej współpracy kolei z samorządem kolej PR Szczecin wzbogaca swoją ofertę i coraz skuteczniej konkuruje z transportem autobusowym. Reaktywowane są połączenia, kolejarze mają pracę, pasażerowie – możliwość wygodnego podróżowania. Nic więc dziwnego, że identyczne pojazdy próbowała zakupić również Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, której kierownictwo podpisało list intencyjny ze stroną niemiecką. Nieoczekiwanie plany te zablokował Urząd Transportu Kolejowego, uniemożliwiając przejazd składów z Frankfurtu nad Odrą do Gdyni.

Jacek Haik i **Paweł Niewiadomski**, maszyniści z PR Szczecin, podkreślali przybyłym zalety SA-110: łatwość obsługi, sprawdzające się w praktyce rozwiązania, dobrą widoczność i wyciszoną kabinę, umożliwiającą rozmowy przez radiotelefon. Chwalą je także pasażerowie, kolej przeżywa w regionie renesans, w zakładzie wzrosły przewozy – dowiedzieli się uczestnicy spotkania. Długo jednak zastanawiali się, czy to wszystko wystarczy, aby do taboru przekonali się przedstawiciele UTK...

(raz)

DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW
Spółka z o.o.
31-505 Kraków, ul. Bosacka 6
tel./fax (012) 421 08 20, 421 95 78, 430 36 57
tel. (012) 393 54 81

Oferuje Państwu swoje usługi w zakresie:
- składu i grafiki komputerowej
- druku offsetowego
- oprawy introligatorskiej

Drukujemy na maszynach arkuszowych i zwojowych:
- wydawnictwa książkowe, czasopisma
- taryfy, katalogi, foldery reklamowe i kalendarze
- akcydensy: listy przewozowe, bilety, karty gwarancyjne itp.

Ponadto wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

SERDECZNIE ZAPRASZAMY

Pracownicy potencjałem firmy

Z Halina Sekitą, prezesem zarządu Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o. rozmawia Rafał Zarzecki

– Koleje Mazowieckie dążą do zatrudnienia, na podstawie artykułu 23' Kodeksu pracy, maszynistów pracujących w PKP CARGO przy obsłudze pociągów kierowanej przez Panią spółki. Czy taki scenariusz jest możliwy?

– Tak. Mam ekspertyzę prawną uzasadniającą słuszność zastosowania tego artykułu. Okazuje się bowiem, że przepis odnosi się nie tylko do majątku, ale również i zadań. Dlatego nie mamy wątpliwości, że do KM mogą być przeniesieni pracownicy PKP CARGO wykonujący zadania związane z realizacją rozkładu jazdy naszej spółki. Tym samym unikną konieczności zwalniania się z PKP CARGO i przyjmowania na nowo w Kolejach Mazowieckich, a co za tym idzie wykonywania nowych badań lekarskich. To dobra wiadomość, gdyż badania kwalifikujące do pracy są o wiele bardziej rygorystyczne niż okresowe. Wszystko ureguluje porozumienie między zainteresowanymi spółkami. Jesteśmy na to zdecydowani, podobnie jak zarząd PKP CARGO, co deklarował dyrektor Zenon Kozendra.

– Kiedy miałoby to nastąpić?

– Chciałabym żeby maszyniści zaczęli u nas pracę 10 grudnia 2006 r. Dzień wejścia w życie nowego rozkładu jazdy i wyznaczający nowe zadania to bardzo dobry moment. Do tego czasu wszyscy moglibyśmy skoncentrować się na kwestiach formalnych –przygotowaniach, doprecyzowaniu porozumienia etc.

– Ilu maszynistów pracuje w KM dzisiaj i ilu spółka potrzebować może w przyszłości?

– Obecnie mamy zatrudnionych 60 maszynistów. Na razie wolałabym nie mówić o planach, bo jesteśmy w trakcie tworzenia nowego rozkładu jazdy. Chcemy zapewnić dobre obiegi, a dzięki cykliczności ograniczyć

nieefektywną pracę pociągów i czas oczekiwania na podjęcie pracy. Łatwiej będzie o szacunki, gdy dopracujemy rozkład i ułożymy grafiki. Oczywiście planujemy pewną nadwyżkę pracowników.

– Na jakie warunki pracy mogą liczyć zatrudniani maszyniści?

– Artykuł 23' Kodeksu pracy gwarantuje nie pogorszone przez rok warunki pracy i płacy. Także Pakt Gwarancji Pracowniczych oraz porozumienie ze związkami zawodowymi zawierają zapisy, że pracownicy przechodzą do innego podmiotu na nie zmienionych warunkach. Istnieje wprawdzie sześć punktów w układzie zakładowym PKP CARGO różniących się od zapisów w analogicznym dokumencie w KM, ale gwarantujemy, że będą przez nas respektowane. Nasz układ został przejęty z Przewozów Regionalnych, a swój obecnie negocjujemy z partnerami społecznymi. Na pewno nie ma niebezpieczeństwa, że ktoś zostanie pozbawiony jakiegoś dodatku lub otrzyma mniejsze zarobki.

– Jak się Pani pracuje ze związkami zawodowymi w KM?

– Początki nie były łatwe, ale współpraca jest coraz lepsza. Wiele obaw udało się szybko rozwiać. Pesymistów przekonał rozbudowywany rozkład jazdy i systematycznie rosnąca praca przewozowa. Zawsze można narzekać na warunki, ale najważniejsze, że u nas pracy nie brakuje i tym samym nie ma zagrożenia zwolnieniami. W spółce działa obecnie 9 organizacji, więc zdarzają się różnice zdań, ale wszystko udaje się rozwiązać za pomocą dialogu. Zawsze powtarzam, że wszyscy jesteśmy w jednej drużynie i mamy te same cele. Załoga jest zresztą coraz lepsza, utożsamia się ze spółką i często jest z niej dumna. Cieszę się, bo pracownicy to prawdziwy potencjał firmy.

– Spółka tymczasem się rozwija...

– W biznesie sukcesy są mierzone wynikami na rynku zewnętrznym. Faktycznie, Koleje Mazowieckie coraz lepiej kojarzą się pasażerom i zwiększają swój udział w rynku. W pierwszym półroczu 2006 roku przewieźliśmy ponad 23 mln osób, czyli o ponad 3,3 mln więcej niż w analogicznym okresie 2005 r.. Zanotowaliśmy też wzrost pracy przewozowej z 10 mln w 2005 r. do 14 mln pockm obecnie. Zaczynaliśmy od 525 pociągów na dobę, a obecnie uruchamiamy ich 650. Powtórzyliśmy w tym roku sukces pociągu „Słoneczny" do Gdyni. Ponadto reaktywowali-

śmy połączenia na linii Nasielsk-Sierpc oraz sezonowe z Warszawy nad Zalew Zegrzyński.

– Kursują tam używane niemieckie autobusy szynowe VT 627 i VT 628. Jak się sprawują?

–Dobrze. Na liniach o mniejszym natężeniu ruchu generują znacznie niższe koszty. Ich uruchomienie, w porównaniu z ezt, przynajmniej jeśli chodzi o dostęp do drogi kolejowej jest tańsze prawie o 100%, przy porównywalnych kosztach energii. Mamy 11 tych pojazdów i jesteśmy z nich zadowoleni. Generalnie nasza sytuacja taborowa powoli się poprawia. Jeszcze w tym roku zmodernizujemy 12 ezt, a także 2 składy zakupione przez samorząd od SKM. Za półtora roku trafi do nas 10 ezt produkowanych przez firmę Stadler. W tym roku ogłosimy jeszcze przetargi na 11 składów piętrowych typu push-pull oraz do 15 sztuk używanych autobusów szynowych.

– Na jesieni odbędą się wybory samorządowe. Nie ma Pani żadnych obaw, że ewentualne zmiany mogą uniemożliwić te plany?

– Nie sądzę. Koncepcje dotyczące dokapitalizowania spółki zostały przecież zatwierdzone przez Sejmik Województwa Mazowieckiego, a strategię i kierunki działania zaakceptowali wspólnicy. Pozwala to z optymizmem patrzeć w przyszłość.

– Spółka objęła patronat nad klasą w dawnej warszawskiej „Kolejówce", gdzie będą się kształcić przyszli maszyniści...

– Przez długi czas na kolei dominowało przeświadczenie, że mamy za dużo pracowników. Nie przyjmowano ludzi młodych i powstała luka pokoleniowa. Musimy myśleć o przyszłości, bo cała załoga Kolei Mazowieckich jest dość wiekowa, a maszynistę trzeba kształcić bardzo długo.

– Dziękuję za rozmowę.

W skrócie

PERSONALIA CARGO. Nowym dyrektorem Zakładu Taboru w Katowicach został **Marek Sobala** (na zdjęciu), który zastąpił Romualda Wilka. Zmiany nie ominęły także zakładów przewozów towarowych. CZ w Jarocinie kieruje obecnie **Regina Olejniczak**, zaś CZ Lublin – **Jolanta Fryc**.

***

PRZYWRÓCILI CZĘŚĆ. Od 4 września przywrócono kursowanie 4 par pociągów na linii Kraków – Zakopane. Będą jeździły co najmniej do wprowadzenia nowego rozkładu jazdy. W obronie likwidowanych m.in. na tej trasie połączeń występowaliśmy w numerze 7/2006 GM – „Regionalizacja po (Mało)polsku". ***(L)***

Nasze pasje

Sztukmistrz ze Skarżyska

Po wyczerpującej, odpowiedzialnej i stresującej pracy za nastawnikiem wielu z nas po powrocie do domu oddaje się swoim pasjom. Nasz kolega, maszynista ze Skarżyska-Kamiennej Zbigniew Brendel zajmuje się sztuką, którą trudno jednoznacznie zdefiniować. Wykonuje bowiem piękne rzeźby i płaskorzeźby ze... styropianu.

To niewątpliwie tani materiał, łatwo dający się obrobić plastycznie. Efekt końcowy jest za to naprawdę imponujący. Aby powstało właściwe dzieło potrzeba jednak pomysłu i inspiracji, a także wykonania wiele szkiców bądź rysunków. Do tego trzeba mieć zaś już duszę artysty.

Jak mówi Zbyszek, wszystko zaczęło się w latach wczesnej młodości – od rysunków i rozmaitych dekoracji robionych w szkole i domu. Później przyszedł czas na duże formy. Niewątpliwie wykorzystał pewną lukę w sztuce dekoracji. Jego przepiękne dzieła możemy podziwiać m.in. w Sanktuarium Matki Boskiej Ostrobramskiej w Skarżysku Kamiennej, gdzie przez trzy lata był dekoratorem. Wykonuje zresztą dekoracje na różne okazje: święta Bożego Narodzenia (szopki) i Wielkiejnocy oraz obchody 10-lecia ZZM w Olsztynie w 1999 r. Płaskorzeźby można również podziwiać w Biurze Rady Krajowej ZZM (patrz poniżej) i macierzystym zakładzie pracy.

Zbigniew Brendel każdą wolną chwilę stara się poświęcać swojej pasji.

Inspiracje i pomysły do swojej pracy czerpie zewsząd. Motywami są nie tylko prace związane z kolejnictwem. Na zamówienie wykonuje również m.in. dekoracje na potrzeby różnych uroczystości, szyldy, emblematy, litery ozdobne, a także poczty orłów polskich dla szkół. Najbardziej okazałym dziełem była 7-metrowa, kilkuelementowa praca dla Sanktuarium. Wszystkich nie sposób dzisiaj policzyć. – *Wykonanie jednej pracy pochłania mi kilka dni w zależności od rozmiarów. Największą satysfakcję przynosi końcowy efekt. To miłe dla oka* – mówi Zbyszek. Pracuje w domu, oczywiście z akceptacją rodziny a zwłaszcza żony, bardzo wyrozumiałej i będącej wsparciem duchowym dla jego twórczości. Chciałby mieć swoją pracownię, gdyż wykonywanie prac w styropianie powoduje duże zakurzenie domu.

Jego twórczość cieszy się również dużym uznaniem wśród kolegów i kierownictwa skarżyskiego zakładu. Poza pracą maszynisty, z której jest bardzo dumny, każdą wolną chwilę stara się poświęcać swojej pasji. Choć lubi również sport i dobrą zabawę, to twórczość plastyczna jest dla Zbyszka największym wyzwaniem. Życzmy mu zatem satysfakcji ze swojej pasji oraz wyrozumiałości i cierpliwości ze strony najbliższej rodziny.

Kazimierz Jamrozik
Fot. R. Zarzecki, archiwum

Maszyniści na medal

Z okazji Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego czterdziestu dwóch członków ZZM uhonorowano odznaczeniami państwowymi i resortowymi.

Odznakę Zasłużony dla Transportu przyznano Wojciechowi Jankowskiemu. Zasłużony dla Kolejnictwa otrzymają natomiast: Stanisław Anyszkiewicz, Józef Baran, Władysław Bartoszewicz, Zbigniew Berendt, Michał Borowiec, Ryszard Bugajski, Wiesław Desput, Jerzy Dul, Wiesław Filipczak, Leszek Gaj, Dariusz Garczyński, Wojciech Genstwa, Marek Głowacki, Jerzy Gołębiewski, Wojciech Jankowski, Andrzej Janukiewicz, Andrzej Jaroszewski, Stanisław Jendrasiak, Mieczysław Jerzyński, Piotr Kendziorski, Wieńczysław Kossakowski, Zbigniew Kościelniak, Włodzimierz Kozielczyk, Zdzisław Krzepkowski, Zbigniew Kwiatkowski, Zdzisław Lalik, Marek Maciejewski, Władysław Madejski, Andrzej Magulski, Jan Makowski, Dariusz Nowrot, Władysław Olejarczyk, Henryk Panek, Bogdan Pawlikowski, Zdzisław Raczyński, Józef Staroszczuk, Adam Studniewski, Zbigniew Szczepanowski, Andrzej Wulnikowski, Marek Wysowski, Jerzy Zaborowski i Marek Zawadzki.

R.

Compensa Rodzina

Compensa Rodzina to pakiet ubezpieczeń, który gwarantuje ochronę wszystkiego, co jest dla Ciebie najcenniejsze w codziennym Życiu rodzinnym.

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

COMPENSA
kunszt ubezpieczeń

dokończenie ze str. 3

cia europejskiego rynku w przewozach towarów od stycznia przyszłego roku sprawia, że widzimy bezwzględną konieczność utworzenia na wzór Inspekcji Transportu Drogowego analogicznej instytucji na kolei. Bez kompleksowych uprawnień do kontroli wszystkich przewoźników, a obejmujących stan taboru, ładunków, kwalifikacji, przestrzegania przepisów ruchu i czasu pracy przez maszynistów, nie uda się utrzymać wysokiego poziomu bezpieczeństwa na polskich torach. Liczymy w tej sprawie także na współpracę z parlamentem, rządem i UTK.

Kolejną niepokojącą nas kwestią jest szkolenie nowych maszynistów. Nie trzeba chyba nikomu uzasadniać, że dobrze wyszkolony i praktycznie przygotowany maszynista to ostoja bezpieczeństwa. Nie wolno, zatem ulegać pokusie upraszczania procedur i czasu oraz zakresu szkolenia nowych kadr, bo za ewentualne błędy wielu może zapłacić najwyższą cenę. Dlatego apelujemy, aby szkolenie maszynistów pozostało ujednolicone według sprawdzonych standardów i procedur oraz pod pełną kontrolą UTK.

Widzimy także, że kanony bezpieczeństwa traktowane są wybiórczo. Obserwujemy to na przykładzie spalinowych autobusów szynowych, którymi od dawna do Szczecina przyjeżdżali Niemcy, a które zakupił też Zachodniopomorski Zakład Przewozów Regionalnych w Szczecinie i eksploatuje z powodzeniem na przywróconych do życia liniach kolejowych (za co mu chwała). Z drugiej zaś strony kontrastują z tym olbrzymie trudności stawiane przez UTK spółce SKM, a dotyczące nadania certyfikatu dopuszczającego do eksploatacji te pojazdy. A przecież SKM chce kupić te pociągi po to, żeby reaktywować ruch na dawno nieczynnych liniach. Zastanawiające jest to, czyje interesy w tej sprawie są naruszane i z czego faktycznie wynika tak wielki opór oraz działania maksymalnie utrudniające zakup tego taboru.

Szanowni Państwo, Koledzy!

W działalności ZZM kluczową kwestią jest współpraca międzyzwiązkowa i jednoczenie wokół najważniejszych zadań całej kolejarskiej rodziny. Kontynuujemy współpracę z FZZM, a także – wspólnie ze Związkiem Zawodowym Dyżurnych Ruchu PKP i Związkiem Zawodowym Drużyn Konduktorskich – powołaliśmy do życia Konfederację Kolejowych Związków Zawodowych. To niezwykle ważna sprawa, bo zrzesza ona związki zawodowe, których członkowie mają bezpośredni wpływ na ruch pociągów. Jesteśmy przekonani, że działając wspólnie będziemy zdecydowanie skuteczniejsi. Już wkrótce, bo na przełomie września i października, odbędzie się Walne Zebranie Delegatów, które określi nasze strategiczne cele. Wszyscy członkowie związków muszą sobie jednak uświadomić, że podpisanie na szczeblu centralnym nawet najlepszego porozumienia o współpracy, nawet najlepszej Konfederacji nie wystarczy, jeżeli we wspólne działania nie zaangażuje się każdy z nas, jeśli nie zaczniemy ze sobą rozmawiać na szczeblu zakładu, węzła czy regionu. Dlatego o takie zaangażowanie proszę was, Koledzy.

Aby zacząć współpracę w tym wymiarze, równie wiele uwagi trzeba oczywiście poświęcać konsolidacji własnych struktur, co także bardzo intensywnie czynimy. Chcemy, aby zgodnie z uchwałą programową, ZZM był nowoczesnym i sprawnie funkcjonującym w zmieniającym się otoczeniu związkiem zawodowym. Dlatego tak wiele uwagi poświęcamy przekazowi informacji, wprowadzaniu nowoczesnych technik informacyjnych i elastycznych, funkcjonalnych metod zarządzania. Ale podstawową kwestią pozwalającą na skuteczne działanie jest zaangażowanie i wsparcie wszystkich członków związku. To właśnie członek związku jest najważniejszy i musi mieć realny wpływ na to, co dzieje się w organizacji. Przed sobą mamy wiele poważnych zadań do zrealizowania, którym bardzo przyda się wsparcie. Musimy zadbać przede wszystkim o pewne, stabilne i godne miejsca pracy. Godne to też znaczy godnie wynagradzane, bo za odpowiedzialną i wykonywaną w trudnych warunkach pracę ono się należy. I nie chodzi tu o marne 50 złotych, których nie możemy nawet uzyskać, ale o system zmierzający do wyrównania poziomu wynagrodzeń w skali europejskiej. Jest to ogólny trend, z którego pracodawca musi zdawać sobie sprawę, bo w przeciwnym razie może stracić ludzi prowadzących pociągi. Prywatni przewoźnicy i Koleje Niemieckie, które szykują się do ekspansji już przecież rozpoczęły intensywny werbunek pracowników.

Ważną dla nas kwestią są też warunki pracy. W pogoni za wynikiem ekonomicznym doprowadzono do tego, że warunki pracy maszynisty urągają podstawowym kanonom. Prawdę o zaniedbaniach na stanowiskach pracy maszynistów obnażyły szczególnie tegoroczne lipcowe upały. Od nas żąda się pracy w ekstremalnych warunkach, a z drugiej strony utrzymania pierwszej kategorii stanu zdrowia. Tak nie może być! Nie wolno takiego stanu tłumaczyć tylko trudną sytuacją finansową, bo wiele można zrobić w zakładach taboru we własnym zakresie, przy odrobinie dobrej woli. Rozmowy w tej sprawie z Zarządem Cargo już się rozpoczęły i mamy wrażenie, że problem warunków pracy jest dostrzegany przez pracodawcę, a zmiany w tym zakresie będą szybkie i zauważalne.

Istotnym zagadnieniem dla Rady Krajowej ZZM jest współpraca z parlamentem w kluczowej dla nas kwestii rozwiązań emerytalnych. Rozmowy prowadzone są dwutorowo. Z jednej strony dotyczą emerytur pomostowych, i tu spotykamy się z życzliwością resortu pracy. Z drugiej zaś – zmian w Ustawie o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP zapisów umożliwiających jednorazowe przejście na wcześniejszą emeryturę dla najstarszych pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu. Nie ukrywam, że liczymy w tej sprawie na wsparcie rządu, w tym szczególnie resortu transportu.

Szanowni Państwo!

Bardzo ważnym wyzwaniem jest dla ZZM współpraca międzynarodowa. Cieszę się, że na naszym święcie możemy gościć dziś prezydentów związków zawodowych maszynistów Czech i Słowacji. To ważny gest sprzyjający zacieśnieniu współpracy regionalnej. ZZM, jako członek międzynarodowego związku zawodowego maszynistów ALE, także na tym forum inicjuje wiele wspólnych działań. Łagodzenie dysproporcji i uregulowanie warunków pracy maszynisty na zliberalizowanym rynku europejskim wymaga takiej współpracy.

Koledzy!

Jesteśmy w przededniu wyborów samorządowych. Wypełniając uchwałę Krajowego Zjazdu Delegatów, ZZM będzie w tych wyborach aktywnie uczestniczyć. Szczególnie decyzje zapadające na szczeblu sejmiku wojewódzkiego są dla kolei, a zwłaszcza dla funkcjonowania kolejowych przewozów regionalnych, bardzo ważne, dlatego nie możemy dopuścić, aby zabrakło tam naszych przedstawicieli. Bo to właśnie samorząd wojewódzki decyduje i będzie decydował ile pieniędzy trafi na przewozy regionalne, a także jakie i gdzie będą kursować pociągi. Oczywiście wystawimy też w czasie tych wyborów rachunek tym samorządowcom, którzy w czasie tej kadencji zamieniali kolej na busy i likwidowali kolejne połączenia.

Jestem przekonany, że doświadczenia zebrane w czasie wyborów parlamentarnych na pewno pomogą nam osiągnąć sukces. Liczę na wasze zaangażowanie i aktywne wsparcie naszych przedstawicieli, co jest przecież bardzo ważne dla przyszłości naszych miejsc pracy.

Niech nas łączy honor i więź zawodowa!

Leszek Miętek, Prezydent ZZM

Wina, ale czyja – c.d.

W czerwcowym GM opisałem wydarzenie kolejowe, jakich wiele. Jestem zaskoczony reakcją czytelników i licznymi propozycjami kontynuowania publikacji piętnujących niefrasobliwość i niekompetencję osób uprawnionych do rozstrzygania zdarzeń. Spełniając prośby powracamy do bulwersującej sprawy maszynisty Mariana Rzymowskiego.

Wydarzenie miało miejsce na stacji Małaszewicze, w siedzibie Sekcji Eksploatacji Taboru CM Warszawa. Maszyniście postawiono zarzut odmowy wykonania polecenia dyspozytora, przekazanego przez dyżurną ruchu. Chodziło o przerwanie pracy manewrowej i doczepienie się do składu pociągu. Maszynista odmówił, gdyż uważając iż posiadając radio manewrowe nie spełnia wymogów instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej (Ir-5). Bardzo istotna dla prawidłowego rozstrzygnięcia powstałego sporu na drodze postępowania wyjaśniającego jest decyzja Sejmu, której w ogóle nie uwzględniono. 31 grudnia 2005 roku moc prawną utraciło bowiem Rozporządzenie MTiGM z 11 lutego 2000 r. w sprawie szczegółowych zasad warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych (Dz.U. nr 34 z 2000 r., poz. 400). W oparciu o ten akt powstały instrukcje, np.: R-1, E-1 – o prowadzeniu pociągów i sygnalizacji w PKP S.A., czy Ir-9/R-34 – o pracy manewrowej. W rozmowie telefonicznej 16 sierpnia br. osoba, która wydała opinię przyznała się, że o braku mocy prawnej w/w rozporządzenia, a tym samym powstałych na jego podstawie instrukcji... pierwszy raz słyszy. Dopiero po pewnym czasie wspomniała o ukazaniu się jakichś pism w tej sprawie. Z analizy akt postępowania wyjaśniającego wynika zresztą, że podobną niewiedzą wykazał się również bezpośredni zwierzchnik służbowy maszynisty. Okazuje się, że osoby, które z racji zajmowanych stanowisk powinny mieć obkute wszystkie akty prawne związane z ich pracą wcale ich nie znają. Postanowień Sejmu nie można sobie tak po prostu zmieniać jakimś pismem.

W wydanej do aktu postępowania wyjaśniającego opinii z 16.05.2005 r. dopatrzyć się można niedopowiedzeń. Przykładami są punkty 2, 3 i 4 opinii zakładowej. W punkcie 2 czytamy: „lokomotywa serii SM 48-093 CM Warszawa obsługiwana w dniu 13/14.03. 2005 r. przez maszynistę p. M. Rzymowskiego podczas zmiany roboczej wyposażona była w sprawnie działające urządzenie nadawczo-odbiorcze N-O i manipulator przeznaczony do pracy manewrowej

dokończenie na str. 12

Wina, ale czyja – c.d.

dokończenie ze str. 11

(pracujący na wyznaczonej dla tego rodzaju częstotliwości)". Uważam, że należało w sposób jednoznaczny określić różnicę działania obu łączności, np. aby uzyskać łączność pociągową oraz sprawnie działający system „radio-stop" należało wymienić na lokomotywie SM48-093 zespół nadawczo-odbiorczy z częstotliwości manewrowej na częstotliwość sieci radiołączności pociągowej. W opinii pada również jednoznaczne stwierdzenie o sprawności systemu „radio-stop" na lok. SM 48-093. Nie wiadomo, na jakiej podstawie, skoro nikt tego nie sprawdzał. Ponadto maszynista – zgodnie z instrukcją Ir-5 i MT-1 – ma obowiązek sprawdzić system „radio-stop" na lokomotywie przeznaczonej do pracy pociągowej podczas jej objęcia, tzn. przed dojechaniem do składu pociągu.

Stosując podobna metodę w punkcie 3 i 4 opiniodawca rozwodzi się nad pojęciami praca manewrowa-pociągowa, czy pociąg – skład pociągu nie kończąc ją żadnym istotnym wnioskiem. Skoro uważał za nadal obowiązujące ww. rozporządzenie z 2000 roku mógł przeczytać w par.6.1: „pociąg jest to skład wagonów (pojazdów) sprzęgnięty z czynnym pojazdem trakcyjnym". Jest więc oczywiste, że po dojechaniu lok. SM48-093 do składu byłby to już pociąg. Tym samym, zgodnie z postanowieniami instrukcji Ir-5, należy przeprowadzić próbę sprawności systemu „radio-stop", jak i próbę łączności radiowej na kanale pociągowym oraz odpisać jej wyniki w książce pokładowej. Maszynista nie mógł wykonać obu tych czynności z prostej przyczyny. Posiadał bowiem zestaw radiowy manewrowy, a nie pociągowy. Właśnie z tego powodu odmowę wykonania polecenia należy uznać za zasadną.

Warto również zwrócić uwagę na fakt, iż podczas wykonywania prac manewrowych maszynista podlega kierownikowi manewrów (w tym przypadku obowiązki te pełnił ustawiacz) i - zgodnie z instr. Ir-9 R-34 – tylko od niego przyjmuje polecenia. Z akt postępowania wyjaśniającego nie wynika, aby dyżurna omawiała sprawę z kierownikiem manewrów. Brak jest również odpowiedzi na pytanie, co się stało z lokomotywą i drużyną trakcyjną, która planowo powinna podjąć pracę przy pociągu nr 69365. Według informacji przewodniczącego ZZM w Warszawie, pociąg ten odjechał bez opóźnienia.

Zupełnie inaczej oceniam opinię biegłego powołanego przez sąd. Uważam, że powinien to być bezstronny fachowiec potrafiący obiektywnie ocenić sytuacje w oparciu o fakty oraz obowiązujące akty prawne. Tymczasem powołany biegły pełni obecnie funkcję głównego specjalisty w PKP Polskie Linie Kolejowe, która wydała instrukcję Ir-5 (R-12). Jak poinformował sąd, ocenę wydał na podstawie akt Sądu Rejonowego, Regulaminu Technicznego Stacji, obowiązujących przepisów i instrukcji. Jak bardzo niedbale analizował dokumenty świadczy fakt, że uzasadnienie zarzutu wobec maszynisty opiera się na aktach, które utraciły moc prawną. Bez względu na to, czy nie wiedział, zapomniał czy wolał nie pamiętać na pewno wprowadził sąd w błąd.

Na koniec nasuwa się smutna refleksja. Bardzo łatwo jest zrobić komuś krzywdę, decydować o jego losie bez należytej wiedzy. Sądzę, że dla dobra PKP CARGO S.A. najlepsze byłoby przeproszenie Mariana Rzymowskiego przez sprawców zamieszania. Wtedy maszynista mógłby powiedzieć 26 września: „Wysoki Sądzie, przeprosiny przyjmuję i wycofuję sprawę".

Eugeniusz Śliwiński
Przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych

P.S. Z ostatniej chwili: Maszynista został przeproszony i do sprawy w sądzie nie dojdzie.

Listy

Jestem twórcą i administratorem strony www.maszynista.cal.pl, na której zostały opublikowane wspomnienia p. Włodzimierza Dołubizno. Są to wspomnienia spisane przez syna pana Włodzimierza – Dariusza „Dedeera" Dołubizno.

Miałem też okazję osobiście spotkać się z panem Włodzimierzem. Jest to osoba bardzo wiarygodna, która przepracowała wiele dziesiątków lat na PKP i raczej nie jest skłonna do fantazjowania.

Strona z opisanymi wspomnieniami p.Włodka powstała dzięki przyjaźni z synem p. Włodka – Dariuszem „Dedeerem" Dołubizno (PLK Suwałki). Z nim, a także wespół z Przemkiem Wajssem, Tomkiem Makuchem (CM Łódź) i pozostałymi użytkownikami stworzyliśmy największą galerię fotografii kolejowej – z ponad 9500 zdjęciami.

Sam byłem pracownikiem PKP w latach 1979 do 1994 i znane mi dobrze były przypadki fałszywej rywalizacji. Pan przewodniczący ZZM CM Ostrów Wlkp. chyba troszeczkę przesadził i według mojej skromnej osoby winien przeprosić P. Włodzimierza za tak oszczerczy atak.

Z poważaniem
administrator strony
www.maszynista.cal.pl
i www.gmfk.cal.pl
Ryszard Chaszczewski,
Cieszyn

P.S. Podejrzewam że odzew ze strony CM Ostrów powstał na zasadzie „uderz w stół, a nożyce się odezwą".

Boczny tor

P.o. prezesi

Zdziwienie wywołuje polityka kadrowa w odniesieniu do kierownictw spółek pasażerskich w Grupie PKP. Kontrowersyjne nominacje, chaotyczne zmiany i niekonsekwencja sprawiają wrażenie, że sytuacja wymknęła się spod kontroli.

Nie dalej jak dwa lata temu PKP S.A. ogłosiła – ponoć po raz pierwszy w historii PKP – oficjalny konkurs na prezesa kolejowej spółki. Wyborowi ówczesnego szefa Przewozów Regionalnych nadano ogromny rozgłos w mediach, zachęcano do zgłaszania się ewentualnych kandydatów. Niestety, zachwalany głównie przez twórców pomysł nie wypalił. Wybrany przez specjalną komisję PKP S.A. na prezesa PR Leszek Ruta nacieszył się stanowiskiem raptem kilka miesięcy.

Po Rucie stery w PR przejął Henryk Szklarski. Przejął, ale nie do końca, bo powierzono mu jedynie obowiązki prezesa (p.o.) największych pasażerskiej spółki Grupy PKP. Natomiast „właściwego" prezesa PR udało się znaleźć dopiero pół roku później. Inicjatywa z wyławianiem za pomocą konkursu kandydatów na kolejowych menedżerów zakończyła się kompletnym fiaskiem. Obnażyła również brak rozeznania PKP S.A. w kadrach Grupy.

Obecnie podobną, jak wcześniej w PR, sytuację mamy w PKP Intercity. Od czerwca, po ustąpieniu Jacka Prześlugi, na stanowisku p.o. prezesa zarządu pozostaje Czesław Warsewicz. Kilkumiesięczna sytuacja pewnego rodzaju tymczasowości, kiedy prezes pełni jedynie obowiązki, nie został obdarzony pełnym zaufaniem i jest jakby „na próbę" nigdy nie wpływa korzystnie na pracowników. Tymczasem licznik bije...

uprzejmypan@interia.pl

Prokurator wyjaśni

Koło ZZM w Piotrkowie Tryb. złożyło zawiadomienie do prokuratury o podejrzeniu popełnienia przestępstwa w związku z – jak czytamy w dokumencie – „rabunkowym zbywaniem majątku Skarbu Państwa" po byłej piotrkowskiej Lokomotywowni Pozaklasowej. Doszło tam do dewastacji i zniszczenia dorobku wielu pokoleń Polaków. „Kontrahent demontujący tory trakcyjne na tym obiekcie przywłaszczył sobie również liny stalowe dźwigu EDK2000 o wytrzymałości około 500 ton" – napisano w zawiadomieniu, które w smutny sposób wpisuje się w jubileusz 160-lecia dotarcia Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej do Piotrkowa. ***(L)***

Pod semaforem

„Semafor wolna droga" uszkodzony. Jedziemy tylko na sygnał zastępczy.

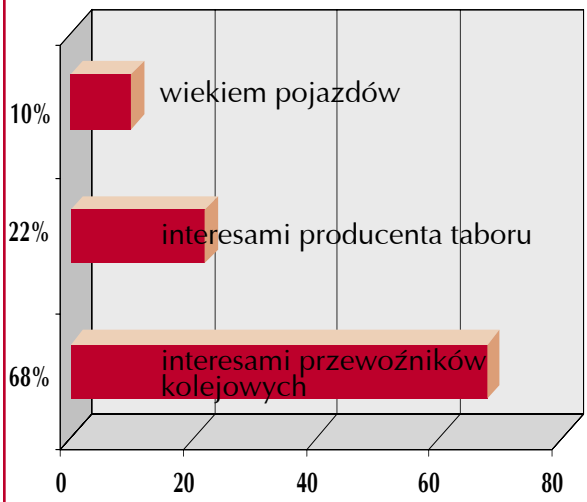
Inicjatorzy akcji przeciwko PKP CARGO, której ofiarą padł członek zarządu tej spółki. Wszystkiemu winien wydaje się być brak płynności finansowej w Grupie PKP i traktowanie spółki CARGO jako instytucji pośredniczącej w zakupach dla całej Grupy.

Podpatrzone

Nowe pojazdy dla policji? Nie, to tylko symulacja komputerowa. www.kmk.kkozle.pl

SONDA

Czym twoim zdaniem kieruje się UTK wydając świadectwa dopuszczenia do eksploatacji taboru?



Źródło: www.zzm.org.pl

Fraszki Jerzego Szulca

Eunuch
Pełno pannic
A ten pan nic.

Alimenty
Już pociąg odjechał,
a ty płacisz zuchu
Teraz postojowe
za to co jest w ruchu.

Poprawa
Jutro będzie lepsze,
lepszy będzie świat
Ale to dziś potrwać
może kilka lat.

Napęd
Nie zmusisz do pracy
wołów siłą żadną
Gdy do żłobu sypiesz
ino trochę na dno.

Pracuś
Przez cały tydzień
jęzorem miele
O tym, co może
zrobić w niedzielę.

Sprinter
Zanim określili
wspólny cel odległy
On już ją przeleciał
– taki był przebiegły.

Hiperinflacja
Niemowlak złotówkę
połknął odłożoną...
Po tygodniu w kupce
grosik znaleziono.

Człowieczeństwo
Nie każdy człek z wiekiem
Staje się człowiekiem.

Zasada
Trzeba sadzać na posady
Mocne głowy, a nie zady.

Koszały-opały
Nie nasycisz paleniska
Gdy świadomość w pale niska.

Nad Wisłą
Ratowali ofiarnie
dziewczynę młodą
I nie utonęła...
zatruła się wodą.

Kącik filatelistyczny

Wydana w 2003 roku przez Rejonowy Urząd Poczty w Częstochowie beznominałowa karta pocztową upamiętnia ogólnopolskie obchody Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego, które odbyły się wówczas w Koszęcinie. Specjalny datownik, zaprojektowany przez **Krystiana Żurawskiego**, stosowano na koszęcińskiej poczcie 12 września 2003 roku – w dniu wejścia karty do obiegu. Na stemplu umieszczono nastawnik jazdy w EU 07 oraz 12 gwiazdek symbolizujących kraje założycielskie ALE. Zdjęcie przedstawia zaś **Adama Murawskiego** w kabinie EU 07 podczas prowadzenia pociągu relacji Gdynia-Łódź Kaliska. ***(amur)***

HOOMOR KOLEJOWY

Na Dworcu Wileńskim w Warszawie obładowana koszami jejmość zwraca się do przechodzącego akurat kolejarza.
– Panie szanowny! Ten pociąg to na Tłuszcz?
– Nie, na prąd. A parę lat temu był na węgiel.

***

RADIOTELEFON
– Pan mechanik 3373, zgłoś się!
– Słucham 3373.
– Gdzie jesteście i co robicie?
– Wyciągnąłem się, stoję w peronach i czekam.
– Jak odrobię zwrotkę i dam sygnał, niech pan wpycha aż do oporu.
– Dobrze pani dyżurna, ale czy się zmieszczę?
– Jest krótki, powinien się cały zmieścić.
– Ale jak będzie do końca niech pani krzyknie.
– No, tylko bez głupich dowcipów!

(Anegdota jest autentyczna i dotyczy stacji Ludwikowice Kłodzkie, za: Nowe Sygnały, Nr 15, 13.04.1997)

Maszynisto!

Zachęcamy do przystąpienia do ubezpieczenia grupowego w Compensa S.A.

Zastanówmy się, czy warto przystąpić do ubezpieczenia grupowego na życie.

Przystępując, masz przede wszystkim:
- ochronę przez 24 godziny na dobę, na całym świecie;
- wsparcie finansowe w przypadku licznych dodatkowych zdarzeń losowych;
- zabezpieczenie finansowe swoich bliskich.

Weźmy przykład: statystyczna średnia życia mężczyzn wynosi ok. 72 lata, w związku z tym zakładając, że płacąc składkę ubezpieczeniową jeszcze przez przynajmniej 20 lat, wpłacisz do Towarzystwa np. 15.600 zł (w wariancie ze składką miesięczną 65 zł). W takim wypadku wypłacana przez Towarzystwo suma ubezpieczenia wynosi:
- 40.076 zł - z tytułu śmierci osoby ubezpieczonej
- 80.152 zł - z tytułu śmierci osoby ubezpieczonej w wyniku NW
- 97.352 zł - z tytułu śmierci osoby ubezpieczonej w wyniku wypadku komunikacyjnego.

Odpowiedź nasuwa się sama – **WARTO**.

Na stronach internetowych ZZM znajdziecie Państwo wszystkie niezbędne informacje: tabelę z wariantami ubezpieczenia, osoby kontaktowe, deklaracje przystąpienia.
Dodatkową zaletą przystąpienia do ubezpieczenia grupowego w naszym towarzystwie jest możliwość uzyskania zniżek przy ubezpieczeniach majątkowych w Compensa S.A.

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

Member of Vienna Insurance Group

COMPENSA
kunszt ubezpieczeń

Nasze sztandary

ZZM w Zbąszynku

Szata sztandaru tej organizacji została wykonana przez siostry zakonne w Poznaniu. Uroczyście poświęcono go w kościele parafialnym pod wezwaniem Najświętszej Marii Panny Macierzyństwa w Zbąszynku 25 marca 1995 r. Poczet sztandarowy tworzyli wówczas **Stanisław Dworniczak** (chorąży)**, Andrzej Gruszczyński** oraz **Piotr Konieczek.**

(L)

Biuro Podróży NATURA tour

oraz SKOK NIKE

ZAPRASZAJĄ NA:

- wczasy letnie i zimowe
- obozy dla młodzieży i dzieci
- imprezy
- szkolenia
- konferencje

Wszystko to możesz sfinansować
dzięki preferencyjnej pożyczce SKOK „Nike"

Szczegóły oferty
w punktach kasowych SKOK „Nike"
i Biurze Podróży „Natura Tour"

SKOK „Nike"

Warszawa, tel. (0-22) 357 53 75, 652 02 52
Legionowo, tel. (0-22) 772 82 72
Radom, tel. (0-48) 364 00 70
Bydgoszcz, tel. (0-52) 341 57 86
Kielce, tel. (0-41) 361 64 89
Białystok, tel. (0-85) 676 02 22
Toruń, tel. (0-56) 622 55 83, 621 07 57

Design: Elżbieta Ożańska

Biuro Podróży w Warszawie
ul. Chmielna 106, 00-801 Warszawa
tel. (0-22) 474 46 69, 474 18 81
http://www.naturatour.pl/