Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA

ISSN 1896–2181

www.zzm.org.pl

Nr 4/32

KWIECIEŃ 2007

Nie żądamy niemożliwego

– str. 4–5

Prezes Szczepkowski o dialogu

– str. 6–7

Gra zespołowa

Naturalnym dążeniem człowieka jest rozwój – adaptacja do nowych warunków i nabywanie nowych umiejętności ułatwiających funkcjonowanie. Prowadzi do tego wiele dróg zależnych od indywidualnych cech i predyspozycji. Przykładowo jedni naukę pływania rozpoczynają od brodzenia i prób utrzymania się na powierzchni mając grunt pod nogami, inni wolą od razu wskoczyć na głęboką wodę. Najważniejsze wydaje się jednak dostosowanie metody do konkretnego celu. Gdy ta zaś zawodzi, należy przynajmniej wyciągnąć wnioski. To szczególnie istotne w życiu społecznym, gdzie każdy z nas ponosi odpowiedzialność za innych ludzi – rodzinę, współpracowników, klientów etc.

Przenieśmy to na nasze cargowskie podwórko. Zdolnemu piłkarzowi grywającemu wcześniej w niższych ligach powierzono funkcję lidera drużyny w ekipie z wielkimi tradycjami w najwyższej klasie rozgrywek. Ten zaś, podekscytowany wielką szansą podejmuje wyzwanie i wybiega na murawę. Rozczarowuje jednak wszystkich. Kolegów z drużyny szczególnie drażnią jego indywidualne popisy, przynoszące niewielki pożytek zespołowi, a kibiców – gwiazdorskie maniery. Im bardziej piłkarzowi nie powodzi się na boisku, z tym większą spotyka się krytyką, co skutkuje coraz gorszą grą. Szybko „puszczają mu nerwy" i zaczyna zachowywać się nie fair, fauluje. W efekcie zostaje ukarany żółtą kartką.

Mimo ostrzeżenia i słabej gry trener nie sadza go na ławce. Być może uznał, że nikt nie urodził się mistrzem i każdy musi przejść „chrzest bojowy". Pozwala spróbować raz jeszcze. Czy bogatszy o doświadczenia z pierwszej części zawodnik wykorzysta kolejną, zapewne ostatnią już, szansę i zostanie bohaterem meczu? Czy tym razem podźwignie brzemię odpowiedzialności i będzie grać zespołowo? Na pewno zauważył, jak wiele zależy wyłącznie od niego. Tak czy owak, wszyscy z niecierpliwością czekają na dalsze losy gry...

Krzysztof Ciećka

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

Biuletyn Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02–021 Warszawa
tel. (0–22) 474 26 15
fax (0–22) 474 26 16
tel. kol. 922 474 26 15 lub 16
e-mail: rkzzm@wp.pl

Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki
Kolegium: Kazimierz Jamrozik, Roman Jordan, Adam Murawski
Layout: Elżbieta Górecka
Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków
Okładka: Za pulpitem Joanna Dlouhy z firmy Allianz Polska. Fot. R. Zarzecki

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

Beneficial Kredyt **NOWA OFERTA POŻYCZKI GOTÓWKOWEJ DLA CZŁONKÓW ZZM!**

• Pieniądze na dowolny cel • Złożenie wniosku i uzyskanie pożyczki bez konieczności wizyty w banku • Minimum formalności • Decyzja kredytowa już w 2 godziny • Szybkie przekazanie środków po zawarciu umowy • Wcześniejsza spłata pożyczki bez żadnych dodatkowych opłat • Dostępna opcja ubezpieczenia spłaty pożyczki • Możliwość składania pojedynczych i wspólnych wniosków • Bez poręczycieli

CHARAKTERYSTYKA POŻYCZKI – przykładowe wysokości rat

	12	24	36	48	60
2,000	187.92	101.89	73.48	59.48	51.24
5,000	469.80	254.72	183.71	148.71	128.10
10,000	939.60	509.45	367.42	297.41	256.20
15,000	1,409.40	764.17	551.13	446.12	384.30
20,000	1,879.19	1,018.90	734.84	594.83	512.40
30,000	2,818.79	1,528.34	1,102.26	892.24	768.61

APR dla kwoty 20000 na 48 miesięcy wynosi 20,39%, a na 60 miesięcy 20,05%

• Minimalny wiek wnioskodawcy – 24 lata • Akceptowane różne formy zatrudnienia m.in.: umowa o pracę, własna działalność gospodarcza, renta, emerytura • Okres kredytowania od 12 do 60 miesięcy • Minimalny dochód – 400 zł • Wysokość pożyczki od 2 000 zł do 50 000 zł

ZŁÓŻ WNIOSEK PRZEZ TELEFON! 0-801 88 99 77

Całkowity koszt połączenia – jeden impuls połączenia lokalnego.
Możesz również zadzwonić pod numer 022 3 140 150

Kod promocji – 35408

Rok założenia 1904

ZNLE S.A. Gliwice

Zakłady Naprawcze Lokomotyw Elektrycznych S.A. w Gliwicach

ZNLE S.A. świadczy usługi w zakresie poprawy warunków pracy maszynisty wykonując :

- montaż szyb czołowych elektrogrzewczych
- montaż reflektorów halogenowych
- montaż wycieraczek elektrycznych z regulatorem i spryskiwaczem
- zabudowę drugiego kanału pneumatycznego
- instalację i zabudowę grzejników ogrzewania nóg w kabinach maszynisty
- zabudowę klimatyzacji w kabinach maszynisty
- wygłuszanie i izolacja kabin maszynisty
- montaż estetycznych i ergonomicznych pulpitów
- montaż ogranicznika przepięć
- montaż ergonomicznych foteli maszynisty

44-100 Gliwice
ul. Chorzowska 58
www.znle.pl

Zarząd
tel. 032 23 58 201
fax 032 23 58 205
e-mail: dyrekcja@znle.pl

Marketing i Sprzedaż
tel. 032 23 58 292
tel./fax 032 23 58 301
tel.kol. 719 40 31
fax kol. 719 41 81
e-mail:
marketing@znle.pl

Nie żądamy niemożliwego

Z Leszkiem Miętkiem – prezydentem ZZM, rozmawia Rafał Zarzecki

– Kończą się objazdy wszystkich zakładowych organizacji ZZM. Prezydium ZZM spotykało się w nich z członkami związku. Jakie są pierwsze refleksje?

– Bez wątpienia były to niezmiernie ważne spotkania. Najistotniejszym ich elementem była bezpośrednia, szczera dyskusja na temat roli i funkcjonowania związku zawodowego. Rozmawialiśmy jak maszynista z maszynistą, mówiliśmy prawdę, nawet jeśli była trudna. Staraliśmy się przekonać członków związku, że każdy z nich jest dla nas istotny, wręcz najważniejszy, bo mając ambitne cele musimy działać wspólnie. Związek to nie tylko przewodniczący, ale przede wszystkim jego członkowie.

Oczywiście mówiliśmy też o przeszłości. Sami siebie przekonywaliśmy, że choć niektóre sprawy w historii potoczyły się nie po naszej myśli, to ciągle pracujemy w PKP. Dopóki funkcjonują polskie koleje oraz dopóki pracujemy nadal mamy wiele do zrobienia. Omawialiśmy priorytety – zakładowy układ zbiorowy pracy, kwestię wcześniejszych emerytur dla kolejarzy oraz godnych miejsc pracy dla maszynistów, którym przestaje dopisywać zdrowie. Rozmawialiśmy również na temat strategii związku i najważniejszym jej elemencie – godnych i stabilnych miejscach pracy, dobrze wynagradzanych. To nie pusty slogan. Podporządkowujemy, bowiem temu zagadnieniu całą politykę związku.

Dyskutowaliśmy także o konieczności dostosowania się do nowych czasów. Średnia wieku maszynistów jest wysoka. Niektórzy spędzili w PKP 20–30 i więcej lat, a znaczna część tego okresu przypadła na jedną państwową, polską kolej. Tym bardziej trudno jest więc mówić o tym, że dzisiejsza kolej jest inna, a tamtej już nie ma. Pamiętajmy jednak, że to nie my wymyśliliśmy podział kolei na spółki, udostępnienie rynku prywatnym przewoźnikom żerujących dziś na PKP, nie my wymyśliliśmy też liberalizację rynku w skali międzynarodowej. Tak jednak się stało i bylibyśmy populistami gdybyśmy mówili, że to zmienimy, a kolej znów będzie taka, jaką pamiętamy. To co faktycznie możemy zrobić, to odnaleźć się w nowych warunkach. Mimo licznych przeciwności musimy walczyć o wszystko, co jest związane z naszymi miejscami pracy, w tym także o możliwość godnego odejścia na zasłużoną emeryturę. W tej walce prezydium ZZM potrzebuje wsparcia, bo nic samo przecież nie przyjdzie. Nic nie zostało nam dane raz na zawsze. Nasze działanie spotykają się z coraz większym zrozumieniem. Cieszę się bardzo, że systematycznie powiększa się grupa aktywnych członków ZZM, na których można zawsze polegać. Na spotkaniach wskazywaliśmy też przykłady złych działaczy związkowych, szermujących frazesami i hasłami dla poklasku, a skoncentrowanych jedynie na utrzymaniu się na stanowisku. Nie brakuje też osób stojących zawsze z boku lub krytyków czerpiących pełną garścią z tego, co związkom zawodowym udało się wywalczyć. Osoby te muszą być marginalizowane, bo robią wiele złego. Ci zaś, którzy angażują się we wspólne sprawy muszą czuć, że ich postawa jest zauważana i odpowiednio doceniana.

– Kwestia wcześniejszych emerytur rozpala pracowników do białości. Dotychczasowe rozwiązania obowiązują tylko do końca tego roku, a nowych nie widać...

– Niestety, grudniowa pikieta 10-tysięcznej armii kolejarzy pod MPiPS nie jest ostatnim działaniem jakie będziemy musieli podjąć w walce o nasze słuszne sprawy. Z przykrością stwierdzam, że resort pracy nie podjął do tej pory merytorycznych rozmów. Wszystko wskazuje więc na to, że konieczne będzie przeprowadzenie referendum strajkowego i zradykalizowanie naszych działań. Mamy zresztą już uchwałę Rady Krajowej ZZM w tej sprawie. Kolejarzy oburza zanik konstruktywnego dialogu ze strony rządowej. Co gorsza, z brakiem jakiegokolwiek odzewu spotkała się także petycja do premiera Jarosława Kaczyńskiego, wystosowana w sprawie emerytur przez pięć organizacji związkowych. Trudno nam to zrozumieć. W pamięci mamy jeszcze spotkanie przed wyborami prezydenckimi z udziałem premiera i innych przedstawicieli rządu i obietnicę paktu ze związkami zawodowymi. Tymczasem zamiast paktu obserwujemy brak chęci do dialogu i dążenie do konfrontacji. Na kolei istniało wiele punktów zapalnych, ale potencjalne konflikty udało się załagodzić. Tym razem może być inaczej, o ile nie dojdzie do opamiętania.

– Niepokoi także bardzo specyficzna sytuacja w PKP CARGO.

– Faktycznie, spółka funkcjonująca na rynku w otoczeniu bardzo agresywnej konkurencji powinna zajmować się przede wszystkim walką o klienta, a nie sprawami wewnętrznymi. PKP CARGO potrzebuje przede wszystkim nowoczesnego menedżera, potrafiącego znaleźć

się w nowej sytuacji. Utrzymując obecny kierunek, z notorycznymi wnioskami o odwołanie dyrektorów zakładów i członków zarządu, często na wniosek określonej „opcji", a bez zmian w procesie zarządzania, daleko nie zajedziemy. Konsekwencją obecnej sytuacji był wniosek członków rady nadzorczej PKP CARGO pochodzących z wyboru załogi o odwołanie z funkcji prezesa pana Władysława Szczepkowskiego. Opowiedziało się za tym trzech członków rady, trzech było przeciw, dwóch wstrzymało się od głosu i rada nadzorcza nie przyjęła takiej uchwały. Niemniej wnioski z głosowania powinien szczególnie wyciągnąć właściciel, skoro spośród ośmioosobowej rady tylko trzech jej przedstawicieli sprzeciwiło się odwołaniu prezesa.

Inną decyzją rady nadzorczej było odwołanie z funkcji członka zarządu Bogdana Szafrańskiego. Trafne okazało się natomiast oddelegowanie członka rady Macieja Libiszewskiego do zarządu PKP CARGO. Udowodnił on, że możliwe jest szybkie rozwiązanie problemów w procesie zarządzania, z którymi spółka nie mogła poradzić sobie od lat. W krótkim czasie dał się poznać jako dobry menedżer, co dobrze rokuje na przyszłość.

– Związki zawodowe działające w PKP CARGO wystąpiły z postulatem podwyżki płac w wysokości 500 zł na jednego zatrudnionego w spółce. Jak się na to zapatruje jej zarząd?

– Jak dotychczas odbyło się jedno spotkanie w tej sprawie i czekamy na stanowisko zarządu CARGO. Mamy chyba do czynienia z próbą gry na czas, co doskonale znamy z przeszłości. Analiza struktury zatrudnienia, wysokości zarobków i otoczenia spółki niezbicie dowodzi, że zarząd CARGO musi podjąć decyzję o wzroście wynagrodzeń, zwłaszcza na stanowiskach pożądanych na rynku bądź deficytowych w spółce. W przeciwnym razie prywatni przewoźnicy skuszą specjalistów pracujących obecnie w spółce – maszynistów, ale także handlowców czy choćby spawaczy. Trudno będzie ich utrzymać w CARGO oferując obecne zarobki. Kwota podwyżki ma również wywołać dyskusje na temat wynagrodzeń. Problem dotyczy zresztą nie tylko PKP CARGO i kolei, ale całej polskiej gospodarki. Musimy dążyć do wyrównywania krajowych zarobków w skali europejskiej. W przeciwnym razie fachowcy zwyczajnie wyemigrują z Polski.

– Pracodawcy powołują się na wskaźnik wzrostu wynagrodzeń, którego ustalanie nie leży w ich gestii.

– Wskaźnik to nie przeszkoda typu Wielki Mur Chiński. Gdy rośnie wydajność pracy oraz wyniki spółki, a tak się obecnie dzieje, wskaźnik nie ma decydującego wpływu na wzrost wynagrodzeń. Chciałbym podkreślić jedną rzecz, przed którą przestrzegamy od dawna. Średnia wieku maszynisty jest stosunkowo wysoka i może się okazać, że wkrótce w PKP CARGO nie będzie miał kto prowadzić pociągów. Potrzebą chwili jest szkolenie nowych kadr. Pytanie tylko, czy uda się znaleźć młodych ludzi gotowych poddać się intensywnemu szkoleniu, by potem pracować za 1000 zł. Przypuszczam, że potencjalnych kandydatów trudno będzie znaleźć nawet wśród najbardziej zagorzałych pasjonatów kolejnictwa.

Kwestii wynagrodzeń muszą towarzyszyć znaczące, odważne ruchy. Nie oczekujemy rzeczy niemożliwej. Nasz postulat płacowy prezes CARGO przyrównał na jednym ze związkowych spotkań do żądania Hitlera, by utworzyć eksterytorialny korytarz do Gdańska, ale to zupełnie nie tak. Chcemy, by PKP CARGO oferowała godne miejsca pracy, by ludzie mogli się z nią utożsamiać i wiązać swoją przyszłość. W przeciwnym razie spółkę czeka drenaż deficytowych stanowisk. Specjalistów z tej dziedziny brakuje na rynku, bo z chwilą likwidacji techników kolejowych zaprzestano ich kształcenia. W tej sprawie potrzebne będzie wsparcie nie tylko członków ZZM, ale również współdziałanie wszystkich organizacji związkowych. Myślę, że tematem zajmie się także Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych. Obecna sytuacja jest dowodem, że wzburzenie środowisk pracowniczych rośnie. Niestety konfrontacyjne nastawienie zarządu PKP CARGO jest nader widoczne. Zamiast konstruktywnego dialogu pan prezes funduje marginalizację działaczy central związkowych, próby ich dyskredytacji. Wszystko wskazuje na to, że im bardziej zdecydowane będą nasze działania, tym próby te będą bardziej się nasilały. Wierzę, że zarówno w sprawie emerytur, jak i kształtowania poziomu wynagrodzeń działania związków zawodowych zrzeszonych w KKZZ będą wspólne i skuteczne. Mam też nadzieję, że dołączą do nich również inne organizacje.

– Dziękuję za rozmowę.

Dialog jest potrzebny spółce

Z Władysławem Szczepkowskim – prezesem zarządu PKP CARGO S.A. rozmawia Rafał Zarzecki

– Jak Pan ocenia dialog społeczny w kierowanej przez Pana spółce?

– Proces trwa. Dialog będzie się rozwijał. Dobrze byłoby jednak, aby obie jego strony miały poczucie realizmu i odpowiedzialności. Zarówno strona pracodawców, jak i związkowa powinny kierować się interesem spółki. Zakładam, że możemy go definiować w nieco odmienny sposób, ale nie zasadniczo różny. Nie powinniśmy zatem odbiegać w ocenie, co dla spółki jest dobre.

– Spytam inaczej. Czy jest Pan zadowolony z dialogu społecznego?

– To nie jest kwestia uroku ani estetyki. Dialog jest potrzebny, to nie ulega wątpliwości. Pracujemy ze sobą, rozmawiamy. Dyskusje bywają trudne, ale i zaskakująco konstruktywne. Dobrym prawem związków zawodowych jest pytać, prosić, a nawet żądać, a prawem przedstawicieli pracodawcy odpowiadać na te żądania i – w miarę możliwości spółki – próbować im sprostać. Nie zapominajmy jednak, że to zarząd jest strażnikiem interesu spółki.

– Czy próba odwołania Pana ze stanowiska prezesa nie świadczy, że nie wszystko wygląda jak należy?

– To pytanie należy zadać tym, którzy złożyli taki wniosek. Nie widziałem jego uzasadnienia, dlatego trudno mi skomentować tę sytuację. Oczywiście chciałbym poznać te powody. Nie przypuszczam jednak, żeby w uzasadnieniu wnioskodawcy powoływali się na kwestie związkowe lub związane z dialogiem społecznym.

– Na ośmiu członków rady nadzorczej PKP CARGO S.A. tylko trzech było przeciwnych odwołaniu. Co Pan o tym sądzi?

– Odpowiem pytaniem: co Pan sądzi o sytuacji, w której na ośmiu członków rady nadzorczej tylko trzech było za odwołaniem?

– No dobrze, ale czy niepokoi Pana taka sytuacja?

– Nie. Regulamin rady nadzorczej jest tak skonstruowany, że do podjęcia uchwały potrzebna jest bezwzględna większość osób obecnych na posiedzeniu. Wnioskodawcy zgromadzili tylko trzy głosy „za", co w istocie oznaczało, że każdy głos odmienny był głosem „przeciw". Wystarczyło, aby cztery osoby się wstrzymały i uchwała też by nie przeszła. Chciałbym jednak podkreślić, że absolutnie nie traktuję tego co się stało w sposób emocjonalny. To ciężka praca, a nie zabawa. Na posiedzeniach rady nadzorczej wolno stawiać różne wnioski i głosować. Stosunkowo łatwo odwołać zarząd lub prezesa, ale trudniej zapewnić kontynuację kierowania spółką.

– Związki zawodowe działające w PKP CARGO S.A. wystąpiły z postulatem podwyżki w wysokości 500 zł dla każdego pracownika spółki. Jak się Pan na niego zapatruje?

– Nie nazwałbym tego postulatem, lecz żądaniem popartym groźbą strajku. Oczywiście będziemy rozmawiać, ale zapewne wszyscy zdajemy sobie sprawę, że roszczenie to nie jest możliwe do spełnienia. Na marginesie warto zauważyć, że zwłaszcza ewentualny strajk nie tylko godzi w podstawowy interes spółki, ale także obiektywnie sprzyja naszym konkurentom.

– Ale zgodzi się Pan, że pracownicy PKP CARGO S.A. zarabiają za mało?

– Sprawa wynagrodzeń to szeroki temat. Nie spotkałem jeszcze firmy, w której pracownicy stwierdziliby, że zarabiają za dużo albo wystarczająco. Mam świadomość, że poziom płac musi ulec zmianie, ale na to trzeba czasu.

– Na zliberalizowanym rynku fachowcy są na wagę złota. Czy nie obawia się Pan, że odejdą oni ze spółki do konkurencji lub wyjadą za granicę, by pracować za większe pieniądze?

– Mamy nieliczne odejścia. W przeciwieństwie np. do sektora budowlanego nie stwierdziliśmy wyjazdów konkretnych grup pracowniczych za granicę lub masowych przejść do konkurencyjnych firm przewozowych. Natomiast problemem kolei jest to, że przez kilkanaście lat w ogóle nie dbano o rezerwy kadrowe i łączność pokoleniową. Powstała luka, tyle że nie związana z ucieczką do konkurencji, ani z otwarciem europejskiego rynku pracy. Obarczanie obecnego zarządu PKP CARGO S.A. konsekwencją wieloletnich zaniedbań w tym zakresie jest niesprawiedliwe. Musimy sobie z tym poradzić, ale nie sposób nadrobić zaległości z kilkunastu lat w jeden rok.

– Wypełnienie luki pokoleniowej będzie niezmiernie trudne, jeśli młodemu człowiekowi spółka PKP CARGO zaoferuje 1000 zł za ciężką i odpowiedzialną pracę.

– To prawda. Uważam jednak, że podwyżka rzędu 500 złotych dla wszystkich w zakresie podstawowym nie jest żadnym rozwiązaniem. Wydajność pracy wzrosła w ubiegłym roku o 1,5 proc. i nie możemy zaproponować 30-procentowej podwyżki. Średnia płaca w spółce wynosiłaby wówczas około 125% średniej krajowej w sektorze przedsiębiorstw. To miara braku realizmu tego żądania. Jego spełnienie skutkowałoby wstrzymaniem inwestycji w spółce, czyli utratą rynku, albo redukcją etatów. Jestem przekonany, że zarówno pracodawca, jak i strona związkowa nie chcieliby rozważać takiej alternatywy.

– Co więc zaproponuje Pan pracownikom?

– Będziemy rozwijać system wynagrodzeń w kierunku motywacyjnym. Ponadto zaproponowaliśmy stronie związkowej zmiany do Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy. Chcielibyśmy odejść od dziesiątków archaicznych dodatków mających cha-

rakter pozafinansowy i włączyć je do podstawy wynagrodzenia. Nikt na tym nie straci. Prosiłbym tylko partnerów, aby podeszli do tego tematu bez uprzedzeń. Jestem też orędownikiem zaangażowania pracowników w wynik spółki poprzez ich uczestnictwo w zysku.

– Niektóre zmiany personalne wzbudziły niepokoje społeczne.

– Polityka kadrowa jest suwerenną domeną pracodawcy. Poza przypadkami określonymi np. w Kodeksie pracy, nie widzę więc powodów, by uprawiać ją w inny sposób. Jeżeli np. zarząd uznaje, że któryś z pracowników nie może pełnić określonej funkcji, to podejmuje odpowiednią decyzję. Oczywiście zarząd może przeprowadzać konsultacje w sprawach kadrowych, ale obowiązek taki nie istnieje. W Białymstoku strajk byłby oczywiście nielegalny. Nie twierdzę, że ci, którzy próbowali podnieść napięcie, działali w złej wierze. Być może zostali wprowadzeni w błąd. Nie wyobrażam sobie jednak, aby się spodziewali, że zarząd zmieni podjęte decyzje kadrowe pod presją tak formułowanych żądań.

– Nie odbiera Pan tego wszystkiego jako sygnałów niezadowolenia?

– Na członkach zarządu spoczywa odpowiedzialność prawna wobec właściciela, a także osobista z tytułu prawidłowego zarządzania spółką. W praktyce oznacza to, że wszyscy powinni pracować w interesie spółki, a nie żeby podobać się tym czy innym gremiom, grupom interesów czy środowiskom. Jeśli pewne osoby uważają kogoś za przysłowiowego „mistrza świata", to niech wezmą za taką osobę odpowiedzialność i zatrudnią ją na przykład u siebie.

– Zmiany nie ominęły także zarządu PKP CARGO S.A. Jak się Panu pracuje w takiej sytuacji?

– Znakomicie. Jest oczywiste, że zarząd – jako organ kolegialny – musi ze sobą ściśle współpracować. Jeśli współpraca przebiega źle, mamy do wyboru albo brnąć w trudne, niemal konfliktowe sytuacje, ze szkodą dla spółki, albo próbować je rozwiązać. W praktyce odchodzi prezes lub któryś z członków zarządu. Ważne jest, że takie decyzje podejmuje zwykle właściciel lub rada nadzorcza. Chciałbym podkreślić jedno: niepokoje, z którymi się spotykałem na początku mojej pracy w PKP CARGO S.A., dotyczyły potencjalnych zwolnień; obecnie nie ma mowy o redukcji etatów, a dyskutujemy o wysokości wynagrodzenia. Z punktu widzenia pracowników to całkowicie odmienna jakościowo sytuacja. Warto to docenić.

– Dziękuję za rozmowę.

Allianz	**Wariant dla:** członków związku maszynistów kolejowych na stanowiskach: maszynisty kolejowego, starszego maszynisty, maszynisty instruktora, pomocnika maszynisty, ustawiacza, manewrowego, kierowcy	**Wariant dla:** członków związku maszynistów kolejowych na stanowiskach nie związanych z ruchem pociągów	**Wariant dla:** członków związku maszynistów kolejowych
Świadczenia	**Wariant I**	**Wariant II**	**Wariant III**
Świadczenie na wypadek trwałego uszczerbku na zdrowiu	6 000	6 000	20 000
Podwójne świadczenie na wypadek trwałego uszczerbku na zdrowiu	12 000	12 000	40 000
Świadczenie na wypadek śmierci w wyniku NW	3 000	3000	10 000
Zgon ubezpieczonego	2 000	2 000	–
Niezdolność do pracy w zawodzie maszynisty kolejowego, starszego-maszynisty, maszynisty instruktora, pomocnika maszynisty, ustawiacza, manewrowego kierowcy	17 000	–	–
Niezdolność do pracy w zawodzie	–	17 000	–
Wizyta lekarza	500	500	500
Wizyta pielęgniarki	500	500	500
Dostarczenie do miejsca pobytu leków zaordynowanych przez lekarza	100	100	100
Transport medyczny z miejsca zachorowania lub wypadku do odpowiedniej placówki medycznej wskazanej przez lekarza prowadzącego	1 000	1 000	1 000
Transport medyczny z placówki medycznej do miejsca zamieszkania	1 000	1 000	1 000
Transport medyczny z placówki medycznej do placówki medycznej	500	500	500
Organizacja procesu rehabilitacyjnego	500	500	500
Organizacja wypożyczenia albo zakupu sprzętu rehabilitacyjnego	400	400	400
Pomoc domowa	300	300	300
Opieka nad dziećmi i osobami niesamodzielnymi	450	450	450
Opieka nad zwierzętami domowymi	150	150	150
Opieka psychologa	500	500	500
Zdrowotne usługi informacyjne	Bez limitu	Bez limitu	Bez limitu
Infolinia „Baby Assistance”	Bez limitu	Bez limitu	Bez limitu
SKŁADKA MIESIĘCZNA za osobę	11,50	11,50	11,50

Nowa, korzystna oferta

Gotowi na alians?

Firma Allianz Polska przedstawiła kolejną ofertę elitarnego ubezpieczenia wyłącznie dla członków ZZM. Propozycja jest atrakcyjna i warto ją przemyśleć.

Po przeanalizowaniu uwag członków Rady Krajowej ZZM ubezpieczyciel zaoferował nowe, bardziej korzystne warunki ubezpieczenia od niezdolności do pracy w wykonywanym zawodzie z przyczyn zdrowotnych (patrz ramka i tylna okładka). Za miesięczną składkę wynoszącą 11,5 zł udało się wynegocjować odszkodowanie zasadnicze w wysokości 17 tys. zł. Ubezpieczenie miałoby charakter obligatoryjny i odbywałoby się poprzez składki członkowskie. Warunkiem jest objęcie nim całego związku. Biorąc pod uwagę średni wiek członków ZZM, warto jeszcze raz dokładnie przeanalizować sprawę. ***(R.)***

Z ostatniej chwili

Wokół oddłużenia

Na posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa 11 kwietnia omawiano rządowe plany wobec kolei.

Mirosław Chaberek, podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu omówił plan, który Komitet Rady Ministrów przyjął i rekomendował rządowi. Jego podstawy prawne zawarto w projekcie nowelizacji ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP oraz ustawy o transporcie kolejowym. Zakłada on udzielenie pożyczki na oddłużenie Przewozów Regionalnych z budżetu państwa w kwocie 1,86 miliarda złotych. Pożyczka spłacona zostałaby udziałami PKP PR. W praktyce oznacza to zmianę właściciela tej spółki i wcielenie w życie idei tzw. usamorządowienia. Zakłada się bowiem przekazanie do końca 2008 roku wszystkim samorządom województw udziałów PKP Przewozy Regionalne w równych częściach – po 1/16. Przewidywana jest ponadto m.in. sprzedaż na rynku części akcji spółek PKP Intercity i PKP CARGO S.A

Strona związkowa miała mnóstwo szczegółowych pytań, m.in. na temat alokacji taboru, ale czasu na dyskusje pozostawiono niewiele. **Leszek Miętek**, prezydent ZZM, zwracał uwagę na kwestie społeczne i pytał o gwarancje pracownicze bez których nie uda się zaakceptować tych rozwiązań. Wyraził także żal, że strategia została napisana pod dyktat Ministerstwa Finansów.

Związkowcy dopytywali się także o emerytury. Ministerstwo Transportu, we współpracy z PKP S.A., określiło grupy zawodowe i liczbę pracowników mających skorzystać ze specjalnych rozwiązań emerytalnych oraz przygotowało propozycje przepisów w ustawie o PKP. Otrzymało je Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej. W resorcie tym uznano jednak, że konieczne są rozwiązania systemowe i cały proces został zahamowany. Domagano się zatem zaproszenia na kolejne posiedzenie Zespołu minister PiPS **Anny Kalaty**. ***R.***

Groźnie na szlakach

Na brak bezpieczeństwa oraz zagrożenia dla zdrowia i życia maszynisty ZZM wskazuje od dawna. Zmieniają się rządy i zarządy spółek kolejowych a problem, szczególnie dotkliwy na Śląsku, pozostaje wciąż nierozwiązany. Czy naprawdę musi dojść do tragedii?

Największe zagrożenie stanowią zorganizowane grupy przestępcze, nadal napadające i okradające pociągi towarowe. Wielu z nas niejednokrotnie spędzały sen z powiek jeszcze przed udaniem się na kolejną zmianę. Metody są wciąż takie same: zatrzymanie pociągu poprzez zahamowanie go na odcinkach o małych prędkościach bądź wyłożenie przeszkody na tory. Zwłaszcza ta druga metoda jest dla maszynistów szczególnie niebezpieczna. Przeszkody bywają różne – od poukładanych kamieni poprzez stare meble i kolejowe podkłady drewniane lub betonowe, które niewątpliwie stanowią największe zagrożenie. (Z przykrością muszę stwierdzić, że bywają one pozostawiane obok torowisk przez pracowników drogowych PLK). Po zatrzymaniu pociągu następuje otwarcie drzwi wagonów i usypy węgla.

Niezbyt przyjemne są dla maszynistów dalsze procedury przeprowadzane przez pracowników PKP PLK i PKP CARGO. Rok temu PKP CARGO zapowiadało ich uproszczenie, ale na zapowiedziach się skończyło. Po „prześwietleniu" maszynisty i odkopaniu nierzadko po kilku godzinach pociągu, ten jedzie zwykle dalej. Do pracy przystępują wówczas sprawcy. Jak dotychczas działają bezkarnie. Trudno oprzeć się wrażeniu, że nikomu tak naprawdę nie zależy na ograniczeniu tego procederu.

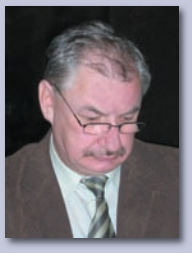
Spółka PLK najczęściej tłumaczy się brakiem środków umożliwiających zapewnienie bezpieczeństwa na szlakach. To stała wymówka, która ma usprawiedliwiać dlaczego w codziennej pracy musimy borykać się z innymi poważnymi zagrożeniami: brakiem przytorowych urządzeń SHP, głowic tarcz ostrzegawczych, sygnałów powtarzających, wskaźników, czy drzewami zasłaniającymi obraz na sygnalizatorach. Zwłaszcza na liniach po których jeżdżą tylko pociągi towarowe, potrafią obok torowisk rosnąć wielkie krzewy. Tłumaczenie, że urządzeń nie ma, bo złodzieje ukradli jest dowodem kompletnej bezradności PLK. Tymczasem dla maszynisty prowadzącego pociąg towarowy są one bardzo ważnym czynnikiem zapewniającym bezpieczne prowadzenie pociągu, zwłaszcza zatrzymanie przed sygnałem ,,Stój", szczególnie podczas złych warunków atmosferycznych. Istnieją przecież materiały z tworzyw sztucznych, które nie są przedmiotem kradzieży.

Czy musi dojść do wypadku bądź katastrofy żeby zapewnić bezpieczeństwo? Po tych szlakach jeżdżą przecież pociągi z materiałami niebezpiecznymi. Niektórzy decydenci wychodzą chyba z założenia, że swoim doświadczeniem i fachowością maszyniści mogą zapobiec tragedii. A co będzie, jeśli zdarzy się, że nasze zdrowie bądź stan psychofizyczny zawiedzie? Czy winny okaże się maszynista, który otrzymał pismo informujące o braku tych urządzeń?

Apelujemy do czynników rządowych i kolejowych spółek o podjęcie skutecznych działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa. Nie tylko maszynistów, ale również przewożonych ładunków oraz zmniejszających zagrożenia dla środowiska naturalnego oraz osób trzecich. Niewielkim nakładem można zwiększyć bezpieczeństwo na szlakach oraz ograniczyć okradanie pociągów. Wystarczy tylko chcieć. I słuchać tych, którzy z problemem stykają się niestety na codzień.

Kazimierz Jamrozik

W zakładach



Stanisław Biniek, przewodniczący ZZM w Częstochowie:

– Działalność związkowa w dzisiejszych czasach jest niebywale trudna ze względu na ogromną liczbę spraw i problemów nękających drużyny trakcyjne. Jak doskonale wiemy, praca maszynisty jest bardzo odpowiedzialna i trudna m.in. z powodu rosnącej średniej wieku naszej grupy zawodowej oraz przypisywanie nam coraz większych obowiązków. Dlatego jednym z najważniejszych celów Związku jest doprowadzenie do sytuacji, by maszynista mógł godnie i we właściwych warunkach wykonywać swoją pracę i być godziwie za nią wynagradzanym.

Zależy nam przy tym bardzo na większym zaangażowaniu wszystkich naszych członków, bo działamy we wspólnym interesie. Bezpodstawne krytykowanie nie jest potrzebne i jedynie utrudnia oraz dezorganizuje nam pracę związkową. Wzajemny szacunek oraz zaufanie to fundament dobrej współpracy.

Najszybsze pociągi świata

TGV

Nieoficjalny światowy rekord szybkości pojazdu szynowego pobito 3 kwietnia na oddawanej właśnie do użytku nowej linii łączącej Paryż ze Strasburgiem. Wynosi on obecnie... 574,8 km/h. W najbliższym czasie zapowiadane są kolejne próby, które być może zdetronizują kolej magnetyczną. Od lat palma pierwszeństwa w dziedzinie prędkości klasycznych pojazdów szynowych należy niezmiennie do francuskich kolei SNCF i firmy Alstom.

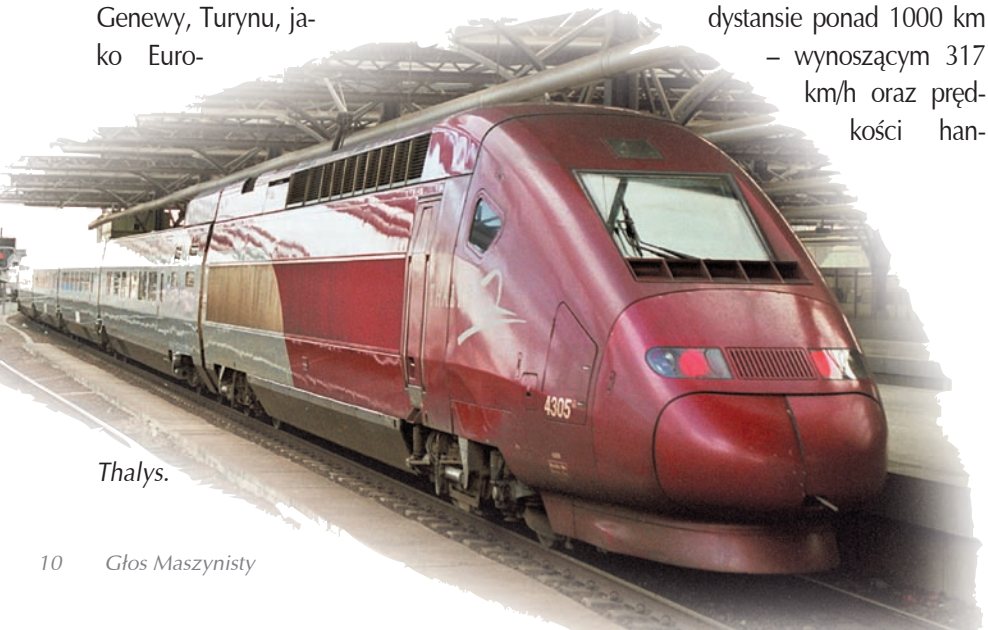
Francja należy do krajów, które jako pierwsze w Europie rozpoczęły prace nad stworzeniem systemu kolei wielkich prędkości. W latach 60. ubiegłego wieku zrodziła się koncepcja połączenia dużej prędkości pociągów i znacznych pochyleń poziomych linii dochodzących do 35 promili. Główną zaletą tego rozwiązania jest ograniczenie kosztów budowy oraz łatwiejsze wytyczenie linii przy znaczącym skróceniu czasu przejazdu. Ścierały się wówczas różne idee. Początkowo prace szły w kierunku rozwoju pociągów z napędem turbinowym i na poduszce powietrznej. Kryzys paliwowy w latach 70. spowodował jednak, że postawiono na rozwój trakcji elektrycznej. 21 września 1981 roku, oddano do użytku pierwszy odcinek linii dużych prędkości Paryż – Lyon. Stopniowo stolica Francji zyskiwała nowe połączenia (wykorzystując również częściowo istniejące linie) z Bordeaux, Marsylią, Lille i Calais. Pociągi zaczęły wreszcie przekraczać granicę kraju docierając do Genewy, Turynu, jako Eurostar do Londynu czy Thalys do Brukseli i Amsterdamu. Rodzina TGV znana też jest w Korei jako KTX, a w Hiszpanii – jako AVE.

Prędkość eksploatacyjna pociągów z początkowej 260 km/h zwiększona została obecnie do 300 i 320 km/h. Nie jest to jednak ostatnie słowo francuskich kolejarzy, zapowiadane jest bowiem dalsze zwiększenie prędkości na nowych liniach. Pociągi TGV wielokrotnie ustanawiały światowe rekordy prędkości. W latach 80. prym wiodły jednostki TGV S-E, które osiągnęły w 1981 roku 380 km/h, a w 1988 r. - 408 km/h. Nowsza generacja TGV Atlantique zapisała się w historii 18 maja 1990 roku długo nie pobitym rekordem 515 km/h. Dopiero w bieżącym roku eksperymentalny zespół TGV przekroczył granicę 150 m/s czyli 540 km/h. Są to jednak rekordy nieoficjalne i nie ustają próby uzyskania jeszcze lepszego wyniku. Należy wspomnieć też o ustanowionych przez TGV rekordach świata podczas podróży bez przerw na dystansie ponad 1000 km – wynoszącym 317 km/h oraz prędkości handlowej między stacjami Lyon i Aix, gdzie pociąg osiąga regularnie 263 km/h.

KTX.

Budowa wszystkich pociągów TGV, podobnie jak opisywanego w poprzednim numerze „GM" Eurostara, różni się znacząco od typowych zespołów trakcyjnych. Na obu końcach pociągu znajdują się 2 jednokabinowe lokomotywy, w środku składu od 8 do 18 wagonów spoczywających na wspólnych wózkach umieszczonych pomiędzy nimi. Ponadto wersje TGV S-E, TGV La Poste, KTX oraz Eurostar posiadają po jednym wózku napędnym pod skrajnymi wagonami.

Eksploatowanych obecnie ponad 400 składów podzielono na trzy generacje. Pierwszą stanowią jednostki **TGV S-E** (południowy wschód od nazwy pierwszej linii TGV Paryż – Lyon) oraz **TGV La Poste** (pocztowy). Są to pociągi zbudowane w latach 1978–1985 o mocy 6400 kW zasilane zwykle napięciami 1,5 kV prądu stałego oraz 25 kV – 50 Hz z 12 silnikami trakcyjnymi prądu stałego. Pierwszy z nich zawiera 8 wagonów z 368 miejscami do



Thalys.

siedzenia, a drugi również 8 wagonów przeznaczonych do przewozu poczty i przesyłek ekspresowych. Trzy zestawy zostały zbudowane w wersji 4-wagonowej.

TGV drugiej generacji, osiągające maksymalne prędkości 300 i 320 km/h, stanowią wersje **TGV-A** (Atlantique od nazwy linii Paryż – Le Mans/Tours), **TGV-R** (Reseau – Sieć)**, Eurostar** oraz **Thalys**. W zbudowanych w latach 1988 – 1994 zespołach o mocy 8800 kW i 12200 kW w przypadku Eurostara zastosowano silniki trakcyjne trójfazowe synchroniczne prądu przemiennego, co umożliwiło ograniczenie ich liczby do 8 i zwiększenie mocy napędowej. Wersje A i R różnią się znacznie. TGV-A jest 2-napięciowy (1,5 kV i 25 kV) i ma w odróżnieniu od pozostałych, poza Eurostarem i KTX, 10 wagonów pasażerskich. TGV-R jest 3-napięciowy – dodatkowo ma 3 kV stałego na Belgię i Włochy, dlatego też mógł jeździć w Polsce. Thalys natomiast jest pociągiem wielosystemowym obsługującym sieć połączeń między Francją, Belgią, Holandią i Niemcami i może być zasilany z czterech systemów napięć. Jest wyposażony w siedem różnych automatycznych systemów sygnalizacji kabinowej stosowanych na wymienionych kolejach. TGV – R i Thalys składają się z 8 wagonów z 377 miejscami do siedzenia, a TGV – A ma 10 wagonów z 485 siedzeniami. Rekordzistą pod względem liczby miejsc siedzących – aż 935 – jest zbudowany na bazie TGV – R koreański KTX, którego tamtejsze koleje zamówiły 46 sztuk.

TGV POS.

Rekordzista V-150 (V – od fr. vitesse – prędkość, 150 – od 150 m/s)

Trzecią generację reprezentują **TGV-D** (Duplex – Podwójny) oraz **TGV-POS** (Paryż Wschodnia Francja – Południowe Niemcy). Pierwszy jest pociągiem o mocy 8800 kW zestawionym z 8 wagonów piętrowych, mogącym przewieźć jednorazowo 545 pasażerów, drugi zaś – jednostką o mocy 9600 kW, która zostanie wprowadzona do eksploatacji w czerwcu. Oba pociągi osiągają prędkość 320 km/h.

Oddzielną uwagę trzeba poświęcić rekordziście – **V 150.** To specjalny pociąg badawczy złożony z dwóch lokomotyw i trzech piętrowych wagonów napędnych o mocy łącznej, bagatela, 19600 kW i masie 234 ton oraz długości 100 metrów. Pociąg ten wykonał ponad 20 jazd testowych z szybkością ponad 450 km/h na dystansie ponad 3200 km. Posiada 350 punktów pomiarowych i stanowi prawdziwe laboratorium na kołach.

Pociągi TGV dwukrotnie odwiedziły Polskę. Po raz pierwszy zawitał na naszych torach TGV Atlantique w 1991 roku z okazji konferencji na temat dużych szybkości. Druga wizyta TGV Reseau – w 1995 r. podczas jubileuszu 150-lecia kolei na ziemiach polskich – była wielkim wydarzeniem. Pociąg odwiedził kilkanaście polskich miast wszędzie napotykając olbrzymie zainteresowanie.

Komu 12 lat temu nie było dane przejechać się tym pociągiem, niech nie rozpacza. Każdy posiadacz biletu FIP może za stosunkowo niewielkie pieniądze pobić swój kolejowy rekord prędkości. Wystarczy wybrać się do Francji i kupując dopłatę (1,5 lub 8 euro w klasie drugiej lub 13 – w pierwszej) można przemieszczać się do wybranego krańca tego kraju. Można też wybrać Thalys podróżując z Francji do Belgii, Holandii lub Niemiec. W tym przypadku, dopłata do biletu lub Międzynarodowej Karty Zniżek wynosi 11 euro.

Warto spróbować.

Stanisław Donarski

Fot. arch., Andrzej Harassek, Christian Dischl, Alstom

P.S. Filmik z bicia rekordu można obejrzeć klikając pod: http://www.liveleak.com/view?i=c1f_1175620087&to_friend=1#to_friend

TGV Duplex.

Świąteczna „krajówka”

Bieżące zagadnienia oraz kwestie ubezpieczeń zdominowały posiedzenie Rady Krajowej ZZM, które odbyło się w dniach 20–22 marca. Obecni w Ochotnicy członkowie poszerzonej RK wspólnie z zaproszonymi gośćmi składali sobie również życzenia przy wielkanocnym stole.

Na spotkaniu dyskutowano m.in. o strategicznych tematach – działaniach w sprawie emerytur pomostowych dla kolejarzy, sytuacji w PKP CARGO i stanie rozmów o podwyżkach płac. Omawiano również przebieg I Walnego Zebrania Kolejowych Związków Zawodowych. Wzajemnie się mobilizowano, bo do końca maja muszą powstać struktury regionalne KKZZ. Zapadła także decyzja o obsłudze prawnej Biura RK ZZM. Przyjęto również regulamin nadawania naszej związkowej odznaki „Za zasługi dla ZZM”. Raz w roku podczas Europejskiego Dnia Maszynisty będą nią wyróżniane osoby, które zasłużą się pracą dla związku w roku poprzedzającym.

Wiele uwagi poświęcono sprawom ubezpieczeń. Rada Krajowa zadecydowała o upoważnieniu prezydium do negocjacji i podpisania aneksu do umowy z towarzystwem „Compensa”. Nie spotkała się natomiast z uznaniem, a szkoda, oferta firmy „Allianz Polska”, która zaproponowała ubezpieczenie od niezdolności do pracy w wykonywanym zawodzie. Za miesięczną składkę 11,5 zł miesięcznie przysługiwałoby w takiej sytuacji świadczenie w wysokości 15 tysięcy złotych.

Na odchodne przedstawiciele Allianz zapowiedzieli zresztą podwyższenie kwoty świadczenia. Warto więc nieco dokładniej pochylić się nad tą ofertą, bo dla pewnej części członków ZZM pieniądze te mogłyby być solidnym zastrzykiem finansowym w przypadku nieprzewidzianych zdarzeń.

Bardzo interesująca była dyskusja z udziałem zaproszonych gości. **Władysław Szczepkowski,** prezes zarządu PKP CARGO mówił o odzyskiwaniu przewozów i pozyskiwaniu nowych. Nakreślił trzy najważniejsze najbliższe kierunki. Są nimi utrzymanie zdolności przewozowej, poprawa marketingu i sprzedaży oraz informatyzacja. **Witold Bawor** – członek zarządu PKP CARGO mówił m.in. o inwestycjach taborowych. Nie zgodził się z opinią, że proces inwestycyjny w spółce został zahamowany. Zapowiedział także dążenie do zakupu lokomotyw wielosystemowych, a także powrót dyspozytur do działów eksploatacji. Oddelegowany do pracy w zarządzie PKP CARGO, nowy dyrektor finansowy **Maciej Libiszewski** nawiązał początkowo do kolejarskich korzeni w swojej rodzinie. Jak przyznał, jest w trakcie opracowania strategii spółki. Podzielił się także pierwszymi obserwacjami z pracy w zarządzie PKP CARGO. W spółce, jak się wyraził, istnieją problem z liczeniem, gdyż nawet ciekawe projekty rzadko są poparte liczbami. Wzrost wynagrodzeń dla pracowników uzależnił od zysków spółki, ale przyznał, że w firmie ważny jest człowiek, bo bez ludzi nie ma firm. Podwyżkę o 500 złotych uznał za zbyt wysoką, dodając, że spółka chciałaby tę kwotę osiągnąć „po pewnym okresie”.

Maciej Lignowski z zarządu SKM w Trójmieście o podwyżkach wypowiadał się równie dyplomatycznie. Mówił o umowie na modernizację czterech trzywagonowych składów pociągów przez ZNTK „Mińsk Mazowiecki” S.A. Koszt projektu wynosi 18,6 mln zł, z czego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i budżetu państwa pochodzi po 5 mln zł.

O wysokości podwyżki przewidywanej od czerwca nie chciał też mówić **Czesław Sulima** – członek zarządu Kolei Mazowieckich. Opowiadał za to m.in. o godzinach nadliczbowych i brakach taboru w spółce KM. Nowoczesne pojazdy produkcji Stadlera pojawią się na mazowieckich szlakach najwcześniej w 2008 roku. Bardzo dobrze ocenił pierwsze miesiące pracy 400 nowych maszynistów zatrudnionych przez KM z początkiem roku. Przyznał też, że ze spółki KM jeszcze w styczniu odeszło kilkudziesięciu z nich, ale niektórzy starają się o powrót. ***(raz)***

Fot. autor, G. Moc

Jubileusz PLP

Polskie Lobby Przemysłowe im. Eugeniusza Kwiatkowskiego świętowało w Warszawie 14. rocznicę swojego powstania.

PLP jest opiniotwórczym ruchem zrzeszającym stowarzyszenia inżynierskie, związki zawodowe, kierownictwa firm i przedsiębiorstw, jednostki badawczo-rozwojowe oraz pracowników naukowych. ZZM współpracuje z PLP od 2000 roku. Na jubileuszowych uroczystościach, które odbyły się 31 marca w Koara Expo, stawili się także przedstawiciele naszego związku. ***R.***

P.S. Strona www PLP: www.plp.info.pl

Delegacja z ZZM.

Koordynator PLP Paweł Soroka.

Plus

wspiera
„Głos Maszynisty”

Cygan zawinił, kowala powieszą?

Komisja powypadkowa to zespół szczególnego zaufania. Inna sprawa, czy na takie zaufanie zasługuje. Zdarza się, że będąc sędzią we własnej sprawie ulega bowiem pokusie bagatelizowania własnych błędów i zaniechań oraz wyolbrzymiania niedociągnięć innych.

Autor – przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych ZZM służy poradą pod numerem telefonu 0 667 640 005.

Na prośbę jednej z organizacji zakładowych zapoznaliśmy się z dokumentacją powypadkową związaną ze zdarzeniem na szlaku Dąbrowa Górnicza-Dąbrowa Górnicza Ząbkowice 7 sierpnia 2006 r. W ostatnim protokole końcowym (istnieją dwa protokoły) – z 2 października ub.r., napisano, że „przyczyną wypadku było najechanie pociągu nr 40 składającego się z dwóch zespołów trakcyjnych, na leżący na torze nr 2 element konstrukcyjny wózka motorowego WM 15-4521, który był ciągniony przez wózek motorowy WM 15-4519 w planie pociągu Zxc-10". Po blisko dwumiesięcznych pracach zespół powypadkowy podał jako przyczynę pierwotną „brak dostatecznej obserwacji drogi przejazdu przez konwojenta wózka motorowego i maszynisty pociągu nr 40". W oparciu o dokumentację powypadkową dokonaliśmy własnej analizy wydarzeń. Wnioski są porażające.

Zacznijmy od składu komisji. Tworzyli ją: właściciele wózka WM 15-4521 i WM 15-4519, reprezentowani przez PKP PLK (najpierw 3, a później 4 osoby, w tym przewodniczący komisji) oraz przedstawiciele właściciela zespołu EN 57 z PKP Przewozy Regionalne i pracodawcy maszynisty z poc. nr 40 z PKP CARGO (po jednej osobie). W postępowaniu wyjaśniającym komisja nie odniosła się do jakichkolwiek przepisów lub instrukcji. Sam dokument przypomina bardziej literackie opowiadanie. Jako przyczynę zasadniczą ustalono „najechanie na część konstrukcyjną drezyny WM 15-4521". Czy to są rzeczywiste przyczyny? Pozwolę sobie na odmienną opinię.

Bez świadectwa sprawności

Naszym zdaniem przyczyną wypadku jest naruszenie przez zarządcę infrastruktury, czyli spółkę PKP PLK, zapisów Ustawy o transporcie kolejowym z 28.03.2003 (Dz. U. 86 poz. 789 z późn. zm.). Stwierdzono ponad wszelką wątpliwość, że drezyna WM 15-4521 nie posiadała ważnego świadectwa sprawności technicznej, o czym jej właściciel wiedział od dłuższego czasu. Świadczy o tym protokół z wysłuchania zawiadowcy ISE. Wysłanie drezyny na szlak było zatem działaniem w pełni świadomym, pomimo zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Analizowaliśmy książkę przeglądów okresowych drezyny WM 15-4519 (ciągnącej) i porównaliśmy z zapisami świadectwa sprawności technicznej. Ważność tego dokumentu również budzi zresztą wątpliwości.

W artykule 24 Ustawy o transporcie kolejowym czytamy natomiast, że „warunkiem dopuszczenia pojazdu kolejowego do eksploatacji jest świadectwo sprawności technicznej". Z ustępu 3 ww. artykułu wynika, że dla wózka motorowego świadectwo powinien wydać zarządca, czyli PKP PLK. Eksploatowanie pojazdu bez ważnego świadectwa sprawności technicznej podlega zaś karze grzywny. Można śmiało przypuszczać, że gdyby doszło do respektowania przepisów ustawy przez PLK, nie doszłoby w ogóle do wypadku.

Drugim czynnikiem zagrażającym bezpieczeństwu, raczej nieprzypad-

Fot. Tomasz Makuch

kowo pominiętym we wnioskach końcowych, jest nieprzeprowadzenie próby szczegółowej hamulca (brak karty próby), a tym samym oględzin technicznych pociągu Zxc-10. W wyniku tego zaniedbania poc. Zxc-10 ciągnął ostatni „wagon" bez włączenia go do układu hamulca zespolonego. Narusza to postanowienia par.15 ust. 3 i 4 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 18.07.2005 r. w sprawie ogólnych warunków ruchu kolejowego i sygnalizacji. Strach pomyśleć, co stałoby się, gdyby w wyniku tej swoistej beztroski nastąpiło samorozczepienie pojazdów w tym górzystym terenie.

Elementarne braki

Zgłaszamy również uwagi i wątpliwości do technicznych ustaleń w materiale dowodowym. Nie wiadomo na przykład, dlaczego protokół oględzin został spisany w dzień po wypadku, który wydarzył się 07.08.06 o 18.20. Brakuje również opisu wymiarów, kształtu, barwy i ułożenia na torze odpadniętej – zagubionej obudowy ciągnionej drezyny WM 15-4521. Tę samą część określa się zresztą w materiale dowodowym jako obudowę dolną, obudowę górną oraz obudowę mostu napędowego, z czego łatwo wywnioskować, że komisja nie ustaliła (nie zabezpieczyła) w dniu wypadku elementu, na który najechał pociąg. Ponadto na szkicu wypadku brak oznaczenia kilometrów zatrzymania pociągu, położenia oderwanego elementu, śladów pierwszego uderzenia, ułożenia przedmiotu. Nie ma także opisu rzeczywistego stanu technicznego układu hamulcowego zespołu trakcyjnego w dniu wypadku, co ma znaczenie przy przeprowadzaniu wizji.

Mimo ewidentnych braków bez jakiegokolwiek uzasadnienia unieważniono zaakceptowany wcześniej przez ten sam zespół protokół z 07.09.2006 roku. Następnie 46 dni po wypadku odbyła się wizja lokalna. Mimo przeprowadzonych już po zdarzeniu napraw i remontów toru ustalono zatrzymanie czoła pociągu i miejsce pęknięcia obudowy. W oparciu o to przeprowadzono wizję lokalną z udziałem pojazdu trakcyjnego.

Wizja w zmienionych warunkach

W instrukcji Ir-8 (R-3) znajduje się pouczenie, że zasadą prawidłowo jej przeprowadzenia jest zachowanie warunków zbliżonych do miejsca wypadku. Porównajmy te warunki. W dniu wypadku słońce świeciło maszyniście z poc. 40 w oczy i padał cień z wiaduktu oraz peronu na tor. Podczas wizji zaś padał deszcz. Zdaniem komisji były to warunki korzystne dla maszynisty. Opis taśmy pojazdu pociągu podczas wizji w żadnym fragmencie nie pokrywa się z opisem taśmy poc. 40 w dniu wypadku. Hamowanie pociągu rozpoczęto wówczas z prędkością 76 km/h, a podczas wizji – 55 km/h (brak jest wzmianki o sposobie hamowania). Nie ustalono także ułożenia oderwanej obudowy. Komisja ustawiła podczas wizji atrapę obudowy w niekorzystnym położeniu dla maszynisty, zmieniając jej kolor.

Przykłady te stawiają pod znakiem zapytania rzetelność i celowość wizji lokalnej. Nasze spostrzeżenia potwierdził członek komisji z PKP CARGO, który pismem CMET 732-05-206 wniósł sprzeciw do sposobu jej przeprowadzenia. Sprzeciw dotyczący ustalenia przyczyny wypadków został złożony 27.09.2006 r. zarówno przez przedstawiciela PKP CARGO, jak i PKP Przewozy Regionalne. Pomimo obowiązków wynikających z instrukcji Ir-8 (R-3) o postępowaniu w sprawach wypadków i incydentów kolejowych przewodniczący komisji pomija te fakty milczeniem.

W wyniku tak niefrasobliwego podejścia do ustalenia przyczyny wypadku i szukania przysłowiowego kozła ofiarnego, nasz kolega stanął przed sądem pod zarzutem spowodowania katastrofy kolejowej. Obok zawodowego adwokata będzie go wspierał, jako obrońca posiłkowy, członek Komisji Obrony Praw Pracowniczych **Mieczysław Walarus**, który wraz z **Michałem Wawrzyniakiem** i niżej podpisanym zajęli się sprawą. Jednego sprzymierzeńca już znamy. To dyrektor zakładu taboru, który nie dopatrzył się winy maszynisty w tym wątpliwym materiale dowodowym. Uważamy, że sąd również podzieli nasze obiekcje. O swoich spostrzeżeniach Komisja Obrony PP powiadomiła w lutym Urząd Transportu Kolejowego, ale nie otrzymała jak dotychczas odpowiedzi.

Eugeniusz Śliwiński
Komisja Obrony Praw Pracowniczych

Śladem naszych publikacji

W styczniowym numerze „GM" ukazał się interesujący artykuł zatytułowany „Ponad prawem", dotyczący ważnej dla całej kolei instrukcji Ir-8. Dziękując za podjęcie tego tematu, chciałbym jednakże podjąć polemikę w kilku kwestiach, które wydają mi się istotne.

Nie sposób zgodzić się z Autorem artykułu, że Ir-8 nie jest zgodna z obowiązującym prawem definicja ofiary śmiertelnej wypadku. Nie wynika ona z ustawy o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadku przy pracy i chorób zawodowych (Dz. U. nr 199 poz. 1673 z 28 listopada 2002 r.) i wykonawczych aktów prawnych do tej ustawy. Definicja przyjęta w instrukcji Ir–8 wynika z ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz.U. nr 86 poz. 789 z 17 maja 2003 r. z późniejszymi zmianami) i jest przytoczona dosłownie za rozporządzeniem ministra infrastruktury z 28 czerwca 2005 r. (Dz. U. nr 126 poz. 1056 z 11 lipca 2005, § 2 ust.3). Źródłem dla przyjęcia takiej definicji jest rozporządzenie (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego i późniejszej zmiany. Brzmi ona: „ofiara śmiertelna oznacza osobę zabitą nagle lub zmarłą w ciągu 30 dni w wyniku wypadku, z wyłączeniem samobójstw".

Podobnie ma się rzecz z niektórymi innymi problemami poruszanymi przez Autora.

I tak z cytowanego wyżej rozporządzenia wynika:

- *obowiązek uzgadniania wniosków końcowych (§ 31);*
- *potrzeba dokonywania oceny (a nie badania) stanu psychicznego i fizycznego uczestników wypadku (§ 19 ust. 1 pkt 2);*
- *skład komisji powypadkowych (§ 10); postanowienia rozporządzenia z dnia 28 lipca 1998 r. (art.3 ust.4) mają zastosowanie dopiero wówczas, gdy dojdzie do wypadku przy pracy.*

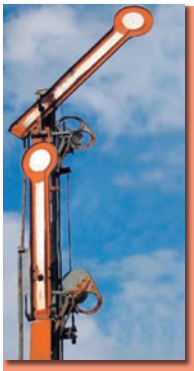
Rozwiązania drogi przebiegu można dokonać jedynie po uprzednim opisaniu stanu urządzeń sterowania ruchem (a to trzeba sprawdzić) i uzyskaniu zgody przewodniczącego komisji. Wyjątkiem od tej zasady jest konieczność udzielenia natychmiastowej pomocy ofiarom wypadków lub potrzeba ograniczenia jego skutków, co nie powinno budzić wątpliwości. Wynika to jednoznacznie z treści treścią § 5 ust.4 instrukcji Ir-8.

Instrukcja niewątpliwie wymaga pewnych zmian. Są one przygotowywane. Związki zawodowe mają zagwarantowaną możliwość udziału w tworzeniu aktów prawnych. Propozycje Związku Zawodowego Maszynistów mogą być uwagami szczególnie cennymi.

Łączę wyrazy szacunku dla Pana Redaktora i Czytelników „Głosu Maszynisty"

Krzysztof Łańcucki
Rzecznik Prasowy PKP PLK S.A.

Pod semaforem

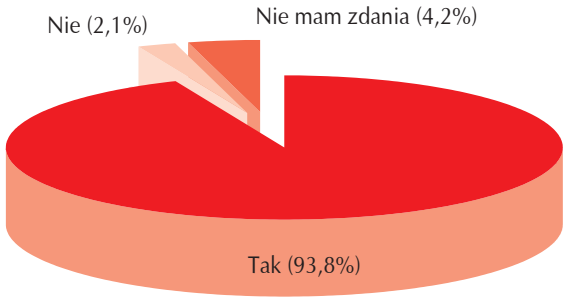


Producenci taboru obecni na branżowej konferencji w Jeleniej Górze za bardzo poważne traktowanie opinii ZZM na temat kierunków modernizacji pojazdów. Dzięki temu maszyniści mogą liczyć na poprawę komfortu w kabinie.

Strona pracodawców kolejowych za jednostronne interpretacje postanowień układów zbiorowych pracy. Przedstawiciele pracodawców zapominają tym samym, że treść układów strony mają wyjaśniać wspólnie.

SONDA

Czy Resort Finansów działa na szkodę polskich kolei blokując proponowane przez Resort Transportu oddłużenie Budżetu Państwa wobec Przewozów Regionalnych?



Źródło: www.zzm.org.pl

Z żalem zawiadamy, że 9 kwietnia zmarł nasz Kolega
Ś. P.
JAN GRZONKA
Rodzinie i bliskim
Wyrazy głębokiego współczucia
składają
członkowie ZZM Chojnice

Rodzinie i bliskim
Ś.P.
BOGDANA KUHNKE
wyrazy głębokiego współczucia i żalu
składają
członkowie ZZM Zajączkowo Tczewskie

Mamy od metra pomysłów
na Twój dłuuuuuugi weekend
w cenie od 120zł
NATURA tour
Sobota
NIEDZIELA
PONIEDZIAŁEK
wtorek
środa
Czwartek
piątek
SOBOTA
Niedziela
PIT
ZARZĄDZANIE JAKOŚCIĄ ISO 9001:2000
www.naturatour.pl

fraszki Jerzego Szulca

Interpunkcja

I znak zapytania
miewa kształty obce
Gdy brak odpowiedzi
i jesteśmy w kropce.

Politycy

Liczna nieudolna
elita cwaniaków
Troszczy się o Polskę,
a nie o Polaków.

Po świętach

Tyle radości było w chacie...
I już po herbacie.

Ruchliwa

Małolata
Dużo lata.

Rękodzieło

Od ręki masz
Gdy w łapę dasz.

Kącik filatelistyczny

Parowozownia w Wolsztynie prowadząca codziennie planowy ruch osobowy parowozami obchodzi w tym roku jubileusz 100 – lecia powstania. Jest jedynym takim obiektem nie tylko w Polsce, ale i w Europie.

Jubileuszowe uroczystości połączone będą z doroczną paradą parowozów, która odbędzie się 28 kwietnia. Dla miłośników starych parowozów to prawdziwa gratka ujrzeć pod pełną parą „Piękną Helenę" czyli Pm 36, czy choćby Pt 47, Ol 49, Tr 5, Ok. 22, Okz 32, Ty 2, TR 12. Dla filatelistów „kolejowych" to szansa na wzbogacenie zbiorów nowymi walorami o tej tematyce. Zapraszając do Wolsztyna prezentujemy jedną z czterech kart beznominałowych upamiętniających jubileuszowy X Parowozowy Show, który odbył się 3 maja 2003 r. Przedstawia parowozy Ty 2 oraz Pm 36 podczas parady. Urząd Pocztowy nr 1 w Wolsztynie wprowadził wówczas okolicznościowy datownik z Pt 47 bez tendra. Uruchomiona również była Poczta Parowozowa na trasie Wolsztyn – Poznań – Wolsztyn. Mamy nadzieję, że w tym roku również nie zabraknie walorów upamiętniających jubileusz, jak i paradę. *(amur)*

HUMOR

Szef przyjmuje do pracy nowego sprzedawcę w ogromnym hipermarkecie na jednodniowy okres próbny. Po zamknięciu wzywa go do biura:
– Ile zrobił pan transakcji? – pyta.
– Jedną, szefie.
– Co? Jedną?! Nasi sprzedawcy mają średnio od 60. do 70. w ciągu dnia! Co pan właściwie robił przez ten czas? A właściwie to ile pan utargował?
– Siedemset osiemdziesiąt tysięcy złotych.
Szefa zatkało.
– Na Boga, co pan sprzedał?!
– No, na początku mały haczyk na ryby. Potem przekonałem klienta żeby wziął jeszcze średni i duży. Następnie wyperswadowałem mu, że powinien wziąć i żyłkę. Ostatecznie sprzedałem mu trzy rodzaje: cienką, średnią i grubą. Potem wdaliśmy się w rozmowę. Spytałem, gdzie będzie łowić. Powiedział, że na Mazurach, a wiadomo jak tam z pogodą, więc sprzedałem mu jeszcze wiatrówkę, nieprzemakalne spodnie i rybackie gumowce. Przekonałem go, że na brzegu ryby nie biorą, no i tak poszliśmy wybrać łódź motorową. Spytałem też o auto i wydusiłem z niego, że jest zbyt małe aby odwieźć łódź, w związku z czym wcisnąłem mu przyczepę.
– I wszystko sprzedał pan człowiekowi, który przyszedł kupić jeden haczyk na ryby?!
– Nie. On przyszedł z zamiarem kupienia podpasek dla żony. Zaproponowałem mu, że skoro w weekend nici z seksu to może pojechałby przynajmniej na ryby...

***

Wygląda dżdżownica z ziemi, patrzy, a tu obok druga.
– Dzień dobry!
– Jaki dzień dobry?! Własnej d... nie poznajesz?

***

Rozmowa dwóch Bułgarów:
–Wiesz, w Polsce to mają życie... Rano wstajesz, śniadanie, seks, później kąpiel, drugie śniadanie – znowu numer, do obiadu jeszcze parę razy, po obiedzie znowu seks i tak już do samej nocy...
–A skąd ty to wiesz? Byłeś kiedyś w Polsce?
–Ja nie, ale moja siostra była...

Zwycięski ZZM

Drużyna ZZM w Szybkiej Kolei w Trójmieście wywalczyła Puchar Przechodni Związków Zawodowych działających w tej spółce w halowej piłce nożnej pięcioosobowej. Co godne podkreślenia, uczyniła to w świetnym stylu, wygrywając wszystkie mecze.

Pierwszy wielkanocny turniej odbył się 24 marca w Cisowej. Startowało w nim pięć ekip. Zwycięski team z ZZM rywalizował ze ZZ Pracowników Zakładu „Cisowa" (3:0), ZZ Drużyn Konduktorskich w RP (4:1), ZZ Pracowników Transportu Kolejowego (3:0) i NSZZ „Solidarność" (2:1). Ponadto najlepszym bramkarzem turnieju wybrano goalkeepera ZZM, **Krzysztofa Apostela.** Równie ważna, a może i ważniejsza od wyników, była świetna zabawa i aktywny wypoczynek. Dlatego wszyscy życzyli sobie spotkać się za rok. ***(L)***

Fot. Zbigniew Stelmach

Nasze sztandary

ZZM Częstochowa

Sztandar organizacji powstał z dobrowolnych składek członków ZZM z Lokomotywowni w Częstochowie. Wykonany został w Poznaniu. Sztandar poświęcono 7 września 1996 r. Poczet tworzyli wówczas **Mirosław Szewczyk** (chorąży) oraz **Stanisław Biniek** i **Marek Pleń**. ***(L)***

Specjalnie dla Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

Propozycja Allianz Polska została przygotowana specjalnie dla branży kolejowej. Była konsultowana ze Związkiem Zawodowym Maszynistów Kolejowych i została przez Związek zaakceptowana. Rozumiemy Państwa wyjątkowe potrzeby i jesteśmy w stanie im sprostać, wykorzystując nasze bogate doświadczenie i ogromne możliwości międzynarodowego koncernu.

Grupa Allianz Polska jest jedną z najszybciej rozwijających się firm w sektorze ubezpieczeń. Obecnie jest drugą grupą ubezpieczeniową w Polsce. Jako lider nowoczesnych i unikalnych rozwiązań, Allianz Polska rozwija bezustannie swoje produkty grupowe, wzbogacając je m.in. o nowe warianty i ryzyka branżowe, odpowiednie dla określonych grup zawodowych.

Z myślą o Państwa branży i jej specyficznych potrzebach stworzyliśmy specjalne ubezpieczenie, którego warianty (do wyboru) uwzględniają różnorodne potrzeby pracowników. Ubezpieczenie to ma za zadanie zabezpieczyć Państwa od zdarzeń związanych z niezdolnością do pracy w wykonywanym zawodzie. Jest to ubezpieczenie unikalne w swej formie i stworzone tylko i wyłącznie na potrzebę Waszej grupy zawodowej.

To wszystko za składkę 11,50 zł.

Allianz – ubezpieczenia od A do Z.

Allianz