



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 8/36

SIERPIEŃ 2007



W oczekiwaniu na dialog – s. 3
Piknik wśród parowozów
– s. 10–11

Nieloty

Trwają wakacje i letni nastrój udzielił się rządzącym, którzy usiłują bawić się ze społeczeństwem w grę zwaną „koalicja albo przyspieszone wybory” (dawniej „pomidor”). My nie możemy sobie pozwolić na wakacyjną bez troskę. Proces przekształceń w PKP gwałtownie przyspiesza i trzeba sprecyzować konkretne stanowisko wobec tych zmian.

Chowanie głowy w piasek, czyli działanie na tzw. „strusia” jest tu najmniej pożądane. Strach przed podjęciem męskiej decyzji oraz obawy wynikające z konsekwencji własnych działań to oznaki braku charakteru. Nie brakuje takich, którzy uważają, że w trudnej sytuacji najlepiej przyzaić się i przeczekać. Wychylających się dopiero wtedy, gdy grunt jest bezpieczny, czyli przede

wszystkim pewny i rozpowiadających potem wózków: „a nie mówiłem”... Nie można jednak ciągle przyjmować popularnej ostatnimi czasy postawy – wyczekiwania do ostatniej chwili, by wówczas opowiedzieć się za zwycięzcą. Tym razem to nie przejdzie. Nie da się bez końca chować głowy w piasek i zrzucić całej odpowiedzialności wyłącznie na innych. Nie wystarczy powiedzieć, że kto nie ryzykuje ten nie ma. W tym konkretnym przypadku jakkolwiek unik będzie zwykłym tchórzostwem, swoistą formą „mentalnego plagiatu”, przejawiającego się potakiwaniem i nie zabieraniem stanowiska w kluczowych kwestiach.



Natura uczyniła ze strusia niełota. Nigdy nie wzbije się on w przestrzeń i nie obejmie swym wzrokiem tego, co jest poza horyzontem. Potrafi za to bardzo szybko biegać, ale głównie po to, by uciekać w przypadku zagrożenia.

Mam nadzieję, że słowa piosenki: „ktoś inny zmienia świat za ciebie, nadstawia głowę, podnosi krzyk. A ty z daleka, bo tak lepiej. I w razie czego nie tracisz nic”... nas nie dotyczą.

Krzysztof Ciećka

Potrzebna krew!

Klub Honorowych Dawców Krwi „Twoja Krew” przy Zakładzie Taboru w Łazach organizuje akcje oddawania krwi. Najbliższa odbędzie się 20 września w Zespole Szkół im. prof. R. Gostkowskiego przy ul. Fabrycznej 1a w godzinach 9–12. Zainteresowanych informujemy, że zalecane jest zjedzenie wcześniej lekkiego posiłku.



Głos Maszynisty

www.zkm.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: rkzkm@wp.pl

Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki

Kolegium: Roman Jordan,
Adam Murawski,
Eugeniusz Śliwiński

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Okładka: Parowozjada w Rabce-Zarytem.

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.

BeneficialKredyt SPECJALNA OFERTA KREDYTOWA DLA CZŁONKÓW ZKM!

CECHY NASZEGO KREDYTU

Decyzja kredytowa już w 2 godziny • Minimum formalności i szybkie przekazanie środków po zawarciu umowy
• Bez poręczycieli i zabezpieczeń • Złożenie wniosku bez konieczności wizyty w banku – drogą telefoniczną
• Pieniądze na dowolny cel • Możliwość łączenia dochodów osób wspólnie niezameldowanych i nie spokrewnionych ze sobą • Nie wymagany podpis współmałżonka • Wcześniejsza spłata kredytu możliwa bez żadnych dodatkowych opłat • Dostępna opcja ubezpieczenia spłaty kredytu • W racie zawarty jest całkowity koszt kredytu (kapitał, prowizja, odsetki) żadnych dodatkowych opłat

Kwota kredytu/ /liczba rat	18	24	36	48	60
5 000	319,72	248,49	177,65	142,03	121,92
10 000	639,44	496,98	355,32	285,26	243,84
15 000	959,16	745,48	532,97	427,89	365,77
30 000	1 918,33	1 490,96	1 065,95	855,79	731,54
50 000	3 197,22	2 484,94	1 776,59	1 426,32	1 219,23

DO 6 000 PLN BEZ ZAŚWIADCZENIA O ZAROBKACH!!!

Oprocentowanie nominalne – 15,00%. Przykładowa roczna rzeczywista stopa procentowa wyliczona dla całkowitego kosztu kredytu 30 000 zł na 48 miesięcy wynosi 17,74

Kryteria przyznania kredytu

- Minimalny wiek wnioskodawcy – 24 lata • Rodzaj zatrudnienia – umowa o pracę, renta, emerytura lub własna działalność gospodarcza • Okres kredytowania od 18 do 60 miesięcy
- Wysokość kredytu od 3 000 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

Dzwoniąc na infolinię prosimy przygotować dowód osobisty i numer konta, na które zostaną przebrane pieniądze

Kod promocji – 35408

W oczekiwaniu na dialog

Z Leszkiem Miętkiem prezydentem ZZM rozmawia Rafał Zarzecki

– **Za pasem wrzesień i wielkie maszynistowskie święto. To także okazja do przemyśleń.**

– Europejski Dzień Maszynisty Kolejowego jest znakomitym momentem do ponownego przyjrzenia się naszej profesji i roli maszynisty w całym systemie kolejowym. To właśnie z kabiny maszynisty najlepiej widać jak kolej funkcjonuje. We wrześniu będziemy musieli zmierzyć się także z planami wdrażania rządowej strategii dla kolejnictwa. Nie udało nam się, jak dotychczas, uzyskać oficjalnych informacji o szczegółach potencjalnych rozwiązań i harmonogramie wdrażania strategii. Chciałbym wierzyć, że jest to spowodowane jedynie sezonem urlopowym. Jakkolwiek – ZZM nadal stoi na stanowisku, że nie zdarzyło się nic, co uzasadniałoby decyzję o podziale zespołu drużyn trakcyjnych. Nie widzimy takiej potrzeby. Z eksploatacyjnego i ekonomicznego punktu widzenia rozwiązanie nie byłoby racjonalne, więc ZZM jest podziałowi przeciwny. Koncepcja ta nie ma zresztą wielkiego wpływu na realizację głównych założeń strategii, toteż działania na siłę skutkujące podziałem maszynistów spowodują z naszej strony ostrą reakcję. Mam nadzieję, że proces dialogu społecznego w tych kwestiach rozpocznie się nie później niż we wrześniu.

– **A jeśli tak się nie stanie?**

– Jeżeli strona pracodawców zamierza działać metodą faktów dokonanych, musi liczyć się z konsekwencjami takiego wyboru. Skutki mogą odbić się na procesie wdrażania całej strategii. Nasze stanowisko nie opiera się na negocjowaniu, jesteśmy otwarci i konstruktywni. Zaproponowaliśmy m.in. utworzenie spółki serwisowej świadczącej usługi dla całej Grupy PKP. Opowiadamy się za rozwiązaniami mniej bolesnymi dla środowisk pracowniczych.

Filary strategii, jak oddłużenie spółki PKP Przewozy Regionalne i jej usamodzielnienie, są powszechnie zna-

ne. Brakuje natomiast oficjalnych informacji o szczegółach tych rozwiązań. Tymczasem to właśnie one mają zasadnicze znaczenie, bo bezpośrednio dotyczą pracowników. Nie wiemy co ich czeka, gdy właścicielem spółki PR stanie się samorząd. Mówi się także np. o wydzieleniu części majątku z PKP CARGO i przekazaniu go do innych spółek. A czy w zamian możemy spodziewać się odwrotnego kierunku? Czy uda się w końcu przekazać PKP CARGO majątek potrzebny do wykonywania działalności i rozwiązać problemy, z którymi spółka boryka się od lat? Pytań jest zresztą znacznie więcej. Chciałbym na te tematy rozmawiać.

– **Pracowników PKP CARGO spotkało ostatnio przykre rozczarowanie.**

– Niestety, nasze wzajemne starania, by kolej była dobrze postrzegana na zewnątrz, a pracownicy czuli się ze spółką związani, bywają niweczone przez niektóre działania właściciela. Odrzucenie wniosku o udział pracowników w podziale zysków za 2006 rok przez walne zgromadzenie akcjonariuszy PKP CARGO S.A. jest przykładem antymotywacyjnego działania. Wniosek – przypominam – złożonego przez zarząd spółki i zaakceptowanego także przez jej radę nadzorczą.

– **Czym uzasadniono odmowną decyzję?**

– Niczym, po prostu nie przedstawiono nam żadnego uzasadnienia. Wspólnie uznaliśmy, że skoro spółka wypracowała zysk, to pracownikom należy się nagroda za ich dobrą pracę. Co godne podkreślenia, wykonywaną w trudnych warunkach – na dynamicznie zmieniającym się rynku, przy silnej i agresywnej konkurencji. Z nieznanym nam przyczyn walne zgromadzenie akcjonariuszy nie wyraziło jednak zgody na podział zysku wśród tych, którzy przyczynili się do niego swoją ciężką pracą. Pracowników PKP CARGO spotkał wielki zawód. Tym większy, że właściciel zgodził się jednocześnie na

wypłatę zysków w „siostrzanej” spółce Grupy, czyli w PKP LHS. Uściślijmy – wypłatę znaczącą, bo sięgającą 1 tysiąca złotych na jednego pracownika. Argument, że w spółce LHS zysk na jednego pracownika był znacznie wyższy nie przekonuje, wystarczy porównać warunki w jakich spółki działają. PKP LHS nie ma jakiegokolwiek konkurencji, natomiast PKP CARGO jest nią osaczony ze wszystkich stron. Pomimo tego, dzięki zaangażowaniu pracowników spółce udało się jednak wypracować zysk. Dlatego porównywanie średniej wysokości zysku na jednego zatrudnionego w obu podmiotach jest nie fair wobec załogi PKP CARGO. Takie działania właściciela nie pozostawiają alternatywy, jak tylko domaganie się podwyżki płac. Ustaliliśmy w trakcie negocjacji w sprawie ostatniej podwyżki, że do kwestii regulacji wynagrodzeń w PKP CARGO wrócimy w IV kwartale tego roku. Staje się to coraz bardziej realne. Myślę, że postulaty płacowe zostaną wkrótce sformułowane.

– **Prezydium ZZM planuje ciekawą inicjatywę, która zainteresuje wszystkich członków związku.**

– Wkrótce zwrócimy się do Rady Krajowej ZZM o podjęcie decyzji w sprawie przeprowadzenia ankiety wśród członków związku. Zagadnienia koncentrowałyby się wokół priorytetów ZZM w obliczu przekształceń i wielkich zmian na kolei. Mam nadzieję, że Rada Krajowa przychyli się do tego wniosku.

W obecnej kadencji nasza polityka zmierza do uaktywnienia każdego członka związku. Chcemy, żeby miał rzeczywisty wpływ na kierunki funkcjonowania ZZM. Wszystkim z osobna zamierzamy umożliwić wypowiedzenie się, jak związek powinien zachować się w konkretnych sytuacjach. Nasze święto skłania do refleksji, więc planujemy przeprowadzenie akcji we wrześniu. Liczymy na przemyślane i szczerze odpowiedzi, bo wyniki ankiety będą miały istotny wpływ na dalsze działania. Nie zabraknie także tematów związanych z funkcjonowaniem ZZM. Liczy się dla mnie opinia każdego z Was, Koledzy!

Pracownicy zachowają uprawnienia

Z Andrzejem Wachem, prezesem zarządu PKP SA rozmawia Rafał Zarzecki

– *Plany wdrażania rządowej „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013” wzbudzają wiele kontrowersji wśród załogi. Ceną za oddłużenie PKP Przewozy Regionalne ma być przekazanie samorządom udziałów w tej spółce i tym samym jej wyjście poza Grupę PKP. Zakłada się także m.in. realokacje taboru, zaplecze technicznych oraz pracowników z PKP CARGO i PKP PR do nowych podmiotów: PKP Interregio oraz Przedsiębiorstwa Napraw Taboru. Czy strona pracodawców zamierza prowadzić dialog społeczny w tych kwestiach, czy nie widzi potrzeby konsultacji społecznych?*

– Tak istotnemu procesowi gospodarczemu muszą towarzyszyć umowy społeczne, które zagwarantują pracownikom zachowanie posiadanych dotychczas uprawnień. Powtarzam to na każdym ze spotkań z organizacjami związkowymi, na które bądź jestem zapraszany, bądź organizuję je z własnej inicjatywy. Za nami już wiele z nich w różnych gremiach i co pragnę podkreślić, jestem gotów, by udzielać dalszych wyjaśnień. Tymczasem teraz najważniejsze jest, by rozpoczął pracę zespół mający opracować umowę społeczną. Pierwsze spotkanie, inaugurujące jego pracę odbyło się 11 lipca. Liczę na otwartą postawę partnerów społecznych, tak by opracowana umowa społeczna wyraźnie potwierdziła naszą wolę zagwarantowania miejsc pracy oraz zachowania świadczeń przejazdowych, wykupu mieszkań zakładowych, czy innych uprawnień wynikających z PUZP. Dialog społeczny to jeden z naszych filarów umożliwiających rozwiązywanie trudnych spraw w Grupie PKP. Zawsze jestem bardzo

otwarty na współdziałanie z partnerami społecznymi, a mamy przecież pozytywne doświadczenia Kolei Mazowieckich i Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury, wyraźnie dowodzące, że potrafimy się porozumieć.

– *Ale w zespole roboczym opracowującym poszczególne rozwiązania strategii są jedynie przedstawiciele zainteresowanych spółek. Nie znalazła także uznania propozycja ZKM, by utworzyć spółkę serwisową na bazie dzisiejszych zakładów taboru, która świadczyłaby usługi dla całej Grupy PKP.*

– Na proces przekształceń Grupy PKP ogromny wpływ ma właściciel, który nakreślił strategię, oraz samorządy – zamawiające usługę publiczną i zainteresowane wpływem na koszt usługi. Należy także rozważyć, jak restrukturyzacja jest odbierana przez pasażera/klienta i pracownika. Biorąc pod uwagę te aspekty, musimy znaleźć rozwiązanie najbardziej sprzyjające każdej ze stron. Stając się właścicielami Przewozów Regionalnych samorządy chcą bowiem mieć w spółce kluczowe elementy decydujące o kosztach. Ale nie wolno zapominać o sprawie najważniejszej właśnie z punktu widzenia pracowników. Przyszły właściciel Przewozów Regionalnych jest zainteresowany po pierwsze zleceniem usług podmiotowi, w który jest zaangażowany kapitałowo, po drugie inwestowaniem zarówno w ludzi i majątek, po trzecie jest to możliwe wyłącznie przy stabilizacji zatrudnienia, co jest podstawowym postulatem zgłaszanym przez organizacje związkowe. Czegokolwiek byśmy nie mówili o efekcie skali w rozwiązaniu, gdy maszynista i lokomotywa pracują dla kilku operatorów, sytuacja w której istnieje tylko jeden

dostawca usługi ogranicza wpływ zamawiającego na koszty.

– *Propozycja ZKM pojawiła się niedawno. Czy to oznacza, że była już konsultowana z samorządami?*

– Oczywiście. Stale uczestniczymy w spotkaniach z marszałkami i innymi przedstawicielami samorządów. Wyraźne wzrasta zrozumienie dla specyfiki kolejowej, czego trudno nie zauważyć w stale rosnącej wartości umów na wykonywane przewozy regionalne, czy też okresu na jaki są zawarte. Większość z nich to umowy dłuższe niż rok, w tym jedna umowa pięcioletnia z województwem śląskim. Przedstawiciele samorządów wielokrotnie deklarowali swoje stanowisko co do woli przejścia odpowiednio wyposażonej spółki Przewozy Regionalne, w tym również taboru i maszynistów związanych z obsługą ruchu pasażerskiego. Należy stanowczo podkreślić, że dzieje się to bez szkody dla przewozów towarowych, które są istotą działalności PKP CARGO. Samorządy muszą znać zarówno koszty usługi wykonywanej systemem własnym, jak i zlecenia jej innemu podmiotowi. Możemy zresztą wzajemnie dyskutować i przekonywać się do swoich racji, ale lepiej skoncentrować się na zagadnieniach, które mają szansę być wdrożone.

– *W 2003 roku podpisane zostało porozumienie, którego sygnatariuszem było m.in. PKP S.A. i strona rządowa. Zagwarantowano w nim, że nie będzie podziału administracyjnego pracowników drużyn trakcyjnych. Jak to się ma do obecnych planów?*

– Ówczesny zapis nie musi być wartością samą w sobie. Okoliczności są dziś inne, a my musimy umieć dostosowywać się do zmieniających się warunków. Nigdy nie można powiedzieć, że wcześniejsze ustalenia nie mogą być przedmiotem dalszych roz-

mów, jeśli będzie taka potrzeba. Utrzymanie stanu rzeczy nie tylko uniemożliwi przekazanie 2 mld złotych, ale przede wszystkim oznaczać będzie brak inwestycji poprawiających naszą konkurencyjność w przewozach pasażerskich. W sytuacji gdy samorząd ma prawo wyboru innego podmiotu lub możliwość utworzenia własnego, możemy nagle stanąć przed dylematem braku pracy. Czy mamy odrzucić owe 2 mld złotych i uniemożliwić rozwój Grupy PKP? Gdzie tu logika? Nie chcę demagogii, ale oczekuję racjonalnego podejścia do obecnej sytuacji.

– Czy nie obawia się Pan, że sporne kwestie mogą zagrozić wdrożeniu całej strategii?

– Po licznych spotkaniach z załogami nie odnoszę wrażenia, że kwestia realokacji jest mocno kontestowana przez stronę administracyjną czy pracowniczą. Nie wyczuwam wielkiego oporu, czy też braku zrozumienia, bo argumenty przemawiające za tym rozwiązaniem są zrozumiałe i oczywiste.

– W wyniku przekształceń wiele tysięcy osób ma zmienić w przyszłym roku pracodawcę. Nie obawia się Pan niepokoju społecznego?

– Chcę to po raz kolejny powtórzyć. Zanim rozpoczniemy proces dalszej restrukturyzacji chcemy przygotować umowę społeczną zawierającą gwarancje pracownicze. Zachęcamy partnerów społecznych do doprecyzowania jej zapisów. Chcemy zapewnić pracownikom warunki zatrudnienia nie gorsze niż mają dotychczas. Deklarujemy zagwarantowanie im stabilizacji zatrudnienia, tak jak zrobiliśmy to w przypadku Kolei Mazowieckich czy Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury. Dlaczego widzając dobre warunki pracy oraz kilkuletnią gwarancję zatrudnienia pracownik miałby nie chcieć przejść do innej spółki? Przecież zachowuje posiadane dotychczas uprawnienia.

– Organizacjom związkowym udało się podpisać porozumienie

z rządem w sprawie wcześniejszych emerytur dla kolejarzy. W najbliższym czasie może zabraknąć rąk do pracy w niektórych zawodach. Jak przyciągnąć nowe, młode kadry na kolej?

– Faktycznie skala problemu jest coraz większa, chociaż nie dotyczy w równym stopniu wszystkich spółek. Przy obecnych przepisach, w ciągu 4–5 latach około 15 procent załogi nabędzie uprawnienia emerytalne. Uważam jednak, że nie wszy-



scy z nich skorzystają i znajdą się pracownicy chcący dalej pracować na kolei.

W niektórych spółkach Grupy PKP prowadzono rozsądną politykę kadrową i zatrudniano młodych ludzi. Ale wszędzie tam, gdzie dominowało podejście krótkowzroczne problem się nawarstwił. Z perspektywy PKP SA staramy się ułatwić napływ nowej, wykwalifikowanej kadry. Uruchamiamy m.in. studium podyplomowe mające dać pracownikom uprawnienia projektowe i budowlane. Od przyszłego roku wystartują także studia w Wyższej Szkole Transportu Szynowego. Zobligowałem również zarządy spółek do zintensyfikowania kontaktów w zakresie szkolnictwa średniego, tak, by kształ-

cenie odpowiadało lokalnym potrzebom. Jeśli dyrektorzy zakładów podejną do tych obowiązków właściwie, z pewnością uda się ograniczyć problem.

– Młodzi i wykwalifikowani zwrócić bez wątpienia uwagę także na płace, które w PKP są nadal stosunkowo niskie.

– Uważam, że zmierzamy w dobrym kierunku. Bieżący rok jest potwierdzeniem bardzo otwartej postawy zarządów spółek i organów właścicielskich. Wzrosty wynagrodzeń przekraczają wskaźnik wynegocjowany na forum Komisji Trójstronnej. Zauważamy problem płacowy i pracujemy nad opracowaniem zasad wypłat nagród z zysku. Uwzględnimy przy tym specyfikę poszczególnych podmiotów, bo w niektórych – jak np. PKP Polskie Linie Kolejowe – nie przewiduje się zysku z działalności gospodarczej.

– Jak motywować pracowników do lepszej pracy?

– W systemie płacowym jestem za rozwiązaniami motywacyjnymi tak, by pracownicy wiedzieli, że od lepszych efektów pracy zależy, czy otrzymają dodatkowe pieniądze.

– Czy jest Pan zadowolony z wyników spółek Grupy PKP?

– Wyniki za pierwsze pół roku są dobre. Nie było takich na kolei od dawna. Wzrosły przewozy pasażerskie i towarowe, zwiększył się stopień dofinansowania przewozów regionalnych, w pełni dofinansowanie są przewozy międzywojewódzkie, istotnie wzrastają nakłady na remonty i inwestycje. Ten rok zamierzamy zamknąć poprzez zbilansowanie kosztów i przychodów z działalności bieżącej. Od kilku lat był to jeden z naszych zasadniczych celów. Jesteśmy na najlepszej drodze, żeby go zrealizować.

– Dziękuję za rozmowę.

Spotkanie z przewodniczącymi

Rządowa strategia dla kolejnictwa była jednym z głównych tematów dyskusji prezydium Rady Krajowej ZZM z przewodniczącymi organizacji zakładowych.

Spotkanie odbyło się w Warszawie, 17 lipca. Omawiano na nim poszczególne koncepcje związane z wdrażaniem strategii. Wiele uwagi poświęcono również kwestiom związanym z funkcjonowaniem ZZM.

R.



Emerytura Czy masz wpływ na wysokość swojej emerytury?

Szanowni Państwo,

Wielu z nas zastanawia się już dzisiaj na wysokością swoich przyszłych dochodów w momencie, gdy tak naprawdę nie będziemy mieli już na nie wpływu, a więc gdy przejdziemy na emeryturę... Stawiamy sobie mnóstwo pytań: jak to będzie? Czy wystarczy tej emerytury na przeżycie? Ile tak naprawdę dostanę na rękę? Czy wystarczy na zapłacenie wszystkich rachunków, czy też będę musiał z czegoś zrezygnować?

Całe życie pracować po to, żeby na zasłużonym wypoczynku otrzymywać marne grosze? Ktoś powie no dobrze, ale przecież będzie można sobie dorobić aha, ale czy starczy zdrowia i sił?

Trzeba już dziś o tym pomyśleć, podjąć decyzję i to bez inwestowania dodatkowych pieniędzy, bez płacenia dodatkowych składek, żeby otrzymać jak najwyższą emeryturę!

Czy to możliwe oczywiście, że tak! Przecież od tego są chociażby: Otwarte Fundusze Emerytalne (tzw. OFE) i doradcy, którzy wskażą nam najefektywniejszą drogę inwestowania swoich składek emerytalnych.

Od następnego miesiąca zapraszamy na stronę internetową ZZM, na której znajdziecie Państwo specjalny link pod nazwą: **Enigma - Ubezpieczenia***, a w nim ciekawe artykuły, porady, statystyki, możliwość przystąpienia do najlepszego funduszu emerytalnego w Polsce, możliwość zmiany funduszu, aby w przyszłości otrzymywać jak najwyższą emeryturę i wiele innych ciekawych informacji na ten temat.

Zapraszamy!

Enigma
Ubezpieczenia

Dzieci dziękują!

Do Biura Rady Krajowej ZZM wpłynęły podziękowania dla naszych członków od Zarządu Terenowego Komitetu Ochrony Praw Dziecka w Zielonej Górze, prowadzącego m.in. Schronisko dla Matki i Dziecka oraz świetlicę dla dzieci GROTA.

Jak pisaliśmy miesiąc temu, maszynista **Andrzej Zabłocki** z Zakładu Taboru w Warszawie przekazał jednemu z zielonogórskich domów dziecka dar – odtwarzacz DVD, wylosowany chwilę wcześniej na turnieju piłki nożnej. Godny naśladowania pomysł naszego kolegi zrealizował **Wojciech Lehmann**, do którego obdarowane dzieci również skierowały słowa wdzięczności. „Dziękujemy z całego serca i gratulujemy jednocześnie Panu takich pracowników” – napisały w liście skierowanym do prezydenta ZZM **Leszka Miętka**. Na jego ręce przekazały także specjalne pismo, które prezentujemy obok.

(L)



proste drogi - profesjonalne rozwiązania

PKP

PKP CARGO

Spółka Akcyjna

CENTRUM INFORMACJI O USŁUGACH PKP CARGO S.A.

tel. +48 32 719 53 00

fax +48 32 719 58 63

czynne od poniedziałku do piątku w godzinach od 8.00 do 16.00

www.pkp-cargo.pl

Kup mieszkanie za grosze

Od niedawna każdy lokator mieszkania spółdzielczego może tanio wykupić je na własność. Z końcem lipca weszła w życie ustawa z 14 czerwca 2007 r. o zmianie ustawy o spółdzielniach mieszkaniowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2007 r., nr 125, poz. 873).

Osoby mające mieszkania spółdzielcze lokatorskie masowo składają wnioski do spółdzielni o przekształcenie w „wyodrębnioną własność”, bo tak nazywa się pełna

własność mieszkania. Koszt przedsięwzięcia jest bardzo niski – kilkaset złotych, wliczając opłatę notarialną (ok. 250 zł) i wpis do księgi wieczystej (ok. 200–300 zł). Wszy-

scy, którzy chcą dokonać takiego przekształcenia powinni jak najszybciej złożyć wniosek (wzór poniżej) do spółdzielni, bo taniej już nie będzie.

Nawet mając mieszkania własnościowe opłaci się wydać kilkaset złotych i mieć pełną własność, co zagwarantuje bezpieczeństwo w przypadku jakichkolwiek nieprawidłowości, spłat zadłużeń spółdzielni itp. Umowa notarialna i księga wieczysta na mieszkanie dają gwarancję pełnego nim dysponowania. Niezależnie od tego, co działałoby się w spółdzielni.

....., dnia2007 r.

Dane wnioskodawcy/-ów*	
1).....	2).....
(imię, nazwisko)	(imię, nazwisko)
PESEL:	PESEL:
(ulica, nr domu, nr mieszkania)	(ulica, nr domu, nr mieszkania)
(kod, miejscowość)	(kod, miejscowość)

(tel. stacjonarny/komórkowy)

(tel. stacjonarny/komórkowy)

Do Zarządu

(nazwa spółdzielni)

(adres)

Wniosek o przekształcenie spółdzielczego lokatorskiego prawa do lokalu mieszkalnego w odrębną własność

Jako członek/-wie* wyżej wskazanej Spółdzielni, któremu/której jako małżonkom** przysługuje spółdzielcze lokatorskie prawo do lokalu mieszkalnego nr położonego w....., w budynku przy ul.piętro, wnioskuję/-my** niniejszym o przekształcenie powyższego prawa w prawo odrębnej własności zgodnie z art. 12 ust. 1 ustawy z 15 grudnia 2000 r. o spółdzielniach mieszkaniowych (tekst jedn.: Dz.U. z 2003 r., nr 119, poz. 1116 z póź. zm.) w brzmieniu nadanym mu ustawą z dnia 14 czerwca 2007 r. o zmianie ustawy o spółdzielniach mieszkaniowych oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2007 r., nr 125, poz. 873).

Równocześnie zobowiązuję/-my** się do uregulowania ewentualnych należności wynikających z art. 12 ust. 1 pkt 1) do 3) powyższej ustawy, w szczególności do wpłaty nominalnej kwoty umorzenia kredytu lub dotacji w części przypadającej ewentualnie na przedmiotowy lokal.

W związku z powyższym wnoszę/-simy** o niezwłoczne określenie wysokości przedmiotowych należności i podanie nr konta, na które można dokonać wpłaty.

1. (podpis wnioskodawcy)

2. (podpis wnioskodawcy)

Załączniki***:

* Formularz do wykorzystania w sytuacji, gdy lokatorskie prawo do lokalu przysługuje obojgu małżonkom, którzy są członkami spółdzielni (wówczas w pkt 1) i 2) należy wpisać dane każdego z małżonków. Jeżeli wniosek składa osoba nie mająca małżonka, tj. taka której lokatorskie prawo do lokalu przysługuje w całości, wówczas należy przekreślić pola pod pkt 21. Jeżeli lokatorskie prawo do lokalu przysługuje wprawdzie obojgu małżonkom, ale tylko jeden z nich jest członkiem spółdzielni, drugi małżonek musi wyrazić zgodę na przekształcenie (w takiej sytuacji użyj formularza „ze zgodą współmałżonka”)

** niepotrzebne skreślić

*** Przed złożeniem wniosku należy się upewnić, czy spółdzielnia nie żąda załączenia do niego jakiś dokumentów np. kopii przydziału lokalu.



Rok założenia 1904

ZNLE S.A. **Gliwice**

Zakłady Naprawcze Lokomotyw Elektrycznych S.A. w Gliwicach

ZNLE S.A. oferuje usługi w zakresie:

- Napraw maszyn elektrycznych,
- Modernizacji silników elektrycznych,
- Obręczowania, regeneracji i napraw przekładni oraz zestawów kołowych lokomotyw i wagonów,
- Naprawa podwozi lokomotyw,
- Napraw i serwisu lokomotyw elektrycznych i spalinowych,
- Modernizacji lokomotyw elektrycznych i spalinowych,
- Napraw przewodowych lokomotyw górniczych,
- Napraw podwozi wagonów towarowych i osobowych,
- Produkcji podzespołów niezbędnych do naprawy i modernizacji taboru kolejowego,
- Kontroli, pomiarów zgodności, dopuszczeń urządzeń i systemów wg kart UIC.



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

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

Marketing i Sprzedaż
tel. (032) 23 58 292
tel./fax. (032) 23 58 301
tel. kol. 932 40 31
fax kol. 932 41 81
e-mail:
marketing@znle.pl

Miłośnicy pary spotkali się 28 lipca w Rabce-Zarytem na kolejnej Parowozjadzie PKP CARGO S.A. Z zapartym tchem podziwiali zabytkowe maszyny, z których część przyjechała z zagranicy. Ale nie zabrakło także innych atrakcji.

Piknik wśród

Parowozjada chyba już na dobre wpisała się w kalendarz imprez promujących uroki starej kolei. Dla PKP CARGO to druga – obok Wolsztyna – flagowa impreza tego typu. Gromadzi tłumy fanów parowozów, a także okolicznych mieszkańców oraz osoby wypoczywające w Gorcach i na Podhalu. Możliwość przejazdu zabytkowymi składami i typowo piknikowa atmosfera przyciąga całe rodziny. Nie inaczej było i tym razem.

Główną atrakcją była rzecz jasna parada, w której wzięło udział 12 maszyn. Pobliską Chabówkę reprezentowały Ty2-911, Ty2-953, Tr12-25, TKh49-1. Z Wolsztyna przyjechały Ok1-359, Ok22-31, Tr5-65. Spore zainteresowanie wzbudziły także pojazdy zagraniczne – Iśniący 032204 z niemieckiego Cottbus, a także parowozy 475.196 i 422.0108 oraz wagony motorowe M274.004 i M131.1053 ze Słowacji. Nie mniejszą ciekawość wzbudzały także przechadzające się wśród widzów urodzive Miss Świata Parowozów i Miss Świata Fundacji Era Parowozów, a także osoba konfenansjera, którym był znany komik Tadeusz Drozda.

Po paradzie imprezę przeniosła się na teren Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce. Także i tam organizatorzy zadbali o to, by nikt się nie nudził. Odbyły się m.in. pokazy obrządzania, pokaz sprawności maszynistów oraz pokaz fajerwerków. **Tekst i fot. raz**



parowozów



Najszybsze pociągi świata

AVE

Inauguracja szybkich kolei w Hiszpanii, podobnie jak w Japonii, wiąże się z ważnym dla kraju wydarzeniem. Była nim Światowa Wystawa EXPO w Sewilli w 1992 roku.

AVE to po hiszpańsku ptak, ale także skrót od Alta Velocita Espaniola (szybkie koleje hiszpańskie). W odróżnieniu od iberyjskiej sieci kolejowej o prześwicie 1668 mm, pociągi AVE poruszają się po torach klasycznych – 1435 mm. Tabor AVE należy do narodowego przewoźnika RENFE. Cała rozbudowywana w szybkim tempie sieć pozwala na bezpośrednie połączenia z innymi krajami europejskimi.

Pierwsza historyczna linia dużych prędkości, o długości 471 km, łączą-



ca Madryt i Sewillę obchodzi właśnie 15 urodziny. Pociągi oznaczone jako AVE S-100 przemierzają ją w 2,5 godziny. Zestawy 2 lokomotyw i 8 wagonów o konstrukcji opartej na francuskich TGV Atlantique osiągają 300 km/h. Pociąg o mocy 8.8 MW i masie 421 ton, zasilany jest napięciem 25kV/50 Hz i posiada 313 miejsc do siedzenia. Nowsza wersja AVE – S-102 ma podobne parametry, ale rozpędza się do 330 km/h. Zbudowała ją w 1995 roku konsorcjum Talgo/Bombardier. W tym samym roku dotarły do Hiszpanii pierwsze z 26 pociągów AVE S-103, zwane też Velaro E. Te elektryczne zespoły trakcyjne o mocy również 8.8 MW są

konferencyjna i pomieszczenie dla VIP-ów, druga to odpowiednik business-class w samolotach, trzecia zaś – wagony z 4 rzędami siedzeń. Pociągi wyposażono w urządzenia umożliwiające korzystanie z systemu ETCS/ERTMS poziom 2. Jest to europejski system sterowania pociągiem oparty na cyfrowej transmisji tor – pojazd zmierzający do ujednoczenia różnych narodowych systemów sygnalizacji. Wprowadzono go z myślą o planowanym przekraczaniu granicy hiszpańsko-francuskiej.

Do Velaro E należy jeden ze światowych rekordów szybkości w dziedzinie kolejnictwa. W ubiegłym roku S 103 osiągnął na nowobudowanej linii Madryt – Barcelona prędkość 403,7 km/h, co jest najlepszym wynikiem spośród jednostek budowanych seryjnie, bez jakichkolwiek modyfikacji. Pobił tym samym rekord należący do ICE 3 (368 km/h w 2000 r.). Mówiąc o taborze AVE, warto też wspomnieć o lokomotywie 252. To dwusystemowy elektrowóz 3 kV/25 kV/50Hz o mocy 5.6 MW i osiągający prędkość 220 km/h. Cechą wyróżniającą serię tych 75 lokomotyw RENFE jest to, że 15 spośród nich jest

hiszpańską wersją niemieckiego ICE 3. Osiągają szybkość 350 km/h i zabierają 404 pasażerów. Mogą oni zajmować miejsca w trzech klasach: Club, Preferente i Turista. W pierwszej z nich znajduje się sala



S 100 1



S 102 Alcolea

przystosowanych do obsługi pociągów Talgo, a więc posiada system zmiany szerokości toru.

Dobiega właśnie końca budowa linii Madryt – Barcelona. Ostatni odcinek 600-kilometrowej trasy zostanie oddany do użytku pod koniec roku. Osiągając prędkość 320 km/h pociągi pokonają ją w 2,5 godziny. W przyszłym roku planowane jest wprowadzenie wspomnianego systemu ETCS/ERTMS 2, co ma umożliwić zwiększenie prędkości pociągów do 350 km/h.

Hiszpański rząd planuje zbudować do 2010 roku ok. 7000 km linii dużych prędkości, tak aby podróż ze stolic wszystkich prowincji do Ma-

S 103 Velaro



drytu trwała poniżej 4 godzin, a do Barcelony do 6,5 h.

Bilety FIP upoważniają do podróży szybkimi pociągami w Hiszpanii. W zależności od klasy (Turista, Preferente) oraz firmy (AVE lub Euro-

med) wystarczy wykupić miejscówkę w cenie od 6,5 do 30 euro, co pozwoli szybko przemieszczać się w komfortowych warunkach po tym pięknym kraju.

Stanisław Donarski

Fot. Andrzej Harassek, Siemens

Nowa generacja ezt

Nowoczesny zespół ED 74 rozpocznie wkrótce kursowanie między Warszawą a Łodzią. Latem odbywały się próbne jazdy między Łodzią i Ildzikowicami. 7 sierpnia skład po raz pierwszy przejechał trasę do stolicy.

Maszyniści-instruktorzy **Andrzej Filipczak** i **Radziław Cyniak** oraz starsi maszyniści **Bogdan Machaj** i **Tomasz Makuch** bardzo chwaliли nowy tabor. Ich zdaniem, komfort

pracy w ED 74 jest nieporównywalny z pojazdami, z jakimi wcześniej mieli do czynienia. W kabinie maszynisty jest cicho i przyjemnie, wokół sterylna czystość, swoje robi klimatyzacja. Pojawiają się wprawdzie pewne usterki w oprogramowaniu, ale czescy specjaliści z firmy opracowującej programują się jak w ukropie, żeby zlikwidować problem. – Wszystko dotrze się podczas eksploatacji i będzie dobrze – uważają maszyniści. Nie wiadomo tylko, jak rozwiązać kwestię przesyłek konduktorskich, bo



w kabinie nie ma dla nich miejsca.

ED 74 wyprodukowała firma PESA S.A. z Bydgoszczy. PKP Przewozy Regionalne zakupiły 11 jednostek dzięki unijnym środkom w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport. Prawdopodobnie skład pociągu będą tworzyły dwie jednostki, co umożliwi zabranie większej liczby pasażerów. Inauguracyjna jazda przewidziana jest na 23 sierpnia. Dzień później ED 74 ma rozpocząć regularne kursy między Łodzią a Warszawą. Docelowo nowy tabor PR ma być przekazany tworzonej spółce PKP Interregio.

Tekst i fot. (raz)



Udowodnić niewinność

Powracamy, ku przestrodze, do opisywanego w ubiegłym numerze „Głosu Maszynisty” wypadku. Późniejsze ustalenia i szukanie winnego mogą być przykładem nierzetelności działania komisji powypadkowych.

Dla przypomnienia, 21 sierpnia 2001 r. na jednym ze śląskich szlaków doszło do wypadku składu prowadzonego przez lokomotywę ET 22–1001. Półtora miesiąca wcześniej uległa ona wykolejeniu w Knurowie, po czym została poddana naprawie. Nie została ona dobrze przeprowadzona, bo nie usunięto z przewodów drewnianych kołków, którymi zabezpieczono prowizorycznie przewody. Komisja powypadkowa najpierw uznała za przyczynę pierwotną wypadku niedrożność przewodu głównego lokomotywy spowodowaną kołkiem, który znalazł się tam w wyniku niewłaściwej naprawy. Niespodziewanie jednak 10 dni później zdecydowała o przeprowadzeniu wizji lokalnej...

W jej trakcie przewód hamulcowy z wagonu połączono z końcówką przewodu zamontowaną na krońcu przewodu zasilającego – główka koloru czerwonego, rączka kurka pomarańczowa, tak jak czołownica lokomotywy. To zgodne ze stanem faktycznym stwierdzonym na miejscu wypadku 21 sierpnia 2001 roku. Dokumentacja fotograficzna nie jest wiarygodna, bo trudno określić kiedy zrobiono zdjęcia. Godzina ich wykonania to 9.43 i 9.44. Właśnie wtedy zdarzył się wypadek, a jak wiadomo komisja przybyła na miejsce koło południa.

Sprawdzając możliwości przeprowadzenia próby hamulca włożono kołki zarówno do przewodu hamulcowego, jak i do przewodu zasilającego na lokomotywie. Następnie przystąpiono do szczegółowej próby hamulca zespolonego w przygotowanym składzie łącząc przewód hamulcowy z wagonu z końcówką przewodu zamontowanego na krońcu przewodu zasilającego. Posiadał on normalną główkę przewodu hamulcowego w kolorze czerwonym.

Potem dokonano zahamowania składu przy pomocy zaworu maszynisty na lokomotywie obniżając ciśnienie w przewodzie głównym. W wyniku obniżenia ciśnienia nastąpiło tylko zahamowanie lokomotywy. Nie mogło być zresztą inaczej, skoro wagony nie były połączone z lokomotywą przewodem hamulcowym. Na tym nie koniec opisu „profesjonalizmu” komisji.

Podczas dalszych prób zmieniono główkę przewodu głównego na właściwą i prawidłowo połączono lokomotywę z wagonami (tak na marginesie z czterema, gdy podczas wypadku było ich 31) pozostawiając kołki w przewodach. Następnie wykonano szczegółową próbę hamulca, stwierdzając jego prawidłowe działanie. W sposób „wirtualny” komisja uznała, że po wykonaniu nagłego hamowania zaworem maszynisty

na lokomotywie (kab. A) nastąpiło przemieszczenie drewnianego kołka, znajdującego się pomiędzy krońcem przewodu głównego na czołownicy lokomotywy (kab.B), w okolice niewidocznego z zewnątrz technologicznego wygięcia przewodu głównego pod kabiną B. Wypada tylko pogratulować rentgena w oczach.

Warto jeszcze pochylić się nad samymi kołkami, bo nie były takie same, jak te znajdujące się w przewodach w dniu wypadku. Wtedy z pewnością były napęczniałe ponieważ cały czas znajdowały się w wilgotnym środowisku (wytrącona woda z powietrza sprężonego przez sprężarki). Wie o tym każdy fachowiec. W czasie prób użyto tych samych kołków. Niemniej jeden z nich spoczywał przez dziesięć dni w biurku, drugi zaś również w suchym otoczeniu i zdążył wyschnąć, bo lokomotywa nie pracowała przez ten czas. Każdy, kto zna podstawy fizyki musi zdawać sobie sprawę, że drzewo schnąc zmienia swoje gabaryty, czyli kurczy się. Dzięki temu przewody pneumatyczne na lokomotywie stały się bardziej drożne.

Po próbach mających niewiele wspólnego z rzetelnością zmieniono przyczynę wypadku. Uznano, że nie była nią niedrożność przewodu z powodu znajdującego się w nim korka ale niewłaściwe połączenie lokomotywy z wagonami, tj. połączenie przewodu zasilającego lokomotywy z przewodem hamulcowym pociągu. Komuś najwyraźniej bardzo zależało na odwróceniu uwagi od brygady warsztatowej, która źle wykonała naprawę nie wyjmując kołków z przewodów. Koźłem ofiarnym został maszynista obwiniony o niewłaściwe połączenie sprzęgami pneumatycznymi lokomotywy z wagonami.

Komisja postawiła mu całą litanię zarzutów, jak:

- nie dokonanie oględzin zewnętrznych pojazdu trakcyjnego,
- nie sprawdzenie stanu urządzeń hamulcowych pojazdu,
- nie wykonanie próby hamulca przy przyjęciu lokomotywy,
- nie sprawdzenie prawidłowości połączenia lokomotywy z pociągiem,
- nie wykonanie szczegółowej próby hamulca,
- nie użycie hamulca zespolonego do zatrzymania pociągu,
- nie wykonanie hamowania kontrolnego.

W oparciu o te zarzuty komisja postulowała rozwiązanie umowy o pracę z maszynistą w trybie artykułu 52 Kodeksu pracy. Dzięki zaangażowaniu ZZM udało się jednak zamienić art. 52 na 42, co skutkowało zmianą miejsca pracy i przeniesieniem do innego zakładu. Ponadto na mocy artykułu 52 Kp zwolniono z pracy rewidenta, a mistrza napraw w zakładzie gdzie modernizowano lokomotywę ukarano art. 42.

Po zakończeniu postępowania powypadkowego przez kolejową komisję dochodzenie wszczęła prokuratura. Przedstawiła ona maszyniście dokładnie te same zarzuty co komisja. W odpowiedzi strona związkowa wystosowała swoje stanowisko. Ogółem odbyło się kilkanaście rozpraw. (Cdn.)

Mieczysław Walarus
Komisja Obrony Praw Pracowniczych

Czasu jeszcze mniej

Kolejowi pracodawcy żądają przestrzegania przepisów od pracowników. Co jednak, jeśli jeszcze nie zdołali ich stworzyć?

W „Głosie Maszynisty” z maja ubiegłego roku, w tekście „Czasu coraz mniej”, zwróciliśmy uwagę na brak podstawowych przepisów wewnętrznych, które powinien opracować i wydać zarządca infrastruktury. Mowa w szczególności o instrukcji R1 o prowadzeniu pociągu, jak również E1 – dotyczącej sygnalizacji. Obowiązek ten wynika z ustawy o transporcie kolejowym. W artykule 17 tego aktu czytamy, cyt. „Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia ogólne warunki prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji uwzględniając obowiązek opracowania przez zarządców, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic kolejowych szczegółowych przepisów wewnętrznych w tym zakresie”.

Resort wydał 18 marca 2005 roku rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. 172 poz. 1444). Minister Infrastruktury wyznaczył czas potrzebny do opracowania szczegółowych przepisów w oparciu o ww. rozporządzenie. Wszystko byłoby pięknie, gdyby nie jeden element. Problem umknął

uwadze zarządcy infrastruktury – spółce PKP Polskie Linie Kolejowe. Choć upłynął ponad rok nadal jesteśmy w punkcie wyjścia. Licznik bije i nie wiadomo, kiedy się zatrzyma. Trzeba bowiem pamiętać o procedurze. Przed publikacją przepisy musi zatwierdzić Urząd Transportu Kolejowego, ale wcześniej musi im się solidnie przyjrzeć.

Z miejsca nasuwa się więc pytanie o podstawy prawne działania komisji powypadkowych ustalających okoliczności i przyczyny wypadków. A także następne: dlaczego dyrektorzy zakładów orzekając o naruszeniu dyscypliny powołują się na postanowienia R-1 i E-1? Mało prawdopodobne, żeby nie wiedzieli, że najważniejsze instrukcje dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego są nadal opracowywane. Tak czy owak przed rozpoczęciem działań pracodawcy nie mogą zapominać o podstawowym obowiązku. Muszą bowiem, cyt.: „udostępnić lub przekazać pracownikowi, gdy przepisy odrębne tak stanowią – za pisemnym potwierdzeniem, obowiązujące przepisy na danym stanowisku pracy i zaznajomić go z nimi” (par. 9 punkt 3 Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy). Nic dodać, nic ująć...

Jakby tego było mało niedługo mogą stracić moc prawną inne przepisy wewnętrzne, których obowiązywanie – na mocy decyzji Ministra Transportu z 18 września 2006 r. – przedłużono o kolejny rok. Termin minie 22 września br. Jeśli nic nie ulegnie zmianie, to zgodnie z obowiązującym prawem przestaną być ważne. Gdyby tak się faktycznie stało, PKP PLK musi liczyć się ze zdecydowaną reakcją Urzędu Transportu Kolejowego. Zgodnie z art. 19 ustawy



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

o transporcie kolejowym zarządca otrzymuje świadectwo bezpieczeństwa gdy przedstawi: „wykaz przepisów wewnętrznych określający zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej”.

Swoją drogą twórcy przepisów wewnętrznych powinni pamiętać, że mają mocno sprecyzowane obszary działania. Nie mogą więc ulegać pokusie tworzenia własnych reguł, zwłaszcza gdy będą rozstrzygać sporne kwestie. Ich uprawnienia muszą się bowiem sprowadzać jedynie do uszczegóławiania obowiązujących aktów prawnych.

A propos przestrzegania prawa, kierownictwu kolejowych spółek zalecam przyjrzenie się wzorowi protokołu końcowego stosowanego przez zespoły powypadkowe. Rozporządzenie Ministra Gospodarki i Pracy z 16 września 2004 r. w sprawie wzoru protokołu ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku przy pracy precyzuje, jak ów wzór powinien wyglądać. Usuwanie z niego jakichkolwiek niewygodnych punktów to bardzo niebezpieczne zjawisko, które może mieć fatalne skutki.

Eugeniusz Śliwiński

Komisja Obrony Praw Pracowniczych

PS. Zapoznaliśmy się z dokumentacją na temat badania wstawek hamulcowych kompozytowych opracowaną przez Instytut Pojazdów Szynowych w Krakowie na okoliczność wypadku kolejowego z grudnia 2005 roku. Wnioski końcowe dają wiele do myślenia, ale o tym wkrótce.



Wojna zaczęła się w Tczewie

We wrześniu będziemy obchodzić 68 rocznicę wybuchu II wojny światowej. Jej pierwszymi ofiarami stali się polscy kolejarze i celnicy bestialsko zamordowani przez hitlerowców w Szymankowie, w odwecie za niepowodzenie operacji o kryptonimie „Akcja Pociąg”. Uniemożliwiła ona przejście strategicznych mostów na Wiśle w Tczewie, którymi wiodła najkrótsza droga z Rzeszy do Prus Wschodnich.

Wbrew obiegowym opiniom, II wojna światowa nie rozpoczęła się o godzinie 4.45 na Westerplatte. Pierwsze bomby spadły 11 minut wcześniej na dworzec kolejowy w Tczewie wskutek nalotu niemieckiego lotnictwa. Tylko dzięki czujności i sumiennemu wypełnianiu obowiązków przez kolejarzy i celników Niemcom nie udało się zaskoczyć polskiego posterunku wojskowego strzegącego mostu tczewskiego. Jednymi z pierwszych, którzy doświadczyli bezwzględności hitlerowców byli maszyniści z Tczewa: Franciszek Wojciechowski i Bazyli Sakowicz oraz pomocnicy Brunon Grenz i Matuszka (jego imię nie zachowało się w dokumentach), którzy mieli prowadzić pociągi tranzytowe z Malborka do Rzeszy Niemieckiej. Zdarto z nich polskie mundury kolejowe i przetrzymywano w samej bieliźnie razem z czterema konduktorami pociągów towarowych

w zaciemnionym pokoju noclegowni w Malborku.

Pociąg nr 963 prowadziła niemiecka drużyna trakcyjna przebrana w polskie mundury. Za nim jechał pociąg pancerny mający na celu opa-



Delegacja ZZM przy pomniku pomordowanych.

nowanie strategicznego mostu kolejowego w Tczewie. Inspektor celny w Kałdowie Stanisław Szark zachował czujność i wystrzelił raketnicę, ostrzegając kolejarzy w Szymankowie, a tamtejszy zawiadowca stacji Paweł Szczeciński skierował pociąg nr 963 na boczny tor. Niemcy wprawdzie zorientowali się w sytuacji, ale wycofanie pociągu i skierowanie na właściwy tor zabrało im prawie pół godziny. To wystarczyło ostrzeżonej w porę obsadzie wojsko-

wej 2. Batalionu Strzelców z Tczewa do przygotowania się do obrony mostu. Gdy z zamiarem opanowania strategicznego obiektu z wagonów wybiegli SS-mani i żołnierze Selbstschutzu polska załoga nie dała się zaskoczyć. Niemcy mieli jednak wsparcie w lotnictwie. Wobec przeważających sił wroga polskim saperom nie pozostało nic innego, jak wysadzić most, by uniemożliwić Niemcom przejście zarówno jego, jak i stacji kolejowej w Tczewie. Operacja „Aktion Zug” nie powiodła się.

W odwecie członkowie NSDAP wymordowali w Szymankowie polskich pracowników kolejowych i ich rodziny. Ciała zostały wrzucone do przydrożnego rowu, około 800 metrów od stacji. Niemcy ustawili tam tablicę z napisem: „Hier liegt die polonische Miderbeit” (tu spoczywa polska mniejszość narodowa). Miejsce to zamieniono następnie na śmietnik.

Po wyzwoleniu kraju kolejarze z Szymankowa zabezpieczyli zbiorową mogiłę swoich kolegów. Z inicjatywy władz Północnej DOKP przeprowadzono ekshumację zwłok pomordowanych kolejarzy, a w 1947 roku przeniesiono ich szczątki do wspólnego grobu na cmentarzu w Gdańsku Zaspie. W uroczystościach brał jedyny świadek bestialskiego mordu Alfons Lessnau. W dawnym miejscu spoczynku bohaterów kolejarzy ustawiono zaś pomnik z pamiątkową tablicą. Co roku 1 września odbywają się przy nim uroczystości upamiętniające poległych.

Adam Murawski

P.S. Literatura: Kazimierz Ickiewicz – Druga wojna światowa wybuchła w Tczewie. Szkice historyczne, Wydawnictwo Bernardinum, 2006

Wśród zamordowanych 1.09.1939 r. w bestialski sposób byli : Alfons Runowski – asystent, pełniący obowiązki dyżurnego ruchu w Szymankowie, Paweł Szczeciński – zawiadowca stacji II klasy, Helena Szczecińska – siostra zawiadowcy stacji zamordowana w mieszkaniu brata, Albert Wilgowski – adiunkt, dyżurny ruchu, Mieczysław Olszewski – zawiadowca odcinka drogowego II klasy, Elżbieta Lessnau – żona Alfonsa (w ciąży), Marian Chmielecki – starszy asystent pełniący obowiązki kasjera biletowego, Alojzy Łukowski – nadzorca przewozów, Maksymilian Gołębiewski – nastawniczy, Roman Grubba – nastawniczy, Izidor Żelewski – torowy, Paweł Kraiński – zwrotniczy zastrzelony na posterunku Lichnowy, Paweł Płath – zwrotniczy, Artur Okroy – kasjer biletowy z Kałdowa, Aureli Antoni Strzempkowski – restaurator dworcowy w Szymankowie oraz pięciu inspektorów celnych i kierowca inspektoratu. Ponadto zraniono śmiertelnie Brunona Tysarczyka – asystenta pełniącego służbę na posterunku w Lisewie, który zmarł następnego dnia.

Podpatrzone



Park & Ride?

Fot. Grzegorz Moc

Poradnik antymenedżera

Rozpoczynamy nowy cykl, w którym prezentować będziemy metody pozbywania się klientów.

Sposób 1: Wskutek braku płatności spółka Koleje Mazowieckie wycofała kursowanie pociągów do Działdowa. Kończą one swój bieg na granicy województwa – w Iłowie. W zamian uruchomiono zastępczą komunikację autobusową. Autobusy jadą do Działdowa jednak nieco dłużej od pociągów i pasażerowie nie „łapią” tam kolejowego skomunikowania. W konsekwencji muszą szukać innego środka lokomocji.

Ponoć odcinek między Działdowem a Iłowem ma być obsługiwany przez Warmińsko-Mazurski Zakład Przewozów Regionalnych. Ale aby tak się stało, spółka PR musi najpierw uporać się z biurokracją we własnych szeregach. Życie nie znosi jednak próżni. Pewnie gdy wreszcie pokonane zostaną wszelkie przeszkody natury proceduralnej, pasażerów już nie będzie. Zaiste, genialny sposób na pozbycie się klienta i udowodnienie, że przewozy na tym odcinku nie są opłacalne.

Za miesiąc kolejne „perełki”.

Koledze

Jerzemu Mosorowi

przewodniczącemu ZMZ Zaj. Tczew
wyraży głębokiego współczucia
z powodu śmierci

MATKI

składa Rada oraz członkowie
ZMZ Zajęczkowo Tczewskie

Koledze

Romanowi Pestce

z powodu śmierci

OJCA

wyraży głębokiego współczucia

składa Rada oraz członkowie
ZMZ Zajęczkowo Tczewskie

Pod semaforem

Nie żebyśmy się specjalnie czepiali, ale mimo najszerszych chęci trudno jakoś doszukać się pozytywów.

**Zarząd PKP
Przewozy Regionalne** za nagonkę na dyrektora PR Bydgoszcz,

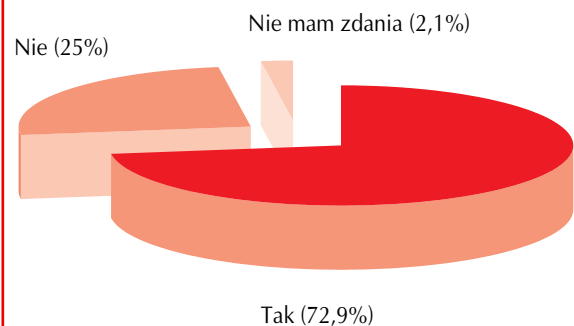
z którego uczyniono głównego winowajcę porażki w przetargu w Województwie Kujawsko-Pomorskim. Tymczasem to kierownictwo spółki powinno bić się w piersi, bo nie wykazało wystarczającej czujności i elastyczności, co przyniosło w efekcie fatalne wręcz skutki.

**Zarząd PKP
Szybka Kolej Miejska w Trójmieście** za politykę kadrową spro-

wadzającą się w praktyce do obdarowywania stanowiskami „znajomych pana królika”. Niby to na kolei nic nowego, ale SKM bywała odporna na panujące trendy. Najwyraźniej do czasu. Na Wybrzeżu mówi się, że następnym krokiem będzie zmiana nazwy spółki – na TKM.

SONDA

Czy ZMZ powinien zrzęcać również innych pracowników związanych z utrzymaniem i eksploatacją taboru kolejowego?



Źródło: www.zzm.org.pl

Zapraszamy do nadsyłania swoich komentarzy, opinii, listów pod adresem: rkzzm@wp.pl bądź listownie: Głos Maszynisty, ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa.

Wyjaśnienie

Autorem publikowanego w numerze lipcowym zdjęcia lokomotywy EP07-1001 jest Maciej Cierniak, a nie Tomasz Makuch.

fraszki Jerzego Szulca

Dwuznacność

Ucz się interpunkcji,
może pomóc czasem
Gdy znajdziesz się w kropce
lub poza nawiasem.

Eunuchowie

Nie wybuchowa
Broń jądrowa.

Uciskana

Miała ciężkie życie,
by temu zaradzić
Zaczęła po prostu
się lekko prowadzić.

Matriarchat

Robią panikarze
To, co mama każe.

Stara panna

Przewlekłe chora
Na adoratora.

Kącik filatelistyczny



Pierwszego września będziemy obchodzić 68 rocznicę wybuchu II wojny światowej. Jak wiadomo, pierwszymi ofiarami napaści hitlerowskich Niemiec na Polskę byli kolejarze i celnicy z Szymankowa (patrz. str. 16). Prezentujemy zatem okolicznościową kopertę wraz z ze stemplem, na których widnieje pomnik pomordowanych, znajdujący się w Szymankowie. Kopertę i okolicznościowy datownik wydała w 1988 roku Poczta Polska z okazji Krajowej Wystawy Filatelistycznej pt. „Kolejnictwo”. To przy wspomnianym pomniku już od kilkunastu lat odbywają się rocznicowe apele z udziałem kolejarzy oraz pocztów sztandarowych

ZZM.

(amur)

Pozdrowienia z Zielonej Góry



Uczestnicy X Turnieju Piłki Nożnej o Puchar Prezesa PKP CARGO i Prezydenta ZZM.

HOO MOR

Na wyspie jest trzech rozbitków: dwudziestolatek, czterdziestolatek i siedemdziesięciolatek. Na sąsiedniej wyspie pojawia się naga dziewczyna. Dwudziestolatek rzuca się w fale i krzyczy:

– Płynmy do niej!

Na to czterdziestolatek:

– Zbudujemy najpierw tratwę.

A siedemdziesięciolatek:

– Po co, stąd też dobrze widać.

Po czym się poznaje, że polityk kłamie?

– Po tym, że porusza ustami...

On i ona siedzą blisko siebie na kanapie. Dzwoni telefon. Ona odbiera:

– Kto dzwonił?

– Mój mąż.

– O! Co mówił?

– Że spóźni się do domu, bo gra z tobą w brydża...

Polski minister udał się w oficjalną podróż do Francji. Jednym z punktów wizyty była kolacja u francuskiego odpowiednika. Widząc jego wspaniałą willę, z obrazami wielkich mistrzów na ścianach, pyta go, jak zapewnia sobie taki poziom życia ze skromnej pensji urzędnika republiki.

Francuz zaprasza go do okna:

– Widzi pan tę autostradę?

– Tak.

– Ona kosztowała 20 miliardów fran-

ków, firma wypisała fakturę na 25, a różnicę przekazała mnie.

Dwa lata później minister francuski udaje się do Polski i odwiedza swojego polskiego odpowiednika. Kiedy podjeżdża pod domostwo ministra, jego oczom ukazuje się najpiękniejszy pałac jaki widział w życiu. Pyta od razu:

– Nie rozumiem, dwa lata temu stwierdził pan, że prowadzę książece życie, ale w porównaniu do pana...

Polski minister podchodzi do okna:

– Widzi pan tam autostradę?

– Nie.

– No właśnie.

Pewne małżeństwo ma „ciche dni”.

Wieczorem mąż pisze do żony:

– „Żono, obudź mnie o piątej”.

Nazajutrz mąż budzi się o siódmej i spostrzega na stole kartkę:

– „Mężu wstawaj, już piąta!”.

Przy stole siedzą mąż i żona i jedzą obiad. W pewnym momencie żona wyłała na siebie zupę. Patrzy na siebie i mówi:

– Cholera, wyglądam jak świnia.

Mąż na to:

– Faktycznie! I jeszcze się zupą oblałaś!

W środku nocy mąż zrywa się z łóżka i przestępując z nogi na nogę trzyma się za krocze. Zaspana żona pyta:

– Co ci się stało?

– Aaaaa... bo nagle mi się baby zachciało.

Żona rozkosznie się przeciąga i mówi:

– To zapraszam.....

Mąż na to:

– Eeee nie... Rozchodzę to.

Mąż do żony:

– Możesz dać mi pieniądze na bilet autobusowy?

– Niestety, mam tylko sto złotych w jednym banknocie.

– Daj, pojedę taksówką...

Żeby zwiększyć frekwencję na sali podczas obrad Sejmu, zaczęto na korytarz wypuszczać tygrysy. Jednak po pewnym czasie zdarzył się śmiertelny wypadek i tygrysy usunięto.

Tygrys robi wyrzuty drugiemu tygrysowi:

– Na co ci była ta sprzątaczką? Ja tydzień temu zjadłem czterech posłów i do tej pory tego nikt nie zauważył.

Mąż wraca nad ranem do domu. Żona pyta:

– Gdzie byłeś? Całą noc czekałam i nie zmrużyłam nawet oka.

Mąż zmęczonym głosem odpowiada:

– A myślisz, że ja spałem?



Pokochasz wakacje z nami

OSTATNIE WOLNE MIEJSCA W SIERPNIU

Piwniczna Zdrój OW Nad Popradem już od **462 zł** od osoby

Zakopane Kościelisko OW Siwarna już od **528 zł** od osoby

Smerek OW Smerek już od **499 zł** od osoby

Cisna OW Peretka już od **554 zł** od osoby

za 7 dni pobytu z wyżywieniem



www.naturatour.pl