



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 9/36

WRZESIEŃ 2007



**Jest maszynista
zakładowy! – s. 3–6**

Nasze święto – s. 8–16

Wszystkim członkom związku, wszystkim maszynistom składamy najserdeczniejsze życzenia wszelkiej pomyślności, zadowolenia i satysfakcji z wykonywanej pracy.

Życzymy, abyśmy prowadząc pociąg mogli myśleć tylko o tym, jak zrobić to bezpiecznie, a głowy nie zaprzętały myśli co będzie z pracą i czy zdołamy zapewnić godziwy byt rodzinie.

Życzymy, aby nasza odpowiedzialna praca dawała nie tylko uznanie przełożonych, pasażerów i klientów, ale także godne wynagrodzenie dające możliwość utrzymania na odpowiednim poziomie naszych rodzin.

Wreszcie życzymy też, aby już nigdy podział maszynistów nie był traktowany jako złoty środek na uzdrowienie polskiej kolei, a wręcz przeciwnie - aby jedność zatrudnienia maszynistów była przejawem spójności polskich kolei i całej Grupy PKP.

**Prezydium Rady Krajowej
Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce**



Głos Maszynisty

NIEMIE NASZĄ ŁACZY HONOR I WIEK ZAWODOWA

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: rkzmm@wp.pl

Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki

Kolegium: Roman Jordan,

Adam Murawski,
Eugeniusz Śliwiński

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Okładka: Uroczysty przemarsz podczas
obchodów Europejskiego Dnia Maszynisty
Kolejowego Fot. R. Zarzecki

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

BeneficialKredyt SPECJALNA OFERTA KREDYTOWA DLA CZŁONKÓW ZMZ!

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
• Pieniądże 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 WNIOSK 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 przelane pieniądze

Kod promocji – 35408

Jest maszynista zakładowy!

Maszyści obawiający się, że nie spełnią wymogów pierwszej kategorii zdrowia mogą odechnąć z ulgą. Wielomiesięczne zabiegi ZZM o utworzenie nowego stanowiska pracy: maszynista zakładowy zakończyły się sukcesem. Minister transportu Jerzy Polaczek wydał 4 września Rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe. Poniżej przedstawiamy obszerne jego fragmenty.

Na podstawie art. 22 ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212, poz. 2152 i Nr 218, poz. 2212, z 2005 r. Nr 235, poz. 1999 oraz z 2006 r. Nr 190, poz. 1407) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2 pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) egzaminie weryfikacyjnym – rozumie się przez to praktyczne i teoretyczne sprawdzenie wiadomości i umiejętności pracownika posiadającego egzamin kwalifikacyjny, ubiegającego się o dopuszczenie do pracy na stanowisko maszynisty zakładowego lub ponowne dopuszczenie do pracy na stanowisko bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w tym z prowadzeniem pojazdu kolejowego;”

2) w § 21 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

dokończenie na str. 4-6



proste drogi
profesjonalne rozwiązania

**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

Jest maszynista zakładowy!

dokończenie ze str. 3

„4. Do zakresu autoryzacji dla stanowisk: pomocnik maszynisty pojazdu trakcyjnego, maszynista pojazdu trakcyjnego, kierowca lokomotywy spalinowej o mocy do 300 KM, kierowca drezyny i wózka motorowego, maszynista wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do kolejowych robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej, kierownik pociągu towarowego, pasażerskiego oraz gospodarczego i robocze – należy dodatkowo wykonanie obowiązkowych jazd w czynnej kabinie pojazdu kolejowego w różnych porach doby oraz znajomość odcinków linii kolejowych, a dla stanowiska maszynisty zakładowego należy dodatkowo wykonanie obowiązkowych jazd w czynnej kabinie pojazdu kolejowego w różnych porach doby; programy tych jazd ustala pracodawca.”;

3) w § 25 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„§ 25.1. Egzamin weryfikacyjny jest praktycznym i teoretycznym (pisemnym i ustnym) sprawdzeniem wiadomości i umiejętności pracownika, który posiadając odpowiedni zdany egzamin kwalifikacyjny, ubiega się o dopuszczenie do pracy na stanowisko maszynisty zakładowego lub o ponowne dopuszczenie do pracy na stanowisko, o którym mowa w załącznikach 1 i 2 do rozporządzenia.

2. Egzamin weryfikacyjny o ponowne dopuszczenie do pracy, o którym mowa w ust. 1 przeprowadza się w przypadku, gdy:

- 1) pracownik został odsunięty od pracy:
 - a) po spowodowaniu wypadku kolejowego,
 - b) na skutek stwierdzonych uchybień w pracy mogących spowodować zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- 2) ciągła przerwa w pracy na danym stanowisku pracy trwała dłużej niż 12 miesięcy lub pracownik nie uzyskał wyniku pozytywnego na egzaminie okresowym.”;

4) w załączniku nr 1 do rozporządzenia po lp. 14 „Maszynista pojazdów trakcyjnych” dodaje się lp. 14a. „Maszynista zakładowy” w brzmieniu:

14a. Maszynista zakładowy

5) w załączniku nr 3 do rozporządzenia

(...) **b)** w odniesieniu do stanowiska „14. Maszynisty pojazdu trakcyjnego” - po treści dotyczącej „Wariantu D (Dla maszynisty pociągu pasażerskiego Warszawskiej Kolei Dojazdowej WKD)” dodaje się treść w brzmieniu:

„Wariant E (Dla maszynisty pociągu pasażerskiego składającego się z zespołów trakcyjnych)

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

1. Wykształcenie:
 - 1) średnie oraz tytuł zawodowy technika albo
 - 2) dyplom potwierdzający kwalifikacje zawodowe technika w specjalnościach mechanicznej, elektrycznej lub elektrotechnicznej, związanej z rodzajem trakcji.
2. Zawodowy staż pracy – 6 miesięcy przy naprawie i utrzymaniu zespołów trakcyjnych oraz odbycie przygotowania zawodowego.

II. Program przygotowania zawodowego – szkolenie praktyczne:

1. Szkolenie praktyczne:
 - 1) praca przy naprawie i utrzymaniu zespołów trakcyjnych odpowiedniej trakcji:

a) układu mechanicznego	15 dni
b) układu elektrycznego	20 dni
c) układu pneumatycznego i hamulca	20 dni
d) praca przy czynnościach rewidenta taboru	30 dni
 - 2) praca przy czynnościach maszynisty pociągu składającego się z zespołów trakcyjnych odpowiedniej trakcji w charakterze pracownika szkolonego

280 dni

w tym: 500 godzin prowadzenia pociągu pod nadzorem

Ogółem : 365 dni

2. Szkolenie teoretyczne – według odrębnego programu nauczania.
3. Zajęcia próbne – praca w charakterze maszynisty pociągu pasażerskiego składającego się z zespołów trakcyjnych i przejechanie pod nadzorem:
 - 1) 15 tys. km w trakcji elektrycznej
 - 2) 15 tys. km w trakcji spalinowej

– w zależności od rodzaju trakcji, na którą kandydat jest szkolony.

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny – umiejętność:
 - 1) wykonywania czynności przygotowania do pracy i zdania po pracy pociągu składającego się z zespołów trakcyjnych;
 - 2) prowadzenia pociągu po liniach obsługi trakcyjnej;
 - 3) wstępnych oględzin technicznych pociągu i obsługi hamulca;
 - 4) lokalizowania i wykrywania usterek w poszczególnych obwodach i urządzeniach taboru składającego się z zespołów trakcyjnych;
 - 5) obsługi aktywnych systemów zabezpieczeń i urządzeń radiołączności,
 - 6) prowadzenia dokumentacji eksploatacyjnej i naprawczej.

2. Egzamin teoretyczny:

- 1) część pisemna – opracowanie tematu z zakresu konstrukcji i obsługi zespołów trakcyjnych oraz hamulców kolejowych;
- 2) część ustna – znajomość:
 - a) konstrukcji i obsługi zespołów trakcyjnych,
 - b) przygotowania do pracy i zdanie po pracy pociągu składającego się z zespołów trakcyjnych,
 - c) działania i obsługi hamulców stosowanych w zespołach trakcyjnych,
 - d) poszczególnych obwodów i urządzeń elektrycznych zespołów trakcyjnych,
 - e) sposobu lokalizowania i usuwania przyczyn wadliwej pracy zespołów trakcyjnych,
 - f) obsługi aktywnych systemów zabezpieczeń i urządzeń radioł łączności,
 - g) urządzeń zabezpieczenia ruchu pociągów w zakresie niezbędnym do wykonywania czynności maszynisty zespołów trakcyjnych,
 - h) sygnalizacji i organizacji ruchu kolejowego,
 - i) zasad postępowania w razie wypadku kolejowego, incydentu lub wydarzenia z ludźmi,
 - j) instrukcji oraz regulaminów wewnętrznych wymaganych na stanowisku maszynisty zespołów trakcyjnych,
 - k) bezpiecznych metod pracy przy urządzeniach elektrycznych.

IV. Szkolenie i egzamin z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy – według odrębnego programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami ustawy – Kodeks pracy.”,

- c) po treści dotyczącej stanowiska „14. Maszynista pojazdu trakcyjnego” dodaje się treść w brzmieniu:

„14a. Maszynista zakładowy (czynności maszynisty może wykonywać wyłącznie na torach trakcyjnych w lokomotywowni – zakładzie taboru do punktu kontrolnego oraz na bocznicach kolejowych do punktu zdawczo-odbiorczego)

I. Kwalifikacje wymagane od kandydatów do egzaminu:

Wariant A

1. Złożony egzamin kwalifikacyjny na stanowisko pomocnika maszynisty pojazdu trakcyjnego.
2. Zawodowy staż pracy – 1 rok na stanowisku pomocnika maszynisty pojazdu trakcyjnego i przejechanie w tym czasie:
 - 1) 15 tys. km w trakcji elektrycznej,
 - 2) 10 tys. km w trakcji spalinowej,
 - 3) 5 tys. km w trakcji parowej
 – w zależności od rodzaju trakcji, na którą kandydat jest szkolony.

Wariant B

1. Złożony egzamin kwalifikacyjny na stanowisko maszynisty w innym rodzaju trakcji.

2. Zawodowy staż pracy – co najmniej 1 rok na stanowisku maszynisty pojazdu trakcyjnego w tym rodzaju trakcji oraz co najmniej 30 dni pracy przy naprawie i utrzymaniu pojazdów trakcyjnych, o których prawo kierowania kandydat się ubiega.

II. Program przygotowania zawodowego:

1. Staż stanowiskowy i szkolenie praktyczne – jednostka zatrudniająca pracownika:

	Liczba dni dla wariantu	
	A	B
1) praca przy naprawie i utrzymaniu elektrycznych pojazdów trakcyjnych	–	30*
2) praca przy naprawie i utrzymaniu spalinowych pojazdów trakcyjnych	–	30*
3) praca przy naprawie i utrzymaniu parowych pojazdów trakcyjnych	–	30*
4) praca w charakterze pracownika szkolonego (pod nadzorem):		
a) przy czynnościach pomocnika maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych	–	15*
b) przy czynnościach pomocnika maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych	–	15*
c) przy czynnościach pomocnika maszynisty parowych pojazdów trakcyjnych	–	15*
5) praca na stanowisku pomocnika maszynisty w rodzaju trakcji, na którą kandydat jest szkolony	–	50*
6) zatrudnienie w charakterze pracownika szkolonego (pod nadzorem):		
a) przy czynnościach maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych,	15*	–
b) przy czynnościach maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych	15*	–
c) przy czynnościach maszynisty parowych pojazdów trakcyjnych	–	15*
Łącznie:	15*	95*
		110*

*Dotyczy rodzaju trakcji, na którą kandydat jest szkolony.

2. Szkolenie teoretyczne – dla wariantu A i B według odrębnego programu nauczania.
3. Zajęcia próbne – wykonywanie czynności pod nadzorem:

	Liczba dni dla wariantu	
	A	B
a) na stanowisku maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych	20*	30*
b) na stanowisku maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych	20*	30*
c) na stanowisku maszynisty parowych pojazdów trakcyjnych	–	30*
Ogółem:	20*	125*
	35*	140*

*Dotyczy rodzaju trakcji, na którą kandydat jest szkolony.

III. Zakres egzaminu kwalifikacyjnego:

1. Egzamin praktyczny – umiejętność:

- 1) wykonywania czynności przygotowania i zdania pojazdu trakcyjnego do i po pracy;
- 2) obsługi pojazdów trakcyjnych podczas jazdy,
- 3) wykonywania wstępnych oględzin technicznych pociągu i obsługi hamulców kolejowych;

dokończenie na str. 6

Jest maszynista zakładowy!

dokończenie ze str. 5

- 4) lokalizowania i wykrywania usterek w obwodach i urządzeniach pojazdów trakcyjnych;
 - 5) obsługi aktywnych systemów zabezpieczeń oraz urządzeń radiołączności;
 - 6) prowadzenia dokumentacji eksploatacyjnej i naprawczej.
2. Egzamin teoretyczny:
- 1) część pisemna – opracowanie tematu z zakresu konstrukcji i obsługi pojazdu trakcyjnego oraz hamulców kolejowych;
 - 2) część ustna – znajomość:
 - a) konstrukcji i obsługi pojazdów trakcyjnych,
 - b) przygotowania i zdania pojazdu trakcyjnego do i po pracy,
 - c) działania i obsługi typów hamulców stosowanych na kolejach,
 - d) poszczególnych obwodów i urządzeń pojazdów trakcyjnych,
 - e) sposobów lokalizowania i usuwania przyczyn wadliwej pracy pojazdu trakcyjnego lub podzespołów,
 - f) obsługi aktywnych systemów zabezpieczeń urządzeń radiołączności,
 - g) urządzeń zabezpieczenia ruchu pociągów w zakresie niezbędnym do wykonywania czynności maszynisty zakładowego,
 - h) sygnalizacji i organizacji ruchu kolejowego w zakresie wykonywania czynności maszynisty zakładowego,
 - i) zagadnień związanych z przewozem koleją towarów niebezpiecznych,
 - j) zasad postępowania w razie wypadku kolejowego oraz wydarzeń z ludźmi,
 - k) przepisów i instrukcji oraz prowadzenia podstawowej dokumentacji eksploatacyjnej i naprawczej,
 - l) bezpiecznych metod pracy przy urządzeniach elektrycznych.

IV. Szkolenie i egzamin z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy – według odrębnego programu opracowanego przez pracodawcę zgodnie z przepisami ustawy – Kodeks pracy.

V. Zdanie egzaminu kwalifikacyjnego na stanowisko maszynisty pojazdu trakcyjnego spalinowego lub elektrycznego uprawnia do wykonywania czynności maszynisty zakładowego, odpowiednio w danym rodzaju trakcji po zdaniu z wynikiem pozytywnym egzaminu weryfikacyjnego.”;

- 6) w załączniku nr 9 do rozporządzenia:
 - a) w tabeli nr 1 po lp.14 „Maszynista pojazdów trakcyjnych” dodaje się lp.14a w brzmieniu:

1	2	3	4	5	6
14a.	Maszynista zakładowy	Przyjmowanie, przygotowanie do jazdy, uruchamianie, dozór i zdawanie pojazdów trakcyjnych. Wykonywanie pracy manewrowej na lokomotywie z prędkością ograniczoną dojazd manewrowych na torach trakcyjnych w lokomotywni – zakładzie taboru do punktu kontrolnego oraz na bocznicach kolejowych do punktu zdawczo-odbiorczego. Praca odpowiedzialna, wymagająca sprawności psychofizycznej. Narażenie na stres, hałas i wibrację. Praca wykonywana w zmiennym rytmie dobowym. Zmienność warunków pracy w zależności od pory roku.	II	II	do 50 roku życia co 2 lata, powyżej 50 roku życia – 1 raz w roku

b) w § 5:

– w ust. 3 w pkt 3 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) torowizora, mostowniczego, dróżnika obchodowego, maszynisty pojazdu trakcyjnego, pomocnika maszynisty pojazdu trakcyjnego, maszynisty wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej – wymienionych w załączniku nr 1 do rozporządzenia,”

– w ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) nie więcej niż 48 miesięcy – w odniesieniu do stanowisk: nastawniczy, automatyk sterowania ruchem kolejowym, pomocnik maszynisty pojazdów trakcyjnych, maszynista pojazdów trakcyjnych i maszynista zakładowy, wymienionych w załączniku nr 1 do rozporządzenia, oraz stanowisk wymienionych w załączniku nr 2 do rozporządzenia”

c) w § 6 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Badanie układu wzrokowego przeprowadza lekarz okulista, który określa kategorię wzroku na podstawie wyniku badania, stosując tabele nr 3 i 4 oraz uwagi metodyczne, z tym że badanie dróżnika przejazdowego przeprowadza się zawsze według tabeli nr 4, a badanie maszynisty zakładowego przeprowadza się zawsze dla II kategorii wzroku według tabeli nr 4.”

d) tabela nr 5 otrzymuje brzmienie:

Kategoria słuchu	Badanie słuchu w ramach badania wstępnego na stanowiska bezpośrednio związane z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych	Badanie słuchu w ramach badania okresowego na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych
I	Badany powinien słyszeć szept każdym uchem oddzielnie z odległości 5 m	Badany powinien słyszeć szept każdym uchem oddzielnie z odległości 2 m
II	Badany powinien słyszeć szept każdym uchem oddzielnie z odległości 3 m, a w przypadku badania na stanowisko maszynisty zakładowego badany powinien słyszeć szept każdym uchem oddzielnie z odległości 1 m	Badany powinien słyszeć mowę zwykłą każdym uchem oddzielnie z odległości 5 m, a w przypadku badania na stanowisko maszynisty zakładowego badany powinien słyszeć szept każdym uchem oddzielnie z odległości 1 m

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.



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

Wystąpienie prezydenta ZZM na Europejskim Dniu Maszynisty Kolejowego

**Szanowni Goście,
Drodzy Koledzy Maszyniści!**

Witam serdecznie wszystkich na naszym święcie. Tak jak to dotychczas bywało, Europejski Dzień Maszynisty Kolejowego staje się okazją do pewnych podsumowań, do zadumy i refleksji nad sytuacją maszynistów, a także całej polskiej kolei. Od naszego ostatniego spotkania przy okazji maszynistowskiego święta byliśmy świadkami kontynuacji niezwykle trudnego procesu przekształceń w całej Grupie PKP. Obserwujemy jak trudno kolei jest zmienić negatywne stereotypy i walczyć o należną pozycję w systemie transportowym zarówno Polski, jak i Europy. Zakończona nie tak dawno długoletnia, wyniszczająca polityka państwa w stosunku do polskich kolei sprawiła, że mnóstwo wysiłku należy dziś włożyć zwłaszcza w inwestycje infrastrukturalne i taborowe, tak, aby dogonić Europę i sprostać rosnącym wymaganiom naszych klientów. Dobrze byłoby tylko, aby wydatki na zakup nowego taboru były racjonalne oraz aby przed zakupem taboru był sprawdzony i zaopiniowany nie tylko przez specjalistów plastyków i marketingu, ale też przez tych, którzy znają się na eksploatacji. Uniknęlibyśmy wtedy sytuacji, w której sprzęt za grube miliony staje się miejscem uwiecznienia podróży i zablokowania szlaku na 1,5 godziny tylko dlatego, że ktoś otworzył drzwi.

Negatywne żniwo dla funkcjonowania polskich kolei zbierają decyzje o wydawaniu dziesiątków licencji na przewozy, czyniąc z Polski najbardziej zliberalizowany rynek przewozów kolejowych w Europie. Cały czas obserwujemy, jak prywatne spółki wyrosłe głównie na byłym ma-

jątku PKP zamiast zagospodarować nowe segmenty rynku wracają na już zorganizowane najlepsze przewozy masowe. Co gorsza, stały się narzędziem ekspansji na nasz rynek głównie przewoźnika zza naszej zachodniej granicy. Nie wiedzieć czemu przez media przedstawiane są jako zdrowa konkurencja będąca nadzieją dla przewoźników kolejowych na terenie Polski. PKP Cargo, jako narodowy przewoźnik, nie boi się konkurencji zarówno wewnątrz, jak i międzygałęziowej – byle byłaby ona zdrowa i oparta na uczciwych zasadach. To, co dzieje się na polskim rynku transportowym do zdrowych bowiem nie należy. Nieuczciwe jest poddawanie kolei grze rynkowej z transportem samochodowym, dla którego koszt dostępu do infrastruktury praktycznie nie istnieje. Jeśli to się nie zmieni hasło „TIR-y na tory” będzie tylko sloganem.

Na gorszej też pozycji w konkurencji wewnątrzgałęziowej jest spółka PKP Cargo, od lat obciążana kosztami utrzymania całej Grupy PKP, w tym szczególnie Przewoźników Regionalnych, w stosunku do spółek prywatnych wspieranych często przez obce kapitały. Szczególnie mam na myśli kapitały pochodzące z kolei niemieckich, gdzie jeszcze do dziś płyną strumienie pieniędzy z budżetów federalnych.

Innym, ale też ważnym elementem jest ponoszenie przez spółki Grupy PKP dużych nakładów na spełnienie wysokich standardów bezpieczeństwa. Niestety, u prywatnych przewoźników obserwujemy natomiast niezwykle niebezpieczne zjawisko, gdzie zysk stawiany jest ponad bezpieczeństwo, ponad zdrowy rozsądek, ponad życie. Skoro używany jest złomowa-

ny przez innych przewoźników tabor, zatrudniani dyscyplinarnie zwolnieni pracownicy, a terenem pracy maszynisty jest obszar całej Rzeczypospolitej to mówienie o bezpieczeństwie jest hipokryzją. Liczymy, że zarówno Urząd Transportu Kolejowego, jak i zarządca infrastruktury rozpoczną skuteczną walkę z tym procederem. ZZM wielokrotnie, jak dotychczas niestety bez efektu, wskazywał konieczność powołania w tym względzie niezależnego organu kontrolnego w ramach UTK na wzór Inspekcji Transportu Drogowego, tyle, że na kolei. Do czego prowadzi pogoń za zyskiem kosztem zaniedbań w dziedzinie bezpieczeństwa mieliśmy okazję obserwować na przykładzie sprywatyzowanych kolei angielskich. Nie czekajmy, aż tragedia zdarzy się też u nas.

Trudny proces naprawy kolei napotyka także na inne, liczne przeszkody. Daje się m.in. zauważyć wielką negatywną kampanię, jaką w stosunku do PKP prowadzi wielu pseudoekspertów, którym widocznie zależy wyłącznie na marginalizacji polskich kolei. Zastanawiające są przyczyny tak dużej ich aktywności i szeroko zakrojonych działań w stylu: „bij monopolistę”. Monopolistę w cudzym słowie, gdyż Cargo de facto monopolistą już dawno nie jest.

Znamienne jest też to, że w negatywną kampanię przeciw PKP coraz częściej włączają się niektóre samorządy. Przykładem na to może być choćby, uzurpujący sobie miano wybitnego znawcy kolejnictwa, Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Podpisanie umowy na świadczenie usług przewozowych z prywatną spółką PCC, powiązaną kapitałowo z Niemcami i wspieraną przez firmę Arriva, przedstawio-

no społeczeństwu niczym miłowy krok w poprawie funkcjonowania kolei i obsługi klientów. Zapytany, jaką konkretnie nową jakość przewoźnik wniesie do regionu Marszałek nabrał wody w usta. W praktyce owe innowacje PCC mają się bowiem sprowadzać do obsługi autobusów szynowych należących do samorządu przez zwolnionych dyscyplinarnie z PKP maszynistów. Konsorcjum jest też bardzo zainteresowane kupnem od Przewozów Regionalnych złomowych wagonów do przewozu podróżnych. To niezwykle oryginalny sposób na poprawę oferty przewozowej w Kujawsko-Pomorskiem. Ale co gorsza, antypekapowskie działania uwidaczniają się również w innych regionach.

W zaistniałej sytuacji nie bez winy jest oczywiście sama spółka Przewozy Regionalne. Skoro dziś przegrywa przetarg w Województwie Kujawsko-Pomorskim ze swoim jedynym konkurentem, czego możemy się spodziewać w przyszłości, gdy tych konkurentów będzie znacznie więcej? Chyba nadszedł już najwyższy czas, aby nauczyć się nie tylko bilansować przychody z wydatkami, ale także funkcjonować na konkurencyjnym rynku. W przeciwnym razie nawet najlepsze plany i chęci nie przyniosą pozytywnych rezultatów. Największe doświadczenie spośród spółek Grupy PKP i umiejętność radzenia sobie w nieprzyjaznym otoczeniu konkurencji posiadała spółka PKP Cargo. Może przydałoby się Zarządowi Przewozów Regionalnych skorzystać z tych doświadczeń. W moim przekonaniu działania Zarządu PR po przegranej przetargu podjęte wobec Dyrektora zakładu w Bydgoszczy odbywały się w myśl słynnego powiedzenia: „kował zawinił, cygana powiesili”. To nie najlepsza droga do rozwoju firmy. Dużo lepiej byłoby dla Zarządu PR wyciągać wnioski z popełnionych błędów i uczyć się, dużo uczyć na doświad-

czeniu innych, aby móc funkcjonować na konkurencyjnym rynku również po jego otwarciu w skali europejskiej.

Szanowni Goście, Koledzy Maszyniści!

Wiele wskazuje na to, że obecny rok będzie pierwszym od wielu lat, w którym Grupa PKP zbilansuje bieżącą działalność, czyli nie przyniesie strat finansowych. Poprawa wyniku Grupy PKP to niewątpliwie zasługa polityki resortu transportu, działań Zarządu PKP S.A., jak i kierownictw spółek Grupy PKP, ale tak-



że pracowników. Nauczyliśmy się funkcjonować w nowych warunkach, podnosimy jakość świadczonych usług i nie boimy się konkurencji. Pracujemy znacznie efektywniej i coraz wydajniej, co zaowocowało lepszymi wynikami. Dalsza poprawa wskaźników ekonomicznych jest możliwa, ale tylko wtedy, gdy pracownik utożsamia się z firmą i ma świadomość, że jego wysiłek jest zauważany i doceniany przez właściciela. W ślad za poprawą sytuacji finansowej Grupy PKP powinny więc rosnąć wynagrodzenia załogi. Nie-

stety – to, co się dzieje w tej materii jest dalece niewystarczające. Przy utrzymaniu obecnego tempa wysokości podwyżek – o kilkadziesiąt złotych rocznie – nie uda się utrzymać w spółkach Grupy PKP najbardziej wykwalifikowanych pracowników. Co więcej, za naiwne można uznać myślenie, że na kolej przyciągnie się wykwalifikowaną kadrę gotową pracować za 1000 złotych miesięcznie. Niskie zarobki są jedną z przyczyn luki pokoleniowej, widocznej nie tylko na najbardziej newralgicznych stanowiskach związanych z ruchem pociągów, ale także na stanowiskach menedżerskich i innych. W tej sytuacji urealnienie wysokości wynagrodzeń do poziomu europejskiego i takiego, który odpowiada wzrostowi gospodarczemu w Polsce powinno być ważnym elementem reformy kolei. W przeciwnym razie, przy utrzymywaniu obecnego stanu rzeczy, trzeba się liczyć z negatywnymi skutkami w funkcjonowaniu spółek Grupy PKP, i to już wkrótce.

Niepokojącym, wręcz antymotywacyjnym, działaniem właściciela jest też odmowa udziału pracowników w zysku swojej firmy. Źle się stało, że Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy PKP Cargo nie chciało podzielić się zyskiem ze swoją załogą. To załoga tej spółki wzięła na siebie cały ciężar trudności finansowych w Grupie PKP i pomimo związanych z tym zaległości inwestycyjnych, braku majątku potrzebnego do rozwoju spółki, potrafiła w bardzo wrogim otoczeniu konkurencyjnym wypracować wymierny zysk. To trzeba było docenić, dać wyraźny sygnał, że ciężka praca wykonywana sumiennie w mało sprzyjających warunkach po prostu została docenio-

dokończenie na str. 10–11

Wystąpienie prezydenta ZZM na Europejskim Dniu Maszynisty Kolejowego

dokończenie ze str. 9

na. Tymczasem właściciel sprzeciwił się koncepcji, by pracownicy skorzystali z efektów własnej pracy. Znacznie bardziej łaskawy był za to dla innej spółki Grupy PKP – czyli LHS, która z pracą w konkurencyjnym otoczeniu ma niewiele wspólnego. Odmowną decyzję pracownicy PKP Cargo odebrali wyjątkowo negatywnie. Przy okazji należałoby się przyrzec działaniu spółki LHS, który chyba z braku konkurencji zewnętrznej zachowuje się często tak, jakby to PKP Cargo była dla niej konkurentem, szczególnie jeśli chodzi o stosunki handlowe z firmą Mittal Steel.

Szanowni Państwo!

Trwają intensywne działania resortu transportu nad wdrażaniem rządowej strategii wobec PKP, zmierzającej do oddłużenia przewozów regionalnych i powiązania samorządów z narodowym przewoźnikiem. Widzimy i doceniamy ten wysiłek, jednakże dostrzegamy też potencjalne zagrożenia.

Niepokój społeczny wynikający z lęku przed zmianami, zagrożenie przedmiotowym, a nie podmiotowym traktowaniem pracownika jest problemem dającym się rozwiązać wyłącznie poprzez otwarty i uczciwy dialog z partnerami społecznymi, jak również środowiskami pracowniczymi. To niezwykle ważne, aby pracownicy rozumieli i wspierali te działania, a także mieli poczucie wszelkich gwarancji zatrudnienia, wynagrodzenia i spraw socjalnych. Wdrażając reformę należy do minimum ograniczyć działania, które dotyczą – choć wcale nie musiałyby w takiej skali – środowisk pracowniczych. Jesteśmy przekonani, że dla osiągnięcia zasadniczego celu strate-

gii nie ma na przykład potrzeby dzielenia zespołu drużyn trakcyjnych. To działanie, budzące duże kontrowersje i ekonomicznie nieuzasadnione, na które ZZM nie wyraża zgody. Nie mówimy – jako związek maszynistów – „nie bo nie”, ale przedstawiamy możliwości rozwiązania tego problemu, tyle tylko, że nikt nie chce z nami poważnie na ten temat rozmawiać. Podział maszynistów nie może być panaceum na wszystkie kłopoty polskich kolei, jak niektórzy próbują to traktować. Zmian na kolei można dokonywać nie łamiąc porozumienia, jakie zawarł rząd, pracodawcy i związki zawodowe w 2003 roku, odnoszącego się między innymi do tej sprawy. Dzięki działaniom obecnego rządu, a szczególnie resortu transportu, pojawiły się szanse na wydzwignięcie kolei z marazmu. Oby nie zostały zaprzepaszczone przez decyzje budzące duże kontrowersje, a niekoniernie potrzebne dla realizacji strategicznych planów.

W przeszłości, gdy zaczynały się pozytywne działania zawsze zdarzało się coś, co stawało na przeszkodzie ich realizacji. Dziś mamy podobną sytuację, bo wskutek niestabilnej sytuacji politycznej pojawiła się perspektywa przedterminowych wyborów. Trudno oprzeć się wrażeniu, że szanse na rozwiązanie problemów z jakimi od lat zmagają się polskie kolejnictwo mogą zostać zaprzepaszczone. Oby za kilka miesięcy nie okazało się, że straciliśmy kolejnych kilka lat. Europejski rynek przewozów kolejowych nie zaczeka, aż ten czy inny rząd umożliwi spółkom Grupy PKP stanąć na nogi.

To, co dzieje się w polskiej polityce jest nie najlepszą wiadomością dla polskich kolejarzy także ze względu na oczekiwanie na realizację porozumienia w sprawie emery-

tur pomostowych. Ta kluczowa dla nas kwestia jest przedmiotem troski środowisk związkowych. Nie wyobrażamy sobie sytuacji, aby zapisy porozumienia nie były zrealizowane przez obecny czy ewentualnie nowy rząd. Obiecuję, że determinacji w tej sprawie nam na pewno nie zabraknie.

Szanowni Koledzy Maszyniści!

Batalia o emerytury dowiodła, że tylko wspólne działania związków zawodowych mogą być skuteczne. Niestety, jeszcze nie wszyscy działacze zdają się to zauważać. Dla niektórych często ważniejsze okazują się partykularne interesy. W dalszym ciągu obserwujemy niektórych przewodniczących paradujących w generalskich mundurkach i uprawiających igrzyska w obsadach stanowisk, a nawet niewahających się podburzać pracowników tylko po to, aby móc zaistnieć w mediach. Swoją drogą wielką szkoda, że owi działacze znajdują do tych igraszek partnera po stronie pracodawców. Powoływanie i odwoływanie dyrektorów na życzenie przewodniczącego związku to bardzo nowatorskie, wręcz rewolucyjne podejście do wzajemnych relacji pracodawca-partnerzy społeczni. Pozostaje tylko pytanie, czy jest korzystne dla firmy i jej pracowników. Mocno podkreślam, że ZZM zdecydowanie odcina się od tego typu działań. Chcemy budować zgodę i współpracę między związkami zawodowymi oraz realizować najważniejsze dla naszych członków cele, ale nie za wszelką cenę. Na pewno zaś nie za cenę tolerowania patologii przy obsadzaniu stanowisk i politykierstwa w najgorszym tego słowa znaczeniu.

Budujemy nowoczesny, idący z duchem czasu związek zawodowy oparty na partnerstwie, w którym członek związku jest najważniejszy. Chcemy, aby każdy z nas – członków ZZM – miał realny wpływ na

to, co się w nim dzieje. Chcemy, aby członkowie byli aktywni, bo ich wsparcie ma wymierne przełożenie na skuteczność naszych działań. Siła w jedności, dlatego naszą współpracę opieramy na zdrowych zasadach i solidnych fundamentach. Utworzyliśmy m.in. Konfederację Kolejowych Związków Zawodowych, gdzie działamy wspólnie ze Związkiem Zawodowym Dyżurnych Ruchu PKP, Związkiem Zawodowym Drużyn Konduktorskich w RP i – już wkrótce – ze Związkiem Zawodowym Dyspozytorów. Konfederacja jest otwarta na współpracę z innymi organizacjami, ale na zasadach uczciwości, lojalności i partnerstwa, bo tego oczekują od nas członkowie naszych związków. Związek musi być merytorycznym partnerem dla pracodawcy, a nie elementem gry politycznej. Inicjatywa zawarcia Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, jaką ma zamiar podjąć wkrótce KKZZ, jest przykładem obszaru, którym powinniśmy się zająć.

Niezwykle ważnym dla nas obszarem jest również poprawa warunków pracy. W tej dziedzinie mamy już znaczące osiągnięcia, ale wiele jest jeszcze do zrobienia. Życie pokazało, że nie wystarczy zawrzeć dobre porozumienie z Zarządem. Trzeba jeszcze znaleźć skuteczne sposoby jego realizacji. Nie wszyscy niestety pamiętają, że warunki pracy maszynistów mają bezpośrednie przełożenie na bezpieczeństwo i pracodawca powinien na co dzień, bez wymuszania, zabiegać o ich poprawę. To niezwykle ważne zagadnienie, bo na maszynistach ciąży ogromna odpowiedzialność za przewożonych pasażerów i ładunki. Bezpieczeństwo jest niezmiennie jednym z podstawowych priorytetów ZZM.

Istotnym elementem służącym realizacji strategii ZZM jest też aktywna polityka międzynarodowa. Reprezen-

owanie interesów naszych członków na międzynarodowym forum związkowym w ramach ALE jest niezwykle ważnym wyzwaniem, szczególnie w obliczu otwarcia europejskiego rynku kolejowego.

Szanowni Państwo, Drodzy Goście Maszynistów!

Jako kolejarze niezbyt często obserwowaliśmy życzliwe podejście do narodowych kolei przez ekipy rządowe. Często właściciel zachowywał się jak ojciec patologicznej rodziny. Mam nadzieję, że te czasy już nigdy nie wrócą. Dziś kolej zaczyna być traktowana nie jak balast dla budżetu lub majątek do wyprzedazy, ale jako ważny element służący rozwojowi polskiej gospodarki. Takie podejście pozwala nam optymistycznie patrzeć w przyszłość. Daje nadzieję, że będziemy potrafili stawić czoła wszelkim przeciwnościom. Rzeczywistymi przejawami pozytywnego patrzenia naprzód są istotnie zwiększone nakłady finansowe na modernizację infrastruktury i taboru, jest też przede wszystkim plan nazywany oddłużeniem przewozów regionalnych. Oddłużenie to niewłaściwe sformułowanie. Bardziej trafnym, oddającym rzeczywistość jest uregulowanie zaległości państwa wobec spółki, która wypełniała misję przewozów użyteczności publicznej nie uzyskując za to w pełni pokrycia kosztów. Podjęte zostały też działania w kierunku równoważenia transportu w Polsce do osiągnięcia poziomu 60:40. Mamy nadzieję, że ten kierunek będzie kontynuowany.

Dla nas na uznanie zasługuje też fakt, że Minister Transportu dostrzegł specyficzną sytuację maszynistów, których praca uzależniona jest od utrzymania pierwszej kategorii zdrowia. Dostosowanie przepisów do możliwości wykorzystania kwalifikacji tych pracowników jest drogą słuszną i pożądaną. Doceniamy trud Pana Ministra Mirosława Chaberka, który uznając argumenty ZZM doprowa-

dził do utworzenia nowego stanowiska pracy – „maszynisty zakładowego”. Maszyniści są Panu za to bardzo wdzięczni Panie Ministrze!

Szanowni Goście i Koledzy Maszyniści!

Pozwólcie, że z okazji Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego złożę wszystkim naszym gościom serdeczne życzenia i pozdrowienia od maszynistów.

Życzę, aby zarówno przedstawicielom parlamentu, rządu, samorządów, kierownictwu Grupy PKP i spółek nie zabrakło woli i wytrwałości w naprawie polskich, coraz lepszych i nowocześniejszych, kolei. Aby polska kolej dzięki Waszym działaniom była postrzegana nie jako ciężar, ale dobro narodowe będące ważnym elementem rozwoju gospodarczego. Życzę, abyście z tych działań mieli satysfakcję i poczucie, że dzięki nim uratowany został dorobek wielu pokoleń polskich kolejarzy.

A Wam szanowni koledzy i za Waszym pośrednictwem wszystkim członkom związku, wszystkim maszynistom w imieniu władz ZZM składam najserdeczniejsze życzenia wszelkiej pomyślności, zadowolenia i satysfakcji z wykonywanej pracy.

Życzę, abyśmy prowadząc pociąg mogli myśleć tylko o tym, jak zrobić to bezpiecznie, a głowy nie zaprzętały myśli co będzie z moją pracą i czy zdołam utrzymać rodzinę.

Życzę, aby nasza odpowiedzialna praca dawała nie tylko uznanie przełożonych, pasażerów i klientów, ale także godne wynagrodzenie dające możliwość utrzymania na odpowiednim poziomie naszych rodzin.

Wreszcie życzę też, aby już nigdy podział maszynistów nie był traktowany jako złoty środek na uzdrowienie polskiej kolei, a wręcz przeciwnie – aby jedność zatrudnienia maszynistów była przejawem spójności polskich kolei i całej Grupy PKP.

Dziękuję za uwagę.

Olsztyn, 7.09.07

Święto maszynistów

Obiekty akademickie w Olsztynie-Kortowie stały się w tym roku areną centralnych obchodów Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego. Około 600 osób uczestniczyło m.in. w specjalnym nabożeństwie, podczas którego uroczystie poświęcono nowe sztandary naszych organizacji.

Tegorocznemaszynistowskieświęto odbywało się 6–8 września. Pierwszego dnia była okazja do spotkań z kolegami przy grillu i muzyce. Następnego natomiast miały miejsce przede wszystkim uroczystości o charakterze patrio-

tyczno-religijnym. Zainauguowała je msza w pobliskim Kościele pw. Świętego Franciszka koncelebrowana przez metropolitę warmińsko-mazurskiego arcybiskupa Wojciecha Ziębę, z udziałem m.in. krajowego duszpasterza ko-

lejarzy ks. Eugeniusza Zarębińskiego. W kazaniu abp Zięba pochylał się nad trudną pracą maszynistów, podkreślając ogromną odpowiedzialność tej służby, szczególnie za los powierzonych ludzi. Następnie uroczystie po-



święcił nowe sztandary organizacji z Olsztyna, Łodzi i Kielc.

Akademia, którą prowadził wiceprezydent ZMZ Krzysztof Ciećka, rozpoczęła się od zagranego przez orkiestrę hymnu i minuty ciszy upamiętniającej tych kolegów, którzy odeszli w ostatnim roku na wieczną służbę. Wielki entuzjazm wzbudziło, wielokrotnie przerywane owacjami na stojąco, przemówienie prezydenta Leszka Miętka. Prezydent dobitnie określił w nim stanowisko związku m.in. w kwestii podziału maszynistów oraz mówił o dużym rozczarowaniu decyzją Walnego Zgromadze-

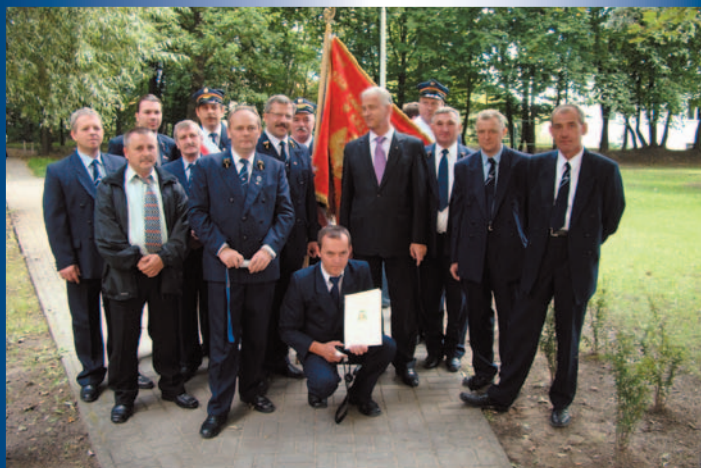
dokończenie na str. 14–15



Święto maszynistów

dokończenie ze str. 12-13

nia Akcjonariuszy PKP Cargo odmawiającą udziału pracowników tej spółki w zysku (patrz str. 8-11). Występujący po prezydencie ZZM prezes PKP S.A. Andrzej Wach – jak sam zresztą przyznał – nie miał łatwego zadania. Przemawiał jednak również w imieniu szefów resortu transportu, którzy nie mogli przybyć do Olsztyna, gdyż w Sejmie procedowano



akurat ustawy związane z kolejnictwem. Prezes Wach odczytał najpierw list ministra Jerzego Polaczka, w którym znalazła się m.in. deklaracja, że zmiany wynikające z założeń rządowej „Strategii” nie zakładają w najmniejszym stopniu spadku zatrudnienia wśród maszynistów. Ponadto Ministerstwo Transportu przychyliło się do wniosku ZZM o ustanowienie nowego stanowisko pracy: maszynista zakładowy (patrz str. 3). Prezes Wach przekazał prezydentowi Miętkowi stosowne rozporządzenie, co uczestnicy akademii nagrodzili oklaskami. W dalszej części prezes przyznał się, że mimo prawdopodobnego zbilansowania działalności bieżącej w Grupie PKP w tym roku będzie sukcesem, ale nie jest do końca usatysfakcjonowany. Oddłużenie PKP Przewozów Regionalnych w zamian za usamorządowienie spółki uważa za jedyną formułę umożliwiającą poprawę sytuacji w warunkach liberalizacji transportu kolejowego w całej Europie. Przekonywał także, że realokacja lokomotyw z PKP Cargo do PKP Intercity i PKP Interregio jest niezbędna. Pytał, czy od kwestii dzielenia lub nie pracowników drużyn trakcyjnych nie są ważniejsze stabilne miejsca pracy i lepsze płace.

Prezes PKP Cargo Władysław Szczepkowski apelował natomiast o pełne zaufanie dla kierownictwa kolejowych spółek w obliczu trudnych procesów. Przypomnił, że gdy dwa lata wcześniej został prezesem PKP Cargo spotykał się z pytaniami, czy będą zwolnienia pracowników. – Obec-



nie jestem pytany dlaczego jest nas za mało i czy będą nowe przyjęcia – powiedział. Prosił także o wsparcie walcząc z konkurencją o klienta i o działania nie zrażające do spółki decydentów.

Prezes PKP SKM w Trójmieście Andrzej Osipów docenił trud codziennej pracy maszynistów, tym bardziej, że przez 35 lat na tym stanowisku pracował jego ojciec. Szczególnie podziękowania skierował na ręce tych, którzy rekrutują się z SKM. Polskim maszynistom, którzy byli wśród tych, którzy zatykali biało-czerwoną flagę w wyzwolonym Olsztynie dziękował również prezydent tego miasta Czesław Małkowski. Specjalne słowa uznania skierował do organizatorów z ZZM Olsztyn, z przewodniczącym Zbigniewem Malinowskim na czele, którzy swoją drogą – w odczuciu chyba wszystkich uczestników uroczystości – dobrze wywiązali się ze swojego zadania.

O rozwoju gospodarczym i renesansie kolei i partnerskim dialogu umożliwiającym postęp mówił koordynator Polskiego Lobby Przemysłowego im. E. Kwiatkowskiego Paweł Soroka. Refleksją o maszynistowskiej doli dawniej i obecnie podzielił się również nestor – Mieczysław Suchojad, były maszynista, obecnie prezes Koła Zakładowego WWK nr 9 ZKRPiBWP.

W dalszej części akademii wyróżniającym się maszynistom wręczano odznaczenia resortowe „Zasłużo-



ny dla Transportu” i „Zasłużony dla Kolejnictwa”, a także odznaki związkowe „Zasłużony dla ZZM”. Prezes Szczepkowski uhonorował również za bohaterską postawę podczas katastrofy kolejowej starszego maszynistę z Zakładu Taboru w Olsztynie Mariana Olszewskiego.

Imprezę zwińczyła biesiada. Pierwsze skrzypce grali w niej znany z wielu melodyjnych przebojów Norbi oraz charyzmatyczna, porywająca do zabawy wokalistka zespołu Mega.

Tekst i fot. Rafał Zarzecki

Odznaczeni maszyniści



Z okazji Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego 48 naszych kolegów uhonorowano państwowymi i resortowymi medalami. Po raz pierwszy wręczone zostały również elitarne odznaczenia związkowe „Zasłużony dla ZZM”.

Odznaki „Zasłużony dla Transportu” otrzymali: Romuald Duszyński, Krzysztof Kaczor, Jarosław Kiezik, Leszek Komendacki i Andrzej Nowicki.

Natomiast odznaki „Zasłużony dla Kolejnictwa”: Kazimierz Adamiec, Jerzy Andraszak, Stefan Bazalak, Antoni Bębenek, Kazimierz Biesiekiński, Stanisław Bociarn, Jan Bugajski, Jerzy Curyło, Andrzej Czarniecki, Marek Dziadosz, Leszek Gajaszek, Wiesław Gradziuk, Andrzej Jurek, Wiesław Kaczmarek, Zbigniew Kalinowski, Jan Kamecki, Jacenty Kamiński, Julian Knaś, Marek Kośny, Ireneusz Kot,

Marek Kraska, Stanisław Kubieniec, Ryszard Mirus, Jan Mrozowski, Zbigniew Nowacki, Andrzej Okarmus, Lucjan Osieński, Jarosław Ostrowski, Stanisław Parciak, Mieczysław Pionk, Leszek Podbielski, Jan Pożniak, Henryk Radkiewicz, Roman Radzioch, Tomasz Rogosiński, Czesław Sosnowski, Ryszard Stefan, Roman Strojek, Zdzisław Supernak, Sławomir Szczechowicz, Krzysztof Szelągiewicz, Józef Szumowski, Janusz Trojak, Edward



Urbański, Wojciech Wroński, Andrzej Ziarko.

W podziękowanie za długoletnią obronę pracowników i ich praw odznakami „Zasłużony dla ZZM” uhonorowano Leona Gójskiego, Eugeniusza Śliwińskiego, Mieczysława Walarusa i Michała Wawrzyniaka. Wyróżniono także Pawła Sorokę, koordynator Polskiego Lobby Przemysłowego – za wieloletnią współpracę z ZZM i promocję związku w gremiach naukowych oraz Jana Zaborowskiego – jednego z założycieli i pierwszego prezydenta związku. (L)

Modernizacja lokomotyw ET 22

Zakłady Naprawcze Lokomotyw Elektrycznych S.A. w Gliwicach zmodernizują 4 sztuki ET 22 dla PKP Cargo S.A. Trafiają one do eksploatacji w trzecim kwartale 2008 roku. Finalizowane są rozmowy między obiema spółkami na temat modernizacji kolejnych 49 lokomotyw tego typu. Wymaga to jeszcze akceptacji Ministerstwa Finansów.

Umowę na modernizację czterech ET 22 podpisali 12 września

prezes Władysław Szczepkowski i członek zarządu dyrektor ds. eksploatacyjnych Witold Bawor ze strony PKP Cargo oraz prezes Hubert Stępniewicz i członek zarządu – dyrektor ds. handlowych Krystian Lipski ze strony ZNLE. Koszty zostaną pokryte ze środków własnych PKP Cargo.



Lokomotywy mają zyskać m.in. nową konstrukcję podwozia (sprężyny flexicoil), unowocześnione zostanie też sterowanie. Większe zastosowanie techniki mikroprocesorowej umożliwi m.in. bieżącą diagnozę stanu lokomotywy. Maszynista na ergonomicznym pulpicie będzie miał dostęp do wszelkich niezbędnych informacji na temat wszystkich zachodzących procesów. Znacząco poprawi się również komfort pracy maszynisty. Lokomotywy będą wyposażone w lepsze zawieszenie i zostaną wyciszone, a kabiny będą klimatyzowane.

Według przedstawicieli PKP Cargo, spośród 900 lokomotyw ET 22, którymi dysponuje spółka, do gruntownej modernizacji nadaje się ok. połowa z nich. Pozostałe będą poddawane modernizacji w mniejszym zakresie.

R.

Na pielgrzymce

W V Ogólnopolskiej Pielgrzymce Kolejarzy do Sanktuarium Miłosierdzia Bożego w Krakowie-Łagiewnikach, która odbyła się 8 września, udział wzięło ok. 2 tysiące kolejarzy. Mimo niezbyt dogodnego terminu (Europejskie



Obchody Dnia Maszynisty Kolejowego w Olsztynie) znalazła się wśród nich reprezentacja naszego związku z wiceprezydentem Bogusławem Sadym na czele, a także poczet sztandarowy ZZM Kraków. Podczas uroczystej mszy przedstawiciele ZZM przekazali dary na ręce biskupa Jana Zająca. (L)

W skrócie

- Podczas posiedzenia Rady Krajowej ZZM 21 sierpnia w Olsztynie omawiano kwestie związane z wdrażaniem rządowej „Strategii”. Przyjęto również m.in. uchwałę o przeprowadzeniu ankiety wśród członków ZZM.

- Holding PCC kupił pakiet kontrolny udziałów w spółce PTKiGK SA w Rybniku. Trzeba też pamiętać, że PTKiGK Rybnik posiada ok. 30% udziałów w spółce Trawipol, a ta z kolei ok. 90% udziałów w PTKiGK Zabrze. Można się zatem spodziewać również przejęcia i tej spółki przez PCC.

- PKP Polskie Linie Kolejowe SA podsumowały III edycję kampanii społecznej „Bezpieczny przejazd”. Odbywała się ona pod hasłem „Zatrzymaj się i żyj”, a swoim wizerunkiem wsparł ją aktor Tomasz Stockinger. Według danych PLK, w 2006 roku na przejazdach doszło do 256 wypadków (najwięcej na kat. C), w których śmierć poniosło 30 osób, a 100 zostało rannych. Sprawcami 98% z nich byli użytkownicy dróg.

W lipcu i sierpniu 2007 roku w 52 wypadkach na przejazdach, z których 3/4 wydarzyło się na tych z kat. D, śmierć poniosły 3 osoby, a obrażenia odniosło 13 osób. W stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego liczba ofiar zmniejszyła się o połowę, choć kolizji było więcej o 20 procent. Tylko jeden wypadek, na szczęście bez ofiar w ludziach, był spowodowany błędem osoby obsługującej linię kolejową.

Plus



wspiera

Związek Zawodowy

Maszynistów Kolejowych w Polsce

Komunikat Zarządu PKP SA o zmianach w Statucie FWP PKP SFIO

Uchwałą z dn. 13 sierpnia 2007r. Zarząd PKP SA dokonał zmiany Statutu polegającej na:

1) wykreśleniu § 24 Statutu Funduszu w aktualnym brzmieniu, określonym poniżej:

„§ 24

1. Warunkiem składania określonych przez Fundusz rodzajów zleceń, a w szczególności zleceń odkupienia jednostek uczestnictwa drogą telefoniczną, telefaksową oraz za pośrednictwem internetu jest złożenie przez Uczestnika pisemnego oświadczenia o zapoznaniu się z warunkami składania zleceń drogą telefoniczną, telefaksową oraz za pośrednictwem internetu, zwanych dalej warunkami i przyjęciu tych warunków oraz udzieleniu pełnomocnictwa Towarzystwu lub podmiotowi przez nie wskazanemu do wystawiania pisemnych zleceń na podstawie złożonych przez Uczestnika dyspozycji. Dyspozycje, na podstawie których wystawiane są pisemne zlecenia są przechowywane przez Towarzystwo.

2. Warunki określają w szczególności rodzaje zleceń, jakie mogą być składane drogą telefoniczną, telefaksową oraz za pośrednictwem internetu, sposób identyfikacji Uczestnika oraz minimalne warunki techniczne umożliwiające składanie zleceń drogą telefoniczną, telefaksową oraz za pośrednictwem internetu.

3. Warunki nie mogą zmieniać praw Uczestników i ograniczać obowiązków, a także odpowiedzialności Funduszu wynikających z prawa i Statutu.

4. W przypadku, gdy dyspozycje, o których mowa w ust. 1 zawierają wszystkie elementy identyfikujące Uczestnika określone w warunkach, lecz zostały złożone przez nieupoważnioną przez Uczestnika osobę trzecią, Fundusz nie ponosi odpowiedzialności za realizację takiego zlecenia.”

2) przyjęcie następującego brzmienia § 26 ust. 1 Statutu Funduszu:

„§ 26

Po upływie terminu, o którym mowa w § 25 ust. 1, Fundusz odkupuje jednostki uczestnictwa za pośrednictwem

Towarzystwa lub innego uprawnionego podmiotu. Fundusz odkupuje od Uczestników jednostki uczestnictwa na podstawie złożonego przez Uczestnika oświadczenia, że został poinformowany o skutkach dokonania wypłaty środków, w formie zlecenia ustalonego przez Towarzystwo.”

Uzasadnienie

Od 7 września 2007 r. uczestnicy FWP PKP SFIO będą mieć możliwość realizacji wypłat z Funduszu. Ustanie uczestnictwa w Funduszu w związku z dokonaniem wypłaty środków spowoduje, że osoba która wypłaty dokona nie będzie mogła uczestniczyć w ewentualnych, przyszłych pożytkach płynących z dokonywania przez PKP S.A. kolejnych wpłat do Funduszu.

Konsekwencją umorzenia jednostek uczestnictwa Funduszu jest brak możliwości odniesienia finansowej korzyści z podwyższenia wartości jednostki uczestnictwa Funduszu, jaka może mieć miejsce w razie dojścia do skutku, mających miejsce po dokonaniu umorzenia jednostek uczestnictwa, sprzedaży akcji lub udziałów spółek utworzonych przez PKP S.A., sprzedaży nieruchomości i praw z nimi związanych oraz innych składników majątkowych tej spółki, które zgodnie z ustawą z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U nr 84 poz. 948 z późn. zm.) zasilą aktywa Funduszu.

Zmiana Statutu oznacza, że uczestnicy zainteresowani umorzeniem jednostek będą mogli złożyć takie zlecenie wyłącznie osobiście na piśmie w oddziale banku PEKAO SA podpisując równocześnie oświadczenie, że zostali poinformowani o skutkach dokonania wypłaty środków.

Warto poczekać

Mówi **Lucyna Roszyk** – dyrektor Biura Zarządu PKP SA, przewodnicząca Rady Inwestorów FWP PKP SFIO

– Patrząc na dotychczasowe wyniki Funduszu należy uwzględnić dwa wskaźniki: wartość aktywów netto (wzrosła z 37 760 tys. zł w 2004 roku do 68 059 tys. w 2006) oraz wartość aktywów netto na jed-

nostkę uczestnictwa. W momencie tworzenia Funduszu w 2002 roku została ona wyceniona na 2,24 zł, aby 1 sierpnia 2007 roku osiągnąć wartość 19,67 złotych.

Obiektywnie wyniki są zadowalające, choć wracając do założeń przyjętych podczas tworzenia Funduszu, kwoty prognozowanych wtedy wpłat i wartość jednostki uczestnictwa znacząco się rozmija-

ją z dzisiejszymi wynikami. To rezultat zbyt optymistycznych wówczas planów prywatyzacyjnych, dwukrotnej zmiany strategii dla branży i w końcu żmudnego procesu regulowania stanu prawnego zbywanych nieruchomości. Dziś można powiedzieć, że miał niestety miejsce najmniej korzystny wariant

dokończenie na str. 20

Prowokacja czy zemsta?

„Najpierw pili, a później jeden z nich doniósł na pozostałych do pracodawcy.

I rozpętał się kolejarski konflikt nie do rozwikłania” – tak o ubiegłorocznych wydarzeniach w Lublinie napisał „Nowy Tydzień” z 13 sierpnia br. Ze względu na nowe, niezwykle interesujące fakty publikujemy fragmenty artykułu.

(...) Odbędzie się kolejna rozprawa jednego z czterech pracowników lubelskiej spółki PKP Cargo, wyrzucenych dyscyplinarnie za picie alkoholu w miejscu pracy. Dwóch poszło na ugodę i po degradacji zachowało pracę. Dwóch kolejnych nie przyznało się do winy. Jeden wygrał już sprawę w sądzie pracy. Teraz trwa proces Michała K., który twierdzi, że nie pił alkoholu i z pracy wyrzucono go bezpodstawnie.

W charakterze świadka stanął dyrektor spółki Krzysztof Kotkowski (Chodkowski, były dyrektor CM Lublin – przyp. red. „GM”). Jak zeznał,

bieg sprawie nadał

przewodniczący Mirosław Oleszczuk, (przew. „S” w CM Lublin – przyp. red. „GM”) który miał widzieć jak koledzy z dwiema butelkami wódki poszli do budynków PKP. – Zadzwoń do mnie i powiedział, że „trzeba zrobić coś z tym pijaństwem”

– zeznawał dyrektor i na marginesie dodał, że po roku patrzy na to jako na wymierzoną w niego prowokację.

– Ten telefon to była zemsta na mnie albo na K., Oleszczuk chciał zobaczyć czy zareaguję, bo jeśli nie, to pewnie ja bym „poleciał”, rozmowa mogła być nawet nagrywana – tłumaczył.

Ten scenariusz potwierdzają koledzy Piotra K. ze związku zawodowego maszynistów. Część działaczy odłączyła się od Solidarności zdominowanej przez Oleszczuka i owej feralnej nocy świętowali powstanie nowego związku.

– To była zemsta na Piotru – mówi nam jeden z działaczy. – K. był zastępcą Oleszczuka w Solidarności, ale

wyciągnął kwity

i ujawnił finansowe nieprawidłowości na ponad 50 tysięcy zł. To były osobiste porachunki.

Na początku rozprawy dyrektor utrzymywał, że wdrapał się na skarpe i przez okno widział K., choć nie widział, że pije. Po serii pytań adwokata nie był już tego pewien.

– Dyrektor nie mógł nas widzieć, bo okno jest za wysoko, a on ma chore nogi, przysłał do nas sokiściów, ale do pokoju nie przyszedł, bo sam był „wcięty” – powiedział nam po rozprawie Michał K.

Sokiści nie zabezpieczyli żadnych butelek ani dowodów wskazujących, że w budynku należącem do PKP pito alkohol. Zeznali tylko, że w pokoju czuć było wódkę.

– Byłem na urlopie. Wracałem z zakupów z żoną i zaszedłem na chwilę, bo widziałem że w oknie pali się światło, ale nikt nie pił tam wódki. Było czuć alkoholem, bo piiliśmy wcześniej, w restauracji do obiadu – mówi K.

(Tytuł i śródtytuły pochodzą od redakcji „GM”)

Personalia



Spośród zmian w zarządach i radach nadzorczych spółek na szczególną uwagę zasługuje nominacja na członka rady nadzorczej w PKP

Cargo Wagon sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu (spółka Grupy PKP Cargo S.A.). Reprezentantem właściciela, mimo braku pozytywnej opinii rady nadzorczej spółki PKP Cargo, został w niej... Henryk Grymel, przewodniczący kolejarskiej „Solidarności”



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

Spółka z o.o.

31-505 Kraków, ul. Bosacka 6

tel./fax (012) 421 08 20, 421 95 78, 430 36 57

tel. (012) 393 54 81

Oferuje Państwu swoje usługi w zakresie:

- składu i grafiki komputerowej
- druku offsetowego
- oprawy introligatorskiej

Drukujemy na maszynach arkusowych i zwiastowych:

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

Ponadto wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami



SERDECZNIE ZAPRASZAMY

Udowodnić niewinność (3)

Czas na finał wypadku na Górnym Śląsku, o którym pisaliśmy miesiąc temu. Po zakończeniu postępowania powypadkowego przez kolejową komisję do akcji wkracza prokuratura...

Na potrzeby toczącego się procesu sąd powołał biegłych. Nic w tym dziwnego, bo nie w każdej dziedzinie instytucja ta musi mieć wystarczającą wiedzę i w pewnych obszarach nawet wskazane jest bazowanie na ich opinii. W praktyce zdarza się jednak, że biegli nie są wcale specjalistami lub jedynie wydaje im się, że nimi są i faktycznie mają znikomą wiedzę w przedmiotowej sprawie. Tak właśnie było tym razem. Biegły mnóstwo uwagi poświęcił rzeczom oczywistym i marginalnym, tylko że one akurat niczego nie wyjaśniały. W kwestiach merytorycznych nie posiadał natomiast wystarczającej wiedzy, co skutkowało wieloma absurdami, które wytykałem. Ich opisanie zajęłoby zbyt wiele miejsca, ale wszystkim zainteresowanym procesem chętnie mogę udostępnić dokumentację.

W trakcie postępowania zadałem mnóstwo pytań biegłemu i świadkowi oskarżenia, którym był przewodniczący komisji PKP – kontroler trakcji z zakładu taboru skąd pochodziła lokomotywa. Pozwolę sobie na

wspomnienie o kilku z nich. Na pytanie jak czułe są hamulce w pociągu towarowym i przy jakiej różnicy ciśnień reagują biegły odpowiedział 03 at., a świadek, że nawet 02 at. Na pytanie jaka jest różnica ciśnień w zbiornikach głównych lokomotywy regulowana pracą przekładnika ciśnieniowego sprzężarki biegły nie odpowiedział, a według świadka na ET 22 wynosi od 7 do 8,5 at, czyli różnica wynosi 1,5 at. Wobec powyższego spytałem jak ma się ona do różnicy ciśnienia w przewodzie głównym hamulcowym wynoszącą od 02 do 03 at, kiedy to hamulce już reagują i zaczynają hamować. Odpowiedzi jednak nie otrzymałem, zobaczyłem tylko wielkie zakłopotanie „specjalistów”. Tymczasem każdy maszynista wie, że przy takiej różnicy ciśnienia w zbiornikach niewłaściwe połączenie sprzęgów lokomotywy z pociągiem uniemożliwiłoby wykonanie próby hamulca, a o prowadzeniu pociągu nie byłoby w ogóle mowy.

Niestety, nie trzymającym się kupy opiniom i zeznaniom świadków

wiarę dał sąd. O „rzetelności” sądu i prokuratora w tym procesie dobitnie świadczy fakt, że w akcie skierowanym do oskarżonego maszynisty znalazły się m.in. takie nieścisłości jak niewłaściwe miejsce jego pracy – zamiast Ostrow Wielkopolski widniał... Ostrowiec Świętokrzyski. Ponadto miejscem wypadku uczyniono stację Radzionków, a nie oddalone o dobre 10 km od miejsca zdarzenia Tarnowskie Góry. Biegły również nie bardzo orientował się gdzie wypadek miał miejsce oraz myliły mu się semafor jazdy z wyjazdowym, oddalone na dodatek od siebie o 1,5 km. Nie muszę chyba dodawać, że dla całej sprawy miało to ogromne znaczenie.

Do zastanowienia skłaniał również skład orzekający, który był całkowicie żeński. W procesie typowo „technicznym” taki dobór nie wydaje się dobrym rozwiązaniem. Podczas procesu szczególnie rzucały się w oczy dwie panie ławniczki w sędziwym wieku nie wykazujące specjalnego zainteresowania tym, co dzieje się na sali. Żadnych uwag, żadnych pytań, kompletny brak jakichkolwiek reakcji... A przecież o ewentualnej winie i karze decyduje cały skład. Jego rzetelny dobór jest więc niezwykle istotny. Ale to już temat na inną opowieść.

Mieczysław Walarus
Komisja Obrony Praw Pracowniczych

Warto poczekać

dokończenie ze str. 18

budowy wartości jednostek uczestnictwa, w której pierwsza prywatyzacja była prywatyzacją stosunkowo niedużej wartości. Zgodnie z par. 26 pkt. 3 Statutu FWP PKP, sprzedaż Farmacji Kolejowej uruchomiła zegar odliczający 2 lata. Po tym terminie, czyli po 7 września br., uczestnicy mogą złożyć zlecenie odkupienia przez Fundusz jednostek uczestnictwa. W prakty-

ce może to oznaczać masowe umarżanie jednostek, co z jednej strony spowoduje wypływ gotówki z Funduszu i jego znaczące zmniejszenie, a równocześnie uniemożliwi osobom, które dokonają wypłaty środków uczestniczenie w ewentualnych, przyszłych pożytkach płynących z dokonywania przez PKP S.A. kolejnych wpłat do Funduszu.

Chcę stanowczo podkreślić, że dzień 7 września nie oznacza końca wpłat PKP SA do Funduszu. W świetle planów prywatyzacji PKP IC czy PKP Cargo sądzą, że każdy powinien prze-

myśleć decyzję zbycia udziałów, gdyż – choć nikt tego nie może zagwarantować na pewno – za dwa lata wartość jednostek może się zwiększyć. Uwzględniając dzisiejszą wartość jednostki czyli 19,67 złotych oraz fakt, że uczestnicy z najdłuższym stażem pracy mają maksymalnie po 14 jednostek oznacza to, że po umorzeniu otrzymają oni...274,68 zł, minus podatek w wysokości 19%, który potrąci Fundusz. Dlatego warto jeszcze poczekać.

Informacje o FWP można uzyskać na stronach www.pkp.pl oraz pod numerem telefonu infolinii: 22 640 09 78

Podpatrzone

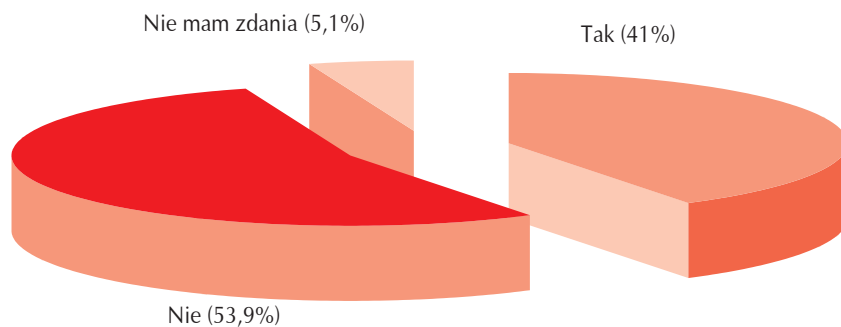


Próba bicia rekordu prędkości w Polsce – 320 km/h (2x160 km/h).

Fot.G.Moc

SONDA

Czy Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego podpisując umowę na realizację przewozów kolejowych trakcją spalinową w województwie z PCC/Arriva działa w interesie podróżnych?

Źródło: www.zzm.org.pl

Poradnik antymenedżera

W naszym cyklu „jak skutecznie pozbyć się klienta” przedstawiamy sposób już wdrażany na polskich kolejach, ale poddany istotnym innowacjom. Wykorzystaną wcześniej przez przedstawicieli stołecznego samorządu w spółkach PKP WKD i SKM w Warszawie koncepcję znacząco udoskonalono ostatnio w PKP Przewozy Regionalne.

Jedną z najlepszych metod wykurzenia pasażerów jest wprowadzenie do eksploatacji prototypu pojazdu. Istnieje wtedy spore prawdopodobieństwo, że w drodze na oficjalną prezentację rozkraczy się on przykładowo na moście. Do pełnego usterek taboru warto także zaprosić dziennikarzy. Jeśli szczęście dopisze, jakiś pis-mak poślizgnie się na kałuży powstałej „dzięki” wadliwie działającemu klimatyzatorowi i solidnie się potłucze. I już mamy reklamę! Gdy to zawiedzie, pozostanie nam czekać na inne, mrozące krew w żyłach, zdarzenie. Uwięzienie na kilkadziesiąt minut pasażera w toalecie powinno skutecznie odstraszyć od korzystania z pojazdu.

Za miesiąc kolejne niezawodne sposoby.



Pod semaforem

Ministerstwo Transportu za przychylenie się do inicjatywy ZZM i utworzenie nowego stanowiska pracy: maszynista zakładowy. Dzięki temu maszynistów borykających się ze zdrowiem uda się sensownie zagospodarować w ich macierzystych zakładach pracy.

Prezes Kolei Mazowieckich za dość wymowną nieobecność na obchodach Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego w Olsztynie. Wiele wskazuje na to, że po osiągnięciu zakładanych celów współpraca z ZZM przestała być dla pani prezesa priorytetem.

Radzie ZZM w Zajączkowie Tczewskim, Delegacji oraz Koleżankom i Kolegom, którzy łączyli się ze mną w bólu po stracie **Ojca** składam serdeczne podziękowania

Roman Pestka

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

fraszki Jerzego Szulca

Na parkanie
Nie gadaj o cnotce
Gdy już dziura w płocie.

Telewizja
On w ekran ślepieja
Najlepiej wlepieja.

Wyzwolenie
I wolność bywa
Też upierdliwa.

Żołnierz
Młody, jak koń zdrowy,
taki akuratnie
Przydatny do jatki
na mięso armatnie.

Reforma
Te uprawne ziemie
będą dochodowe
Inwestor je zmieni
na pole golfowe.

HOO MOR

Mąż wraca o 4 rano do domu. Zaspana żona otwiera mu drzwi i pyta z wyrzutem:
– Gdzie byłeś?
– Na rybach, kochanie – odpowiada mąż.

– I złapałeś coś? – znów pyta żona.

Mąż po krótkim zastanowieniu mówi:

– Niiieeee, mam nadzieję, że nie...

Do doświadczonej ekipy pokładowej pewnego samolotu dołączyła nowa początkująca stewardessa, blondynka. Po zakończeniu lotu kapitan, jak zawsze w takich przypadkach, poinformował załogę gdzie należy udać się na nocleg i że o 7 rano jest zbiórka w hotelowym hallu, skąd wszyscy wspólnie odjadą na lotnisko na kolejny rejs.

Rano na zbiórce stawia się komplet, oprócz nowej. Kapitan połączył się z recepcją z jej pokojem i prosi, by natychmiast schodziła, bo wszyscy czekają. Na to stewardessa:

– Ale ja nie mogę wyjść z pokoju!

– Jak to nie może pani wyjść?!

– Zwyczajnie – prawie z płaczem odpowiada blondynka. – W pokoju jest tylko troje drzwi: jedno do łazienki, drugie od szafy, a na trzecich na klamce wisi kartka „Nie przeszkadzać!”.

Wchodzi kowboj do baru i widzi siedzącą tam precudnej urody kobietę.

Kowboj: Cześć. Kim jesteś?

Kobieta: Lesbijką...

– Eeeeeee... To znaczy?

– Jak się budzę myślę o seksie z kobietą, jak jem śniadanie to myślę o seksie z kobietą, jak idę do pracy to myślę o seksie z kobietą, jak jem obiad, to myślę o seksie z kobietą, jak wracam do domu, to myślę o seksie z kobietą, jak zasypiam, to myślę o seksie z kobietą... A Ty, kim jesteś?

– Jak tu przyszedłem to myślałem, że kowbojem, ale teraz wiem, że jestem lesbijką.

Zaczął się wilk na Czerwonego Kapturka. Gdy dziewczynka nadeszła rzucił się na nią i wziął ją siłą. Tak mu się spodobało, że zrobił to jeszcze kilka razy, po czym padł wycieńczony. Czerwony Kapturek unosi się na łokciach i spokojnie pyta:

– Wilku, masz ty chociaż zaświadczenie, że nie jesteś chory na AIDS?

– Pewnie, że mam!

– No to możesz je podrzeć...

Kącik filatelistyczny

Poczta Polska oraz organizatorzy wystawy: „150 lat Mostu” Tczew 1857–2007, która odbędzie się w dniach 12–20 października, przygotowali wiele ciekawych i atrakcyjnych walorów filatelistycznych.

Z tej okazji Poczta Polska wprowadzi m.in. do obiegu prezentowaną obok kartkę pocztową, tzw. „całostkę”, przedstawiającą zabytkowy most przez Wisłę w Tczewie. W dniu otwarcia wystawy w Urzędzie Pocztowym Tczew 1 będzie zaś stosowany także specjalny datownik zaprojektowany przez **Tadeusz Skwierca**.

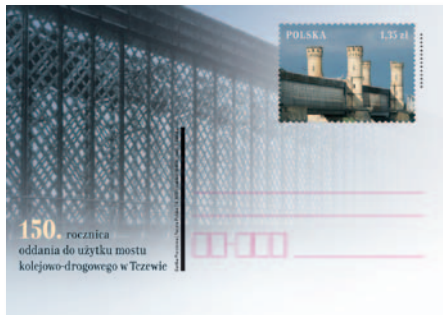
Do obiegu trafi okolicznościowa nalepka polecenia „R”, dwie kartki beznominatowe i koperta autorstwa **Katarzyny Marciniak**. Prawdziwym rarytatem wydaje się również okolicznościowy medal wykonany przez Mennicę Polską S.A. według projektu dr hab. **Hanny Jelonka** z Pracowni Medalierstwa Wydziału Rzeźby ASP Warszawa.

W 1857 roku most kolejowo-drogowy przez Wisłę w Tczewie był najdłuższym tego typu obiektem w Europie. Razem z przyczółkami rozciągał się na 837 metrów. W 2004 roku Amerykańskie Stowarzyszenie Inżynierów Budownictwa wpisało go na listę Międzynarodowych Zabytków Inżynierii Budowlanej.

Wystawa odbędzie się w Centrum Wystawienniczo-Regionalnym Dolnej Wisły w Tczewie, przy ulicy 30 Stycznia.

(amur)

KRAJOWA WYSTAWA FILATELISTYCZNA



Zwycięski ZZM

Podobnie jak rok temu, ekipa ZZM Katowice okazała się najlepszą drużyną międzynarodowego turnieju piłkarskiego maszynistów w słowackiej Żylinie.

W turnieju, który odbył się pod koniec sierpnia, nasi reprezentanci rywalizowali z maszynistami z Żyliny oraz czeskiego Bohumina. W pierwszym meczu na bardzo dobrze przygotowanej murawie znacznie lepiej od Słowaków poczynali sobie Czesi. Wygrali wysoko z gospodarzami 5:1. Maszyniści z Katowic mieli jednak lepiej wyregulowane celowniki, bo rozgromili Słowaków aż 8:1. Cztery bramki zdobył Łukasz Kozirski, trzy Henryk Gmur i jedną Damian Koniecko.

Finał był widowiskiem pełnym dramaturgii. Oba zespoły miały wiele dobrych okazji, ale bramkarze bronili bardzo ofiarnie i z dużym poświęceniem. Ostatecznie po bardzo zaciętym meczu katowiczanie pokonali kolegów z Czech 1:0, po kapitalnym golem z rzutu wolnego Marka Fabiana. Puchar ufundowany przez gospodarzy imprezy odebrał kapitan drużyny Kazimierz Gołąbek. Udaną imprezę o charakterze integracyjnym zwieńczyła wspólna, słowacko-czesko-polska kolacja. **RW**

Fot. Marian Niedbała



W zwycięskiej drużynie grali: Ryszard Wyduba, Marek Szwal, Marek Fabian, Kazimierz Gołąbek, Jacek Pisarski, Bogusław Wozniak, Dariusz Rybak, Artur Nawrot, Damian Koniecko, Marek Łukaszek, Piotr Kipszy, Łukasz Kozirski





JESIEŃ Z NATURĄ ...

Już od września obowiązują
promocje dla: Emerytów i Rencistów, i nie tylko...



www.naturatour.pl