Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA

ISSN 1896–2181

www.zzm.org.pl

Nr 5/45

MAJ 2008

Minister Engelhardt: Nie będzie przymusowych przesunięć

– str. 4–5

Najważniejsi są ludzie

– str. 3

Recepta na sukces

Często prosimy o cierpliwość, wsparcie i co najważniejsze – o zaufanie. Droga do sukcesu jest bowiem wyboista i wymaga zwykle podejmowania trudnych decyzji. Zbyt często jednak stykamy się z naszą narodową, chyba dziedziczną cechą. Jest nią pesymizm, a także niewiara we własne umiejętności i siły. Nie brakuje też takich, którzy bardziej wierzą bezpardonowej krytyce przeciwników niż tym, których sami wybrali. W efekcie zbyt wiele energii tracimy na wzajemne przekonywanie się do swoich racji. Ile wspaniałych celów nie osiągnięto, bo zabrakło odrobiny cierpliwości, zwyciężyła zwykła ludzka zawiść lub zasada „psa ogrodnika"?

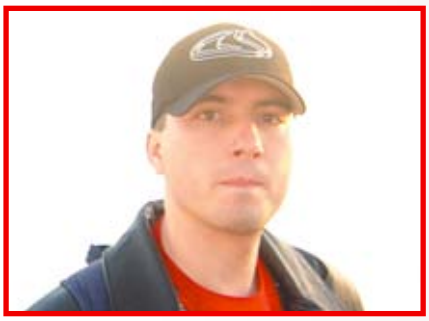
Dzięki współpracy międzynarodowej w ramach ALE możemy wymieniać własne doświadczenia z pracy związkowej z kolegami z innych krajów. Pewien 22-tysięczny związek zawodowy maszynistów zapragnął mieć odrębny układ zbiorowy dla swojej grupy zawodowej. Cel ambitny, a rozwiązanie pionierskie, więc pewnie dla wielu wydawało się mrzonką. Mimo specyficznych i nie zawsze fair działań ze strony pracodawców związkowcy stanęli murem za swoim kierownictwem. Nie zniechęcały ich początkowe niepowodzenia, a nawet próby zastraszania. Kilkakrotne przerywanie strajków spowodowane niekorzystnymi decyzjami sądów również nie podzieliło załogi. Wierząc w sukces i w siebie samych oraz ufając swoim liderom po trwającej ponad rok walce osiągnęli zamierzony cel.

Z zapartym tchem słuchałem w Berlinie jak niemiecki GDL swoją determinacją i żelazną konsekwencją w końcu dopiął swego. Porównywałem także metody stosowane przez tamtejszych pracodawców z działaniem naszych. Nie dostrzegłem wielkich różnic. Gdyby udało się jeszcze przenieść w nasze realia niemal bezgraniczne zaufanie członków związku… Wtedy to nawet góry przenosić.

W najbliższych dniach odbędą się wybory przedstawicieli pracowników do rady nadzorczej PKP S.A. Wiewiórki szepczą, że pojawi się tajemniczy czarny koń, a my mamy rzekomo przekonać się, iż wystarczy zawrzeć dobry układ (czyli dobrze się „sprzedać"), by móc potem świętować sukces. Lider poważnego, „konkurencyjnego" związku w swym oświadczeniu pogroził wprawdzie, że zemsta nadejdzie podczas wyborów, lecz ja wciąż wierzę w ludzi. Bierzmy przykład z tych, którym się udało. W przeciwnym razie pozostanie nam potem tradycyjne narzekanie, że „na układy nie ma rady"!

Krzysztof Ciećka

Zaginął syn maszynisty



Tomasz Fiedziuszko, 26 lat, 178 cm wzrostu, oczy brązowe, znak szczególny – blizna po operacji na lewym łokciu.

3 marca br. zaginął Tomasz Fiedziuszko, zamieszkały w Aleksandrowie Kujawskim. Jest synem jednego z nas – maszynisty Andrzeja Fiedziuszko. Najbliżsi nie ustają w poszukiwaniach i zwracają się o pomoc w odnalezieniu Tomka.

Po raz ostatni Tomasz widziany był w tunelu wyjściowym z dworca Toruń Główny 3 marca, ok. godziny 16.20. Miał na sobie czarną czapkę z daszkiem, długą do pasa kurtkę z kapturem w kolorze zielonym (wpadająca w khaki), kremową koszulę z długim rękawem, ciemnoniebieskie dżinsy i czarne, skórzane buty sportowe marki Reebok.

Jeśli wiesz coś o losie Tomka lub pamiętasz zdarzenie mogące mieć związek z zaginięciem zadzwoń bez wahania pod numer w sieci ZZM – **0 667 640 720** (Andrzej Fiedziuszko) lub pod całodobowy numer w Centrum Poszukiwań Ludzi Zaginionych Fundacji Itaka – **0 801 24 70 70**. Pomóc można także w inny sposób – drukując i rozwieszając plakat ze zdjęciem chłopaka i podstawowymi informacjami znajdujący się na stronie internetowej www.itaka.org.pl (w bazie danych należy wpisać jego imię i nazwisko).

Najważniejsi są ludzie

Rozmowa z Leszkiem Miętkiem – prezydentem ZZM

– Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych wysunęła Pańską kandydaturę na członka rady nadzorczej PKP S.A. – przedstawiciela załogi.

– KKZZ zadecydowała o wystawieniu wspólnego kandydata. To oczywiście duże wyróżnienie, ale i wyzwanie. Rada to organ nadzorujący pracę zarządu, ale nie do przecenienia jest przecież sam fakt, że załoga ma tam swoich reprezentantów. Wszyscy wiemy, jak ważna dla członków związku jest wiarygodna informacja o sytuacji firmy. A w tym przypadku informacja pochodzi z pierwszej ręki.

Rolą przedstawicieli załogi jest dbanie o najważniejszą część przedsiębiorstwa, czyli o ludzi. Trzeba być na tym polu szczególnie aktywnym i pilnować, aby w pogoni za zyskiem i w natłoku przeprowadzanych zmian decydenci nie zapominali o podmiotowości człowieka.

– Ma Pan już doświadczenie z pracy w radzie nadzorczej PKP Cargo, które będzie pomocne.

– Tak, dlatego wiem także, że reprezentanci załogi mogliby być jeszcze lepiej wykorzystani przez pracowników i członków związku. Jako przedstawiciele pracowników w PKP Cargo odbywamy spotkania w całym kraju, podczas których można zasięgnąć informacji i zasygnalizować bolączki. Jesteśmy od tego, żeby słuchać i pomóc rozwiązać problemy. Dlatego zachęcam przewodniczących do organizowania spotkań z załogą. Tak rozumiem rolę przedstawicieli pracowników w radach nadzorczych.

– PKP S.A. to spółka – matka, a zatem szczególnie istotna…

– To prawda, bo pełni funkcje właścicielskie w spółkach Grupy PKP. Członkowie KKZZ pracują w różnych spółkach, więc warto mieć w tym gremium swojego przedstawiciela oraz realny wpływ na podejmowane decyzje. Pozwoliłoby to także przyjrzeć się funkcjonowaniu całej Grupy PKP w trudnym okresie przekształceń. Wierzę, że pracownicy wezmą liczny udział w tych wyborach.

– Jak to w praktyce będzie wyglądać?

– Na obecnym etapie zbierane są podpisy z poparciem. Zajmują się tym organizacje związkowe zrzeszone w Konfederacji. Wymagane jest poparcie ok. 4 proc. pracowników zatrudnionych w Grupie PKP, czyli zebranie ponad pięciu tysięcy podpisów. Na listę trzeba się wpisać osobiście wskazując miejsce zatrudnienia oraz numer PESEL. Każdy z pracowników może poprzeć tylko jednego kandydata.

W dalszym etapie zostanie utworzona lista kandydatów do rady nadzorczej PKP S.A. Jeśli będzie na niej więcej niż trzy nazwiska, to w dniach 17–20 czerwca zostaną przeprowadzone wybory.

– Tempa nabierają sprawy związane z wdrażaniem strategii.

– Dla nas najistotniejszy jest fakt, że nie będzie administracyjnego podziału pracowników drużyn trakcyjnych. Jeżeli dojdzie do zatrudniania maszynistów w innych spółkach będzie to wynik indywidualnych decyzji. Naszym zadaniem jest zadbanie o to, żeby nasi członkowie i inni pracownicy na tym nie stracili. Filarem procesu ma być dobrowolność. Pracownik musi wyrazić zgodę na przeniesienie, a w przypadku odmowy nie poniesie żadnych konsekwencji. Szczegóły poznamy wkrótce. Pracujemy nad paktem gwarancji pracowniczych dla tych chętnych, którzy zdecydują się na zmianę pracodawcy. Może się także okazać, że spółki PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne będą w dalszym ciągu wynajmowały pracowników zespołu drużyn trakcyjnych od PKP Cargo.

Jeśli chodzi o wdrażanie alokacji nadal jest wiele niewiadomych.

dokończenie na str. 6

Nie będzie przymusowych przesunięć

Z Juliuszem Engelhardtem – podsekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury rozmawia Rafał Zarzecki

– Zna Pan bolączki kolei, bo związany jest Pan z nią od dawna...

– Dokładnie od 30 lat. To mój pierwszy wyuczony zawód, bo ukończyłem studia ze specjalnością transport kolejowy. Na pojawiające się czasem zarzuty, że realizuję politykę określonej partii zawsze odpowiadam, że moją partią jest kolej. Nie ukrywam, że z branżą jestem związany emocjonalnie i działam dla jej dobra, gdyż czuję się kolejarzem.

– Resort infrastruktury kontynuuje działania poprzedniej ekipy. Maszynistów szczególnie interesuje kwestia realokacji, która bezpośrednio ich dotyczy. Dlaczego ten proces będzie przeprowadzany?

– Potrzeba realokacji grup pracowniczych wynika z faktu, że dokonujemy również realokacji majątkowej. Kontynuujemy bowiem proces restrukturyzacji, który wszedł w końcową fazę po przyjęciu Ustawy o PKP 8 września 2000 roku. Paragraf 17 tej ustawy zawierał imperatyw doposażenia tworzonych spółek w majątek niezbędny do ich funkcjonowania. Z różnych przyczyn na przestrzeni ostatnich lat nie udało się tego zrobić. W konsekwencji spółki PKP Przewozy Regionalne i PKP Intercity działały właściwie jako quasi-przewoźnicy, bo nie posiadały własnych lokomotyw i zaplecza. Skutkowało to tym, że PKP Cargo na usługach trakcyjnych świadczonych do spółek przewozowych ponosiło wymierne straty. Niedofinansowana spółka PKP Przewozy Regionalne nie płaciła kwot fakturowanych przez PKP Cargo, które zresztą i tak były poniżej kosztów rzeczywistych. Trzeci raz PKP Cargo straciło na umowie restrukturyzacyjnej, umarzając PR część zadłużenia i płacąc jeszcze od tego podatek w wysokości ok. 40 mln złotych. Ogółem lata 2001–2006 przyniosły PKP Cargo straty z tego tytułu w wysokości ok. 1 mld złotych. Takie pieniądze nie zostały skierowane na rozwój spółki, czyli m.in. inwestycje taborowe. Aby uniknąć podobnych sytuacji w przyszłości, trzeba dokończyć proces przekształceń w Grupie PKP. Nie można cofnąć się w połowie drogi.

– Zadeklarował Pan, że przemieszczenia pracowników do innych spółek odbywać się będą na zasadzie dobrowolności.

– Tak, wielokrotnie to mówiłem i raz jeszcze potwierdzam. Moją naczelną dewizą jest dialog społeczny. Od przyjścia do resortu infrastruktury prowadzę politykę w duchu dialogu, dlatego przeprowadzimy ten proces w porozumieniu z partnerami społecznymi. Ustaliliśmy na Zespole Trójstronnym, że nie będzie żadnych przymusowych przesunięć pracowników. Do innych spółek będą oni przechodzili na zasadach pełnej dobrowolności. Może się przecież zdarzyć, że komuś z tych czy innych powodów nie pasuje zmiana pracodawcy. Taka osoba nie będzie musiała się przenosić i nie poniesie z tego tytułu żadnych konsekwencji. Ponadto zmiany będą przeprowadzane dopiero po wynegocjowaniu paktu gwarancji pracowniczych, co powinno nastąpić do 15 czerwca. To wynik naszych wspólnych ustaleń ze stroną społeczną.

– Samo „odchudzenie" PKP Cargo nie zatrzyma spadku przewozów tej spółki...

– PKP Cargo powinna być swoistą perełką. W ostatnich latach spółka straciła jednak ponad 20 procent udziałów w rynku licząc w tonokilometrach, z czego w 2006 roku – 2,8 proc. Myślę, że teraz powinna skutecznie bronić rynku. Nie jednak poprzez zwalczanie konkurencji, ale poprzez podjęcie rzuconego przez nią wyzwania. PKP Cargo potrzebuje nowoczesnego taboru i nowoczesnej organizacji zarządzania. Musi być firmą elastyczną, nastawioną prorynkowo i szybko reagującą na potrzeby szeroko rozumianej klienteli. Ukierunkowaną nie tylko na rynek przewozów masowych, ale także na inne segmenty, jak np. rynek artykułów przemysłowych wysokoprzetworzonych.

– Konkurencji z transportem samochodowym raczej nie wygra. Hasło „tiry na tory" od lat pozostaje w Polsce sloganem.

– To pewna przenośnia. W systemie Rollende Landstrasse (niem. – ruchoma droga) na wagony niskopodwoziowe ładuje się tiry, a dla kierowców przygotowane są kuszetki. Tyle, że nie rozpowszechnił się on w Europie. Nie możemy w administracyjny sposób przymuszać kogokolwiek do przewozu towarów koleją. Możemy natomiast oddziaływać na wzrost przewozów intermodalnych narzędziami typu inwestycje w portach i na granicach. Oferta musi być oczywiście konkurencyjna wobec transportu drogowego. Zdajemy sobie sprawę z tego, że mamy za słabe obciążenie transportu

drogowego kosztami infrastruktury drogowej, a za wysokie – transportu kolejowego kosztami infrastruktury kolejowej. Istnieją dwa warianty polityki transportowej w tej kwestii. Gdy obniżymy stawki dostępu do infrastruktury kolejowej pojawi się problem finansowania spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. W praktyce skutkuje to koniecznością zwiększenia dopłat bezpośrednich z budżetu państwa do PLK. Drugim rozwiązaniem jest zinternalizowanie kosztów zewnętrznych transportu drogowego. Trzeba dociążyć transport drogowy kosztami infrastruktury i rząd to robi. Wycofuje się z dopłat dla tirów na autostradach i zamierza wprowadzić powszechne myto – opłatę kilometrową za korzystanie z niektórych dróg ekspresowych oraz autostrad.

– W rządowej strategii przewiduje się prywatyzację PKP Cargo i PKP Intercity. Czy i ile udziałów zachowa w tych spółkach państwo?

– Poczekajmy na opinię doradców prywatyzacyjnych. Pamiętajmy przy tym, że prywatyzacja nie jest celem samym w sobie. Chodzi przecież o pozyskanie kapitału, który umożliwi spółkom rozwój, bo potrzebują one olbrzymich inwestycji. Jeśli procesy inwestycyjne będą szły jak należy, to mamy wielką szansę na skok jakościowy w branży kolejowej.

– Obawy budzi usamorządowienie Przewozów Regionalnych.

– Uważam, że niesłusznie wywoływane są niepokoje wśród pracowników tej spółki. Samorządom wojewódzkim, które staną się właścicielami PR, szczególnie zależy na rozwoju systemu przewozów regionalnych. Nie jest zatem tak, że będą redukowały zatrudnienie – wręcz przeciwnie. Szacujemy, że w ciągu najbliższych 2–3 lat spółka PR będzie musiała dodatkowo zatrudnić 2–3 tysiące osób, a samorządy dużo zainwestują w nowy tabor. W ramach regionalnych programów operacyjnych wyasygnowały 350 mln zł na poprawę infrastruktury kolejowej. Jestem więc przekonany, że pod auspicjami samorządów spółka będzie się rozwijać, a nie zwijać. Nie widzę

powodów do defetystycznej propagandy.

– A stanowisko Konwentu Marszałków Województw z kwietnia?

– To już inna sprawa. Urzędy wojewódzkie chcą przy okazji usamorządowienia wynegocjować dla siebie coś więcej od rządu. To już zresztą raz im się udało – w 2004 roku.

– Dla ZZM priorytetową sprawą jest poprawa bezpieczeństwa, w czym związek upatruje w Panu sojusznika.

– Z uwagą podchodzimy do wszelkich sugestii Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. Rozmawiałem z prezesem Urzędu Transportu Kolejowego i zaleciłem przegląd przepisów związanych z bezpieczeństwem ruchu oraz wnikliwe zapoznanie się z zastrzeżeniami zgłaszanymi przez waszą organizację. Poleciłem również wzmóc kontrolę przewoźników. Nie mamy wielkiej struktury prowadzącej masowe kontrole w tym zakresie, ale zapewniam, że będziemy reagować na każdy sygnał naruszenia bezpieczeństwa. W konkretnych przypadkach będę wdrażał dochodzenia, bo nie ma większego priorytetu niż bezpieczeństwo.

– Skoro tak, to polecam uwadze Pana Ministra dwa gorszące zdarzenia, do jakich doszło ostatnio w holdingu PCC. W Oławie maszynista PCC Kolchem mający 3 promile we krwi uciekał przed radiowozem, a potem usiłował przekupić policjanta paliwem. W Rogowie pijani maszyniści PCC Rail nie byli w stanie prowadzić pociągu i zablokowali na dwie godziny trasę Warszawa–Łódź.

– Trzeba bezwzględnie piętnować takie przypadki i wyciągać konsekwencje. Problemem jest zatrudnianie przez prywatnych operatorów maszynistów zwolnionych z kolei dyscyplinarnie. W prawie pracy brak przepisów zabraniających zatrudnianie takich osób na stanowisku związanych z bezpieczeństwem ruchu.

– Zapowiedział Pan przyjrzenie się indywidualnym rozkładom jazdy dla maszynistów, które pozostawiają wiele do życzenia.

– Tak, to świeża sprawa, która wynikła ze spotkań z przedstawicielami ZZM. Poleciłem PKP Cargo rozpoznanie zagadnienia. Wierzę, że dość szybko znajdziemy rozwiązanie, które ułatwi maszynistom ich ciężką i odpowiedzialną pracę.

– Dziękuję za rozmowę.

Najpierw pakt gwarancji

Owocem posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, które odbyło się 29 kwietnia br. w Warszawie są bardzo ważne dla pracowników ustalenia dotyczące wdrażania rządowej strategii.

Strony rządowa, pracodawców i związkowa ustaliły na nim trzy istotne kwestie. Pierwsza dotyczy przemieszczania zespołów pracowniczych do innych spółek kolejowych – musi ono zostać poprzedzone zawarciem paktu gwarancji pracowniczych. Czyli najpierw pakt, a potem zmiany organizacyjne związane z realokacją pracowników, a nie odwrotnie. Ze względu na ogrom przedsięwzięcia spółki mogą się do nich przygotowywać i podejmować różne działania w tym kierunku już teraz, ale proces ruszy dopiero po zawarciu porozumienia ze stroną związkową.

Wyznaczony został również termin do kiedy powinien powstać ów dokument. Pakt gwarancji pracowniczych ma być więc gotowy do 15 czerwca br.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt po raz kolejny potwierdził, że realokacja pracowników będzie przeprowadzana na zasadzie dobrowolności. Nie będzie więc podziału administracyjnego, a żaden pracownik nie zostanie przeniesiony do innej spółki jeśli nie wyrazi na to zgody. Nie powinien się także obawiać żadnych konsekwencji wynikających z tej odmowy. Musi jednak podjąć samodzielną decyzję i wziąć za nią całkowitą odpowiedzialność.

Prezydent Miętek wystąpił z wnioskiem, aby na kolejnym spotkaniu Zespołu Trójstronnego ds.

Najważniejsi są ludzie

dokończenie ze str. 3

Rozmowę o kwestiach pracowniczych musi poprzedzić przedstawienie struktur organizacyjnych spółek PKP Cargo, PKP Przewozy Regionalne i PKP Intercity po realokacji. Pracownik musi wiedzieć gdzie będzie pracować. Przestrzegam pracodawców przed wybieganiem przed szereg. Mamy sygnały, że pracowników i związki zawodowe próbuje się stawiać przed faktem dokonanym. Ostrzegam, że działania łamiące ustalenia Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa skończą się bardzo źle.

– Dużo dzieje się też w PKP Cargo. Czy wiadomo już, jak będzie wyglądała struktura spółki?

– Spółka PKP Cargo jest w trudnej sytuacji, co nie napawa optymizmem. Docierają do nas niepokojące sygnały z rynku – nastąpił spadek przewozu kruszyw w pierwszym kwartale 2008 roku. Prezes Balczun zapowiada nowe otwarcie spółki i głębokie zmiany. Otrzymujemy wiele pytań o schemat organizacyjny spółki po wdrożeniu strategii. Nie zostało to jeszcze zatwierdzone. Mam nadzieję, że PKP Cargo wyjdzie obronną ręką z tego trudnego okresu, a spółka szybko odrobi to, co straciła.

– Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał Rafał Zarzecki

Kolejnictwa strona związkowa otrzymała informacje jak będą wyglądały struktury organizacyjne spółek PKP Cargo, PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne po przeprowadzeniu procesu realokacji. Zwrócił się także do strony rządowej, aby zwróciła szczególną uwagę na bezpieczeństwo – w zakresie kompatybilności instrukcji w Grupie PKP i na kolei oraz przestrzegania prawa pracy u prywatnych przewoźników. Minister Engelhardt przyjął do realizacji te propozycje.

Związkowcy pytali także, dlaczego na sali zabrakło przedstawicieli samorządów. Minister poinformował, że nie zostali oni zaproszeni, gdyż spotkanie miało służyć omówieniu spraw wewnętrznych. Zapytany o zmianę stanowiska marszałków województw do kwestii usamorządowienia (patrz str.12) minister przyznał, że władze województw Kujawsko-Pomorskiego, Lubelskiego i Górnego Śląska mają inny punkt widzenia na te sprawy, ale rozmowy trwają i powinno dojść do porozumienia. Przedstawiciele PKP Cargo, PKP Przewozy Regionalne i PKP Intercity omówili ponadto stan przygotowań tych spółek do planowanych przekształceń. Proces realokacji majątku związany z przekazywaniem taboru jest w trakcie realizacji i powinien zakończyć się przed wakacjami.

(raz)

Rok Konfederacji

II Walne Zebranie Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych przyjęło sprawozdania z działalności Rady KKZZ, Komisji Rewizyjnej oraz finansowe. Podsumowano działania w minionym roku sprawozdawczym oraz wytyczono kierunki działania w przyszłości.

Konfederację Kolejowych Związków Zawodowych tworzy pięć organizacji: ZZ Maszynistów Kolejowych w Polsce, ZZ Dyżurnych Ruchu PKP, ZZ Drużyn Konduktorskich w RP, ZZ Dyspozytorów PKP i ZZ Kolejarzy w Przemyślu.

Przewodniczący KKZZ Leszek Miętek uznał pierwszy rok funkcjonowania za udany. Przypomniał, że Konfederację zakładały trzy organizacje, tymczasem obecnie zrzesza ona już pięć kolejarskich związków zawodowych. A może być ich wkrótce więcej, bo KKZZ jest otwarte na współpracę z innymi związkami. Wystarczył rok, by na kolei pojawiła się nowa, silna organizacja, który rośnie w siłę. Przetarcie struktur i test bojowy miały już zresztą miejsce – podczas batalii o podwyżki. Delegaci byli więc zgodni w tym, że czas działa na korzyść Konfederacji.

Z myślą o przyszłości podczas Zjazdu, który odbył się w Iławie w dniach 28–30 kwietnia, przyjęto także kilka ważnych uchwał. Jedna z nich dotyczyła właśnie współdziałania z innymi organizacjami związkowymi. Ponadto KKZZ, w obliczu rządowych planów realokacji majątku i grup pracowniczych oraz usamorządowienia Przewozów Regionalnych, zintensyfikuje działania związane ze współpracą z urzędami marszałkowskimi poszczególnych województw. ***(L)***

Apel do przewodniczących

Zgodnie z zapowiedziami na Krajowym Zjeździe Delegatów przygotowujemy się do wydania w przyszłym roku niezwykłej publikacji. Będzie to rozszerzona wersja kroniki ZZM w wersji książkowej opisująca dzieje naszego związku, ale nie tylko. Chcemy również, by znalazły się tam informacje o działalności organizacji zakładowych i kół, wyróżniających się członkach ZZM i inne ciekawostki z tym związane. Przewodniczących organizacji zakładowych prosimy o przygotowywanie takiego materiału.

Leszek Miętek
Prezydent ZZM

ZNLE

Tworzymy przyszłość kolei

Tradycje Zakładów Naprawczych Lokomotyw Elektrycznych S.A. sięgają początku XX wieku.

Dziś ZNLE jest jedną z czołowych firm na rynku taboru kolejowego.

Spółka zajmuje się projektowaniem nowych lokomotyw i modernizacją istniejących pojazdów trakcyjnych dla operatorów kolejowych na polskim rynku.

Zakłady Naprawcze
Lokomotyw Elektrycznych
Spółka Akcyjna
ul. Chorzowska 58
44-100 Gliwice
www.znle.pl

Zarząd
tel. +48 (032) 2358 201
fax +48 (032) 2358 205
e-mail: dyrekcja@znle.pl

Dział Marketingu i Sprzedaży
tel. +48 (032) 2358 292
fax +48 (032) 2358 301
e-mail: marketing@znle.pl

Weekend pod parą

Kilkanaście tysięcy osób podziwiało możliwości parowozów i maszynistów na corocznej paradzie w Wolsztynie. Przyjechali z całego kraju. Tradycyjnie dużo było też Niemców, ale zjawili się również miłośnicy kolei z... Japonii i Nowej Zelandii.

W XV edycji „Parowozowego Show" udział wzięło 16 maszyn – z Wolsztyna i Chabówki oraz Niemiec, Anglii i Węgier. Ogółem było ich jednak mniej niż rok wcześniej. Niby nic takiego, ale najpierw szumnie zapowiadano „występ" 21 parowozów, a potem tłumaczono się m.in. niewystarczającą liczbą maszynistów. Problem braku maszynistów trakcji parowej sygnalizowaliśmy w relacji z ubiegłego roku. Wygląda na to, że nic się nie zmieniło. Budzi to uzasadnione obawy o przyszłość wolsztyńskiej parowozowni – jedynej w Europie prowadzącej planowy ruch pasażerski zabytkowymi maszynami

Gwoździem imprezy, która odbyła się w dniach 2–4 maja, była oczywiście parada, ale nie zabrakło również innych atrakcji, takich jak widowisko typu „światło, dźwięk i para", międzynarodowe zawody maszynistów, pokazy obrządzania, wystawy itp. Nad całością pieczę sprawowali konfenasjerzy – m.in. Ireneusz Bieleninik. Nowością był niecodzienny wypiek – jeden z największych na świecie tortów w kształcie parowozu, który przez ponad tydzień przygotowywali go renomowani polscy cukiernicy. Miał – bagatela – 11 metry długości i 4 szerokości oraz ważył 2,5 tony. Szczęśliwcy, którym udało się go skosztować, twierdzą, że nie tylko wyglądał, ale również smakował wybornie.

Wyglądać by mogło na to, że „Parowozowy Show" ma się dobrze, skoro co roku – mimo długiego weekendu – do Wolsztyna przyjeżdża kilkanaście tysięcy ludzi, a impreza staje się coraz bardziej znana poza granicami kraju, a nawet kontynentu. Warto jednak odnotować, że w tym roku nie dopisali oficjele. Kolejowe władze reprezentował raptem jeden członek

zarządu PKP Cargo – Zenon Kozendra oraz prezes PKP Intercity Czesław Warsewicz. Co by nie mówić, obniża to rangę imprezy. Imprezy w poprzednich latach nie o charakterze lokalnym, ale flagowej dla spółki PKP Cargo (tak jak zresztą i „Parowozjada"), a chyba się nie pomylę, że i dla całej polskiej kolei. Niektórym gościom zapewne na czas nie doręczono zaproszeń. W firmie, która zgłasza wysokie aspiracje takie wpadki nie powinny się przydarzać.

(R.)

Fot. em

Warszawa, dnia 14.05.2008r.

Protokół
ze spotkania mediacyjnego w ramach sporu zbiorowego pomiędzy KKZZ a spółką PKP PLK S.A., PKP CARGO S.A. i PKP Przewozy Regionalne reprezentowanymi przez Związek Pracodawców Kolejowych.

Zgodnie z ustaleniami z dnia 4.03.2008 r. w dniu 14.05.2008 r. odbyło się spotkanie stron sporu zbiorowego z udziałem mediatora Pana Longina Komołowskiego, na którym dokonano analizy realizacji ustaleń z dnia 4.03.2008 r. dotyczących powołania zespołów roboczych w sprawie systemu wzrostu wynagrodzeń w spółkach Grupy PKP do 2011 roku oraz wdrażania rządowej strategii dla transportu kolejowego do 2013 r.

Po analizie postępu dotychczasowych prac zespołów strony ustaliły, że w drugiej dekadzie lipca 2008r odbędzie się kolejne spotkanie mediacyjne, na którym zostaną przedstawione wyniki prac zespołu ds. wdrażania strategii dla transportu kolejowego do roku 2013 oraz wyniki prac zespołu zajmującego się wypracowaniem strategii wzrostu płac w spółkach Grupy PKP do roku 2011.

Strona związkowa na ww. spotkaniu oczekuje dodatkowo przedstawienia wyników finansowych za I półrocze 2008 r. spółek, z którymi prowadzony jest spór zbiorowy, posłużą one w powiązaniu z wynikami prac zespołu ds. systemu wzrostu wynagrodzeń do wypracowania porozumienia realizującego postulat płacowy Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych.

Strona pracodawcy oświadczyła, że na ustalonym spotkaniu przedstawi wnioskowane przez stronę związkową dokumenty.

Z ostatniej chwili

Dla kogo „pomostówki”

Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej przedstawiło projekt ustawy o emeryturach pomostowych. Można się z nim zapoznać logując się na serwerze ZZM – www.informacjezzm.pl.

Projekt ustawy trafił do partnerów społecznych celem konsultacji oraz do uzgodnień międzyresortowych. My otrzymaliśmy go tuż przed zamknięciem numeru „GM”. To co na pierwszy rzut oka uderza w dokumencie to drastycznie zredukowana liczba osób, którym przysługiwać będą świadczenia.

W porozumieniu emerytalnym, jakie Krajowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy Kolejarzy podpisał 11 czerwca 2007 roku ze stroną rządową, reprezentowaną przez wicepremiera Gosiewskiego, wykaz stanowisk związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego obejmował 28 rodzajów prac. W otrzymanym niedawno projekcie typowo kolejowe prace o szczególnym charakterze uprawniające do ubiegania się o emerytury pomostowe to jedynie cyt. „maszyniści pojazdów trakcyjnych w transporcie publicznym” oraz „pracownicy zatrudnieni bezpośrednio przy ustawianiu drogi przebiegu pociągu”. Wygląda więc na to, że pominięto wiele stanowisk pracy związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Podwyższono także granicę wieku, w którym maszyniści mogą przechodzić na emeryturę, wynegocjowaną w porozumieniu z 2007 roku. Do tematu wrócimy. ***(wt)***

ALE chce dialogu

Przedstawiciele europejskich związków maszynistów dzielili się doświadczeniami z negocjacji z pracodawcami.

Zarząd europejskiej organizacji maszynistów ALE obradował w dniach 5–7 maja w Berlinie. Omawiano tam sprawę włączenia się ALE w proces podejmowania decyzji na szczeblu instytucji UE – w ramach europejskiego, sektorowego dialogu społecznego na kolei. Droga do tego wiedzie przez organizację transportowców ETF, zrzeszającą 2 miliony europejskich kolejarzy. Trwające od ponad roku negocjacje nie przynoszą jednak pożądanych efektów. ALE – jako reprezentant określonej grupy zawodowej – oczekuje partnerskiej kooperacji w kwestiach dotyczących maszynistów. ETF natomiast proponuje rozwiązania zmierzające do faktycznego podporządkowania sobie ALE. Już po zamknięciu numeru miało odbyć się spotkanie podczas którego zapadną ostateczne rozstrzygnięcia.

Na spotkaniu dyskutowano także o wzajemnej pomocy w ruchu transgranicznym. Szczególnie cenna była również wymiana doświadczeń o metodach negocjacji z pracodawcami poszczególnych organizacji. Duże zaciekawienie wzbudziła relacja przedstawicieli niemieckiego GDL ze zwycięskiej batalii o oddzielny układ zbiorowy dla maszynistów. Uzgodniono również, iż 20-lecie powstania ALE świętowane będzie w miejscu założenia organizacji – we Włoszech. ***(R)***

ERGO HESTIA®

Hestia Rodzina

Grupowe Ubezpieczenie na Życie Pracowników i ich Rodzin

*koszt połączenia wg taryfy operatora

0 801 107 107*

www.hestia.pl

Coraz bliżej oddłużenia

Sejm RP przyjął 25 kwietnia projekt nowelizacji ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP. Rozwiązania tam zawarte mają umożliwić oddłużenie i usamorządowienie kolejowych przewozów regionalnych.

Spółce PKP Przewozy Regionalne pozwolą zatem otrzymać rekompensatę z tytułu niepokrytych strat, jakie ponosiła w związku ze świadczeniem pasażerskich usług przewozowych w ramach wykonywania obowiązku usług publicznych od 1 października 2001 r. do 20 kwietnia 2004 roku. Kwota deficytu za ten okres wyniosła 2,16 mld zł i taką wysokość rekompensaty planuje się przekazać PKP PR z budżetu państwa (500 mln do 31 lipca 2008 r., 883 mln zł do 30 listopada 2008 r., a 777 mln do 30 czerwca 2009 r.) Pieniądze na oddłużenie PKP PR mają pochodzić z podatku akcyzowego od paliw silnikowych przewidzianego w ustawie o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego na budowę, przebudowę, remonty, utrzymanie i zarządzanie infrastrukturą transportu lądowego.

Ustawa zakłada również, że budżet państwa udzieli PKP SA 1,86 mld zł pożyczki, która zostanie przekazana na dokapitalizowanie PKP PLK z przeznaczeniem na budowę, przebudowę, remonty, utrzymanie i zarządzanie infrastrukturą. Pożyczka zostałaby spłacona udziałami PKP PR i akcjami PLK SA.

W planach jest, by udziały PKP Przewozy Regionalne przejęte przez Skarb Państwa zostały przeniesione na samorządy województw, które stałyby się właścicielami tej spółki. Liczba udziałów, które nabędą poszczególne samorządy zależeć będzie od takich kryteriów jak: wielkość województwa, liczba mieszkańców, długość linii kolejowych na terenie województwa oraz średnia praca przewozowa z ostatnich trzech lat.

Projekt trafił do Senatu. Senackie komisje: Gospodarki Narodowej i Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej nie wniosły poprawek do ustawy.

(L)

Niepokój samorządowców

Stanowisko Konwentu Marszałków Województw RP w sprawie organizacji regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich.

Konwent Marszałków Województw RP, w nawiązaniu do wcześniejszego stanowiska z dnia 24 stycznia br., wyraża swoje głębokie zaniepokojenie wykonywaniem nieuzgodnionych prac wewnątrz PKP ukierunkowanych na alokację najlepszych zasobów spółki PKP Przewozy Regionalne przed jej usamorządowieniem do spółek Grupy PKP. Przedstawione samorządom stanowisko Grupy PKP z dnia 1 kwietnia 2008 r. sygnowane przez PKP S.A. w zakresie usamorządowienia to zaniepokojenie wzmaga, obrazując zabezpieczenie w pierwszej kolejności interesów Grupy PKP pogarszających jednocześnie zdolność operacyjną i finansową spółki PKP Przewozy Regionalne.

Proces usamorządowienia spółki PKP PR zaproponowany w Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013 oraz w przygotowanych przez rząd projektach ustaw może znaleźć dalszą akceptację samorządów województw tylko pod następującymi warunkami

- pełnego oddłużenia PKP PR na dzień przekazania udziałów z zobowiązań krótko- i długoterminowych;
- zapewnienia dostępu do środków finansowych na niezbędne inwestycje i modernizacje w spółce PKP Przewozy Regionalne;
- zrekompensowania poziomu dochodów samorządów pokrywających zmniejszone przychody spółki z tytułu nierealizowania przez nią przewozów międzywojewódzkich;
- partnerskiego uwzględniania warunków majątkowych, pracowniczych, prawno-organizacyjnych oraz finansowych wypracowanych przez zespoły robocze Konwentu.

W tej mierze samorządy województw oczekują podpisania stosownego porozumienia ze stroną rządową. Niespełnienie powyższych warunków spowoduje bezwzględne wycofanie wcześniejszego pozytywnego stanowiska Konwentu Marszałków Województw RP w sprawie usamorządowienia spółki PKP Przewozy Regionalne.

Ponadto Konwent Marszałków wnosi o rozważenie dokonania analizy alternatywnej koncepcji usamorządowienia PKP PR poprzez powołanie niezależnych spółek regionalnych oraz o dokonanie analizy możliwości podziału majątku spółki PKP PR na poszczególne województwa.

Norbert Obrycki
Przewodniczący
Konwentu Marszałków
Województw RP

Szczecin, 17 kwietnia 2008 r.

Grupa PKP na plusie

Pierwszy raz w historii Grupa PKP osiągnęła skonsolidowany zysk. W ubiegłym roku wyniósł on 77 mln złotych. Dziewięć z dziesięciu spółek Grupy – w tym PKP Przewozy Regionalne – osiągnęło dodatni wynik. Stratę zanotowała jedynie spółka, która z założenia nie może na swojej działalności zarabiać, czyli PKP Polskie Linie Kolejowe.

Trzeba przy tym pamiętać, że na wynik Grupy PKP za 2007 rok istotny wpływ miała sprzedaż elektrycznych zespołów trakcyjnych z PKP Przewozy Regionalne do KM-Koleje Mazowieckie. Bez tej transakcji wynik oscylowałby w granicach zera.

Z usług przewoźników pasażerskich Grupy PKP skorzystało w zeszłym roku 227 milionów klientów. O 8 milionów, w stosunku do 2006 roku, zwiększyła się liczba przewiezionych podróżnych. Największy wzrost liczonej w milionach pasażerokilometrów pracy przewozowej zanotowała spółka PKP Intercity – 8,6 proc. W przypadku PKP PR wzrost ten wyniósł 5 procent, zaś w PKP Szybka Kolej Miejska – 2,3 proc. Samorządy wojewódzkie dofinansowały w 2007 roku zamówione pociągi regionalne na kwotę 557 mln złotych, a rząd pociągi międzywojewódzkie – w wysokości 184 mln zł.

Wynik netto spółek Grupy PKP w 2006 r. i 2007 r . (w mln zł)

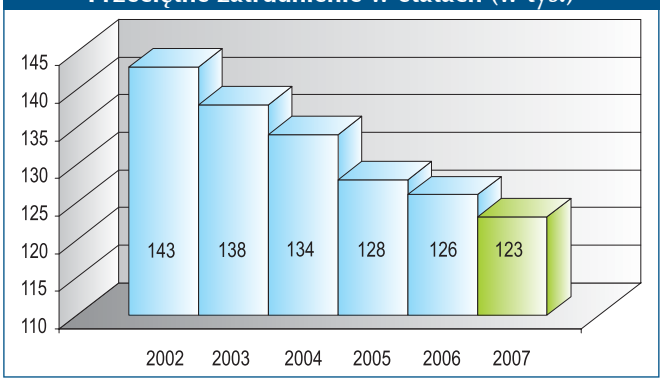
Wyszczególnienie	Wykonanie 2006 r.	Wykonanie 2007 r.
PKP S.A.	194,4	91,2
PKP Cargo	50,5	12,1
PKP LHS	64,1	47,1
PKP Przewozy Regionalne	-142,5	30,1
PKP Intercity	34,8	50,2
PKP SKM	1,9	4,0
PKP Polskie Linie Kolejowe	–212,9	–62,5
PKP Energetyka	24,5	42,4
PKP Informatyka	0,2	4,4
Telekomunikacja Kolejowa	–17,9	0,5

Spadła liczba przewiezionych towarów – ze 157 mln ton w 2006 roku do 154 mln ton w ubiegłym. W porównaniu z 2006 rokiem spółka PKP Cargo przewiozła o 4,2 mln ton mniej, czyli 144,9 mln ton. Liczona w milionach tonokilometrów praca przewozowa spadła w PKP Cargo o 2,8 procent. Dla odmiany PKP LHS zanotowała jej ponad 15 procentowy wzrost.

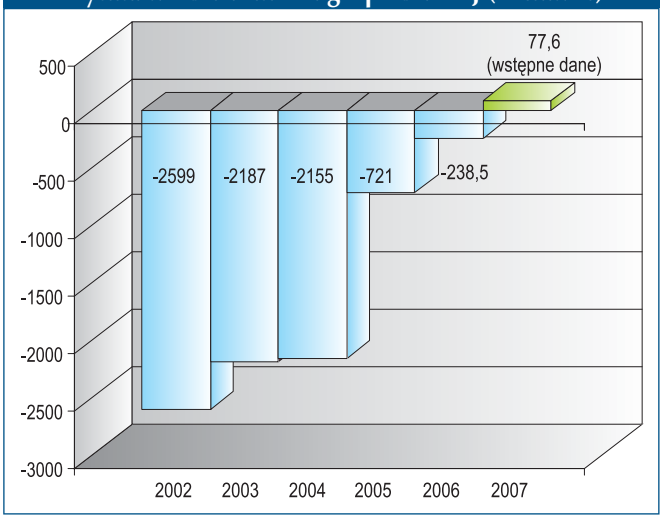
Rekordowy był poziom wydatków inwestycyjnych Grupy PKP – blisko 3,6 mld złotych, ponad trzy razy więcej niż w 2006 roku Pieniądze pochodziły w większości ze środków: Unii Europejskiej, własnych i budżetowych ze strony Skarbu Państwa. Ponad połowę z nich zainwestowano w modernizację infrastruktury, a ok. 20 proc. wykorzystano na modernizację i zakup nowego taboru.

(wt)

Przeciętne zatrudnienie w etatach (w tys.)



Wyniki na działalności gospodarczej (w mln zł)



Personalia

Nowym członkiem zarządu PKP Cargo S.A. ds. strategii został Ludomir Handzel. Z dniem 31 maja z funkcji członka zarządu ds. ekonomiki i finansów odwołany został natomiast Maciej Libiszewski.

Ludomir Handzel ma 35 lat i jest absolwentem Wydziału Stosunków Międzynarodowych Uniwersytetu Warszawskiego. Ukończył także podyplomowe studia menedżerskie w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie (Kolegium Zarządzania i Finansów).

Pochodzi z Nowosądeczczyzny. W swojej karierze zawodowej pełnił m.in. funkcję prezesa zarządu WGT Tech Gaz sp. z o.o., członka zarządu Fabryki Wagonów Gniewczyna S.A., prezesa ZSB Stolbud Grybów sp. z o.o. i ostatnio – prezesa Intercard sp. z o.o (prywatna służba zdrowia). Od 2006 roku jest także wiceprezesem zarządu Przemysłowej Agencji Inwestycyjnej sp. z o.o.

Wcześniej był ponadto szefem gabinetu politycznego Andrzeja Chronowskiego (AWS), senatora i ministra skarbu w rządzie Jerzego Buzka. W radzie nadzorczej PKN Orlen Ludomir Handzel pełnił wówczas funkcję wiceprzewodniczącego – reprezentanta Ministerstwa Skarbu Państwa. Przewodniczył także radzie nadzorczej Narodowego Funduszu Inwestycyjnego Progress S.A.

Sąd przyznał nam rację!

Wytrwałość i determinacja związkowców oraz poparcie administracji zakładu nie poszły na marne. Doprowadziły do zwycięstwa z tymi, którzy szukając kozła ofiarnego omal nie zniszczyli jednego z naszych kolegów.

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

Przeszło rok temu (nr 4/2007 GM) wspominaliśmy wypadek kolejowy, który wydarzył się 7 sierpnia 2006 r. na szlaku Dąbrowa Górnicza–Dąbrowa Górnicza Ząbkowice. Pisaliśmy m.in. o bezzasadnym przypisaniu winy za spowodowanie wypadku maszyniście oraz materiale dowodowym, w którym rażąco naginano fakty. W szczególności zwróciliśmy uwagę na działanie członków komisji będących „sędziami w swojej własnej sprawie" – czyli przewodniczącego oraz jego zwierzchnika służbowego. Na mocy par. 25 instrukcji Ir-8 (R-3) – o postępowaniu w sprawach wypadków i incydentów kolejowych, to właśnie oni akceptują treść wniosków końcowych określających przyczynę i okoliczności zdarzenia.

Od pierwszej chwili owe wnioski budziły nasze liczne zastrzeżenia oraz wątpliwości co do bezstronności i właściwego kierunku działań zespołu powypadkowego. Przeczucie nas nie myliło, co potwierdził później sąd. Wyrokiem Sądu Rejonowego w Dąbrowie Górniczej z 4 grudnia 2007 roku nasz kolega został uniewinniony od zarzutu popełnienia opisanego występku z art. 172 par. 2 kodeksu karnego.

Duża w tym zasługa Zakładowej Organizacji Związkowej ZZM w Łazach, którą kieruje Stefan Panek. Ufając w umiejętności maszynisty podjęto wszelkie przewidziane prawem działania, co przyniosło pożądane efekty. Na uznanie zasługuje również działanie administracji Zakładu Taboru, która wniosła sprzeciw wobec sposobu i celowości przeprowadzenia wizji lokalnej. Wnioski z analizy materiału dowodowego, dokonanej przez kolegów Michała Wawrzyniaka, nieodżałowanego Mieczysława Walarusa i niżej podpisanego, znalazły odzwierciedlenie w opinii biegłego sądowego, opracowanej na okoliczność spowodowania katastrofy w ruchu kolejowym. Kilku punktom warto poświęcić szczególną uwagę.

I tak np. „późne zauważenie przeszkody nie przesądza o niewłaściwej obserwacji szlaku przez maszynistę pociągu nr 40, albowiem znajdująca się na torze szlakowym nr 2 część obudowy przekładni osiowej wózka motorowego WM 15-4521 nie zasłaniała toków szynowych, co ma istotne znaczenie z punktu widzenia dostrzeżenia przeszkody oraz stwierdzenia, czy umożliwia ona dalszą jazdę".

Ponadto „przeprowadzona wizja lokalna nie jest obiektywnym materiałem i nie może stanowić rzetelnej rekonstrukcji zdarzenia albowiem została przeprowadzona w diametralnie innych warunkach atmosferycznych od tych, jakie miały miejsce w dniu wypadku, a więc niezgodnie z zaleceniami par.19 ust. 3 pkt 1 instrukcji Ir-8 (R-3) o postępowaniu w sprawach wypadków i incydentów kolejowych".

Idźmy dalej: „przyczyną wykolejenia wagonu silnikowego zespołu trakcyjnego EN57 – 1203s było najechanie na znajdującą się na torowisku górną część obudowy przekładni osiowej wózka motorowego WM15-4521 i uderzenie przedmiotowej obudowy o korpus elektrycznego silnika trakcyjnego tegoż wagonu silnikowego".

Na tym nie koniec. „Działanie maszynisty pociągu nr 40, pana Wiesława Nowaka, po zauważeniu na torze nr 2 przeszkody do dalszej jazdy było zgodne z instrukcjami Ct-1 (Mw-1), Cw-1 (Mw-56) oraz R-1, tak więc w tym zakresie nie naruszył on zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Natomiast w przedłożonym materiale nie dopatruję się żadnych przesłanek do stwierdzenia niewłaściwej obserwacji szlaku przez maszynistę poza stwierdzeniem komisji nie mającym potwierdzenia w zgromadzonym materiale, nie popartym innymi dowodami, tym samym – nie mającym umocowania. Maszynista stosując nagłe hamowanie poczynił prawidłowe kroki mające na celu uniknięcie wypadku oraz zminimalizowanie jego skutków".

Zastanawia nas właściwie jeszcze tylko jedno. Czy zatwierdzający wadliwie podjęte wnioski przewodniczący komisji lub jego zwierzchnik zdobędą się choćby na przeprosiny za zgotowanie ponad rocznej gehenny maszyniście?

Eugeniusz Śliwiński
Komisja Obrony Praw Pracowniczych

P.S. Tradycji niestety znowu stało się zadość. Z dniem 22 listopada 2007 roku upłynął termin, w którym PKP PLK S.A. miała obowiązek dostosować przepisy wewnętrzne Ir-8 (R-3) o postępowaniu w sprawach wypadków i incydentów kolejowych do zgodności z rozporządzeniem Ministra Transportu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów kolejowych na liniach kolejowych. Nasuwa się pytanie, na mocy jakich przepisów odpowiednie komórki PKP PLK S.A. powołują od tego czasu zespół powypadkowy i wyznaczają jego przewodniczącego?

Wyhamował i podziękował

Podwójny system hamulcowy elektrycznego zespołu trakcyjnego PESA Bydgoszcz zapobiegł tragedii na trasie Warszawa – Łódź. Po tym zdarzeniu doszło do dość niezwykłej sytuacji.

Jak twierdzą przedstawiciele PESY, po raz pierwszy w historii maszynista osobiście zadzwonił do nich z podziękowaniem za udany konstrukcyjnie pojazd. Do prezesa Tomasza Zaboklickiego zatelefonował Ireneusz Makowski – maszynista z 35-letnim stażem, prowadzący pociągi na trasie Warszawa – Łódź.

– Chciałbym podziękować za wasz produkt – ED 74. Gdyby to był inny pociąg, kolizja w której uczestniczyłem skończyłaby się śmiercią kierowcy ciężarowej tatry – stwierdził Makowski. – Wywrotka, chyba z tłuczniem, wyjeżdżała z jednej z baz budów wciąż remontowanej trasy kolejowej Warszawa – Łódź w okolicach Skierniewic. Na tzw. przejeździe technologicznym kierowca mógł się spodziewać pociągu w kierunku Skierniewic, a ja z przyczyn technicznych (co na kolei nie jest niczym niezwykłym) jechałem po niewłaściwym torze w przeciwna stronę. No i wjechał na przejazd. Hamowanie rozpocząłem 10 metrów przed nim, przy prędkości 100 km/ godz. i choć skład zatrzymał się po 160 metrach, zdołałem zwolnić na tyle, że skutkiem uderzenia był tylko urwany w tatrze zderzak i uszkodzona kabina. Człowiekowi nic się nie stało. Przede wszystkim zdecydowała o tym klasa hamulców (spotkałem się z nią tylko w pociągach PESA) – tradycyjnego pneumatycznego i bardzo wydajnego elektrodynamicznego. No i zderzak – absorber uderzeń po obu stronach kabiny. Efekt był taki, że moja kabina uniosła się lekko niczym w pojeździe kosmicznym mającym startować w górę i odsunęła się od przeszkody. ED 74 prowadzę od lipca ub. roku i czuję się trochę tak, jakbym się przeniósł w technologicznie inny świat – klimatyzacja, połączenie prostoty obsługi z elegancją pojazdu i teraz jeszcze to, co najważniejsze - bezpieczeństwo! Mogę tylko podziękować, że pojazd okazał się tak bezpieczny w najtrudniejszym momencie mojej 39-letniej pracy na kolei – podsumował maszynista.

(Żur.)

Podpatrzone

Kolejowy zachód słońca. Fot. G. Moc

Pod semaforem

Polska Izba Producentów Urządzeń i Usług na Rzecz Kolei za podjęcie współpracy ze ZZ Maszynistów Kolejowych w Polsce i konsultowanie stosowanych rozwiązań oraz uważne wsłuchiwanie się w opinie maszynistów.

Ministerstwo Pracy za projekt ustawy emerytalnej, w którym pominięto wiele stanowisk zawiązanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego i podwyższono granicę wieku, w którym maszyniści mogą przechodzić na emeryturę.

Koledze
Stanisławowi Paprockiemu
maszyniście Zakładu Taboru w Łodzi
wyrazy głębokiego współczucia z powodu śmierci
ŻONY
składa
Rada Maszynistów i członkowie ZZMK w Łodzi

HOOMOR

Dwie blondynki jadą pociągiem relacji Bydgoszcz–Toruń. Nagle jedna chowając szminkę i lusterko do kosmetyczki zwraca się do kierownika pociągu:
– Panie konduktorze, czy ja tym pociągiem dojadę do Piły?
– Nie – odpowiada konduktor.
Na to odzywa się druga blondynka:
– A ja ?

*

– Panie doktorze, w jakiej pozycji będę rodzić?
– W takiej samej w jakiej nastąpiło poczęcie.
– Niech mnie pan nie straszy! Jak ja urodzę na tylnym siedzeniu samochodu z nogą wysuniętą przez okno?!

*

Podróżny wchodzi do przedziału, siada i wyciąga papierosa. Siedzący obok facet głośno protestuje:
– Tu jest przedział dla niepalących!
– Przecież nie palę!
– Ale przygotowuje się pan do palenia!
Po chwili facet wyciąga z torby kanapkę i zaczyna ją jeść. Niedoszły palacz od razu zwraca się do niego.
– Co pan wyrabia? To nie toaleta!
– Jak to, przecież się nie załatwiam!
– Ale się pan przygotowuje!

*

Wędkarz mówi do kumpla z pracy:
– Ale jestem ostatnio roztargniony! Jadąc w piątek na ryby, zapomniałem wziąć ze sobą wędki.
– Kiedy zorientowałeś się, że jej nie masz?
– Dopiero w niedzielę wieczorem. Żona to zauważyła, gdy wręczyłem jej ryby.

*

Wbiega zdyszany mężczyzna na peron. Pociąg powoli odjeżdża, ale facet niczym niezrażony biegnie za nim i modli się na głos:
– Panie Boże pomóż mi, żebym dogonił ten pociąg.
Nagle potyka się o krawężnik i upada.
– Już dobrze, ale nie popychaj!

fraszki jerzego szulca

Ero-tuman
Jurny pan dla pań wspaniały
Nabiał wielki, a mózg mały.

Obiecanki
Zrobią to co goły
Za rogiem stodoły.

Upodobania
Ten lubi to i tamto,
tamten to i owo
Każdy z nas ma jakieś
własne wariatkowo.

Sentymenty
Znowu przez pana
Noc nie przespana.

Dobrodziejstwo
Żeby nie kradł lewus,
to dla dobra sprawy
Kilkaset tysięcy dano
mu odprawy.

Style
Czasami tak bywa,
że nie ten wygrywa
Który dobrze strzela,
tylko ten kto kiwa.

Kurtuazja
Kurna i kurde – to grzecznościowe
Zaszyfrowane skróty myślowe.

Antyreklama
Ochlała się morda
żywieckiego piwa
I pod żywopłotem
leży jak nieżywa.

Kącik filatelistyczny

Okolicznościowa, beznominałową kartkę pocztową upamiętnia 52 spotkanie Ogólnopolskiego Klubu Zainteresowań PZF „Kolejnictwo", które odbyło się w kwietniu w Lesznie.

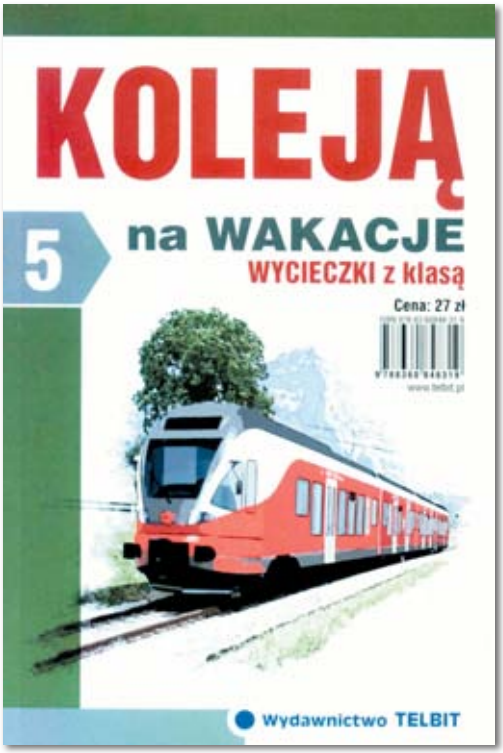
Kartkę wydało Centrum Sieci Pocztowej – Oddział Regionalny w Lesznie w nakładzie dwóch tysięcy sztuk. Jej projektantem jest Krystian Żurawski. W części ilustracyjnej kartki umieszczone są reprodukcje dwóch znaczków z parowozami Pm36 – 1 oraz Pm36 – 2 czyli „Pięknej Heleny". Pierwszy znaczek o nominale 1 zł pochodzi z ośmioznaczkowej serii „Historia Kolejnictwa" wydanej przez Pocztę Polską 28 lutego 1978 r. Drugi zaś – o nominale 2 zł – z serii „Zabytkowe Parowozy" wydanej 21 września 2002 r. także przez Pocztę Polską.

(amur)

P.S. Podziękowania dla członków Klubu za kartkę upamiętniającą spotkanie „kolejowych" filatelistów.

Czytelnia

Wakacyjna lektura



Miłośnicy kolejowych wojaży po Europie oraz wszyscy chcący zrobić użytek z biletów FIP nie powinni tej pozycji przegapić. „Koleją na wakacje" to oryginalny przewodnik turystyczny, który miał swoją premierę podczas tegorocznej parady parowozów w Wolsztynie. Autor – poeta, krytyk literacki i dziennikarz specjalizujący się w turystyce (publikował swoje reportaże także w „Nowych Sygnałach" i „Kurierze PKP") barwnym językiem opisuje osiem europejskich tras, które rozpoczynają się na stacjach granicznych Polski. To zapis spostrzeżeń i wrażeń z odbytej podróży uzupełniony informacjami użytkowymi i ciekawostkami. Inspirująca i ciekawa lektura.

Tadeusz Olszewski – „Koleją na wakacje", seria „Wycieczki z klasą", Wydawnictwo Telbit, Warszawa 2008

W kolejowej sieci

Lato za pasem, bilety FIP do wykorzystania, więc będzie o podróżach. Kompendium wiedzy o kolei na całym świecie to www.seat61.com , bez wątpienia jedna z najlepszych stron internetowych dla miłośników żelaznych szlaków. Znajdują się tam m.in. podstawowe informacje o sieci kolejowej danego kraju i połączeniach, a zwykle także i zdjęcia taboru. Ogromnym atutem są informacje użytkowe – rozkłady jazdy, cenniki i relacje z podróży użytkowników. Będą szczególnie przydatne dla planujących wyprawę poza kontynent, ale zainteresują też pewnie tych, którym muszą wystarczyć wirtualne podróże. Jest też sklepik oferujący bilety. Strona w języku angielskim.

Nasze sztandary

ZZM Kielce

Autorem projektu jest przewodniczący ZZM w Kielcach Michał Pilecki. Sztandar został ufundowany ze składek członków tej organizacji oraz datków sponsorów. Wykonano go w Klasztorze Sióstr Bernardynek w Świętej Katarzynie.

Uroczyste poświęcenie miało miejsce podczas obchodów Dnia Maszynisty w Olsztynie – 7 września 2007 r. Sztandar poświęcił wówczas metropolita warmiński abp Wojciech Ziemba, a poczet tworzyli Aleksander Krogulec (chorąży) oraz Tomasz Majkowski i Marek Obara.

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

Biuletyn Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02–021 Warszawa
tel. (0–22) 474 26 15
fax (0–22) 474 26 16
tel. kol. 922 474 26 15 lub 16
e-mail: rkzzm@wp.pl
Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki
Zespół redakcyjny: Roman Jordan, Adam Murawski, Eugeniusz Śliwiński, Grzegorz Moc
Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Okładka: ET41-029 z pociągiem 116990. Tarczyn 24.04.2008. Fot. Tomasz Makuch

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.

NATURA tour

kolonie w Łebie - już od 779 zł

kolonie w Piwnicznej Zdroju - już od 790 zł

kolonie w Augustowie - Wodna Przygoda - 1090 zł

wczasy dla emerytów i rencistów w Mielnie - już od 429 zł
(*7 dni z wyżywieniem*)

www.naturatour.pl

infolinia: 0 801 000 527

Opracowanie: KOW - Ł.Madziar