

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 9/49

WRZESIEŃ 2008



Fragmety wystąpienia prezydenta ZZM z okazji Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego

Witam wszystkich uczestników Centralnych Obchodów Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego!

„Niech nas łączy honor i więź zawodowa” – to przyświecające Naszemu Związkowi szczytne hasło nabiera w dzisiejszych dniach szczególnego znaczenia. Wdrażanie rządowej strategii dla kolei pokazało, że honor, dotrzymywanie danego słowa bardzo staniało. W imię doraźnych korzyści podstawowe wartości zostały niestety pogwałcone.

Lepiej przemilczeć to, co należałoby wypowiedzieć, by oddać uczucia maszynistów po niedotrzymaniu danej nam przez ministra obietnicy, bo byłyby to słowa nieprzystające do dzisiejszego świata.

Wielka szkoda, że w procesie przekształceń wybrano drogę dyktatu, traktując maszynistów jak przedmioty do przestawiania z miejsca na miejsce. A przecież proces relokacji można było przeprowadzić w cywilizowany sposób – bez administracyjnego przymusu i dewaluowania tego, co najcenniejsze – danego słowa. Przeprowadzono go jednak w sposób fatalny, pod dyktat „jedynie słusznych”, których dyspozycje wykonał pan minister.

Niektórzy liczyli, że zapędzą nas w kozi róg i doprowadzą do konfrontacji, by móc potem – używając wszelkich sił i środków – osłabić lub wręcz wymazać z polskich kolei nasz związek zawodowy maszynistów. Ci, którym na tym szczególnie zależało, musieli jednak przełknąć gorzką pigułkę. Stało się inaczej, bo maszyniści wychodzą z tego procesu wzmocnieni – silniejsi jako grupa zawodowa oraz jako związek zawodowy. W obliczu wspólnego zagrożenia w naszych szeregach wyzwoliły się bowiem procesy integracji. Wielu członkom ZZM przypomniało się, gdzie jest biuro związku, innym – że należy być aktywnymi, aby coś

osiągnąć. To duży kapitał, dobrze rokujący na skuteczne działania w przyszłości.

Bez względu na powodujące podziały zmiany strukturalne z przyczyn pracodawcy Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce, dzięki aktywności swoich członków i łączących nas więzi zawodowych, jest i będzie gwarancją jedności maszynistów.

ZZM wielokrotnie przestrzegał przed podziałami niemającymi uzasadnienia ekonomicznego. Właściciel wybrał jednak inną drogę, nie kierując się żelaznymi zasadami ekonomii takimi jak chociażby efekt skali, czy zasady eksploatacji i racjonalnego gospodarowania drużynami trakcyjnymi. Odrzucono naszą sugestię, by utworzyć spółkę serwisową pozwalającą na efektywne wykorzystanie zasobów ludzkich i środków technicznych w skali całej Grupy PKP i w zamian wdrożono proces rozdrobnienia. Skoro więc wybrano ostateczny podział zespołu drużyn trakcyjnych, to należy przyjąć, że pełną odpowiedzialność za efekty tych działań ponosi właściciel i pracodawcy. Nam pozostaje baczne obserwowanie menedżerów i zarządzanych przez nich firm. **Mamy prawo oczekiwać od zarządów stworzenia godnych, bezpiecznych i należyście wynagradzanych miejsc pracy. Od lat słyszeliśmy przecież utyskiwanie, że największą przeszkodą do rozwoju kolei jest brak maszynistów u przewoźników. Teraz, kiedy to się już dokonało kolej stanie się pewnie krainą mlekiem i miodem płynącą. Nie będzie usprawiedliwień typu „nie możemy się rozwijać, bo nie zatrudniamy maszynistów”. Skończą się tłumaczenia, że „firma źle funkcjonuje, bo została zmuszona do świadczenia usług poniżej kosztów”.**

Stanowiskiem pracy maszynisty jest kabina lokomotywy i szlak kolejowy. Maszynista zawsze będzie wykonywał swoją pracę w sposób profesjonalny i odpowiedzialny bez względu na to, jaki kolor wagonów ciągnie prowadzona przez niego lokomotywa. Bo maszynista ma świadomość, że od jakości jego pracy zależy zwykle zdrowie i życie ludzkie. Ale za tą odpowiedzialną pracę ma prawo żądać zapewnienia właściwych warunków do jej wykonywania, godziwej zapłaty umożliwiającej utrzymanie swojej rodziny oraz praw emerytalnych na odpowiednim poziomie.

Szanowni Goście!

My, maszyniści z dużymi nadziejami przychodzimy do nowych pracodawców. Spółkom PKP Przewozy Regionalne i PKP Intercity życzymy, aby radziły sobie jak najlepiej w tych trudnych czasach. Życzymy, aby się rozwijały oferując pracownikom, w tym także maszynistom, stabilne miejsca pracy. Pamiętamy ile obaw i wątpliwości to-



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA

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; **Zespół redakcyjny:** Roman Jordan,
Adam Murawski, Eugeniusz Śliwiński, Grzegorz Moc

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Okładka: Nasze sztandary

Fot. archiwum

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.

warzyszyło procesowi zatrudniania maszynistów w spółce Koleje Mazowieckie. Dziś z perspektywy czasu widać jak dobra to firma i dobry pracodawca. Osobiście nie spotkałem maszynisty narzekającego na to, że stał się jej pracownikiem. Gdy na rozwoju kolei zależy właścicielowi, czyli w tym przypadku samorządowi województwa mazowieckiego, a także kierownictwu spółki to urzeczywistniają się plany o rozwoju firmy, zakupie nowego taboru, uruchamianiu dodatkowych pociągów i reaktywacji zamkniętych linii oraz perspektywiczne myślenie o przyszłości i szkolenie młodych kadr maszynistowskich. Podkreślam, że jest to możliwe wyłącznie, jeżeli zależy na tym zarówno właścicielowi, jak i kierownictwu firmy.

Przykładem ukierunkowanego na rozwój współdziałania samorządów i kierownictwa firmy jest też Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, czy też Warszawska Kolej Dojazdowa. To zresztą nikt inny jak zarząd WKD pierwszy stanął na wysokości zadania uznając podmiotowość swoich pracowników oraz doceniając ich wysoki profesjonalizm i ogromną odpowiedzialność. Jako pierwszy wiosną tego roku podpisał bowiem przy stole negocjacyjnym porozumienie w sprawie wzrostu wynagrodzeń. Podobnie porozumienie zostało podpisane – bez konieczności uciekania się do protestu – w spółce SKM w Trójmieście, a ostatnio także w Kolejach Mazowieckich. Dowodzi to, że droga dialogu jest możliwa, a KKZZ jest odpowiedzialnym partnerem w negocjacjach.

Niepokoje nas niestety formuła i realizacja tzw. usamodzielnienia kolejowych przewozów regionalnych. Żłudne wydaje się oczekiwanie, że zaangażowanie samorządów posiadających raptem kilka procent udziałów w spółce będzie podobne jak w Kolejach Mazowieckich. Opory samorządów w tym zakresie są zresztą widoczne i o czymś świadczą. Czyż nie mamy zresztą do czynienia z działaniem obecnego właściciela ukierunkowanym na pozbycie się problemu poprzez wdrożenie unikatowego w skali europejskiej rozwiązania? Działaniem, dodajmy, którego skutki są trudne do przewidzenia? Rozwój spółki Przewozy Regionalne jest możliwy, ale wymaga większego zaangażowania w cały proces rządu, w tym przede wszystkim zaangażowania finansowego ze strony budżetu państwa. Dlatego wspieramy z całą mocą oczekiwania samorządów do pełnego oddłużenia spółki Przewozy Regionalne i pokrycia w większym stopniu przez rząd kosztów modernizacji taboru. Nieodzowne także jest zawarcie paktu gwarancji pracowniczych dla zatrudnionych w spółce pracowników.

Szanowni Państwo!

Niepokoje nas sytuacja naszego największego pracodawcy, jakim jest PKP Cargo. Przez lata spółka ta utrzymywała całą Grupę PKP, o czym mówiliśmy wprost. Nadal jest w stanie rozwijać się i być ważnym graczem zarów-

no polskiego, jak i europejskiego systemu transportowego, ale potrzebuje wsparcia właścicielskiego i polityki państwa umożliwiającej utrzymanie się na rynku oraz stworzenia warunków niezbędnych do rozwoju. Gdy biliśmy na alarm, nie słuchano nas jednak i spółka znalazła się w sytuacji bezprecedensowej w całej swojej dotychczasowej historii. Na koniec tego roku może zanotować poważne straty. W zastraszającym tempie traci udział w rynku, a płynność finansową musi ratować kredytami. To efekty wieloletniego traktowania PKP Cargo przez Grupę PKP jak swoistego wewnętrznego banku, a także braku wsparcia ze strony właściciela i antykolejowej polityki transportowej państwa. Widać ją zwłaszcza przy kształtowaniu stawek dostępu do infrastruktury kolejowej. Mamy najwyższe stawki w Europie, a w wyniku wspierania transportu drogowego – skrajnie nierównoważony rynek transportowy. Dziesiątki, a może nawet i setki tysięcy tirów dotowanych z budżetu państwa rozjeżdża polskie drogi, a konsekwencją są dziesiątki zabitych i rannych na naszych drogach.

Czy ktoś policzył te koszty? Niewymierne koszty tragedii ludzkich, ale też wymierne koszty przerwane go życia zawodowego i społecznego w wyniku śmierci na drodze, koszty leczenia i rehabilitacji, czy choćby koszty zniszczonego środowiska. Komu zależy na tym, żeby potoki towarów odpływały z kolei na zatłoczone drogi? Ile jeszcze krwi musi polać się na polskich drogach, aby zmienić politykę państwa i dostosować ją do polityki Unii Europejskiej? Unii Europejskiej, w której – przypominam – od lat obserwujemy renesans kolei. Jakiego lobbingu należy użyć w parlamencie i w stosunku



Stanisław Kocoń w radzie nadzorczej PKP Cargo

Walne zgromadzenie akcjonariuszy PKP Cargo S.A. powołało z dniem 27 sierpnia br. Stanisława Koconia na członka rady tej spółki. Jej skład uzupełniono w związku z wyborem Leszka Miętka do rady nadzorczej spółki PKP S.A., gdzie reprezentuje załogę.

Stanisław Kocoń zebrał wymaganą liczbę podpisów (blisko 4 tysiące) jako jedyny z kandydatów, więc do głosowania ostatecznie nie doszło. R.

Szanowni Koledzy

W związku z wyborem do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. chciałem serdecznie podziękować wszystkim, którzy mi zaufali i udzielili poparcia mojej kandydaturze.

To dla mnie wielki zaszczyt i zobowiązanie do wyjątkowej pracy i godnego reprezentowania Was w Radzie Nadzorczej PKP CARGO S.A. jako przedstawiciela pracowników Spółki.

Stanisław Kocoń

do rządu, aby polityka wobec kolei uległa zmianie? Jeśli haracz w postaci stawek dostępu do infrastruktury ma w przyszłym roku jeszcze wzrosnąć i nadal służyć pozyskaniu środków na wkład własny do unijnych inwestycji, to PKP Cargo czeka niechybna zguba. **Zrównoważenie systemu transportowego jest rolą państwa! Nie może być tak, że na koszt podatnika budowane są drogi, a przewoźnicy kolejowi łożą na inwestycje infrastrukturalne.**

Rolą państwa jest także sprawowanie pieczy nad bezpieczeństwem publicznym. W dalszym ciągu jest jednak tak, że tylko przewoźnicy kolejowi Grupy PKP ponoszą ogromne nakłady, aby spełnić standardy bezpieczeństwa. Prywatni przewoźnicy na bezpieczeństwie oszczędzają, co tworzy kolejny obszar nierówności na polskim rynku transportowym. Tymczasem organy państwa, które powinny nad bezpieczeństwem sprawować pieczę, zdają się nie dostrzegać problemu. Pewnie będzie tak do czasu katastrofy, w której zginą ludzie. Głuche pozostają nasze apele o powołanie Inspekcji Transportu Kolejowego, stojącej na straży bezpieczeństwa na polskich torach i pilnującej, by standardy w tym zakresie były jednakowym obowiązkiem dla wszystkich. Najwyraźniej dla decydentów ważniejsze od życia ludzkiego są inne względy, być może bardziej przyziemne.

Niezwykle trudno jest wskazać obszary, w których PKP Cargo uzyskała jakiegokolwiek wsparcie od właściciela umożliwiającego sprawne funkcjonowanie na konkurencyjnym rynku, takie jak otrzymali analogiczni przewoźnicy w innych krajach UE. Trudno nawet wskazać obszary, w których właściciel stworzyłby warunki, w których spółka miałaby identyczne szanse jak inni.

Szanowni Państwo!

Oprócz uwarunkowań zewnętrznych niezwykle istotne dla PKP Cargo jest przeprowadzenie procesu restrukturyzacji wewnętrznej. Bo to, że aby przetrwać spółka musi być poddana głębokiej restrukturyzacji nie budzi już chyba żadnych wątpliwości.

Zadajemy sobie tylko pytanie, w jakim zakresie i w jaki sposób te procesy zostaną przeprowadzone? Mamy obawy, czy cała reforma PKP Cargo nie ograniczy się do przedstawiania przysłowiowych klocków w strukturze zakładów. Te działania powinny być konsekwencją wypracowania nowej rynkowej strategii firmy opartej o prognozy i dogłębną analizę trendów gospodarki polskiej i europejskiej. W samej strategii zaś kluczowa wydaje się być kwestia aktywnej polityki handlowej i zdobywania rynku, a także optymalizacji procesu przewozowego oraz uruchomienia nowych obszarów działalności zgodnie z oczekiwaniami klientów. Spółka musi określić, co jest jej zasadniczym biznesem i na tej podstawie sporządzić bilans taboru, zaplecza i załogi niezbędnej do pracy w nowych warunkach.

Aby uzyskać wsparcie zarząd musi jasno określić kryteria zmian oraz weryfikowalne cele, które spółka ma osiągnąć. Tworzenie nowej struktury organizacyjnej opartej na strategii powinno być ostatnim elementem. Reforma wewnętrzna spółki to podstawowe wyzwanie, przed jakim stoi obecnie zarząd i cała załoga PKP Cargo. Mamy jednak obawy przed działaniem różnych „ośrodków nacisku”. Nie chcę nawet myśleć, co się stanie, jeśli zarządowi PKP Cargo zabraknie siły i konsekwencji w dążeniach do oparcia działalności spółki na rachunku ekonomicznym i logice pracy eksploatacyjnej lub na przeszkodzie tego staną np. względy polityczne. Spółka nie ma wówczas szans na przetrwanie, co powinni sobie uświadomić wszyscy.

Nie znaczy to oczywiście, że w trakcie reformowania struktur PKP Cargo może traktować ludzi jak przedmioty i wyrzucać ich na bruk. Trzeba pamiętać, że największą wartością każdej firmy jest człowiek. Trzeba znaleźć sposób na właściwe, uzasadnione ekonomicznie i technologicznie miejsca pracy dla pracowników. ZZM zawsze stoi na straży ich podmiotowości i nigdy nie pozwoli na łamanie tej zasady. Względy społeczne wymagają, by przeprowadzane zmiany uzyskały wsparcie ze strony właściciela i spółek Grupy PKP. Mamy moralne prawo, po latach wykorzystywania PKP Cargo, domagać się takiego wsparcia! Niezbędne jest zaangażowanie zarządu, pracowników PKP Cargo, ale także otoczenia spółki. **Potrzebą chwili jest zmiana polityki państwa wobec transportu kolejowego. W przeciwnym razie z polskich kolei zostaną tylko tory do remontowania, po których będą jeździły pociągi, tyle, że już nie polskie.**

Nadal jednak nie tracę wiary, że spółka PKP Cargo wybrnie z opresji i właściciel zadba o naszego narodowego przewoźnika.

Szanowni Państwo!

W ostatnim czasie coraz głośniejsze plany prywatyzacji spółek Grupy PKP. ZZM oraz związki zrzeszone w KKZZ temu kierunkowi mówią zdecydowanie „nie”! Nie zgadzamy się, aby poprzez prywatyzację pokrywać stare długi PKP S.A., a pod pozorem pozyskiwania środków na rozwój likwidować narodowe koleje polskie.

Brak kolei o charakterze narodowym nietrudno sobie wyobrazić, bo pamiętamy że przemiany w wolnej Polsce rozpoczęły się od prywatyzacji banków, które potem nie finansowały rozwoju polskiej przedsiębiorczości. Nie mamy już polskiej energetyki, polskiej telekomunikacji, polskich hut, za chwilę może zabraknąć polskich stoczní. Kto wie, może jest rozpisany scenariusz, że nie będzie też polskiej kolei?

Czym jest kraj pozbywający się własnego przemysłu i innych kluczowych dla gospodarki gałęzi? Czym jest kraj stający się zakładnikiem globalnej gospodarki i rozwijający na swoim terytorium wyłącznie rynki zbytu? Mam na-

dzieję, że decydenci zdołają się w porę przebudzić – zanim polski maszynista i polski kolejarz będzie na usługach obcych przewoźników.

Szanowni Koledzy!

Przed nami batalia o podmiotowość pracownika. Wielu chciało roznieść w pył KKZZ, ale Konfederacja przetrwała i – podobnie jak ZZM po realokacji – stała się silniejsza po bezpardonowym ataku wiosną tego roku. Konfederacja stała się członkiem – myślę, że znaczącym – Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych, największej organizacji związkowej w Polsce. To właśnie KKZZ jest instrumentem walki o godne miejsca pracy i podmiotowość pracownika w globalnej gospodarce. Zamierzamy o nie walczyć wspólnie ze związkami zawodowymi innych branż. Z należytą uwagą podchodzimy też do kwestii emerytalnej. Nie może być tak, że uzyskanie prawa do wcześniejszej emerytury przez poszczególne grupy zawodowe zależy wyłącznie od rachunku ekonomicznego albo od argumentów siłowych, a pomija się warunki pracy, opinie ekspertów medycyny pracy i odpowiedzialność zawodową.

Kolejarze, maszyniści za swoją długoletnią, ciężką pracę zasługują na godne emerytury. ZZM, wspólnie z Konfederacją i OPZZ, będzie o nie walczył z całą mocą i determinacją! Nie wyobrażamy sobie sytuacji, aby pracownicy związani z ruchem kolejowym pracowali – kosztem bezpieczeństwa – do sędziwego wieku. Walka o rozwiązania emerytalne kolejarzy, maszynistów jest dla nas priorytetem. Nasz wspólny głos w strukturach OPZZ jest zauważany i negocjacje z rządem w ramach Trójstronnej Komisji Społeczno-Gospodarczej zmiernają we właściwym kierunku. W projekcie ustawy strona rządowa zgodziła się na ujęcie w wykazie prac o szczególnym charakterze większości stanowisk związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, a także uznała, że maszynista powinien mieć prawo do przejścia na emeryturę pomostową w wieku 55 lat, gdy jego stan zdrowia nie pozwala na wykonywanie zawodu. Niestety – zaślepieni mamoną pracodawcy mają odmienny pogląd w tej sprawie. W ich hierarchii życie i zdrowie ludzkie ma mniejszą wartość niż zysk firmy.

Po batalii o wykaz prac o szczególnym charakterze w ramach OPZZ czeka nas równie trudna walka w Trójstronnej Komisji – o wysokość tych emerytur. Tak, by zagwarantować godne warunki do osiągnięcia wieku emerytalnego. Należy w tym miejscu podkreślić, że system emerytur pomostowych jest przez nas traktowany nie jako sposób na życie, ale jako socjalne zabezpieczenie. Dlatego mamy nadzieję na wsparcie w tym zakresie pracodawców i rządu oraz będziemy starać się robić wszystko, by stworzyć warunki do jak najdłuższego utrzymania aktywności zawodowej pracowników.

Batalia o podmiotowość pracownika toczy się nie tylko w skali krajowej. Oprócz KKZZ i OPZZ intensyfikujemy współpracę z europejskim związkiem maszynistów ALE. Podejmujemy jako maszyniści coraz intensywniejsze wspólne działania. Z uwagą obserwujemy także doświadczenia innych organizacji maszynistów i staramy się przyszczać dobre wzorce na nasz grunt.

Myślę, że w polskim ruchu związkowym potrzebna jest zmiana postrzegania naszej działalności przez członków związku. Związek zawodowy z założenia winien być przecież grupą ludzi mających wspólne interesy, o które razem walczą, a nie ubezpieczalnią gdzie płaci się składki, za które przy osobistej bierności oczekuje się efektów. Na przykładzie niemieckiego związku maszynistów GDL, który wywalczył odrębny układ zbiorowy pracy dla swoich członków, widać jak kluczowe jest zaufanie do władz związku. Nie może być tak, że kandydat na przewodniczącego związku jest „nasz” w dniu wyborów, a następnego dnia mówi się o nim „on” i codziennie musi wszystkim udowadniać, że nie jest wielbłądem. Zaufanie i wiara we wspólny sukces jest elementarnym czynnikiem, który musi towarzyszyć działalności związkowej. Wymaga to zmiany mentalności i wzmożenia aktywności poszczególnych członków związku. Myślę, że są duże szanse, aby tak się stało.

Szanowni Koledzy, Drodzy Goście Maszynistów!

Przez trzy ostatnie lata życzyłem maszynistom doczekania czasów, by przychodząc do pracy i siadając za sterami lokomotywy mogli koncentrować się wyłącznie na bezpiecznym i planowym doprowadzeniu pociągu do celu. Życzyłem, by nikt nie musiał zaprzętać sobie głowy tym, czy następnego dnia będzie jego miejsce pracy. To życzenie się spełnia. Maszynista kolejowy jest i będzie pracownikiem poszukiwanym na rynku i w najbliższych latach to on będzie wybierał sobie pracodawcę, który zapewni mu najlepsze warunki, stabilizację i możliwość godnego utrzymania rodziny.

Dziś życzę maszynistom i wszystkim kolejarzom, aby zarządom poszczególnych spółek wystarczyło umiejętności i determinacji w działaniu na rzecz ich rozwoju.

Członkom ZZM życzę, aby w działalności związkowej zawsze spotykali przyjaciół, z którymi można realizować swoje cele zawodowe i osobiste. Życzę też, abyśmy postrzegali Nasz Związek jako organizację jednoczącą środowisko maszynistów.

Życzę satysfakcji z wykonywania pięknego zawodu maszynisty oraz zdrowia i wszelkiej pomyślności.

Niech nas łączy honor i więź zawodowa!

Leszek Miętek
Prezydent ZZM

Samorządy chcą rozwoju spółki

Z Janem Tereszczukiem – prezesem zarządu PKP Przewozy Regionalne rozmawia Rafał Zarzecki

– W wyniku tzw. realokacji do PKP Przewozy Regionalne trafią maszyniści i pracownicy zaplecza. Dlaczego było to takie ważne dla spółki?

– Przewoźnicy powinni dysponować wszystkimi aktywami niezbędnymi do prowadzenia swojej działalności. Jak wiemy, podczas restrukturyzacji PKP pracownicy drużyn trakcyjnych oraz tabor zostali usytuowani w PKP Cargo. W obliczu planowanych zmian własnościowych w spółkach Grupy PKP dziwna byłaby sytuacja, że jedna z notowanych na giełdzie spółek jest zobligowana do świadczenia usługi na rzecz innej firmy. Wszyscy przewoźnicy pasażerscy i towarowi spoza Grupy PKP mają przecież własne drużyny trakcyjne.

– PKP Intercity wspomniane grupy pracownicze zasiliły od września. Do kierowanej przez Pana spółki trafią od października...

– Realokacja jest na tyle dużym i skomplikowanym procesem, że można ją przeprowadzić szybko lub dobrze. Zdecydowaliśmy się zrobić to jak najlepiej. Już podczas pierwszych wiosennych rozmów powiedzieliśmy

jasno, że na przyjęcie tak dużej grupy pracowników będziemy gotowi nie wcześniej niż jesienią. Chcieliśmy, aby nowi pracownicy zastali u nas przy-



najmniej takie warunki, jakie mieli dotychczas w PKP Cargo. Wymagało to licznych przygotowań pod kątem technicznym, organizacyjnym i informatycznym. Dyrektorzy zakładów przewozów regionalnych oraz zakładów taboru intensywnie nad wszystkim pracowali. Zakupiliśmy także system kadrowo-płacowy HR SAP, który jest stosowany przez PKP Cargo oraz zapewniliśmy sobie pomoc przy jego

obsłudze ze strony tej spółki w okresie przejściowym. Na pewno nie będzie więc żadnej luki w obsłudze pracowników.

– Ilu nowych pracowników, w tym maszynistów, trafi do PKP Przewozy Regionalne 1 października i jaki będzie stan zatrudnienia ogółem w spółce?

– Wskutek realokacji spółka zatrudni od października 3344 osoby. Zaznaczam, że nie jest to liczba ostateczna, gdyż możliwe są niewielkie wahania. Prawie 3 tysiące z nich to maszyniści, obsługująca ich administracja stanowi 157 osób, pracowników warsztatowych jest ok. 200.

Obecnie spółka zatrudnia blisko 16 tysięcy pracowników i taki stan utrzyma się po przemieszczeniach. Grupa 3459 osób wykonuje bowiem pracę na rzecz Oddziału Przewozów Międzywojewódzkich. Jako zorganizowana część przedsiębiorstwa, czyli wraz z pracownikami, zostanie on przekazany do PKP Intercity. Datą graniczną jest w tym przypadku koniec listopada br., ale prawdopodobnie stanie się to dwa tygodnie wcześniej.

Jak widać maszyniści staną się jedną z najliczniejszych grup zawodowych w naszej spółce. Wcześniej zatrudnialiśmy ich raptem 50, co było kroplą w morzu potrzeb.

– Przemieszczenia wymagały przeprowadzenia zmian w spółce.

– W biurze drużyn pociągowych został utworzony wydział drużyn trakcyjnych, który zajmie się ich koordynacją w skali całej spółki. Powstały także odpowiednie komórki organizacyjne na szczeblu zakładowym. Nie przewidujemy natomiast zmian w naszej strukturze organizacyjnej. Nadal tworzyć ją będzie 15 zakładów obejmujących



Fot. T. Makuch

mujących poszczególne województwa, z wyjątkiem stołecznego, gdzie przewozy regionalne realizuje spółka KM-Koleje Mazowieckie.

– Czego mogą się spodziewać nowi pracownicy PKP PR?

– Przede wszystkim cieszę się, że maszyniści trafią do naszej spółki i będą mógł ich przywitać jako jej prezes. Jestem pewien, że będzie im się dobrze u nas pracowało. Zdaję sobie sprawę z faktu, że maszyniści stanowią zintegrowaną wewnątrznie grupę zawodową, ale wierzę, że szybko zintegrują się z resztą naszej załogi. Ze swojej strony zrobimy wszystko, aby tak się stało. Spółka PKP Przewozy Regionalne oferuje warunki nie gorsze niż PKP Cargo oraz gwarancje zatrudnienia do końca 2009 r. Myślę jednak, że stabilność zatrudnienia przy obsłudze pociągów pasażerskich jest większa niż w ruchu towarowym

– PKP PR zostały oddłużone na kwotę 2,16 mld zł. W ślad za tym miała iść regionalizacja, ale samorządowy stawiają warunki i proces stanął pod znakiem zapytania.

– Samorządy jako przyszli właściciele starają się zapewnić spółce możliwie najlepszy start i perspektywy rozwoju więc trudno się dziwić, że oczekują od rządu gwarancji finansowych. Uważam to nawet za dobry znak. Dowodzi to bowiem, że samorządowcy są odpowiedzialni, myślą

o przyszłości spółki i nie zamierza ją pozbywać się udziałów oraz skazywać jej na vegetację. Według nich powinna ona zainwestować w ciągu najbliższych lat 7–10 mld zł w tabor. O takich kwotach nigdy nawet nie marzyliśmy! Absolutne minimum pozwalające przetrwać spółce do 2015 roku to ok. 2 mld złotych. Samorządy myślą jednak o radykalnej poprawie jakości usług i standardu podróży, do czego potrzebny jest nowy tabor. Rozmowy między stroną rządową i samorządową ciągle trwają i myślę, że można być umiarkowanym optymistą.

– Tym bardziej, że w ostatnich latach wzrastał poziom dofinansowania przewozów przez samorządy i w tym roku ma ono w całości pokryć deficyt spółki (patrz ramka).

– To efekt naszej działalności edukacyjnej. Wpajaliśmy samorządowcom, że ustawowa odpowiedzialność za organizowanie przewozów idzie w parze z odpowiedzialnością za ich finansowanie. Gigantyczną pracę wykonali powołani w 2005 roku czterej pełnomocnicy zarządu ds. współpracy z samorządami. Przypomnę, że kilka lat temu spółka zmuszona była uciekać się do radykalnych metod, by nakłonić je do pokrycia deficytu. Obecnie wszędzie osiągamy porozumienie. Oczywiście najmilej widziany byłby taki wzrost dofinansowania jak w Kolejach Mazowieckich, gdzie na przełomie kilku lat zwiększyło

PKP PR W PIGUŁCE:

Liczba przewiezionych pasażerów:
2008 – 170 mln, z czego 129 mln poc. osobowe (prognoza)
2007 – 167 mln, z czego 125 mln poc. osobowe

Wielkość pracy eksploatacyjnej (w pociągach osobowych):
2009 – 67 mln pockm (prognoza)
2008 – 66 mln pockm (prognoza)
2007 – 64 mln pockm

Poziom dofinansowania ze strony samorządów i procentowe pokrycie deficytu spółki:
2008 – 565 mln/100 proc. (plan)
2007 – 533 mln/91 proc.
2006 – 492 mln/74 proc.
2005 – 385 mln/52 proc.
2004 – 378 mln/43 proc. (bez woj. mazowieckiego)
2003–222 mln/19 proc. (bez woj. mazowieckiego)

Średniobowa liczba uruchamianych pociągów regionalnych:
2009 – 3263 (plan)
2008 – 3020 (plan)
2007 – 2535
2006 – 2604
2005 – 2514
Do tego pociągi międzynarodowe przygraniczne – ok. 150 rocznie

się ono czterokrotnie. Właśnie przykład KM dowodzi, że samorząd jako właściciel podchodzi do podmiotu kolejowego bardziej odpowiedzialnie. To jeden z argumentów przemawiającym za usamorządowieniem.

– Dziękuję za rozmowę.

Jesteśmy dobrym pracodawcą

Z Czesławem Warszewiczem – prezesem zarządu PKP Intercity rozmawia Rafał Zarzecki

– W wyniku procesu realokacji do PKP Intercity trafili od września maszyniści. Zawsze był Pan gorącym orędownikiem takiego rozwiązania. Dlaczego chciał Pan zatrudnić tę konkretną grupę pracowników?

– Realokację uważam za niezmiernie ważny i potrzebny proces.

Strategia PKP Intercity zakłada korzystanie ze sprawdzonych wzorów europejskich, a wszyscy najważniejsi europejscy przewoźnicy pasażerscy odpowiadają za produkt rozumiany jako pociąg, tzn. lokomotywa i wagon. Oczywiście wraz z pracownikami realizującymi usługę prze-

wozową. Trudno bowiem ponosić odpowiedzialność za jakość produktu nie mając wpływu na tak istotną jego część, jak usługa trakcyjna. Podstawą tej operacji była zatem zasadność biznesowa.

dokończenie na str. 8

Jesteśmy dobrym pracodawcą

dokończenie ze str. 7

– W jaki sposób podejmowano decyzję o przemieszczeniach?

– W wyniku wspólnych uzgodnień z PKP Cargo podjęliśmy decyzję, że pracownikami spółki zostaną ci maszyniści, którzy przez pierwsze cztery miesiące tego roku wykonywali pracę na rzecz PKP Intercity i przewozów międzywojewódzkich. Nie chcieliśmy urządzać „konkursów piękności”, lecz w sposób przejrzysty przejąć pracowników. I myślę, że udało się nam sprawnie przeprowadzić ten proces.

– Jaki był ten 1 września br. z Pana perspektywy? Czy proces przebiegł bez zakłóceń?

– Zapamiętam go jako bardzo dobry dzień dla spółki. Tabor trafił do nas już w maju, niemniej aspekt czysto ludzki był najistotniejszą i najdelikatniejszą materią. Staraliśmy się podmiotowo potraktować każdego człowieka. Uważam, że proces przebiegł bardzo spokojnie i kilkumiesięczne przygotowania przyniosły pożądany skutek. Nowa struktura organizacyjna spółki była wcześniej konsultowana z partnerami społecznymi i nie budzi żadnych kontrowersji.

Stabilność naszej firmy, jej potencjał oraz plany sprawiają, że PKP Intercity jest atrakcyjnym miejscem pracy i jest postrzegana jako dobry pracodawca. Bez wątpienia wspomogło to cały proces. Obejmując dwa lata temu stanowisko prezesa



PKP Intercity mówiłem o dwóch celach, które chce osiągnąć – przygotować spółkę do konkurencyjnego rynku i wprowadzić ją na giełdę. Ten pierwszy cel już niemal osiągnęliśmy. Poprawiliśmy stan taborowy firmy modernizując stare wagony i nabywając

nowe. Kupiliśmy również lokomotywy i rozpisaliśmy przetarg na zakup składów zespolonych. Zapowiadaliśmy zmianę na polskiej kolei i dotrzymaliśmy słowa. Składy zespolone i nowe lokomotywy to przecież tabor nowej generacji.

– Z czego wynika fakt, że PKP Intercity przyjęło pracowników miesiąc wcześniej niż PKP Przewozy Regionalne?

– Uważam, że odkładanie i rozlekkanie tego procesu w czasie nie przyniosłoby nic dobrego, a wręcz przeciwnie – potęgowało jedynie zamęt. W Intercity byliśmy gotowi przeprowadzić ten proces we wrześniu i tak się stało. Chcieliśmy ograniczyć niepewność pracowników związaną ze zmianą miejsca pracy do minimum.

– Ile osób trafiło do spółki i jaką część z nich stanowili maszyniści?

– Łącznie zatrudniliśmy ponad 2200 osób. Zaznaczam, że liczba ta może się zmienić, bo proces będzie kontynuowany do końca listopada, oczywiście w sposób uzgodniony z partnerami społecznymi. Maszyniści łącznie z częścią administracyjną to grupa ok. 1600 osób.

– Jeszcze do niedawna w PKP Intercity pracowało 2600 osób, więc maszyniści będą znaczącą grupą zawodową. Na co mogą liczyć i jak wygląda nowa struktura organizacyjna spółki?

– Nowi pracownicy mogą się spodziewać przede wszystkim szacunku od pracodawcy, stabilności i dobrych perspektyw. Strukturę spółki tworzą cztery zakłady – Północny, Południowy, Zachodni i Centralny. Od listopada powinni również dołączyć do nas pracownicy Oddziału Przewozów Międzywoje-

Fot. R. Zarzecki

Spółka PKP Intercity ogłosiła konkurs na polską nazwę lokomotywy ES64U4 „Euro-sprinter”



wódzkich PKP PR. Przewozy międzywojewódzkie będą integralną częścią naszej spółki, ale pociągi pozostaną jako oddzielny, znany produkt – pociągi pośpieszne. Koncentracja pociągów dalekobieżnych w jednym podmiocie przyczyni się do efektywniejszego ich obiegowania, lepszego wykorzystania zaplecza i ludzi. W konsekwencji przyniesie korzyść ekonomiczną wynikającą z efektu skali.

– Według rządowej strategii przyszłość PKP Intercity to prywatyzacja.

– Dynamiczny rozwój spółki wymaga szukania dodatkowych źródeł finansowania. Jednym z nich jest giełda. Doradca intensywnie pracuje nad analizami prywatyzacyjnymi, tak byśmy zgodnie z przyjętym harmonogramem, a więc w przyszłym roku, zadebiutowali na warszawskim parkiecie.

– Co jest priorytetem dla PKP Intercity?

– Satisfakcja podróżnych korzystających z naszych usług, bo od tego zależy wartość spółki. Przeprowadzane zmiany mają na celu wzrost konkurencyjności PKP Intercity – tak, żeby nasi klienci chętnie wracali do pociągów. Niezbędne jest więc kontynuowanie pracy nad poprawą oferty i jakości taboru.

– Spółka kupiła m.in. 10 lokomotyw ES64U4 „Europrinter” Siemens, które były światowe rekordy prędkości. To tabor z najwyższej półki.

– Cechuje go najwyższa jakość, szybkość i bezawaryjność. To pierwsze na polskich torach lokomotywy, które będą jeździły z prędkością 200 km/h. Ogłosiliśmy specjalny konkurs na ich nazwę. Inwestycje taborowe to konieczność, gdyż posiadany park taborowy nie wystar-

PKP INTERCITY W PIGUŁCE:

Liczba przewiezionych pasażerów:

2007 – 11,6 mln
2006 – 10,6 mln
2005 – 9,6 mln

Praca eksploatacyjna:

2007 – 18,6 mln pockm
2006 – 18,0 mln pockm
2005 – 16,9 mln pockm

Wyniki finansowe (zysk netto):

2007 – 45,1 mln zł
2006 – 34,8 mln zł
2005 – 3,1 mln zł

cza do realizacji naszych potrzeb. Dlatego kupujemy nowe lokomotywy i wagony oraz składy zespolone. Konsekwentnie dążymy bowiem do wzmocnienia pozycji PKP Intercity na rynku oraz do dalszej poprawy jakości naszych usług.

– Dziękuję za rozmowę.

**i rano
i wieczorem**
żyj swoim rytmem a iPlus dopasuje się do Ciebie

Nowe plany cenowe z abonamentem za **1 zł** nawet przez **3 miesiące**

Wybierz jeden z najnowocześniejszych modemów i ciesz się internetem z prędkością **do 7,2 Mb/s.**

Korzystaj z największego w Polsce zasięgu mobilnego internetu.



modemy iPlus od **1 zł**

Sprawdź szczegóły oferty na www.iplus.pl

www.iplus.pl

iPlus
I ŻYJESZ SWOIM RYTMEM

Push-pulle na Mazowszu

Na mazowieckie szlaki wyjechały nowoczesne, piętrowe wagony środkowe typu push-pull. Samorząd Województwa Mazowieckiego, spółka Koleje Mazowieckie oraz firma Bombardier uroczyście zaprezentowały nowy tabor 3 września na Dworcu Wschodnim w Warszawie.

Radykalną poprawę komfortu jazdy odczują pasażerowie KM podróżujący na najbardziej obciążonych trasach – łączących stolicę z Radomiem oraz Dęblinem. Dla niektórych przesiadka z wysłużonych ezetów do push-pulli może być sporym szokiem. Tym większa szkoda, że wskutek „afery tunelowej”, o czym piszemy w innym miejscu, nie kursują one linią średnicową. „Piętrusy” posiadają wygodne 133 miejsca siedzące oraz są klimatyzowane i doskonale wyciszone. Spokojna jazda w estetycznych wnętrzach jest prawdziwą przyjem-



Weekend pod parą

Doroczny pokaz zabytkowych pociągów i parowozów odbywał się tym razem w Suchej Beskidzkiej i na terenie skansenu taboru kolejowego w Chabówce. Czwartą edycję Parowozjady, która odbyła się w dniach 6–7 września, zorganizowała spółka PKP Cargo S.A.

Do Suchej Beskidzkiej można było przybywać pociągami retro. Na stacji odbyła się prezentacja parowozów i wagonów motorowych

oraz zawody z udziałem czterech parowozów – słowackich 464.001 i 422.0108 oraz polskich TKt48-191 oraz Ok22-31. Wygrał 422.0108 zwany Małym Byczkiem. U nas ten typ lokomotywy znany jest pod nazwą Zakopianka. W skład zwycięskiej drużyny weszli – Peter Oravec, Michal Vojenčiak i Ondrej Tereň – z Klubu historyckiej techniky pri Rušňovom depe w Zwoleniu. Wszystkie pojazdy wzięły także udział w prezentacji historycznych składów pociągów osobowych, towarowych i towarowo – osobowych pod zamkiem. Wzbudziła ona duże zainteresowanie publiczności, a dodatkową atrakcją stanowił pokaz sprzętu z okresu II wojny światowej.

W skansenie pasjonaci kolei mogli się przejechać drezyną Warsza-



wa, wejść do kabiny parowozu lub też uczestniczyć w trzech przejazdach pociągu retro z fotostopami na

nością, o czym mogli się przekonać zaproszeni na uroczystą premierę goście.

W ramach kontraktu z Bombardierem mazowiecki samorząd zakupił na potrzeby spółki KM 26 wagonów środkowych typu push-pull oraz 11 sterowniczych, które mają być dostarczone przez producenta z końcem listopada br. Wkrótce ma również ogłosić przetarg na zakup nowych lokomotyw do obsługi push-pulli. Zanim trafią do spółki, Koleje Mazowieckie będą dzierżawić lokomotywy EU 07 od PKP Cargo – do 31 stycznia 2009 roku 7 sztuk, zaś między lutym 2009, a sierpniem 2010 r. – 11. Póki co push-pulle ciągną wynajęte „siódemki”, które zostały przemalowane w barwy KM. (raz)



odcinku Chabówka – Mszana Dolna. Ich uczestnicy byli miło zaskoczeni niespodzianką – przemalowaniem i odpowiednim oznakowaniem (odlano z metalu wzorowane na oryginalnych tabliczki!) parowozu słowackiego 422.0108 oraz nadaniem mu polskich oznaczenia TKp11-29. Seria TKp11 (28 parowozów) kursowała bowiem przed wojną na linii Sucha Beskidzka – Zakopane.

Skansen w Chabówce jest jednym z niewielu ocalałych w Polsce. Zgromadzono tam bodaj najliczniejszą i najbardziej zróżnicowaną kolekcję zabytkowego taboru. Czy padnie ofiarą oszczędności w PKP Cargo? Witold Bawor – członek zarządu spółki – zapewnia, że skanseny w Chabówce i Kościerzynie oraz parowozownia w Wolsztynie przez najbliższe lata pozostaną pod opie-



kuńczymi skrzydłami PKP Cargo. Zamiast zimnych pomników będzie więc można nadal oglądać parowozy pod parą.

Maria Kaczmarczyk
Fot. autorka i archiwum

Dla kogo „pomostówki”?

Trwają negocjacje nad wykazem prac o szczególnym charakterze, uprawniających do uzyskania emerytury pomostowej. Efektów możemy się spodziewać już po zamknięciu tego numeru „GM”, ale wygląda to dość obiecująco.

Wiele wskazuje jednak na to, że pod pozycją nr 5 wykazu znajdują się „Prace maszynistów pojazdów trakcyjnych i kierowników pociągów”, czyli: maszynista pojazdów trakcyjnych, maszynista instruktor, maszynista zakładowy, maszynista wieloczynnościowych i ciężkich maszyn

do kolejowych robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej oraz pomocnik maszynisty pojazdów trakcyjnych. Strona rządowa przychylnie odniosła się także do propozycji prezydenta Leszka Miętka aby maszyniści, tak jak piloci, mogli przechodzić na emerytury pomostowe 10 lat przed osiągnięciem wieku emerytalnego (czyli w wieku 55 lat), jeśli zostaną uznani za niezdolnych do pracy na tym stanowisku z przyczyn zdrowotnych.

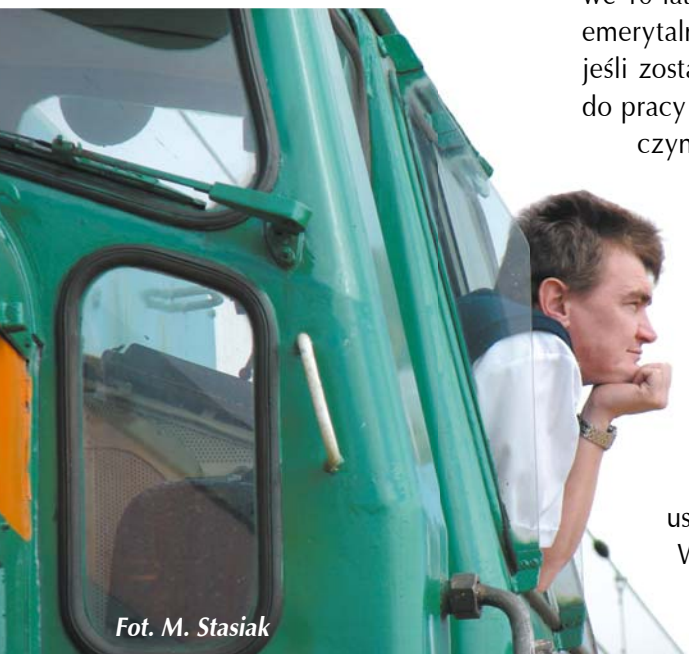
Inne kolejarskie zawody znajdują się zapewne pod pozycją 6 wykazu – „Prace bezpośrednio przy ustawianiu drogi przebiegu pociągów i pojazdów metra”. Dotyczy to dyżurnych ruchu, nastawniczych, manewrowych, ustawiaczy i zwrotniczych. W chwili oddawania numeru do druku wykaz prac o szczególnym charakte-

Prace o szczególnym charakterze są to prace wymagające szczególnej odpowiedzialności lub szczególnej sprawności psychofizycznej, których możliwość należytego wykonywania w sposób niezagrażający bezpieczeństwu publicznemu, w tym przede wszystkim zdrowiu lub życiu innych osób, obniża się przed osiągnięciem wieku emerytalnego na skutek pogorszenia sprawności psychofizycznej, związanej z procesem starzenia – z projektu definicji prac o szczególnym charakterze.

rze uzupełniano o rewidentów i funkcjonariuszy SOK.

Rozmowy z rządem w sprawie emerytur pomostowych nabrały tempa. Wpływ na taki stan rzeczy miała być może decyzja Krajowego Komitetu Protestacyjno-Strajkowego Kolejarzy z 3 września br. o odwołaniu akcji protestacyjno-strajkowej. Ustalono również harmonogram prowadzenia strajku. Przyjęto, że w przypadku nie uzyskania korzystnych rozwiązań dla kolejarzy zostanie wstrzymany ruch pociągów. Protest miałby mieć charakter strajku przerywanego, czyli byłby rozłożony na cykle umożliwiające negocjacje przy założeniu, że w czasie wstrzymania ruchu rozmowy nie byłyby prowadzone.

(raz)



Fot. M. Stasiak



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

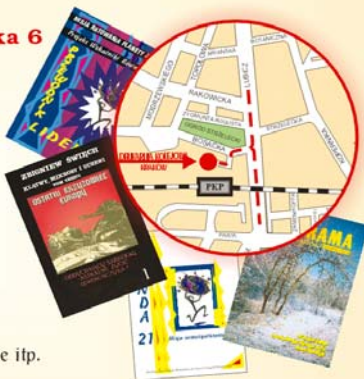
Oferuje Państwu swoje usługi w zakresie:

- składu i grafiki komputerowej
- druku offsetowego
- oprawy introligatorskiej

Drukujemy na maszynach arkuszywych i zwojowych:

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

Ponadto wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami



**SERDECZNIE
ZAPRASZAMY**

DO PRZEWODNICZĄCYCH!

Zgodnie z zapowiedziami przygotowujemy się do wydania w przyszłym roku niezwyklej 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. Przewodniczącym organizacji zakładowych przypomnamy o konieczności nadesłania takiego materiału do biura Rady Krajowej do końca września br.

Leszek Miętek
Prezydent ZZM

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



Wokół naszego święta

Inicjatorem Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego był powstały w 1988 roku międzynarodowy związek maszynistów ALE. Należą do niego organizacje z takich krajów jak: Niemcy, Słowacja, Czechy, Węgry, Serbia, Hiszpania, Włochy, Portugalia, Chorwacja, Bułgaria, Szwajcaria, Holandia, Rumunia, Słowenia, Grecja, Belgia i Polska.

Ogółem ALE zrzesza 110 tysięcy europejskich maszynistów. Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce jest członkiem tej organizacji od 1991 roku. Od 28 października 2006 roku wiceprezydentem ALE jest prezydent ZZM Leszek Miętek

Datę naszego święta wyznaczono na 16 września w połowie lat 90. ubiegłego wieku. Znalazło to odzwierciedlenie w paragrafie 10 statutu ZZM z 1996 roku, gdzie pojawiła się informacja o święcie. Pierwsze Centralne Obchody Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego odbyły się w 1996 roku w Czerwieńsku. W Muszynie-Złockiem odbyły się po raz 13.



Wyróżnieni maszyniści

Na wniosek ZZM kilkudziesięciu długoletnich i wyróżniających się w pracy członków związku podczas Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego uhonorowano resortowymi odznaczeniami „Zasłużony dla Transportu RP” i „Zasłużony dla Kolejnictwa”.

Odnagę honorową „Zasłużony dla Transportu RP” otrzymali:



1. Władysław Dynowski
2. Stanisław Janicki
3. Leopold Kłusek
4. Zbigniew Konieczny
5. Mariusz Kukliński
6. Ryszard Polakiewicz
7. Zbigniew Sikora
8. Edmund Szczygliński
9. Edmund Szkudlarek

Odnagę honorową „Zasłużony dla Kolejnictwa” otrzymali:



1. Andrzej Biela
2. Marian Buława
3. Rajmund Chrzanowski
4. Roman Cichowski
5. Krzysztof Ciećka
6. Marian Giza
7. Bronisław Głapiak
8. Sławomir Hasior
9. Karol Jelonek
10. Dariusz Jędrzejewski
11. Eugeniusz Kaczorowski

12. Waław Katarzyniec
13. Tadeusz Knysak
14. Krzysztof Korcz
15. Zbigniew Kot
16. Mieczysław Kubiszyn
17. Zbigniew Kulczyk
18. Remigiusz Lubasiński
19. Marian Łączyński
20. Jarosław Majewski
21. Kazimierz Makosz
22. Marian Malchar
23. Andrzej Miłek
24. Jan Obłozą
25. Marek Plizga
26. Witold Raczyński
27. Zenon Ruszczak
28. Grzegorz Schneider
29. Janusz Szary
30. Wojciech Usternul
31. Władysław Walas
32. Andrzej Walorczyk
33. Florian Wilk
34. Paweł Wilkosz
35. Tadeusz Wiszowaty
36. Grzegorz Woźniak
37. Wiesław Wrona
38. Andrzej Zalewski

Ponadto nasze odznaczenia związkowe

„Zasłużony dla ZZM” otrzymali:



1. Piotr Bernaciak
2. Włodzimierz Ciesielski
3. Kazimierz Engler
4. Franciszek Kostrzewa
5. Witold Mazur
6. Włodzimierz Pijewski
7. Mieczysław Suchojad
8. Marcei Tomczak
9. Tadeusz Winiarski

Łódzka rocznica

ZZM Łódź świętowało 30 sierpnia pierwszą rocznicę poświęcenia swojego sztandaru. Uroczystości połączone z regionalnymi obchodami Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego.

Przybyli uczestnicy złożyli kwiaty pod tablicą upamiętniającą obóz pracy przymusowej i poległych kolejarzy, znajdującą na terenie Zakładu Taboru w Łodzi. Stamtąd



ąd prowadzony przez orkiestrę i poczty sztandarowe pochód przemaszerował do Łodzi-Andrzejowa. W tamtejszej parafii Niepokalanego Poczęcia NMP odbyło się nabożeństwo z okazji rocznicy poświęcenia sztandaru. Uroczystości zakończyło okolicznościowe przyjęcie w pobliskim OSP.

(L)

Fot. T.Makuch

naturalnie z nami



przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo

PKP cargo
GRUPA PKP

Przepis na bubel

Ręce opadają od takich „fachowców” i ich wykładni – taka pierwsza myśl nasuwa się po przeczytaniu odpowiedzi Wydziału Przepisów spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Ważny ze względu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego przepis wzbudza liczne wątpliwości użytkowników żelaznych szlaków.

Centrum Kierowania Przewozami – Wydział Eksploatacji Lokomotyw PKP Cargo zwróciło się do Biura Eksploatacji PKP PLK (pismo CETK3/074/27/08 z 1 czerwca br.) z prośbą o wyjaśnienie treści paragrafu 63 instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów i sygnalizacji (Ir-1). Wynika z niego, że to drużyna pociągowa powinna dokonać osłony pociągu sygnałami. Zgodnie z postanowieniem par.10 instrukcji o sygnalizacji (Ie-1), do osłony pociągu zatrzymanego na szlaku, w przypadku rozerwania, drużyna pociągowa powinna użyć sygnałów drogowych D1 i DO. Obecne regulacje nie wymagają wyposażania pojazdów trakcyjnych w takie sygnały dlatego zwrócono się zatem o wykładnię tego postanowienia zadając dwa pytania:

„1. W jaki sposób drużyna pociągowa składająca się tylko z maszynisty może dokonać osłony pociągu?

2. Kto i w jaki sposób dostarcza drużynie pociągowej sygnały drogowe D1 i DO?”.

W imieniu PLK odpowiedzi udzielił naczelnik Wydziału Przepisów. Brzmiała ona tak:

„Ad. pyt.1 – na polecenie dyżurnego ruchu sygnałami D2 i D3.

Ad. pyt. 2 – w razie potrzeby sygnały DO i D1 dostarczą pracownicy PKP PLK S.A.

Ponadto wyjaśniamy, że postanowienia par. 10 ust. 4 pkt 2 dotyczy stosowania sygnału D1 jeżeli pociąg zostanie zatrzymany na szlaku i wymaga osłony, należy rozpatrywać w kontekście postanowień par. 11 ust. 3 dot. stosowania sygnałów D2 i D3 gdy zachodzi konieczność zatrzymania pociągu,

a nie ma możliwości lub potrzeby stosowania sygnałów zatrzymania”.

Sygnał D2 „stój” dawany ręcznie oraz sygnał D3 „stój” – dźwiękowy to sygnały zatrzymania dawane przez uprawnione osoby niewiele mające wspólnego z koniecznością bezpośredniej osłony pociągu. Można zatem przypuszczać, że naczelnikowi PLK nie są znane skutki, jakie powoduje rozerwanie pociągu. Nie ma raczej pojęcia, że pociąg zatrzyma się samoczynnie, gdyż w wyniku rozerwania nastąpi przerwanie głównego przewodu powietrza, a to spowoduje nagłe hamowanie, w efekcie czego nastąpi zatrzymanie pociągu. Tym samym stosowanie sygnałów zatrzymania D2 i D3 dla dokonania osłony pociągu, który uległ rozerwaniu, jest zbędne. Zwracam przy tym uwagę, że do osłony pociągu na szlaku używa się obu sygnałów tj. DO i D1, co wynika z paragrafu 10 instrukcji o sygnalizacji Ie-1 (E1).

Odpowiedź na drugie pytanie może wskazywać na nieznaną lub niezrozumienie zapisów instrukcji o sygnalizacji. Wynika z niej jasno, że maszynista zobowiązany jest nadawać sygnał dźwiękowy A1 „alarm” i jednocześnie migać światłami oraz sygnał Rp 2 „osłonić pociąg”. Sygnały te, zgodnie z postanowieniem par. 15 w/w instrukcji, należy podawać cyt. „do czasu ustalenia, że nie ma przeszkody do jazdy po sąsiednim torze, bądź do czasu osłonięcia przeszkody”. Tak więc nawet w przypadku dostarczenia tarcz DO i D1 przez pracownika PKP PLK S.A. maszynista wypełniając zapisy owego paragrafu nie jest



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

w stanie realizować postanowień zawartych w paragrafie 10. Wymagałoby to bowiem opuszczenia pojazdu trakcyjnego, a tym samym przerwania nadawania sygnału A1 „alarm”. Jak na dłoni widać brak elementarnej wiedzy trakcyjnej z zakresu obowiązków maszynisty u twórców przepisów o prowadzeniu ruchu pociągów i sygnalizacji. Czy w takiej sytuacji mogą dziwić tego rodzaju buble?

Naczelnik PLK w udzielonej wykładni całkowicie pominął obowiązujące zasady osłony pociągu określone w par. 48 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005 roku w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. Choć PLK nie posiadają uprawnień do zmiany zapisów tego aktu prawnego, to w paragrafie 2 ust. 5 autorzy instrukcji Ie-1 (E1) uprawnienia kompetencyjne ministra infrastruktury przypisali... prezesowi PLK. To niezgodne z Konstytucją, albowiem „organ upoważniony do wydania rozporządzenia nie może przekazać swoich kompetencji innemu organowi” (art. 92 ust. 2). Utrzymanie tego uprawnienia do 23 września br. skutkować będzie, zgodnie z par. 177 Rozporządzenia Ministra Transportu z 18.09.2007, utratą ważności instrukcji Ie-1 (E1), na co zwracam uwagę obecnym i przyszłym przewoźnikom oraz organowi nadzorującemu działalność zarządcy infrastruktury.

Natychmiastowego wyjaśnienia wymaga także kwestia stosowania przez komisje powypadkowe postanowień instrukcji o technice pracy manewrowej Ir-9 (R34) w wypadkach

dokończenie na str. 17

Pielgrzymka kolejarzy



Silna reprezentacja członków związku z wiceprezydentem Bogusławem Sadym na czele oraz poczty sztandarowe ZZM wzięły udział w VI Ogólnopolskiej Pielgrzymce Kolejarzy do Sanktuarium Miłosierdzia Bożego w Krakowie-Łagownikach, która odbyła się 13 września. Nasza delegacja przekazała dar ołtarza na ręce biskupa Jana Zająca.

Pod semaforem

Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego za inwestycje w nowy tabor, który przekazywany jest spółce KM – Koleje Mazowieckiego.

Wydatnie poprawia to ofertę samej spółki, jak i komfort podróżowania pociągami na Mazowszu, co doceniają pasażerowie.

Organizacje pracodawców w Trójstronnej Komisji Społeczno-Gospodarczej sprzeciwiające się przechodzeniu maszynistów na emerytury pomostowe w wieku 55 lat z przyczyn zdrowotnych. Od opinii ekspertów medycyny pracy i bezpieczeństwa ruchu ważniejsze są widać pieniądze.

Przepis na bubel

dokończenie ze str. 16

manewrowych mających miejsce na terenie bocznicy zarządzanej przez prywatnego użytkownika. W paragrafie 1 czytamy, że instrukcja ta zawiera zasady i sposób wykonywania manewrów na liniach zarządzanych przez PKP PLK S.A. Uważam zatem, że na terenie bocznicy zarządzanej przez prywatnego właściciela powinien obowiązywać regulamin pracy bocznicy zawierający szczegółowe warunki wykonywania manewrów oraz obsługi punktów ładunkowych. Obowiązek jego opracowania wynika z artykułu 19 ustawy o transporcie kolejowym,

a zakres określa Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.

Brak takiego regulaminu stanowi podstawę do odmowy wydania świadectwa bezpieczeństwa dla bocznicy przez UTK, co jest równoznaczne z zakazem jej użytkowania. Regulamin techniczny stacji lub posterunku nie zastąpi regulaminu pracy bocznicy, której użytkownikiem jest prywatny właściciel. Oczekujemy zajęcia stanowiska przez prezesa PKP Cargo w tej istotnej dla bezpieczeństwa pracy i ruchu kolejowego sprawie

Eugeniusz Śliwiński
Komisja Obrony Praw Pracowniczych

Boczny tor

Afera tunelowa

Zaslужący na to miano żenującego spektakl zafundowano nam w samym środku sezonu ogórkowego. Temat tygodniami nie schodził z czołówek gazet, ale w tym konkretnym przypadku trudno mieć pretensje do dziennikarzy.

Historię można streścić w kilku zdaniach. Mazowiecki samorząd decyduje się na zakup nowego taboru dla spółki KM i ogłasza przetarg. Zwycięzca Bombardier w szybkim czasie produkuje wagony środkowe typu push-pull, które zostają dopuszczone do ruchu. Nikt nie ukrywa, że pojedą linią średnicową, bo cały czas huczą o tym media. Miesiąc przed premierą wyłazi sztydło z worka – nie mieszczą się w niedawno modernizowanym tunelu, więc kursować średnicówką nie mogą. No i zaczęło się...

Zamiast zwołać wspólną konferencję prasową i wyjaśnić sprawę oraz wyciągnąć konstruktywne wnioski spółki Koleje Mazowieckie i Polskie Linie Kolejowe rozpoczynają wzajemne obwinianie się za zamieszanie. Na światło dzienne wyciągane są pisma, głos w sprawie zabierają „niezależni” eksperci i samorządowcy. Areną konfliktu są media, które nagle „przypominają” sobie m.in. o kłopotach PLK z wykonawcą i opóźnieniach podczas modernizacji tunelu oraz braku nowych lokomotyw do push-pulli.

Od orzekania o winie są inni, więc sobie darują. Każdy kij ma wprawdzie dwa końce, ale tu wydaje się ona ewidentna. Ubolewam nad innym faktem. Odpryskiem całej awantury jest wyraźny przekaz, który za pośrednictwem mediów trafił do społeczeństwa: „kolejarze nie mogą się ze sobą dogadać i marnotrawią publiczne środki”. Trudno pracuje się nad zmienną złego wizerunku. Mleko się jednak rozlało i teraz trzeba wyciągnąć z bolesnej lekcji wnioski. Ale z tym akurat różnie dotychczas na kolei bywało...

(uprzejmy pan)

HUMOR

Na deptaku w Kołobrzegu piękna dziewczyna wchodzi na automatyczną wagę, wrzuca monetę, po czym z niezadowoleniem ogląda wydrukowany wynik. Po chwili zdejmuje więc wiatrówkę i pantofle, wrzuca kolejną monetę, po czym znów kręci głową z niezadowolenia. Zdejmuje zatem bluzkę, wchodzi raz jeszcze na wagę, ale efekt jest podobny.

Stoi niezdecydowana zastanawiając się jakiej części garderoby mogłaby się jeszcze pozbyć, gdy przyglądający się wszystkiemu facet wręcza jej garść monet mówiąc:

– Niech pani kontynuuje – ja stawiam!

Sędzia do oskarżonego:

– Czy przyznaje się pan do winy?

– Absolutnie nie, wysoki sędzie. Mowa mego obrońcy i zeznania świadków przekonały mnie, że jestem niewinny!

Dwudziestolatka wraca do domu z zakupami z supermarketu i mówi do matki:

– Mamo, na warzywach widziałam dziś przepiękne ogórki! Miały chyba z osiem centymetrów grubości (pokazuje „fi” dłońmi) i co najmniej pół metra długości (rozkłada ręce na pół metra).

Na to jej stara, głucha babcia:

– O, to jakiś ładny kawaler! Żeby cię ino chciał.

Szef wrócił z lunchu w świetnym humorze i zwołał wszystkich pracowników, by wysłuchali kilku dowcipów,

fraszki Jerzego Szulea

Domator

Znalazł szczęście wreszcie
W domowym areszcie.

Cudowanie

Po kolejnym cudzie
Znów strajkują ludzie.

Sjesta

Leni odpowiednia
Drzemka poobiednia.

Nieudacznik

Randka niby była,
ale nieudana
Nie doszedł do uda...
tylko do kolana.

Malizna

Dużo ci nie dadzą
Odurzeni władzą.

które właśnie usłyszał. Wszyscy śmieją się do rozpuku, oprócz jednej dziewczyny.

– O co chodzi? – pyta szef – Nie masz poczucie humoru?

– Nie muszę się śmiać – odpowiada dziewczyna – Odchodzę w piątek.

Babcia wypełnia papierki w urzędzie skarbowym.

Wypełnia, wypełnia, wreszcie skończyła i oddaje urzędnikowi, a ten na to:

– Ale jeszcze musi się pani podpisać.

– A jak się mam podpisać?

– Normalnie. Tak, jak się pani podpisuje w liście.

Babcia myśli, po czym pisze:

„Całuję Was mocno! Babcia Alina”

Kącik filatelistyczny

We wrześniu obchodzimy nasze maszynistowskie święto. Ponieważ ma ono charakter międzynarodowy przedstawiamy zagraniczny walor filatelistyczny.

Koperta pochodzi z Dalekiego Wschodu. Została wysłana ze stolicy Tajwanu – Tajpej. Z nadruków wynika, że działa tam odpowiednik Ogólnopolskiego Klubu Zainteresowań PZF „Kolejnictwo” im. E. Malinowskiego, czyli Klub Znaczka Kolejowego. Walor wzbudza ciekawość także z innego powodu. Na kopercie widnieją bowiem symbole przedstawiające trzy rodzaje trakcji – parową, spalinową i elektryczną. Parowóz umieszczono na złotym nadruku na kopercie (z lewej strony u góry), lokomotywę spalinową na stemplu dziennym (czarny na znaczku), a elektrowóz – na dodatkowym stemplu (czerwony – u dołu z prawej).



(amur)

„Maszynistka” 2009?



Trwają prace nad kalendarzem ZZM na 2009 rok. Jeden z zaproponowanych projektów ma przedstawić „maszynistkę”, w którą wcieli się marząca o pracy w spółce PKP Intercity Katarzyna Gołowanow. Publikujemy jedno z próbnych zdjęć z pierwszej sesji i z niecierpliwością czekamy na kolejną, życząc więcej odwagi i trzymając kciuki za spełnienia planów zawodowych sympatycznej pani Kasi.

R.

Fot. G. Moc

Impresje z pociągu

W noc wiosenną
ekspresem znowu
śmigam przez Polskę

zaspane stacyjki pozostawiam
i stacje dużych miast
zdążam do granicy

i tylko kora brzoź
rozjaśnia nieco noc
i rozświetlają ją okna chat

po długim półśnie
powieki odchylam
gdy budzi się Polska

jaskrawo zielona
uspokojona
wypoczywająca niedzielą.

Paweł Soroka

Wiosna 1996 r.



Rozwiązania jakich potrzebujesz.

Hestia Rodzina

Grupowe Ubezpieczenie
na Życie
Pracowników i ich Rodzin

*koszt połączenia wg taryfy operatora

0 801 107 107*

www.hestia.pl



Szancowni Państwo

Natura Tour pragnie serdecznie podziękować wszystkim swoim Klientom za skorzystanie z oferty letniej naszej Spółki.

Wysoko sobie cenimy wszelkie uwagi i sugestie przesłane przez Państwa na temat naszej oferty.

Będą one dla nas wskazówką do tworzenia nowych produktów, odpowiadających Państwa oczekiwaniom i dających Państwu satysfakcję i zadowolenie.

Pracujemy już nad wydaniem nowego Katalogu L.A.T.O 2009, mając nadzieję, że spotka się on z Państwa życzliwym zainteresowaniem.

Jeszcze raz dziękując za wybranie naszej oferty L.A.T.O 2008 zapraszamy Państwa do skorzystania z ciekawej oferty jesiennic-zimowej.

*Z poważaniem
Zarząd Natura Tour sp. z o.o.*

www.naturatour.pl
infolinia: 0 801 000 527