



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 10/50

PAŹDZIERNIK 2008



Ukręcili na siebie bat



Kolejowi pracodawcy zapewniali nas, że są w pełni przygotowani do zmian i przejścia pracowników do PKP Intercity oraz PKP Przewozy Regionalne. Chęci pewnie mieli i dobre lub był to urzędowy optymizm, bo w praktyce nie nad wszystkim udało im się zapanować. W jednym z zakładów źle wyliczono wskaźniki kto, ile i dla kogo pracował, a ludzi pozostawiono bez zapewnienia pracy. ZZM musiał zatem znowu interweniować i podjąć działania, aby rozwiązać problem, którego można było uniknąć.

Gdyby zastosowano zasadę dobrowolności przejść i pracownicy mieli możliwość wyboru, co publicznie obiecał nam minister rzucając na szalę swój autorytet, proces realokacji odbywałby się spokojniej i bez niepotrzebnych napięć. A tak wyszło sztywno z worka. Okazało się, że w XXI wieku w tzw. holdingu człowieka można trak-

tować jak przedmiot, którego w razie potrzeby przestawia się z miejsca na miejsce bez pytania o zdanie. To nauka na przyszłość dla wszystkich pracowników Grupy PKP.

Przy okazji, zapewne przypadkowo, pracodawcy ukręcili na siebie bat. Tak wmawiali nam i wszystkim wokół, że ostatnią barierą we właściwym funkcjonowaniu spółek kolejowych jest brak pracowników drużyn trakcyjnych u przewoźników, że rozbudzili przy tym duże oczekiwania. Analogicznie z tym większą surowością będą rozliczani z efektów swojej pracy. Nie chcemy słyszeć, że pracy brakuje, bo to, tamto, siamto. Przypomina to zresztą tłumaczenia przysłowiowej złej baletnicy. Oczekujemy również, że dobra praca będzie dobrze wynagradzana.

W niczym nie zmienia to faktu, że kolej została poćwiartowana na co się tylko dało. Dawne przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe to dziś konglomerat większych i mniejszych spółek. Po niektórych, jak np. dawne zakłady naprawcze taboru kolejowego, pozostało już tylko wspomnienie. Choć eksperci uspokajają, że efekt tsunami nam nie grozi, to kryzys ekonomiczny może odcisnąć swoje piętno, szczególnie w mniejszych firmach. Krach na światowych giełdach spowodował wstrzymanie sprzedaży części akcji niemieckiego przewoźnika towarowego. Uznano, że zamiast sprzedawać za bezcen lepiej poczekać na lepsze czasy. A u nas? Rządzący przebiegają nogami by jak najszybszej pozbyć się kolejowych spółek i związanych z tym problemów. Oby nie skończyły one jak wspomniane zntk-i...

Bogusław Sady



Głos Maszynisty

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: Poczet sztandarowy ZZM Nowy
Sącz

Fot. Rafał Zarzecki

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

ARNOLD MODRZEJEWSKI

KANDYDAT NA PRZEDSTAWICIELA ZAŁOGI
W RADZIE NADZORCZEJ
PKP SZYBKA KOLEJ MIEJSKA W TRÓJMIEŚCIE



**NAJWAŻNIEJSI
SĄ
LUDZIE**

- Lat 35, maszynista – instruktor
- Z PKP związany od początku swojej kariery zawodowej, kontynuuje rodzinne tradycje kolejarskie
- Doradca Prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
- Absolwent Technikum Kolejowego w Bydgoszczy – specjalizacja: „eksploatacja i naprawa taboru kolejowego” oraz Politechniki Koszalińskiej – kierunek: „mechanika i budowa maszyn”

Bądźmy czujni!

Z Leszkiem Miętkiem – prezydentem ZM rozmawia Rafał Zarzecki

– **Związek Pracodawców Kolejowych zaproponował nowe regulacje związane z uprawnieniami przejazdowymi dla kolejarzy. Dlaczego wywołały one tak wielkie wzburzenie?**

– Po raz kolejny mamy do czynienia z sytuacją, że ZPK próbuje jednostronnie interpretować zapisy Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy i określić nie tylko wysokość cen wykupu świadczeń przejazdowych. Pracodawcy chcą również podnieść ceny wykupu biletów okresowych o kilkaset procent. Moim zdaniem, które podzieliła także Rada Krajowa ZM, to ewidentny zamach na układ zbiorowy pracy. To próba odebrania kuchennymi drzwiami przysługujących nam uprawnień, bo wysokie ceny świadczeń odstraszą kolejarzy. Skoro pracownik ma prawo do zakupu biletu z ulgą 99 proc., to powinno to dotyczyć każdego biletu, także okresowego. Chciałbym zwrócić uwagę na jedną rzecz – 12 tys. zł kosztuje ogólnodostępny, imienny bilet sieciowy na cały rok. Kolejarze kupują go za 120 zł, ale dodatkowo muszą płacić za miejscówki w pociągach PKP IC, które w bilecie skierowanym na rynek są bezpłatne!

Dlatego Rada Krajowa ZM zdecydowała o uruchomieniu sporu zbiorowego w sytuacji, gdy prowadzony w oparciu o Porozumienie Partnerów Społecznych dialog nie przyniesie efektów. Nadal wierzę, że dialog jest możliwy, ale na razie nawet nie został podjęty przez pracodawców, nad czym ubolewam. Zapowiedziano spotkanie w tej sprawie 22 października. Zobaczmy, co ono przyniesie.

– **Komplikuje się sprawa emerytur pomostowych. Wprawdzie projekt trafił już do parlamentu, ale nie moż-**

na wykluczyć przepychanek postów i senatorów z rządem, nie mówiąc już o tym, że do rozgrywki włączył się prezydent Kaczyński. Na czym właściwie obecnie stoimy?

– W sprawach emerytalnych ZM, poprzez Konfederację Kolejowych Związków Zawodowych, ściśle współpracuje z Ogólnopolskim Porozumieniem Związków Zawodowych. OPZZ forsuje porozumienie podpisane z wicepremierem Gosiewskim, w którym prawo do świadczeń miało więcej kolejarzów niż teraz się planuje. Niemniej zrobiliśmy istotny krok naprzód, bo strona rządowa uznała potrzebę wpisania do projektu emerytur pomostowych różnych zawodów kolejowych, w tym także maszynistowskich, a zarazem umożliwiła maszynistom przejście na emeryturę o 10 lat wcześniej w przypadku utraty zdrowia. Korzystne zapisy muszą jednak znaleźć odzwierciedlenie w zapisach ustawy, a do tego droga daleka. Należy także zadbać o odpowiednią wysokość emerytur pomostowych i przyjrzeć się w jaki sposób wpłyną na emeryturę zasadniczą. Oczywiście jestem dobrej myśli, ale musimy być czujni. W przypadku fiaska rozmów mamy Uchwały Krajowego Komitetu Protestacyjno-Strajkowego i przyjęty harmonogram ewentualnego strajku.

Każdy członek związku, każdy kolejarz musi mieć świadomość, że właśnie decydują się losy jego godnej emerytury po latach aktywności zawodowej. Ta przyszłość może nie być wcale różowa. Trzeba być aktywnym we własnym interesie, także wtedy, gdy trzeba będzie podjąć protest. Emerytur dla kolejarzy nie da się wywalczyć wyłącznie własnymi siłami. Z tego powodu cały czas współpracujemy z OPZZ

i chcemy, żeby nasze wspólne działania były skoordynowane z innymi branżami i reprezentatywnymi organizacjami. Działając razem na pewno będziemy skuteczniejsi.

Powtórzę raz jeszcze: sprawa rozwiązań emerytalnych musi być przez każdego kolejarza traktowana jako walka o swój interes. Nie związku, ale każdego z nas, z osobna. Chyba, że ktoś korzystnych rozwiązań nie chce, w co trudno mi akurat wierzyć.

– **Zarząd PKP Cargo przedstawił wstępny plan restrukturyzacji spółki. Sytuacja jest ciężka, ale nie patowa.**

– O restrukturyzacji PKP Cargo na pewno trzeba rozmawiać. Jedno jest pewne – spółka wymaga głębokich zmian dostosowujących ją do warunków rynkowych. Będzie kruchem jeżeli nie uda się opanować trendu spadkowego, potęgowanego dodatkowo przez kryzys ekonomiczny. PKP Cargo zmieniła formułę działania – nie jest swoistym bankiem Grupy PKP, ale zajmuje się przewozem towarów i ma ambicję być operatorem logistycznym. Temu celowi musi podporządkować cały swój potencjał precyzyjnie określając zakres działania w przyszłości.

Uważam, że bez wsparcia właściciela PKP Cargo może sobie nie poradzić. Należy m.in. zlikwidować absurd w otoczeniu zewnętrznym spółki. Przykładowo PKP Cargo ma 50 proc. udziału w rynku przewozów towarowych według przewożonej masy i ok. 70 proc. – według pracy eksploatacyjnej, a za stawki dostępu do infrastruktury płaci sześciokrotnie więcej niż wszyscy prywatni przewoźnicy razem wzięci. To pokazuje, że dostosowanie do zliberalizowanego, agresywnego rynku musi odbywać się na wielu płaszczyznach. Mam nadzieję, że PKP Cargo wybrnie z opresji, a zmiany uda się przeprowadzić w duchu dialogu społecznego.

– **Dziękuję za rozmowę.**

W jedności siła

Z Janem Guzem, przewodniczącym Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych rozmawia Rafał Zarzecki

– **Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych wstąpiła niedawno w struktury OPZZ. Ile organizacji tworzy Porozumienie i ilu ogółem zrzesza członków?**

– Obecnie OPZZ tworzy 90 ogólnokrajowych organizacji związkowych z różnych branż, do których należy ponad 800 tysięcy pracowników. Najlicniejszy jest Związek Nauczycielstwa Polskiego, ale są wśród nas m.in. górnicy, hutnicy, gazownicy, czy kolejarze zajmujący się np. infrastrukturą. Siła i zaangażowanie poszczególnych organizacji przekłada się na całą OPZZ. Wierzmy, że Konfederacja wniesie świeży powiew i nowe spojrzenie na problematykę transportową i tworzenie prawa pracy oraz będzie aktywnym przedstawicielem pracowników sektora kolejowego.

– **Wcześniej kolejarze stanowili niewielką grupę w OPZZ. Dzięki Konfederacji będzie ich teraz o 20 tysięcy więcej, a wzajemna współpraca powinna przynieść obu stronom wymierne korzyści...**

– Cieszę się, że coraz powszechniejsza staje się potrzeba integracji i mówienia wspólnym głosem. Siła związków zawodowych tkwi w jedności – działając razem jesteśmy po prostu skuteczniejsi. Wszyscy zresztą borykamy się z pewną grupą problemów o charakterze ponadzakładowym czy ponadbranżowym, które trzeba rozwiązywać na szczeblu centralnym. Życiem zawodowym i społecznym rządzi w dużym stopniu polityka, więc należy docierać z postulatami do czynników decyzyjnych jak parlamentarzyści czy rząd, co OPZZ czyni. Dla kolejnictwa istotne jest przecież nie tylko Ministerstwo

Infrastruktury, ale resort finansów i pracy, czy dialog w Trójstronnej Komisji ds. Społeczno-Gospodarczych. Bez wątplenia 20-tysięczna grupa kolejarzy z KKZZ sprawi, że będziemy



aktywniej reprezentować to środowisko wobec strony rządowej i pracodawców. Ale nie tylko tam. Proszę zauważyć, że prawo pracy jest w coraz większym stopniu kształtowane przez dyrektywy europejskie. Wszystko to pokazuje, jak wiele jest obszarów wymagających wspólnego działania.

– **Dla maszynistów jednym z priorytetów jest kwestia wcześniejszych emerytur. Czego mogą się spodziewać?**

– W OPZZ patrzymy na to zagadnienie w szerszym ujęciu – jako system zabezpieczenia emerytalno-rentowego. Jego częścią są oczywiście emerytury pomostowe. Prace nad rządowym projektem ustawy o emeryturach dla osób pracujących w szczególnych

warunkach i szczególnym charakterze jeszcze trwają. W kilku obszarach udało nam się uzyskać porozumienie, dzięki czemu rozszerzono grupy pracownicze, które otrzymają prawo do tego świadczenia. Uwzględniono m.in. maszynistowskie zawody oraz stworzono maszynistom możliwość przejścia na emeryturę 10 lat wcześniej z przyczyn zdrowotnych.

Warto podkreślić, że rząd i pracodawcy rozpętali negatywną kampanię

wokół emerytur pomostowych. Alarmistyczne informacje jakoby miało to nas wszystkich dużo kosztować nie są prawdziwe. Przykładowo absolwent zawodówki pracujący do 60. roku życia posiada 45-letni staż pracy. Przy średniej płacy 3 tysięcy złotych i składce na FUS rządu 40–45 procent uzbiera ogółem 700 tys. zł. Wydanie tej kwoty przy średniej emeryturze rządu 1200 zł netto wymagałoby 100 lat życia! Nikt zatem nie musi do nikogo dokładać, bo pieniądze na nasze emerytury zostały odłożone. To wina rządzących, że zostały przeznaczone na inne cele lub po prostu skonsumowane.

– **Stronę związkową, w tym OPZZ, czeka także batalia w Komisji Trójstronnej o wysokość emerytur.**

Jaka jest propozycja strony rządowej w tym zakresie?

– Zaproponowany sposób ich wyliczenia jest niekorzystny dla pracownika. Opiera się na algorytmie uwzględniającym liczbę przepracowanych lat, która będzie dzielona przez różnicę między uśrednioną długością życia – 77 lat i wiekiem 60 lat. W tym przypadku kwotę zebranego kapitału dzielony na 17 lat i taka byłaby wysokość świadczenia. Szacujemy, że obniży to emerytury o około 1/3, zwłaszcza osobom pracującym w warunkach szczególnych, które wypracowały mniejszy kapitał. Dlatego proponujemy, by pracodawcy płacili za nich dodatkową składkę w wysokości 3 procent.

– **Innym frontem walki są uprawnienia związkowe i pracownicze. Pracodawcy usilnie dążą do ich ograniczenia.**

– Dlatego wszyscy musimy zachować szczególną czujność. Stronie związkowej pracodawcy chcą m.in. ograniczyć prawo do konsultowania wypowiedzeń umowy o pracę (miałyby się odbywać dopiero po wręczeniu wypowiedzenia), a sądom pracy – możliwość decydowania o przywróceniu do pracy. Pracownikom chcą zmniejszyć prawo do ochrony przedemerytalnej do dwóch lat oraz odebrać prawo do tzw. urlopu na telefon, na co niedawno się zresztą zgodzili. Pojawiają się nawet zakusy żeby usunąć związki zawodowe poza zakłady pracy.

Równoległe wysuwane propozycje strony związkowej zmierzają m.in. w kierunku wzmocnienia roli i pozycji układów zbiorowych pracy, zaostrzenia sankcji karnych wobec pracodawców łamiących prawa związkowe oraz umożliwienia zrzeszania się w związkach osobom wykonującym pracę na podstawie umów cywilno-prawnych. Ze wzglę-

du na duże rozdrobnienie związkowe domagamy się przyznania kompetencji w sprawach zbiorowych jedynie dla reprezentatywnych organizacji związkowych. Chcemy żeby prawo chroniło pracownika, tak jak ma to miejsce w Europie Zachodniej czy krajach skandynawskich. Postulujemy także wzrost płacy minimalnej z 37 do 50 proc. średniej krajowej.

– **Wielu zastanawia się nad przyszłością ruchu związkowego. Tym bardziej, że uzwiązkowienie w naszym kraju jest relatywnie ni-**

skie, a młodego narybku specjalnie nie widać. Czy związki odnajdą się w nowych realiach?

– Reformy przeprowadzone po 1989 roku sprawiły, że gospodarka przeszła głęboką transformację – od przemysłowej do usługowej. Tę ostatnią cechują małe, często rodzinne firmy, w których nie ma miejsca dla związków.

W Polsce uzwiązkowienie sięga 15 proc. osób pracujących, ale w krajach skandynawskich już 80–90 proc. Uważam, że zawsze będzie potrzeba zrzeszania się i wspólnego działania, bo kto ma obronić pracowników jak nie oni

sami? Interesy pracownicze będą zagrożone tak długo, jak długo będzie istniał charakterystyczny dla kapitalizmu wyzysk człowieka przez człowieka. W pierwszej kolejności trzeba zmienić prawodawstwo, aby w związkach mogły się zrzeszać osoby będące w samozatrudnieniu i drobni rzemieślnicy. Najszą działalność należy w większym niż dotychczas stopniu oprzeć na opiniach ekspertów, doradców, prawników. Musimy również się doksztalać. Apeluję o zrzeszanie się w duże organizacje, bo mają one większą siłę przebicia.

– **Gościł Pan w Muszynie na Ogólnopolskich Obchodach Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego. Jak na tle innych grup zawodowych prezentują się kolejarze, a mówiąc ściślej maszyniści?**

– Dostrzegłem dużą determinację w walce o prawa pracownicze i silne więzy branżowe. Uważam, że brać kolejarska jest dobrze zorganizowana i działając wspólnie z innymi branżami może wiele osiągnąć. Pracownicy PKP związani z ruchem kolejowym mają znacznie lepsze narzędzia do walki o swoje prawa niż wiele innych grup zawodowych. W pełni oddaje to maksyma: gdy siła argumentu jest za mała, to skuteczny może okazać się argument siły...

– **Dziękuję za rozmowę.**

Brać kolejarska jest dobrze zorganizowana i działając wspólnie z innymi branżami może wiele osiągnąć. Pracownicy PKP związani z ruchem kolejowym mają znacznie lepsze narzędzia do walki o swoje prawa niż wiele innych grup zawodowych.



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 arkuszowych i zwojowych:

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

SERDECZNIE ZAPRASZAMY

Reprezentanci w OPZZ

Rada Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych wybrała delegatów na kongres Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych oraz swojego przedstawiciela w Radzie OPZZ.

Stało się to podczas posiedzenia Rady KKZZ, które odbyło się 17 września w Warszawie. W Radzie OPZZ Konfederację reprezentował będzie jej wiceprzewodniczący - Aleksander Motyka. W związku z przyznaniem KKZZ 14 mandatów na kongres OPZZ zdecydowano, że po pięć przypadnie w udziale największym organizacjom, czyli Związkowi Zawodowemu Maszynistów Kolejowych w Polsce oraz ZZ Dyżurnych Ruchu PKP, dwa – ZZ Drużyn Konduktorskich w RP, a po jednym – ZZ Dyspozytorów PKP i ZZ Kolejarzy w Przemysłu. Dwa dni później Rada Krajo-

wa ZZM przyjęła uchwałę, że delegatami naszego związku będą Leszek Miętek, Bogusław Sady, Krzysztof Ciećka, Piotr Rybikowski i Leszek Komendacki.

W trakcie posiedzenia omówiono również m.in. sytuację związaną z emeryturami pomostowymi oraz działania poszczególnych struktur regionalnych KKZZ. Spotkanie rozpoczęło się minutą ciszy, którą uczczono pamięć zmarłego kolegi Andrzeja Kościana.

R.



Współpraca w ALE

Europejski związek maszynistów ALE intensyfikuje wspólne działania. Powołano zespoły problemowe, w skład których wejdą przedstawiciele ZZM.

To efekt posiedzenia zarządu ALE, które w dniach 3–5 października odbyło się w Salonikach. Utworzone dwie grupy robocze zajmą się m.in. ustaleniem standardów pracy i jednolitego wieku emerytalnego dla maszynistów oraz możliwością wspólnych działań protestacyjno-strajkowych.

Oprócz ZZM w jednym z zespołów znajdą się maszynistowskie związki zawodowe z Czech, Słowacji i Węgier. Jego pracami będzie kierował wiceprezydent ALE, a zarazem szef ZZM Leszek Miętek.

ALE usilnie dąży do udziału w sektorowym, europejskim dialogu spo-

łecznym i mieć wpływ na unijne prawodawstwo. W związku z nieprzejednanym stanowiskiem w tej sprawie ze strony organizacji pracowników – federacji transportowców ETF, ALE zwróciło się do Komisji Europejskiej o podjęcie pośrednictwa w negocjacjach.

W przyszłym roku ALE obchodzić będzie jubileusz 20-lecie swojego istnienia. Na posiedzeniu w Salonikach podjęto decyzję, że rocznicowe uroczystości odbędą się w dniach 6–10 maja 2009 r. w Rzymie, gdzie zakładano tę organizację.

(w)

Fot. archiwum



O restrukturyzacji PKP Cargo

Sytuacja w PKP Cargo była wiodącym tematem ostatniego posiedzenia Rady Krajowej ZZM. Wzięli w nim udział przedstawiciele spółki, z prezesem Wojciechem Balczunem na czele, którzy mówili o planowanej restrukturyzacji zakładów.

W miejsce zakładów taboru i zakładów przewozów towarowych PKP Cargo zamierza utworzyć 16 zakładów: Zachodniopomorski z siedzibą w Szczecinie, Pomorski z siedzibą w Gdyni, Podlaski z siedzibą w Białymstoku, Wielkopolski z siedzibą w Poznaniu, Kujawski z siedzibą w Bydgoszczy, Mazowiecki z siedzibą w Warszawie, Centralny z siedzibą w Łodzi, Dolnośląski z siedzibą we Wrocławiu, Świętokrzyski z siedzibą w Skarżysku-Kamiennej, Wschodni z siedzibą w Lublinie, Śląski z siedzibą w Rybniku, Staropolski z siedzibą w Tarnowskich Górach, Górnośląski z siedzibą w Katowicach, Małopolski z siedzibą w Krakowie, Podkarpacki z siedzibą w Przemyślu oraz Południowy z siedzibą w Nowym Sączu.

Prezes Balczun zamierzenia te argumentował koniecznością stworzenia w spółce silnych zakładów. Powstanie także mechanizm rozliczania dyrektorów za wyniki finansowe poszczególnych placówek, uwzględniający rzecz jasna ich specyfikę. Tam gdzie to będzie uzasadnione tworzone będą również spółki-córki – tzw. cargo-wagony i cargo-tabor. Prezes zapowiedział



również zmiany w porzucanej obecnie po całym kraju centrali. Zdaniem członka zarządu PKP Cargo ds. strategii Ludomira Handzla, uwolnieniu to określone zasoby ludzkie, a część załogi musi się liczyć z koniecznością przebranżowienia, o ile będą chcieli dalej pracować w spółce. Prezes Balczun poinformował także o wszczęciu dochodzenia w sprawie upublicznienia strategii spółki w internecie.

Obecna trudna sytuacja to zdaniem szefa PKP Cargo skutek zaniechań w przeszłości, spadku koniunktury na rynku przewozów towarowych oraz czynników niezależnych, które spowodowały wzrost kosztów funkcjonowania, jak np. podwyżka cen energii, czy wzrost stawek dostępu do infrastruktury. Te ostatnie rosną mimo gorszej jakości usług oferowanych przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe, czego dowodem jest spadek prędkości handlowej i częste zamknięcia linii.

W dyskusji maszyniści zwracali uwagę na mankamenty proponowanych rozwiązań. Padały liczne pytania dotyczące kryteriów przeprowadzanych zmian, a także bardziej szczegółowe np. o Łazy, Małaszewicze, Czerwieńsk, Ostrów Wlkp, porty w Gdyni. Zostały one z uwagą wysłuchane przez przedstawicieli spółki,

którzy przyznali, że są otwarci na inne rozwiązania.

W trakcie odbywającego się 13 października posiedzenia Rada Krajowa przyjęła także kalendarium wyborcze w ZZM. Z uwagi na proces realokacji i powstawanie nowych organizacji zakładowych w PKP PR i PKP IC wybory w organizacjach zakładowych będą się odbywały w terminie od 1 listopada br. do 30 kwietnia 2009 roku. Wydłużenie terminu pozwoli uniknąć dwukrotnego przeprowadzania wyborów w części organizacji. W poczet ZZM przyjęto zresztą tego dnia dwie nowe – z PR Szczecin i Suchej Beskidzkiej. Ponadto gościnnie przysłuchiwali się wszystkiemu maszyniści, którzy będą zakładali organizację w Podkarpackim Zakładzie Przewozów Regionalnych w Rzeszowie

Przyjęto również ważną uchwałę dotyczącą świadczeń przejazdowych. W przypadku fiaska dialogu społecznego w tej sprawie Rada Krajowa ZZM, w oparciu o Porozumienie Partnerów Społecznych, wyraziła zgodę na wszczęcie sporu zbiorowego ze Związkiem Pracodawców Kolejowych.

R.



Europejskie święto maszynistów

Ponad 700 maszynistów z Polski, Czech, Słowacji i Węgier zjechało do Muszyny na Centralne Obchody Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego. Wśród przybyłych gości był m.in. senator, minister, prezesi spółek Grupy PKP, prezydenci maszynistowskich związków z innych krajów oraz szefowie kolejarskich związków zawodowych.

Tegoroczne święto, które odbyło się w dniach 18–19 września, rozpoczęło się od uroczystego przemarszu kilkudziesięciu pocztów sztandarowych do miejscowego kościoła pw. Najświętszej Marii Panny. Psikusa

sprawiła niestety pogoda, ale mimo trudnych warunków maszyniści wykazali się hartem ducha. Orkiestra także, mimo deszczu, grała do końca. W trakcie mszy poświęcono sztandar gospodarzy uroczystości – ZZM No-

wy Sącz. Poczet w tym wyjątkowym dniu tworzyli Marek Woźniak (chorąży), Grzegorz Gunia oraz Edward Wesołowski.

W swojej homilii ks. Ryszard Marciniak – duszpasterz kolejarzy, krajowy animator Katolickiego Stowarzyszenia Kolejarzy Polskich – podkreślał rangę zawodu maszynisty i ciężącą na nich odpowiedzialność za życie innych, jakże często niedocenianą. Nawiązał także do przeprowadzanego przez pracodawców procesu relokacji w Grupie PKP. – Święto maszynistów to dzień jedności, bo Bóg nas jednoczy. Pamiętajcie, że mimo zmian organizacyjnych nikt nie może was podzielić, bo byłoby to odłączeniem od miłości Boga – przypomniał duszpasterz.





Uroczystą akademię w domu wypoczynkowym „Kolejarz” prowadził wiceprezydent Krzysztof Ciećka. Rozpoczęła się ona od hymnu „Marsz Polonia” i minuty ciszy poświęconej pamięci kolegów, którzy odeszli na wieczną służbę. Po chwili zadumy nadszedł czas na przemówienia. Prezydent ZZM Leszek Miętek zaapelował do pracodawców, by

tworzyli godnie wynagradzane miejsca pracy i systematycznie poprawiali jej warunki. Rządzących uczulał na nieprzestrzeganie norm bezpieczeństwa ruchu u prywatnych operatorów kolejowych, co stwarza poważne zagrożenie dla wszystkich użytkowników żelaznych szlaków. Wskazując na przykłady innych europejskich krajów nasz prezydent domagał się

równoważenia systemu transportowego, aby przewoźnicy kolejowi, jak np. PKP Cargo, mogli konkurować na uczciwych zasadach z innymi gałęziami transportu. – Tiry rozjeżdżają polskie drogi, a mimo to nadal mamy jedne z najwyższych stawek dostępu do infrastruktury kolejowej! – grzmiał z mównicy prezydent Miętek. Mocny wydzźwięk miały także jego słowa skierował do maszynistów, które zostały nagrodzone burzliwymi oklaskami. – Naszym miejscem pracy jest kabina lokomotywy i szlak kolejowy. Mamy zawód poszukiwany na rynku i to my będziemy wybierać sobie pracodawcę, którzy stworzy nam najlepsze warunki. Przypominam, że całe przemówienie prezydenta opublikowaliśmy we wrześniowym numerze GM.

Z chłodnym przyjęciem spotkał się podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Juliusz Engelhardt. Część zebranych maszynistów, którym zapewne nadal mocno dźwięczały w uszach słowa o dobrowolności przemieszczeń, dała się ponieść emocjom i w dość niestety bezceremonialny sposób okazała swoje niezadowole-



Europejskie święto maszynistów

nie ze złamanej obietnicy. Szczególnie wtedy, gdy wyraźnie zbity z tropu minister ds. kolei wspominał, że jego naczelną dewizą jest dialog społeczny. Twardo jednak obstawał przy twierdzeniu, że dzięki przeprowadzanym zmianom spółki Grupy PKP będą silniejszymi podmiotami.

Prezes PKP S.A. Andrzej Wach podziękował prezydentowi Miętkowi za wsparcie w kampanii równoważenia kosztów transportu pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu. Przekonywał, że usamorządowanie jest szansą na rozwój kolei, bo oznacza m.in. dopływ

pieniędzy na inwestycje taborowe. Podjął również temat prywatyzacji spółek Grupy PKP. – Nie jestem zwolennikiem prywatyzacji ukierunkowanej na rzecz oddłużenia PKP S.A, lecz takiej, która pochodzące z emisji akcji środki przeznaczy na zakup nowego taboru i przyczyni się do rozwoju miejsc pracy. Prezes Wach odwołał się do przykładu niemieckich kolei DB, które liczą na uzyskanie 8 mld euro z prywatyzacji. – Bez pieniędzy nie jesteśmy w stanie konkurować na zliberalizowanym, europejskim rynku transportowym – powiedział szef Grupy PKP.





Do rozwiązań innych krajów UE, tyle że w dziedzinie praw pracowniczych i związkowych, odwołał się przewodniczący Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych Jan Guz. Przypomniął, że polski rząd ma w tej materii wiele do zrobienia, bo nie ratyfikował dwóch podstawowych dokumentów: Europejskiej Karty Praw Podstawowych i IV rozdziału Europejskiej Karty Społecznej. – Polska nie może rozwijać się dzięki taniej sile roboczej. Wierzę, że mądrość wszystkich związków zawodowych przyniesie efekty w walce o prawa pracowników oraz emerytów i rencistów. Tak wielu chce naszego dobra,

więc nie dajmy go sobie odebrać – podsumował szef OPZZ.

Petr Čechak, prezydent czeskiego związku maszynistów FS ČR dziękował za udzielone przez ZMZ wsparcie podczas czerwcowego strajku w kraju naszych sąsiadów. Jak przyznał, cieszy go intensyfikacja współpracy pomiędzy maszyniowskimi organizacjami krajów Grupy Wyszehradzkiej. – Problemy mamy podobne, więc dobrze, że wspólnie je rozwiązujemy na szczeblu europejskiego związku ALE – powiedział szef FS ČR, który na koniec pochwalił prezydenta Miętka, zarazem wiceprezydenta ALE.

Koordynator Polskiego Lobby Przemysłowego Paweł Soroka przypomniał, że nie ma jednego modelu przemian na kolejach europejskich. Wyraził zaniepokojenie rozdrobnieniem PKP. Przekonywał, że wskutek m.in. ostatniego kryzysu finansowego zmieniły się uwarunkowania. – Na świecie mamy do czynienia z procesami konsolidacji – duże firmy są przejmowane przez jeszcze większe. A my się dzielimy na Bóg wie ile spółek, choć unijne dyrektywy zalecają jedynie rozdział części infrastrukturalnej od przewozowej. Szukajmy rozwiązań służących polskiej racji stanu zamiast wzorować się na firmach konsultingowych powiązanych z prywat-

nyimi przewoźnikami – zachęcał Paweł Soroka.

Rozdrobnienie PKP ostro krytykował także senator Stanisław Kogut. Przestrzegał przed regionalizacją i zachęcał do jednoczenia związków zawodowych oraz wspólnych działań w obronie narodowego charakteru polskich kolei. Ubolewał, że kolejarska „Solidarność” wybiera działanie w pojedynkę. Przypomniął również ku przestrodze, że jeszcze w latach 90. było 25 zntk-ów, a teraz jest ich tylko 5, do tego głównie w obcych rękach.

Do maszyniowskiego etosu nawiązał z kolei Mieczysław Suchojad, który 52 lata pracował w służbie trakcyjnej, w tym większość jako maszynista. W dalszej części blisko 50 maszynistów odebrało z rąk ministra Engelhardta i prezesa Wacha honorowe odznaczenia „Zasłużony dla Transportu RP” i „Zasłużony dla Kolejnictwa”. Dziewięciu innym prezydent Miętek wręczył naszą związkową odznakę „Zasłużony dla ZMZ”. Ich nazwiska opublikowaliśmy w poprzednim numerze „GM”.

Imprezę zakończyła część artystyczna. Prowadził ją Maciej Jeżowski, a do śpiewu i tańca przygrywała góralska kapela „Dolina Popradu”.

Tekst i zdjęcia
Rafał Zarzecki



Wokół usamorządowienia

Konwent Marszałków Województw RP wstrzymał pozytywną rekomendację dla sejmików w sprawie usamorządowienia przewozów regionalnych. Domagają się od rządu m.in. pieniędzy na modernizację taboru oraz pokrycia straty bilansowej PKP PR w wysokości 1,2 mld złotych, powstałej po 2004 roku.

Rozmowy z udziałem zainteresowanych stron oczywiście nadal będą się toczyć, ale zaplanowane na grudzień przejęcie udziałów PKP PR przez samorzady staje się coraz mniej realne. Marszałkowie twardo negocjują, czemu trudno się

dziwić. Tym bardziej, że o wspomnianym długu dowiedzieli się stosunkowo niedawno z dokumentów finansowych spółki. Wcześniej solennie zapewniano ich, że została ona już oddłużona. Dlatego domagają się od rządu gwaran-

cji spłaty tego długu oraz pieniędzy na inwestycje w tabor, które pochłoną 7,5 mld zł do 2020 roku. Ministerstwo Infrastruktury oferuje 150 mln euro z unijnych funduszy i ponad 100 mln zł budżetowej dotacji rocznie do 2015 r. oraz 400 mln zł rocznie z... Funduszu Kolejowego. Kością niezgody są również przewozy międzywojewódzkie. Samorządowcom nie podoba się koncepcja, by część z nimi związana została wyłączona z PKP PR i przekazana do PKP Intercity. Jak twierdzą, pogorszy to wyniki PKP PR o blisko 50 mln złotych, więc oczekują przynajmniej stosownej rekompensaty. Inną sporną kwestią może być także dzielenie udziałów między poszczególne województwa. Tak czy owak do kompromisu w sprawie usamorządowienia daleko.

(w)

W skrócie

PKP INTERCITY. Do przetargu na 20 składów zespolonych ogłoszonego przez spółkę stanęło sześć podmiotów: Construcciones y Auxiliars de Ferrocarriles, Alstom Konstal S.A., Paseo del Tren Talgo 2 oraz trzy konsorcja: AnsaldoBreda i Newag S.A, Siemens sp. z o.o. i Siemens Aktiengesellschaft sp. z o.o. oraz Bombardier Transportation Sweden i Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding.

Rozstrzygnięcie można się spodziewać w połowie przyszłego roku. Kierownictwo PKP Intercity chce, by pierwsze pociągi wjechały na polskie tory na przełomie 2011 i 2012 r. Mają osiągać prędkość powyżej 200 km/h i być wyposażone w trzy systemy zasilania. Koszt zakupu zamknie się w kwocie 400 mln euro.

PKP PRZEWOZY REGIONALNE. Niespodziewany zwrot w przetargu na obsługę reaktywowanej linii Bydgoszcz-Chełmża do końca 2009 roku. Liczyły się w nim dwa mierniki – dopłat samorządu do pociągokilometra oraz wskaźnik punktualności pociągów. W pierwszym etapie tańszą ofertę (aż o 15 proc.), ale przy niższej punktualności złożyło konsorcjum PCC/Arriva, które triumfalnie obwieściło zwycięstwo. Za wcześniej, bo obie propozycje mieściły się w limicie przeznaczonym na utrzymanie linii, więc przeprowadzono turę kolejnych negocjacji. W „dogrywce” PKP PR zaoferowały ceny niższe od konkurenta o 25 procent i pozostawiły go w pobitym polu. Zarząd PCC/Arriva rozważa wniesienie protestu, przez co pod znakiem zapytania stanął inauguracyjny przejazd 16 listopada br.

Fot. Łukasz Łacek



dziwić. Tym bardziej, że o wspomnianym długu dowiedzieli się stosunkowo niedawno z dokumentów finansowych spółki. Wcześniej solennie zapewniano ich, że została ona już oddłużona. Dlatego domagają się od rządu gwaran-

Personalia



Rada nadzorcza spółki Telekomunikacja Kolejowa powołała 18 września **Władysława Wilkans**a na stanowisko prezesa zarządu spółki. Zastąpił Macieja Srebro,

który zrezygnował ze stanowiska.

Z branżą telekomunikacyjną prezes Wilkans (na zdjęciu) zwią-

zany jest od 10 lat. Ostatnio pełnił funkcję członka zarządu, dyrektora ds. rynku otwartego właśnie w Telekomunikacji Kolejowej sp. z o.o. Wcześniej był m.in. członkiem zarządu, dyrektor ds. IT w Polkomtel S.A. oraz menedżerem ds. projektów teleinformatycznych w SPEC S.A.

Także 18 września Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy PKP SA odwołało Tomasza Pałaszewskiego z funkcji członka zarządu, dyrektora nadzoru właścicielskiego i prywatyzacji tej spółki.

(R.)

Zdobyli czeskie uprawnienia

Pierwsza grupa maszynistów z Zakładu Taboru w Czechowicach-Dziedzicach odebrała prawa kierowania uprawniające do obsługi pojazdów trakcyjnych na liniach kolei czeskich. Uroczyste wręczył im je 26 września Witold Bawor, członek zarządu PKP Cargo ds. eksploatacyjnych.

Otrzymanie uprawnień poprzedził kilkumiesięczny, intensywny kurs języka naszych południowych sąsiadów oraz szkolenie z przepisów dotyczących m.in. prowadzenia ruchu kolejowego po torach kolei Republiki Czeskiej. Końcowy egzamin maszyniści zdawali w języku czeskim przed przedstawicielami Dražní Úřad (czyli tamtejszego odpowiednika Urzędu Transportu Kolejowego).

Pod koniec miesiąca, po zakończeniu programu znajomości szlaków, uprawnieni maszyniści ma-

ją rozpocząć – przy współpracy z OKD Doprava a.s. – prowadzenie międzynarodowych pociągów towarowych obsługiwanych lokomotywami serii ET22 dostosowanymi do ruchu po czeskich liniach. To duży krok w kierunku uelastyczenia transgranicznych przewozów towarowych. Pozwoli

m.in. na skrócenie czasu przejazdów pociągów, wyeliminowanie konieczności wymiany lokomotyw na stacjach granicznych, efektywniejsze wykorzystanie pojazdów i drużyn trakcyjnych oraz usprawnienie obrotu wagonów. W konsekwencji wydatnie poprawi się konkurencyjność transgranicznych przewozów kolejowych wobec transportu samochodowego.

(L)

Fot. archiwum



naturalnie z nami

przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo

PKP cargo
GRUPA PKP

Związkowiec-przedsiębiorca

Niektórzy pracodawcy zarzucają związkowcom, że nie rozumieją reguł rządzących biznesem. O tym, że to krzywdząca opinia dobitnie przekonuje działalność Stanisława Wilgorskiego, przewodniczącego ZZM Malbork, a zarazem prezesa Przedsiębiorstwa Usług Wielobranżowych „Szarotka”.

Pierwsze kroki w biznesie zaczął stawiać w pierwszej połowie lat 90. Trwała wówczas restrukturyzacja PKP, a kolej pozbywała się segmentów nie związanych z podstawową działalnością. W tych trudnych czasach nasz kolega wraz z czterema innymi maszynistami podjęli ryzyko – założyli firmę świadczącą usługi sprzątania obiektów i palenia w kotłach CO. Wygrali przetarg ogłoszony przez macierzysty zakład pracy i zatrudnili 20 sprzątaczek oraz palaczy pracujących dotychczas w PKP. Uratowali ich przy tym przed lądowaniem na bruku. Niektórzy ostatecznie doczekali emerytury pracując w „Szarotce”. Do dziś firma bazuje zresztą na kolejarzach i ich rodzinach.

Prowadzenie własnego biznesu wymaga oczywiście pewnych predyspozycji. Stanisław Wilgorski nigdy nie bał się odpowiedzialności – szefował zuchom, harcerzom, oddziałowi Unii Pracy, wreszcie lokalnej organizacji związkowej, był też swego czasu radnym. – Początki były trudne – wspomina przewodniczący ZZM Malbork. – Jestem starszym maszynistą, więc musiałem uczyć się wszystkiego, co potrzebne do takiej działalności – m.in. prawa podatkowego i administracyjnego. Gdy zaczęliśmy niektórzy pukali się w czoło, bo za najpewniejszą uchodziła tzw. praca na państwowym. Nie zabrakło nam jednak odwagi, by podjąć wyzwanie i pójść własną drogą – dodaje.

PUW „Szarotka” zaczęła startować w innych przetargach – m.in. na sprzątnięcie linii kolejowych i budynków w Elblągu, Olsztynie, Malborku i okolicach. Zwykle z sukcesami. Dynamiczny rozwój firmy spowodował systematyczne

poszerzanie działalności. Do opalania kotłowni i sprzątnięcia doszły pod koniec lat 90. usługi hotelowe, dzięki dzierżawie budynku po byłej noclegowni w Malborku. – Mamy także pralnię, która świadczy usługi m.in. na potrzeby ośrodków wypoczynkowych w Stegnie i Krynicy Morskiej. Wielobranżowość wydatnie zmniejsza ryzyko wahań koniunkturalnych. Nie załamuję rąk, gdy wyniki jednej akurat działalności są akurat słabsze, bo liczy się ogólny bilans firmy. A ten zawsze był dodatni – mówi prezes „Szarotki”.

Stanisław Wilgorski doskonale zna trudy walki o rynek i każdy nowy kontrakt. Ale jego przykład dowodzi, że ciężka praca przynosi pożądane efekty. Po niemal 15 latach

„Szarotka” zwiększyła stan zatrudnienia o 100 procent – do 40 osób, a w zeszłym roku zdobyła 3 miejsce w rankingu najlepiej działających firm w Malborku. Dzięki temu i osobie jej szefa dobrą markę w regionie, szczególnie wśród przedsiębiorców i samorządowców, ma także Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce. W hotelu na Dworcowej odbywają się zresztą spotkania związkowe oraz narady o charakterze eksploatacyjnym z udziałem przedstawicieli kolejowych spółek – m.in. dotyczące rozkładu jazdy.

Zgodnie z dewizą „kto się nie rozwija, ten się cofa” nasz kolega myśli o dalszym rozszerzaniu działalności firmy. W przyszłym roku głównym celem jest zwycięstwo w przetargu na sprzątnięcie i świadczenie usług medycznych w szpitalu w Malborku. Będziemy trzymać kciuki!

Tekst i fot. (raz)



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



Potrzebne wyjaśnienia

Z dniem 1 sierpnia br. weszła w życie znowelizowana instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego Ct-1 (Mt-1) oraz instrukcja dla pomocnika maszynisty Ct-2 (Mt-2). Wprowadzone zmiany stylistyczne znacznie poprawiły ich przejrzystość i czytelność. Część wymaga jednak dodatkowego uściślenia.

Przykładem jest postanowienie zawarte w paragrafie 3: „niżej wymienione instrukcje maszynista obowiązany jest znać i stosować w częściach dotyczących pracy maszynisty i pomocnika maszynisty, określonych przez pracodawcę” Zapis ten odnosi się m.in. do takich instrukcji jak: o prowadzeniu ruchu pociągów – Ir-1 (R1), technice pracy manewrowej Ir9 (R34) oraz obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego Cw1(MW56). Choć wymienione przepisy wewnętrzne dotyczą bezpieczeństwa ruchu nie wiadomo, jak ma wyglądać realizacja tego obowiązku przez pracodawcę. Prawdopodobnie każdy z przewoźników opracuje własny system przekazania drużynom trakcyjnym odpowiednich uzupełnień przepisów, ale kiedy?

Wyjaśnienia wymaga również inne postanowienie paragrafu 4 – o szkoleniach kandydatów na maszynistę lub pomocnika maszynisty. Obecne przepisy nakładają na osoby szkolące obowiązek odbycia

przeszkolenia z zakresu pedagogiki. Zasadne wydaje się tu pytanie, czy maszynista nie powinien raczej koncentrować się na bezpiecznym prowadzeniu pociągu? Zresztą niby dla czego miałby prowadzić szkolenie kursantów nieodpłatnie? Uszczegółowienia wymaga również ustęp 6 w/w paragrafu – kto i w jaki sposób powinien poinformować maszynistę o wjeździe na odcinek innego zarządcy infrastruktury?

W paragrafie 5 znalazł się zapis: „maszynista w czasie wykonywania pracy na pojeździe trakcyjnym stosuje się do poleceń wydawanych przez maszynistów-instruktorów”. Proszę zatem o wskazanie, gdzie można uzyskać informację o zależności służbowej między maszynistą a maszynistą-instruktorem. Kim właściwie dla drużyny trakcyjnej jest obecnie maszynista-instruktor? Moim skromnym zdaniem maszynista powinien zostać zapoznany z zakresem zależności służbowej i posiadanych z tego tytułu uprawnień. W tym przypadku

warto skorzystać ze „starej” instrukcji dla maszynisty Mte-61, w której sprawa zależności służbowej była uregulowana w sposób jednoznaczny (maszynista – instruktor był pośrednim przełożonym maszynisty).

Pilnego uściślenia wymaga



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

zapis w paragrafie 8: „maszynista powinien otrzymać do wykonania pracy pojazd trakcyjny sprawny, dopuszczony do eksploatacji i serii zgodnej z rozkładem jazdy”. Zarówno w postanowieniach instrukcji Ir-1, jak i CT-1 (Ct-1) nie sprecyzowano kto, kogo, kiedy i w jaki sposób powinien poinformować np. o powstałej konieczności podmiiany lokomotywy na niezgodną z warunkami umowy zawartej z zarządcą infrastruktury. Czy w przypadku zamiany lokomotywy, np. serii EP-09 na EU-07, maszynista powinien otrzymać tylko potwierdzenie aktualności rozkładu jazdy czy należy opracować nowy? Informowanie dyżurnego ruchu o wszelkich odchyleniach niezgodnych z rozkładem jazdy podczas zgłaszania gotowości pociągu do odjazdu to nieporozumienie, a taki obowiązek nakłada na maszynistę par.10 instrukcji Ct-1.

Analogiczne spostrzeżenia zgłaszamy do postanowień zawartych w instrukcji Ct-2. Powyższe przykłady dotyczą wszystkich przewoźników kolejowych, których drużyny trakcyjne korzystają z instrukcji dla maszynisty i pomocnika maszynisty opracowanej przez PKP Cargo S.A. Ze względu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego oczekujemy informacji o podjętych działaniach w przedmiotowej sprawie.

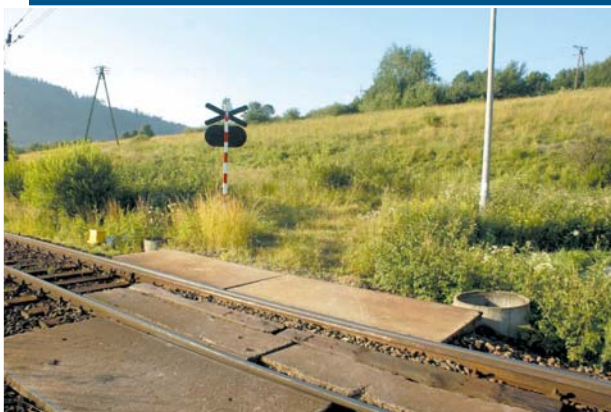
Eugeniusz Śliwiński
Przewodniczący Komisji
Obrony Praw Pracowniczych

P.S. Podziękowania dla szefostwa Centrum Kierowania Przewozami PKP Cargo za zaangażowanie się w prace nad instrukcjami.

Fot. M. Stasiak



Podpatrzone



Zabudowa Samoczynnej Sygnalizacji Przejazdowej na linii Żywiec- Zwardoń (km 96) jest ewidentnym przykładem specyficznego poczucia humoru wśród osób odpowiedzialnych za gospodarkę publicznymi finansami w PKP PLK S.A.

Dowcip polega na wyłożeniu blisko kilkuset tysięcy złotych (dokładny koszt to wielka tajemnica, ale średnio wypada 350–450 tys. zł) na zabudowę sygnalizacji przejazdowej wraz z tarczami ostrzegawczymi na przejeździe kolejowym, do którego nie ma doprowadzonej drogi kołowej. Mało tego, nie ma nawet płyt przejazdowych... Czy zakładanie kosztownych urządzeń dla krów i sarenek to działanie proekologiczne?

Fot. Dariusz Grześ

Pod semaforem



Konsorcjum PCC/Arriva za negatywną kampanię medialną przeciwko PKP Przewozy Regionalne, rozpętaną po przegranym przetargu na obsługę linii Bydgoszcz-Chełmża. W stosunku do PKP PR padły m.in. bezpodstawne zarzuty nieuczciwej konkurencji i stosowania dumpingowych cen. Porażka zawsze boli, ale trzeba przyjąć ją z honorem zamiast popadać w histerię.

Związek Pracodawców Kolejowych za próby jednostronnej interpretacji zapisów Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy i określenia nie tylko wysokości cen wykupu świadczeń przejazdowych, ale również podniesienia cen wykupu biletów okresowych o kilkaset procent. Wysokie ceny świadczeń odstraszą kolejarzy i w praktyce stracą oni swoje uprawnienia.

Boczny tor

Co z Muzeum?

Do dymisji podał się dyrektor Muzeum Kolejnictwa Janusz Sankowski, który zarządzał tą placówką od 17 lat. Krytykowany go za brak dbałości nad zabytkowymi parowozami, które pozostawione same sobie na bocznicy padały łupem wandalów lub zwyczajnie rdzewiały. A także za brak siły przebicia.

Jedno jest pewne – aby przetrwać Muzeum potrzebuje energicznego menedżera będącego zarazem miłośnikiem kolei. Potrzebuje także nowej siedziby. Czy poza grupą zapaleńców komuś zależy na tradycji i historii? Czy władze PKP chcą tego Muzeum? Jeśli tak, to zabrzmiał ostatni dzwonek, zanim na Towarowej staną wieżowce, a zabytkowy tabor trafi na złom.

uprzemy pan

Z ogromnym żalem informujemy, że 12.10.2008 r.

zginął tragicznie nasz Kolega

Ś.P.

Henryk Gołębiak

Starszy maszynista spalinowy w Zakładzie Taboru w Łodzi – Sekcji Eksploatacji Taboru Trakcyjnego w Zduńskiej Woli-Karsznicach

Rodzinie i bliskim

wyrazy głębokiego współczucia

składa

Zarząd Samorządnego

Niezależnego

Związku Zawodowego

Maszynistów Kolejowych

w Zduńskiej Woli-Karsznicach

Naszemu Koledze

Tomaszowi Kosela

wyrazy głębokiego współczucia i żalu

z powodu śmierci

ŻONY EWY

składa

ZZM Piotrków Tryb.

HOO MOR

Poszedł ślepy na grzyby. A, że nic nie widział, więc to co zebrał poznawał po smaku. Trafił na jednego grzyba, spróbował:

– Ooo, maślaczek.

I do koszyczka... Następny:

– Hmm... Już wiem, borowik!

I do koszyczka... Idzie dalej, szuka, coś znajduje i próbuje:

– A tfu, fuj, g...! Dobrze, że nie wdepnąłem!

Umiera stary Gruzin. Przy łożu śmierci siedzi jego wnuk. Umierający mówi:

– Dawno temu, gdy umarł Lenin, umarł i leninizm...

A kiedy umarł Stalin, umarł stalinizm...

– Dziadku Onanie, nie umieraj!

Kontrola drogowa:

– Tutaj jest ograniczenie do 40 km/h, a wy jechaliście 80 km/h. Ciekawe, gdzie się tak spieszyacie?

– 100 złotych panu przywieźć!

W tramwaju na przeciwko kobiety siedzi facet z rozpiętym rozporkiem. Kobieta, lekko zażenowana, odzywa się:

– Sklep się panu otworzył.

– Tak? A widziała pani kierownika?

– Nie, tylko magazynier leżał na workach...

Siostra katecheta wzięła zastępstwo na lekcji biologii. Pyta dzieci:

– Co to jest: małe, rude i skacze po drzewach?

Zgłasza się Jasio:

– Wygląda mi to na wiewiórkę, ale jak znam siostrę to pewnie Pan Jezus.

fraszki Jerzego Szuleca

Striptiz

W blasku laska
Na golaska.

Rada

Gdy masz skłonność do niemocy...
To się nie męcz i śpij w nocy.

Usadzone

Ten kto już jest na dnie
Niżej nie upadnie.

Nieoświecony

Sięgnął po rozum, a tam bariera
Pusto i ciemno jak jasna cholera.

Budżet

Tyle pieniędzy będzie w kasie
Ile od Unii wyzebrać da się.

W kolejowej sieci



W Polsce o budowaniu linii kolei dużych prędkości zaczyna się właściwie dopiero mówić. Tymczasem w zachodniej Europie jest ich coraz więcej, a operatorzy połączyli siły i zawiązali międzynarodowy alians mający na celu ich dalszy rozwój.

W przedsięwzięcie zwane Railteam zaangażowały się m.in. koleje niemieckie, francuskie, holenderskie, austriackie, szwajcarskie, belgijskie oraz Eurostar i Thalys. Na stronie www.railteam.eu znajduje się ciekawa mapa istniejących oraz wkrótce otwieranych linii. Warto zwłaszcza sprawdzić czasy przejazdów pomiędzy poszczególnymi miastami.

Kącik filatelistyczny

Z końcem sierpnia Poczta Polska wprowadziła do obiegu czteroznaczkową serię pt. „Zabytkowe Mosty” w nakładzie 500 tys. sztuk każdy. Jeden z nich – o wymiarach 43 mm na 31,25 mm i nominale 3 zł – przedstawia most kolejowy im. Ernesta Adama Malinowskiego w Toruniu.

Obiekt oddany do użytku w 1873 r. jako most kolejowo-drogowy był częścią budowanej wówczas linii kolejowej Poznań – Olsztyn. Most łączy stacje Toruń Główny i Toruń Miasto, ma 997 metrów długości, pięć przęseł o rozpiętości 94,16 m każde oraz estakadę nad Kępą Bazarową w kształcie łuku.

Wierny jego wizerunek znalazł się również na kartce beznominałowej z 2003 roku – upamiętniającej 43 Ogólnopolskie Spotkanie OKZ PZF „Kolejnictwo”, klubu mającego za swego patrona również słynnego konstruktora linii kolejowych w Andach. Na okolicznościowym datowniku widzimy jedną z 20 metrowych wież, które kiedyś zdobiły przyczółki toruńskiego mostu.

(amur)



Integracja krwiodawców w PKP Cargo

W Europejskiej Fundacji Honorowego Dawcy Krwi (EFHDK) został zarejestrowany KrewniacyClub PKP Cargo S.A., którego celem jest zintegrowanie środowiska krwiodawców, koordynacja współpracy między klubami a EFHDK, a w rezultacie zwiększenie ilości zebranej krwi.

Wśród ponad półmilionowej rzeszy honorowych krwiodawców w Polsce znaczącą grupą osób ratujących ludzkie życie i zdrowie są kolejarze. W PKP Cargo S.A. jest kilkadziesiąt klubów HDK. Działają one m.in.

w następujących miastach: Białystok, Bydgoszcz, Czerwieńsk, Dębica, Grudziądz, Inowrocław, Jaworzno, Katowice, Kraków, Łazy (patrz nr 11/2007 GM – przyp.red.), Olsztyn, Ostrów Wielkopolski, Oświęcim, Poznań, Przemyśl,

Rybnik, Szczecin, Tarnów, Toruń, Wrocław, Zajączkowo Tczewskie.

EFHDK znana z akcji medialnej „Krewniacy” wspiera kluby HDK przy organizacji zbiórki krwi bez-




KrewniacyClub

KrewniacyClub PKP Cargo S.A.
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
tel. 022 47 42 698
e-mail: personel@pkp-cargo.pl

płatnym pakietem organizatora (plakaty, ulotki, upominki, koszulki). – Projekt skierowany jest przede wszystkim do pracowników i ich rodzin, ale jestem przekonany, że ta inicjatywa zwiększy bezpieczeństwo całego społeczeństwa – powiedział ambasador klubu Zenon Kozendra, pełnomocnik zarządu ds. strategii personalnej PKP Cargo S.A.

Roman Drązkowski



Hestia Rodzina

Grupowe Ubezpieczenie
na Życie
Pracowników i ich Rodzin

*koszt połączenia wg taryfy operatora

0 801 107 107*

www.hestia.pl



NATURA
tour

*Niech tegoroczne
Święta Bożego Narodzenia
będą dla Ciebie
czasem wypoczynku.*

**Sieć
obiektów
Natura Tour
zaprasza**

**Pobyty
świąteczne
już od 300 zł**

**Pobyty
sylwestrowe
z balem
sylwestrowym
już od 250 zł**

**www.naturatour.pl
infolinia: 0 801 000 527**