

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 8/60

SIERPIEŃ 2009

90-lecie założenia



Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce



20-lecie reaktywacji

Pamiętamy o przeszłości

Rozmowa z Leszkiem Miętkiem, prezydentem ZZM

– W tym roku obchodzimy rocznicę 90-lecia założenia i 20-lecia reaktywacji związku. Jaką wymowę ma to wydarzenie w tych trudnych czasach?

– Tegoroczna rocznica to dowód na to, że nasz związek istnieje od wielu lat i ma bogate tradycje. Nasze korzenie są nierozdzielnie związane z niepodległością Polski. Kolejarze, w tym maszyniści, znani są z patriotyzmu i poszanowania tradycji. Do jubileuszowych obchodów podchodzimy więc w należyty sposób, okazując wielki szacunek dla wszystkich, którzy związek zakładali i reaktywowali. Minione lata pokazują, że ZZM zawsze bronił polskich kolei i interesów grupy zawodowej, którą reprezentuje. Dokładamy starań, aby tak pozostało. Patrząc wstecz dostrzegamy, że związek przetrwał niezwykle burzliwe dzieje, a po reaktywacji potrafił funkcjonować w obliczu głębokich przekształceń na kolei. Mamy doświadczenie, które spożytkujemy w przyszłości. Wyzwaniem na najbliższe lata jest dostosowanie związku do działania w nowych warunkach i stworzenie atrakcyjnej oferty dla nowych członków. Tak, abyśmy mogli świętować kolejne rocznice.

– Przeszłość potrafi też niekiedy ciążyć. W europejskich kolejach postępują akurat procesy liberalizacyjne...

– ZZM nigdy nie był związkiem koniunkturalnym. Często szliśmy pod prąd dominujących nurtów. Od lat bronimy fundamentalnych wartości, jakimi jest m.in. narodowy charakter naszych kolei. Przez minione lata związek oczywiście się zmieniał, tak jak zmieniał się

nasz kraj i polska kolej. Wpisywaliśmy się w pewne ogólne ramy, tak jak dziś musimy wpisać się w obecne realia. Nie oznacza to jednak bezkrytycznego bałwochwaltwa. Nie możemy zapominać o przeszłości.

– Na jubileuszowe uroczystości, połączone są z Centralny-



mi Obchodami Dnia Maszynisty Kolejowego w Szczecinie, przygotowywanych jest kilka niespodzianek. Czy uchyli Pan rąbka tajemnicy?

– Z tej okazji przygotowaliśmy m.in. plakat, który jest do ściągnięcia na stronie www.zzm.org.pl oraz pamiątkowy medal. Dla filatelistów gratką będzie okolicznościowa karta pocztowa ze specjalnym datownikiem i stemplem.

Warto dodać, że swoją symbolikę ma też samo miejsce uroczystości. Hala byłej lokomotywowni Szczecin Główny pełni obecnie inną funkcję. Mieści się w niej klub muzyczny, co jest znakiem nowych

czasów. Nie znaczy to, że w klubie należy zmieniać obiekty kolejowe wyłączone niegdyś z eksploatacji. Pokazuje tylko, że nie trzeba ich równać z ziemią, jak to zrobiono w Warszawie, lecz zagospodarowywać w inny sposób.

– Każde spotkanie w tak liczonym gronie to dobry moment do refleksji.

– To prawda. Zaprosiliśmy m.in. byłych prezydentów związku i kolegów, którzy go reaktywowali, ale także polityków i prezesów spółek. Będzie okazja do wspomnień i dyskusji, wyciągnięcia wniosków z minionych lat oraz kształtowania polityki na przyszłość. Tym bardziej, że niestety nie rysuje się ona w jasnych kolorach. Wskutek pogłębiającej się liberalizacji rynku kolejowego nasze spółki toczą nierówny bój z silnymi przewoźnikami z zagranicy. W Polsce nie ma za-

interesowania prokolejową polityką transportową. Nie doczekaliśmy się nawet dyskusji o realizacji 14 traktujących m.in. o tym postulatów, przekazanych podczas pikietki pod Ministerstwem Infrastruktury.

Choć giełda ledwo dyszy planowane są prywatyzacje kolejowych spółek, m.in. próbującej odbudować swoją pozycję na rynku PKP Cargo. Znajduje się ona pod ostrzałem prywatnych przewoźników, Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, a ostatnio także i Najwyższej Izby Kontroli. PKP Intercity boryka się natomiast z brakiem taboru i planuje likwidację wielu pociągów międzywo-

jewódzkich. Nowym właścicielem Przewozów Regionalnych, których jest aż 16, trudno się porozumieć w sprawie przyszłości spółki, a nowy zarząd Kolei Mazowieckich wypowiedział członkostwo w Związku Pracodawców Kolejowych.

Zapowiadane są także głębokie zmiany w ustawie o związkach zawodowych. Już dziś zwalnia się z pracy liderów związkowych. Nie tylko – jak ostatnio – w PLL LOT, ale także w Grupie PKP, jak np. przewodniczącego Związku Zawodowego Pracowników Warsztatowych.

A to tylko drobna część wielkich problemów, którym będziemy musieli stawić czoła.

– Czy organizacyjnie związek jest przygotowany do tych procesów?

– Tak, cały czas doskonalimy nasze struktury. Stosowne decyzje zapadły podczas Krajowego Zjazdu Delegatów i są konsekwentnie realizowane. Za najistotniejsze uważam zaangażowanie członków związku. To sprawy, które dotyczą bezpośrednio każdego z nas i których powodzenie zależy właśnie od stopnia zaangażowania.

Wybiegając myślami w przyszłość przygotowujemy się również do przyjmowania młodych ludzi, dla których związek zawodowy to zjawisko abstrakcyjne. Przygotowanie kadr, aby mogła dokonać się zmiana pokoleniowa, to ciężka praca na wiele lat. Kwestia emerytur pomostowych oraz inne zrealizowane dla maszynistów i kolejarzy zadania dają jednak powody do optymizmu.

– Tym bardziej, że ZZM nie jest w swoich działaniach osamotniony...

– Nie ustajemy w budowaniu struktur wspierających, jak np. Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych, w ramach której ZZM stał się istotnym ogniwem OPZZ. Otwierają się nowe obszary do działania w przyszłości i to bez zatracania naszej maszynistowskiej tożsamości. Jak dotychczas ZZM zawsze stawał na wysokości zadania, dbając o interesy załogi, godność pracownika i odpowiednie warunki pracy. Dlatego jestem przekonany, że przez wszystkie trudności uda nam się przejść zwycięsko.

– Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał Rafał Zarzecki

naturalnie z nami



przewozimy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo

PKP cargo
GRUPA PKP

Sytuacja jest stabilna

Z Jakubem Majewskim – prezesem zarządu Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o. rozmawia Rafał Zarzecki

– Przejęcie przez Pana sterów w Kolejach Mazowieckich z rąk Haliny Sekity, która tworzyła tę spółkę, to jakby nowe otwarcie. Co będzie głównym wyzwaniem?

– Jeszcze niedawno mówiąc o kolei każdy miał na myśli spółki Grupy PKP. Coraz więcej jest jednak podmiotów samorządowych i prywatnych, a Koleje Mazowieckie są jednym z elementów tej nowej układanki. Dzięki temu pojawiła się możliwość porównywania firm. Tym wyzwaniom trzeba stawić czoła i być efektywnym w skali rynku. Za główne wyzwanie uważam właśnie zwiększenie efektywności i stworzenie strategii rozwojowej na najbliższe lata. Pojawienie się nowego zarządu to świetna okazja do bacznego przyjrzenia się firmie.

– Nie boi się Pan o przyszłość spółki? W aglomeracji warszawskiej macie konkurencję w postaci Szybkiej Kolei Miejskiej.

– Koleje Mazowieckie mają wszystkie atuty, aby stać się silnym graczem w skali rynku przewozowego w Polsce. Posiadają dobrego, troskliwego właściciela i przejrzystą strukturę własnościową, czyli solidne podstawy budowania strategii rozwojowej. Silne zakorzenienie spółki na Mazowszu stanowi przewagę konkurencyjną. Coraz lepiej układają się relacje z Urzędem Miasta Stołecznego Warszawy w zakresie wspólnego biletu i planów rozszerzenia jego zasięgu. Nasze działania zamierzamy koordynować z tym, co dzieje się w aglomeracji warszawskiej, bo właśnie tu mamy największe szanse rozwojowe. Nie znaczy to, że planujemy wycofywać się z dotychczasowych obszarów. Innych produktów wymaga aglomeracja warszawska, charakteryzująca się dużymi potokami podróźnych,

innych przewozy regionalne między dużymi miastami Mazowsza, a jeszcze innych – ruch lokalny na liniach peryferyjnych. Poszczególne segmenty należy dostosować do oczekiwań rynku. Tak naprawdę podstawowym konkurentem jest sektor drogowy.

– Patrząc dookoła nie można być tego pewnym. Właściciel KM jest największym udziałowcem spółki PKP Przewozy Regionalne, która nie uruchamia pociągów na Mazowszu. Z tej strony konkurencja chyba więc nie grozi...

– Faktycznie, spółka PKP PR operuje w 15 województwach, a na Mazowszu jedynie na niewielkich obszarach styka się z naszą działalnością. Współpracujemy i uzupełniamy się, bo razem tworzymy kolejowy ruch regionalny w Polsce. Nie jesteśmy dla siebie konkurencją. Nie sądzę, żeby spółka PKP Przewozy Regionalne zaczęła świadczyć usługi na Mazowszu. My też nie zamierzamy wchodzić jej w paradę.

– A dlaczego, skoro od lat Koleje Mazowieckie wchodzą w paradę PKP Intercity pociągiem „Słoneczny”?

– To typowa oferta wakacyjna, w mojej opinii służąca tym mieszkańcom Mazowsza, którzy nie skorzystaliby z oferty PKP Intercity, bo nie byłoby ich stać na jazdę ekspresem. Gdybyśmy wycofali pociąg „Słoneczny”, pojechaliby nad morze autostopem albo wcale. Nie wchodzimy w ostrą walkę konkurencyjną, nie planujemy ścigania się z ekspresami. Mamy wystarczająco dużo do zrobienia na Mazowszu. Będziemy oczywiście szukać ciekawych tras pod kątem turystycznym i eventowym, ale nie musi oznaczać to regularnej komunikacji.

– Jak układa się współpraca z właścicielem? Na początek dostał Pan duży zastrzyk gotówki na tabor.

– To prawda, procesy inwestycyjne idą w spółce pełną parą. Z Urzędem Marszałkowskim Województwa Mazowieckiego podpisaaliśmy dwie umowy na dofinansowanie inwestycji KM z funduszy europejskich. Łączna wartość projektów to blisko 400 mln zł, z czego unijne wsparcie wyniesie blisko połowę. Pierwszy dotyczy zakupu 11 nowych lokomotyw do prowadzenia pociągów „push-pull”, a drugi modernizacji 150 ezt do 2011 roku. Jesteśmy ponadto na etapie rozstrzygnięcia przetargu na 20 nowych ezt oraz będziemy wybierać oferenta na kolejnych 16 zespołów. Taboru będzie sporo i wtedy ruszą pełną parą działania marketingowe, bo będzie można sprostać zapotrzebowaniu. Trzeba podkreślić, że mamy także stabilną sytuację, jeśli chodzi o dofinansowanie przewozów. Właściciel przychylnie zapatruje się więc na kolej.

– Czy globalny kryzys gospodarczy odcisnął piętno na działalności Kolei Mazowieckich?

– W stosunku do zbyt optymistycznych założeń na ten rok skala przewozów jest nieco niższa. Trudno jednoznacznie powiedzieć, na ile jest to efekt kryzysu, a na ile rozwijającego się frontu robót ze strony PLK. Nie jesteśmy w stanie uruchomić wszystkich pociągów, które chcielibyśmy, bo nie ma odpowiedniej przepustowości. To niewątpliwie wpływa na naszą ofertę. A ograniczenie oferty to mniejsza atrakcyjność i mniej pasażerów.

– Ale pracownicy mogą spać spokojnie i nie obawiać się zwolnień?

– Sytuacja jest stabilna. Nie mamy nadzatrudnienia, choć zastanawiamy się nad zwiększeniem efektywności wykorzystania załogi. Część nabędzie wkrótce uprawnienia emerytalne. Prędzej jednak będziemy szukać nowych pracowników niż zwalniać ludzi.

– Rozumiem, że szukać także maszynistów. Na pewno zdaje Pan sobie sprawę z luki pokoleniowej.

– Dostrzegam problem odejść na emerytury oraz braku szkolnictwa w zawodach kolejowych. By temu przeciwdziałać, zamierzamy uruchamiać kursy i szkolić maszynistów do pracy w naszej spółce. Przyszłość należy do firm zatrudniających młodych maszynistów radzących sobie z nowoczesnym taborem, naszpikowanym elektroniką.

– Jak przebiega współpraca ze związkami zawodowymi? Złośliwi twierdzą, że szybko udało się je Panu zjednoczyć. Jak widzi Pan tę współpracę w przyszłości?

– Związki zawodowe próbują wykorzystać sytuację pojawienia się nowego zarządu do zaakcentowania swojej roli. Chciałbym, żeby organizacje związkowe były partnerem informującym o konkretnych oczekiwaniach i realnych potrzebach poszczególnych grup pracowniczych. Takim spoiwem między zarządem a pracownikami liniowymi. Ze swej strony mogę zadeklarować, że będziemy starali się dotrzeć z naszą filozofią biznesu do wszystkich pracowników. Obecnie rozmawiamy ze związkami zawodowymi i jestem pewien, że dojdziemy do optymalnego modelu współpracy. Wnikliwie wstuchujemy się w uwagi przedstawicieli załogi.

– Jest Pan zwolennikiem dialogu społecznego?

– Jestem zwolennikiem rozmawiania o problemach. Niczego nie ukrywamy. Nie widzę zresztą specjalnie zagrożeń dla załogi. Firma i pracownicy to jedno i to samo. Nie planujemy redukcji zatrudnienia oraz nie zamierzamy robić rewolucji w zakresie przywilejów pracowniczych.

– Dla niektórych na miano rewolucji zakrawa wystąpienie Kolei Ma-

zowieckich ze Związku Pracodawców Kolejowych.

– Chciałbym rozwiać obawy pracowników co do skutków wystąpienia spółki z ZPK, bowiem sama deklaracja o wystąpieniu nie oznacza zagrożenia ich praw.

– Ale skąd taka decyzja?

– Wciąż jesteśmy członkiem ZPK. Obserwujemy otoczenie. Postępująca dekonstrukcja rynku kolejowego w Polsce sprawia, że ZPK też szuka nowej formuły. Rynek kolejowy mocno się różni-

wego Pracy, który obecnie negocjujemy. Aby uspokoić pracowników na czas negocjowania nowego układu, jeśli nie uda się zakończyć negocjacji w tym roku, jestem gotów zawrzeć porozumienie w tej sprawie.

– Tym bardziej, że z końcem roku kończy się okres obowiązywania paktu gwarancji pracowniczych.

– Mamy tego świadomość. Dlatego właśnie tak ważne jest jak najszybsze stworzenie jednolitego układu zbiorowego pracy, który byłby swego rodzaju



kuje, spółki wychodzą poza Grupę PKP, mają czasem sprzeczne interesy.

– W KM funkcjonują regulacje przejęte z innych spółek. Co z jednolitym układem zbiorowym pracy dla pracowników KM ?

– Chciałbym, żeby nowy jednolity układ powstał do końca roku. Ze swej strony deklaruję, że zachowane zostaną wszystkie obowiązujące uprawnienia pracownicze zawarte w PUZP z 17 kwietnia 2003 r. i że zostaną one przeniesione do przyszłego Zakładowego Układu Zbioro-

kontynuacją paktu. Mam też nadzieję, że związki zawodowe dostrzegą dobrą wolę pracodawcy do uregulowania spraw organizacyjnych, prawnych, a przede wszystkim pracowniczych. Zakładowym organizacjom złożyłem propozycję powołania wspólnego zespołu roboczego, który opracowałby założenia, harmonogram i tryb prac nad strategią spółki. Uczestnictwo partnera społecznego w tych pracach oznaczałoby większy udział pracowników w decydowaniu o przyszłości Kolei Mazowieckich.

– Dziękuję za rozmowę.

Personalia

Zmiany
w zarządach

Do zmian w kierownictwie samorządowych spółek PKP Przewozy Regionalne oraz Koleje Mazowieckie doszło z początkiem sierpnia.

Fot. Łukasz Malinowski



Rada nadzorcza PKP PR podjęła 4 sierpnia decyzję o powołaniu **Małgorzaty Kuczewskiej Łaska** na stanowisko członka zarządu

– dyrektora finansowego. To powrót, bo funkcję tę pełniła w latach 2002–2007. Ostatnio była dyrektorem finansowym w KCR SA, wiceprezesem zarządu ds. finansowych w Instalex-

port SA oraz ekspertem w Zespole Doradców Gospodarczych TOR. Jest absolwentką Wydziału Handlu Zagranicznego w Szkole Głównej Handlowej w Warszawie oraz studiów MBA w International Executive Development Centre w Bled w Słowenii.

W Kolejach Mazowieckich rada nadzorcza spółki powołała 3 sierpnia br. dwóch nowych członków zarządu oraz przyjęła rezygnację jednego – powołanego miesiąc wcześniej Marka Dawidowicza – z powodów osobistych. Nowymi członkami zarządu KM zostali Arkadiusz Olewnik i Marcin Roszczyk.



Arkadiusz Olewnik ma 42 lata i wyższe wykształcenie ekonomiczne. W latach 2005–07 był

członkiem zarządu PKP S.A. – dyrektorem ds. nadzoru właścicielskiego. Wcześniej, w latach 2003–2005, w biurze polityki finansowej Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy odpowiadała za projekty transportowe.



Marcin Roszczyk ma 55 lat i wyższe wykształcenie humanistyczne. Ostatnimi czasy był doradcą

prezesa PKP Cargo, spółki Cargosped oraz zarządu Terminali Przeładunkowych Sławków – Medyka sp. z o.o. Przez wiele lat związany z kolejami holenderskimi NS. Pracował m.in. nad pilotażowym rozwiązaniem organizacji przewozów regionalnych dla województwa pomorskiego.

(raz)

NIK o PKP Cargo

Najwyższa Izba Kontroli przyłączyła się do chóru instytucji krytykujących PKP Cargo. Dostało się też PKP S.A. Obie spółki odpierają stawiane zarzuty.

Raport który ujrzał niedawno światło dzienne dotyczy działalności w latach 2006–08. Zdaniem Izby spółka PKP Cargo ogranicza dostęp do infrastruktury. NIK uważa, że dysponuje nią wbrew przepisom, bo powinna ona przypaść w udziale PKP PLK. Według NIK spółka PKP Cargo nie otrzymała od PKP S.A. tego, co się jej rzeczywiście należało: infrastruktury do napraw taboru i gruntów pod centra logistyczne, a jedynie pojazdy trakcyjne, wagony i lokale biurowe przy ulicy Grójeckiej w Warszawie. Zdaniem NIK spółce Cargo wydzierżawiono mienie, którego mieć nie powinna: tory, place ładunko-

we, rampy itp., w efekcie czego wykonuje ona dodatkowo zadania zarządcy infrastruktury.

W odpowiedzi PKP S.A. i PKP Cargo wydały wspólny komunikat, w którym zgodnie odpierają zarzuty Izby. Czytamy w nim, że część dotycząca wyposażenia przez PKP S.A. spółki PKP Cargo w majątek składający się z elementów infrastruktury kolejowej jest nieuzasadniona prawnie oraz ekonomicznie. NIK odmawia bowiem PKP Cargo prawa do posiadania dokładnie takich samych elementów infrastruktury, jakie mają konkurencyjni przewoźnicy, jak np. CTL Logistics czy PCC Rail. „Nie zgadzamy się z for-

mułowanym przez NIK poglądem, jakoby całość infrastruktury kolejowej powinna trafić do PKP PLK. Byłoby to niezgodne z obowiązującymi przepisami ustawowymi, między innymi z art. 14, 15 i 17 Ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP oraz Ustawą o transporcie kolejowym oraz opracowaną na ich podstawie rządową Strategią dla Transportu Kolejowego do 2013 roku” – napisano w komunikacie. Jego autorzy podkreślają, że PKP Cargo ma prawo stosować preferencyjne zasady wykorzystywania infrastruktury kolejowej dla swoich klientów, np. w zakresie kolejności udostępniania i zakresu obsługi. Tym bardziej, że prywatni przewoźnicy także dysponują wydzieloną infrastrukturą kolejową, której nie udostępniają na każde życzenie, pobierając przy tym wysokie opłaty. ■



AXA dla ZZM

Od 1 kwietnia 2009 r. ruszył program ubezpieczenia grupowego przygotowany przez AXA Życie Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. dla członków ZZM oraz ich małżonków i pełnoletnich dzieci. Szeroki zakres ochrony uwzględnia ryzyko trwałej niezdolności do wykonywania zawodu (wszystkie zawody wymienione w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 16 sierpnia 2004 r.) – Podgrupa 1 i Podgrupa 2. Ubezpieczenie dla małżonków i pełnoletnich dzieci członków ZZM to zakres Podgrupy 3. Dla członków ZZM, którzy uzyskali już świadczenie z tytułu trwałej niezdolności do wykonywania zawodu u poprzedniego ubezpieczyciela lub nie pracują w zawodzie wymienionym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury – Podgrupa 4.

| Zakres ubezpieczenia | | Podgrupa 1 dla członków ZZM | Podgrupa 2 dla członków ZZM | Podgrupa 3 dla małżonków i dorosłych dzieci | Podgrupa 4 dla członków ZZM |
|---|---|--------------------------------------|--------------------------------------|---|--------------------------------------|
| Śmierć wskutek wypadku komunikacyjnego przy pracy | | 188 000 zł | 192 000 zł | – | 100 000 zł |
| Śmierć wskutek wypadku komunikacyjnego | | 142 000 zł | 145 000 zł | 48 000 zł | 75 000 zł |
| Śmierć wskutek NW przy pracy | | 142 000 zł | 145 000 zł | – | 75 000 zł |
| Śmierć wskutek NW | | 96 000 zł | 98 000 zł | 32 000 zł | 50 000 zł |
| Śmierć wskutek zawału serca lub udaru mózgu | | – | – | 32 000 zł | – |
| Śmierć Ubezpieczonego | | 46 000 zł | 48 000 zł | 16 000 zł | 25 000 zł |
| Trwały uszczerbek na zdrowiu wskutek NW | | 25 000 zł za 1% uszczerbku 250 zł | 26 500 zł za 1% uszczerbku 265 zł | 25 600 zł za 1% uszczerbku 256 zł | 25 000 zł za 1% uszczerbku 250 zł |
| Trwały uszczerbek na zdrowiu wskutek zawału serca lub udaru mózgu | | 25 000 zł za 1% uszczerbku 250 zł | 26 500 zł za 1% uszczerbku 265 zł | 25 600 zł za 1% uszczerbku 256 zł | 25 000 zł za 1% uszczerbku 250 zł |
| Leczenie szpitalne | Pobyt na OIOM (jednorazowe świadczenie) | 500 zł | 500 zł | 500 zł | 500 zł |
| | Rekonwalescencja | 250 zł | 250 zł | 250 zł | 250 zł |
| | Pobyt spowodowany NW przy pracy | od 1 do 14 dnia 150 zł | od 1 do 14 dnia 150 zł | od 1 do 14 dnia 90 zł | od 1 do 14 dnia 90 zł |
| | | od 15 do 180 dnia 100 zł | od 15 do 180 dnia 100 zł | od 15 do 180 dnia 60 zł | od 15 do 180 dnia 60 zł |
| | Pobyt spowodowany NW | od 1 do 14 dnia 100 zł | od 1 do 14 dnia 100 zł | od 1 do 14 dnia 60 zł | od 1 do 14 dnia 60 zł |
| od 15 do 180 dnia 50 zł | | od 15 do 180 dnia 50 zł | od 15 do 180 dnia 30 zł | od 15 do 180 dnia 30 zł | |
| Pobyt spowodowany chorobą | od 1 do 14 dnia 60 zł | od 1 do 14 dnia 60 zł | od 1 do 14 dnia 36 zł | od 1 do 14 dnia 36 zł | |
| | od 15 do 180 dnia 50 zł | od 15 do 180 dnia 50 zł | od 15 do 180 dnia 30 zł | od 15 do 180 dnia 30 zł | |
| Trwała niezdolność do pracy w wykonywanym zawodzie | | 11 000 zł | 13 000 zł | – | – |
| Poważne zachorowanie – 23 jednostki chorobowe | | 7 500 zł | 8 500 zł | 2 500 zł | 3 500 zł |
| Operacja medyczna | | 3 500 zł | 3 500 zł | – | 2 000 zł |
| Śmierć małżonka lub partnera | | 16 000 zł | 17 000 zł | 6 500 zł | 12 000 zł |
| Śmierć małżonka lub partnera wskutek nieszczęśliwego wypadku | | 32 000 zł | 34 000 zł | 13 000 zł | 24 000 zł |
| Śmierć rodzica (w tym rodzica małżonka) | | 3 000 zł | 3 000 zł | 1 000 zł | 2 400 zł |
| Urodzenie dziecka Ubezpieczonego | | – | – | – | 1 400 zł |
| Składka za cały zakres ubezpieczenia (miesięczna składka za osobę) | | 76 zł | 81 zł | 40 zł | 50 zł |

Wszelkie pytania można kierować do osób obsługujących ubezpieczenie we wszystkich jednostkach terenowych lub do Pani Magdaleny Badowskiej - Specjalisty Obsługi Ubezpieczeń Grupowych AXA na adres magdalena.badowska@axa-polska.pl oraz do Pani Joanny Dlouhy - Dyrektora ds. Sprzedaży przez Kanały Zewnętrzne na adres joanna.dlouhy@axa-polska.pl.

Sektory już działają

Nowe komórki organizacyjne w strukturze ZMZ rozpoczęły działalność. Na razie utworzone zostały trzy sektory – przewozów towarowych, przewozów pasażerskich i spółek samorządowych.

Powołanie sektorów, co nastąpiło 30 czerwca na posiedzeniu Rady Krajowej, to krok umożliwiający dostosowanie struktur związku do zmian zachodzących na kolei. Choć ich władze wybierano 16 lipca, to doszło już do pierwszych spotkań rad poszczególnych sektorów. Miały one charakter organizacyjny, ale w ich trakcie udało się także określić



Henryk Kopański

obszary wymagające szybkiego działania. Na efekty nie trzeba będzie długo czekać.

Przypominamy, że przewodniczącym sektora towarowego jest Henryk Kopański. Jego zastępcami są



Piotr Rybikowski



Sławomir Centkowski

Zdzisław Krzyżaniak i Stefan Panek. Sektorem pasażerskim kieruje natomiast Piotr Rybikowski, a wiceprzewodniczącymi są Adam Szewczyk i Zbigniew Błaszowski. Przewodniczącym sektora spółek samorządowych z kolei jest Sławomir Centkowski, a jego zastępcami – Tadeusz Winiarski i Mariusz Szczurek. ■

Protest KKZZ

**Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych złożyła stanowczy protest przeciwko zwolnieniu z pracy przewodniczącej Związku Zawodowego Pracowników Pokładowych PLL LOT. Pismo w tej sprawie wysła-
ne zostało na ręce wicepremiera Waldemara Pawlaka.**

„Takie działanie pracodawcy traktujemy jako pogwałcenie podstawowych zasad suwerenności i wolności związkowej” – czytamy w nim. Konfederacja zadeklarowała gotowość podjęcia solidarnościowych akcji protestacyjnych, jeśli Elwira Niemiec nie zostanie przywrócona do pracy na uprzednio zajmowane stanowisko. Na razie KKZZ zwróciło się do wicepremiera Pawlaka, a zarazem przewodniczącego Trójstronnej Komisji ds. Społeczno-Gospodarczych, o pilną interwencję w tej sprawie. ■

Warszawa, 05.08.2009 r.

KKZZ I I/08/2009 r.

Pan
Waldemar Pawlak
Wicepremier
Przewodniczący Trójstronnej Komisji
d/s Społeczno Gospodarczych

Szanowny Panie Premierze

Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych składa stanowczy protest przeciwko zwolnieniu z pracy Pani Elwiry Niemiec, Przewodniczącej Związku Zawodowego Pracowników Pokładowych PLL LOT.

Takie działanie pracodawcy, traktujemy jako pogwałcenie podstawowych zasad suwerenności i wolności związkowej.

W związku z zaistniałą sytuacją zwracamy się do Pana Premiera jako Przewodniczącego Trójstronnej Komisji d/s Społeczno-Gospodarczych o pilną interwencję w tej sprawie i spowodowanie przywrócenia Pani Przewodniczącej do pracy na poprzednio zajmowanym stanowisku.

Jednocześnie oczekujemy od Pana jako Wicepremiera Rządu RP odpowiedzialnego za Resort Gospodarki wyciągnięcia konsekwencji w stosunku do Zarządu PLL LOT naruszającego prawa związkowe i prowokującego rozstrzygnięcie spraw w drodze konfrontacji.

Informuję Pana Premiera, że Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych w przypadku nie rozwiązania sprawy przywrócenia Pani Przewodniczącej do pracy gotowa jest do podjęcia solidarnościowych akcji protestacyjnych, jednakże liczymy na to, iż jako Wicepremier odpowiedzialny za dialog społeczny poczyni Pan skuteczne działania dla rozwiązania konfliktu.

Z poważaniem

Konfederacja Kolejowych
Związków Zawodowych
PRZEWODNICZĄCY

Leszek Miętek

Do wiadomości:

Pan Aleksander Grad – Minister Skarbu Państwa

Pan Sebastian Mikosz – Prezes Zarządu PLL LOT

Pan Jan Guz – Przewodniczący OPZZ

Pani Elwira Niemiec – Przewodnicząca Związku Zawodowego Pracowników Pokładowych

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

W przededniu naszego święta

Jubileusz 90-lecia założenia ZZM i 20-lecia reaktywacji jest dobrą okazją do przypomnienia sobie, jakie były początki naszej organizacji.

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce, zwany w skrócie ZZM, został powołany do życia w marcu 1919 r. Statut został zatwierdzony 8 października 1919 r., a w dniach 8–9 stycznia 1920 roku w Krakowie odbył się zjazd założycielski podczas którego m.in. wybrano władze. Pierwszym prezydentem organizacji został Bronisław Daniszewski. Na siedzibę wybrano Kraków (ul. Św. Tomasza 33), ale szybko przeniesiono ją do Warszawy. Związek liczył wówczas 3 tysiące członków zrzeszonych w 42 oddziałach terenowych. Niespełna dziesięć lat później 102 oddziały zrzeszały już 9274 maszynistów parowozowych, maszynistów pociągów elektrycznych i spalinowych, maszynistów-instruktorów, pomocników i palaczy oraz dyspozytorów parowozowni.

Działania związku koncentrowały się przede wszystkim na szeroko pojętych kwestiach socjalnych. ZZM rozwijał akcje mające na celu obronę praw członków organizacji. Dbał nie tylko o poprawę ich sytuacji, ale zapewniał pomoc prawną, w tym emery-

tom i rencistom, a zwłaszcza wdowom i sierotom. Przy kołach związkowych funkcjonowały kasy oszczędnościowo-pożyczkowe, pośmiertne, zapomogowe itp. stanowiące ważne oparcie finansowe. ZZM założył również liczne kółka techniczne z bibliotekami i pomocami naukowymi. W 1920 roku zaczyna wydawać własne pismo – „Maszynista”, a także inne publikacje fachowe. We Lwowie, Krakowie, Nowym Sączu, Gdyni i Warszawie powstaje baza kulturalno-wypoczynkowa dla członków związku, czyli tzw. domy związkowe.

Do września 1939 roku Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce odbył 14 zjazdów i nawet wybuch II wojny światowej nie zlikwidował działalności ZZM. Wielu maszynistów i innych kolejarzy przeszło do konspiracji biorąc udział w licznych akcjach sabotażowych wymierzonych przeciwko niemieckiemu okupantowi. Po wojnie nowa władza ludowa nie dała już rozwinąć skrzydeł. W 1947 roku ZZM zostaje rozwiązany, a przez długie lata w Polsce istnieje tylko jeden



Głodówka w Toruniu w 2003 roku.

związek, którym steruje partyjna, czyli PZPR-owska przybudówka – Centralna Rada Związków Zawodowych.

Po pamiętnym Sierpniu 1980 kolejarze, wśród nich maszyniści, masowo wstępują do NSZZ „Solidarność”. Wewnętrzne spory i przerost ambicji niektórych działaczy „S” sprawiają, że maszyniści rozważają powołanie własnego, niezależnego związku zawodowego. Na przeszkodzie Autonomicznego Związku Zawodowego Maszynistów staje wprowadzenie stanu wojennego, ale temat odżywa po obradach Okrągłego Stołu. Na zebraniu założycielskim 7 lipca 1989 r. w świetlicy noclegowni Warszawa Praga wybrany zostaje tymczasowy zarząd, w skład którego weszli: Jan Zaborowski, Kazimierz Gontarczyk, Kazimierz Ellwart i Waldemar Wiechetek oraz zespół roboczy do opracowania statutu ZZM w składzie: Marcei Tomczak, Mieczysław Pilarski, Andrzej Wilman i Wojciech Dąbrowski. Grupa założycielska spotyka się ponownie 20 września 1989 r. w Olsztynie, gdzie przyjmuje statut oraz wiele innych ważnych uchwał. Akt reaktywacji dokonuje się 13 października 1989 r. w warszawskim Sądzie Wojewódzkim. Właśnie tam, w obecności trzynastu umundurowanych maszynistów – przedstawicieli komitetu założycielskiego – sędzina Anna Borowska ogłosi-



Uczestnicy zjazdu w Gdańsku Stogach w 1990 r.

ła, że Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce został wpisany do rejestru związków zawodowych. Siedziba Rady Krajowej ZZM mieściła się najpierw w Gdyni przy ul. Jana z Kolna 3. Potem zostaje przeniesiona do Olsztyna na pl. Konstytucji 3 Maja, w 1991 r. – do Warszawy na ul. Targową 74, a w grudniu 2005 roku – na Grójecką 17, gdzie mieści się do dzisiaj.

Kilka miesięcy po reaktywacji ZZM zrzeszał już ponad 15 tysięcy członków. Tymczasowy zarząd powołał zespoły robocze, które miały przygotować pierwszy krajowy zjazd wyborczy. Delegatów wyłaniono na zebraniach wyborczych w lokomotywniach w całym kraju, na których wybierano także lokalne władze.

I Walny Krajowy Zjazd Delegatów odbył się w dniach 5–6 kwietnia 1990 r. w Gdańsku Stogach. Maszynistów z całej sieci PKP reprezentowało 155 członków ZZM, którzy przyjęli ordynację wyborczą, a potem wybrali m.in. nowe władze związku. Pierwszym przewodniczącym ZZM po reaktywacji został Jan Zaborowski, a wiceprzewodniczącymi: Józef Smólski i Tadeusz Brudkowski. Od czasów wstąpienia ZZM do międzynarodowej organizacji maszynistów ALE, gdzie obowiązuje angielskie nazewnictwo, kolejni szefowie naszej organizacji noszą już tytuł prezydentów. A byli nimi Jan Zaborowski (wiceprezydenci: Józef Smólski i Jerzy Hałasiewicz), Józef Smólski (wiceprezydenci Jerzy Hałasiewicz i Kazimierz Gontarczyk), Jan Zaborowski (wiceprezydenci Michał Wawrzyniak i Kazimierz Gontarczyk) i Kazimierz Gontarczyk (wiceprezydenci Michał Wawrzyniak i Leszek Miętek). Obecnie drugą z rzędu kadencję prezydium ZZM tworzą Leszek Miętek – prezydent oraz wiceprezydenci Krzysztof Ciećka oraz Bogusław Sady.

Po reaktywacji ZZM podejmował wiele działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa oraz warunków pracy i płacy maszynistów. Wielokrotnie ogłaszał pogotowie strajkowe, akcje



Pikieta w sprawie emerytur pomostowych w 2006 roku.

protestacyjne, czy przeprowadzał czynne strajki – jak np. w Słupsku w maju 1990 r., głodowy na Dworcu Centralnym w Warszawie w dniach 16 – 28 września 1991 r., ogólnopolski na sieci PKP w dniach 17–19 czerwca 1998 r., czy ogólnopolski głodowy w dniach 8–19 grudnia 2003 r. Z niedawnych wydarzeń na zawsze w pamięci pozostaną m.in. kilkutyśne pikiety w sprawie

emerytur pomostowych pod Ministerstwem Pracy i Sejmem. Dla swoich członków związek organizuje także imprezy o charakterze integracyjnym – od 1996 roku Ogólnopolskie Obchody Europejskiego Dnia Maszynisty, a od 1998 r. – Turniej Piłki Nożnej o Puchar Prezydenta ZZM.

Opr. (R)

Na podstawie kroniki związkowej autorstwa K. Jamrozika i A. Murawskiego

Dzień Maszynisty 2009

Tegoroczne obchody Dnia Maszynisty Kolejowego połączone z jubileuszowymi uroczystościami odbędą się w piątek 18 września w Szczecinie.

Z położonej przy dworcu ulicy Owocowej, gdzie na godzinę 9.30 wyznaczono zbiórkę, uczestnicy udadzą się do Bazyliki Świętego Jakuba (ul. Wyszyńskiego 19). Tam o 10 odbędzie się nabożeństwo, po którym nastąpi przemarsz do budynku byłej lokomotywowni Szczecin Główny. W znajdującym się tam klubie „Heya” o 12.00 rozpocznie się uroczysta akademia, a po obiedzie – o 16.00 maszynistowska biesiada. ■



Tak było w ubiegłym roku w Muszynie.

Kolej na złom

Zarząd PKP PLK grozi, że wskutek niewystarczających środków na utrzymanie linii kolejowych z przyczyn ekonomicznych i ze względu na zły stan torów będzie zmuszony do zamknięcia części żelaznych szlaków. Z ponad 19 tys. km eksploatowanych linii wycięcie grozi w sumie ok. 7 tys. km. O tyle zmniejszyła się sieć kolejowa w Polsce w latach 1990–2005. W całej Unii Europejskiej skróciła się wówczas o 16 tysięcy kilometrów.



Żnin

Sieć kolejowa Unii Europejskiej (liczącej 27 państw) ma długość 215,4 tys. kilometrów. W 1990 r. na tym samym terytorium sieć czynnych linii kolejowych liczyła 231,6 tys. kilometrów. A zatem przez minionych kilkanaście lat „wspólnotowa” sieć dróg żelaznych skurczyła się o 16,2 tys. kilometrów. Aż 6,7 tys. kilometrów zde-

montowanych europejskich linii kolejowych leży w Polsce. Dane na ten temat ujawnia raport „Energia i transport w liczbach 2007”, opracowany przez funkcjonującą w strukturze Komisji Europejskiej Dyрекcję Generalną ds. Energetyki i Transportu we współpracy z unijnym urzędem statystycznym Eurostat.

Najgorzej w Europie

Jak wynika z raportu, polska sieć kolejowa, która w 1990 r. liczyła 26,2 tys. kilometrów, do 2005 r. skurczyła się do 19,5 tys. kilometrów. Polskie państwo zlikwidowało zatem aż 25,6% swojej sieci dróg żelaznych. Likwidacji infrastruktury kolejowej na tak ogromną skalę nie przeprowadzono w żadnym innym kraju Unii Europejskiej.

Na 27 krajów Unii Europejskiej w piętnastu sieć kolejowa skróciła się, ale w dziesięciu uległa wydłużeniu. Dla porządku należy dodać, że dwa kraje członkowskie – Cypr i Malta – nigdy nie posiadały kolei.

Największe likwidacje, które objęły ponad 10% sieci, przeprowadzono na Litwie (-11,8%), we Francji (-14%) oraz w Niemczech (-16,5%). Jak widać, Polska – z 25,6% zlikwidowanej sieci dróg kolejowych – samotnie odstaje na szarym końcu.

W dziesięciu państwach Unii Europejskiej przybyło czynnych linii kolejowych. Listę otwiera Wielka Brytania (+18%). Liczące aż 3 tys. kilometrów wydłużenie brytyjskiej sieci kolejowej w latach 1990–2005 jest związane z reaktywacjami linii kolejowych, które zostały zamknięte już w latach 50., 60. i 70.

Poza Wielką Brytania swoje sieci kolejowe od 1990 r. wyraźnie wydłu-

Liderzy i kilerzy rozwoju sieci kolejowej

Długość czynnej sieci kolejowej w państwach Unii Europejskiej

| Państwo: | 1990 | 2005 | zmiana |
|--------------------|--------|--------|---------|
| 1. Wielka Brytania | 16 914 | 19 956 | + 18,0% |
| 2. Grecja | 2 484 | 2 576 | + 3,7% |
| 3. Włochy | 16 066 | 16 545 | + 3,0% |
| 4. Słowenia | 1 196 | 1 228 | + 2,7% |
| 5. Belgia | 3 479 | 3 544 | + 1,9% |
| 6. Luksemburg | 271 | 275 | + 1,5% |
| 7. Węgry | 7 838 | 7 950 | + 1,4% |
| 8. Austria | 5 624 | 5 691 | + 1,2% |
| 9. Czechy | 9 430* | 9 513 | + 0,9% |
| 10. Holandia | 2 798 | 2 811 | + 0,5% |
| 11. Hiszpania | 14 539 | 14 452 | - 0,6% |
| 12. Słowacja | 3 668* | 3 626 | - 1,2% |
| 13. Irlandia | 1 944 | 1 919 | - 1,3% |
| 14. Szwecja | 11 193 | 11 017 | - 1,6% |
| 15. Finlandia | 5 867 | 5 732 | - 2,3% |
| 16. Bułgaria | 4 299 | 4 154 | - 3,4% |
| 17. Rumunia | 11 348 | 10 948 | - 3,5% |
| 18. Łotwa | 2 397 | 2 270 | - 5,3% |
| 19. Estonia | 1 026 | 959 | - 6,5% |
| 20. Dania | 2 838 | 2 644 | - 6,8% |
| 21. Portugalia | 3 064 | 2 844 | - 7,2% |
| 22. Litwa | 2 007 | 1 771 | - 11,8% |
| 23. Francja | 34 070 | 29 286 | - 14,0% |
| 24. Niemcy | 40 981 | 34 221 | - 16,5% |
| 25. POLSKA | 26 228 | 19 507 | - 25,6% |

Dane w kilometrach: spośród 27 państw UE dwa – Malta i Cypr – nie posiadają kolei. * – dane z roku 1995. Źródło: Komisja Europejska – Dyrekcja Generalna ds. Energii i Transportu

żyły również Grecja (+3,7%), Włochy (+3%) oraz Słowenia (+2,7%). Belgia, Luksemburg, Węgry, Austria, Czechy i Holandia – to pozostałe państwa, w których od 1990 r. przybyło czynnych linii kolejowych.

Warto wspomnieć, że coraz więcej czynnych dróg żelaznych jest także we wszystkich krajach mających status państw kandydujących do Unii Europejskiej – od 1990 r. wydłużeniu uległy sieci kolejowe w Chorwacji (+12,2%), w Turcji (+3,2%) oraz w Macedonii (+0,4%).

Coraz dłuższymi sieciami kolejowymi mogą również pochwalić się leżące poza Unią Europejską: Szwajcaria (+5,7%) oraz Norwegia (+1,1%).

Raport bez echa

W Niemczech raport unijnej Dyrekcji Generalnej ds. Energii i Transportu – ujawniający, że od 1990 r. niemiecka sieć kolejowa skróciła się o 16,5% – wywołał niemałą sensację. – Przy rosnących cenach benzyny oraz prognozowanym wzroście przewozów towarowych Niemcy będą jeszcze gorzko żałować każdego zlikwidowanego kilometra szyn – grzmiał Dirk Flege, prezes stowarzy-

gospodarczych. O sprawie informował również dziennik „Tageszeitung”: „Niemiecka państwowa sieć kolejowa od 1990 r. skurczyła się o 16%. Tylko w Polsce kurczenie się sieci kolejowej było znacznie silniejsze”. Mimo to w Polsce inijny raport nie tylko przeszedł bez echa, ale w ogóle nie został zauważony.

Wierzymy w likwidowaną koleję

Polska, likwidując przez minionych kilkanaście lat jedną czwartą sieci kolejowej, stała się niekwestionowanym europejskim anty liderem rozwoju infrastruktury kolejowej. Mimo to są eksperci, którzy dopinają spótkę PKP Polskie Linie Kolejowe do dalszego demontowania dróg żelaznych. – Sądzę, że sieć kolejowa w Polsce jest generalnie za duża – stwierdził w rozmowie z „Polską Gazetą Transportową” Henryk Klimkiewicz, prezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, a jednocześnie szef Railway Business Forum, organizacji skupiającej przedsiębiorstwa z szerokiej branży kolejowej. Może trudno w to uwierzyć, ale hasło organizacji Railway Business

Forum brzmi „Wierzymy w koleję”...

Zarządzająca infrastrukturą kolejową spółka PKP Polskie Linie Kolejowe sama oficjalnie oświadcza, że należy dążyć do dalszego demontowania dróg żelaznych: „Przeprowa-



Jastrzębie Zdrój Moszczenica

dzone przez nas analizy ekonomiczne wykazały, że dopiero ograniczenie długości sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK do około 16,5 tys. kilometrów linii może zapewnić pokrycie kosztów utrzymania zarządzanych linii”.

Czerwonoarmiści w PLK

Jeśli powyższe założenia spółki PKP Polskie Linie Kolejowe zostaną zrealizowane i likwidacji ulegną dalsze 3 tys. kilometrów linii, wówczas polska sieć dróg żelaznych stanie się o prawie 10 tys. kilometrów krótsza niż w 1990 r. A to będzie oznaczać, że Polska zdemontowała ponad jedną trzecią swojej sieci kolejowej.

– Co roku PKP Polskie Linie Kolejowe zamykają kolejne trasy, w likwidowaniu linii są skuteczniejsze niż Armia Czerwona – Patryk Wild, który wypowiedział te słowa jako członek zarządu województwa dolnośląskiego, wcale nie przesadził, porównując spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe do „trofiejnych batalionów” Armii Czerwonej, które w latach 1944–1948 rozgrabiły na ziemiach polskich i następnie wywoziły do ZSRR kilka tysięcy kilometrów torów kolejowych.

Karol Trammer

Autor jest redaktorem naczelnym dwumiesięcznika

Z Biegiem Szyn

Fot. G. Moc



Zebrzydowice Przystanek

szenia „Allianz pro Schiene” (Sojusz dla szyn).

„Niemiecka sieć kolejowa między 1990 a 2005 r. skurczyła się o jedną szóstą” – donosiła stołeczna gazeta „Berliner Zeitung” na stronach

Parowozjada po raz piąty



**Pokazy zabytkowego tabo-
boru kolejowego odbędą
się w dniach 5–6 września
w skansenie w Chabówce.
Organizatorami imprezy są
spółka PKP Cargo i Fundacja
Era Parowozów.**

W sobotę 5 września głównymi punktami programu będą mini parada parowozów, pokaz składów pociągów historycznych oraz zawody drużyn trakcyjnych obsługujących parowozy. Specjalnie na tę okazję zostaną przygotowane makiety kolejowe. Jedna – Krakowskiego Klubu Modelarzy Kolejowych – będzie prezentowana na stacji w Chabówce, druga – Klubu Modelarzy Kolejowych i Przyjaciół Kolei z Komarna (Słowacja) – w zabytkowym wagonie bagażowym.

Atrakcją wieczoru będzie prezentacja podświetlonych parowozów oraz widowisko muzyczne „Kolej na musicale”. Sobotni program zakończy dyskoteka i pokaz fajerwerków. Tego dnia miłośników kolei dowiozą do skansenu ogólnodostępne pociągi retro z Krakowa Głównego, Zakopanego i Mszany Dolnej.

Atrakcji nie zabraknie także w niedzielę, 6 września. Na widokowe trasy wokół skansenu wyruszą specjalne pociągi retro. Będą fotostopy w czasie przejazdu. Dla najmłodszych zorganizowane zostaną liczne zabawy i konkursy. Do skansenu przyjadą

specjalne pociągi z Nowego Sącza i Zakopanego.

W trakcie pikniku będzie prowadzona sprzedaż cegiełek i licytacja pamiątek ko-

lejowych, z których środki posłużą renowacji zabytkowego parowozu Ty23-104.

Więcej o skansenie i imprezie na stronie: <http://www.skansen.hg.pl> ■



Rok założenia 1992
Nr rej. MENIS 12

Z O S T A Ń s p e c j a l i s t ą

ZARZĄDZANIA:

- Przedsiębiorstwem
- Jakością
- Finansami
- Personelem
- Biurem
- W administracji

MARKETINGU



Umożliwią Ci to studia licencjackie i uzupełniające magisterskie

**w WARSZAWSKIEJ
SZKOLE ZARZĄDZANIA
SZKOLE WYŻSZEJ**

**01-204 Warszawa, ul. Siedmiogrodzka 3 A
tel. (022) 862-32-24; (022) 862-33-40;
fax (022) 862-32-47**

www.wsz-sw.edu.pl, e-mail: manage@wsz-sw.edu.pl

Przypisywanie winy

Pismem BZZKa-734-02/09 z 8 czerwca br. spółka PKP Intercity przesała informację o zdarzeniu z dnia 12.12.2008r. na stacji Krzewie w torze nr 1 na rozjeździe nr 27 km 139,577 linii 003 Warszawa – Kunowice, sporządzoną na podstawie „Protokołu ustaleń końcowych komisji powypadkowej” i Aneksu nr 1 do ww. protokołu. Wzbudziła ona wiele kontrowersji, a całą sprawą zajmie się Państwowa Inspekcja Pracy.

Z ustaleń końcowych komisji powypadkowej dowiadujemy się, że cyt. „przyczyną bezpośrednią wypadku było przekroczenie o 77 km/h dopuszczalnej prędkości jazdy pociągu, który na kierunek zwrotny na sygnał zezwalający na semaforze W1/2 z obrazem sygnału S12 wynosiła 40 km/h”. Sęk w tym, że przekroczenie prędkości to nie przyczyna wypadku, tylko jej skutek! Przyczyna zawiera się w odpowiedzi na pytanie: co spowodowało, że maszynista przekroczył dozwoloną prędkość? Kwalifikując skutek wypadku jako przyczynę bezpośrednią komisja niejako rzuca cień na wyniki dalszych ustaleń.

Nasze wątpliwości budzą np. te odnoszące się do opisów obrazów semaforów - ostatniego sbl nr 1428 i wjazdowego W1/2, gdzie autorzy protokołu używają trybu oznajmającego, czyli stwierdzającego fakt lub rzecz uznawaną za fakt. Nie dziwiłyby tak autorytatywne stwierdzenia osoby przebywającej akurat w pojeździe trakcyjnym i będącej naocznym świadkiem mijania semaforów. Co innego jednak przebywającej w miejscu oddalonym o dziesiątki kilometrów. Nie ulega wątpliwości, że jedyną osobą która widziała obrazy semaforów „na gruncie” jest maszynista pojazdu trakcyjnego pociągu nr 8102.

Ustalając przyczynę i okoliczności wypadku komisja powinna m.in. przeprowadzić jak najwięcej badań

pozwalających wykluczyć lub potwierdzić np. usterkę w urządzeniach srk na stacji Krzewie. Tymczasem w informacji o zdarzeniu czytamy: „po dokonaniu wszystkich możliwych do przeprowadzenia badań ponad wszelką wątpliwość stwierdzono prawidłowe działanie urządzeń srk w dniu wypadku”. Dlaczego wszystkich możliwych? Dlatego, bo semafor wjazdowy W1/2 oraz urządzenia z nim współpracujące uległy całkowitemu zniszczeniu. Tym samym nie było możliwe przeprowadzenie



wszystkich obowiązkowych, standardowych badań, określonych w instrukcji Ie-15 (wytyczne dot. badania urządzeń sterowania ruchem po wypadku kolejowym). A jak wiadomo ewentualne wątpliwości powinno się rozstrzygać na korzyść podejrzanego. Obiektywna niemożność przeprowadzenia pew-



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

nych badań lub unikanie ich wykonania zawsze musi budzić wątpliwości co do sprawności urządzeń srk, ale i nie tylko takie...

Naszym zdaniem błędem komisji jest kwalifikacja przepisu par. 37 ust.11 instrukcji Ir-1 (R-1) do grupy nieprawidłowości nie mających wpływu na zaistniały wypadek, pomimo stwierdzenia braku jego jednoznaczności. Cytuję „komisja stwierdza, że zapisy w par. 37 ust. 11 instrukcji Ir-1 w części mówiącej „o zmianie toru wjazdowego i wjazdowego dla pociągów pasażerskich należy ponadto zawiadomić zainteresowanych pracowników właściwych przewoźników. Sposób powiadomienia zainteresowanych

pracowników należy określić w regulaminie technicznym”. W dalszej części uzasadnienia komisja powypadkowa stwierdza: „zapisy te nie są precyzyjne i mogą skutkować niewłaściwą interpretacją”. Nie wyjaśnia jednak na czym ta niewłaści-

dokończenie na str. 16

Przypisywanie winy

dokończenie ze str. 15

wa interpretacja polega i jak brzmi właściwa. Trudno też znaleźć odpowiedź na pytanie, kto nie dopełnił obowiązku zamieszczenia w regulaminie technicznym sposobu zawiadamiania zainteresowanych pracowników przewoźnika o zmianie toru wjazdowego.

Czy komisja powypadkowa może dokonać interpretacji prawnej przepisów? Jeżeli nie, to wyeliminowanie postanowień par. 37 ust. 11 jako przyczyny wypadku jest przekroczeniem uprawnień określonych w instrukcji Ir-8 (R-3), czyli o postę-

paragrafów instrukcji przez dyżurnego ruchu.

Dziwnym zbiegiem okoliczności wszystkie nieprawidłowości jak i odstęstwa od obowiązujących przepisów ze strony pracowników zarządcy infrastruktury, np. niewłaściwe osygnalizowanie miejsca robót czy podjęcie samowolnie pracy w torach stacyjnych bez wpisu w książce dyżurnego ruchu stacji Krzewie, komisja zakwalifikowała jako nie mające wpływu na zaistniały wypadek. Podobnie potraktowano bierną postawę dyżurnego ruchu, który nie podjął żadnych działań wobec osób pracujących w torach stacyjnych z naruszeniem postanowień instrukcji Ie-5 (E11) –

widlowym jej ustawieniu zgodnym z instrukcją Ie-1 (E-1) zauważono by, że jest ona doskonale widoczna z okna kabiny pojazdu trakcyjnego i to z zachowaniem drogi hamowania. Niewątpliwie zwróciłoby to uwagę maszynisty pociągu 8102, że coś jest nie tak na stacji i wymusiłoby podjęcie działań.

Komisja dokonała ustalenia przyczyny wypadku opierając się głównie na przypuszczeniach oraz luźnej interpretacji faktów. W tym miejscu warto przypomnieć ustalenia końcowe komisji powypadkowej powołanej na okoliczność wypadku sprzed 19 lat w okolicach przystanku Warszawa Ursus, w którym śmierć poniosło 16 osób. Wówczas winą za spowodowanie wypadku obarczono maszynistę, który przejechał semafor blokady samoczynnej wskazujący sygnał „stój”. Sprawa trafiła do sądu, który dopatrzył się wielu nieprawidłowości rozstrzygając je na korzyść maszynisty. Pochopnie orzeczono winę maszynisty również w wypadku na stacji Bednary, gdzie nie dostrzeżono wadliwego działania urządzeń srk. W obu przypadkach sąd nie dopatrzył się winy maszynistów, jednak w statystyce wypadków nadal obciążają one konto „służby trakcji”.

Trudno czasem oprzeć się wrażeniu, że wiele działań komisji sprowadza się w istocie do szukania błędu maszynisty i przypisywania mu winy, a zbyt mało uwagi poświęcane jest wadliwym systemom prowadzenia ruchu pociągów. Niby komisje spisują środki zaradcze, często istotne, gorzej jednak z ich wdrażaniem. Tak jakby były pisane dla spokojnego sumienia, bo nikt nikogo nie rozlicza potem za ich realizację. Ze szkodą niestety dla nas wszystkich...

cdn.

Eugeniusz Śliwiński
Komisja Obrony Praw Pracowniczych

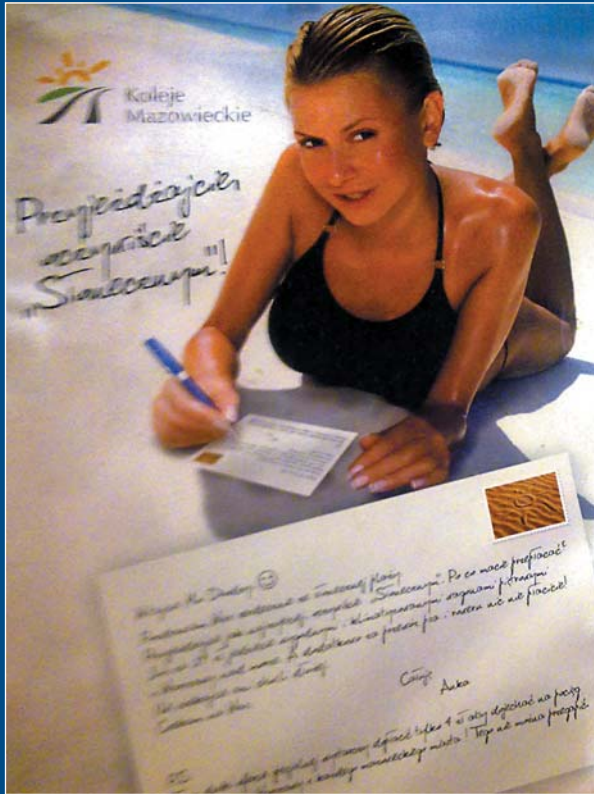
Fot. T. Makuch



powaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych. Nie można zatem wykluczyć, że właśnie brak przekazania informacji o zmianie toru wjazdowego dla pociągu nr 8102 przez dyżurnego ruchu jest przyczyną bezpośrednią wypadku. Zwracamy uwagę, że obowiązek przekazania przez dyżurnego informacji o zmianie toru wjazdowego nie wynika tylko z postanowień zawartych w par. 37 ust. 11 Ir-1. W protokole końcowym brak jednak stanowiska komisji odnośnie naruszenia postanowień tych

o zasadach eksploatacji i prowadzeniu robót w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym. Czym powinien, a czym naprawdę zajmował się w tym czasie pracownik odpowiedzialny za bezpieczeństwo ruchu kolejowego na stacji? Dlaczego nie zgłosił braku aktualizacji regulaminu technicznego stacji Krzewie? Dlaczego nieprawidłowości związane z ustawieniem tarczy D-1 lub jej brakiem (komisja nie ustaliła tego faktu) to drobiazgi mało - zdaniem komisji – istotne? Gdyby została przeprowadzona wizja lokalna widoczności tarczy D-1 z kabiny pojazdu trakcyjnego, to przy pra-

Podpatrzone



Reklama pociągu „Słoneczny” Kolei Mazowieckich. Trzeba przyznać, że kusi i ęci...

raz

Ku pamięci

W tym roku przypada 70. rocznica wybuchu II wojny światowej. Są jeszcze wśród nas ci, którzy czynnie działali w ruchu oporu i po dziś dzień dają świadectwo tamtych czasów.

Należy do nich emerytowany maszynista Mieczysław Suchojad, zasłużony członek ZZM, obecnie prezes zarządu Koła Zakładowego nr 9 Warszawskiego Węzła Kolejowego Związku Kombatanów RP i Byłych Więźniów Politycznych. Przez lata walczył m.in. o należyte uhonorowanie miejsca



każni rodzin gajowych Skurskich i Szybów. W gajówce Batogi (gmina Staszów, woj. świętokrzyskie) 28 czerwca 1943 roku zostali oni rozstrzelani przez hitlerowców pod zarzutem współpracy z partyzantami.

Po wojnie w miejscu tym stanął pamiątkowy krzyż i pomnik. Brak należytej opieki spowodował jednak, że obiekty porastały mchem i drzewami. Mieczysław Suchojad dotarł do dokumentacji w Archiwum Państwowym w Radomiu i wystąpił do konserwatora z wnioskiem o wpisanie obiektu do rejestru zabytków. Tak też się stało. W lokalnym kościele nasz kolega zamówił mszę w intencji pomordowanych (jeden z nich był jego kolegą ze szkolnej ławy), historią zainteresował też nauczycieli szkoły podstawowej w Mostkach, nadleśnictwo w Staszowie oraz lokalne koło łowieckie. Obiekt został odnowiony i objęty opieką przez okolicznych mieszkańców. I dzięki Mieczysławowi Suchojadowi nie popadł w zapomnienie. ■

Pod semaforem

OPZZ za cykl projektów szkoleniowych realizowanych w oparciu o fundusze unijne, pozwalających

podnosić kwalifikacje członkom związków zawodowych.

Najwyższa Izba Kontroli za raport negatywnie oceniający działalność PKP Cargo w latach 2006–08, który poniekąd wpisuje się we frontalny atak na tę spółkę.



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

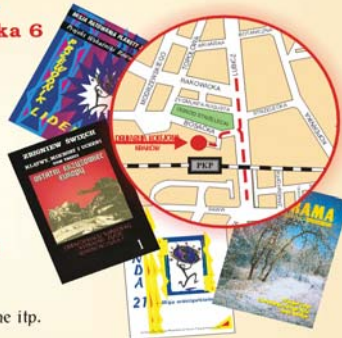
Oferuje Państwu swoje usługi w zakresie:

- 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.

Ponadto wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami



**SERDECZNIE
ZAPRASZAMY**

HOO MOR

W mieszkaniu dzwoni telefon. Kowalski, ojciec trzech dorastających córek podnosi telefon.

– Halo, czy to ty żabciu? – słyszy w słuchawce ciepły baryton.

– Nie, przy telefonie właściciel stawu.

W drodze na plebanie ksiądz spotyka prostytutkę, zatrzymuje się i mówi do niej:

– Boże kochany, dziecko zesłał na złą drogę!

– A to tędy tiry nie jeżdżą?

Zapłakany Jasiu przychodzi do mamy:

– Mamo, tata uderzył się młotkiem w palec.

– To czemu płaczesz? Powinieneś się śmiać.

– Śmiałem się...

Mężczyzna złapał złotą rybkę. A ona biedna błaga go, aby ją wypuścił:

– Spełnię każde twoje życzenie, tylko mnie wypuść!

– Ale ja właściwie niczego już nie potrzebuję.

– Zastanów się lepiej, mogę ci dać wspaniałego mercedesa...

– Ale ja już mam...

– No to cudowną willę, z basenem, polem golfowym i innymi bajerami – przekonuje rybka.

– Też już mam.

– A ile razy w tygodniu uprawiasz seks? – pyta rybka.

– Jeden raz – odpowiada po namyśle mężczyzna.

– W taki razie mogę sprawić, że będziesz to robił przynajmniej 6 razy w tygodniu, codziennie z inną piękną kobietą.

– Hmm...nie ukrywam, że to kusząca propozycja, ale księdzu w sumie nie wypada...

fraszki jerzego szuleca

Głowa rodziny

Członek od żony
Uzależniony.

Higiena

Mniej pachnidła
Więcej mydła.

Prowokacja

Nie rób damo min anioła
Gdy już pupcia prawie goła.

Wypieki

Leży babeczka na plaży
A piernik na nią patrzy i marzy.

Zgrzyt

Brzęk
Szczęk.

W restauracji.

– Kelner, poproszę sardynki!

– Oczywiście, szanowny panie. A jakie sobie pan życzy: portugalskie, hiszpańskie, francuskie...?

– Wszystko mi jedno. I tak nie będę z nimi rozmawiał!

Ojciec do dorastającego syna:

– Jesteś już mężczyzną, mój drogi. Doszedłem do wniosku, że trzeba ci pozwolić od czasu do czasu na papierosa. Proszę, możesz zapalić.

– Dziękuję, tato, ale nie palę już półtora roku...

Kącik filatelistyczny

Z okazji 94 Światowego Kongresu Esperanto oraz 150 rocznicy urodzin twórcy tego języka – Ludwika Zamenhofa, Centrum Poczty Oddziału Regionalnego w Białymstoku wydało kartkę beznominałową przedstawiającą lokomotywę elektryczną EU07 227 w barwach PKP Intercity.

W części ilustracyjnej kartki widnieje również tablicę kierunkową z pociągu nr 14114 „Zamenhof” relacji Białystok – Bielsko-Biała (jego poprzednia nazwa to „Narew”). Kartkę beznominałową według projektu pani Barbary Bielawiec wydano w nakładzie 6.000 sztuk. Podczas zakończenia kongresu 1 sierpnia 2009 r. uruchomiono tzw. pocztę kolejową – ofrankowane listy i kartki pocztowe przewiezione zostały pociągiem nr 14100 „Zamenhof” z Białegostoku do Bielska-Białej. Oprócz datownika okolicznościowego UP Białystok 1 (niestety nie kolejowy) i datownika dziennego UP Bielsko-Biała 19 przesyłek podbito stempelkiem dodatkowym – „Przewieziono koleją na trasie Białystok – Bielsko Biała”. Współorganizatorem poczty kolejowej była spółka PKP Intercity S.A.



(amur)

KRZYŻÓWKA NR 8/2009

| | | | | | | | | | | |
|-----------------------|----|-----------------------|-----------------|--------------------------|---------------------|---------------|-----------------------|---|------------------------|-------------------|
| Przyrząd geometryczny | ▼ | Zielony owoc lub ptak | Napój chłodzący | ▼ | Trop, odcisk czegoś | ▼ | Film A. Hitchcocka | ▼ | Starofrancuski taniec | Ostra sprzeczność |
| ▶ | 7 | ▼ | 14 | ▶ | Np. Ajschylos | ▶ | | | | ▼ |
| Chwast | | | | | | | Księstwo w Pirenejach | 6 | Mały nóż chirurgiczny | 12 |
| Stolica Albanii | ▶ | | | | | | ▼ | | | |
| Bak lub trzmiel | ▶ | | | | Glinka porcelanowa | ▶ | | | | |
| Przyprawa | 10 | 15 | | | Filut | 1 | | | 3 | |
| ▶ | 9 | | | Dawniej: fortel, podstęp | | | | | | Rysa na honorze |
| Batyckie kąpielisko | | „Leje się” z nieba | | | | Cenny prezent | | | Skok do wody | |
| ▶ | | | | 16 | | | | | | |
| | 4 | | | Przysposobienie dziecka | | | | 2 | | 5 |
| Z wędzidłem | 13 | Dawna moneta srebrna | | | | | | | Niemiecka rzeka; Amiza | |
| ▶ | | | | | | | | | | 8 |
| | | | | Umowa międzynarodowa | | | | | | |
| | | | | | | | | | | 11 |

Litery z ponumerowanych pól utworzą rozwiązanie

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| | | | | | | | | | | | | | | | |

Litery z ponumerowanych krątek utworzą rozwiązanie. Rozwiązania krzyżówki nr 8 prosimy nadsyłać do 7 września 2009 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 7”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę-niespodziankę.

Rozwiązanie Krzyżówki nr 7: „Tunel apeniński”.

Nagrodę-niespodziankę otrzymuje **Jadwiga Kowalska z Poznania**. Gratulujemy. Nagrodę wyślemy pocztą. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



Źródło: Autokarykatury, Andy B. Singer i Randy Ghent 2001, 2005.



Głos Maszynisty

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: Motyw z plakatu jubileuszowego

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.

Infolinia: 0 801 000 527

www.naturatour.pl



NATURA Sp. z o.o.
tour

Promocja MAX - 500!

**Wielka wyprzedaż oferty wczasowej
Natura Tour**

7 dni z wyżywieniem ...

... maksymalnie 500 zł!

