ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA

ISSN 1896–2181

www.zzm.org.pl

Nr 5/105

MAJ 2013

Walka o prawa pracownicze

Przedstawiciele ZZM wzięli udział w centralnych obchodach Święta Pracy w Warszawie, zorganizowanych wspólnie przez OPZZ i SLD. Ponad 20 tysięcy osób przemaszerowało ulicami Warszawy domagając się godnej pracy i sprzeciwiając się wyzyskowi oraz destrukcji praw pracowniczych.

Międzynarodowy Dzień Solidarności Ludzi Pracy, popularnie zwany 1 maja – święto klasy robotniczej, obchodzone od 1890 r. corocznie 1 maja. Wprowadzone w 1889 dla upamiętnienia strajku w Chicago w 1886 r., będącego częścią ogólnokrajowej kampanii na rzecz wprowadzenia 8-godzinnego dnia pracy. Na ziemiach polskich organizowane jeszcze podczas zaborów. Świętem państwowym jest od 1950 roku.

Zainaugurował je wiec pod siedzibą OPZZ, który rozpoczął się od Mazurka Dąbrowskiego. Minutą ciszy uczczono pamięć 348 pracowników, którzy w 2012 roku zmarli na stanowiskach pracy. Przewodniczący Porozumienia Jan Guz w swojej przemowie ostro skrytykował rząd PO–PSL za zaniechania i opieszałość, co doprowadziło do gwałtownego rozszerzenia się sfery biedy i ubóstwa w Polsce. – Ten rząd zafundował nam śmieciowe umowy i pracę aż do śmierci. Dlatego 1 maja nie jest dziś świętem radosnym, lecz dniem gniewu. Ten rząd jest na usługach pazernych korporacji finansowych. Mówimy temu „nie” – rząd wybraliśmy po to, żeby służył Polakom i polskiemu społeczeństwu. Nasz kraj nie jest zieloną wyspą i nigdy nie był, chyba że należy rozumieć przez to fakt, że jest porośnięty szczawiem – mówił Jan Guz. Przypomniał też o początkach święta i 90. rocznicy rozstrzelania robotników, do czego przyłożył się ówczesny rząd PSL.

– Dość tworzenia w Polsce obozów pracy, dość emigracji zarobkowej młodzieży, dość rozbitych małżeństw i małżonków zmuszonych pracować za granicą na zmywakach – rozpoczął z wysokiego C swą przemowę przewodniczący Branży Transport, a zarazem prezydent ZZM Leszek Miętek. – Zasłużyliśmy na lepszy kraj! Mówimy o miejscu pracy, jako miejscu gdzie można zapracować na utrzymanie rodziny choćby na minimalnym poziomie. Dzisiaj coraz częściej tak nie jest, a nawet zdarza się, że pracownik musi zapłacić pracodawcy żeby go zatrudnił. To skandal i hańba dla kraju w środku Europy!

Szef ZZM ubolewał także, że związki zawodowe nazywa się hamulcowymi rozwoju gospodarczego, podczas gdy polscy pracodawcy (i rodzime produkty) przegrywają konkurencję z firmami zachodnimi, płacąc przy tym pracownikom kilkakrotnie mniej niż na Zachodzie. Jak powiedział, dzieje się tak dlatego, że menedżerowie „uwłaszczeni” swego czasu na majątku Skarbu Państwa wstydzą się dziś zarabiać poniżej 100 tys. zł miesięcznie, a robotnikowi oferują 1200 zł. – Dziś zjednoczeni przyszliśmy upomnieć się o godną pracę i godną płacę. Bo nikt inny tego za nas nie zrobi – podsumował Leszek Miętek.

Spod siedziby OPZZ kolorowy pochód przemaszerował ulicami Warszawy. Zwieńczenie pierwszomajowych uroczystości nastąpiło w jednym ze stołecznych parków. W trakcie rodzinnego pikniku wystąpił m.in. zespół Weekend. Obchody Święta Pracy zorganizowano także w innych miastach. ■

R.

pod semaforem

Jan Guz, Piotr Duda i Tadeusz Chwałka za porozumienie i plany wspólnych działań w sprawie podniesienia płacy minimalnej oraz przeciwko psuciu Kodeksu pracy

Spółka Koleje Śląskie za drastyczne cięcia w rozkładzie jazdy pociągów (od czerwca redukcja 40 proc. połączeń) i podwyżki cen biletów rzędu 10–20 proc.

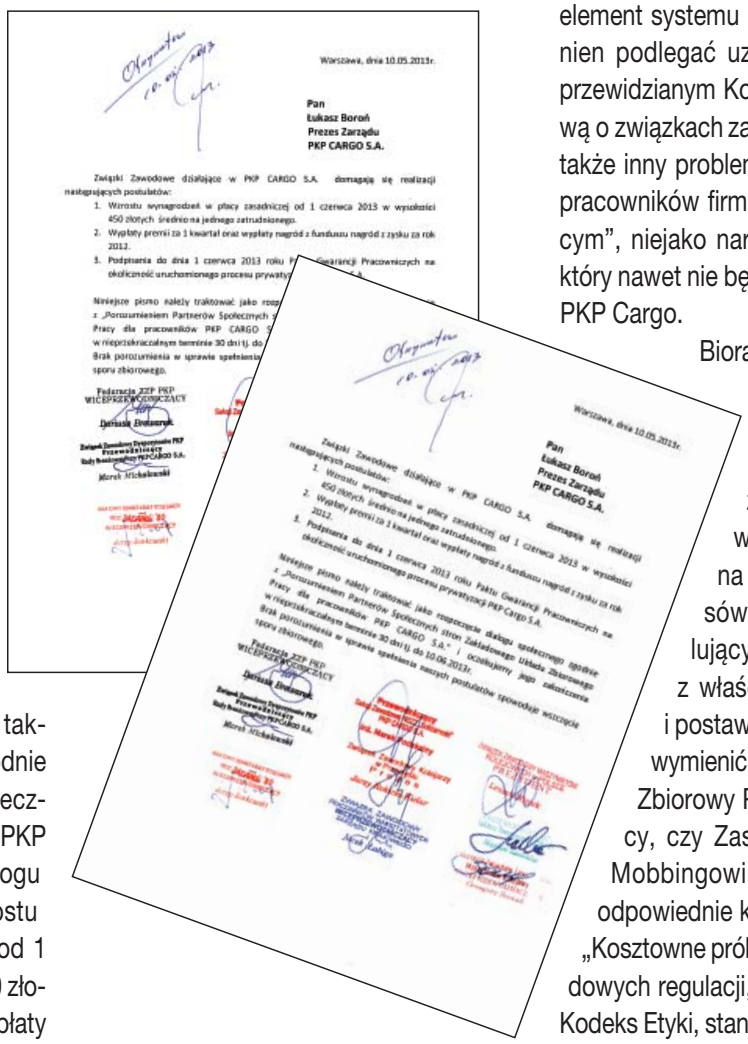
Napięcie w Cargo

Związki zawodowe działające w PKP Cargo, w tym ZZM, wystosowały 10 maja trzy pisma do prezesa spółki Łukasza Boronia. Domagają się w nich m.in. wstrzymania działań zmierzających do zwalniania pracowników w zakładach, a także wzrostu płac i wypłat premii oraz podpisania pakietu socjalnego na okoliczność prywatyzacji firmy.

Związki będące stroną ZUZP w PKP Cargo stanowczo sprzeciwiły się działaniom zmierzającym do zwalniania pracowników. Argumentują, że w spółce nie występuje nadwyżka zatrudnienia, natomiast utrata udziałów w rynku przewozów towarowych, spadek przewozów i utrata przychodów są wynikiem złego zarządzania, co zagraża planowanej prywatyzacji.

Od zarządu firmy strona związkowa domaga się zdecydowanych działań mających na celu poprawę sytuacji. Za niedopuszczalny uważa sposób zarządzania polegający jedynie na cięciach godzących w załogę. Ostrzegają, że brak widocznej poprawy sytuacji PKP Cargo na rynku w najbliższym kwartale oraz uruchomienie procesu zwolnień pracowników w zakładach skutkować będzie podjęciem działań strajkowych w całej spółce.

Związki zawodowe wysunęły także postulaty płacowe, czym – zgodnie z Porozumieniem Partnerów Społecznych stron ZUZP dla pracowników PKP Cargo – wszczęły procedurę dialogu społecznego. Domagają się wzrostu wynagrodzeń w płacy zasadniczej od 1 czerwca 2013 roku w wysokości 450 złotych na jednego zatrudnionego, wypłaty premii za 1 kwartał oraz wypłaty nagród z funduszu nagród z zysku za rok 2012 oraz podpisania do 1 czerwca 2013 roku Paktu Gwarancji Pracowniczych na okoliczność uruchomionego procesu prywatyzacji spółki. Jeśli stronom nie uda się porozumieć w powyższych obszarach do 10 czerwca br., kolejnym przewidzianym prawem krokiem będzie zapewne wszczęcie sporu zbiorowego na tym tle.



Warszawa, dnia 10.05.2013r.

Pan
Łukasz Boroń
Prezes Zarządu
PKP CARGO S.A.

Związki Zawodowe działające w PKP CARGO S.A. domagają się realizacji następujących postulatów:

1. Wzrostu wynagrodzeń w płacy zasadniczej od 1 czerwca 2013 w wysokości 450 złotych średnio na jednego zatrudnionego.
2. Wypłaty premii za 1 kwartał oraz wypłaty nagród z funduszu nagród z zysku za rok 2012.
3. Podpisania do dnia 1 czerwca 2013 roku Paktu Gwarancji Pracowniczych na okoliczność uruchomionego procesu prywatyzacji PKP Cargo S.A.

Niniejsze pismo należy traktować jako rozpoczęcie dialogu społecznego zgodnie z „Porozumieniem Partnerów Społecznych stron Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników PKP CARGO S.A." i oczekujemy jego zakończenia w nieprzekraczalnym terminie 30 dni tj. do 10.06.2013r.

Brak porozumienia w sprawie spełnienia naszych postulatów spowoduje wszczęcie sporu zbiorowego.

Federacja ZZP PKP
WICEPRZEWODNICZĄCY
Dariusz Bieszczyk

Zarząd Zakładowy Organizacji Międzyzakładowej Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Rady Zakładowej PKP CARGO S.A.
Marek Michalewski

Ponadto związki zawodowe przedstawiły wspólne stanowisko w sprawie konsultacji projektu tzw. Kodeksu Etyki Grupy PKP, przedstawionego im przez pełnomocnika zarządu PKP Cargo 19 kwietnia br. Jednogłośnie uznały, że nie ma formalnych podstaw do konsultacji na poziomie spółki PKP Cargo opracowanego najprawdopodobniej w PKP SA dokumentu, mającego na celu „poprawę kultury korporacyjnej w Grupie PKP". Konsultacje na poziomie Grupy PKP są bowiem prowadzone z krajowymi centralami przez Związek Pracodawców Kolejowych.

Reprezentanci załogi wytknęli również, że sam dokument nie jest kompletny, gdyż nie zawiera części będącej elementem polityki przeciwdziałania nadużyciom w Grupie PKP. Przekonują w piśmie, że skoro – jak planowano – ma on stanowić element systemu prawa pracy, to powinien podlegać uzgodnieniom w trybie przewidzianym Kodeksem pracy i Ustawą o związkach zawodowych. Podnoszą także inny problem – braku identyfikacji pracowników firmy z dokumentem „obcym", niejako narzuconym z zewnątrz, który nawet nie będzie zawierał logotypu PKP Cargo.

Biorąc powyższe pod uwagę projekt Kodeksu został zaopiniowany negatywnie. Strona związkowa uważa, że w PKP Cargo od dawna istnieje wiele przepisów wewnętrznych regulujących kwestie związane z właściwymi zachowaniami i postawami pracowników – by wymienić tylko Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy, regulaminy pracy, czy Zasady Przeciwdziałania Mobbingowi – oraz funkcjonują odpowiednie komórki organizacyjne. „Kosztowne próby wprowadzania fasadowych regulacji, jaką jest niewątpliwie Kodeks Etyki, stanowi niczym nieuzasadnione marnotrawstwo pieniędzy i czasu, które mogłyby być wykorzystane do lepszego zarządzania spółkami Grupy PKP" – podsumowali w piśmie wysłanym do prezesa PKP Cargo. ■

(L)

Wspólne problemy branży

Przedstawiciele związków zawodowych skupionych wokół Branży Transport OPZZ spotkali się 20 maja z przewodniczącym Sejmowej Komisji Infrastruktury Zbigniewem Rynasiewiczem, przedstawiając mu najbardziej palące problemy pracownicze.

W komunikacji publicznej jedną z największych bolączek jest eliminacja z rynku dużych, profesjonalnych przedsiębiorstw państwowych przez małych przewoźników wygrywających przetargi najniższą ceną. Wiąże się to często z cięciem kosztów i zatrudnianiem pracowników na umowy śmieciowe. Potem okazuje się, że firmy te nie mają wystarczającej ilości taboru, pracowników i zaplecza do realizacji zadania. Brzmi znajomo, nieprawdaż?

PLL LOT zmaga się natomiast restrukturyzacją i zwolnieniami grupowymi. Z tysiąca pracowników załogi zatrudnienie ma utrzymać 700 osób. Cięcia nie omijają też administracji. W spółce nie ma dialogu społecznego.

Nie najlepiej jest też z transportem morskim – pod polską banderą pływa obecnie tylko 15 statków. Jeżeli Polska Żegluga Bałtycka nie uzyska pomocy, za 3 lata wpłynie na mieliznę. A pomocy nie uzyskuje, mimo, że jest ona zgodna z przepisami UE.

Jeśli chodzi o nasz kolejowy grunt, przewodniczący Branży Leszek Miętek omówił trudną sytuację Przewozów Regionalnych, której grozi podział na spółki i spółeczki, zupełnie poza dialogiem społecznym. PKP Cargo zapowiada zwolnienia przed debiutem giełdowym. Wszystkich przewoźników dotykają problemy wynikające z inwestycji infrastrukturalnych – spadek przewozów w ruchu towarowym i utrata pasażerów w związku z wydłużeniem czasu jazdy, a to wszystko przy wzroście kosztów dostępu do infrastruktury. W trudnej dla polskich spółek kolejowych sytuacji rząd przyjął ustawę umożliwiającą ich upadłość.

– Dla polskiej kolei to może być zabójcze. Argumentacja, że Unia od nas tego wymaga jest nieuzasadniona – wiele krajów nie wprowadziło jeszcze pierwszego pakietu kolejowego, chroniąc swoje spółki. Strona społeczna nieustępliwie domaga się rozwiązania problemów PR. Miał do tego doprowadzić specjalnie po to zwoływany Szczyt Kolejowy – niestety bez efektów. Na Komisji Trójstronnej ds. Społeczno-Gospodarczych przedstawiliśmy swój projekt ratowania spółki. Odbyło się również spotkanie z premierem Donaldem Tuskiem. Przed wprowadzeniem prawa upadłościowego na kolei trzeba doprowadzić do równowagi międzygałęziowej w transporcie, aby spółki kolejowe mogły być konkurencyjne. Jeżeli dzisiaj nie ma lekarstwa na PR i wprowadzi się prawo upadłościowe, to za chwilę problem będzie dotyczył też innych spółek. Trzeba uregulować rynek, w tej chwili jest gorzej niż 3 lata temu, kiedy związki zawodowe blokowały ustawę o upadłości – powiedział Leszek Miętek.

Wiceprezydent ZZM Krzysztof Ciećka podniósł sprawę finansowania PR. – Niegdyś pieniądze dla PR pochodziły z centralnego dofinansowania kolejowego. Następnie przeszły do samorządów i dzisiaj się okazuje, że to już nie są pieniądze dla PR, tylko dla marszałków. Czyli może na PR, a może dla nowych przewoźników – powiedział. Upadek spółek kolejowych wiąże się z utratą miejsc pracy i wiele wskazuje na to, że poskutkuje niepokojami społecznymi na kolei. – Nie będziemy w tej sytuacji stać bezczynnie. Dla kolejarzy to jak być, albo nie być – powiedział Leszek Miętek.

Równie ważną sprawą są zaległości ze zmianami w temacie bezpieczeństwa. Normowanie czasu pracy osób związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego nadal jest problemem. W tej kwestii często dochodzi do patologii – brak miejsca zatrudnienia określonego

jako punkt geograficzny, zatrudnianie pracowników na kilka etatów przez różnych pracodawców może powodować bardzo poważne zagrożenia.

Przewodniczący Rynasiewicz stwierdził, że zapis mówiący o tym, że spółki kolejowe nie mogą upaść chronił prezesów, którzy zarządzali ze świadomością, że prawo upadłościowe ich nie obowiązuje. Co do procesów prywatyzacji uważa, ze wielość form organizacyjnych w transporcie jest potrzebna i nikt nie powiedział, że na rynku nie mają racji bytu duże państwowe spółki. Wyraził wolę współpracy i chęć dialogu. Kolejną okazją do tego ma być zorganizowanie posiedzenie Sejmowej Komisji Infrastruktury z udziałem kolejowych związków zawodowych i zaproszonych gości, podczas którego tematami wiodącymi będą upadłość spółek kolejowych i sytuacja pracowników w procesie prywatyzacji.

Następnie Wiesława Taranowska i Andrzej Radzikowski przekazali informacje na temat bieżących działań OPZZ. W związku ze wzrostem bezrobocia rząd odmroził częściowo środki z Funduszu Pracy – OPZZ złożył propozycje, aby skupić pomoc na osobach w wieku 50+, ze względu na wydłużenie wieku emerytalnego i wyjątkowo trudną sytuację tych osób na rynku pracy. Według nowoprzyjętych zasad pracodawca będzie mógł otrzymać dofinansowanie do takiego pracownika bez względu na okres, od którego przebywa on na bezrobociu. Niepokojące jest natomiast nasilenie się zjawiska niewypłacania wynagrodzeń pracownikom. Nie zawsze jest to spowodowane trudną sytuacją finansową pracodawcy. OPZZ domaga się wyższych kar dla nieuczciwych pracodawców. Problemem są również wysokie – 3,5% – składki za zarządzanie OFE. OPZZ dąży do ich obniżenia.

Toczy się batalia wokół wprowadzenia tzw. elastycznego czasu pracy. Po 3 miesiącach negocjacji, kiedy wydawało się, że jest szansa na merytoryczne rozmowy, przedstawicielka pracodawców odczytała pismo, z którego wynikało, że pracodawcy nie zgodzą się na żadne niekorzystne dla nich zmiany. W tej sytuacji związkowcom nie pozostało nic innego, jak nie zgodzić się na zmiany niekorzystne dla pracowników. Niedawno w Gdańsku szefowie NSZZ Solidarności, OPZZ i Forum ZZ, ustalili wspólne działania przeciw planowanym zmianom w prawie pracy. Udało się zawrzeć porozumienie, co oznacza, że czeka nas gorąca jesień. ■

MS

Daliśmy radę!

O blaskach i cieniach VI kadencji z Leszkiem Miętkiem – prezydentem oraz Krzysztofem Ciećka i Bogusławem Sady – wiceprezydentami ZZM rozmawia Rafał Zarzecki

– Kończy się VI kadencja RK ZZM. Jak z dzisiejszej perspektywy i patrząc wstecz ją oceniacie?

(Leszek Miętek) – Cofnę się może najpierw do jej początków. Kończąc V kadencję spodziewaliśmy się, że następna będzie bardzo trudna. Cieszyliśmy się, że Krajowy Zjazd Delegatów pozwolił Prezydium na kontynuację pracy. Uważam, że dobrze się stało, bo na początku VI kadencji przeżyliśmy jeden z najtrudniejszych momentów w całej historii związku – gigantyczną restrukturyzację leżącą po stronie pracodawcy. W pamięć wrył mi się turniej piłki nożnej w Szczecinku, który część zawodników traktowała jak pożegnalny. Już wtedy mówiliśmy, żeby się nie martwili, że wyjdziemy z tego procesu obronną ręką. Myślę, że nam to się udało zarówno pod względem funkcjonowania związku, jak też uratowania miejsc pracy dla wszystkich czynnych maszynistów. Mieliśmy też możliwość skorzystania z owoców V kadencji, czyli przejścia dużej liczby osób na emerytury pomostowe. Poradziliśmy sobie też z kwestiami technicznymi projektów prowadzonych przez związek – przeniesieniami numerów telefonów, czy ubezpieczeń do różnych podmiotów, w których znaleźli się maszyniści. Wszystko to rzutowało na możliwość sprawnego funkcjonowania w przyszłości.

(Krzysztof Ciećka) – Gwoli uzupełnienia, minorowe nastroje na turnieju w Szczecinku towarzyszyły toczącemu się procesowi realokacji maszynistów, pociągającymi za sobą konieczność zmian strukturalnych w samym ZZM. Musieliśmy łączyć poszczególne organizacje, często zasadniczo różniące się z tych czy innych przyczyn, żeby związek dalej był scalony i silny. Wielu kolegów obawiało się, że sobie z tym nie poradzimy. Udało się nam to zrobić i uważam to za jeden z największych sukcesów.

(Bogusław Sady) – Ja również. Związek był poddawany ciężkim próbom, ale najważniejsze, że nie ponieśliśmy uszczerbku i zachowaliśmy jedność w obliczu głębokich zmian zachodzących na kolei, w obliczu podziału maszynistów na spółki. Nie obyło się bez przekształceń organizacji, powołane zostały sektory. Przypomnę, że równolegle toczyły się sprawy związane z zakupem nieruchomości na potrzeby nowej siedziby, czy projekty szkoleniowe. Musieliśmy być mobilni i byliśmy. Nie tylko Prezydium, ale i cały Związek.

– Z jakich osiągnięć VI kadencji jesteście najbardziej zadowoleni?

(LM) – Najistotniejszym z nich, być może trochę niedocenianym, jest zawarcie zakładowych układów zbiorowych pracy w spółkach PKP Intercity i Przewozy Regionalne. Dokonaliśmy tego w takiej a nie innej sytuacji gospodarczej Polski, gdy wielu pracodawców odchodzi od tego typu regulacji. Drugim co do wagi jest zmiana sposobu prywatyzacji PKP Cargo – z inwestora strategicznego/finansowego na prywatyzację giełdową. Cieszę się również, że w sytuacjach kryzysowych udało się zmobilizować i nakłonić do współdziałania naszych członków. Po raz pierwszy od kilkunastu lat udało się zorganizować strajki generalne na kolei. Legalne, co potwierdzali sami pracodawcy zarówno w spółce Przewozy Regionalne latem 2011 r., jak i w tym roku w PKP Intercity, PKP Cargo, PKP PLK i PKP Energetyka. To ostatnie wydarzenie, związane z obroną świadczeń przejazdowych, było dla mnie osobiście jednym z najtrudniejszych doświadczeń. Decyzja o strajku podejmowana była bardzo szybko i ze świadomością totalnej konfrontacji ze strony ministra i zarządów spółek, konfrontacji mającej na celu wyeliminowanie związków zawodowych. Pracownicy stanęli na wysokości zadania i pokazali, wbrew opiniom niektórych tzw. doradców, że kolejowe związki nie są wcale słabe – jak może niektórzy by chcieli – i potrafią współdziałać dla wspólnego dobra.

(KC) – Przypominam, że do ZUZP w PKP Intercity były dwa podejścia. Pod pierwszym wynegocjowanym z pracodawcą dokumentem podpisu nie złożyły jednak dwie organizacje związkowe i trafił on do kosza. Z naszej strony była już uchwała Rady Krajowej upoważniająca prezydenta ZZM do jego podpisania. Po dwóch latach wróciliśmy do rozmów, z dobrym skutkiem. Obecnie obowiązująca wersja, choć mniej korzystna niż poprzednia, jest sukcesem partnerów społecznych. Dowodzi bowiem, że można się porozumieć ponad podziałami. Współdziałanie z innymi organizacjami uważam za jedno z ważniejszych osiągnięć. Początki były trudne, niemniej końcówka kadencji pokazuje, że przynajmniej duże centrale potrafią się ze sobą dogadać.

(BS) – Do wyżej wymienionych dodałbym jeszcze kluczowe dla dalszej działalności sfinalizowanie tematu nowej siedziby ZZM. Cieszyć może również przedłużenie umowy ubezpieczeniowej z towarzystwem AXA na kolejne 5 lat. Warunki porozumienia z Polkomtelem także są coraz lepsze dla naszych członków. Pomimo wielu zdarzeń udało się również utrzymać dogodne warunki umowy OC z Wartą. To musi cieszyć.

– W takim razie teraz może z drugiej strony. Czego nie udało się zrealizować i z czego nie jesteście zadowoleni?

(KC) – Z utraty „kolejarskiej konsty-

tucji", czyli Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy. Nie byliśmy niestety w stanie skutecznie oprzeć się wypowiedzeniu PUZP ze strony Związku Pracodawców Kolejowych. Chwały nie przynosi także porażka naszego reprezentanta w wyborach na przedstawiciela załogi w radzie nadzorczej PKP Intercity. Bynajmniej nie dlatego, że osobiście akurat mnie to dotyczyło. Porażką nas wszystkich jest, że zabrakło nam skuteczności w interwencjach na rzecz poprawy bezpieczeństwa kolejowego i nie zapobiegliśmy katastrofie w Szczekocinach.

(LM) – Bardzo dotkliwe było to, że nie potrafiłem do końca przekonać maszynistów Śląskiego Zakładu PR by się cenili i nie szli „na kolanach" do Kolei Śląskich. Gdyby pomogli nam doprowadzić do negocjacji z zarządem firmy ws. zatrudnienia na podstawie artykułu 23' Kodeksu pracy, ich sytuacja wyglądałaby teraz dużo lepiej. Niestety, nie posłuchali próśb liderów. Nie udało się wypełnić decyzji Zjazdu dotyczącej połączenia związków maszynistów kolejowych. Pomimo moich trzykrotnych, wyraźnych sygnałów jesteśmy bardzo dalecy od porozumienia. Mam nawet wrażenie, że perspektywa raczej się oddaliła niż przybliżyła. Nie wszystko jednak od nas zależy, wszak „do tanga trzeba dwojga".

(BS) – Stanowczo zbyt mało energii zostało włożone w rozruszanie struktur regionalnych w Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych. Na tym polu na pewno można było zrobić znacznie więcej. Tak się jednak nie stało.

– A gdybyście musieli wybrać taki jeden–dwa newralgiczne momenty z tego okresu które szczególnie utkwiły w Waszej pamięci?

(LM) – Na pierwszą myśl przychodzą mi przede wszystkim dwa. Po pierwsze ustabilizowanie funkcjonowania związku po restrukturyzacji. Drugi – stwarzający szansę dla dalszego sprawnego funkcjonowania nie tylko ZZM, ale także i innych kolejowych związków zawodowych – to udany strajk ostrzegawczy ws. świadczeń przejazdowych.

(KC) – Bardzo ważny był wybór Leszka na szefa Branży Transport OPZZ, zaktywizowanie tego gremium i dalsze przełożenie na Komisję Trójstronną ds. Społeczno-Gospodarczych, której prezydent ZZM jest członkiem.

(BS) – Mnie mocno podbudowała jedność związków zawodowych i wspólne wystąpienia w kluczowych sprawach, dzięki czemu wiele z nich udało się rozstrzygnąć z korzyścią dla załogi. Dziś mało kto pamięta, że gdy rozpoczynała się VI kadencja sytuacja była diametralnie inna.

– Co w Waszym przekonaniu stanowi o sile związku? Charyzma liderów, zaangażowanie członków związku, silne struktury, przekaz medialny, a może coś jeszcze innego?

(LM) – O charyzmie liderów nie będziemy się wypowiadać (śmiech). Siła ta wynika przede wszystkim z oddziaływania w takich strukturach jak OPZZ i Komisja Trójstronna oraz mobilności struktur i wysokich kompetencji osób współpracujących w ramach ZZM. Przewodniczący sektorów, organizacji oraz Komisja Obrony Praw Pracowniczych – wszyscy wykonali ogromną pracę. Nowością VI kadencji był intensywny przekaz medialny na niespotykaną wcześniej skalę. Kształtowanie wizerunku Związku oraz opinii publicznej sprawiło, że ZZM był coraz lepiej postrzegany. I to nie tylko w rodzimym środowisku kolejowym, ale także poza nim oraz poza granicami, dzięki dużej aktywności w ALE. Całości dopełnia konsekwencja w działaniu i pilnowanie różnych procedur.

(KC) – Przede wszystkim jak na dłoni było widać nasze działania i akcje – zarówno te większe, jak i mniejsze. Cieszy, gdy nasi członkowie utożsamiają się z ZZM. Przyjemnie widzieć maszynistów jeżdżących w naszych koszulkach, wpinających sobie znaczki związkowe w mundury, o ile takowe mają. Cieszy, gdy nas rozpoznają i pozdrawiają. To bardzo miłe.

(BS) – Ja bym dodał do tego jeszcze wielką determinację. W całej kadencji było dużo akcji protestacyjnych – przemarszów, wieców, pikiet, wreszcie strajki. Byliśmy zawsze i wszędzie – nigdy nie odpuszczaliśmy. Docierały do nas liczne głosy, że inne związki zazdrościły nam tej determinacji i uporu w działaniu.

– ZZM cechuje na tle innych kolejarskich związków nowoczesność, przejawiająca się otwartością na rozmaite nowinki, inicjatywy i wreszcie media. Po co to wszystko?

(LM) – Przede wszystkim staramy się wyposażyć ZZM w odpowiednie narzędzia i kanały informacyjne kształtujące świadomość członków na temat polityki i działań związku. Jak np. serwer czy grupowy sms. Po to, aby realizować cele związkowe i pracownicze w sposób uniemożliwiający zaszufladkowanie polityczne i przypisanie przynależności do tej czy innej opcji. Współpracujemy z różnymi organizacjami politycznymi, społecznymi i pozarządowymi. Korzystamy z uprzejmości telewizji Trwam, uczestniczymy w spotkaniach z Solidarną Polską i PiS,

DOKOŃCZENIE NA STR. 8

Daliśmy radę!

DOKOŃCZENIE NA STR. 7

ale także z przedstawicielami SLD czy pochodach z okazji Święta Pracy.

(KC) – Kiedy w V kadencji zaczynaliśmy współpracę w ramach Prezydium, wyposażenie Związku składało się z maszyny do pisania, komputera i faksu. Pamiętam jak Leszek na posiedzeniu Rady Krajowej składał obietnicę dotarcia do każdego członka Związku z wiadomościami, że każda organizacja będzie miała komputer, internet etc. Nie brakowało wtedy takich, którzy pukali się w czoło i zarzucali nam rewolucyjne zapędy. W VI kadencji kontynuowaliśmy rozbudowę systemu. Obecnie jesteśmy w stanie błyskawicznie podjąć ważne decyzje bez konieczności przyjeżdżania członków Rady Krajowej do Warszawy.

(BS) – ZZM całkowicie uniezależnił się od pracodawcy i jest w stanie efektywnie funkcjonować korzystając wyłącznie z własnych środków łączności. Udało się również przeszkolić naszą związkową kadrę – przewodniczących, ich zastępców, członków KKR ze sztuki budowania wizerunku, prawa pracy, mediacji, negocjacji itp.

(LM) – Jednolity przekaz medialny sprawia, że członkowie Związku zaczynają operować tym samym językiem i polityka ZZM staje się spójna. Razem zaczynamy używać podobnej argumentacji, co wydatnie wzmacnia siłę przekazu.

– To przynosi efekt, bo decydenci coraz częściej przekonują się do naszych racji i potem prezentują zbliżone stanowisko. Wyróżnikiem ZZM jest też budowanie struktur u przewoźników prywatnych. Dlaczego to takie ważne?

(KC) – Musimy patrzeć naprzód , bo kolej się zmienia. Szukamy możliwości dalszego rozwoju. Wydaliśmy m.in. specjalną ulotkę dotyczącą naszej działalności.

(LM) – Jestem przekonany, że maszyniści zatrudnieni u prywatnych przewoźników dostrzegają słuszność interwencji ZZM w sprawach regulacji, które ich samych dotyczą lub będą dotyczyć. Dzięki temu udaje nam się tworzyć struktury związkowe u innych przewoźników. Warto w tym miejscu pochwalić kolegę Mariusza Szczurka, który zrobił dla tej sprawy najwięcej. W przyszłości liczę na aktywność w tej sferze także innych przewodniczących.

(BS) – Trzeba również pamiętać, że coraz częściej do bram ZZM zaczynają pukać kolejarze zatrudnieni na innych stanowiskach pracy, związani m.in. z eksploatacją i obsługą taboru. Istnieją organizacje, które z tego korzystają.

(LM) – Liczę, że w przyszłości ważną rolę w procesie zrzeszania i rozbudowy struktur Związku będzie pełnił utworzony w VI kadencji Zespół Młodych ZZM.

– Komu chcielibyście szczególnie podziękować za ostatnie 4 lata?

(KC) – Takich osób jest wiele. Kierownictwo ZZM w VI kadencji, czyli Radę Krajową, stanowiła zgrana grupa świetnych ludzi wzajemnie się rozumiejących. Dobrze układała się współpraca w ramach Rady Głównej i sprawdziło się w praktyce powołanie sektorów.

(LM) – Dziękuję przewodniczącym sektorów, że tak wydatnie nas odciążyli. Pragnę też podziękować swoim współpracownikom w Prezydium – że starczyło im cierpliwości na znoszenie trudnego, wymagającego szefa (śmiech), przewodniczącym organizacji zakładowych – że potrafili realizować trudne zadania i przeskoczyć wysoko zawieszoną poprzeczkę. Szczególne podziękowania składam Eugeniuszowi Śliwińskiemu i to zarówno za batalię o poprawę bezpieczeństwa, jak i indywidualne interwencje po wypadkach.

(BS) – Podziękowania należą się też członkom Związku, że byli z nami i popierali nasze inicjatywy. Zawsze można było na Was liczyć i nigdy nie zawiedliście!

Dziękuję za rozmowę. ■

Rozmawiał Rafał Zarzecki

Spotkanie z premierem Tuskiem

Szefowie trzech największych kolejowych central związkowych – prezydent ZZM i przewodniczący KKZZ Leszek Miętek, Henryk Grymel z SKK NSZZ „Solidarność" oraz Stanisław Stolorz z Federacji ZZP PKP – spotkali się 30 kwietnia z prezesem Rady Ministrów Donaldem Tuskiem. Tematem spotkania były najbardziej palące problemy polskiej kolei.

Z prac Rady Krajowej

Posiedzenie Rady Krajowej 9 maja w większości poświęcone było decyzjom związanym ze zwołaniem VII Krajowego Zjazdu Sprawozdawczo-Wyborczego. Szczegółowo omówiono również bieżąca sytuację w spółkach i nakreślono plany działania.

Prezydent ZZM Leszek Miętek rozpoczął obrady od życzeń powodzenia w pracy związkowej, które złożył nowym członkom Rady wybranym na VII kadencję. Kazimierz Jamrozik – przewodniczący Krajowej Komisji Rewizyjnej, odczytał protokół potwierdzający zasadność wydatków, realizację uchwał Rady Krajowej przez Prezydium oraz pozytywną ocenę prac sektorów i komisji problemowych. Poinformował również Radę, że wszystkie zaległe roszczenia z TU AXA są wypłacane członkom związku na bieżąco.

Następnie Rada udzieliła mandatów na VII Zjazd, który odbędzie się w Spale w dniach 6–7 czerwca, dla ustępującego Prezydium oraz przyjęła projekt programu i regulamin obrad Zjazdu, oraz pozostałe regulaminy – Krajowej Komisji Rewizyjnej, Komisji Uchwał i Wniosków, Komisji Mandatowej, Komisji Skrutacyjnej, Komisji Statutowej oraz Regulamin Pracy Rady Krajowej.

Członkowie Rady zaproponowali, żeby zbliżający się Zjazd poprowadzili Tomasz Granuszewski i Zbigniew Błaszkowski, a protokolantami zostali Jacek Sołowiej, Andrzej Filipczak oraz Piotr Nojszewski. Rada przyjęła uchwałę o powołaniu składu Komisji Mandatowej i przyjęła propozycje członków Komisji Statutowej, Uchwał i Wniosków oraz Skrutacyjnej. Ustaliła również ostateczną listę zaproszonych gości na Zjazd.

Rada przyjęła również uchwałę w sprawie zawarcia umowy dotyczącej szkolenia z poznańskiego urzędu pracy w ramach projektu „Kapitał ludzki UE". Dzięki temu kursanci z MZZMK w Poznaniu będą zdobywać informacje dotyczące restrukturyzacji i funkcjonowania przedsiębiorstw. Projekt realizowany w oparciu o rozwiązania stosowane przez ponadnarodowego partnera – Hiszpanię, wystartuje we wrześniu.

Dobre wieści przedstawił organizator tegorocznego Turnieju Piłki Nożnej Henryk Kopański, odczytując listę 22 zgłoszonych drużyn (w tym goście z Czech). Czerwcowe zawody w Iławie zapowiadają się więc imponująco.

W dalszej części omówiona została sytuacja w spółkach kolejowych, która niestety kształtuje się nie najlepiej. W PKP Cargo planowane są zwolnienia, w związku z czym członkowie Rady omawiali kroki mające na celu obronę miejsc pracy. Na sali nie brakowało głosów oburzenia, że znowu cięcia i oszczędności próbuje się zrealizować w pierwszej kolejności kosztem pracowników. Członkowie Rady zobowiązali prezydenta ZZM do podjęcia działań wraz z innymi związkami działającymi w Cargo w celu realizacji postulatów dotyczących wzrostu wynagrodzeń, wypłaty premii za 1 kwartał i nagród z zysku za 2012r. oraz podpisania Paktu Gwarancji Pracowniczych w związku z planowaną prywatyzacją oraz wstrzymania działań zmierzających do zwolnień pracowników.

Emocje zebranych wzbudziła również sprawa planowanego podziału spółki Przewozy Regionalne i wygranego przetargu w województwie kujawsko – pomorskim przez spółkę Arriva RP. Na spotkanie ogłoszone przez Arrivę maszyniści solidarnie nie przyszli, w konsekwencji spółka chce rozmawiać z kierownictwem ZZM. Jedno jest pewne, aby zdobyć zaufanie maszynistów zarząd Arrivy będzie musiał dowieść, że jest stabilnym, dobrym i godnym zaufania pracodawcą. Czy tak się stanie? Sprawa od początku wzbudza dużo kontrowersji, zarówno prasowych, jak i wśród samych pracowników i byłego już zarządu PR. Na swojej stronie internetowej Arriva nadal zamieszcza informacje godzące w niedawnego konkurenta, choć potencjalni przyszli pracownicy mieliby pochodzić właśnie z PR... Czy zatem uzasadnione jest dalsze dolewanie przez przewoźnika przysłowiowej oliwy do ognia? ■

Magdalena Szulecka

Przewodniczący w VII kadencji

Wiosną odbywały się wybory w organizacjach ZZM na następną kadencję. Poniżej przedstawiamy przewodniczących, którzy do chwili zamknięcia numeru zdobyli mandaty zaufania wyborców.

Zbigniew Błaszkowski, ZZM IC Gdynia

Andrzej Gaczorek, ZZM Cargo Kraków

Zdzisław Motyka, PZZMK Cargo Dębica

Stanisław Nadbrzeski, ZZM PR Rzeszów

Grzegorz Dobranowski, MZZMK PR Sucha Beskidzka

Mariusz Szczurek, MZZMK Regionu Śląsko–Dąbrowskiego Katowice

Michał Pilecki, ZZM Cargo Kielce

Wojciech Zasuń, MZZMK PR Częstochowa

Grzegorz Kamyczek, ZZM Cargo Tarnowskie Góry

Zbigniew Kobryń, ZZM Cargo Skarżysko Kamienna

Wiesław Opic, MZZMK Zbąszynek

Tadeusz Pleskot, ZZMK Białystok

Henryk Kopański, MWMZZMK Iława

Waldemar Kowalewski, ZZM PR Łódź

Artur Olejarczyk, ZZM Cargo Lublin

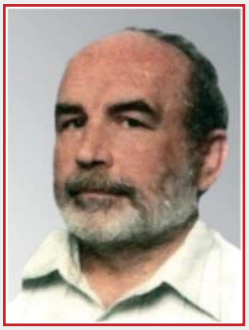
Sławomir Centkowski, MNZZM Toruń

Feliks Pacewicz, SNZZMK Zduńska Wola Karsznice

Marek Kielar, ZZM PR Lublin

Jerzy Sempruch, ZZM PR Kołobrzeg

Andrzej Magulski, ZZM Cargo Gdynia


Wojciech Wygrała,
ZZMK Ostrów Wlkp.

Stanisław Bugajski,
ZZM WKD

Tadeusz Winiarski,
ZZM SKM w Trójmieście

Krzysztof Rogoziński,
ZZM Cargo Inowrocław

Tomasz Granuszewski,
ZZMK PR Olsztyn

Zbigniew Gęborys,
ZZM PR Chojnice

Ryszard Król,
ZZM PR Szczecin

Edmund Machal,
MZZM Cargo Warszawa

Andrzej Witulski,
ZZM PR Kraków

Jan Plesch,
ZZM PR Opole

Piotr Rybikowski,
ZZMK Łódź

Jacek Antonowicz,
NSZZM Cargo Łuków

Tomasz Radziejewski,
MZZM Czerwieńsk

Bogdan Nawrocki,
MZZM Cargo Szczecin

Bogdan Zaczkiewicz,
ZZZMK IC Szczecin

Zbigniew Klonowski,
ZZM PR Kielce

Krzysztof Pachota,
ZZM IC Kraków

Andrzej Kłok,
Górnośląski ZZM Cargo Rybnik

Tadeusz Mazurek,
MZZMK Poznań

Tadeusz Stachaczyński,
ZZM Cargo Nowy Sącz

Paweł Górzyński,
ZZM Cargo Czechowice Dziedzice

Wieńczysław Kossakowski,
ZZM Cargo Łódź

Wojciech Warso,
ZZMK Cargo Łazy

O wynikach wyborach w pozostałych organizacjach będziemy informować w czerwcowym numerze GM.

MS

Dawnej kolei czar

Czternaście zabytkowych pojazdów zaprezentowało się w jubileuszowej, dwudziestej paradzie parowozów w Wolsztynie. Mimo niesprzyjającej aury impreza zgromadziła kilkudziesięciotysięczny tłum entuzjastów starej kolei.

W paradzie wzięło udział osiem maszyn z Polski: Ol49–59, Ol49–69, Ol12–7, Ty42–107, Tkt48–191, TKh49–1, TKt48–18 i TKh Ferrum 05353. Cztery lokomotywy przyjechały z Niemiec (528 177, 351 019, 01 509, 18 201). Stawkę uzupełniły słowacki „Albatros" o numerze 498.104 oraz parowóz z Czech: 464.008. Niektóre maszyny musiały wiec pokonać setki kilometrów, by przeparadować przed wolsztyńską publicznością. Ta, według ostrożnych szacunków, stawiła się w Wolsztynie w dniach 27–28 kwietnia w liczbie 25 tysięcy. Część podróżowała koleją. Z Poznania uruchomiony został przez PKP Cargo pociąg retro. Podobny środek lokomocji wybrali pasjonaci z Berlina, Cottbus i Wrocławia.

Spośród tegorocznych imprez towarzyszących paradzie nowością było

Spalinowe dla IC

W ramach programu taborowego PKP Intercity o wartości ponad 4 mld złotych otwarto oferty na zakup 10 nowych lokomotyw spalinowych. Pojazdy te mają być wykorzystane w relacjach krajowych, gdzie linie nie są zelektryfikowane od roku 2015.

Lokomotywa Vossloh Eurolight

Do pierwszego w historii przewoźnika tego typu zamówienia zgłosiły się trzy firmy; znane z krajowego rynku taborowego PESA Bydgoszcz S.A., Newag S.A. oraz Vossloh España S.A. z ofertami o wartości odpowiednio 173, 211 i 393 mln złotych. Dla krajowych oferentów to debiut w produkcji w tym segmencie taboru kolejowego na wymagającym rynku, ale ostatnie projekty lokomotyw Gama Maraton czy Gryffin pozwalają na umiarkowany optymizm. Nasi producenci mają też doświadczenie w przebudowie używanych liniowych lokomotyw spalinowych, więc można liczyć na powstanie udanej konstrukcji. Natomiast hiszpańska fabryka niemieckiego koncernu Vossloh może pochlubić się większym dorobkiem w tej branży. W roku 2012 zakład w Albuixech (Walencja) wygrał kontrakt o wartości 50

Początki parowozowych imprez w Wolsztynie były bardzo skromne. Pierwsza parada miała miejsce 28 września 1991 r. Wzięło w niej udział 9 parowozów i była to komercyjna impreza zorganizowana na zamówienie niemieckich miłośników pary. Zainteresowanie imprezą okazało się tak wielkie, że w kolejnym roku zorganizowano dla nich dwie parady. Pierwszą niekomercyjną imprezę dla publiczności zorganizowano 8 maja 1993 i wzięło w niej udział 11 wolsztyńskich parowozów. Parowozy z Chabówki po raz pierwszy na paradę przyjechały dopiero w 2005 r. Pierwszy parowóz z zagranicy przybył w 1998 r. i była to niemiecka maszyna serii 03 204.

mobilne kino w technologii 5D. Spółka PKP Cargo zaprezentowała w nim film pt. „Tajemnica piątego wagonu”, zrealizowany w technice stereoskopowej, dającej efekt iluzji przestrzenności i trójwymiarowości obrazu. Niezapomniane wrażenia dostarczyło widowisko „Światło, Dźwięk, Para” zatytułowane „Zaczarowane koleje miłości”. Zabytkowe lokomotywy poruszały się po skrajni parowozowni w blasku świateł, przy specjalnie opracowanej muzyce filmowej. Ich przejazd uatrakcyjniał występ tancerzy oraz pokaz iluzjonisty. Koncert zespołu Golec uOrkiestra, zawody maszynistów i pokaz strongmanów również przyciągnęły tłumy widzów.

Część z nich obiecywało sobie wrócić za rok czy dwa. Nie brakowało jednak i takich, którzy zastanawiali się czy będzie to możliwe. Przyszłość unikatowej, 106-letniej Parowozowni Wolsztyn oraz linii do Poznania – jedynej w Europie obsługiwanej parowozami w ruchu planowym – jawi się bowiem jako wielka niewiadoma. Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego dąży bowiem do wygaszania ruchu na linii Wolsztyn–Poznań (oszczędności...). Jej utrzymanie i obsługę miałaby zapewnić nowa spółka z udziałem PKP Cargo, samorządu województwa wielkopolskiego, powiatu wolsztyńskiego i miasta Wolsztyn. ■

(L)

mln euro na dostawę 15 pojazdów do ruchu pasażerskiego do Wielkiej Brytanii. Pojazdy te znane jako Eurolight o układzie osi BoBo osiągają prędkość 160 km/h przy mocy jednostkowej 2800 kW. Wcześniej zakład sprzedawał ciężkie lokomotywy spalinowe serii Euro 4000 na rynki Europy Zachodniej i Izraela, jednak było to kilka sztuk rocznie.

PKP Intercity zamierza przeznaczyć nowy nabytek na trasy: Ełk – Korsze, Ełk – Olecko – Suwałki, Rzeszów – Stalowa Wola – Zamość, Rzeszów – Jasło – Zagórz, Krzyż – Gorzów Wielkopolski oraz Krzyż – Piła. Przełożyć się to powinno na lepszą ofertę przewoźnika w zakresie skrócenia czasu jazdy, polepszenie warunków pracy maszynistów, wyników ekonomicznych oraz mniejsze zanieczyszczenie środowiska. ■

Stanisław Donarski

Fot. autor i G. Moc

Co się jeszcze musi zdarzyć?

Podejmując decyzję o wezwaniu kolejowej komisji powypadkowej maszynista z PKP Cargo udowodnił ekspertom z PKP Polskie Linie Kolejowe, że to co miało być niemożliwe okazało się możliwe – obraz semafora może wskazywać ułożenie drogi niezgodne ze stanem faktycznym na gruncie. Działanie przedstawicieli pracodawcy – PKP Cargo – w pracach komisji mającej na celu ustalenie przyczyny zdarzenia kolejowego na stacji w Babach, to wzór do naśladowania dla wszystkich przewoźników.

Autor – przewodniczący KOPP ZZM służy poradą pod numerem telefonu 667 640 005.

W dniu 18 kwietnia 2012 r. o godzinie 9.15 maszynista pociągu nr 613000 prowadzonego lokomotywą ET22–1049 zbliżając się do stacji Baby stwierdził, że obraz na semaforze wjazdowym T1/2 na stację w Babach jest zaprzeczeniem obrazu na ostatnim semaforze blokady samoczynnej nr 1314. Ostatni semafor sbl wskazywał bowiem sygnał S–2, co znaczyło, że semafor do którego odnosi się ten sygnał zezwala na jazdę z największą dozwoloną prędkością. W rzeczywistości semafor wjazdowy wyświetlony dla tego pociągu wskazywał sygnał S-10, jazda z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h przy tym semaforze, a potem jazda z największą dozwoloną prędkością. Maszynista widząc na semaforze sygnał wątpliwy zatrzymał pociąg, a mając w pamięci wcześniejsze wypadki kolejowe zażądał przybycia kolejowej komisji.

Tradycyjnie przedstawiciele PLK w środkach masowego przekazu twierdzili, że to niemożliwe: „urządzenie nie mogło wskazywać zmiany kierunku jazdy, a więc maszynista musiał jednak coś pomylić". W tym konkretnym przypadku zarządca infrastruktury miał jednak pecha, bo był zmuszony do sprawdzenia urządzeń sterowania ruchem kolejowym natychmiast po zgłoszonym zdarzeniu. Prowadząca postępowanie wyjaśniające komisja potwierdziła nieprawidłowe wskazania semafora wjazdowego T1/2 (S10) dla tego przebiegu. Ponadto komisja stwierdziła utwierdzoną drogę przebiegu do jazdy na wprost po torze głównym zasadniczym nr 2 z wyświetlonym obrazem S2 na semaforze wjazdowym. Około godziny 4.30 w dniu 19.04 2012 r. pracownicy PLK poinformowali komisję o wymianie uszkodzonego przekaźnika KpT pracującego w obwodzie semafora T1/2. Niewątpliwie tak szybkie i sprawne wyjaśnienie przyczyny zdarzenia to efekt profesjonalizmu i zdecydowanego działania członków komisji reprezentujących przewoźnika – PKP Cargo. Wyrazy uznania należą się również zarządowi tej spółki, jak i dyrektorowi macierzystego zakładu maszynisty – CT Łódź. Moralne wsparcie okazane maszyniście może być wzorem do naśladowania dla wszystkich przewoźników, których pracownicy biorą udział w zdarzeniach kolejowych.

Niewątpliwie ustalenia komisji powypadkowej potwierdzające wadliwe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacji w Babach w dniu 18.04.2012 r. i usterki w obwodzie tego samego semafora T1/2 mającej miejsce w dniu 18.09.2011 r. oraz niewyjaśnione zdarzenie na stacji w Szamotułach, gdzie złożone wyjaśnienia świadków dotyczące zdarzenia potwierdzają raport maszynisty (patrz GM 4/2013) pozwalają do wysunięcia tezy, że przyczyną poważnego wypadku pociągu nr 14101 w dniu 12.08.2012r. na stacji Baby mogło być również nieprawidłowe wskazanie na semaforze wjazdowym w stosunku do ułożonej drogi przebiegu.

Warto w tym miejscu przedstawić sposób działania i myślenia dyrektora ds. eksploatacyjnych Zakładu Linii Kolejowych w Łodzi wobec zgłoszenia wadliwego działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacji w Babach, w dniu 18.09.2011 r. ujawnione przez maszynistę pociągu nr 35202 z PKP Intercity S.A. Jak już wspomniałem, z treści złożonego raportu wynika, że pojawienia się sygnału wątpliwego dotyczy tego samego semafora wjazdowego T1/2 , który był przyczyną wypadku w dniu 18.04.2012 r. na stacji w Babach. W odpowiedzi na zapytanie Komisji Obrony Praw Pracowniczych o przyczyny wadliwego działania semafora, dyrektor zakładu stwierdził, cyt.: „informacja maszynisty odnośnie wskazywania sygnału wątpliwego na semaforze T1/2 nie znalazła potwierdzenia". W dalszej części tego pisma czytamy cyt. „Tak więc ewentualny obraz wątpliwy na semaforze T 1/2 świadczy o prawidłowym działaniu systemu sterowania ruchem na stacji Baby, w którym to pojawienie się zakłóceń, także tych generowanych przez pojazdy trakcyjne, jest wykrywane i przekładane na wskazania semaforów". W jednym zdaniu mamy wiec zaprzeczenie usterki, natomiast w drugim – jej potwierdzenie. W miejsce komentarza pozwolę sobie na przytoczenie kolejnego cytatu z udzielonej odpowiedzi: „Zakład Linii Kolejowych w Łodzi nie może sobie pozwolić na prowadzenie żmudnych i czasochłonnych badań diagnostycznych po

każdorazowym zgłoszeniu o wystąpieniu domniemanych nieprawidłowości (pismo znak IZKI–734–01/2012 z 16.01.2012 r.). Dziś można przypuszczać, że gdyby raport maszynisty z PKP Intercity S.A. potraktowano w PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Łodzi poważnie, to niewykluczone, że do zdarzenia kolejowego na stacji Baby w dniu 18.04.2012 r. w ogóle by nie doszło.

Dla nas maszynistów lekceważenie kwestii bezpieczeństwa ruchu kolejowego przez PKP PLK to nic nowego. Skutki tego widzimy w codziennej pracy. Mam nadzieję, że w świetle zdarzenia kolejowego z dnia 18.04.2012 r. na stacji w Babach, możemy oczekiwać, że sprawa wadliwego wskazania semafora dla pociągu nr 38101 na stacji Szamotuły zostanie potraktowana z należytą powagą. W tej sprawie oczekujemy podjęcia działań przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych.

Postępowanie maszynisty na stacji w Babach maszyniści powinni natomiast traktować jako wzorcowy i jedyny właściwy sposób zachowania się w przypadku kiedy semafor wskazuje sygnał wątpliwy. Jak pokazuje praktyka, opisanie zdarzenia przez maszynistę jedynie w raporcie jest działaniem bezskutecznym z uwagi na lekceważące podejście ze strony zarządcy infrastruktury i brak zainteresowania organów nadzorujących. A jeśli to możliwe i czas pozwala proponuję takie obrazy semaforów utrwalić poprzez nagranie video lub zrobienie zdjęcia telefonem komórkowym.

A swoją drogą co jeszcze musi się zdarzyć, ile jeszcze musi zginąć ludzi, aby organy nadzoru kolejowego w sposób zdecydowany i skuteczny podeszły do ujawnionych przypadków lekceważenia przez PKP PLK bezpieczeństwa ruchu kolejowego? ■

Eugeniusz Śliwiński
Przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych

PERSONALIA

Niewiadoma w Przewozach Regionalnych. W mediach spekulacje na temat zmian w resorcie transportu.

Robert Nowakowski, którego rada nadzorcza spółki Przewozy Regionalne desygnowała na stanowisko prezesa firmy po odwołaniu z tej funkcji Małgorzaty Kuczewskiej-Łaska, nie obejmie ostatecznie sterów PR. Miało to nastąpić 2 maja. Powodem jest rezygnacja samego Nowakowskiego, podyktowana niespełnieniem warunków od spełnienia których sam zainteresowany uzależniał swoją decyzję.

Od 11 kwietnia br. obowiązki prezesa spółki Przewozy Regionalne pełni Paweł Stefański, dotychczasowy członek zarządu PR, dyrektor ds. techniczno-eksploatacyjnych (na zdjęciu).

Na czołówki większości mediów znowu trafił Sławomir Nowak, tym razem po publikacji Wprost. Tygodnik zarzucił ministrowi transportu m.in. osobiste powiązania z firmą Cam Media – doradzającą PO i zbijającą kokosy na lukratywnych kontraktach z państwowymi firmami i rządowymi agendami, jak MSZ, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, PGE, PKP, Poczta Polska, Ruch i Totalizator Sportowy. Portal Na kolei napisał, że wraz z końcem maja nastąpi zmiana na stanowisku ministra transportu. Funkcję ma stracić także Tadeusz Jarmuziewicz – obecny zastępca Nowaka. ■

(L)

Skontaktuj się z nami!

- UCZĘSZCZASZ NA SZKOLENIE NA LICENCJĘ MASZYNISTY?
- ZDAŁEŚ EGZAMIN I ODBYWASZ STAŻ NA ŚWIADECTWO MASZYNISTY?
- JESTEŚ LUB ZA CHWILĘ BĘDZIESZ POMOCNIKIEM MASZYNISTY?

W Związku Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce
znajdziesz fachową, kompetentną i skuteczną pomoc.
Na stronie www.zzm.org.pl
znajdziesz dane teleadresowe
do organizacji związkowych zrzeszonych w ZZM.
W ofercie związku znajdziesz ponadto wiele atrakcyjnych i pomocnych narzędzi dla Ciebie i Twoich najbliższych.

Dzwoń do biura Rady Krajowej ZZM
22 (922) 47 42 615.

Jeśli jesteś pracownikiem PKP Intercity S.A.
– bezpośrednio do przewodniczącego Sektora Przewozów Pasażerskich ZZM Piotra Rybikowskiego, (42 lub kol. 942) 205–66–34.

Do zobaczenia.

LICZBA MIESIĄCA

5

Tyle procent ankietowanych przez CBOS osób zadeklarowało przynależność do związków zawodowych w ostatnich badaniach.

PODZIĘKOWANIE

W wyniku wyborów przeprowadzonych dnia 16.04.2013 r. ukonstytuowały się nowe władze Świętokrzyskiego Związku Zawodowego Maszynistów w Kielcach. Funkcję przewodniczącego objął kolega Zbigniew Klonowski, któremu niniejszym raz jeszcze życzę wielu sukcesów i radości z wykonywania powierzonych obowiązków.

Jako ustępujący przewodniczący Świętokrzyskiego ZZ Maszynistów w Kielcach pragnę na ręce prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce kolegi Leszka Miętka złożyć gorące podziękowania za to, że przez ostatnią kadencję dane mi było, z tak szacownym gronem, współtworzyć Radę Krajową Związku. Dziękuję Prezydium Związku, Komisji Rewizyjnej, pracownikom etatowym i wszystkim członkom Rady Krajowej.

Jestem przekonany, że obecna Rada Krajowa dokona właściwego wyboru nowych władz Związku, a dotychczasowa linia działalności naszej organizacji będzie kontynuowana.

Michał Jagielski

Cytat miesiąca

Henryka Bochniarz – prezydent Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych Lewiatan

Zmagania hobbystów

W kwietniowym V Ogólnopolskim Konkursie Modeli Kartonowych o Puchar Prezydenta Miasta Oświęcim udział wzięło 50 uczestników – działających w pobliskich i nie tylko klubach, jak i indywidualnych hobbystów.

Razem zaprezentowali ok. 200 modeli. Rywalizowano w trzech kategoriach wiekowych: młodzików, juniorów i seniorów oraz w dziesięciu klasach modeli (okręty, statki, budowle, figurki, samoloty, pojazdy kołowe, pojazdy gąsienicowe, żaglowce). Konkurs stał na bardzo wysokim poziomie, a Puchar Prezydenta trafił do Janusza Stokłosy, który zaprezentował model wozu strażackiego.

Atrakcją były makiety kolejek elektrycznych zaprezentowanych przez powstały w marcu br. Oświęcimski Klub Modelarzy Kolejowych, który za cel wziął sobie m.in. propagowanie historii kolejnictwa, budowę makiet i organizowanie pokazów oraz odwzorowanie infrastruktury kolejowej. Nowym pomysłem jest zorganizowanie w Oświęcimiu na przełomie października i listopada 2013 r. pokazu makiet kolejowych przez Krakowski Klub Modelarzy Kolejowych.

Poza konkursem zaprezentowana została wystawa fotografii związanych z tematyką kolejową wykonanych przez rodzinny duet Grzegorz i Mateusz Moc, udzielający się w klubie maszynistów z Małopolskiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Krakowie.

G.

PODZIĘKOWANIE

W imieniu własnym oraz Kolegi Wojtka Guździka chciałbym wszystkim serdecznie podziękować za udział w Akcji Honorowego Oddawania Krwi na rzecz Jego żony Doroty Guździk. Jesteśmy pod ogromnym wrażeniem jaki zasięg terytorialny osiągnęła ta inicjatywa. Otrzymaliśmy zaświadczenia praktycznie z całej Polski – od Przemyśla, aż do Gdańska. Zgłosiły się także osoby, które po raz pierwszy oddały krew. Jeszcze raz bardzo dziękuję, jednocześnie proszę o przekazanie mojego uznania swoim znajomym, którzy włączyli się do akcji.

Z poważaniem
Dariusz Drozd
Z-ca naczelnika PKP Intercity S. A.
Zakład Południowy
Sekcja Handlowa w Krakowie

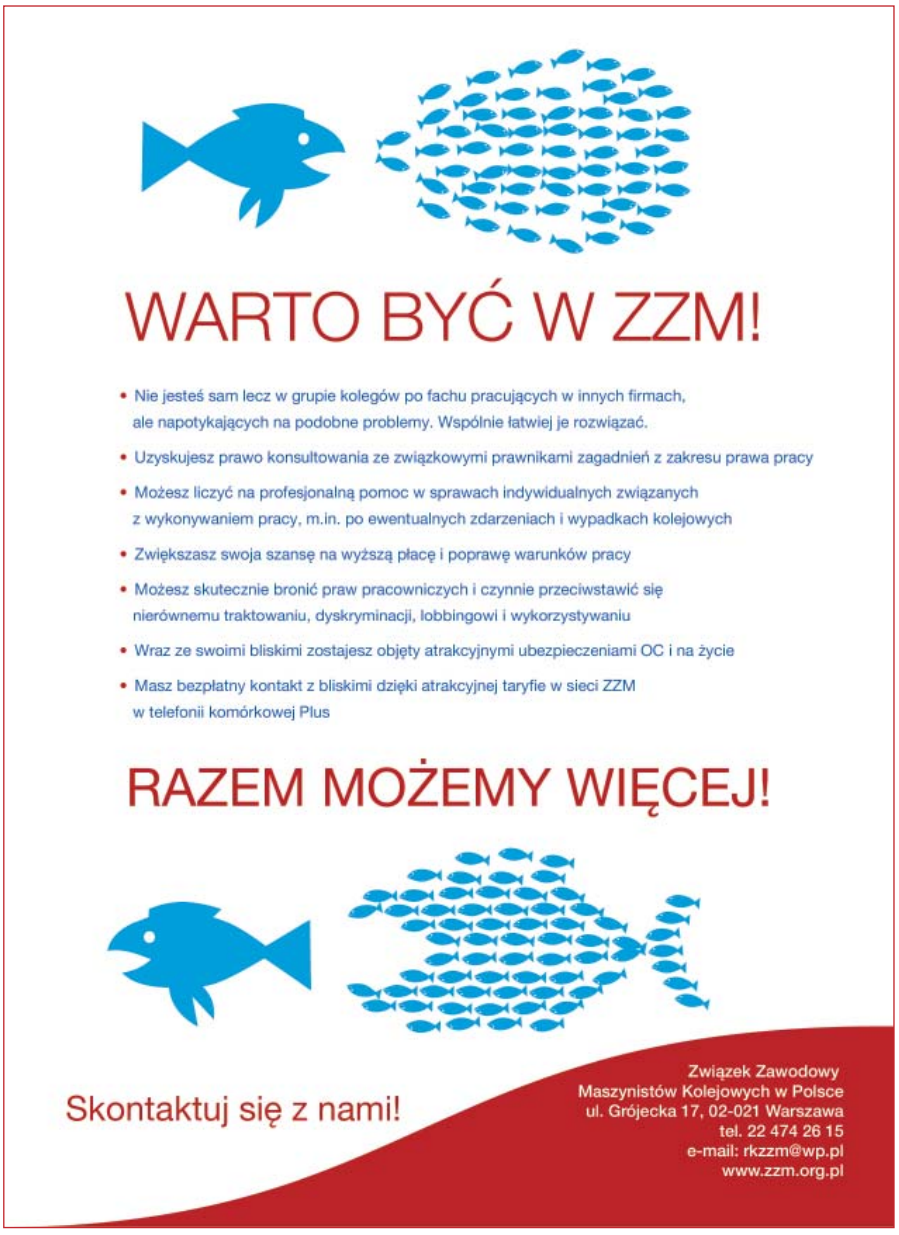
W dniu 18.05.2013 w wieku 49 lat zmarł pełniąc służbę

IGNACY JANOSZEK

maszynista, członek ZZM Czechowice Dziedzice, długoletni pracownik Śląsko-Dąbrowskiego Zakładu PKP Cargo.

RODZINIE I NAJBLIŻSZYM

wyrazy współczucia składają koledzy maszyniści z Czechowic Dziedzic



Humor

W publicznej przychodni:
– Dzień dobry, na kiedy mogę się zapisać do okulisty?
– Najbliższy termin to za cztery lata.
– Ale za cztery lata rano czy po południu?
– Panie, przecież to za cztery lata, dlaczego już teraz chce pan wiedzieć czy to będzie rano czy po południu?
– No bo za cztery lata rano mam wizytę u ortopedy.

•

– Palisz?
– Tak.
– Ile paczek dziennie?
– Trzy.
– Ile kosztuje jedna?
– 12 złotych.
– Od dawna palisz?
– Od 20 lat.
– Uśredniając wydajesz 36 zł dziennie na papierosy, co daje 13 140 zł rocznie. W ciągu ostatnich 20 lat wypaliłeś 262 800 zł. Nawet biorąc pod uwagę fakt, że kiedyś papierosy były tańsze, nie uwzględniamy przecież kosztów inflacji, itp. Możemy więc założyć, że to faktycznie przybliżone wydatki?
– Zgadza się.
– Czy wiesz, że gdybyś odkładał te pieniądze w banku na oprocentowanym rachunku oszczędnościowym mógłbyś kupić sobie za to nowiutkie porsche?
– Hmmm... A ty palisz?
– Nie!
– To gdzie twoje porsche?

•

Spotyka się dwóch kolegów:
– Ty pracujesz?
– Pracowałem na pół etatu, ale zwolnili mnie.
– Dlaczego?
– To była praca na pełny etat.

•

Na ławce w parku siedzą starsza pani i starszy pan. Nawiązują rozmowę. Wreszcie pan nieśmiało proponuje:
– A może byśmy wpadli do mnie do domu? Mam wspaniałą kolekcję lekarstw...

Fraszki Jerzego Szulca

BANKRUCTWO

Już po biznesie
I po prezesie.

PARLAMENT

Środowisko które
Już ma gdzieś kulturę.

ODCHUDZANIE

Nie dopuść żeby ci zbędne ciało
Razem z rozumem wyparowało.

Modelarstwo

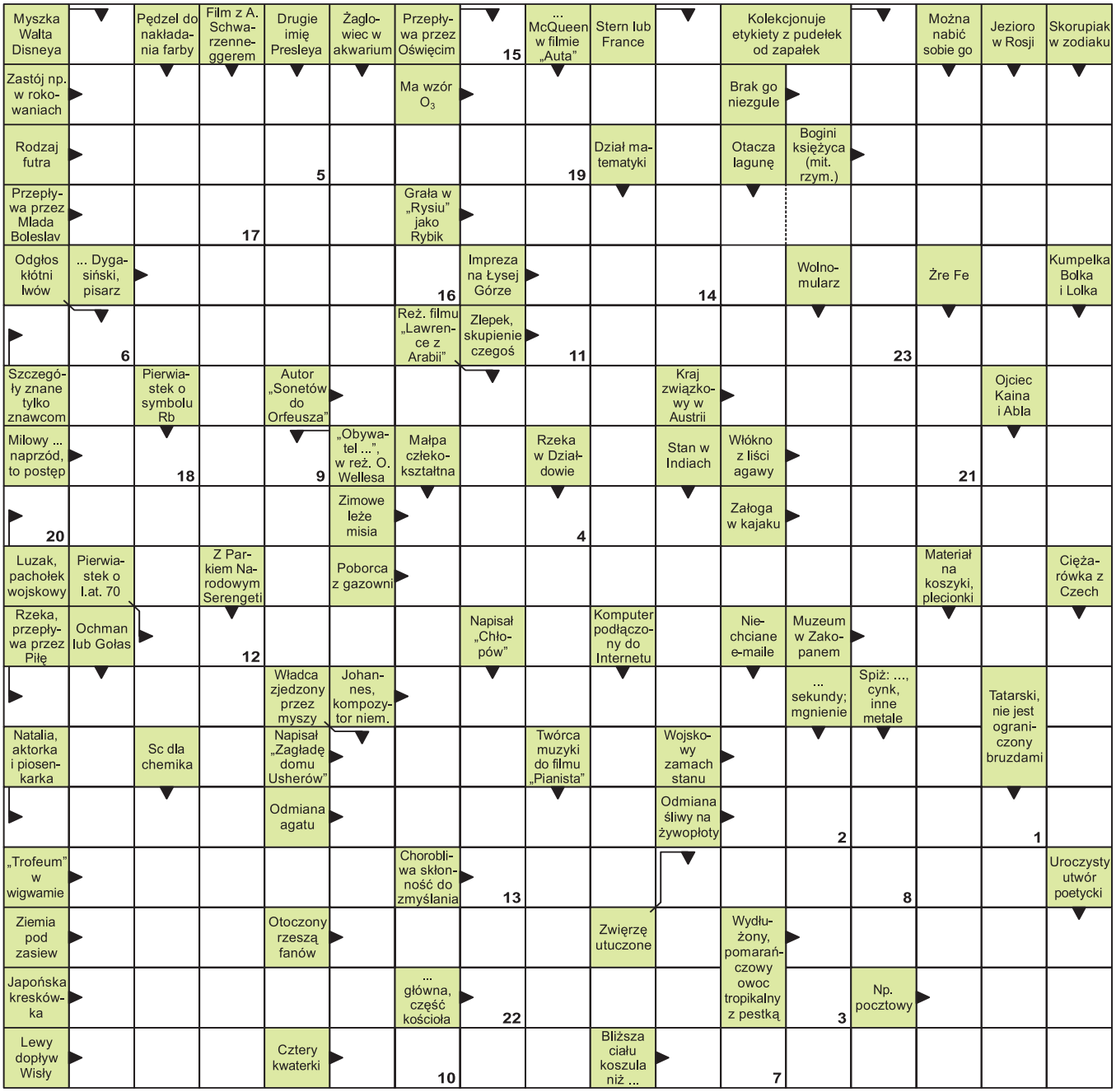
Najnowsza wersja malowania modelu EUROSPRINTERA ES64F4 w barwach PKP Cargo produkcji ROCO. Za możliwość wykonania zdjęć dziękuję panu Tomaszowi ze sklepu modelarskiego w Pruszkowie.

G. Moc

Filatelistyka

Atrakcją tegorocznej, jubileuszowej XX Parady Parowozów w Wolsztynie był przejazd pociągiem specjalnym „Cegielski" do Poznania. Poczta Polska upamiętniła to wydarzenie datownikiem okolicznościowym oraz „pocztą kolejową". My prezentujemy beznominałową kartkę pocztową ofrankowaną według obowiązującej taryfy. W jej części ilustracyjnej widzimy maszynistę, który dokonuje smarowania układu biegowego parowozu Ol49–69. Znaczek ostemplowany datownikiem okolicznościowym stosowanym przez UP Wolsztyn 1 w dniu uruchomienia pociągu, tj. 27.04.2013 r. W lewym dolnym rogu kartki widnieje stempelek poczty kolejowej, z prawej stempel odbiorczy, dzienny – UP Poznań 2. Wydaną w nakładzie 1 tys. sztuk kartkę zaprojektował Szymon Szaumkessel.

(amur)



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 23 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23

Rozwiązania krzyżówki nr 5 prosimy nadsyłać do 5 czerwca 2013 r. pod adresem: Grójecka 17, 02–021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 5". Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy gadżety związkowe.

Rozwiązanie krzyżówki nr 4: „Licencja maszynisty". Nagrodę – pobyt weekendowy dla dwóch osób w wybranym ośrodku Natury Tour – wylosował ***Zbigniew Lorych*** *z Ostrzeszowa. Gratulujemy. Informację prześlemy pocztą.*

Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.

Głos Maszynisty
NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA
ISSN 1896-2165
BIULETYN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE
Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02–021 Warszawa, tel. (22) 474 26 15, fax (22) 474 26 16, tel. kol. 922 474 26 15 lub 16
e-mail: rkzzm@wp.pl
Zespół redakcyjny: Rafał Zarzecki (redaktor naczelny), Magdalena Szulecka, Eugeniusz Śliwiński, Adam Murawski, Grzegorz Moc, Stanisław Donarski
Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków
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.
Fot na okładce: Widowisko „Światło i dźwięk" na Paradzie Parowozów

NATURAtour

AMADEA MIĘDZYZDROJE

MEDUZA ŚWINOUJŚCIE

TRYGŁAW MIĘDZYZDROJE

CISNA PEREŁKA

KAMIENNY POTOK SOPOT

SŁONECZNY BRZEG MIELNO

POLESIE FIRLEJ

ZACISZE SPAŁA

SIWARNA ZAKOPANE

KARPACZ HALNY

KOLEJARZ ZAKOPANE

SOSNA WISŁA

KOLEJARZ USTROŃ JASZOWIEC

PRZYWITAJ LATO Z NATURĄ

7 DNIOWY POBYT W CZERWCU

SŁONECZNY BRZEG
MIELNO
CENA **510 ZŁ**

SIWARNA
ZAKOPANE - KOŚCIELISKO
CENA **370 ZŁ**

WWW.NATURATOUR.PL
INFOLINIA: 801 000 527
ZADZWOŃ LUB ZAREZERWUJ ON-LINE