ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA

ISSN 1896–2181

www.zzm.org.pl

Nr 11/111

LISTOPAD 2013

gm11_2013.indd 1 2013-11-19 14:46:32

KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY

CZŁOWIEK – NAJLEPSZA INWESTYCJA

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej
w ramach Europejskiego Fundusz Społecznego
Nr projektu POKL.05.05.02-00-164/12

Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
dzięki pozyskanym środkom z EFS w okresie od 1.06.2013 r. do 31.05.2014 r. realizuje projekt „Inwestycja w dialog". Kluczowym założeniem projektu jest wzrost efektywności mechanizmów konsultacyjnych w zakresie współpracy z partnerami społecznymi i organizacjami pozarządowymi w ramach stanowienia i realizacji polityk publicznych oraz regulacji prawnych.

W celu wzmocnienia struktur terytorialnych
i ujednolicenia polityki OPZZ powstaną

Regionalne Centra Informacji

Utworzenie RCI istotnie wesprze potencjał **OPZZ**
jako reprezentatywnego partnera społecznego uczestniczącego
w różnych formach Dialogu Społecznego.

16 RCI (po jednym w każdym województwie) będzie miejscem świadczenia doradztwa prawnego, udzielania porad, składania postulatów, spotkań związkowych i forów dialogu, korzystania z bibliotek wyposażonych w publikacje m.in. z zakresu prawa i Dialogu Społecznego.

RCI powstanie przy każdej Wojewódzkiej Radzie OPZZ i stanie się wojewódzkim punktem informacyjnym dla związkowców nt. dialogu społecznego i bieżącej sytuacji prawno – gospodarczej.

BIURO PROJEKTU:

00-924 Warszawa, ul. Kopernika 36/40;
tel. 22 55-15-548; fax ; 22-15-527;
e-mail: ep@opzz.org.pl www.opzz.org.pl

Rada OPZZ Województwa Podlaskiego
15-082 BIAŁYSTOK, ul. Świętojańska 12, lok 309
tel. 085 874 98 37, e-mail: bialystok@opzz.org.pl

Rada OPZZ Województwa Kujawsko-Pomorskiego
85-222 BYDGOSZCZ, ul. Czartoryskiego 13
tel./fax. 052 322 59 06, e-mail: bydgoszcz@opzz.org.pl

Rada OPZZ Województwa Pomorskiego
80-803 GDAŃSK, ul. Nowe Ogrody 35
tel. 058 302 02 11, fax. 058 306 40 73, e-mail: gdansk@opzz.org.pl

Rada OPZZ Województwa Śląskiego
40-950 KATOWICE, Plac Grunwaldzki 8/10, p. 414
tel./fax. 032 255 38 39, e-mail: katowice@opzz.org.pl

Rada OPZZ Województwa Świętokrzyskiego
25-520 KIELCE, ul. Targowa 18 pok. 503
tel./fax: 041 368 06 65, e-mail: kielce@opzz.org.pl

Rada OPZZ Województwa Małopolskiego
30-018 KRAKÓW, Al. Słowackiego 48, III piętro
tel./fax. 012 633 80 75, e-mail: krakow@opzz.org.pl

Rada OPZZ Województwa Lubelskiego
20-128 LUBLIN, ul. Lwowska 6
tel./fax. 081 532 89 56, e-mail: lublin@opzz.org.pl

Rada OPZZ Województwa Łódzkiego
90-047 ŁÓDŹ, Pl. Zwycięstwa 13
tel./fax. 042 674 46 30, tel. 042 676 15 98, e-mail: lodz@opzz.org.pl

Rada OPZZ Województwa Warmińsko-Mazurskiego
10-104 OLSZTYN, ul. 11 Listopada 4
tel./fax. 089 527 59 82, e-mail:olsztyn@opzz.org.pl

Rada OPZZ Województwa Opolskiego
45-066 OPOLE, ul. Reymonta 16
tel. 077 453 83 37, fax. 077 453 62 77, 077 454 25 28,
e-mail: opole@opzz.org.pl

Rada OPZZ Województwa Wielkopolskiego
61-751 POZNAŃ, ul. Bóżnicza 11 C
tel. 061 855-46-41, tel./fax. 061 853 19 00,
e-mail: poznan@opzz.org.pl

Rada OPZZ Województwa Podkarpackiego
35-310 RZESZÓW, ul. Cegielniana 38
tel./fax. 017 852 99 91, 017 852 57 62,
e-mail: opzz.rzeszow@poczta.onet.pl

Rada OPZZ Województwa Zachodniopomorskiego
70-402 SZCZECIN, ul. Kaszubska 57
tel. 091 434 24 48, fax. 091 433 57 02,
e-mail: szczecin@opzz.org.pl

Rada OPZZ Województwa Mazowieckiego
00-924 WARSZAWA, ul. Kopernika 36/40
tel. 022 551 56 36 do 38, fax: 022 551 56 39,
kom. 722 190 104, e-mail: warszawa@opzz.org.pl

Rada OPZZ Województwa Dolnośląskiego
50-413 WROCŁAW, ul. Wybrzeże Juliusza Słowackiego 9
tel. 071 780 92 42, e-mail: wroclaw@opzz.org.pl
www: http://www.opzz-wroclaw.org.pl

Rada OPZZ Województwa Lubuskiego
65-036 ZIELONA GÓRA, ul. Wyspiańskiego 13
tel./fax. 068 325 46 96, e-mail: zielonagora@opzz.org.pl

gm11_2013.indd 2 2013-11-19 14:46:39

Dymisje ministra transportu i prezesa PKP Cargo

Połowa listopada przyniosła spektakularne zmiany kadrowe. Czy to początek karuzeli stanowisk?

Minister Transportu Sławomir Nowak podał się 15 listopada do dymisji po tym jak Warszawska Prokuratura Okręgowa sformułowała wniosek o uchylenie jego immunitetu poselskiego. Chce mu postawić zarzuty za złożenie fałszywych oświadczeń majątkowych. Według prokuratury Sławomir Nowak podał w nim nieprawdę nie wpisując do niego kosztownego zegarka Ulysse Nardin, wartego obecnie ok. 17 tys. zł. Centralne Biuro Antykorupcyjne wszczęło śledztwo po publikacji tygodnika „Wprost". Premier Donald Tusk przyjął rezygnację Nowaka. Pełniącym obowiązki ministra transportu został Zbigniew Rynasiewicz, ostatnio sekretarz stanu w tym resorcie.

Trzy dni później do dymisji podał się prezes PKP Cargo Łukasz Boroń. Oficjalnie jako przyczynę rezygnacji z funkcji podano względy osobiste. Dymisja zbiegła się z publikacjami na temat zbyt niskiej wyceny akcji Cargo podczas debiutu giełdowego (sprzedawane były po 68 zł, a bieżący kurs to 83 zł) i nieprawidłowości w spółce Cargowag.

Obowiązki szefa PKP Cargo zostały powierzone Adamowi Purwinowi, wcześniej członkowi zarządu ds. finansowych w tej spółce. ■

R.

Odznaczeni

Z Ministerstwa Transportu otrzymaliśmy listą osób uhonorowanych odznaczeniami państwowymi i resortowymi z okazji Święta Kolejarza.

Odznaka Zasłużony Transportu – Zdzisław Raczyński.

Odznaka Zasłużony dla Kolejnictwa: Ryszard Arendt, Grzegorz Blok, Andrzej Cudowski, Marek Czarnecki, Stanisław Donarski, Benon Glapiak, Andrzej Jaszkin, Zbigniew Kobryń, Bogdan Nawrocki, Tadeusz Perchon, Zbigniew Szczepaniak, Władysław Szydkak, Piotr Tarnowski, Andrzej Walorczyk, Grzegorz Woźniak i Marek Woźniak.

Z okazji Święta Kolejarza
zdrowia, szczęścia
oraz poprawy warunków pracy i płacy
życzy
Rada Krajowa
Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych
w Polsce

pod semaforem

PKP Intercity – za 270 km/h Pendolino na Centralnej Magistrali Kolejowej i rekord prędkości na polskich torach

Marszałkowie województw – za ignorowanie pracowników PR i prowokowanie strajku w spółce

gm11_2013.indd 3 2013-11-19 14:46:39

Wielogłos o PR

BOGUSŁAW LIBERADZKI,
europoseł, były minister transportu

Korespondencja między Ministerstwami Finansów i Transportu świadczy o tym, iż minister transportu nie ma koncepcji w stosunku do Przewozów Regionalnych, natomiast minister finansów za wszelką cenę szuka oszczędności, zatem odmawia udzielenia stosownej gwarancji. Istota problemu wydaje się tkwić w następującym pytaniu: Czy rząd polski czuje się odpowiedzialny z utrzymanie i rozwój usług użyteczności publicznej w formie regionalnych przewozów kolejowych? Pamiętać należy, że są one adresowane do grup społecznych o dochodach średnich i poniżej średnich, do młodzieży dojeżdżającej do szkół i na uczelnie, emerytów, rencistów i ludzi o różnego rodzaju ograniczeniach sprawności fizycznej, czyli tych, którzy mają ograniczone lub bardzo ograniczone dochody i możliwości korzystania z innych form transportu.

Rząd wydaje miliardy na mniej lub bardziej trafne rozwiązania w przewozach dalekobieżnych, z których korzysta kilkadziesiąt milionów pasażerów rocznie, a odmawia 1 miliarda złotych na potrzeby rynku przewozów regionalnych, z którego korzystają setki milionów ludzi. Jest to niezrozumiała polityka, zarówno w kategoriach społecznych, kiedy ubożeje społeczeństwo, jak i w kategoriach politycznych i przestrzegania unijnych standardów. Upadek Przewozów Regionalnych oznaczałby silne uderzenie w najsłabsze grupy społeczne, wykluczenie milionów obywateli z życia społecznego, gospodarczego, ograniczenie możliwości edukacji i kreowanie nowych obszarów

Fiasko dialogu. Czas na strajk!

Spór zbiorowy w Przewozach Regionalnych nie doprowadził niestety do zawarcia porozumienia. Spisanie protokołu rozbieżności oznacza, że o miejsca pracy trzeba walczyć inną metodą, prawnie legalną i zwykle skuteczną. Związki zawodowe zgodnie podjęły decyzję o akcji strajkowej, do której zostały zobligowane w referendum przez pracowników spółki. Informacja o jej terminie i formie trafi do publicznej wiadomości już po oddaniu tego numeru do druku – 26 listopada.

O powodach dla których związki zawodowe działające w spółce wytoczyły pracodawcy spór szefowie organizacji opowiadają na wiecach w poszczególnych zakładach. Główny z nich jest prozaiczny – to oczywiście zabezpieczenie interesów załogi. Okazało się bowiem, że we wszystkich omawianych scenariuszach dotyczących kształtu spółki PR i kolejowych przewozów regionalnych jako takich, obecni, często długoletni pracownicy są na końcu łańcucha pokarmowego. Smutne to, lecz niestety prawdziwe. Decydenci nie podejmują rozmów o planowanych zmianach, ani nie chcą słyszeć o zastosowaniu art. 23' Kodeksu pracy. W reakcji na planowane dalsze zmiany strukturalno-organizacyjne w PR oraz przejmowanie realizowanych dotychczas zadań przez innych przewoźników związki zawodowe zażądały więc zawarcia Paktu Gwarancji Pracowniczych. Od tego są, by upomnieć się o pracowników.

Ktokolwiek, byle nie z PR

Tym bardziej w obliczu realnych zagrożeń utraty miejsc pracy. Losem kilkunastu tysięcy ludzi nie zaprzątają sobie głowy właściciele firmy – marszałkowie województw. Dobitnie pokazały to ubiegłoroczne wydarzenia na Śląsku, gdzie zlikwidowano miejscowy zakład PR, a realizowane przezeń zadania zlecono samorządowej spółce Koleje Śląskie. Firmie zatrudniającej z łapanki kogo popadnie, byle nie był to kolejarz ze ŚZPR. Co jak wiadomo skończyło się paraliżem komunikacyjnym w województwie oraz aferą

Jedno ze spotkań objazdowych związkowych przywódców – z załogą Kujawsko-Pomorskiego Zakładu PR.

gm11_2013.indd 4 2013-11-19 14:46:45

Tak marszałkowie cieszyli się w 2008 roku z usamorządowienia Przewozów Regionalnych.

z odwołanymi marszałkiem i prezesem oraz prokuraturą w rolach głównych. Tyle, że to żadne pocieszenie dla kolejarzy, którym nie udało się uniknąć lądowania na bruku.

Czy z „chaosu na torach" zostały wyciągnięte wnioski? Czy Polak mądry po szkodzie – jak mówi przysłowie, czy – jak to pisał Jan Kochanowski – i przed szkodą i po szkodzie głupi? W tym konkretnym przypadku akurat to drugie. Rok po wielkiej klapie na Śląsku może dojść do powtórki w innym regionie kraju. Zadania PR w Kujawsko-Pomorskiem ma przejąć należąca do kolei niemieckich spółka Arriva RP. Nadal trwa desperacka walka pracowników PR Bydgoszcz o dalszy byt placówki, mocno już okrojonej. Jakby tego było mało, media informują o powołaniu w tym roku Kolei Małopolskich. Dołączą do grupy niedawno tworzonych i uruchamianych operatorów: Kolei Śląskich, Dolnośląskich, Wielkopolskich i Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej.

Polska dzielnicowa

Owo „spółkowanie" to nic innego jak skutek niemożności porozumienia się właścicieli w sprawie przyszłości Przewozów Regionalnych. Pięć lat jakie minęły od usamorządowienia nie wystarczyło marszałkom do wypracowania wspólnej wizji przyszłości firmy. Czy to się komuś podoba, czy nie – niektórzy z nich od razu położyli na PR krzyżyk i zaczęli kręcić własne lody. To dlatego nie ma strategii rozwoju firmy, a pojawiają się plany jej ćwiartowania na oddziały, kampanie i nie wiadomo co jeszcze. To dlatego tworzone są nowe podmioty bez oglądania się na koszty, efekt skali, kwestie zakupu i serwisowania taboru itp. Nieprzypadkowo każdego roku są problemy z podpisywaniem umów na świadczenie usług między PR a poszczególnymi urzędami marszałkowskimi (na przyszły rok brakuje umów dla pięciu województw), a dotacje nie pokrywają w 100 proc. deficytu związanego z zamawianymi usługami.

Z tych i innych powodów, w obliczu czyhających zagrożeń zawarcie Paktu Gwarancji Pracowniczych byłoby dla załogi PR swoistym bezpiecznikiem, bo o pracę w nowych podmiotach może nie być łatwo. Strona związkowa domaga się przynajmniej trzyletnich gwarancji zatrudnienia, zarząd PR oferuje 14-miesięczne (licząc od listopada b.r.), tłumacząc się, że na tyle pozwalają mu umowy podpisane z marszałkami.

Trzeba powiedzieć „b"

Z nieba Pakt sam nie spadnie. W dzisiejszych czasach wszystko trzeba wyszarpać, wyrwać z gardła, wywalczyć! Jeśli nie udaje się rozwiązać problemu poprzez nędzy. Dodatkowym efektem będzie bezrobocie tysięcy kolejarzy i dalsza dekapitalizacja sieci kolejowej.

Rynek Kolejowy, 6.09.2013 r.

JERZY POLACZEK,
poseł, były minister transportu

Skalę strat w PR można ograniczyć przede wszystkim poprzez nietworzenie konkurencyjnych spółek kolejowych na poziomie niektórych województw. To jest tak jakby ten sam właściciel budował dwie fabryki, które produkują podobny produkt i oferują to na rynek do tych samych klientów. To jest działanie na szkodę interesu publicznego.

Bibula.com, 19.08.2011

BOGUSŁAW KOWALSKI,
ekspert TOR, były wiceminister transportu

Niepokój związkowców i pracowników spółki Przewozy Regionalne jest uzasadniony, ponieważ nie zostali oni poinformowani jaka czeka ich przyszłość. Mechanizm dialogu w tej sprawie został ewidentnie zaburzony.

Polskie Radio, 5.11.2013

RYSZARD KUĆ,
prezes Przewozów Regionalnych

Chcemy przybliżyć oddziały regionalne do marszałków, żeby ci ostatni nie musieli tworzyć nowych spółek. Są oni bowiem naszymi właścicielami. Nie trzeba powoływać do życia nowych podmiotów, jeśli dysponuje się spółką, która posiada i możliwości, i zasoby ludzkie wystarczające do realizacji postawionych

DOKOŃCZENIE NA STR. 6–7

gm11_2013.indd 5 2013-11-19 14:46:46

przed nią zadań. Np. w przypadku Łodzi nie widzę przesłanek do tego, żeby nie inwestować właśnie w nas, a nie Łódzką Kolej Aglomeracyjną .

Rynek Kolejowy, 6.11.2013 r

CZESŁAW WARSEWICZ,
prezes Blue Ocean Business Consulting, były szef PKP Intercity

Tworzenie przez każdy samorząd wojewódzki oddzielnej spółki mija się z celem. Generuje niepotrzebne koszty. Trudne i drogie jest utrzymanie i ujednolicenie taboru. Trudno sobie wyobrazić odrębna spółkę, która obsługiwałaby pasażerów jedynie w obrębie np. woj. świętokrzyskiego. To samo Opolskie, Zachodniopomorskie, Podlaskie czy Lubelskie. Sens mają zatem – powtarzam – tylko regionalni przewoźnicy, obejmujący zasięgiem kilka sąsiadujących województw.

Biznes alert.pl, 24.04.2013

JACEK PRZEŚLUGA,
prezes Fundacji ProKolej,
były prezes PKP Intercity

Niezależnie od oceny celowości i osiągniętych efektów, usamorządowienie regionalnych przewozów kolejowych nie jest wyłącznym problemem przewoźnika i jego właścicieli, choć to na nich spoczywa największa odpowiedzialność. Wsparcie Przewozów Regionalnych leży także w interesie ministra transportu, a także samej Grupy PKP, która bez synergii PKP Intercity i PKP SA z lokalnymi przewoźnikami i bez prawidłowego ułożenia relacji między nimi a zarządcą infrastruktury, nie może myśleć o prawidłowym rozwoju własnego biznesu.

Przesluga.pl, 15.05.2013 r.
Wybrała MS

Fiasko dialogu. Czas na strajk!

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

dialog społeczny – przy negocjacyjnym stole z pracodawcą i mediatorem, na Komisji Trójstronnej, Szczycie Kolejowym, poprzez Konwent Marszałków, pikiety, listy otwarte itd. itp. – to trzeba wykonać następny krok. Drogowskazem są wyniki referendum, w którym 96 proc. załogi opowiedziało się za strajkiem w przypadku niepowodzenia rozmów.

Od sprawy ręce umywa ministerstwo odpowiadające za transport publiczny i fatalną w skutkach reformę z 2008 roku. Zrzuciwszy na barki samorządów obowiązku finansowania i zarządzania spółką Przewozy Regionalne resort transportu uważa, że pozbył się przy okazji odpowiedzialności za kształt kolejowych przewozów regionalnych w Polsce. Kolejni ministrowie przechodzą do porządku dziennego nad kolejarzami z PR, a zarazem 100. milionami pasażerów przewożonymi rocznie przez spółkę realizującą usługę o charakterze publicznym. Tymi gorzej sytuowanymi, dojeżdżającymi pociągami do pracy, szkoły, lekarza itp.

Nie pomaga ministerstwo, nie pomaga też parlament. Mało powiedziane. Mocno zaawansowane są prace nad nowelizacją umożliwiającą upadłość spółek kolejowych utworzonych na mocy ustawy o PKP z 2000 r. Dla Przewozów Regionalnych wprowadzenie tych regulacji to w rzeczy samej gwóźdź do trumny ze względu na straty finansowe (głównie zadłużenie wobec PLK).

Jak powiedział wiceminister Andrzej Massel, groźba nieuchronnego strajku powinna zmobilizować marszałków do intensywniejszej pracy. To możliwe, ale przede wszystkim liczmy na siebie samych. O terminie i formie akcji związki zawodowe poinformują na specjalnej konferencji w dniu 26 listopada. Zgodnie z ustawą o rozwiązywaniu sporów zbiorowych, strajk najwcześniej może się odbyć 5 dni od ogłoszenia jego daty, czyli w grudniu. ■

R.

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.

gm11_2013.indd 6 2013-11-19 14:46:46

Tradycja zobowiązuje

Osztandar wzbogaciła się kolejna nasza organizacja – ZZM w Tarnowskich Górach. Uroczyście poświęcono go 15 listopada.

Poczet sztandarowy tworzyli: chorąży Piotr Mrozek (chorąży) oraz Dariusz Pąpa i Andrzej Stasiak. Msza polowa odbyła się przy figurze św. Katarzyny na terenie byłej lokomotywowni w Tarnowskich Górach. Dopisali goście – m.in. prezydent ZZM Leszek Miętek, starosta powiatu Lucyna Ekkert, poseł Tomasz Głogowski, przedstawiciele Rady Nadzorczej Kazimierz Jamrozik, Krzysztof Czarnota, szef Biura Kierowania Przewozami Marian Płachetka, dyrektorzy Zbigniew Prus, Zenon Zemła, Leszek Osoba, Ewelina Kubów. Przybyły poczty sztandarowe ZZM w Czechowicach Dziedzicach, Łazach i Rybniku oraz Kolejarzy Śląskich z Koszęcina.

Sztandar został wykonany przez Z.U.P. Wiarus Janusz Ślęzak z Częstochowy. Projekt powstał na zebraniu Rady Koła i jest wspólnym dziełem tego gremium. ■

R.

Fot. G. Moc

Z prac Rady Krajowej

Obradująca 7 listopada Rada Krajowa ZZM omówiła sytuacje w poszczególnych spółkach i podejmowała decyzje w sprawie kierunku dalszych działań związku w obszarach wymagających pilnej interwencji.

Na pierwszy ogień poszła kwestia sporu zbiorowego w Przewozach Regionalnych na tle zawarcia Paktu Gwarancji Pracowniczych w spółce. Sytuację firmy i w jej otoczeniu opisujemy szerzej na stronach 4–6. Po wnikliwej analizie Rada Krajowa jednogłośnie podjęła decyzję o podjęciu strajku w PR w przypadku braku realizacji postulatów związkowych. Co godne podkreślenia, pracownicy PR mogą się spodziewać wsparcia z zewnątrz. Sektory ZZM: Przewozów Towarowych i Przewozów Pasażerskich podjęły bowiem uchwały, że koledzy z innych spółek nie będą wówczas świadczyli usług za pracowników PR.

Na celownik wzięto także porozumienie z zarządem PR z 30 października br., ostatecznie domykające poprzedni spór zbiorowy na tle płacowym, toczony przez KKZZ przy współdziałaniu z innymi organizacjami związkowymi. Strajk w PR w 2011 r. umożliwił jak wiadomo wywalczenie podwyżki, która została podzielona na trzy raty. Październikowe porozumienie dotyczy wprowadzenia ostatniej części. Zgodnie z ustaleniami, od marca 2014 roku wdrożona zostanie podwyżka w wysokości 50 zł (wynagrodzenie zasadnicze i pochodne). Ponadto gratyfikacja z okazji Święta Kolejarza w tym roku ulegnie zwiększeniu – do kwoty 200 zł.

Rada omówiła również bieżące zagadnienia w innych spółkach. I tak w PKP Cargo – związane m.in. z podpisanym Paktem Gwarancji Pracowniczych (którego wdrożenie w Cargo poszło sprawnie, a w spółkach-córkach – opornie) i debiutem firmy na giełdzie. Jeśli chodzi o akcje przeznaczone dla pracowników, spółka ma przeprowa-

Posiedzenie Sektora PP

Na posiedzeniu Sektora Przewozów Pasażerskich 6 listopada poruszono kwestie inwestycji, pracy kontrolerów oraz bieżące zagadnienia.

Członek Rady Nadzorczej PKP Intercity S.A Krzysztof Ciećka zwrócił uwagę na duże inwestycje taborowe spółki. Realizowane są wprawdzie z wykorzystaniem środków unijnych, ale ich kosztochłonność budzi obawy o płynność finansową spółki. Tym bardziej, że występują problemy z odzyskaniem pieniędzy z tytułu zawyżonych stawek dostępu do infrastruktury. Reprezentant pracowników w radzie zapoznał obecnych z problemem pracy kontrolerów Biura Audytu i Kontroli, wykazujących dużą nadgorliwość wobec drużyn pociągowych, a marginalizujących stan techniczny taboru. W najbliższym czasie w spółce pojawią się czeskie lokomotywy spalinowe do obsługi pociągów. Osobną kwestią są zasady pracy czeskich drużyn trakcyjnych, które obsługują pociągi PKP Intercity wg zasad obowiązujących na kolejach czeskich (przerywany czas pracy).

Przewodniczący Sektora Piotr Rybikowski omówił odpowiedzi na pisma z jakimi wystąpił po poprzednim posiedzeniu. I tak:

- wniosek MZZM w Szczecinie o pozostawienie Sekcji w strukturach Zakładu Północnego – załatwiony pozytywnie;
- praca powyżej 12 godzin – mogąca się zdarzyć jedynie podczas klęski żywiołowej – jak się okazało z relacji kolegi z Olsztyna jest nagminnie tolerowana! Wiceprezydent Sławomir Centkowski przypomniał art. 73 Kodeksu karnego traktujący o sankcjach za spowodowanie katastrofy w ruchu lądowym. W odpowiedzi na pismo Sektora, PKP Intercity sama zaznacza, że praca powyżej 12 godzin cyt: „nie jest akceptowana". Szef Sektora zaapelował o przestrzeganie maksymalnie 12-godzinnego czasu pracy drużyn pociągowych, z jednoczesnym pobraniem numeru polecenia na pracę ponad harmonogramowy czas (np. 10 h);
- pracownik drużyny pociągowej po wypadku z człowiekiem ze skutkiem śmiertelnym – procedury są w opracowaniu. Szkolenia zostaną rozszerzone o dodatkowe 2 godziny z psychologiem. Tabor po odpisie maszynisty ma być kierowany na obowiązkowy przegląd i mycie.
- autoryzacja na dany typ pojazdu kolejowego – przypomniano o obowiązek odnowienia jeśli nie było jazdy przez 6 miesięcy na danym typie pojazdu.

Zebrani zapoznali się z prezentacją kamer na lokomotywach, które po uzyskaniu odpowiednich zezwoleń z UTK będą rejestrowały obraz szlaku i dźwięk w kabinie maszynisty, a także ustosunkowali się do powracającej sprawy czynności łączenia pojazdu trakcyjnego ze składem wagonów przez drużynę trakcyjną. ■

PR

gm11_2013.indd 8 2013-11-19 14:46:49

dzić w listopadzie akcję informacyjną. W trwających rozmowach ze związkami zawodowymi w sprawie łączenia zakładów PKP Cargo (wskutek ograniczenia ich liczby z 16 do 10, co planuje zarząd) nie został osiągnięty konsensus. Udało się natomiast wynegocjować waloryzację dodatku kilometrowego.

Do tzw. centralizacji struktur przymierza się zarząd PKP Intercity, o czym mówili pracownicy tej firmy. Koncepcja dotyczy przeniesienia spraw pracowniczych i finansowych z poziomu zakładów na szczebel centrali spółki. Pośrednio może się to wiązać z redukcją zatrudnienia. Swoje „relacje" złożyli także reprezentanci naszych organizacji w: Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście (podwyżki, sprawa protokołu dodatkowego do ZUZP), Warszawskiej Kolei Dojazdowej (premie kwartalne), DB Schenker (podwyżka 100 zł), Kolejach Śląskich (spór zbiorowy z zarządem), Kolejach Mazowieckich (sprzeciw wobec planów zwiększenia normy godzin nadliczbowych), Kolejach Wielkopolskich, Cargo Serwis i STK (m.in. rozwój struktur).

Rada podjęła decyzję w sprawie obchodów 25-lecia reaktywacji ZZM i zarazem Centralnych Obchodów Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego w przyszłym roku. Zgłoszone zostały dwie propozycje – Mielno i Gdynia. Większe uznanie członków Rady wzbudziła druga z ofert, zaproponowana przez ZZM w IC Gdynia. Uroczystości odbędą się w terminie 18–20 września 2014 roku. Rada przyjęła również zmiany do regulaminu Komisji Młodych usprawniające jej działanie i umożliwiające rozwój. ■

R.

Posiedzenie Sektora PT

Wiodącymi tematami posiedzenia Sektora Przewozów Towarowych z udziałem członków zarządu PKP Cargo były kwestie związane z Paktem Gwarancji Pracowniczych i prywatyzacją firmy.

Prezes Łukasz Boroń i dyrektor finansowy Adam Purwin roztaczali świetlane perspektywy, natomiast członkowie Sektora mówili o braku zaufania. Wiarygodność została mocno nadszarpnięta wskutek nieprzestrzegania Paktu w spółkach zależnych i próby zwolnienia w spółce Cargowag grupy 29 pracowników oraz decyzji o łączeniu zakładów spółki (redukcji z 16 do 10). Dodajmy, podejmowanej bez konsultacji ze stroną związkową i ogłoszona po podpisaniu PGP. Przedstawiane przez zarząd uzasadnienia – że Pakt będzie przestrzegany, ale niektóre zobowiązania nie dotyczą spółek zależnych, że wypowiedzenia to tylko propozycja, że poprawa efektywności etc. etc. – zebrani zgodnie uznali za nieprzekonujące. Kontrowali m.in., że najefektywniej stworzyć jeden zakład PKP Cargo. Koniec końców jednogłośnie podjęta została uchwałę wytyczającą dalsze kierunki działań Sektora.

Przewodniczący SPT Tadeusz Stachaczyński pytał kierownictwo Cargo dlaczego maszyniści traktowani są w spółce po macoszemu. Bo o wyrównanie dodatku kilometrowego trzeba się było upomnieć, bo nie są przestrzegane harmonogramy, bo naginane są normy dotyczące nadgodzin mimo pracy w warunkach szkodliwych. Przykłady sypały się z sali niczym z rękawa. Prezes Boroń nie zgodził się z tezą o gorszym traktowaniu, by po chwili wcielając się w adwokata diabła wywołać konsternację. Zapytany na co wydałby pieniądze za zawyżone opłaty za dostęp do infrastruktury (gdyby spółce udało się uzyskać odszkodowanie, na co się nie zanosi, bo wydzielona spółka Windykacja Kolejowa przejmie roszczenia), odpowiedział, że na to nie liczy. A nawet jeśli tak by się miało stać, to… pieniądze trafiłyby w połowie do nowych inwestorów lub klientów, którzy zapłacili za dużo. – Żałuję, że nie zbierałem biletów kolejowych, bo przewoźnicy pasażerscy też musieliby mi zwracać nadpłatę – ripostował karkołomną argumentację prezydent ZZM Leszek Miętek. ■

R.

gm11_2013.indd 9 2013-11-19 14:46:49

Nic o nas bez nas

Podczas III Kongresu Kolejowego prezydent ZZM wziął udział w debacie „Zmienianie zarządzania Grupą PKP: prywatyzacja, restrukturyzacja, optymalizacja – to hasła, czy fakty?" Propracowniczy głos przedstawiciela załogi wybrzmiał bardzo donośnie i odbił się szerokim echem.

Otwierając Kongres, który 5 listopada zorganizował w Warszawie Railway Business Forum, minister Sławomir Nowak powiedział, że Grupa PKP musi być efektywną korporacją, bo kolej to „normalny biznes". Maciej Grelowski z organizacji pracodawców BCC zastanawiał się, czy powinno się dążyć do przekształcenia Grupy PKP w korporację skoro jest obciążona sporym długiem, a także czy państwo powinno wypełniać usługę o charakterze publicznym, a nie rywalizować na torach z kapitałem prywatnym.

Kolejnym wiodącym tematem był świeży debiut giełdowy PKP Cargo. Prezes spółki Łukasz Boroń mówił, że skoro prognozowany jest wzrost gospodarczy, to firma również go przewiduje, ale raczej w tempie jednocyfrowym. Za główną przyczynę sukcesu PKP Cargo uznał sprawną restrukturyzację, która zaczęła się w 2008 roku i doprowadziła m.in. do spadku zatrudnienia z ówczesnych 44 tys. do 26,5 tys. pracowników w tym roku. Warto dodać, że ów proces przebiegał bez większych niepokojów społecznych i w porozumieniu ze związkami zawodowymi, a przed wejściem na giełdę podpisany został Pakt Gwarancji Pracowniczych. Prezes Boroń stwierdził, że pomimo Paktu proces restrukturyzacji się nie zakończył – ok. 800 osób rocznie odchodzi na emerytury, 200 opuszcza firmę z innych przyczyn, a uzupełnienia są potrzebne tylko w takich grupach zawodowych jak maszyniści, rewidenci czy ustawiacze.

Do kwestii prywatyzacji PKP Cargo odniósł się prezydent ZZM Leszek Miętek. Wyraził wątpliwości co do samej istoty prywatyzacji praktykowanej na polskiej kolei, bo powinna służyć pozyskiwaniu środków na rozwój firmy i poprawę jakości zarządzania. Taką definicję prywatyzacji stworzył kiedyś sam premier Jan Krzysztof Bielecki. Ma się to jednak nijak do tego, co się dzieje w sprywatyzowanych spółkach kolejowych. Szef ZZM przywołał dla ilustracji swoich słów przykład prywatyzacji PNI, która skończyła się szybką upadłością firmy.

Prezydent wyraził także opinię, że z prywatyzacji Cargo cieszy się głównie właściciel i skarb państwa, ponieważ całość dochodu z prywatyzacji zostanie przeznaczona na spłatę długów PKP, a nie na rozwój spółki. Zastanawia go również wyłączenie ze struktur PKP spółki Windykacja Kolejowa, która ma przejąć wszelkie roszczenia Cargo wynikające z wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości dotyczące zwrotu za zawyżone stawki dostępu do infrastruktury. Tym samym nie będą już one przedmiotem starań Cargo, natomiast konkurencji spółki – jak najbardziej. Leszek Miętek zwrócił również uwagę, że zbyt często prywatyzacja używa się jako klucza do rozwiązania wszelkich problemów gospodarczych, a kryją się za nią działania, które prywatyzacją nie są – czyli zwykła sprzedaż lub oddawanie rynku. Za paraprywatyzację uznał tzw. usamorządowienie, prowadzące do katastrofy na rynku regionalnych przewozów pasażerskich.

Szef ZZM wykorzystał okazję, by w obecności decydentów, prezesów, ekspertów i dziennikarzy nawoływać do dialogu społecznego. – Wszelkie problemy w funkcjonowaniu naszej kolei najefektywniej rozwiązywane są przy stole negocjacyjnym. Dlatego jako związkowcy byliśmy i jesteśmy zwolennikami Szczytu Kolejowego, który niestety na dzień dzisiejszy został wygaszony. Z nami w ogóle się nie rozmawia, albo rozmawia się tylko w obliczu zagrożenia strajkowego. Tymczasem jako kolejowe związki zawodowe pokazaliśmy, że potrafimy być konstruktywni w zmianach dotyczących miejsc pracy. Restrukturyzacja Cargo może być tutaj wiodącym przykładem – na skalę europejską! Ale najpierw musimy poznać cele tych zmian, by można było rozmawiać rzeczowo z członkami związków, którzy nam ufają. Aby móc wytłumaczyć im dlaczego dzieje się tak, a nie inaczej i jakie wymierne korzyści będą mieli z tych procesów – powiedział Leszek Miętek.

Kończąc swoje wystąpienie, a zarazem dyskusję w kwestiach pracowniczych prezydent ZZM odniósł się do napiętej sytuacji w Przewozach Regionalnych i zaapelował do ministra Andrzeja Massela o pilne włączenie się w negocjacje w sprawie Paktu Gwarancji Pracowniczych dla spółki i kształtu regionalnych przewozów kolejowych w Polsce. ■

Tekst i fot. Magdalena Szulecka

gm11_2013.indd 10 2013-11-19 14:46:51

PESA docenia wkład maszynistów

Gama podwójnie nagrodzona

Kontynuacja eksploatacji obserwowanej, ogromne zainteresowanie na targach TRAKO, prestiżowe nagrody, kolejny (tym razem spalinowy) pojazd w produkcji – oto w telegraficznym skrócie podsumowanie roku realizacji przez PESA projektu lokomotywy z rodziny „Gama".

O początkowym etapie eksploatacji obserwowanej pojazdu „Gama Maraton" zimą i wiosną w barwach Lotos Kolej i PKP IC pisaliśmy już na łamach „Głosu Maszynisty". Od tego czasu wydarzenia – jak na lokomotywę przystało – pędziły jednak do przodu. W Lotos Kolej służyła ona i służy także w drugiej części roku. W ostatnim okresie wykorzystywana była do prac szczególnie wymagających użycia systemu dojazdowego „Marathon", co jeszcze bardziej dowiodło zasadności jego zastosowania. Celem tego etapu – przy prowadzeniu pociągów o średniej masie brutto 3200 ton – było przede wszystkim potwierdzenie własności trakcyjnych systemu dojazdowego zgodnie z założeniami konstrukcyjnymi. I ten cel został spełniony. W 2014 roku planowana jest eksploatacja obserwowana u kolejnych przewoźników.

W 2013 roku pojazd wzbudzał duże zainteresowanie potencjalnych nabywców, maszynistów i wielu przyjaciół kolei. Największą uwagą cieszył się nie tylko innowacyjny system dojazdowy „Marathon", ale także niespotykane dotąd w Polsce rozwiązania dotyczące warunków pracy – kabina sanitarna i zaplecze socjalne kabiny maszynisty. Okazją do najszerszej, jak do tej pory, prezentacji „Gamy Marathon" były oczywiście wrześniowe, największe w Polsce w naszej branży targi TRAKO w Gdańsku.

PESA wystawiła podczas tej imprezy aż cztery pojazdy: dwie wersje („zachodniopomorską" i eksportową „niemiecką") spalinowego zespołu trakcyjnego Link, elektrycznego Elfa w opcji trzyczłonowej dla Warmii i Mazur oraz właśnie Gamę Marathon. Przez cztery dni targów lokomotywę odwiedziły tysiące gości, wśród których byli także przedstawiciele władz państwowych i samorządowych – wicepremier, minister gospodarki Janusz Piechociński, minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak, prezes Urzędu Transportu Kolejowego Krzysztof Dyl, marszałek województwa pomorskiego Mieczysław Struk i jego zastępca Ryszard Świlski oraz szefowie wielu krajowych i zagranicznych spółek przewozowych zainteresowani nowoczesnym taborem. Rzecz jasna wśród zwiedzających Gamę i zadających wiele pytań obecnym w pojeździe konstruktorom i technologom PESY byli także członkowie komisji najważniejszego na targach TRAKO konkursu im. inż Ernesta Malinowskiego. I tu dobra wiadomość nie tylko dla producenta, ale i dla wszystkich którzy przyczynili się do narodzin pierwszego pojazdu z rodziny „Gama": decyzją jury właśnie lokomotywa produkcji PESA – za, jak napisano w werdykcie, „najciekawszy wyrób i innowację techniczną stosowaną w kolejnictwie – wygrała konkurs im. inż. Malinowskiego, zostając uznana najlepszym produktem targów TRAKO 2013. A to nie koniec laurów dla tego pojazdu…

23 października br. Instytut Wzornictwa Przemysłowego, w wyniku prac komisji konkursowej zajmującej się w sumie 190 zgłoszonymi produktami i usługami, przyznał Gamie Marathon zaszczytny tytuł „Dobry Wzór 2013". W uzasadnieniu wyróżnienia projektu autorstwa designerów PESY – dr Bartosza Piotrowskiego (twórca sylwetki zewnętrznej) i Mariusza Gorczyńskiego (twórca wnętrza) czytamy m.in.: „Jury dostrzegło w projekcie lokomotywy Gama Marathon nie tylko najnowsze technologie i wielofunkcyjność (lokomotywa może być wykorzystywana tak do przewozów pasażerskich jak i towarowych), ale także aspekt humanistyczny i ergonomiczny. Gama Marathon ma pierwszą w historii polskiego kolejnictwa kabinę wyposażoną w toaletę i kuchenkę dla maszynisty. Równocześnie uwagę zwraca strona estetyczna: starannie dopracowana bryła pojazdu, przemyślane podziały płatów poszycia, monochromatyczne wykończenie i dbałość o detale".

Tyle jurorzy. A przecież wszystko to nie byłoby możliwe bez wspólnych działań PESA i środowiska maszynistów. Wszak w zacytowanym uzasadnieniu, niczym w lustrze, odbijają się efekty pierwszych w historii polskiego przemysłu konsultacji producenta z praktykami, zwłaszcza maszynistami uczestniczącymi w ubiegłym roku – na etapie projektowania Gamy – w konkursie „Kabina Marzeń". To nasz wspólny sukces, za który dziś – nie tylko w związku z listopadowym Dniem Kolejarza – PESA swoim sojusznikom serdecznie dziękuje. I wiele obiecuje sobie po dalszej współpracy. ■

Michał Żurowski

gm11_2013.indd 11 2013-11-19 14:46:52

Intercity kupuje symulator

PKP Intercity kupuje symulator jazdy pociągów. Ma trafić do firmy za rok. Wtedy też maszyniści zatrudnieni w spółce rozpoczną szkolenia.

PKP Intercity ogłosiło przetarg na zakup symulatora lokomotyw, na którym szkoleni będą maszyniści zarówno tradycyjnych lokomotyw, jak i nowocześniejszych pojazdów, m.in. Pendolino. W prowadzonym postępowaniu przetargowym przewoźnik otrzymał 3 oferty od producentów symulatorów. Realizacją projektu zainteresowane są:

- Autocomp Menagement (Polska) – 4 386 498 zł netto;
- Lander Simulation & Training Solutions S.A. (Hiszpania) – 4 056 504 zł netto;
- Knorr – Bremse (Niemcy) – 7 484 000 zł netto.

Jak poinformowała spółka, projekt uzyskał dofinansowanie ze źródeł unijnych, a kryterium wyboru dostawcy urządzenia będzie cena. – Zaletą symulatora jest możliwość budowy dowolnych scenariuszy, obejmujących zarówno opanowanie praktycznych umiejętności i nawyków niezbędnych do bezpiecznego prowadzenia pociągów, jak również postępowanie w przypadku awarii wybranych systemów oraz rozpoznawanie potencjalnych zagrożeń w ruchu kolejowym i reagowanie na nie – mówi Jacek Kosiński, dyrektor Ośrodka Szkoleń Zawodowych PKP Intercity S.A.

Dodatkowo możliwość zapisu danych symulacyjnych pozwoli na efektywną ocenę maszynistów wykonujących ćwiczenia. Szkolenie z wykorzystaniem symulatora może być również użyteczne do badań pracowników drużyn, którzy brali udział w wypadkach i katastrofach kolejowych, szczególnie pod kątem ewentualnych zaburzeń psychomotorycznych, będących skutkiem przeżytego stresu.

Szkolenia maszynistów rozpoczną się za około rok, ponieważ zgodnie z warunkami przetargu do 30 listopada 2014 roku symulator powinien zostać oddany do dyspozycji przewoźnika. ■

R.

Na pielgrzymce

Grupa przedstawicieli ZZM na jubileuszowej 30 Ogólnopolskiej Pielgrzymce Kolejarzy na Jasną Górę. *Fot. G. Moc*

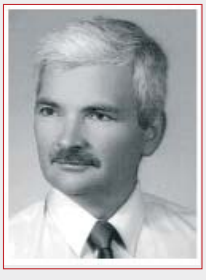
Nasi przewodniczący

Kolejna część zestawienia ukazującego przewodniczących.

Tomasz Pietrek
ZZM w Tarnowskich Górach
PKP Cargo Śląski Zakład Spółki

Waldemar Łebedyński
MZZM w Poznaniu,
Koło PKP Cargo, Zakład Wielkopolski w Poznaniu

Piotr Szlas
ZZM w PKP Cargo
Północny Zakład Spółki
Koło Gdynia



Mieczysław Kubiszyn
ZZM w Śląskim Zakładzie PKP Cargo
Koło Kluczbork

gm11_2013.indd 12 2013-11-19 14:46:52

Zdalne odłączanie silników trakcyjnych w lokomotywach elektrycznych

Bombardier Transportation Polska Sp. z o.o. Oddział w Łodzi (dawny Zakład Aparatury Trakcyjnej „ELTA") biorący aktywny udział w projektach modernizacji pojazdów trakcyjnych, opierając się na 50-letnim doświadczeniu wychodzi naprzeciw oczekiwaniom klientów dostarczając nie tylko aparaturę elektryczną dedykowaną do pojazdów trakcyjnych, ale również innowacyjne rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo i poprawiające komfort pracy maszynistów. Łódzki Zakład dostarcza zmodernizowane komponenty dla PKP Intercity S. A. (lok. EU/EP07) i PKP Cargo S. A. (lok. ET22 i EU07).

Zastosowanie w trakcie napraw rewizyjnych (poziom P4) i głównych (poziom P5) nowych zestawów aparatowych znacząco zmniejsza awaryjność lokomotyw poprawiając ich dostępność i skraca czas samej naprawy. W nowo montowanych zestawach aparatowych zainstalowane są zdalnie sterowane odłączniki silników trakcyjnych sterowane z kabiny maszynisty (poziom P5) i przedziału maszynowego (poziom P4). Nowoczesne rozwiązanie zastępujące dotychczas używane odłączniki typu OSW-400 (w lok. EU/EP07) i OSTA/OSTB-400 (w lok. ET22) oparte na odłącznikach elektropneumatycznych typu MAO umożliwia odłączenie uszkodzonej pary silników trakcyjnych i kontynuację jazdy bez konieczności wejścia do przedziału WN. Zgodnie z procedurą, ze względów bezpieczeństwa takiego przełączenia nie może dokonywać jedna osoba (maszynista).

Zdalne odłączanie silników trakcyjnych w lokomotywie ET22

Rozwiązaniem umożliwiającym przełączanie konfiguracji silników w lokomotywie ET22 bez wchodzenia do przedziału szaf wysokiego napięcia jest układ zdalnego sterowania kompatybilny z istniejącym obwodem lokomotywy. Elementem wykonawczym (wysokiego napięcia) są 2 odłączniki MAO-602/2 instalowane w miejscu odłącznika OSTA-400, 2 odłączniki MAO-602/3 instalowane w miejscu odłącznika OSTB-400 oraz 6 styczników SPG-400R.

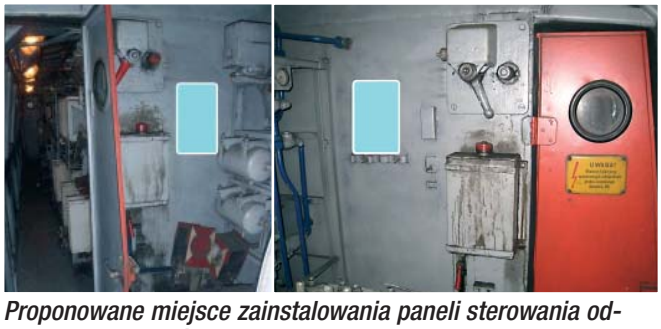
Odłącznik OSTA-400 (z lewej) zastąpiony przez 2 odłączniki MAO-602/2.

Odłącznik OSTB-400 (z lewej) zastąpiony przez 2 odłączniki MAO-602/3.

Układ sterowania odłącznikami silników w lokomotywie ET22 zrealizowany został za pomocą zespołu przełączników pakietowych umieszczonych w kabinie maszynisty.

Przełącznik pakietowy jednego z czterech odłączników silników.

Aby umożliwić jego zastosowanie podczas napraw rewizyjnych (poziom naprawy P4) istnieje możliwość umieszczenia panelu sterowania na ścianach pomiędzy przedziałami maszynowymi i przedziałem wysokiego napięcia. Takie rozwiązanie nie wymaga żadnych dodatkowych prac modernizacyjnych i ingerencji w obwód elektryczny poza przedziałem wysokiego napięcia. Wszystkie elementy zestawu odłączników silników zawarte są w dostawie Bombardier Transportation Sp. z o.o. Oddział w Łodzi.



Proponowane miejsce zainstalowania paneli sterowania odłącznikami silników w ET22.

Wprowadzenie układów zdalnego sterowania odłącznikami silników ma przede wszystkim na celu poprawę bezpieczeństwa pracy maszynisty poprzez ograniczenie jego ingerencji w przedział WN oraz umożliwić samodzielny zjazd lokomotywy ze szlaku podczas defektu silników. ■

mgr inż. Artur Pawłowski
specjalista konstruktor
Bombardier Transportation Polska Sp. z o.o. Oddział w Łodzi

gm11_2013.indd 13 2013-11-19 14:46:53

Lokalne wyróżnienia

Podczas uroczystej akademii zorganizowanej przez ZZM w CT Północnym z okazji Święta Maszynisty oraz 24-lecia reaktywacji ZZM, 18 października w Tczewie po raz pierwszy wręczone zostały odznaczenia honorowe tej organizacji zakładowej.

Decyzję o wykonaniu odznaczenia pn. „Zasłużony dla Zakładowej Organizacji ZZM w CT Północnym" podjęli delegaci podczas zebrania sprawozdawczo-wyborczego 5 kwietnia 2013 r., po wcześniejszej konsultacji z Prezydium Rady Krajowej ZZM. To lokalny odpowiednikiem elitarnego odznaczenia ogólnokrajowego przyznawanego przez RK „Zasłużony dla ZZM". Projekt wykonał Piotr Topolski, a medal firma Polmet.

Nie mówimy żegnaj

10 października uroczyste pożegnanie z koleżankami i kolegami w Krakowie zorganizował Bogusław Sady, wiceprezydent ZZM w V i VI kadencji.

Bogusław Sady rozpoczął swoją przygodę z koleją 2 września 1968 roku podejmując naukę w słynnej przyzakładowej szkole zawodowej Samochodowni PKP. Tam zdobył pierwsze kolejowe szlify – przyuczył się do zawodu odbywając praktykę przy lokomotywach spalinowych i elektrycznych. Po szkole od 1971 roku pracował jako elektromonter elektrycznych pojazdów trakcyjnych. Dwa lata później został pomocnikiem maszynisty. Na tym stanowisku przepracował 4 lata.

2 listopada 1976 roku to pamiętna data w jego zawodowej historii. Tego dnia zdał egzamin praktyczny na maszynistę elektrycznych pojazdów trakcyjnych i zgłosił się do pracy o godz. 22.30 do obsługi pociągu pospiesznego relacji Kraków–Gdynia. W stacji Julianka doszło wówczas do katastrofy – jego pociąg został najechany (tyłem na przód) przez pociąg pospieszny relacji Lublin–Wrocław. Śmierć poniosło 26 osób. Cudem uszedł z życiem ratując się ucieczką do przedziału maszynowego.

Jako maszynista zaczął pracować 1 stycznia 1977 roku. Obsługiwał pociągi towarowe, potem elektryczne zespoły trakcyjne.

W połowie lat 80. przeszedł do ruchu dalekobieżnego prowadząc pociągi w relacjach Kraków–Wrocław, Legnica, Poznań, Szczecin, Gdynia, Lublin, Przemyśl, Zakopane, Krynica, Petrovice, Warszawa.

W 2000 roku został wybrany na przewodniczącego ZZM w Krakowie. Równocześnie pracował na stanowisku maszynisty. W 2004 roku został wiceprezydentem ZZM i funkcję tę pełnił przez 2 kolejne kadencję. Ostatnią służbę jako maszynista wykonał 13 lutego 2010 roku. Łącznie na kolei przepracował 45 lat. ■

gm11_2013.indd 14 2013-11-19 14:46:54

Odznaczenie będzie przyznawane raz w roku nie więcej niż dziesięciu osobom na zakładowych obchodach Święta Maszynisty. W tym roku od reguły zrobiono jednak wyjątek, przyznając ich więcej. Kapituła na zamkniętym posiedzeniu zadecydowała o uhonorowaniu odznaką „Zasłużony dla Zakładowej Organizacji ZZM w CT Północnym" 20 osób: Leszek Miętek, Eugeniusz Śliwiński, Roman Pestka, Jerzy Mosór, Piotr Chlebek, Andrzej Dajer, Adam Murawski, Ryszard Arendt, Zbigniew Stanek, Stanisław Wilgorski, Piotr Szlas, Roman Rafalski, Andrzej Fiałek, Stanisław Czapla, Ryszard Łukasik, Janusz Drybs, Krzystof Helm, Henryk Kopański, Jolanta Śliwińska, Piotr Topolski. ■

(amur)

Fot. Janusz Linda

Janusz Szczepański bakcyla kolejowego złapał w wieku 8 lat, jadąc pierwszy raz w życiu parowozem. Wówczas zadecydował o swojej drodze zawodowej, której ukoronowaniem było stanowisko naczelnika wydziału eksploatacji PKP SKM w Trójmieście. Od 1 listopada br. jest emerytem.

W trakcie swojej kariery wyszkolił wielu maszynistów trakcji spalinowej i elektrycznej oraz odbiorców technicznych. Od czasu objęcia stanowiska naczelnika wydziału eksploatacji wprowadził szereg innowacji dotyczących ograniczenia awaryjności i wzmocnienia bezpieczeństwa.

Oficjalnie 45 lat stażu pracy na PKP stuknęło mu 2 września br. W 1968 r. rozpoczynał w lokomotywowni I klasy Gdańsk-Zaspa, jako uczeń w szkole przyzakładowej. Po 3 latach uzyskał tytuł rzemieślnika specjalisty naprawy silników spalinowych. Po wojsku kontynuował szkolenie i od roku 1977 był już maszynistą trakcji spalinowej. Ukończył też technikum kolejowe w Bydgoszczy – specjalność trakcja elektryczna. W 1978 roku przeniósł się do lokomotywowni pozaklasowej Gdynia-Cisowa, gdzie pracował do przejścia na emeryturę. Z kilkuletnią przerwą na pełnienie obowiązków instruktora maszynisty lokomotywowni I klasy Malbork oraz komisarza odbiorczego Ministerstwa Komunikacji.

W roku 1990 wrócił do lokomotywowni pozaklasowej w Cisowej na stanowisko kierownika eksploatacji pojazdów trakcyjnych. Po reorganizacji PKP, w Zakładzie Taboru w Gdyni przez rok pełnił obowiązki kontrolera, po czym został przeniesiony na stanowisko naczelnika działu eksploatacji. Po kolejnej reorganizacji został naczelnikiem sekcji eksploatacji, a ostatecznie naczelnikiem wydziału eksploatacji. Od roku 2001 kierował zespołem 400 osób mając pod swoimi skrzydłami 2 sekcje – eksploatacji pojazdów trakcyjnych (dyspozytura, drużyny trakcyjne i konduktorskie) oraz utrzymania taboru. Dodatkowo pełnił również obowiązki komisarza odbiorczego oraz był członkiem Rady Nadzorczej SKM.

W swojej pracy najbardziej lubił konstruowanie rozkładów jazdy, za które był odpowiedzialny. Odchodząc na emeryturę powiedział, że bardzo wierzy w swój zespół. Zapewnił, że w razie potrzeby będzie służył pomocą i radą. ■

M. Szulecka

gm11_2013.indd 15 2013-11-19 14:46:56

LICZBA MIESIĄCA

15

tyle procent unijnych środków na inwestycje, przyznanych na lata 2007–2013 z programu Infrastruktura i Środowisko, wykorzystała na chwilę obecną spółka PKP Polskie Linie Kolejowe.

Tysiąc na Facebooku

Kolejna bariera została przekroczona – tym razem trzycyfrowa na jednym z największych portali społecznościowych. Profil ZZM na Facebooku przekroczył w listopadzie liczbę ponad 1000 fanów i jest pod tym względem absolutnym liderem wśród kolejarskich związków zawodowych. Niniejszym stał się także jednym z najpopularniejszych spośród kolejowych.

Profil został założony z końcem 2010 roku. Jest jednym ze stosowanych narzędzi komunikacji , pozwalającym na szybką i sprawną wymianę bieżących informacji. Tzw. wtyczkę do profilu ZZM umożliwiającą przeglądanie zamieszczonych treści można znaleźć na stronie internetowej ZZM. ■

Cytat miesiąca

Dariusz Grabowski, prezes Arriva RP, o przygotowaniach do przejęcia ruchu na liniach zelektryfikowanych w Kujawsko-Pomorskiem
(Rynek Kolejowy, 13.11.2013)

Podpatrzone

W taki sposób muszą sobie radzić maszyniści w „ulepszonej" w klimatyzację jednej z lokomotyw EU 07. *Fot. archiwum*

W dniu 6.11.2013 r
odszedł od nas nagle Kolega

PIOTR PELS

Wyrazy współczucia dla

RODZINY I BLISKICH

składa
Rada Koła ZZM w Szczecinku

W dniu 15.11.2013 r.
odszedł po ciężkiej chorobie nasz Kolega

RAJMUND CHRZANOWSKI

Przewodniczący Komisji Rewizyjnej
MZZM Kolejowych w Szczecinie oraz Koła ZZM
w Szczecinku

Wyrazy współczucia dla

RODZINY I BLISKICH

składa
Rada MZZM w Szczecinie
oraz Koła ZZM w Szczecinku

W dniu 25.10.2013, w wieku 57 lat,
na swą ostatnią służbę odszedł Kolega

GRZEGORZ SAWICKI

długoletni pracownik, maszynista lokomotywowni
w Czechowicach Dziedzicach.

RODZINIE I BLISKIM

wyrazy współczucia

składają

koledzy ze Śląsko-Dąbrowskiego Zakładu PKP Cargo,
Sekcja w Czechowicach Dziedzicach

gm11_2013.indd 16 2013-11-19 14:46:57

Kręglarskie zmagania

Drużyna z ZZM IC Południowy Koło Katowice po raz drugi wzięła udział w 7 Międzynarodowym Turnieju w kręglach o Puchar Prezydenta Federacji Maszynistów Czeskiej Republiki (FSČR).

W zmaganiach, które odbyły się w dniach 22–24 października w czeskim Hazlovie uczestniczyło 9 drużyn z 4 krajów. Ponownie zwyciężyli gospodarze z Chebu, pieczętując tym samym czwarte zwycięstwo z rzędu. Drużyna z Katowic znalazła się poza podium, ale wyraźnie poprawiła wyniki – zarówno indywidualne, jak i drużynowy. Na szczególne wyróżnienie zasługuje Marek Kajzer, zdobywca największej liczby punktów w drużynie (266).

W turnieju liczy się nie tylko sportowa rywalizacja. Równie ważna jest również możliwość integracji środowiska maszynistowskiego z różnych krajów. Można podszkolić umiejętności językowe, wymienić się doświadczeniami płynącymi oraz porównać warunki pracy w zawodzie. Impreza przebiega w bardzo przyjaznej atmosferze, a same zmagania – w duchu fair play. Koledzy z Koła Katowice z niecierpliwością czekają na przyszłoroczną edycję. ■

Marcin Dylowicz

gm11_2013.indd 17 2013-11-19 14:46:58

Humor

– Dzień dobry! Rejestracja? Chciałbym dowiedzieć się o stan zdrowia Marka Kozłowskiego. Leży w sali 302. Poprawiło mu się choć trochę, czy wciąż jest kiepsko?
– Chwileczkę, połączę z dyżurką pielęgniarek.
Po dłuższym oczekiwaniu:
– Słucham, pielęgniarka dyżurna.
– Chciałbym się dowiedzieć o stan Marka Kozłowskiego z 302.
– Chwileczkę, połączę pana z lekarzem dyżurnym.
Po jeszcze dłuższym oczekiwaniu:
– Tak, słucham.
– Dzień dobry doktorze. Chciałbym się dowiedzieć w jakim stanie jest Marek Kozłowski, który od trzech tygodni leży w sali 302.
– Chwileczkę, zajrzę do karty pacjenta.
Po jeszcze chwili oczekiwania:
– Hmmm, a więc tak: miał dziś apetyt, ciśnienie tętnicze i puls są stabilne, dobrze reaguje na leczenie. Jutro planujemy odłączyć mu monitor EKG. Jeśli nic się nie wydarzy w ciągu kolejnych 48 godzin, lekarz prowadzący wypisze go przed weekendem.
– To wspaniałe wiadomości! Ogromnie się cieszę i dziękuję doktorze!
– Sądząc z pańskiego tonu zapewne jest pan bliskim krewnym ?
– Ależ nie! Mówi Marek Kozłowski we własnej osobie. Dzwonię z sali 302! Lekarze i pielęgniarki tylko wchodzą i wychodzą, ale nikt o niczym mi nie mówi... Chciałem się dowiedzieć co ze mną! Dziękuję za informację!

•

Bardzo pobożny biznesmen co tydzień wychodząc z kościoła dawał żebrakowi 10 zł, i tak przez kilka lat. Pewnej niedzieli biznesmen daje żebrakowi tylko 5 zł. Ten oburzony pyta:
– Ej, dlaczego tylko 5 zł? Zawsze było 10 zł.
Na co biznesmen:
– W tym roku posłałem syna na studia...
Na to żebrak:
– No dobrze, ale dlaczego na mój koszt?

Fraszki Jerzego Szulca

MASAŻYSTA

Ino klepie albo pieści
Medyk od siedmiu boleści.

GNIOT

Dostał wycisk od rywali
I go prasa nadal chwali.

ZAJĘTE

Poczuł do niej pociąg osobowy, ale
Ona pasażera już miała w przedziale.

Modelarstwo

Dioramę „Kolejowe oszczędności" znanego pasjonata, księdza Janusza Grygiera można było zobaczyć na targach Trako. Modelarstwem ks. Grygier hobbystycznie zajmuje się od 40 lat, a jego prace są celnym komentarzem do otaczającej nas rzeczywistości.

Fot. G. Moc

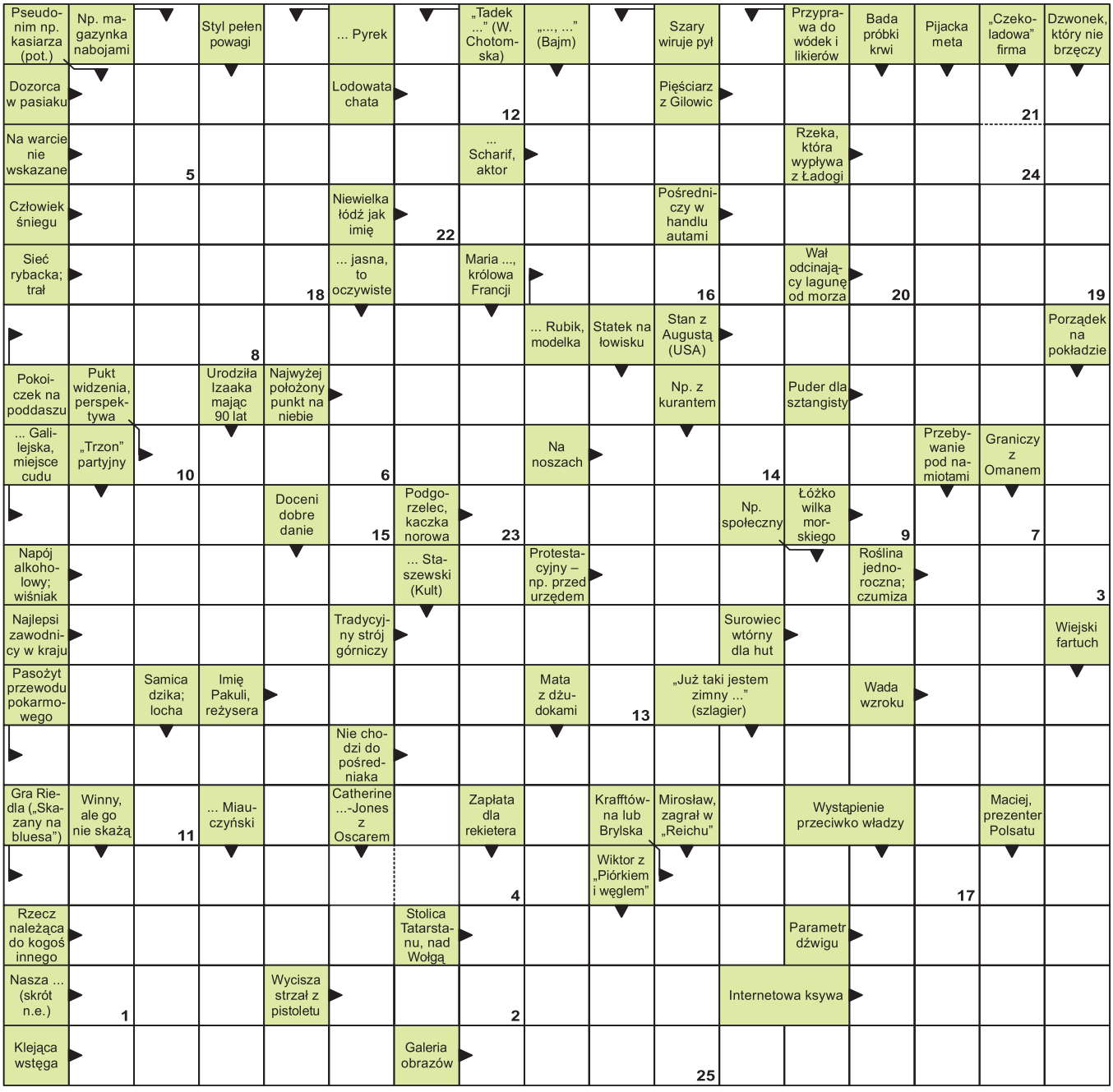
Filatelistyka

Przeszukując zbiory znaleźliśmy walor z naszą kolejarską patronką – św. Katarzyną Aleksandryjską.

Okolicznościową Kopertę Pocztową wydał Zarząd Okręgu PZF w Zielonej Górze z okazji 125-lecia kolei na Ziemi Zbąszyńskiej. Na znaczku okolicznościowy datownik stosowany w dniu 16.01.1994 r. w UP Zbąszyń przypominający wydarzenie oraz odbywającą się wówczas Okręgową Wystawę Filatelistyczną. W części graficznej datownika widzimy postać naszej patronki w koronie z nieodłącznymi jej atrybutami: palmą, książką i kołem.

(amur)

gm11_2013.indd 18 2013-11-19 14:46:59



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 25 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	24	25

Rozwiązania krzyżówki nr 11 prosimy nadsyłać do 5 grudnia 2013 r. pod adresem: Grójecka 17, 02–021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 11”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – gadżety związkowe.

Rozwiązanie krzyżówki nr 10: „Gwar peronowych rozmów”. Nagrodę – gadżety związkowe – wylosowała ***Małgorzata Kowalska*** *z Warszawy. Gratulujemy. Nagrodę prześlemy pocztą.*

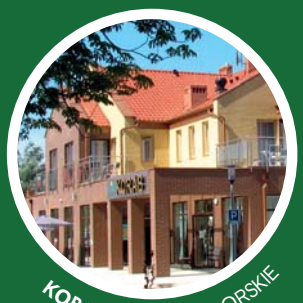
Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.

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, 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.

NATURAtour

MEDUZA ŚWINOUJŚCIE

CISNA PERełKA


KORAB USTRONIE MORSKIE

MARZENIE ŚWIERARDÓW ZDRÓJ

SOSNA WISŁA

ZACISZE SPAŁA

STOKROTKA KARPACZ

KARPACZ HALNY

KOLEJARZ ZAKOPANE

CZAS NA ZIMOWE SZALEŃSTWO

KOLEJARZ USTROŃ JASZOWIEC

SPAŁA
OKS ZACISZE
23-26.12.2013
CENA **390ZŁ**

USTROŃ JASZOWIEC
OW KOLEJARZ
29.12.2013-02.01.2014
CENA **696ZŁ**

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

szczegóły w Biurach Podróży Natura Tour

gm11_2013.indd 20 2013-11-19 14:47:07