

dobry tygodnik sądecki

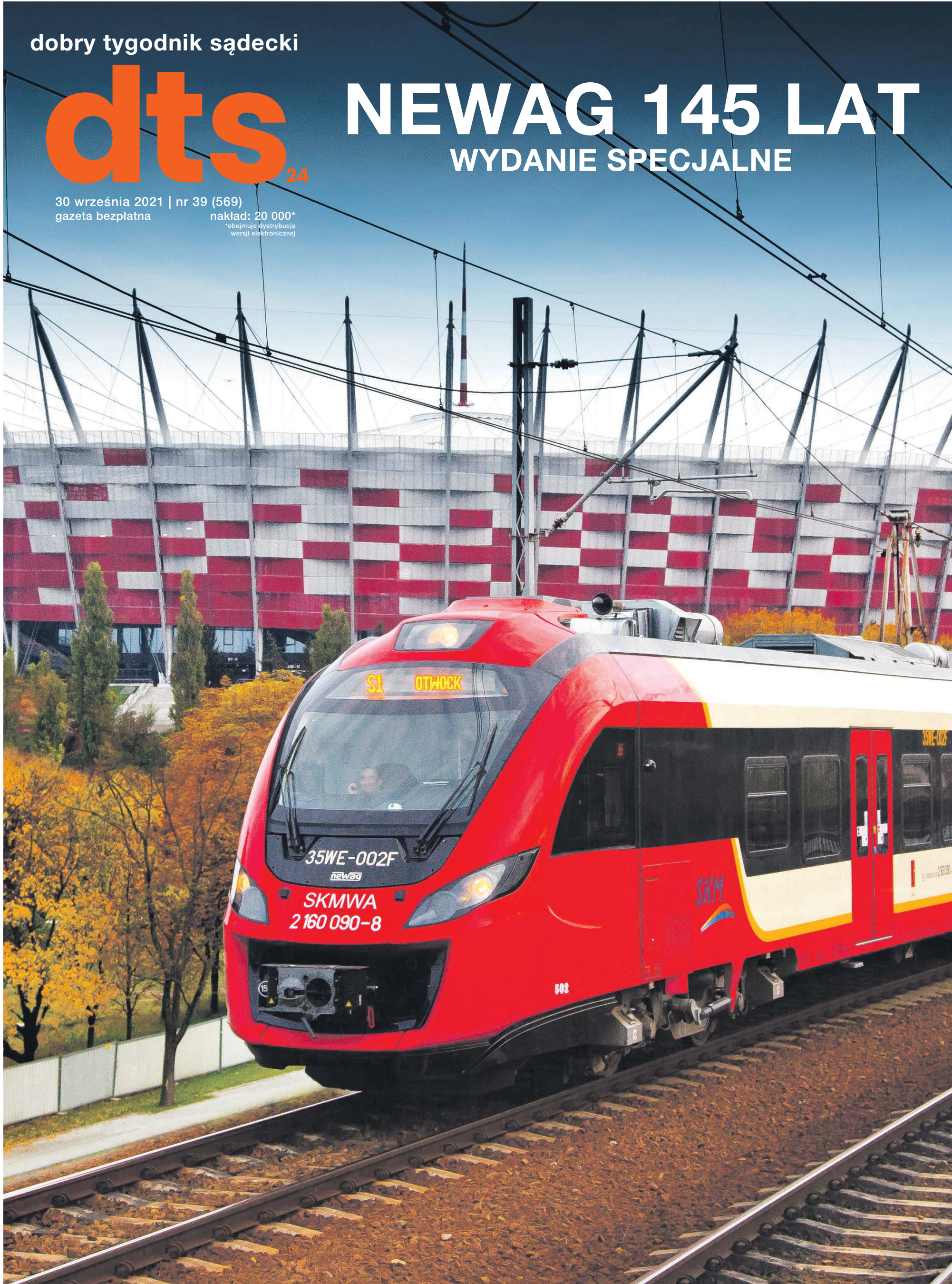
dts²⁴

30 września 2021 | nr 39 (569)
gazeta bezpłatna

nakład: 20 000*
*obejmuje dystrybucję
wersji elektronicznej

NEWAG 145 LAT

WYDANIE SPECJALNE





Kolejny numer „Dobrego Tygodnika Sądeckiego” ukaże się 12 października

TYGODNIÓWKA MARKA STAWOWCZYKA



Co mówi sennik o kolei



Jerzy Widel
Z kapelusza

Dawno, dawno temu, na długo przed wprowadzeniem stanu wyjątkowego na części terytorium Polski, ludzie analizowali i interpretowali sny. Sna mi zajmowali się wielcy filozofowie i myśliciele. Sny i ich interpretacja zawsze fascynowały tak niskie jak i wysokie stany społeczne. Pierwszymi interpretatorami przeżyć i doświadczeń na jawie i we śnie byli Chaldejczycy. Trudno sobie wyobrazić, by mieli oni jakiegokolwiek pojęcie o infrastrukturze kolejowej. A jednak...

Trafił mi w ręce „Sennik Egipski” wydany przed laty przez wydawnictwo Exlibris, a w nim o dziwo wiele jest o kolei i raczej nie o Polskich Kolejach Państwowych, a tym bardziej o Newagu! A więc nomen omen po kolei i alfabetycznie.

Bilet – „zgubić bilet to strata możliwości zmiany losu. Zapomnieć go – to uniknąć nudnego spotkania”.

Bagaż – „mieć ze sobą dużo bagażu – to zapowiedź kłopotów i zbędnych wydatków, które mogą zrujnować twoje finanse. Dźwigać własny bagaż oznacza, że nie będziesz się interesował kłopotami innych ludzi.”

Dworzec kolejowy – wróży nie spodziewaną, korzystną wizytę. Dworzec autobusowy oznacza przyjemną podróż.

Dyrektor. Widzieć we śnie swojego dyrektora (prezesa) oznacza zbliżające się kłopoty. Rozmawiać z dyrektorem – spełnienie życzeń.

Dźwig. Dźwig we śnie oznacza, że znajdziesz się w kłopotach, ale ktoś życzliwy poda ci rękę.

Fabryka. Widzieć fabrykę lub pracować w niej to zapowiedź dobrych interesów lub liczego potomstwa dla małżonków.

Hala. Duża fabryczna hala oznacza, że czeka cię dużo pracy zanim dojdiesz do oczekiwanego stanowiska. Pusta hala fabryczna – jesteś osamotniony w swoich działaniach.

Inżynier. Bycie inżynierem to zapowiedź spotkania z bliskimi po długiej męczącej podróży.

Pociąg. Jazda pociągiem zwiastuje zmiany życiowe. Spóźnić się

na niego to znak, że masz duże skłonności do marnotrawstwa. Widzieć pociąg towarowy – zmiana na lepsze w finansach.

Poczekalnia. Poczekalnia podróżna oznacza, że tęsknisz za przygodami, z których kiedyś zrezygnowałeś.

Prawnik. Sen o prawniku zapowiada stratę majątku.

Tory. Tory kolejowe oznaczają konieczność ścisłego trzymania się wyznaczonych planów.

Tunel. Widok we śnie tunelu – to otrzymanie wkrótce ważnej dla ciebie informacji. Jazda w tunelu przezwyciężenie kłopotów.

Wagon. Sen o wagonie zapowiada podróż w interesach. Wagon towarowy zwiastuje przeszkody w życiu. Wykolejony wagon – to strata pieniędzy.

A więc śnijmy widząc infrastrukturę kolejową, która wiele znaczy.

Jazda pociągiem zwiastuje zmiany życiowe. Spóźnić się na niego to znak, że masz duże skłonności do marnotrawstwa. Widzieć pociąg towarowy – zmiana na lepsze w finansach

A TO CIEKAWE

1 stanowisko lakiernicze i 6 naprawczych liczyły warsztaty w 1876 r., a już 16 lat później liczby te wzrosły do 6 stanowisk lakierniczych, 23 stanowisk napraw parowozów i 49 stanowisk napraw wagonów;

11 godzin liczył początkowo dzień pracy w Warsztatach, od 6.55 do 18. (z przerwą od 11.55 do 13.05);

12 parowozów liczył w 1876 r. tabor obsługiwany przez Warsztaty;

18–35 lat, tylko mężczyzn w takim wieku przyjmowano początkowo do pracy w Warsztatach;

19 zł kosztowała w ofercie publicznej jedna akcja Newagu dla inwestorów indywidualnych w momencie wejścia na giełdę;

37 domków wybudowano dla pracowników w Kolonii Kolejowej. Potem powstało następnych 35;

60 pracowników zatrudniały na początku Warsztaty, w tym 45 wykwalifikowanych;

800 naprawionych lokomotyw normalnotorowych oraz 699 wąskotorowych – to bilans remontów wykonanych w Zakładach w 1970 r.;

1000 lokomotywę spalinową oddano do eksploatacji w maju 1967 r. Była to SM 30;

1620 metrów kw. powierzchni liczyły Warsztaty Kolejowe w roku założenia;

2000 osób z całej Polski uczestniczyło w Rytrze w XVIII Ogólnopolskim Zlocie turystów Kolejarzy w ramach obchodów 100-lecia firmy;

3000 marek zarabiał maszynista za turę z Nowego Sącza do Zagórza na początku lat 20. XX w. Za tę kwotę mógł kupić paczkę papierosów bądź dwa chleby. Wysokie ceny produktów w stosunku do zarobków spowodowane były szalejącą w tym czasie inflacją;

6000 osób to rekordowa liczba pracowników Warsztatów pod koniec 1944 r.;

12 722 osoby mieszkały w 1890 r. w Nowym Sączu, 750 z nich zatrudnionych było na kolei, 300 pracowników to mieszkańcy Starego Sącza, 150 Marcinkowic i 150 Nawojowej;

16 400 zł wynosiło przeciętne wynagrodzenie w ZNTK w 1984 r.;

5 000 000 zł zapłacił Zbigniew Jakubas w 2003 r. za większościowy pakiet udziałów sądeckich ZNTK;

13 322 136 guldenów kosztowała budowa Warsztatów Kolejowych;

19 561 113 akcji Newagu zostało sprzedanych w ofercie publicznej podczas debiutu Newagu na Giełdzie Papierów Wartościowych;

1 000 000 000 zł netto w 2015 r. – po raz pierwszy w historii przychody firmy przekroczyły taką kwotę;

1 069 000 000 zł netto to wartość całego projektu warszawskiego metra wykonanego w konsorcjum z Siemensem. Na Newag przypadało ok. 30 procent tej kwoty.



Między tradycją a nowoczesnością

W sierpniu 145 lat temu wjechał do Nowego Sącza pierwszy pociąg. We wrześniu tego samego roku zaczęły pracę Warsztaty Kolejowe. Można dziś te daty potraktować jedynie jako historyczne ciekawostki, ważne głównie dla miłośników starych parowozów. Ale można te wydarzenia uznać za najważniejsze w dziejach miasta, przez blisko 150 lat mające istotny wpływ na Nowy Sącz i jego mieszkańców.

Z jednej strony dzisiejszy Newag to najstarszy działający zakład w Nowym Sączu, ale to faktycznie byłoby zdanie ważne głównie dla historyków. Przede wszystkim jednak to nowoczesne przedsiębiorstwo, którego

zaawansowane technologicznie produkty są użytkowane w całym kraju i za granicą. Są takie regiony Polski, gdzie bez pojazdów sądeckiej produkcji transport publiczny zostałby praktycznie sparaliżowany. Dobrze to obrazują nasze mapy i wykresy wewnątrz numeru. Ale jeszcze słowo o rewolucyjnym roku 1876.

Gdyby dzisiaj dzięki jakiejś czarodziejskiej różdżce ktoś doprowadził do Nowego Sącza autostradę, to chyba nawet ona nie byłaby w stanie odmienić życia sądeczan tak bardzo, jak 145 lat temu odmieniły je przyjeżdżające tu pociągi. Mówiąc górnolotnie, doprowadzenie kolei popchnęło miasto na nowe tory rozwoju,

ale drugi taki cud społeczno-gospodarczy trudno już sobie wyobrazić. Z pracy w Warsztatach i ZNTK utrzymywały się całe pokolenia mieszkańców i ich rodziny. W pewnym momencie wszystko, co powstawało w mieście, nosiło przymiotnik „kolejowy”. Opisujemy to na łamach tego wydania. Ale piszemy też dużo więcej.

Należy pamiętać o historii przedsiębiorstwa – Warsztatach Kolejowych, Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego – ale od osiemnastu lat najnowszą historię tej firmy pisze Newag. A mówiąc precyzyjnie, pisze ją nowe pokolenie inżynierów różnych specjalności, którzy z pasją tworzą najnowocześniejsze pojazdy szynowe w Polsce. Ludzie skupieni wokół projektu Newag nie tylko sprawiają wrażenie, że łączy ich wspólna pasja do wielkiego wyzwania, jakim jest produkcja taboru kolejowego. Tam po prostu od lat da się odczuć to, co w sporcie nazywane jest „team spirit”, a co zgranym zespołem pozwala wygrywać w ważnych momentach. I o tym właśnie jest nasza opowieść – od tradycji Warsztatów Kolejowych do nowoczesności Newagu.

WOJCIECH MOLENDOWICZ

Doprowadzenie kolei popchnęło miasto na nowe tory rozwoju, ale drugi taki cud społeczno-gospodarczy trudno już sobie wyobrazić. Z pracy w Warsztatach i ZNTK utrzymywały się całe pokolenia mieszkańców i ich rodziny. W pewnym momencie wszystko, co powstawało w mieście, nosiło przymiotnik „kolejowy”

Newag to sukces całego zespołu

Rozmowa ze ZBIGNIEWEM KONIECZKIEM, prezesem Zarządu Newag S.A.

– **Przedsiębiorstwo, którym Pan kieruje, obchodzi w tych dniach 145-lecie istnienia. To spory fragment historii Nowego Sącza, ale zakład wpisał się też w życiorysy wielu pokoleń sądeczan. A Pan pamięta swoje pierwsze zetknięcie z zakładem?**

– Moje pierwsze świadome wspomnienie z ZNTK to wizyta w hali napraw lokomotyw, gdzie zabrał mnie ojciec. Miałem jakieś 7 lat i byłem mocno przestraszony ogromem parowozów i całą tą industrialną otoczką, gdzie wszystko było czarne od węgla, sadzy i smarów. Nie pamiętam natomiast, jaka była okazja do wizyty w zakładzie, ale musiało to być jakieś święto, bo na co dzień nikogo tam nie wpuszczano. Prawdopodobnie zwiedzanie było możliwe po pierwszomajowym pochodzie, bo pamiętam koncertującą orkiestrę dętą. Moje dzieciństwo to również wspomnienia z kolonii letnich, organizowanych dla dzieci pracowników ZNTK, na których meldowałem się w najmłodszej grupie już po pierwszej klasie podstawówki w zakładowym ośrodku wypoczynkowym w Suchej Strudze. Kolonie letnie to był czas wakacji, ale przecież ja na co dzień dorastałem na podwórku kolejowym, czyli w całym kwartale tzw. bloków kolejowych w rejonie ulicy Batorego. Taki to był czas, że ZNTK – choć w Nowym Sączu mówiło się „kolej” – miały dla swoich pracowników całe dzielnice mieszkaniowe. Można zatem bez przesady powiedzieć, że byłem w jakiś sposób od dziecka związany z ZNTK. Zawodowo zaś od 39 lat, a od 2001 r. jako prezes tej firmy.



Prezes Zarządu NEWAG S.A. Zbigniew Konieczek

Sprawy ZNTK, choć w młodości pewnie nie byłem tego świadomy, były obecne w naszym domu od zawsze. Myślę, że przy okazji wszelkich spotkań rodzinnych żyło się problemami zakładu, rozmawiało się o pracy i zakładzie, jak w wielu domach. Trudno się dziwić, wszak pracował tam mój ojciec Józef i trzej

jego bracia: Jan, Kazimierz i Antoni. Sądzę, że nasza rodzina nie była pod tym względem wyjątkiem. Praca w ZNTK należała w tamtym okresie do wielopokoleniowej tradycji i wiele rodzin miało tu swoje liczne reprezentacje. To świadczy o tym, jakim zaufaniem i poważaniem cieszyło się to przedsiębiorstwo

w mieście i regionie, m.in. jako stabilny pracodawca.

– **Potem sam Pan trafił do pracy w ZNTK, a przypomnijmy, że zakład w latach 80. XX wieku był absolutnym liderem w regionie jako pracodawca, zatrudniając ponad pięć tysięcy osób. Jaki to był wówczas zakład?**

– Widziałem ostatnio takie zestawienie przypominające, że na początku lat 80. XX wieku, czyli w okresie bardzo trudnym dla większości Polaków, administracja ZNTK wydawała miesięcznie 20 tysięcy kart reglamentacyjnych dla pracowników i ich rodzin. To czasy, kiedy wszystko w sklepach było na kartki. Dlaczego o tym wspominam? Bo to pokazuje skalę działalności tego przedsiębiorstwa, dzięki któremu mogłoby funkcjonować miasto wielkości Limanowej. Przez dziesięciolecie Warsztaty Kolejowe, a potem Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego były samodzielnym bytem, miasteczkiem w mieście Nowy Sącz. I ogromne było oddziaływanie zakładu na życie miasta. Dosłownie pod każdym względem: ekonomicznym, kulturalnym, sportowym, edukacyjnym, a nawet duchowym, bo parafia kolejowa powstała przy kolonii kolejowej. Mnóstwo instytucji i organizacji miało w nazwie przymiotnik „kolejowy”. To chyba najprostsze wyjaśnienie, jaka to była firma, kiedy zatrudniała 5 tysięcy osób.

Oczywiście do 1989 r. to był inny świat, nie tylko pod względem ekonomicznym. Nie da się porównywać przedsiębiorstwa funkcjonującego w ramach realnego socjalizmu z wolnym rynkiem. Ale całe pokolenia pracowników nie patrzyły na zakład pod tym kątem. Dla miasta i regionu Warsztaty, ZNTK i Newag były gwarantem stabilizacji i bezpieczeństwa socjalnego. Tam była praca i to promieniowało na całą sądecką społeczność.

DOKOŃCZENIE NA STRONIE 4



DOKOŃCZENIE ZE STRONY 3

Nie przepadam za wielkimi porównaniami, ale trudno nie zgodzić się z historykami mówiącymi, że uruchomienie linii kolejowej i otwarcie Warsztatów 145 lat temu, było jednym z najważniejszych wydarzeń w historii Nowego Sącza.

Powiem więcej – ZNTK miały kiedyś swoją własną gazetę zakładową, która jednocześnie była gazetą całego miasta. Bo sprawami zakładów żyło całe miasto, a najważniejsze wydarzenia w Nowym Sączu były najczęściej inicjowane przez ZNTK. Ktoś kiedyś powiedział, że w tamtym okresie dyrektor zakładów miał większą władzę w mieście niż prezydent. Nie wiem, czy to prawda, ale na pewno bez ZNTK nic się nie mogło w Nowym Sączu odbyć.

Kiedyś z ciekawości przeglądałem archiwalne roczniki „Głosu ZNTK”, pisma zamkniętego w 1990 r. Opisane tam sprawy i problemy to kompletnie inny świat. Minęło trzydzieści lat, ale obecni młodzi pracownicy Newagu przeglądając tamte gazety mogliby się poczuć jak na innej planecie. To byłoby dla nich trochę jak wycieczka od muzeum albo skansenu, gdzie zwiedzający oglądają jak się kiedyś naprawiało lokomotywy. Z jednej strony to śmieszne, z drugiej pokazuje, jak bardzo zmieniła się nasza branża i sam zakład.

– W 2001 r. po krótkiej przerwie powrócił Pan do ZNTK. Był to jeden z najtrudniejszych momentów, być może w całej historii tego przedsiębiorstwa. Gdyby tamte wydarzenia sprzed dwudziestu lat potoczyły się choć odrobinę inaczej, w metryce zakładu mogło nie być tych 145. urodzin.

– Wydarzenia 2001 r. chyba faktycznie były najtrudniejszym momentem w całej historii tego przedsiębiorstwa. Błyskawicznie zmieniał się cały świat, ale ZNTK nie chciały się zmieniać wraz nim. Przywiązanie do myśli, że w XXI wieku tak wielka firma, zatrudniająca ponad trzy tysiące ludzi, będzie w stanie utrzymać się wyłącznie z remontów starzejącego się taboru kolejowego, było strategicznym błędem. W gospodarce centralnie planowanej obdzielano remontami 17 bardzo podobnych ZNTK-ów w całym kraju, ale kiedy musiały one zacząć ze sobą konkurować o zlecenia, to „polala się krew” i większość zakładów naprawczych nie przeżyła tej walki. To było jedno z niebezpieczeństw. Niedługo później okazało się, że wokół przedsiębiorstw takich jak sądeckie ZNTK kręci się kapitał spekulacyjny, bo trudno powiedzieć, że to byli to poważni przedsiębiorcy i inwestorzy. Tacy potencjalni nabywcy przyglądali się coraz większym kłopotom firm, gotowi wkroczyć do akcji w krytycznym momencie. Ale ich celem nie była ani ciągłość działalności, ani utrzymanie miejsc pracy dla tysięcy ludzi, tylko szybki zysk ze sprzedaży tego, co będzie się dało sprzedać. A w Nowym Sączu sam teren, na którym położone są zakłady, to ponad 36 hektarów atrakcyjnego gruntu w centrum dużego miasta. Zatem proszę sobie wyobrazić nowoczesne

osiedla mieszkaniowe na całym tym terenie. Pytanie tylko, komu by je deweloper sprzedawał, gdyby ZNTK zostały zlikwidowane? Upadek ZNTK pociągałby za sobą całą masę kłopotów dla całego otoczenia zakładu, a w zasadzie dla całego Nowego Sącza. Uruchomiłby się upadłościowy efekt domina.

Wiele wskazuje na to, że taki scenariusz był bliski spełnienia. Mój powrót – razem z Wiesławem Piwowarem tworzyliśmy wówczas nowy zarząd – do ZNTK w 2001 r. to był spa-

Sądecki wynosiło wówczas 20 procent, a w samym Nowym Sączu ponad 13 procent. Nie pomagała nam w opanowaniu sytuacji restrukturyzacja PKP, która nie tylko wprowadziła zamieszanie, ale też kłopoty z płynnością dla takich zleceniobiorców jak my. W tamtym momencie 95 procent zleceń to były naprawy dla PKP, a sądecki zakład hurtowo przegrywał przetargi, stawał się niekonkurencyjny. Pilnie trzeba to było zmienić, bo kolejne siostrzane ZNTK w kraju zniknęły jeden po drugim. I sądeckie ZNTK

ZUS, mogliśmy myśleć o pierwszych inwestycjach. Z dzisiejszego punktu widzenia mogą się one wydawać nieistotne albo nawet śmieszne, ale nie od razu było nas stać na remonty hal i modernizację urządzeń z myślą o łażkach produkcji, a nie wyłącznie o prawach i remontach.

Jeśli przyjąć, że miernikiem dynamiki rozwoju firmy są przychody ze sprzedaży, to w kolejnym etapie restrukturyzacji firmy, czyli latach 2009–2013, wynosiły one 300, 500, 700 mln zł, a dzisiaj ponad miliard zło-

się, kto bardziej korzysta na tej symbiozie. Newag jest najstarszym zakładem w mieście i dużym pracodawcą. No i chyba skutecznie udaje się nam łączyć tradycję sięgającą powoły XIX wieku z nowoczesnym profilem produkcji. Trudno snuć dziś wizję, co stałoby się w mieście i regionie, gdyby 20 lat temu sprawdziły się czarne scenariusze i ZNTK zostały przejęte np. przez Roberta Hammerlinga. W biznesie potrzebna jest determinacja i na szczęście wtedy jej nie zabrakło, by wprowadzić zakład z gigantycznych problemów.

Odbierając tytuł Honorowego Obywatela Nowego Sącza powiedziałem, że to bardzo miłe, jednak od samego początku podkreślałem, iż traktuję to zaszczytne wyróżnienie jako nagrodę zespołową, dla całej załogi Newagu. W szczególności zaś dla tych, którzy w trudnych momentach nie zawahali się wziąć odpowiedzialności za przedsiębiorstwo. Honorowe obywatelstwo miasta przyznawane jest jednej osobie, bo zwyczajowo nagradza się lidera. Dla mnie jednak jest sprawą oczywistą, że uratowanie firmy przed likwidacją, a potem wdrożenie fundamentalnych zmian, to była gra drużynowa. Żaden człowiek nie byłby w stanie samemu takich rzeczy dokonać. Każdy, kto choć trochę zetknął się z zarządzaniem, wie, że zawsze istnieje model – lider i zespół. Tak jest również w przypadku Newagu, a wcześniej ZNTK. Przywilejem i odpowiedzialnością lidera jest możliwość dobierania sobie ludzi do zespołu.

– Co, Pańskim zdaniem, cechuje człowieka sukcesu, co pomaga w osiągnięciu celu, co w tym przeszkadza?

– Często powtarzam przy różnych okazjach, że w biznesie nic nie jest dane raz na zawsze. Nieustannie wymaga on planowania, długoterminowej strategii oraz innowacyjności i elastyczności wobec potrzeb rynku. Czyli ciągle ciężkiej pracy. Pierwszy dzień, w którym uznasz, że jesteś najlepszy i wszystko już zrobiłeś tak jak należało, będzie ostatnim dniem twojego sukcesu i początkiem kłopotów. Ważną składową osiągnięcia sukcesu jest to, by codziennie wymagać od siebie, jeśli chce się wymagać od innych. W naszym przypadku kluczowa okazała się właściwa strategia, jaką przyjęliśmy blisko 20 lat temu. Dobrze oceniliśmy zbliżającą się koniunkturę, choć ten najlepszy moment to ostatnie kilka lat, więc warto wspomnieć również o czymś takim jak cierpliwość. Rynek kolejowy posiada ogromny potencjał, jestem tego pewny, bo cała Europa stawia na kolej. Nie od dzisiaj wiemy, że pewne trendy przychodzą do Polski z kilkuletnim opóźnieniem, ale w końcu przychodzą. Nie tylko w Małopolsce powstają obecnie warunki do komfortowego podróżowania koleją, gruntownie modernizowane są całe trasy. Nie mam pewności, czy Polacy w najbliższej przyszłości tak masowo przesiadą się do pociągów jak Szwajcarzy, Francuzi czy Niemcy, ale przesiadą się na pewno. A Newag już ma wielką satysfakcję, że uczestniczymy w rewolucji transportowej kraju.

Nie witano nas tutaj kwiatami. Zastaliśmy fatalną atmosferę spowodowaną zapowiedzią zwolnienia tysiąca osób, opóźnieniami w wypłatach wynagrodzeń, brakiem zleceń, przegrany przetargami, niewypłacalnymi kontrahentami, którzy rozkładali ręce, kiedy upominaliśmy się o zaległe należności. Błędne koło kłopotów

cer po polu minowym. I to niemal dosłownie, bo nastroje panujące w zakładzie poculiśmy od samej bramy. Nie witano nas tutaj kwiatami. Zastaliśmy fatalną atmosferę spowodowaną zapowiedzią zwolnienia tysiąca osób, opóźnieniami w wypłatach wynagrodzeń, brakiem zleceń, przegrany przetargami, niewypłacalnymi kontrahentami, którzy rozkładali ręce, kiedy upominaliśmy się o zaległe należności. Błędne koło kłopotów. Trudno wymienić choćby jedną pozytywną rzecz, której moglibyśmy się uchwycić. Co ciekawe, pozytywnym był fakt, iż jest tak źle ze wszystkim, że gorzej już być nie może. Albo wszystko się zawali i ZNTK przejdą do historii, albo może być tylko lepiej.

w pewnym sensie też zniknęły. Na szczęście nie z powodu upadłości i likwidacji, ale w efekcie przekształcenia się w Newag. Te najbardziej dramatyczne wydarzenia 2001 r. rozgrywały się dokładnie 20 lat temu, w marcu i kolejnych miesiącach. W czerwcu doszło do przesilenia i zmiany zarządu.

– W kolejnych latach dawne ZNTK bazujące wyłącznie na remontach, błyskawicznie zmieniło się w Newag, producenta nowoczesnego taboru kolejowego.

– Przekształcanie zakładu w nowoczesną firmę to proces dziejący się od 20 lat każdego dnia. Mało tego, jako menedżer mogę śmiało powiedzieć, że ten proces przekształceń trwa nadal i nigdy się nie kończy, bo firma musi

tych rocznie. To pokazuje skalę i dynamikę rozwoju. Oczywiście trudno tu pominąć inną historyczną datę dla przedsiębiorstwa czyli 5 grudnia 2013 r. – dzień debiutu Newagu na Giełdzie Papierów Wartościowych.

To wszystko, co wydarzyło się przez ostatnie 20 lat, pokazuje, że w biznesie nie ma dróg na skróty. Do wdrożenia nawet najlepszej strategii wymagany jest czas i trzeba mieć wobec tego pokorę. Oczywiście trzeba mieć również – a może przede wszystkim – pomysł, co chcemy robić dziś, a co za kilka lat. Jestem wielkim optymistą, jeśli chodzi o kolej. Trudno to może mówić w czasach pandemii koronawirusa, kiedy samo podróżowanie jest ograniczone, a szczegól-

Pierwszy dzień, w którym uznasz, że jesteś najlepszy i wszystko już zrobiłeś tak jak należało, będzie ostatnim dniem twojego sukcesu i początkiem kłopotów. Ważną składową osiągnięcia sukcesu jest to, by codziennie wymagać od siebie, jeśli chce się wymagać od innych

I od tego momentu faktycznie było już tylko lepiej, chociaż czasami za ogromną cenę, a czasami te kroki na przód były tak małe, że dopiero po jakimś czasie było widać, że pokonaliśmy jakiś dystans.

Zwolnienia niestety były wówczas nieuniknione, choć pierwszym pytaniem, jakie nam zadano, kiedy objeśliśmy zarząd, było to – czy są one konieczne. Mogliśmy próbować różnych cudów, ale reguły ekonomii nie byliśmy w stanie zmienić. Zarządzający muszą brać na siebie niepopularne decyzje, a wielu rozumie ich słuszność dopiero z perspektywy czasu. Zwolnienie kilkuset osób pozwoliło uratować przedsiębiorstwo i pracę dla pozostałych blisko dwóch tysięcy. A trzeba pamiętać, że w kłopotach nie byliśmy odosobnieni, bo bezrobocie na

się nieustannie zmieniać. Inaczej nie będzie nadążać za rynkiem i wymaganiami klientów. Najlepiej oczywiście z wyprzedzeniem przewidywać kierunek zmian i być kilka kroków przed nimi.

A o tym, że ZNTK muszą się możliwie szybko zmienić, wiedzieliśmy już pierwszego dnia pracy. Wszystkie analizy pokazywały, że zakład, aby móc funkcjonować, musi zmienić profil z remontowego na remontowo-produkcyjny, potem możliwie szybko na produkcyjno-remontowy, a obecnie w zdecydowanej większości produkcyjny. To nie było ani łatwe, ani szybkie. Pierwszy etap restrukturyzacji trwał mniej więcej do roku 2009 r. Po opanowaniu najpilniejszych potrzeb, uregulowaniu przeterminowanych płatności, podatków, składek

nie podróżowanie transportem zbiorowym czyli m.in. pociągami. Ale kiedy świat wróci do normalności, coraz więcej ludzi będzie korzystać z kolei. Pociąg jest wygodniejszy, bardziej ekologiczny, a na niektórych trasach szybszy, bo nie stoi w korkach jak samochody. Zmiany klimatyczne wymuszają korzystanie z transportu zeroemisyjnego i ja bardzo kibicuję tej zmianie.

– Na ile uratowanie Newagu uratowało stabilność gospodarczą Nowego Sącza i na ile dostrzegają to sądeczanie?

– Na część tego pytania odpowiedziałem już na wstępie. Nowy Sącz i Newag (a wcześniej Warsztaty Kolejowe i ZNTK) są od 145 lat nierozdzielnie związane. Nie będziemy rozstrzygać, ani nawet zastawiać



Od epoki smaru i oliwy do sterylnych hal

» Rozmawia Wojciech Molendowicz

Rozmowa z MARIUSZEM BERNASIEM – dyrektorem Pióru Badań i Rozwoju, ZENONEM RADZIKIEM – kierownikiem Działu Badań i Rozwoju, kierownikiem Zespołu Konstrukcyjnego, LUKASZEM BASIAGĄ – kierownikiem Zespołu Elektrycznego, GRZEGORZEM KNOPEM – zastępcą kierownika Działu Zarządzania Projektami

– Najprostsze pytanie, jakie nasuwa się człowiekowi przekraczającemu bramę Newagu, brzmi: „Jak się robi pociąg?”. Dla pasażera podróżującego koleją może się to wydawać misją niewykonalną. Jest jakaś płyta, na niej to, co w motoryzacji nazywamy budą, jakieś wózki, a wewnątrz płyta – nina elektroniki...

Mariusz Bernas: – Żeby odpowiedzieć na pytanie: „Jak się robi pociąg?”, musimy cofnąć się o ponad osiem lat, kiedy w Nowym Sączu od podstaw została zaprojektowana pierwsza generacja pojazdów IMPULS 1. Od tego czasu produkt ciągle ewoluował, a dzisiaj powstają w Newagu IMPULSY drugiej generacji i w dziewięćdziesięciu procentach jest to już nowy pojazd. Tylko to, co nazwane zostało „budą”, co do formy w zasadzie pozostaje niezmienione. Mówiąc najprościej, rodzina pojazdów IMPULS 2 jest platformą o bardzo dużym potencjale modyfikacji konstrukcji, którą jest łatwe skonfigurować pod względem ilości członów, drzwi i okien. Podobnie jest z wnętrzem – jest tak zaprojektowane, by można w miarę łatwo i szybko skonfigurować gotowe moduły.

– Około 2010 r., po szczegółowej analizie rynku kolejowego i przewidywanego zapotrzebowania na nowy tabor, zarząd Newagu postawił przed młodymi inżynierami ambitne zadanie wybudowania własnego pojazdu. I trzeba go było stworzyć od przysłowiowej pierwszej śrubki.

Łukasz Basiaga: – Może akurat od śrubki nie zaczynaliśmy, ale od zdefiniowania podstawowych parametrów i cech konstrukcyjnych, ilu pasażerów chcemy nim przewozić i jakie komponenty będą nam do jego budowy potrzebne. Poczynając od energetyki, po wózki jezdne, układ



Łukasz Basiaga

hamulcowy itd. Jest kilkadziesiąt grup urządzeń tworzących pojazd i – trochę jak z klocków – trzeba go poskładać. Nie będę wspominał, bo to oczywiste, że każdy element trzeba sprawdzić pod kątem obowiązujących norm. To jest podstawa w konstruowaniu tego, co podróżni potocznie nazywają „pociągiem”. No i nie robi tego jedna osoba, ale całe zespoły mechaników, elektryków, elektroników i innych specjalistów.

– A jeszcze wcześniej trzeba wybudować niezbędną infrastrukturę, w której te pojazdy będą produkowane i testowane.

Mariusz Bernas: – Hale już były, należało je dostosować do nowych potrzeb. Patrząc z dzisiejszej perspektywy, to pierwsze pudło elektrycznego zespołu trakcyjnego typu 19WE były składane w warunkach... powiedzmy,

odbiegających od współczesnych standardów produkcyjnych. Mówiąc w największym skrócie: obecnie niezbędne są kompletne linie montażowe wyposażone między innymi w oprzyrządowanie do spawania konstrukcji pudeł, wózków jezdnych oraz to, by produkcja była powtarzalna jakościowo. Dzisiaj firma jest wyposażona w kompletną infrastrukturę technologiczną w celu umożliwienia produkcji, modernizacji jak i wykonywania przeglądów pojazdów szynowych.

Zenon Radzik: – Skoro jesteśmy przy projektowaniu, to na tym etapie bardzo silny nacisk kładzie się na bezpieczeństwo ludzi, którzy będą tymi pojazdami podróżować. Zanim powstanie finalny model 3D wyrobu, musimy wykonać bardzo wiele analiz numerycznych i obliczeń, aby potwierdzić zgodność z normami obowiązującymi w kolejnictwie.

Mariusz Bernas: – Ktoś może zapytać, po co te czasochłonne analizy i obliczenia, skoro w halach produkcyjnych powstają pojazdy, jakie tu już wcześniej zbudowano, więc to przecież jakaś powtarzalność. Odpowiadając najkrócej – żeby nie wracać do projektowania i skrócić czas na wdrożenie do eksploatacji nowego wyrobu. Aby po zbudowaniu prototypu nie okazało się, że podczas jazdy próbnej pojazd – zakładam – pęknie albo będzie się zachowywał

niestabilnie. Analizy numeryczne muszą potwierdzać zgodność z wymaganiami normatywnymi i bezpieczeństwo konstrukcji.

Zenon Radzik: – Warto pamiętać, że budujemy pojazd nie na rok, dwa użytkowania, ale żywotność naszych produktów jest obliczona na trzydzieści lat. Wszystkie parametry wytrzymałościowe po trzydziestu latach eksploatacji muszą być na takim samym poziomie, jak w pierwszym dniu użytkowania.

Mariusz Bernas: – Projektujesz pojazd, który ma 75 metrów długości, waży 140 ton i musi zahamować na kilometrze zachowując stabilność i nie przekroczyć skrajni kinematycznej.

– I musi powtórzyć to milion razy?

Mariusz Bernas: – Właśnie tak. Po co te żmudne badania? Wyobraźmy sobie, że budujemy pojazd za 15 mln zł, wysyłamy go na testy i okazuje się, że coś nam nie wyszło. Pojazd nie hamuje, nie mieści się w skrajni, a my idziemy do zarządu z meldunkiem: „Potrzebujemy kolejne 15 mln zł, żeby przez najbliższy rok nadal sobie poprojektować”. Żadna firma nie jest w stanie udźwignąć takiego modelu działania. Pokolenia przed nami pracowały, żeby opracować dla przemysłu kolejowego niezbędne wymagania normatywne oraz rozporządzenia, które będą zapobiegać takim sytuacjom.

Łukasz Basiaga: – Na pewno nie chciałby pan jeździć samochodem, który jest złożony w przysłowiowym „garażu u szwagra”, ale bezpiecznie czujemy się w aucie, które spełnia rygorystyczne normy gwarantowane przez producenta, cieszącego się naszym zaufaniem.

Zenon Radzik: – No i pamiętajmy, że chociaż wszystkie produkowane przez nas pojazdy występują pod tą samą marką, to jednak poszczególne egzemplarze bardzo się od siebie różnią. Konfiguracja zależy od potrzeb klienta – czasami jeden człon może mieć 60 miejsc siedzących i 40 stojących, albo odwrotnie. Pożorne analizy tych konfiguracji są zbliżone, to jednak – nie wchodząc w szczegóły – naciski powierzchniowe dla pasażerów stojących są większe. To wszystko wymaga precyzyjnych obliczeń.

– Można odnieść wrażenie, że inżynierowie Newagu pochłonięci są bieżącymi zadaniami i nie mają czasu zastanawiać się, co wydarzy się na rynku kolejowym za kilka lat.

Łukasz Basiaga: – Oczywiście, że planujemy również z dużym wyprzedzeniem. Ale nie wolno nam zapominać, że pod tym względem ciągle gonimy Europę. Przypomnijmy sobie, w jakim punkcie była polska komunikacja zbiorowa np. piętnaście lat temu.

DOKOŃCZENIE STRONA 6

Chociaż wszystkie produkowane przez nas pojazdy występują pod tą samą marką, to jednak poszczególne egzemplarze bardzo się od siebie różnią



Mariusz Bernaś

DOKOŃCZENIE ZE STRONY 5

Realizowaliśmy wspólne projekty np. z Siemensem i dzisiaj możemy powiedzieć, że technologicznie jesteśmy już na tym samym poziomie. Ale świat nie stoi w miejscu, od jakiegoś czasu mówi się o napędzie wodowym na kolei, o wykorzystaniu odnawialnych źródeł energii w transporcie publicznym. Za rok-dwa takie pojazdy będą już w użyciu. Aby osiągnąć satysfakcjonujące rezultaty w tej dziedzinie, muszą być zaangażowane znaczne środki i stworzona koalicja pracująca wspólnie: naukowcy na uczelniach, wsparcie rządowe, producent, dostawca.

– Jako młodzi inżynierowie zacieracie teraz ręce, bo świat coraz bardziej potrzebuje ekologicznych rozwiązań komunikacyjnych, więc wiele mocnych kart trzymacie już w ręku. Zamiast tysięcy kopających samochodów wjeżdżających codziennie rano do Nowego Sącza, wystarczy tych ludzi przesadzić do jednego pociągu, by ulżyć Ziemi. Bezrobocie waszej branży nie grozi.

Mariusz Bernaś: – Czasami zastanawiam się, jak to będzie za dwadzieścia lat, czy nadal przed każdym domem będzie stało po kilka samochodów? Świat jest faktycznie w kiepskiej kondycji i jeśli naukowcy nie opracują powszechnej, alternatywnej dla silnika spalinowego koncepcji napędzania samochodów, to wszyscy przesiądziemy się na rowery.

– Ludzie chyba jednak niespecjalnie przejmują się sygnałami

ostrzegawczymi, jakie wysyła im Ziemia, bo polskie pociągi nie są przesadnie przepełnione.

Zenon Radzik: – Pozory. W naszym regionie faktycznie tłoku nie ma. Ale już w rejonie Krakowa,

na Śląsku, w aglomeracji warszawskiej i wszędzie, gdzie powstały rozwiązania Park and Ride, pasażerów w pociągach jest bardzo dużo.

Grzegorz Knop: – Trzeba tu zwrócić uwagę na jeszcze jeden

czynnik – infrastruktura. Jeśli chcemy pojechać pociągiem w stronę Muszyny, to średnia prędkość na tym odcinku wynosi 40 km na godzinę. To szybkość dobra w wypadach turystycznych,

kiedy chcemy z pociągu podziwiać krajobrazy. Przy codziennych dojazdach do pracy, to już jednak zbyt wolno. Maszyniści z całego kraju, którym organizujemy tutaj szkolenia, bardzo lubią podziwiać Dolinę Popradu z pociągu, bo nie wolno im jechać szybciej.

Mariusz Bernaś: – Dysponujemy kompletnymi danymi potoków pasażerskich w kraju, więc wiemy, że transport pasażerki w wielu regionach Polski przeżywa renesans.

Lukasz Basiaga: – Te dane mają również wpływ na konfigurowanie pojazdów przez konkretnych przewoźników. Są miejsca, gdzie nie wystarczą jedne, ale trzeba dać trzy pary drzwi na stronę. Modułowość konstrukcji sprawia, że możemy dowolnie dokładać elementy. Prosta sprawa.

– Prosta sprawa zbudować pociąg...

Zenon Radzik: – Wspomnieliśmy, że analizujemy potoki pasażerów. Widzimy, że podróżni na stacji kotłują się półtorej minuty pod drzwiami, więc nasuwa się naturalny wniosek, że tych drzwi jest za mało – dokładamy kolejne. 45 sekund oszczędności na każdym przystanku razy dziesięć przystanków daje konkretną oszczędność czasu.

Lukasz Basiaga: – Czasami z całej operacji udaje się urwać sekundę, ale i o tę sekundę warto powalczyć – od zatrzymania się pociągu na stacji, od naciśnięcia guzika, przez wysunięcie się stopnia mija 6-7 sekund, więc w ostatecznym



Grzegorz Knop



FOT. KAZIMIERZ FALOWSKI

Zenon Radzik

rachunku każda sekunda poprawia płynność.

Grzegorz Knop: – Podróż pociągiem np. do pracy jest wygodna, szybka i oszczędna, ale akurat na Sąddecku kiepsko to wygląda. W godzinach porannego i popołudniowego wzmożonego ruchu tych pociągów powinno być więcej, a nie ma. Istnieją spore rezerwy organizacyjne. Zarządca infrastruktury i operator powinni być bardziej elastyczni, muszą się dostosować do potrzeb ludzi, a pasażerów na pewno przybędzie.

– Pamiętacie przełomowy dla Newagu 2012 r., kiedy wyprodukowanie pierwszego IMPULSA zmieniło oblicze tej firmy i dało przepustkę w przyszłość? Zmieniło się wszystko – od epoki smaru i oliwy do sterylnych hal, po których można chodzić w pantoflach.

Grzegorz Knop: – Dobrze pamiętam ten moment. Można powiedzieć, że to jest cały proces, a te zmiany krok po kroku dzieją się nieustająco. Wystarczy być w naszej firmie co roku i natychmiast widać postępy, ale jeśli ktoś tu nie był 10–15 lat, to dla niego dzisiejszy Newag to będzie przeskok o kilka poziomów. Dwadzieścia

lat temu byliśmy na etapie brudnej firmy wyłącznie naprawczej. Od tego czasu faktycznie zmieniło się wszystko, bo przytłaczająca większość działalności to produkcja pociągów i lokomotyw elektrycznych oraz spalinowych. Jeśli porównamy się z zagranicznymi firmami o podobnym profilu, to nie mamy się czego wstydzić. Nasza infrastruktura, kadra inżynierska i produkcyjna to poziom europejski, czyli światowy, i chyba nikt nie będzie z tym dyskutował. Przyszliśmy z Łukaszem do Newagu w 2003 r., więc od 18 lat obserwujemy jak firma konsekwentnie pnie się do góry, idzie do przodu.

Mariusz Bernaś: – Newag, jak cały rynek kolejowy, uzależniony jest od zamówień, a te przychodzą falami. Dzięki dobrej koniunkturze i mądrym decyzjom udało się potrzebne środki zainwestować w nieustającą modernizację zakładu. Budowa nowych hal i ich wyposażenie pozwalało nam myśleć o kolejnych kontraktach i realizować je szybciej.

Grzegorz Knop: – Dla przykładu w 2005 r. sześć pojazdów robiliśmy pół roku, czyli statystycznie jedną sztukę na miesiąc, a i to było dużym wyzwaniem. To się diametralnie zmieniło i ostatnio potrafiliśmy budować sześć pojazdów miesięcznie. Mówiąc w pewnym uproszczeniu – teraz

produkujemy sześć razy szybciej. Ciągłe nabywanie nowych kompetencji, nieustannie się czegoś uczymy.

– A czego można jeszcze nauczyć takich doświadczonych inżynierów jakich ma Newag?

Łukasz Basiaga: – Dam przykład. Przed chwilą skończyliśmy szkolenie przeprowadzone przez TÜV z zakresu systemów bezpieczeństwa obowiązujących na rynku niemieckim i austriackim.

Zenon Radzik: – Technologia nieustająco idzie do przodu, zmieniają się wymagania i my musimy za nimi nadążyć. Jeśli będziemy stać i się przyglądać, to znowu za daleko

nam świat ucieknie i będziemy musieli gonić. Dla przykładu – rozwijamy nasze kompetencje w spawaniu konstrukcji stalowych. Niedawno robiliśmy to wszystko ręcznie, teraz pomagają nam roboty, więc firma, która produkuje te roboty, musiała nas przeszkolić. Przy okazji musieliśmy diametralnie zmienić myślenie na temat dokumentacji, bo robotyzacja technologii spawania determinuje inne wymagania. My tych szkoleń nie wyszukujemy i nie wybieramy takich, które nas zaciekawia. Nauka nowych rzeczy przychodzi naturalnie wraz ze zmianami technologicznymi.

– Dobrze zabrzmiało zdanie „jak się będziemy przyglądać, to świat nam ucieknie”, ale francuski pociąg TGV już ponad 30 lat temu mknął ponad 300 km/h, więc chyba szybko go nie dogonimy.

Mariusz Bernaś: – Myśmy osiem lat temu też już jeździli ponad 200 km/h, ustanawiając rekord Polski, ale gdzie z taką prędkością można w kraju jeździć, poza doświadczalnym odcinkiem?

Grzegorz Knop: – My się nie ścigamy z TGV. Oczywiście, że można zbudować pociąg wysokich prędkości, choć przy takich konstrukcjach obowiązują zupełnie inne standardy bezpieczeństwa. Przede wszystkim jednak nie ma na polskim rynku zapotrzebowania na takie pojazdy, bo infrastruktura nie jest przygotowana do jazdy z takimi prędkościami.

Mariusz Bernaś: – Sam pociąg wysokich prędkości to tylko ułamek kwoty jaką trzeba dysponować, by on pojechał. Najdroższa jest infrastruktura naziemna, linia energetyczna i elektrownie, a na tego typu wydatki nie jesteśmy jako kraj przygotowani i chyba jeszcze długo nie będzie nas na to stać.

Zenon Radzik: – Od dwudziestu lat nie możemy wybudować 50 km drogi szybkiego ruchu z Nowego Sącza do Brzeska, a zaczęliśmy marzyć o pociągach wysokich prędkości. Ciągłe 80 procent pojazdów kursujących na trasie Nowy Sącz – Kraków to stare jednostki zwane w branży „kibłami”, a tylko co piąty pociąg to IMPULS. Generalnie tabor jest przestarzały.

Łukasz Basiaga: – To efekt tego, że ostatnie nowe pojazdy szynowe w Polsce wyprodukowano jeszcze na początku lat 80. ubiegłego wieku, a potem długo, długo nic nie produkowano. Kiedy wyjechaliśmy w 2005 r. pierwszym nowym pojazdem – HALNYM – na testy do Warszawy, to na peronie jakiś pan nas zapytał, czy maszynista tego pociągu też jest niemiecki?

Po co te żmudne badania? Wyobraźmy sobie, że budujemy pojazd za 15 mln zł, wysyłamy go na testy i okazuje się, że coś nam nie wyszło. Pojazd nie hamuje, nie mieści się w skrajni, a my idziemy do zarządu z meldunkiem: „Potrzebujemy kolejne 15 mln zł, żeby przez najbliższy rok nadal sobie poprojektować”

AUTOREKLAMA

dts24.pl
Czytaj, słuchaj, oglądaj



To one rządzi NEWAGIEM



NEWAG zatrudnia blisko 1500 osób, z czego około 10 procent stanowią kobiety. Proporcje te niemal odwracają się jeśli chodzi o kadrę zarządzającą. Okazuje się, że sądecką firmą rządzi kobiety. Na naszych łamach mamy okazję poznać je bliżej.

FOT. KAZIMIERZ FAŁOWSKI

KWESTIONARIUSZ OSOBOWY



FOT. KAZIMIERZ FAŁOWSKI

Porządkowanie cyferek

Imię i nazwisko: Czesława Piotrowska

Zajmowane stanowisko: główna księgowa

W NEWAGU pracuję od (rok): 1978 r.

Życiowe tory: po ukończeniu Liceum Ekonomicznego w Nowym Sączu o specjalności rachunkowości i finanse rozpoczęłam pracę w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego (obecnie NEWAG) w Nowym Sączu w Dziale Księgowości, uzyskałam świadectwo kwalifikacyjne Ministerstwa Finansów do usługowego prowadzenia ksiąg rachunkowych. Przez kolejne lata zdobywałam doświadczenie, pracując na różnych stanowiskach tego działu. Odbylałam liczne szkolenia z zakresu podatków i rachunkowości zarówno według przepisów krajowych, jak i międzynarodowych. Od 2007 r., pracuję na stanowisku głównej księgowej.

W mojej pracy najbardziej pociąga mnie: mówiąc tak trochę żartem – „uporządkowanie cyferek”, zachowanie zgodności do jednego grosika. Zawodowe wyzwanie: w grudniu 2013 r. spółka NEWAG S.A. stała się spółką giełdową, debiutując z sukcesem na warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych. Spowodowało to konieczność przejścia z prowadzenia ksiąg rachunkowych według przepisów krajowych na Międzynarodowe Standardy Sprawozdawczości Finansowej. Było to duże wyzwanie, ale dostarczyło mi też wiele satysfakcji.

Teraz kolej na: jeszcze trochę pracy i emerytura.

Hobby i zainteresowania: dobra książka, krzyżówki i quizy, zabawy z wnukami.



KWESTIONARIUSZ OSOBOWY



FOT. KAZIMIERZ FALOWSKI

Na dużą skalę

Imię i nazwisko: Joanna Fryzowicz;

Zajmowane stanowisko: dyrektor Pionu Zakupów;

W NEWAGU pracuję od: 2008 roku, z kilkuletnią przerwą;

Życiowe tory: studia na AGH (zarządzanie produkcją oraz automatyka i robotyka), potem już tylko NEWAG (w wielu obszarach – m.in. marketingu i zarządzaniu projektami), z przerwą na pracę w branży wiertniczej (Glinik);

W mojej pracy najbardziej pociąga mnie: możliwość realizowania inicjatyw na dużą skalę;

Zawodowe wyzwanie: odnalezienie równowagi w obecnym kryzysie cenowym;

Teraz kolej na: pogłębienie wiedzy w kilku obszarach, na które do tej pory nie było czasu;

Hobby i zainteresowania: głównie trójka małych dzieci – ale też podróże, cukiernictwo, a żeby nie było tak standardowo to psychologia, metody nauczania małych dzieci i joga.



FOT. KAZIMIERZ FALOWSKI

Lekcja pracy zespołowej

Imię i nazwisko: Dorota Kamińska;

Zajmowane stanowisko: kierownik Działu Logistyki;

W NEWAGU pracuję od: 2012 r.;

Życiowe tory: Studia na Politechnice Krakowskiej przekonały mnie, że najważniejszą drogą zawodową będzie podjęcie współpracy z firmą produkcyjną. Swoją przygodę z firmą NEWAG S.A. rozpoczęłam w 2012 r. od stanowiska młodszego specjalisty w Dziale Zakupów, gdzie krok po kroku poznawałam tajniki przemysłu kolejowego oraz pracy z dostawcami i usługodawcami. W kolejnych latach, zdobywając coraz szersze doświadczenie, byłam odpowiedzialna za zakup materiałów strategicznych dla projektów realizowanych w kooperacji z partnerami NEWAG S.A., realizację inwestycji aż po nadzór nad pracą Działu Logistyki;

W mojej pracy najbardziej pociąga mnie: Od samego początku mojej drogi zawodowej najważniejszy był dla mnie rozwój osobisty oraz dynamika w pracy. Przy zakupie komponentów, nadzorze nad realizacją inwestycji czy też podczas zapewnienia ciągłości dostaw konieczna jest znajomość najróżniejszych dziedzin. Począwszy od znajomości metod negocjacji, standardów jakości, wymagań

technicznych, aż po znajomość zagadnień prawa budowlanego. Praca w Pionie Zakupów wymaga ode mnie ciągłego doskonalenia, a szeroki zakres zakupów na pewno nie pozwala się nudzić!

Zawodowe wyzwanie: Praca w tak dużym zakładzie produkcyjnym stanowi dla mnie doskonałą lekcję pracy zespołowej. Moim wyzwaniem podczas kierowania Działem Logistyki jest budowa i rozwój zespołu, tak aby był w stanie podolać stawianym nam celom. Wierzę, że to ludzie stanowią o sukcesie całej firmy;

Teraz kolej na: Obecne czasy pandemii Covid-19 w negatywny sposób wpływają na logistykę. Problemy z dostępnością surowców oraz galopujący wzrost cen wymuszają zmianę w podejściu do planowania oraz nadzoru nad realizacją dostaw. Rozwój i wdrażanie nowych rozwiązań będzie niewątpliwie wyzwaniem w kolejnych miesiącach;

Hobby i zainteresowania: Dążę do zachowania zdrowego balansu pomiędzy pracą, rodziną i zainteresowaniami, do których zaliczają się uprawa roślin doniczkowych – w szczególności storczyków, majsterkowanie oraz szycie ubranek dla moich dzieci. Fascynują mnie również kryminały Jeffery'a Deavera oraz świat G.R.R. Martina.



FOT. KAZIMIERZ FALOWSKI

Łapać balans

Imię i nazwisko: Dorota Łobos;

Zajmowane stanowisko: kierownik Działu Audytu i Systemów Zarządzania;

W NEWAGU pracuję od: 2017 r.;

Życiowe tory: łapanie zdrowego balansu między życiem zawodowym i prywatnym;

W mojej pracy najbardziej pociąga mnie: często pojawiają się wyzwania, które wymagają zarówno intensywnego rozwoju kompetencji twardych, jak i miękkich;

Zawodowe wyzwanie: zrealizować postawione przede mną cele zawodowe;

Teraz kolej na: wyznaczenie kolejnych celów długoterminowych;

Hobby i zainteresowania: teatr w miejscach nieteatralnych, literatura, dziewiarstwo.



KWESTIONARIUSZ OSOBOWY



FOT. KAZIMIERZ FALOWSKI

Jestem u siebie

Imię i nazwisko: Joanna Kot;

Zajmowane stanowisko: dyrektor personalny;

W NEWAGU pracuję od: 2012 r.;

Życiowe tory: Sędzianka z wyboru. Na Sądcczyznę przyciągnął mnie NEWAG. Miało być na jakiś czas, minęło kilka lat – mogę jednak stwierdzić że jestem „u siebie”;

W mojej pracy najbardziej pociąga mnie: różnorodność zawodowych wyzwań, możliwość poznawania nowych osób, zgrany zespół – ludzie, z którymi można wszystko;

Zawodowe wyzwanie: utrzymać dotychczasowe tempo rozwoju, nie zatrzymać się w miejscu, być otwartą na nowe inicjatywy i wdrożenia;

Teraz kolej na: osiągnięcie kolejnych celów i wdrażanie pozytywnych zmian;

Hobby i zainteresowania: socjologia organizacji, kultura organizacji.



FOT. KAZIMIERZ FALOWSKI

Aktywny czas

Imię i nazwisko: Kamila Smoleń;

Zajmowane stanowisko: kierownik Działu Planowania;

W NEWAGU pracuję od: 2015 r.;

Życiowe tory: Podjęte studia na kierunku zarządzanie i inżynieria produkcji na specjalności inżynieria produkcji i logistyka oraz drugi kierunek na specjalności logistyka międzynarodowa dały mi możliwość pracy zgodnej z wykształceniem w NEWAG S.A. Zaczynałam od stanowiska młodszego specjalisty ds. logistyki. Dzięki nabytemu doświadczeniu w późniejszych latach miałam możliwość awansować na stanowisko kierownika Działu Logistyki oraz dalej realizować obecną ścieżkę. Obecnie pracuję na stanowisku kierownika Działu Planowania, które stwarza mi nowe możliwości rozwoju;

W mojej pracy najbardziej pociąga mnie: możliwość kontaktu z ludźmi oraz wykorzystywanie kreatywności w rozwiązywaniu codziennych zadań. Dodatkowo

bardzo dużą satysfakcję daje możliwość zaobserwowania zmian, jakie zachodzą w firmie na przestrzeni lat;

Zawodowe wyzwanie: wykorzystanie zdobytego doświadczenia do dalszego rozwoju Działu, tak aby w przyszłości bez przeszkód firma mogła realizować innowacyjne projekty.

Teraz kolej na: dalsze pogłębianie wiedzy i zdobywanie nowych umiejętności dzięki zajmowanemu obecnie stanowisku oraz na jeszcze lepszą współpracę zespołu i wykorzystanie potencjału własnego oraz współpracowników do dalszego rozwoju firmy.

Hobby i zainteresowania: Wolny czas bardzo lubię spędzać, aktywnie korzystając z okolicznych szlaków zarówno pieszych, jak i rowerowych. W czasie gorszej pogody bardzo lubię czytać książki i pływać.



FOT. KAZIMIERZ FALOWSKI

Więcej niż miejsce pracy

Imię i nazwisko: Katarzyna Pietruczak-Sieja;

Zajmowane stanowisko: kierownik Działu Procesów Technologicznych;

W NEWAGU pracuję od: 2013 r.;

Życiowe tory: Pracę w firmie Newag rozpocząłam zaraz po studiach. Ukończyłam studia na kierunku zarządzanie i inżynieria produkcji, więc naturalnym był wybór firmy o profilu produkcyjnym. Zaczynałam od stanowiska młodszy inżynier procesu, gdzie zdobyłam ogromną wiedzę z zakresu organizacji i planowania produkcji przy użyciu narzędzi LEAN. Pozwoliło mi to na kolejny krok w karierze, jakim było wdrażanie Systemu Produkcyjnego NEWAG w ramach całego zakładu. Finalnie wróciłam do działu macierzystego najpierw jako zastępca kierownika, a teraz jako kierownik. Wydawać by się mogło, że NEWAG jest tylko miejscem mojej pracy, ale szybko się okazało, że jest to również miejsce pełne przyjaznych ludzi, na których można liczyć nie tylko w kwestiach służbowych;

W mojej pracy najbardziej pociąga mnie: możliwość obserwowania ciągłego i dynamicznego rozwoju firmy i świadomość, że ja oraz moi pracownicy mamy w nim swój udział. Kiedy rozpoczynałam pracę, NEWAG

dysponował nową halą zbudowaną na potrzeby projektu Metra Warszawskiego oraz zapleczem głównie skupionym na rewizjach i przeglądach. Na przestrzeni tych kilku lat zakład jest nie do poznania, wiele inwestycji, o których w 2013 r. nawet nie myśleliśmy, dziś jest częścią infrastruktury, która pozwala na realizację jeszcze ciekawszych projektów;

Zawodowe wyzwanie: Jest ich bardzo dużo począwszy od tych drobnych – codziennych, które może nie niosą spektakularnych efektów, ale dają poczucie spełnienia zawodowego, skończywszy na dużych inwestycjach i innowacyjnych projektach, które wymagają długoterminowego zaangażowania i pracy całego zespołu;

Teraz kolej na: dalszy rozwój nie tylko mój, ale i moich pracowników, bo tak naprawdę to oni są gwarantem sukcesu funkcjonowania działu;

Hobby i zainteresowania: Moim hobby od zawsze jest muzyka, szczególnie lubię wracać do twórczości z przełomu lat 80. i 90. Ostatnio, z racji tego, że jestem mamą dwulatki i to ona zgarnia całe moje zainteresowanie, mocno poszerzam znajomość repertuaru dziecięcego ;-).



KWESTIONARIUSZ OSOBOWY



FOT. KAZIMIERZ FALOWSKI

Rozwój to fundament

Imię i nazwisko: Kinga Gusarow;

Zajmowane stanowisko: kierownik Działu Zakupów;

W NEWAGU pracuję od: 2010 r.;

Życiowe tory: Pracę w NEWAGU rozpoczęłam w archiwum technicznym już w czasie trwania studiów. To tutaj nauczyłam się czytać dokumentację konstrukcyjną i poznałam budowę pojazdów szynowych. Pracując w tym miejscu, zdałam sobie sprawę, że chcę wiązać swoją przyszłość właśnie z tą firmą. Kolejnym krokiem na mojej zawodowej ścieżce było objęcie stanowiska specjalisty ds. homologacji i certyfikacji. Praca ta rozszerzyła moją znajomość przepisów prawa polskiego i europejskiego w zakresie certyfikacji pojazdów kolejowych. Wykonywane zadania na tym stanowisku przyniosły mi ogromną satysfakcję, ale moje zainteresowanie logistyką i chęć współpracy z ludźmi sprawiła, że postanowiłam spróbować swoich sił w Dziale Zakupów. Była to bardzo dobra decyzja, ponieważ wytrwała praca, podnoszenie kwalifikacji i doświadczenie pozwoliły mi objąć tam stanowisko kierownicze; **W mojej pracy najbardziej pociąga mnie:** jej różnorodność. Moje zadania i zadania zespołu określone są standardami i procedurami przyjętymi w firmie między innymi normą ISO/TS. Nie zmienia to faktu jednak, że funkcjonujemy na dynamicznym rynku, co sprawia, że nasza praca jest pełna

wyzwań. Poza tym bardzo ważna dla mnie jest możliwość budowania długofalowych relacji biznesowych z naszymi dostawcami, a także tworzenie zgranego, wspierającego się zespołu specjalistów;

Zawodowe wyzwanie: Zmieniający się świat i nowa rzeczywistość wymaga przeorganizowania naszych dotychczasowych przyzwyczajeń i sposobu działania. Zarządzanie w świecie VUCA nabrało bardzo realnego kształtu i jest wyzwaniem dla wszystkich managerów. Przekłada się to na konkretne zadania, jakim jest między innymi zapewnienie ciągłości i stabilności w łańcuchu dostaw w celu zrealizowania projektów przy równoczesnym rozwoju firmy; **Teraz kolej na:** dalszy rozwój. Od zawsze kieruję się zasadą, że należy cały czas podnosić swoje kompetencje. Realizuję to poprzez udział w szkoleniach, konferencjach i webinarach. Reguła ta dotyczy nie tylko mnie, ale całego zespołu, którego rozwój jest fundamentem sprawnie funkcjonującej i nowoczesnej firmy;

Hobby i zainteresowania: Koncerty, słuchanie muzyki na żywo pozwala mi na naładowanie akumulatorów. Czytanie książek, głównie kryminalów, przenosi mnie do innej rzeczywistości. Jeżeli chodzi o aktywności fizyczne praktykuję jogę, która jest dobra zarówno dla ciała, jak i umysłu. Podróż to kolejna forma odpoczynku, która daje mi możliwość złapania dystansu, a środek transportu, jaki wybieram najczęściej, to... pociąg.



FOT. KAZIMIERZ FALOWSKI

Wykorzystać szansę

Imię i nazwisko: Marta Palinger-Kij;

Zajmowane stanowisko: specjalista ds. audytu;

W NEWAGU pracuję od: 2017 r.;

Życiowe tory: moja rodzina i wspólnie spędzany czas;

W mojej pracy najbardziej pociąga mnie: możliwość ciągłego rozwoju, zdobywania wiedzy i nowych doświadczeń;

Zawodowe wyzwanie: wykorzystanie szans, które pojawiają się na mojej drodze zawodowej;

Teraz kolej na: przeprowadzenie audytu kolejnego procesu w firmie;

Hobby i zainteresowania: taniec i muzyka.



FOT. ARCH.

Przekraczanie strefy komfortu

Imię i nazwisko: Patrycja Kurczab;

Zajmowane stanowisko: kierownik projektu;

W NEWAGU pracuję od: stycznia 2011 r.

Życiowe tory: Ukończyłam studia dzienne w Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie, a potem dostałam szansę na zdobywanie doświadczenia w firmie NEWAG S.A., początkowo w ramach projektu: „Inżynier na start”, a od 10 lat podejmuję wyzwania w Dziale Zarządzania Projektami;

W mojej pracy najbardziej pociąga mnie: przekraczanie moich własnych stref komfortu;

Zawodowe wyzwanie: Zachowanie zdrowej równowagi pomiędzy pracą a życiem poza pracą;

Teraz kolej na: stabilizację;-)

Hobby i zainteresowania: nade wszystko dobra muzyka, wygodne buty i piękne leśno-górskie trasy do biegania.



W moich żyłach płynie kolejowy smar

»→ Rozmawia Jolanta Bugajska

Rozmowa z MACIEJEM GÓROWSKIM – zastępcą kierownika Działu Badań i Rozwoju w firmie Newag, nauczycielem akademickim Katedry Pojazdów Szynowych i Transportu Politechniki Krakowskiej

– Co było najpierw w Pana działalności: Newag czy Politechnika Krakowska?

– Najpierw była Politechnika Krakowska. Tam realizowałem pierwsze projekty dotyczące pojazdów szynowych, w tym właśnie dla Newagu.

– Z tej współpracy zrodził się pomysł na stworzenie na Politechnice Krakowskiej specjalności Inżynieria Pojazdów Szynowych?

– Następująca od lat dziesięćdziesiątych ubiegłego wieku likwidacja szkół kolejowych oraz strategia gospodarcza kraju, pomijająca rozwój transportu szynowego (a wręcz dążąca do jego minimalizacji i dużej likwidacji), doprowadziła do ogromnej luki pokoleniowej i kompetencyjnej, co jest odczuwalne do dziś. Luka ta wymaga szybkiego zapewnienia odpowiednio wykwalifikowanej kadry – stąd reaktywuje się szkolnictwo zawodowe na poziomie średnim i wyższym. Co ważne, przy współpracy z firmami i instytucjami branżowymi, a często z ich inicjatyw. Niezwykle istotną ideą w tworzeniu specjalności Inżynieria Pojazdów Szynowych było połączenie kształcenia w ośrodku akademickim z przemysłem w oparciu o tak zwane studia dualne. Grupy studenckie o małej liczebności zapewniają lepszy kontakt z prowadzącymi zajęcia zgodnie z zasadą „mistrz-uczeń”. Połączenie wiedzy teoretycznej z praktyczną, podparte nauczaniem przez specjalistów z uczelni i nowoczesnych firm branżowych, semestralne staże u partnerów z przemysłu połączone z przygotowaniem pracy dyplomowej – to wszystko zapewnia bardzo wysoki poziom merytoryczny absolwentów. A oni po ukończeniu studiów są gotowi do bezpośredniego podjęcia obowiązków zawodowych jako fachowcy w swoich dziedzinach.

– Młodzi ludzie chcą się w tym zakresie kształcić?

– Z roku na roku widzimy coraz większe zainteresowanie pojazdami szynowymi. Mija występująca przez ostatnie lata mocno odczuwalna tzw. niechęć do kolei spowodowana latami zaniedbań i błędnej strategii transportowej. Skoro przez lata na kolei nie było działań rozwojowych, a wręcz dążono w dużym stopniu do likwidacji transportu szynowego, to analogicznie spadało zainteresowanie tą branżą z punktu widzenia edukacji. Obecne zaawansowane technologie, nowoczesne pojazdy, modernizująca się infrastruktura powodują, że młodzi ludzie wybierając kierunki edukacji, decydują się właśnie na pójście

w stronę transportu, bo widzą w tym swoją przyszłość. Aktualna strategia europejska stawia transport szynowy jako jeden z głównych środków szybkiej i sprawnej komunikacji. To powoduje bardzo dynamiczny rozwój branży i zapotrzebowanie na specjalistów. Szybkie i nowoczesne pociągi, piękne dworce – kolej rozwija się, wygląda inaczej, staje się po prostu atrakcyjna i modna.

– W Newagu projektuje Pan i koordynuje projekty szynowych pojazdów pasażerskich i lokomotyw. Czyli jak Newag wy-

projektowanie pojazdów. Osobiście najbardziej jestem dumny z projektów dotyczących lokomotyw, gdyż w nich wdrożone zostały nowatorskie rozwiązania często niespotykane w konkurencyjnych produktach. Takie rozwiązania powodują, że pojazdy te wyróżniają się na tle konkurencji europejskiej. Są bardziej funkcjonalne.

– Możemy zdradzić jedno takie nowatorskie rozwiązanie?

– Myślę, że możemy zdradzić nawet kilka. Jednym z przykładów

Kabina to mózg pojazdu, miejsce, w którym przebywa człowiek – osoba żywa, która ma swoje odczucia i która steruje wszystkimi funkcjami związanymi z jego eksploatacją. Warunki, w jakich taka osoba pracuje, mają bezpośrednie przełożenie na bezpieczeństwo pasażerów, towarów oraz innych uczestników ruchu. Kabina, często traktowana jest jako pomieszczenie drugiej kategorii, bo najważniejszy jest pasażer. On przecież przynosi dochód przewoźnikowi. W realizowanych przez siebie projektach wprowadziłem szereg rozwią-

to wydawać skomplikowane, więc upraszczając – kabina przestała być po prostu tylko kabiną – zaczęła być wygodnym i estetycznym miejscem pracy dla maszynisty.

– Jest Pan też pomysłodawcą i współtwórcą pierwszego w Polsce symulatora jazdy tramwajem z realistyczną kabiną w skali 1:1. Potrzeba jest matką wynalazku, czy przychodzi nagle oświecenie, że jeszcze czegoś takiego nie ma, a byłoby użyteczne?

– Moja specjalizacja w dziedzinie projektowania kabin sterowniczych



Maciej Górski (na zdjęciu z synem) ma uprawnienia do prowadzenia tramwajów

puszcza swoje nowe dziecko – Gryfina, Dragona – to można przypuszczać, że ma Pan w tym swój współdział?

– Tak, myślę, że w każdym projekcie mam swój wkład – raz kluczowy, innym razem większy lub mniejszy. Jednak proszę pamiętać, że projektowanie pojazdu szynowego to skomplikowany proces i wymaga zaangażowania dużej ilości specjalistów z różnych dziedzin. Wszystko zależy od specyfiki danego projektu. W każdym razie mój sześciolatek syn, również pasjonat wszystkiego, co jeździ na szynach, gdy widzi np. na stacji jakiś pojazd Newagu, to stwierdza: „O! Lokomotywa taty” (śmiech).

– Z którego projektu jest Pan najbardziej dumny?

– Wszystkie projekty firmy są dla mnie bardzo istotne. Zbudowaliśmy biura projektowe w Nowym Sączu i Krakowie, które umożliwiają nam kompleksowe i samodzielne

może tu być np. nowatorskie rozmieszczenie wyposażenia pulpitu maszynisty, tak aby jazda w dwóch kierunkach była jak najbardziej dla maszynisty wygodna i zgodna z zasadami ergonomii. Istotnym rozwiązaniem jest też zwiększenie przestrzeni dla maszynisty przez zastosowanie tzw. wiszącego blatu, czy też bogate wyposażenie socjalne w postaci lodówki, kuchenki, umywalki z ciepłą wodą, schowków itp. Całokształt kabiny domyka wysoki poziom estetyczny wnętrza z odpowiednio dobraną kolorystyką.

– W 2010 r. w Urzędzie Patentowym został zastrzeżony „wzór przemysłowy rodziny modułowych stanowisk maszynisty” zaprojektowany przez Pana dla lokomotyw jednokabinowych. Może Pan wyjaśnić zwyktemu pasażerowi pociągu co to jest?

– Zawodowo specjalizuję się w projektowaniu kabin sterowniczych do pojazdów szynowych.

zań technicznych i funkcjonalnych przyczyniających się do zwiększenia komfortu pracy maszynistów. Dotyczyło to przede wszystkim lokomotyw jednokabinowych, czyli takich, które wykorzystywane są głównie do prac manewrowych na stacjach. Z punktu widzenia specyfiki pracy maszynisty takiej lokomotywy – sterowania jazdą w dwóch kierunkach z jednego pulpitu, układu i gabarytów kabiny, aspektów widoczności są to jedne z najtrudniejszych do zaprojektowania stanowisk sterowania w pojazdach szynowych. Zastrzeżony w Urzędzie Patentowym wzór przemysłowy dotyczy właśnie innowacyjnych rozwiązań związanych z modułową budową takich stanowisk sterowniczych, umożliwiających ich konfigurację dostosowującą się do potrzeb konkretnego typu lokomotywy przy zapewnieniu wysokiego komfortu pracy zgodnie z rygorystycznymi wymaganiami ergonomii i wzornictwa. Może się

i ciągle doskonalenie tych miejsc związanych ze sterowaniem powoduje, że szukam różnych rozwiązań, które mogą pomóc w projektowaniu. Symulator jest bardzo dobrym narzędziem nie tylko do szkolenia prowadzących, ale również do testowania rozwiązań projektowych przed ich wdrożeniem. Z wykorzystaniem technik symulacyjnych możemy przetestować dany układ przez wiele osób, zapewniając za każdym razem te same warunki przejazdu. Symulator można wykorzystać również do oceny danego stanowiska sterowniczego z punktu widzenia ergonomii, funkcjonalności, psychotechniki itp. Pomysł pierwszego polskiego symulatora tramwaju z realistyczną kabiną narodził się w 2006 roku. Grupa programistów tworzących oprogramowanie symulacyjne, pracowała nad komputerowym symulatorem jazdy tramwajem. Zwrócili się do mnie z prośbą o konsultacje dotyczące techniki działania pojazdów tramwajowych.



Widząc, że faktycznie taki program powstaje (a taki program jest kluczowy, jeżeli mówimy o nowoczesnym symulatorze), pomyślałem o budowie symulatora z realną, pełnowymiarową kabiną z niezbędnymi układami potrzebnymi do symulowania wirtualnego miasta i prowadzenia tramwaju. W tamtym czasie takiego urządzenia jeszcze w Polsce nie było. Zbudowałem taką kabinę sam, własnymi rękami. W ten oto sposób powstał symulator tramwaju, który znajduje się obecnie w Katedrze Pojazdów Szynowych i Transportu Politechniki Krakowskiej. Wykorzystywany jest do szkoleń, ale również włączony został w proces dydaktyczny dla studentów z kierunków związanych z projektowaniem, budową i eksploatacją pojazdów szynowych. Studen-

przepisów związanych z jazdą tramwajem. Można powiedzieć, że powstało urządzenie wielofunkcyjne. Poza klasyczną funkcją szkoleniową dla motorniczych, służy także studentom. Wielu ludziom „otwiera oczy” i pomaga dostrzec to, czego wcześniej nie widzieli. Bo to, że tramwaj jedzie po szynach, nie znaczy, że się go łatwiej prowadzi od samochodu. Wiele osób już się o tym przekonało podczas wizyty w symulatorze i zupełnie inaczej patrzy na ten środek transportu, gdy prowadzi samochód, czy przechodzi przez przejście dla pieszych.

– Podobnie jest z prowadzeniem pociągu?

– Tak. Do tego pociągi poruszają się z większymi prędkościami i są znacznie cięższe. Drogi hamowania z prędkości 160 km/h osiągają 1000 m.

widać docelowo na szali przeważały środki transportu i ich projektowanie wzięło górę. Do dziś pamiętam wypadki do sklepu papierniczego, aby kupić niezbędne materiały. Na moim biurku oprócz zeszytów i książek stałe miejsce miała lutownica. Budowałem modele autobusów, traktorów, tramwajów i pociągów. Teraz też buduję te ostatnie, ale trochę w innej skali i przy pomocy innych narzędzi.

– Jest Pan m.in. autorem strony internetowej transportszynowy.pl. To strona tak bogata w wiedzę merytoryczną, tak szczegółową, że... chyba musiał poświęcić Pan na nią pół życia?

– Pół życia to nie. Ale czytelnicy często nie mogą uwierzyć, że całą stronę tworzyłem samodzielnie

sztandarowym pasażerskim pojazdem kolejowym był pocziwy i leciwy EN57 (opisany do szczegółu w literaturze z ubiegłego wieku), a nowe pojazdy zaczynały się dopiero pojawiać na polskim rynku. Można powiedzieć, że na kolei panował ciągły „zakaz fotografowania”. Branża transportowa nie dość, że degradowana to jeszcze sama zamykała się przed otoczeniem, napędzając maszynę błędnego koła. Kiedyś nawet byłem straszony policją za wykonanie zdjęcia budynku w pełni widocznego nawet na mapach Google. Ideą strony było otwarcie tej niedostępności, oczywiście z zachowaniem zasad, że czego pokazywać nie wolno to się nie pokazuje, i przejrzyste przedstawienie tematyki. Mogłem stworzyć publikację w formie książ-

jest prosta: to po prostu pasja. Sam tworząc taką stronę czegoś się ucze, poznaję różne rozwiązania i dzielę się tą wiedzą. Lubię dzielić się wiedzą – z tego też powodu zostałem nauczycielem akademickim oraz angażuję się w różne akcje edukacyjne. Jestem po prostu totalnym pasjonatem pojazdów szynowych. Łączę pasję z pracą zawodową. Chodzę w koszulkach i skarpetkach z pociągami i tramwajami. Moje ulubione kubki czy breloczki też mają motywy pojazdów szynowych. W pokoju jest oczywiście cała biblioteczka z literaturą branżową. Moja żona śmieje się, że zamiast krwi w moich żyłach płynie kolejowy smar (śmiech).

– Do tego dochodzi jeszcze inna pasja – modelarstwo. Stworzenie makiet stacji kolejowej kojarzy się z bardzo czasochłonnym wyzwaniem. Lubi Pan taką misterną pracę?

– Modelarstwo kolejowe wymaga dużej ilości czasu, precyzji i cierpliwości. Tak jak wspominałem – od dziecka lubię majsterkować, modelować. Najgorzej z czasem, bo jego zawsze jest za mało. Jednak od modelowania makiet zdecydowanie bardziej wolę budować obiekty o większych gabarytach jak wspomniany wcześniej symulator tramwaju. Do niego przecież wybudowałem w pełni realistyczną kabinę na wzór rzeczywistej. Ale fakt – stworzyłem makietę wiernie odwzorowującą układ stacji pasażerskiej. Co ciekawe – zabudowana jest na niej również sieć trakcyjna, co jest rzadkością w modelarstwie kolejowym, oraz realistyczny układ sterowania ruchem kolejowym.

– Marzy się Panu czasem, żeby zostawić pracę na uczelni, w Nowagu i... zająć się prowadzeniem tramwaju? (śmiech)

– Prowadzenie tramwaju sprawia mi przyjemność – to stwierdzam z pełnym przekonaniem. Jednak motywem do zdobycia uprawnień nie była w moim przypadku chęć pracy jako motorniczy, to może kiedyś (śmiech). Zajmuje się projektowaniem kabin sterowniczych do pojazdów szynowych. Zdobycie uprawnień do prowadzenia tramwajów pozwoliło mi poznać jazdę pojazdem szynowym od kuchni. Nikt nie powie już do mnie: „co ty wiesz o prowadzeniu pojazdu szynowego”. Drugim powodem był wspomniany już wcześniej projekt pierwszego polskiego symulatora tramwaju. Pełnię rolę instruktora symulatora, więc muszę posiadać wszelkie kompetencje i doświadczenie niezbędne, by móc fachowo przekazywać wiedzę dalej. Trudno, żeby kandydatów na motorniczych w symulatorze szkolił ktoś, kto prowadzenie tramwaju znałby tylko z teorii. Dodatkowo uprawnienia do prowadzenia tramwajów przydały się również w Nowagu – mamy przecież nasz tramwaj – 126N „Nevelo”. A jeśli miałabym kiedyś pracować jako motorniczy? Dlaczego nie. Wielu ludzi prowadzi samochód, a niewielu potrafi prowadzić tramwaj. A ja nie tylko wiem, jak go prowadzić, ale też wiem, jak się go projektuje.



Jestem totalnym pasjonatem pojazdów szynowych – przyznaje Maciej Górski

ci dzięki urzędzeniu zapoznają się od strony praktycznej z zasadami działania i sterowania pojazdem szynowym, omawiane są w nim aspekty związane z projektowaniem stanowisk sterowniczych w tym wskazywane są poprawne i błędne rozwiązania funkcjonalne i ergonomiczne. Urządzenie stanowi praktyczne uzupełnienie wiedzy przekazywanej podczas wykładów. Poza tym z wykorzystaniem symulatora prowadzone są różnego rodzaju badania, analizy, szkolenia. Ostatnimi czasy symulator włączyłem do akcji edukacyjnej propagowania transportu zbiorowego, bezpiecznego zachowania się wobec tramwajów oraz zwrócenia uwagi na charakter pracy prowadzących tramwaje. Akcja ta polega na udostępnianiu osobom zainteresowanym możliwości jazdy w symulatorze, w formie indywidualnej lub dla grup zorganizowanych. Uczestnicy akcji otrzymują zestawy materiałów edukacyjnych, dotyczących bezpieczeństwa, zasad eksploatacji oraz

A im większa prędkość, tym oczywiście drogi te są dłuższe. Pociągi nie uczestniczą natomiast w tak skomplikowanym ruchu jak tramwaje w mieście.

– W Pana życiu pojazdy szynowe są właściwie obecne od samego początku. Marzył Pan w dzieciństwie, że zostanie konstruktorem?

– W dzieciństwie bardzo dużo majsterkowałem. Wykonywałem różnego rodzaju modele i makiety z drewna, kartonu, papieru. Interesowały mnie obiekty techniczne i właśnie szczególnie środki transportu, może z wyjątkiem samochodów osobowych. Można powiedzieć, że wykonywałem modele wszystkiego, co jest duże i porusza się na kołach. Co ciekawe, w pewnym okresie moje zainteresowania zwróciły się równolegle kierunku innej branży – produkcji filmowej i telewizyjnej. Ale to już temat na inną rozmowę (śmiech). Jak jednak

i wszystkie materiały, zdjęcia, opisy, schematy są mojego autorstwa. Pisząc do mnie e-maile tytułują je bardzo często do „państwa”. Zaczynając do początku – gdy na poważnie zainteresowałem się branżą pojazdów szynowych, a wtedy jeszcze panowała wspomniana wcześniej strategia degradacji kolei, zauważyłem, że brakuje aktualnych, fachowych materiałów, z pomocą których można by zwiększać wiedzę w tej dziedzinie. Istnieje wiele pozycji literaturowych, jednak większość pochodzi z drugiej połowy XX wieku, a nowych, bardziej aktualnych brakuje. Dodatkowo mimo eksploatacji wtedy wielu archaicznych pojazdów kolejarzy (i nie tylko) traktowali swoje zaplecza jako „tajne łamane przez pufne”, jakby eksploatowane pojazdy były cudami techniki i najnowocześniejszymi rozwiązaniami, które należy chronić przed światem. Pamiętajmy, że w 2004 roku, gdy rozpocząłem tworzenie witryny,

ki – i ją wydać. Cały czas nad tym myślę. Tylko czy wtedy taki materiał dotarłby do tylu osób co przez internet? A miał dotrzeć szczególnie do młodych, po to, by wzbudzić ich zainteresowanie koleją, tramwajami, metrem itd. Obecnie strona transportszynowy.pl jest największą witryną internetową omawiającą w sposób kompleksowy, i co ważne zrozumiały dla każdego, aspekty związane z budową i eksploatacją taboru, infrastruktury, sterowania ruchem, przepisów itp. W wyszukiwarkach bardzo często dla zapytań „szynowych” odnośnik do strony wyświetla się jako pierwszy na liście wyszukiwania. Strona wykorzystywana jest przez uczniów, studentów, nauczycieli i pracowników branży. Przywoływana jest w pracach dyplomowych, a nawet wykorzystywana do prowadzenia wykładów w szkołach. Wielokrotnie słyszałem pytanie – chce ci się robić za darmo coś takiego? Odpowiedź



Zawsze chciałam, aby praca miała konkretny efekt

» Rozmawia Jolanta Bugajska

pracuję, podpisaną umowę z naszym klientem i rozpoczyna się realizacja umowy zgodnie z jej zapisami. Bardzo istotny w tej pracy jest kontakt z klientem, dbanie o dobrą komunikację, która jest podstawą. Moim zadaniem jest zatem zrealizowanie umowy – od przeprowadzenia uzgodnień z klientem, w tym ustalenia techniczne, po nadzór nad realizacją poszczególnych zadań, współpraca z naszymi wewnętrznymi działami: konstrukcyjnym, technologicznym, planowania, zakupów, jakości i wydziałami produkcyjnymi. Jako kierownik projektu staram się, aby nasza wewnętrzna komunikacja była sprawna i zmierziała do realizacji założonych celów. Jest to zatem współpraca z bardzo dużą ilością osób, właściwie ze wszystkimi działami, które u nas w firmie funkcjonują. Zdarza się, że w trakcie realizacji pojawiają się różne problemy, zagrożenia i ryzyka. Ale one są nieodłączne w każdej pracy, a moim zadaniem jest zarządzanie w taki sposób, aby wyeliminować zagrożenia i rozwiązywać problemy, które stają na drodze do realizacji umowy. Mając taki zespół ludzi, jakim dysponuje Newag, można sprostać tym wszystkim wyzwaniom i wspólnie osiągnąć sukces.

– Brzmi bardzo poważnie. Nie spotyka się Pani ze zdziwieniem klientów, że młoda kobieta zajmuje takie odpowiedzialne stanowisko?

– Doświadczenie pokazuje, że w tej firmie łamie się stereotypy i pokazuje, że jak się chce to można przysłowiowe góry przenosić. Sięgając wstecz pamięcią muszę przyznać, że przez lata mojej pracy miałam i mam jednak szczęście, gdyż spotykałam się raczej z przychylnością i otwartością na dialog. Nie zawsze było łatwo, bo czasem trzeba było udowodnić, że kobieta też potrafi, co kosztowało mnie dużo pracy, przygotowań merytorycznych do spotkań, żeby wiedzieć, czego ze strony klienta potrzebuję i czego klient będzie oczekiwał od nas. Ale było warto! Finalnie na szczęście współpraca zwykle była merytoryczna i owocna. Przez te lata bardzo dużo się uczyłam od osób, które miały doświadczenie, a mnie go brakowało. Ja za to miałam ogromną motywację i determinację. Uczylam się każdego dnia pokory i tego, że zawsze warto rozmawiać. Wydaje mi się, że obecne podejście klientów do mnie jako kobiety prowadzącej projekty, jest bardziej stabilne i partnerskie, co nie ukrywam – cieszy.

– Sprawuje Pani nadzór nad pracownikami, wśród których dominują mężczyźni. Panowie słuchają, czy jednak musi Pani stać na swój sposób udowodniać, że jest na właściwym miejscu?

– To też się zmienia. Coraz więcej kobiet pracuje w Newagu na różnych stanowiskach, choćby w dziale konstrukcyjnym czy technologicznym, więc dzięki temu kobiety pokazują, że są mocne także w kwestiach typowo technicznych. Dzięki temu jest łatwiej. Nie przypominam sobie takiej sytuacji, żeby był jakiś problem z tym, że ja jestem kobietą, a w zespole są w większości panowie. Pracujemy w relacjach partnerskich, wspólnie jako zespół ludzi, którzy mają określony cel do realizacji. To się liczy, nie płeć.

– Od ilu lat jest Pani na stanowisku kierownika projektów?

– W Newagu pracuję od stycznia 2011 roku. Zaczęłam od stażu w ramach projektu „Inżynier na start”, potem trafiłam do działu projektów, gdzie zdobywałam doświadczenie, podpatrywałam i uczyłam się od kolegów. Wkrótce, bo to była połowa 2011 r., zostałam rzucona na głęboką wodę – dostałam do realizacji pierwszy projekt. Mój kierownik dał mi tym samym szansę, zaufałam mi, dzięki temu jestem w tym miejscu, w którym jestem.

– Po dziesięciu latach, który projekt uważa Pani za swój największy sukces?

– To trudne pytanie, bo do każdego projektu zawsze podchodzę jak do pierwszego, zawsze mam taki sam stres, przekuwany w adrenalinę, bo przy każdym projekcie wiele się dzieje. Każdy projekt, który udało się zrealizować w terminie, zgodnie z umową, to jest dla mnie wielka rzecz. Choć podkreślam, że to sukces całego zespołu fajnych ludzi – projektujących, wspierających i tych, którzy pracują na produkcji, jako serce firmy. Sama nic nie byłabym w stanie zrobić, a wspólnie pokazujemy każdego dnia, że dajemy radę!

– Gdyby jeszcze raz miała Pani wybić swoją ścieżkę kariery to byłaby taka sama? Czy raczej powiedziałaby Pani: nie, do Newagu bym już nie poszła?

– Nigdy tak nawet nie pomyślałam. Pamiętam dzień mojej rozmowy kwalifikacyjnej i pytanie pani dyrektora działu personalnego: „co chciałabym robić w życiu”? A ja długo się nie musiałam zastanawiać nad odpowiedzią. Zawsze chciałam, aby moja praca miała realny, konkretny efekt. I rzeczywiście to, co teraz robię w firmie, jest tego spełnieniem. Jestem świadkiem, że od pomysłu, myśli, projektu powstaje finalny produkt. Robię zatem to, co zawsze chciałam, a to mocno motywuje i też cieszy mnie jako pracownika, jako kobietę i jako osobę, która lubi to, co robi.

– Skąd w ogóle to Pani zainteresowanie techniką? Przypuszczam, że na wydziale

metalurgii krakowskiej AGH była Pani pewnie kobiecym rodzinie?

– Rzeczywiście na moim roku na wydziale ze stu osób było dziesięć dziewczyn, ale zespół był fajny i raczej sobie pomagaliśmy niż rywalizowaliśmy. Bardzo dobrze wspominam tych pięć lat, zahartowały mnie na dalsze lata, i co ważne, nauczyły radzić sobie z różnymi przeciwnościami. Chyba zawsze było mi bliżej do przedmiotów ścisłych niż humanistycznych, na maturze zdecydowałam się zdawać chemię, lubiłam też przedmioty takie jak matematyka. Z jednej strony studia były więc związane z moimi zainteresowaniami, a z drugiej to był skok na głęboką wodę, studia techniczne miały mnie motywować do dalszej nauki, tym bardziej, że studia na renomowanej uczelni, a AGH taką jest, pomogły mi znaleźć się w firmie takiej jak Newag i na pewno tej decyzji nie żałuję.

– Bieganie to dla Pani odskocznia od codziennej pracy? Skąd ta pasja?

– Bieganie to coś cudownego, myśli się tylko o tym, co tu i teraz, szczególnie, gdy biega się po terenach zielonych, lasach, łąkach. Od szkoły podstawowej lubiłam sport, był istotną częścią mojego życia, zresztą podobnie jak w przypadku mojego rodzeństwa. To mi zostało i cieszę się, bo bieganie bardzo pomaga przewietrzyć głowę, dodać trochę luzu. Ostatnio mam na to coraz mniej czasu, a i sił po całym dniu pracy, chociaż w pracy też się zdarza biegać, więc można to jakoś łączyć. Bieganie to jeden z najlepszych sposobów na regenerację i doładowanie baterii, więc jest odskocznia.

– Spróbujmy na koniec jeszcze powalczyć ze stereotypami. Firma produkcyjna jest bardzo męska, czy to znaczy, że do pracy przychodzi Pani w jakimś uniformie i kasku, czy ubiera sukienki i się maluje?

– Żeby nie dać się tak całkowicie wchłonąć pracy i być w zgodzie z myślą „czuj się dobrze we własnej skórze”, to staram się wyglądać tak, żeby się mi podobało, czyli w grę wchodzi również sukienki – każdy sposób jest akceptowalny, żeby zadbać o dobry nastrój. Uważam, że zawsze trzeba dbać o siebie i podchodzić ze zdrowym rozsądkiem do tych kwestii. Oczywiście jak mamy spotkania na halach produkcyjnych, trzeba ubrać odpowiednią obuwie, założyć kask, wszystko zgodnie z przepisami BHP. W firmie jest coraz więcej kobiet, wiele zajmuje stanowiska kierownicze, więc w tym męskim świecie pokazujemy, że pełnimy ważne role, czy w spółnicy i z pomalowanymi rzęsami, ale zawsze na sto procent.



Patrycja Kurczab

Rozmowa z PATRYCJĄ KURCZAB – kierownikiem projektów realizowanych w firmie Newag

– Jest Pani uzależniona od pracy?

– To wbrew pozorom bardzo trudne pytanie. Przyznaję, że bardzo sobie cenię pracę, lubię ją i w jakiś sposób mnie uzależnia, bo jak już coś robię, to staram się robić najlepiej jak potrafię. Jest to bardzo ważna część mojego życia, motywuje mnie, napędza, daje mi tzw. kopa do działania, czasem kosztem czasu, którego brakuje na inne rzeczy, a czasami brakuje siły. Więc tak, jest to dla mnie uzależnienie, ale w dobrym znaczeniu tego słowa. Motywujące a nie deprymujące. Praca pochłania mnie, ale robię to, co lubię. Dzięki temu za każdym razem uczę się czegoś nowego, mogę się sprawdzić w dziedzinach, w których pewnie gdzie innej nie miałabym takich szans. Równocześnie uczy mnie to pokory i współpracy z ludźmi.

– Przed pięciu laty mówiła Pani, że od rana do wieczora ma w głowie Newag. To się zmieniło?

– Tak i nie. Poważnie podchodzę do tego, co robię i do tego, co się z tym wiąże. Natomiast dla zdrowia psychicznego i fizycznego staram się odreagować od pracy, żeby móc do kolejnych wyzwań i zadań wracać ze świeżą głową. Doświadczenie, które zdobywam, obserwacja i słuchanie samej siebie – zwłaszcza siebie w pracy – daje pewność, że dobrze jest odciąć się na chwilę od tematów pracy, odreagować, naładować, a dzięki temu działać efektywniej.

– Na czym polega Pani praca na co dzień?

– Pracuję na stanowisku kierownika projektu, moją główną rolą jest zarządzanie oraz koordynowanie wszystkich działań zmierzających do powstania finalnego produktu jakim w naszej firmie są m.in. pojazdy szynowe czy lokomotywy. Dział marketingu przekazuje do działu zarządzania projektami, w którym



Własne kompetencje to najlepsza inwestycja

» Rozmawia Jolanta Bugajska

Rozmowa z JOANNĄ KOT – dyrektorką działu HR w firmie Newag

– Pierwsze skojarzenie dotyczące szkoleń, jakie mogą być prowadzone w Newagu, to np. kurs spawacza. Tymczasem okazuje się, że szkolenia tu prowadzone dotyczą też zupełnie innych kompetencji.

– Pierwsze skojarzenia mają to do siebie, że często są bardzo mylne. W Newagu szkolenia to bardzo rozległy obszar, który dotyczy każdej dziedziny oraz fazy produkcji. Co roku, przy udziale pracowników i przełożonych, tworzony jest plan szkoleń. Jakich kwestii dotyczą szkolenia? Dopasowujemy się do potrzeb zarówno firmy jak i pracowników. Właściwie każda propozycja zatrudnianych przez nas ludzi odnośnie rozwoju kompetencji jest rozważana. Są to różne kategorie szkoleń, od kompetencji bardzo specjalistycznych np. badania nieniszczące, zdobywanie uprawnień np. elektrycznych, energetycznych, szkolenia spawaczy, klejaczy, po szkolenia z kompetencji miękkich takich jak zarządzanie sobą, prowadzenie negocjacji, zarządzanie ludźmi, rozwiązywanie konfliktów. Wdrożyliśmy również system szkoleń wewnętrznych z różnych dziedzin działalności spółki, które organizują dla nas nasi eksperci. Dzięki takiemu podejściu zyskujemy pewność, że każdy z naszych pracowników bez względu na staż pracy posiada odpowiednie kompetencje.

– Skąd pomysł, żeby uczyć radzenia sobie ze stresem, z sytuacjami konfliktowymi?

– Każdy z nas ma świadomość, jak wielki wpływ na nasze życie mają stres oraz sytuacje konfliktowe – dotyczy to w również środowiska pracy. W związku z tym powstał pomysł dedykowanego szkolenia, aby osoby, które są najbardziej narażone na takie sytuacje, potrafiły sobie z nimi radzić. Po przeanalizowaniu dostępnych na rynku szkoleń postanowiliśmy wdrożyć w naszej firmie cały cykl szkoleń menadżerskich, zawierający ponad 20 modułów. Firma, z którą współpracujemy, ma ponad

dwudziestoletnie doświadczenie, czego odbiciem są pozytywne opinie naszych pracowników. Myślę, że jest się czym chwalić, bo w szkoleniu tym uczestniczy cały czas około 200 osób.

– Jaki efekt dają takie szkolenia? Pracownicy są spokojniejsi, że nic ich nie zaskoczy, a klienci bardziej zadowoleni?

– Myślę, że szkolenia personelu niosą wielostronną korzyść. Kompetentny pracownik przekłada się bezpośrednio na zadowolonego klienta, a zadowolony klient na dobrą renomę firmy.

– W Newagu można się też nauczyć języków obcych. To propozycja dla każdego zainteresowanego pracownika?

– Tak. Co roku zbieramy zapisy na lektoraty, które odbywają się w siedzibie naszej firmy. Największym zainteresowaniem cieszą się lektoraty z języka angielskiego, ale w nieco mniejszym zakresie szkolimy się również z języka niemieckiego oraz włoskiego. Nasi pracownicy wyrażają także zainteresowanie językami czeskim i hiszpańskim. Niestety pandemia pokrzyżowała trochę nasze szyki w tym obszarze. Jak wiadomo najbardziej wartościowy jest bezpośredni kontakt z lektorem, co w ostatnim roku było mocno utrudnione.

– Ale kurs spawacza też można zrobić?

– Oczywiście, możemy się pochwalić własną szkołą spawania. Nasi instruktorzy to osoby z wyjątkowymi uprawnieniami, umiejętnościami, kompetencjami oraz doświadczeniem, które nieustannie pogłębiają poprzez uczestnictwo w kolejnych szkoleniach, konferencjach i seminariach. W trakcie roku można zrobić również dodatkowe szkolenia spoza planu.

– Te dodatkowe szkolenia to odpowiedź na zapotrzebowanie zgłaszane ze strony pracowników czy raczej „odgórna” inicjatywa wynikająca z obserwacji kadry?

– Tworzenie corocznego planu szkoleń to długi proces. Cały plan powstaje po zebraniu i analizie ocen pracowników, w których mogą wypowiedzieć się na temat tego, z jakich szkoleń chcieliby skorzystać w przyszłym roku. Przełożony bierze pod uwagę wnioski



Joanna Kot

pracowników oraz luki kompetencyjne wykazane w ocenie, a następnie wnioskuje o szkolenia dla swojego działu. Analizie podlegają również potrzeby całych grup zawodowych – np. kadra zarządzająca, grupy pracowników o konkretnych uprawnieniach np. drużyna manewrowa. Dopiero zebranie tych wszystkich elementów pozwala nam stworzyć plan szkoleń na przyszły rok.

– Pracownicy chcą się doszkalać, czy traktują te kursy jako przymus do zaliczenia?

– Mam nadzieję, że nikt nie traktuje własnego rozwoju jako przymusu. Pracownicy chcą się doszkalać i widać to po tym, jak chętnie uczestniczą w zajęciach, a niejednokrotnie uczestnictwo w pierwszym szkoleniu jest dla nich tylko początkiem, aby zdobywać wiedzę dalej i wnioskować o kolejne kursy. W końcu najlepsza inwestycja to inwestycja we własne kompetencje.

– Pracownik wyszkolił się w Newagu, po czym pójdzie do innej firmy z gotowymi umiejętnościami – nie ma takiego ryzyka?

– Oczywiście, że jest takie ryzyko, ale na szczęście takie sytuacje zdarzają się bardzo rzadko. Wydaje mi się, że pracownicy mają świadomość, iż koszty związane ze szkoleniami niejednokrotnie sięgają kilku, a nawet kilkunastu tysięcy złotych, co wzbudza w ludziach pewną lojalność i chęć pozostania w firmie, która dba o rozwój pracowników.

– Warto inwestować w rozwój pracowników?

– Jak już wspomniałam, inwestycje w kompetencje załogi przekładają się bezpośrednio na nasze produkty, a co za tym idzie na renomę naszej marki w całej Europie. Od lat obserwujemy rozwój ścieżek kariery pracowników, którzy pracę zaczęli zaraz po studiach mając wiedzę tylko teoretyczną. Po kilku latach dzięki nabraniu

doświadczenia, wiedzy oraz szkoleniom w danej dziedzinie obejmują stanowiska kierownicze. Wszyscy dyrektorzy w naszej firmie rozumieją potrzebę szkoleń i są zdania, że inwestowanie w kapitał ludzki to najlepsza i najbardziej opłacalna inwestycja.

– Może to już po prostu wymóg dzisiejszych czasów?

– Nie nazwałabym tego wymogiem, a bardziej świadomością, że żyjemy w czasach, w których technologia zmienia się bardzo szybko, a my musimy nie tylko za tymi zmianami podążać, ale je niejednokrotnie inicjować. Inwestycja w szkolenia, kursy czy studia jest jednym z naszych priorytetów. Mając dobrze wykwalifikowanych pracowników, możemy tworzyć nowe, zaawansowane technologicznie pojazdy, które z pewnością jeszcze nie raz wprawiają w zachwyt naszych klientów, a przede wszystkim podróżujących nimi pasażerów.

Inwestycje w kompetencje załogi przekładają się bezpośrednio na nasze produkty, a co za tym idzie na renomę naszej marki w całej Europie



Trzy rozdziały, jedna firma

»→ Jerzy Widel



Jedna z najstarszych fotografii

Myslenie o przyszłości Newagu jest fundamentem jego rozwoju i co do tego nie mam najmniejszych wątpliwości – mówi Zbigniew Konieczek, prezes Zarządu Newag S.A. – Ale chcę mocno podkreślić, że nie byłoby dzisiejszego Newagu w takim kształcie, gdyby nie tych 145 lat, które są za nami. Co więcej, byłoby niemądre, gdybyśmy zapomnieli, że dymiące parowozy, wybrudzeni węglem i smarem maszyniści to jakiś inny nierzeczywisty świat, który nie dotyczy ludzi budujących dziś pociągi w sterylnie czystych halach produkcyjnych. Nasz Newag jest w prostej linii spadkobiercą cesarsko-królewskich Warsztatów Kolejowych i Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Nowym Sączu. Pod tymi trzema nazwami kryje się jedno przedsięwzięcie, choć to właśnie wspomniane szczyty dzieła tych 145 lat na trzy różne epoki.

Tak się szczęśliwie składa dla prezesa Konieczka, że również i on, jak i słynna sądecka firma, mają swój jubileusz, bowiem kieruje nią równo 20 lat od 18 czerwca 2001 r. Już samo to – z jednej strony jubileusz 145-lecia i jego 20-lecie – sprawiają,

że mimo młodego wieku trafił również z innych powodów na karty historii firmy i Nowego Sącza. I to nie jest panegiryk na jego cześć, ale swoisty hołd oddany wszystkim pracownikom, którzy mieli możliwość budowania marki zakładu, a także tym, którzy przyczynili się do tego, że pomimo wielu trudnych chwil wśród tych 145 lat, szczęśliwa gwiazda prowadziła. Zaczęło się od narodzin warsztatów 145 lat temu, ale adres wciąż jest ten sam w Nowym Sączu! Czyż to nie jest fenomen?!

Etap I

Laskawy cesarz Franciszek Józef I
To, że kolej żelazna dotarła na Sądecczyznę, jest niewątpliwie zasługą Juliana Antoniego

Dunajewskiego (1824–1907). Co prawda urodził się w Stanisławowie, ale dzieciństwo i młodość spędził w Nowym Sączu, gdzie ukończył I Gimnazjum. Później był profesorem i rektorem Uniwersytetu Jagiellońskiego, a przede wszystkim był sądeckim posłem do austriackiego parlamentu (1873). Miał znakomite koneksje w Wiedniu, gdzie też studiował. Dość powiedzieć, że w latach 1880–1891 (a więc po wybudowaniu kolei w Nowym Sączu) był ministrem skarbu Cesarstwo-Królewskich Austro-Węgier. Dunajewskiego można nazwać śmiało ojcem sukcesu budowy linii kolejowej Tarnów–Nowy Sącz–Leluchów zaś cesarza Franciszka Józefa I ojcem chrestnym sądeckich kolejarzy. Dunajewski nawet odbył rozmowę z cesarzem, u którego wymógł

decyzję o przebiegu linii kolejowej i budowę Warsztatów w Nowym Sączu. Tak skutecznie, że pierwszy pociąg wjechał do miasta 18 sierpnia 1876 r., a pierwszą łopatę pod przyszłe warsztaty wbito na początku tego samego roku, a otwarto je we wrześniu, czyli dokładnie 145 lat temu. Służyły one głównie do napraw, przeglądów 12 parowozów, 40 wagonów osobowych i 200 towarowych kursujących na linii tarnowsko-leluchowskiej. Stąd w pierwszym roku istnienia zatrudniały 60 pracowników, w tym 45 wysoko wykwalifikowanych rzemieślników – głównie Czechów i Niemców. Naczelnikiem Warsztatów Kolejowych został Niemiec inż. Helmut Kuhn. Kiedy 1 sierpnia 1884 r. Warsztaty Kolei Wschodniej C.K. przejęła C.K. Dyrekcja Generalna

Kolei Austriackich, a na jej czele stał polski poseł Leon Biliński, w zakładzie coraz więcej kierowniczych stanowisk obejmować zaczęli Polacy.

Jak pracowano? Do pracy przyjmowani byli wyłącznie mężczyźni w wieku 18–35 lat. Dzień pracy trwał od 6.55 do 18., zaś w soboty do 13.25. Obowiązywała przerwa obiadowa w godz. 11.55 do 13.25. Ośmiogodzinny czas pracy wprowadzono dopiero w 1912 r. Poranna syrena obwieszczała początek roboty i podobnie wieczorna jej zakończenie. Z roku na rok firma się rozbudowywała ze względu na potrzeby kolei. Powstawały nowe hale, sprowadzono nowoczesne, jak na owe czasy, urządzenia. Dość powiedzieć, że w 1896 r. pracowało w Warsztatach Kolejowych 400 osób. Rocznie wykonywano 23 naprawy parowozów i 45 wagonów. W tym czasie sądeckie warsztaty obok tych ze Stanisławowa należały do największych i najnowocześniejszych w całych C.K. Austro-Węgier. Najlepsi pracownicy odbywali staże w podobnych zakładach w Wiedniu, Pradze, a nawet w Londynie na koszt firmy.

Kolejarza mieć za męża to było marzenie niejednej panny na wydaniu. Bo „warsztatowcy”, mimo że niewiele zarabiali, mieli różne dodatki np. ubrania służbowe, zniżkowy węgiel na opał, ulgi na przejazdy koleją, tanie mieszkania w Starej Kolonii



Etap II

Nowy Sącz miastem kolejarzy

Na przełomie XIX i XX wieku sądecki świat za sprawą braci kolejarzkiej stanął na głowie. W zapyziałej, galicyjskiej mieścinie liczącej w 1876 r. nieco ponad 9 tys. mieszkańców ze znacznym odsetkiem Żydów, pojawiła się armia kolejarzy. Co prawda stacjonował już w mieście 20. Pułk Piechoty z 6 tys. żołnierzy, ale to kolejarze narzucali tempo przemian. Gdzieś musieli mieszkać, gdzieś się żywić, ubierać, bawić – jednym słowem żyć po bożemu. Ale nie zawsze, gdyż już zapuścili tu swoje korzenie socjaliści cieszący się popularnością wśród robotników kolejowych. Kolejarza mieć za męża to było marzenie niejednej panny na wydaniu. Bo „warsztatowcy”, mimo że niewiele zarabiali, mieli różne dodatki np. ubrania służbowe, zniżkowy węgiel na opał, ulgi na przejazdy koleją, a także mieszkania w Starej Kolonii. Za tem warunki życia całkiem znośne.

Tak więc po uruchomieniu Warsztatów Kolejowych liczba mieszkańców z roku na rok rosła, dochodząc w 1890 r. do 15 tys. osób. A kiedy do Nowego Sącza przeniesiono ze Starego Zagórza ze zlikwidowanych tam warsztatów ponad 400 pracowników z rodzinami, w 1910 r. miasto liczyło już blisko 20 tys. mieszkańców. To wymuszało na lokalnych władzach generalne zmiany urbanistyczne, poprowadzenie nowych ulic, zagospodarowanie terenów między ul. Grodzką, gdzie kończyły się faktycznie miasto, aż po dworzec kolejowy i warsztaty. Stara kolonia, łaźnia przy ul. Kolejowej, Dom Robotniczy, Stowarzyszenie Kształcące – Zapomogowe „Siła”, pierwsze kino, pierwszy pochód 1 majowy w 1891 r., orkiestra dęta, nowy kościół kolejowy, szkoła podstawowa, klub sportowy Sandecja, Nowa Kolonia – to wszystko powstało za sprawą kolejarzy. Oczywiście kwitło życie kulturalne, życie gospodarcze, społeczne. Istna rewolucja! W czasie I wojny światowej Warsztaty pracowały pełną parą, budując cieszące się uznaniem pociągi pancerne i oczywiście naprawiając tabor na potrzeby wojenne. Kiedy nastąpiła wolność, już 1 listopada 1918 r. Nowy Sącz zrzucał jarzmo zaborcze. Skończyła się pionierska era i wspaniała rozkwit Cesarsko-Królewskich Warsztatów Kolei Wschodnich. Ale pozostał wśród pracowników kult porządku, obowiązkowości, sumiennej pracy. I tę tradycję przekazywali dziadkowie i ojcowie swoim synom. W niepodległej Polsce od 1922 r. dawne Warsztaty nosiły już nazwę „Warsztaty Główne I klasy Nowy Sącz”.

Etap III

Międzywojnie

Szczęśliwa gwiazda nigdy Warsztatów nie opuściła. Co prawda podtrzymano austriacką tradycję podległości dyrekcjom kolejowym,



Pociąg pancerny 1918–1919r.

bo od 1918 r. wchodziły w skład Dyrekcji Kolei w Krakowie. Jej dyrektorem został Włodzimierz Zborowski, były naczelnik Warsztatów Kolejowych w Nowym Sączu w latach 1892–1901. Taka to była sądecka kuźnia wybitnych inżynierów. Sącz miał swoją klasę jakości, bo były to jedyne w dyrekcji zakłady o profilu naprawczym parowozowo-wagonowym. Były też jednymi z najnowocześniejszych w Polsce. W 1930 r. zatrudniały 1860 pracowników. Więc licząc z rodzinami i kolejarzskimi rodzinami z PKP, stanowili blisko 30 proc. mieszkańców. A co dopiero powiedzieć, że w Starym Sączu mieszkało 300 „warsztatowców”, nie licząc Grybowa, czy kolejarzskich wsi Ptaszkowa i Męcina. Prawdziwa Matka – Kolej!

Etap IV

II wojna światowa i po wojnie

Gdy nadciągała wojenna zawierucha, już w sierpniu 1939 r. przygotowano Warsztaty Kolejowe I klasy do ewakuacji do zakładu w Stanisławowie. Miały wyjechać urzędnicy i nadzorujący ewakuację członkowie załogi. Pierwszy i ostatni pociąg odjechał 5 września tuż przed wkroczeniem Niemców i Austriaków do Nowego Sącza. Dyrektorem został Austriak z pochodzenia – Hugo Ekner i miał nim być aż do 18 stycznia 1945 r. Ci, którzy pracowali podczas okupacji niemieckiej, dobrze go po wojnie wspominali. Okupacja to również czas rozbudowy Warsztatów, co miało oczywiście związek z potrzebami wojennymi niemieckiej armii, zwłaszcza po 22 czerwca 1941 r., kiedy Niemcy

ruszyli z frontem wschodnim. Naprawiano tu głównie parowozy, ale i wagony osobowe. To wówczas wybudowano halę tzw. wagonową i halę do dzisiaj zwaną nr 1 od strony ul. Nawojowskiej. Rosła od 1941 r. liczba pracowników, by w połowie 1944 r. osiągnąć liczbę ponad 6 tys. Jak wspominał przed laty inż. Stanisław Solecki, dzień pracy zaczynał się o godz. 6. zaś kończył o 17.15 z 20-minutową przerwą na obiad, który przynosiły rodziny. Pracowano też w co drugą niedzielę. Na stanowiska kierownicze Niemcy kierowali głównie tych, którzy podpisali volkslisty. Byli to w większości potomkowie dawnych kolonistów osiedlonych na Sądecczyźnie w XVIII w. Jesienią 1944 r. otrzymali rozkaz wyjazdu z Nowego Sącza i okolic. Wielu nie skorzystało.

Obok parowozów i wagonów Niemcy naprawiali też w Nowym Sączu działa przeciwpancerne i przeciwlotnicze. Przez dwa lata istniał w Warsztatach obóz pracy, czego dowodem są stojące do dzisiaj wieże wartownicze. Jesienią 1944 r. hitlerowcy podjęli decyzję o całkowitej likwidacji zakładu. Ruszyli z rozbiórką niemal do gołej ziemi. Na szczęście nie zdążyli wysadzić w powietrze hal i budynków. Wywieźli natomiast wszystkie maszyny i urządzenia. Powoli, dzięki zapalowi pracowników, podnosiły się Warsztaty z ruiny. Była to jedna wielka prowizorka i szaber na tzw. Ziemiach Odzyskanych. Z trudem i wysiłkiem zwozili zdobyczne maszyny ze Śląska, a nawet z Austrii. Pod koniec 1945 r. załoga

liczyła już blisko 1500 pracowników. We wrześniu 1946 r. miało miejsce zakładowe święto – oddano do użytku setny parowóz naprawiony w Warsztatach Głównych PKP I klasy w Nowym Sączu.

Etap V

Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego

W 1950 r. Warsztaty Kolejowe przemianowano na Państwowe Warsztaty Mechaniczne nr 3 w Nowym Sączu, a w 1951 r. na Zakłady Naprawy Parowozów i Wagonów nr 3 podległe Zakładowi Produkcyjnym w Poznaniu, a te Ministerstwu Kolei. Wreszcie po latach żonglowania nazwą 12 listopada 1952 r. szczęśliwa, jak dotąd, firma otrzymała nazwę znaną do dzisiaj – Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Nowym Sączu. To było już samodzielne przedsiębiorstwo pracujące nie tylko na potrzeby PKP, ale innych zakładów np. kopalń czy hut. Pracownicy, a było ich w tymże roku ponad 3 tys., utracili niektóre przywileje kolejowe, jak np. legitymacje uprawniające do ulg. Zresztą 1 sierpnia 1982 r., a więc w stanie wojennym, ZNTK powróciły na łono PKP, by zerwać z nimi definitywnie i na zawsze w 1991 r.

Ale wróćmy do czasów ZNTK, bo to okres niebywałego rozwoju technicznego w porównaniu z przedwojennymi laty. Związane to było z przygotowaniem firmy do napraw lokomotyw spalinowych i nowoczesnych (jak na tamte lata) wagonów osobowych. W 1965 r. gotowe były plany rozbudowy, zlikwidowano hale Szczepankowskiego

i powstała nowoczesna hala naprawy silników spalinowych oraz elektrycznych z hamownią. Kiedy utworzono Warsztat Szkolenia Uczniów (szkołę przyzakładową), ZNTK liczyły grubo ponad 4 tys. pracowników. Rozbudowano kadrę socjalną, bo utworzono ośrodki wypoczynkowe w Znamierowicach i Cieniawie. Zakłady dbały o pracowników a związek zawodowy ZZK trudnił się przydziałem ziemniaków, zaopatrzeniem w węgiel itp. dobra socjalne, włącznie z goździkiem i rajstopami na Dzień Kobiet. Organizowano wczasy rodzinne w kraju i za granicą (NRD, Czechosłowacja), wybieżki wagonem socjalnym.

Era naprawy parowozów zakończyła się definitywnie w 1972 r., chociaż ostatni parowóz na potrzeby filmowe wyremontowano jeszcze w 1986 r. Kiedy parowozy przestały kopcić, ZNTK były jedynym zakładem, który naprawiał polskie, produkcji FABLOK-u lokomotywy SM-30 a następnie SM-48. Te lokomotywy manewrowe i wagony osobowe to był podstawowy asortyment napraw. Temu służyły nowe maszyny, urządzenia, hale, chociaż np. nowa lakiernia wagonów nie zdała zupełnie egzaminu. Lata 70. wywindowały ZNTK do grona trzech największych i najlepszych w swojej branży w kraju. Rosło też zatrudnienie, z 4536 pracowników w 1973 r. do rekordowego 1981 r., kiedy w ZNTK pracowało ponad 4,7 tys. osób!

DOKOŃCZENIE STRONA 28



We wrześniu 1976r. ZNTK wizytował sekretarz Edward Gierek

DOKOŃCZENIE ZE STRONY 27

Firma miała się wyśmienicie i w rok 100-lecia 1976 r. wchodziła z roczną wartością produkcji ponad 1 mld złotych (ile to na dzisiejszy przelicznik?) i Orderem Sztandaru Pracy II klasy. Ówczesny dyrektor od 1 lipca 1967 r. Władysław Stendera święcił swój osobisty sukces. Był pracownikiem Warsztatów od 1941 r. Zresztą postać bardzo popularna i szanowana, owiana sławą wojennego partyzanta Armii Krajowej w oddziale majora Juliana Zubka „Tatara”. Był dyrektorem do 31 grudnia 1981 r., odszedł ze stanowiska ze względu na stan zdrowia. Kończyła się powoli epoka gierkowska. Zresztą człowiek nr 1 wtedy w kraju i sekretarz KC PZPR Edward Gierek wizytował ZNTK we wrześniu 1978 r. A taką cenzurą mijających bezpowrotnie czasów były – o ironio! – obchody 100-lecia ZNTK w 1976 r. Podobnie jak przez całe stulecie „warsztatowcy” odgrywali ważną rolę w życiu Nowego Sącza. I to we wszystkich dziedzinach, począwszy od kultury, na sporcie kończąc. Na 100-lecie ukazał się pierwszy numer gazety „Głos ZNTK”. Gazeta zakończyła swój żywot w 1989 r. Aż nastały nowe krótkotrwałe czasy Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”. Co więcej 31 lipca

1980 r. miała miejsce „nieuzasadniona przerwa w pracy”, czyli po prostu strajk. Rzecz niespotykana w PRL. W ZNTK zaczęło wszystkiego brakować począwszy od części zamiennych, surowców do produkcji, a z drugiej strony narzucano ze zjednoczenia ZNTK coraz wyższe plany napraw lokomotyw i wagonów. Ludzie coraz mniej zarabiali. Stąd protesty. Po rozmowach rządowych w Szczecinie i Gdańsku już we wrześniu 1980 r. powstał w ZNTK Komitet Założycielski NSZZ „Solidarność” na czele z Józefem Jareckim. Sytuacja w kraju i ZNTK była coraz gorsza. Rosło wielkie niezadowolenie pracowników. 5 marca 1981 r. odwiedził firmę lider „Solidarności” Lech Wałęsa, późniejszy prezydent RP. 13 września 1981 r. wprowadzono stan wojenny, a ZNTK zmilitaryzowano. Wielu działaczy „S” internowano i aresztowano. Skończyły się dobre czasy przedsiębiorstwa i dyrektora Władysława Stendery. Jego następcą został Andrzej Gałęziowski, długoletni zastępca dyrektora ds. produkcji. On najlepiej wiedział, jak jest krucho z produkcją i jakie są tego konsekwencje dla pracowników. Lata po stanie wojennym to czas marazmu, codziennością były problemy z brakiem części i podzespołów. Dyrektor Gałęziowski dwoił się i troił, a do tego wszystkiego był jeszcze posłem na Sejm 1985–1989.

Etap VI

Prywatyzacja, czyli slalom w nieznane

O roku ów 1989! W kwietniu powraca do życia NSZZ „Solidarność”. W październiku na jej czele staje Stanisław Cichoński. W kraju odbywają się czerwcowe wybory parlamentarne i nadchodzi zmierzcha PRL-u. W gospodarce rozpoczyna się budowa kapitalizmu w miejsce tzw. realnego socjalizmu. W ZNTK w listopadzie tworzy się w wyborach Rada Pracownicza, a jej przewodniczącym zostaje Andrzej Muzyk. Nie układa się współpraca rady z dyrektorem Andrzejem Gałęziowskim, któremu – jego zdaniem – rada wyraźnie przeszkadza w samodzielnym kierowaniu zakładem. Po fali demonstracji pracowników definitywnie wynosi się z ZNTK Komitet Zakładowy PZPR. Jej ostatnim sekretarzem był Bogusław

Tucznio, który rezygnuje z funkcji i gasi światło. To jednak nie uspokaja nastrojów w załodze, która widzi, że ich firma niebezpiecznie dryfuje ku bankructwu. Ludzie coraz mniej zarabiają, pracy zaczyna brakować, ponad 3,8 tys. pracowników boi się o swoje jutro.

W lutym 1990 r. Rada Pracownicza odwołuje ze stanowiska dyrektora Gałęziowskiego i powierza obowiązki Alojzemu Oraczowi, dotychczasowemu zastępcy dyrektora ds. ekonomicznych. Oracz był dyrektorem w latach 1990–2001. 1 lipca tegoż roku w wyniku strajku głodowego w ZNTK Wrocław wszystkie zakłady naprawcze występują z PKP. W ramach retorsji PKP przestaje zlecać naprawy lokomotyw i wagonów w sądeckich ZNTK. A przecież z tego zakłady żyją przede wszystkim, więc bocznica ZNTK robi się nagle pusta. Dyrektor Oracz szuka rynków zbytu na Ukrainie, Litwie. Jest mowa nawet o naprawianiu tramwajów. Powstają różne fantastyczne pomysły, ale realna sytuacja jest coraz gorsza. W ZNTK pracuje 3545 osób, PKP zalega z płatnościami ponad 68 mld zł. Z pracy muszą być zwolnione w pierwszym rzucie 683 osoby. To rodzi bunt załogi. Do dymisji podaje się cała Rada Pracownicza i po kolejnych wyborach tworzy się nowa na czele z Andrzejem Chronowskim, późniejszym senatorem i ministrem skarbu.

Widmo prywatyzacji – kompletnie obce załodze słowo – dociera do Nowego Sącza. To z jednej strony niepewność, z drugiej nie wiadać innych sposobów rozwiązania złej sytuacji. Rada Pracownicza w oparciu o opinię załogi nakazuje dyrektorowi Alojzemu Oraczowi przystąpienie do powszechnej prywatyzacji. W 1993 r. rząd wpisuje ZNTK na listę 500 największych polskich firm przewidzianych do prywatyzacji.

Od 1994 r. ZNTK staje się jednoosobową spółką Skarbu Państwa pod zarządem X Narodowego Funduszu Inwestycyjnego nr 10 „Foksal”. Po przekształceniu w spółkę 2 listopada 1994 r. wciąż pracuje tu 3480 osób i to pracownicy otrzymują 15 proc. udziałów. Ludzie nie bardzo wiedzą, o co w tym procesie chodzi, więc najczęściej szybko pozbywają się swoich akcji sprzedając je niedługo bardzo tanio w bankach.

Sytuacja nieco się poprawia, bo sądeckie ZNTK po upadku i bankructwie innych ZNTK stają się niekwestionowanym liderem w naprawach wagonów i lokomotyw manewrowych. Ale firma ciągle przynosi straty. Szuka się oszczędności likwidując np. wszelkie przywileje socjalne, pozbywając się ośrodków wypoczynkowych w Cieniawie, Znamierowicach, sprzedając mieszkania zakładowe ich lokatorom. Światelko w tunelu ukazuje się w 1997 r., kiedy to ZNTK wygrywa trzyletni przetarg na naprawy, ogłoszony przez PKP. W tym sukcesie ma swój udział Zbigniew Konieczek, kierujący działem marketingu, ale wkrótce opuszcza on ZNTK, wygrywając konkurs na dyrektora Kuźni „Glinik” w Gorlicach. Coraz szerzej ZNTK przyjmuje do napraw tabor kolei podmiejskich. To w przyszłości okaże się strzałem w dziesiątkę. Atmosfera jednak jest wciąż napięta, na granicy wybuchu. Część pracowników przechodzi na wcześniejsze tzw. pomostowe emerytury. Wiosną 2001 r. lont zostaje podpalony, kiedy ludzie się dowiadują, że ZNTK przegrało intransytny przetarg na naprawy wagonów i lokomotyw zorganizowany przez PKP. W konsekwencji na bruk ma odejść 600 pracowników w tym – co najbardziej zdenerwowało ludzi – nawet jedyni żywicieli rodzin. Obydwa związki zawodowe NSZZ „Solidarność” i NSZZ pracowników ZNTK ogłaszają strajk. Jest gorący 12 czerwca 2001 r. Do zwolnienia dochodzi, ale chwilę potem następują radykalne zmiany.



Niepokoje pracownicze

Sytuacja w kraju i ZNTK była coraz gorsza. Rosło wielkie niezadowolenie pracowników. 5 marca 1981 r. odwiedził firmę lider „Solidarności” Lech Wałęsa, późniejszy prezydent RP. 13 września 1981 r. wprowadzono stan wojenny, a ZNTK zmilitaryzowano



Po wydarzeniach 12 czerwca Sylwia Lasota, prezes Rady Nadzorczej ZNTK i jednocześnie przedstawicielka X NFI „Foksal”, ma podjąć decyzję o dalszych losach zarządu firmy, którą kieruje prezes i dyrektor naczelny Alojzy Oracz. Posiedzeniu Rady Nadzorczej 18 czerwca 2001 r. towarzyszy głośna demonstracja w ZNTK. Aby uspokoić nastroje, przez radiowęzeł nadany zostaje komunikat o odwołaniu dotychczasowego zarządu ZNTK. Jednocześnie Sylwia Lasota przedstawia demonstrującym nowy skład zarządu. Z referencją Banku Reiffeisen właściciela X NFI prezesem zostaje 42-letni Zbigniew Konieczek, a członkiem zarządu jego rówieśnik Wiesław Piwowar. Jesienią 2001 r. dołączy do nich Bogdan Borek jako dyrektor finansowy. Konieczek i Piwowar widząc tragiczną sytuację finansową spowodowaną przez nierzetelne PKP, postawią sprawę na ostrzu noża – albo sąd, albo pieniądze, albo jakaś koncepcja układowa zapewniająca sądeczanom stały dopływ wypracowanej gotówki. Układy układami, ale w tej bardzo trudnej sytuacji w oczach topniała załoga. 31 grudnia oficjalnie w ZNTK pracowało jeszcze 1315 osób. Administrację zredukowano z 290 do 140 osób. Zlikwidowano kilkanaście komórek organizacyjnych, ograniczono liczbę kierowników i mistrzów. Rozpoczęto restrukturyzację z myślą o przyszłości i rozwoju. Obniżono wszelkie materiałowe koszty. Z pomocą przyszły władze miasta, anulując m.in. długie podatkowe.

Etap VII

Jak narodził się Newag

Bogdan Borek wiceprezes zarządu, dyrektor finansowy wspomina: Rok 2001 to na pewno rok przełomowy w historii firmy. Ktoś, kto oceniałby kondycję w oparciu o sprawozdania finansowe, jednoznacznie określiłby jej stan jako upadłość. Strata netto wynosiła prawie 30 mln złotych przy sprzedaży 119 mln złotych. Większościowy właściciel czyli NFI, widząc sytuację i nie wierząc w możliwości zmiany, zaczął szukać inwestora. Cena za pakiet 60 proc. akcji spółki ZNTK wynosiła 500 tys. zł! To był szalony rok. Negocjacje z bankami o dodatkowe kredyty pozwalające wypłacać pracownikom wynagrodzenia w ratach, cotygodniowe wyjazdy do Warszawy i wyczekiwanie pod drzwiami na pięć minut rozmowy w Biurze Finansów PKP, aby usłyszeć – na razie nie możemy wam wypłacić, ale spokojnie dacie radę.

Ale spokojnie nie było, bo wokół Narodowych Funduszy Inwestycyjnych kręciło się wielu hochsztaplerów i krętaczy. Zagrozenie dla bytu ZNTK Nowym Sączu nadeszło właśnie z Warszawy. Za „grosze” można było kupić akcje. 28 maja 2002 r. NFI „Foksal” sprzedał pierwsze partie (33 proc.) akcji ZNTK Europejskiej Korporacji Finansowej w Katowicach. Jej prokurent Robert Hammerling dokupił resztę akcji od NFI, co dało mu ponad 60 proc. akcji ZNTK. Prezes



Nowy właściciel Zbigniew Jakubas przyleciał do firmy helikopterem

Konieczek wraz z całą załogą bronił się przed wrogiem przejęciem przez Hammerlinga i skierowali sprawę do prokuratury. Strażnicy zakładu mieli być czujni i nikogo obcego nie wolno było wpuścić do firmy. Prezesi podjęli różne kroki prawne, by Hammerlingowi i jego ludziom nie udało się wykonać praw właścicielskich.

Swoją drogą ten przypadek wiele mówi o dziwacznych sposobach budowy kapitalizmu w Polsce, kiedy EKF bliżej nieznana firma mająca swoją siedzibę w dwóch pokojach w bloku mieszkalnym powiązana z ludźmi z Akcji Wyborczej „Solidarność” (m.in. byłym wojewodą

śląskim) i BBWR za pół darmo mogła wykupić taki zakład jak ZNTK, kolejarską kolebkę Sądeckizny, zakład legendę. Ale Hammerling musiał obejść się smakiem. Spory w tym udział miał m.in. Jan Golba, długoletni burmistrz Krynicy-Zdroju i od lat burmistrz Muszyny. To on podpowiedział prezesowi Konieczkowi nazwisko Zbigniewa Jakubasa. Ten znany w kraju biznesmen był właścicielem m.in. rozlewni wód w Tyliczu, słynnej „Perły Beskidu”.

20 maja 2003 r. nie doszło do skutku Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy ZNTK. W tej sytuacji cały pakiet akcji za 5 mln zł odkupił od Hammerlinga Zbigniew

Jakubas. Resztę akcji rozdzielili Skarb Państwa i pracownicy ZNTK. Zbigniew Jakubas stał się wkrótce właścicielem 95 proc. akcji. To on był autorem nazwy firmy NEWAG w 2005 r.

Dla najnowszej historii zakładu przełomowy był niewątpliwie 2005 r., kiedy pojawił się pierwszy pomysł, by całkowicie zmienić profil działalności przedsiębiorstwa z remontowego na produkcyjno-remontowy – podkreślał prezes Zbigniew Konieczek. – Dla mnie i obecnie pracujących ludzi najważniejszym momentem było oddanie do użytku naszego

pierwszego pojazdu 19WE „Halny” dla warszawskiej szybkiej Kolei Miejskiej. Co najciekawsze zrobiliśmy go bez zamówienia. Biznesowo to był ryzykowny ruch, postawiliśmy wszystko na jedną kartę, ale jak widać czasami trzeba zaryzykować, żeby przeskoczyć na inny poziom. Dlatego tamten moment uważam za najistotniejszy we współczesnej historii firmy. Drugim było wejście Newagu 5 grudnia 2013 r. na Giełdę Papierów Wartościowych w Warszawie.

Prezesa Konieczka najbardziej jednak cieszy, co mocno akcentuje, kiedy może powiedzieć, że Newag jest firmą młodych inżynierów. Staje się to po raz pierwszy w 145-letniej historii. Pracuje ich w przedsiębiorstwie 300 i zbudowanie takiego zespołu to dla niego największy powód do dumy. Nie mniejszy niż wybudowanie kolejnych generacji pojazdów Impuls, czy innych lokomotyw.

Zbigniew Konieczek przy każdej okazji podkreśla, iż mocno wierzy, że przyszłość zakładu i jego pracowników będzie dobra. Oni wiedzą, jak się buduje pojazdy szynowe i są z nich bardzo dumni. Tak jak ich poprzednicy w Warsztatach Kolejowych i Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego. 145 lat zwycięstw i porażek, ale widać z tej historii, że szczęśliwa gwiazda zawsze sprzyjała zakładowi i pracownikom. Pewnie nie wszyscy byli pracownicy się z takim zdaniem zgodzą, bo byli i chwile bardzo bolesne, niekiedy tragiczne dla nich i ich rodzin. Jednak zakład przetrwał wszystkie trudne momenty, trwa i dobrze prosperuje ku chwale Sądeckizny.



5 grudnia 2013r. NEWAG wszedł na Giełdę Papierów Wartościowych

Pojazdy szynowe i lokomotywy wyprodukowane przez Newag w latach 2005–2021

							
						31WE	
							
						E4MSU	15D
							
		311D			221M	35WE	222M
							
14WE	EN57 (modern.)	6Dg	19WE	E6ACT	220M	Inspiro Warszawa	36WE
2005	2006	2007	2008	2009	2010	2012	2013

Opis pojazdów:

14WE – trójczłonowy elektryczny zespół trakcyjny.

EN57 – trójczłonowy elektryczny zespół trakcyjny (modernizacja).

6Dg – lokomotywa spalinowa, modernizacja lokomotywy serii SM42.

311D – lokomotywa spalinowa, modernizacja lokomotywy produkcji rosyjskiej typu M62, w Polsce oznaczanej ST44.

19WE – czteroczłonowy elektryczny zespół trakcyjny.

E6ACT – sześćoosiowa lokomotywa elektryczna (DRAGON).

220M – dwuczłonowy spalinowy zespół trakcyjny.

221M – trójczłonowy spalinowy zespół trakcyjny.

Inspiro Warszawa – wagony metra warszawskiego.

35WE – sześcioczłonowy elektryczny zespół trakcyjny, pierwszy pojazd z rodziny Impuls, który powstał w Newagu.

E4MSU – czteroosiowa lokomotywa elektryczna wielosystemowa (GRIFFIN).

31WE – czteroczłonowy elektryczny zespół trakcyjny (Impuls).

36WE – trójczłonowy elektryczny zespół trakcyjny (Impuls).

222M – dwuczłonowy spalinowy zespół trakcyjny.

15D – lokomotywa spalinowa, modernizacja lokomotywy TEM2 (SM48).

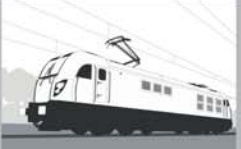
36WEa – trójczłonowy elektryczny zespół trakcyjny (Impuls).

18D – lokomotywa spalinowa, modernizacja lokomotywy serii SM42.

6Dl – lokomotywa spalinowa, modernizacja lokomotywy serii SM42.

37WE – dwuczłonowy elektryczny zespół trakcyjny (Impuls).



 45WE							
 37WE				 222Ma			 45WEa
 6DI		 36WEb		 E6ACTa/ab	 36WEhd	 36WEdb	 31WEb
 18D		 39WE		 36WEd	 E6ACTad/adb	 E6MST	 37WEa
 36WEa	 Vulcano	 E6ACTd	 E4DCUd	 Inspiro Sofia	 E4DCU	 36WEh	 31WEba
2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021

45WE – pięcioczłonowy elektryczny zespół trakcyjny (Impuls).

Vulcano – wąskotorowy spalinowy zespół trakcyjny obsługujący szlaki wokół wulkanu Etna na Sycylii.

E6ACTd – sześćoosiowa lokomotywa elektryczna ze spalinowym modulem dojazdowym (DRAGON).

39WE – sześcioczłonowy elektryczny zespół trakcyjny, pojazd składa się z dwóch trójczłonowych, jednoprzestrzennych sekcji.

36WEb – trójczłonowy elektryczny zespół trakcyjny (Impuls 2).

E4DCUd – czteroosiowa lokomotywa elektryczna ze spalinowym modulem dojazdowym (GRIFFIN).

Inspiro Sofia – wagony metra w stolicy Bułgarii.

36WEd – trójczłonowy elektryczny zespół trakcyjny (Impuls 2).

E6ACTa/ab – sześćoosiowa lokomotywa elektryczna (DRAGON 2).

222Ma – dwuczłonowy spalinowy zespół trakcyjny.

E4DCU – czteroosiowa lokomotywa elektryczna (GRIFFIN).

E6ACTad/adb – sześćoosiowa lokomotywa elektryczna ze spalinowym modulem dojazdowym (DRAGON 2).

36WEhd – trójczłonowy spalinowy zespół trakcyjny (Impuls 2)

36WEh – trójczłonowy hybrydowy zespół trakcyjny (Impuls 2).

E6MST – sześćoosiowa lokomotywa elektryczna wielosystemowa (DRAGON 2)

36WEdb – trójczłonowy elektryczny zespół trakcyjny (Impuls 2).

31WEba – czteroczłonowy elektryczny zespół trakcyjny (Impuls 2).

37WEa – dwuczłonowy elektryczny zespół trakcyjny (Impuls 2).

31WEb – czteroczłonowy elektryczny zespół trakcyjny (Impuls 2).

45WEa – pięcioczłonowy elektryczny zespół trakcyjny (Impuls 2).



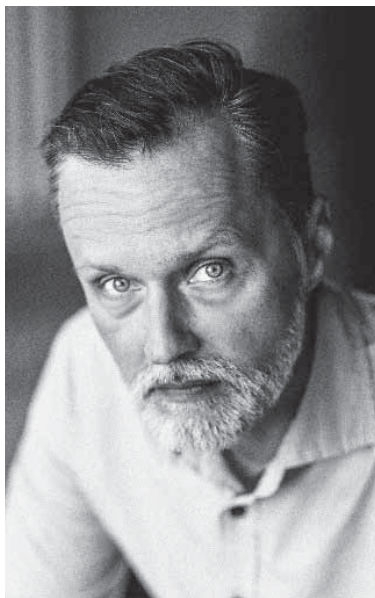
ZNTK, radio na drucie i przyszły minister

»→ Sławomir Wrona

W drugiej połowie lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku, by mieć radio, potrzebny był albo dostęp do nadajników, albo mikrofon, magnetofon, drut i głośniki. W drugiej wersji wszystko spinało się w sieć nazywaną – radiowęzłem. Ówczesna władza starała się nie marnować okazji słania „jedynie słusznych treści” do dużej grupy ludzi zebranej w jednym miejscu. Radiowęzły uruchamiano zatem w większych zakładach pracy, a nawet w niektórych miastach. Najstarsi sądeczanie być może pamiętają, że w wielu domach wisiały na ścianach głośniki z pokrętłem, którym można było regulować... Ale tylko głośność. Kilka pokoleń pracowników ZNTK pamięta także, że takie głośniki wisiały w każdym biurze i zakładowej hali.

Zakładowa „sieć” ożywała trzy razy każdego dnia. O godzinie 6.50, by przywitać załogę porannej zmiany. O godzinie 10.00, by przez 15 minut z muzyką i słowem towarzyszyć „kolejarzom” w przerwie śniadaniowej. I dzień się minął przed godz. 15.00, kiedy wielu dawno było już w szatniach (dziś ponoć nie do pomyslenia) przebijając się i czekając na koniec dnia pracy.

Gdyby przenieść ten model jeden do jednego we współczesną rzeczywistość, można by było



FOT. ARCH. S. WRONY

Sławomir Wrona

mówić o – jak mówi dziś młode pokolenie – pełnej „stylówie”. Kolejarze słuchali muzyki granej zawsze z płyt winylowych. Audycje w przerwie śniadaniowej odtworzone były również analogowo, z taśmami na magnetofonach szpulowych.

Radiowęzeł zakładowy w ZNTK, spełniał tę samą funkcję, jaką dziś pełni internet, czy media elektroniczne. Oczywiście dotyczyło to określonej, zamkniętej społeczności. Był miejscem, gdzie pojawiali się ówcześni ludzie ważni i znani, także sądecy dziennikarze. Był miejscem, gdzie zaczynały się prawdziwe medialne przygody a nawet (tak, to prawda!) polityczne i rządowe kariery.

Najbardziej charakterystycznym, ciepłym, żeńskim głosem radiowęzła był głos Małgorzaty Kamińskiej. Przed mikrofonem pojawiali się też Jerzy Widel, czy nieżyjący już Daniel Weimer. Pierwsze radiowe wprawki zaliczył tam też autor tego tekstu. Oczywiście mowa o drugiej połowie lat 80. i początku ostatniej dekady XX wieku. Wcześniej radiowęzeł ZNTK kojarzył się wyłącznie z osobą legendarnego Jana Krokowskiego. Postaci o bogatym życiorysie, byłego więźnia obozu

w Oświęcimiu, którego imię nosi dziś jedna z sądeckich ulic.

A goście? Oj, było tu ciekawie. Pojawia się w tej historii na przykład późniejszy wieloletni wiceprezes spółki Wiesław Piwowar. Jego postać związana jest z epizodem produkcji filmowej wplecionej w historię radiowęzła. Pod koniec lat 80. w głowie ówczesnego dyrektora ZNTK Andrzeja Gałęziowskiego zrodziła się idea współpracy z... Chinami! Wszystkie polskie zakłady zaplecza technicznego kolei (jak nazywano ZNTK-i) miały zachwycić Chińczyków poziomem technicznym i przyjmować wagony z kraju środka do remontu. Wiesław Piwowar otrzymał misję merytorycznej opieki nad filmem ofertowym. Film powstał, w przeciwieństwie do polsko-chińskiej kolejowej kooperacji.

W końcu lat osiemdziesiątych wszystkie niepokojące ustępującej, komunistycznej władzy, jak i nadzieje środowisk

opozycyjnych, zaistniały też w małej skali zakładowego radiowęzła. Studio zamknięto na klucz w obawie przed wrogim przejęciem „anteny”, czy raczej kabla. Na ścianie zawisła lista „osób uprawnionych”, a każdy, kto chciał wejść, był wcześniej uważnie lustrwany przez judasza w obitych blachą drzwiach. Pełna cenzura była już jednak niemożliwa. Karierę zaczął robić termin – pluralizm i do głosu dopuszczono także środowiska „Solidarności”. Czwartkowy kwadrans śniadaniowej audycji oddano związkowcom z „Solidarności”. I właśnie wtedy, po raz pierwszy pojawił się Andrzej Chronowski, młody inżynier z działu postępu technicznego, później mistrz w zakładowej kuźni. W 1991 roku Andrzej Chronowski został przewodniczącym Rady Pracowniczej NSZZ „Solidarność” w ZNTK. Dwa lata później wystartował w wyborach do Senatu i... wygrał. Potem były jeszcze dwie senatorskie kadencje, funkcja wicemarszałka izby wyższej, aż wreszcie w roku 2000 teka ministra skarbu. Pamiętam dzień po wyborach z 1993 r., kiedy Andrzej Chronowski przyszedł do rozgłośni, i pełen szczerego niepokojem zapytał: I co teraz?

Gdyby ktokolwiek znał odpowiedź i opisał, co wydarzy się w życiu Andrzeja Chronowskiego, co stanie się z ZNTK i jak wyglądać będzie następne bez mała 30 lat, to niewiele dałoby wiary.

Radiowęzeł zakładowy w ZNTK był miejscem, gdzie pojawiali się ówcześni ludzie ważni i znani, także sądecy dziennikarze. Był miejscem, gdzie zaczynały się prawdziwe medialne przygody a nawet (tak, to prawda!) polityczne i rządowe kariery

dts24.pl

**Tvoja
codzienna
porcja
informacji**



W pierwszej kolejności należy zadbać o najbliższych

»→ Rozmawia Katarzyna Gajdosz-Krzak

Rozmowa z JOANNĄ FRYZOWICZ, prezesem Fundacji NEWAG w Nowym Sączu

– Newag od zawsze wspierał różne inicjatywy charytatywne. Listów z prośbami o wsparcie, domyślam się, na biurku prezesa od zawsze była ogromna ilość. Czy to był jeden z powodów powstania Fundacji NEWAG?

– Ostatnio napisała do nas kobieta, której syn ma zespół Downa i do tego szereg chorób towarzyszących. Brakowało jej, żeby wyjechać razem z nim na turnus rehabilitacyjny. Opisała długopisem swoją trudną sytuację na czterech stronach A4. Prosiła o... 800 zł.

– Ogromna pokora, szczególnie, że dziś zbiórki na leczenie, mogące uratować życie, sięgają nawet kilkuset tysięcy.

– Trudno przejść obok takich podań obojętnie. Za każdym kryje się ludzki dramat. Newag, zapewne jak każda duża firma, otrzymuje sporo prośb i zapytań o możliwość sfinansowania różnych charytatywnych działań. Pomoc, jaką może oferować państwo, w obliczu poważnej czy długotrwałej choroby jest najczęściej niewystarczająca. Procedury lecznicze są, jakie są. Wiele leków nie refunduje się, a ich koszty niestety osiągają niebotyczne sumy i zwyczajnie przekraczają możliwości finansowe pacjentów. Oni, ich rodziny, często zostają z tym sami.

– Ale wnioski dotyczą różnych obszarów. Są też przecież próśby o sponsoring sportowców czy wydarzeń sportowych.

– Jak najbardziej. Sport jest nam bliski. Odnoszę wrażenie, że sporo firm ma swoje ulubione dyscypliny sportowe, które wspiera. Nasza firma nie jest więc wyjątkiem.

– Newag biega.

– Nasza Sąddecka Dycha, myślę, na stałe zagościła już w kalendarzu imprez sportowych Sądeckich. Bieganie jest bliskie wielu naszym pracownikom, ale równie bliska jest również jazda na rowerze czy żeglarsstwo. Wszelkie sportowe inicjatywy traktujemy jako działanie prozdrowotne. Wracając jednak do pani pierwszego pytania, Fundacja powstała po to, aby te wszystkie działania usystematyzować i ukierunkować.

– Fundacja szczególnie mocno troszczy się o dzieci i młodzież. Z czego wynika to ukierunkowanie pomocy właśnie na nich?

– Odpowiedź wydaje się prosta. Od dzieci wszystko się bowiem zaczyna. Jeśli stworzymy im odpowiednie warunki



FOT. KAZIMIERZ FALOWSKI

– Dostrzegam wartość w angażowaniu pracowników firmy w działania dobroczynne – mówi prezes Fundacji NEWAG Joanna Fryzowicz

Od dzieci wszystko się zaczyna. Jeśli stworzymy im odpowiednie warunki rozwoju, będą miały możliwość wykorzystać swoje uzdolnienia w pełni w dorosłym życiu. Nasze siły koncentrujemy więc na wyrównywaniu ich szans

rozwaju, będą miały możliwość wykorzystać swoje uzdolnienia w pełni w dorosłym życiu. Nasze siły koncentrujemy więc na wyrównywaniu ich szans.

– Nie zawsze wielkie umysły rodzą się w rodzinach, które mają środki, by zapewnić im pełen rozwój.

– Powiedziałabym, że w większości przypadków wielkie umysły nie są książkowo prowadzone. A utalentowanych dzieci nie brakuje. Są praktycznie wszędzie.

– I jednym z zadań Fundacji jest je wyłowić?

– Skupiamy się na wyrównywaniu szans w edukacji dzieci. Zależy nam bowiem, tak jak już powiedziałam, żeby tych talentów nie gubić. Temu służy między innymi realizowany przez nas Nowosądecki Projekt Edukacyjny we współpracy z profesorem Edytą Gruszczyk-Kolczyńską [na ten temat przeczytasz więcej w rozmowie z panią profesorem – str. 26–27], którym zostali objęci uczniowie kilku szkół na terenie Nowego Sącza i okolicznych gmin.

– Myśli Pani, że sposób, w jaki uczy się matematyki dzieci objęte tym programem, osiągnie zasięg ogólnopolski?

– Pani profesor na bieżąco prowadzi badania, z których już wynika, że proponowana przez nią metoda jest skuteczna. Podnosi poziom wiedzy i umiejętności uczniów. Ale tym, żeby wprowadzić tę metodę do programu nauczania we wszystkich szkołach, powinno zainteresować się już Ministerstwo Edukacji i Nauki. Sami, oddolnie, nie planujemy o to walczyć. My zasialiśmy ziarno. Jestem jednak przekonana, że ten program sam się obroni i znacznie rozprzestrzeni.

– Fundacja działa tylko lokalnie?

– W samej naszej firmie pracuje ponad 1500 osób. To osoby pochodzące z naszego regionu. Proszę mi wierzyć, że w tak licznej grupie, osób, które potrzebują pomocy, nie brakuje. Czasem to wsparcie potrzebne jest osobie zatrudnionej, czasem komuś z jej rodziny. Newag zawsze starał się pomagać w losowych sytuacjach swoim pracownikom. Odkąd istnieje Fundacja, łatwiej jest – nawet ze względów formalnych – zawnioskować o takie wsparcie. Jest to być może dla nich też mniej krępujące. Można mieć wyobrażenie, że nasza Fundacja powinna działać na miarę ogólnopolską, wychodzimy jednak z założenia, że w pierwszej kolejności należy zaopiekować się najbliższymi.

– Czyli zadbać o swoje podwórko.

– To chyba rozsądne podejście? Czasem mam wrażenie, że

działaniami, które podejmujemy, można byłoby obdzielić nie jedną fundację.

– A w jaki sposób te działania Fundacji Newag wpisują się w działalność firmy? Czy mogą mieć albo już mają wpływ na rozwój przedsiębiorstwa? Czy to jednak działalność stricte dobroczynna, względnie wizerunkowa?

– Wierzę w odpowiedzialność społeczną biznesu. Każda firma, która buduje swoją wartość, powinna czuć się odpowiedzialna za dobrostan lokalnego społeczeństwa. Powinna dać coś od siebie. Dostrzegam również wartość w angażowaniu pracowników firmy w działania dobroczynne.

– Macie wielu stypendystów, wśród nich osoby, które mają potencjał zostać wybitnymi inżynierami. Realizujecie projekt edukacyjny, wzmacniający nauczanie matematyki. Oczekujecie, że osoby, które z tego teraz korzystają, będą – choćby w poczuciu wdzięczności – skłonne w przyszłości zasilić szeregi firmy?

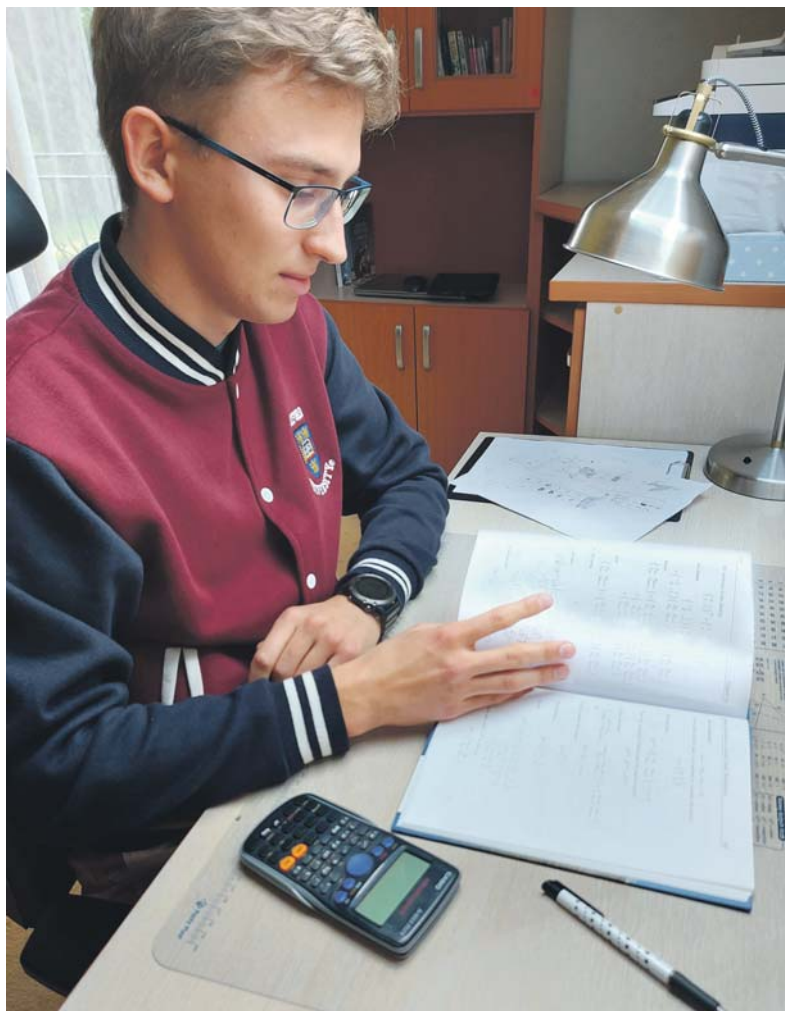
– Nikt nie ma takich oczekiwań. Być może te działania wcale nie będą miały bezpośredniego wpływu na Newag, ale wielkim naszym sukcesem będzie, jeśli na lokalnym rynku pracy pojawi się więcej wybitnych osób. Ogromnie frustrujące jest bowiem, kiedy młodzi ludzie, starający się o pracę, na rozmowie kwalifikacyjnej nie są w stanie odpowiedzieć na pytania z zakresu maturalnego czy nie potrafią powiedzieć, na jaki temat pisali pracę dyplomową. Trudno też do końca ich za to winić, bo system edukacji niestety umożliwia taką przeciętność i bylejałość. Mam często ochotę powiedzieć: „Za moich czasów tak nie było”. Dlatego też nasze siły w dużej mierze kierujemy na działania, które podnoszą poziom nauczania, szczególnie jeśli chodzi o przedmioty ścisłe.

– Co zdecydowało o tym, że Pani zajęła się prowadzeniem Fundacji Newag?

– To trudne pytanie. Zaczęłam mówić o matce, która napisała do nas długi list, własnoręcznie – co podkreślam, bo to prawie już się nie zdarza. Widzę tę kobietę, która całe życie poświęciła swojemu choremu dziecku. Wychowuje je samotnie. Zastanawiam się, skąd ona czerpie siłę, żeby tyle lat stawać czoła tej trudnej sytuacji. W takich chwilach czuję ogromną wdzięczność za miejsce, w którym się znajduję. Ponadto, jeśli chodzi na przykład o Projekt Edukacyjny, prezes Zbigniew Konieczek często mi powtarza: „Masz trójkę swoich dzieci, więc wiem, że będzie ci na tym zależało”.



Ponadprzeciętny umysł studenta Oxfordu



od domu – wspomina jego ojciec Janusz Adamek.

Ostatecznie jednak Jakub trafił do V LO w Krakowie. A to za sprawą dr. Jacka Dymela, nauczyciela matematyki, który dobrze zapamiętał sobie zdolnego chłopaka z Nowego Sącza podczas olimpiady i to tylko na podstawie pisemnych prac, oceniając jego stopień rozumowania przy rozwiązywaniu zadań. Kiedy w sierpniu zorientował się, że Kuba nie potwierdził chęci uczęszczania do szkoły w Krakowie, zadzwonił do rodziców, aby upewnić się, czy to nie pomyłka.

– Wyjaśniliśmy profesorowi, że Kuba woli zostać w Sączu, że nie naciskamy – opowiada ojciec. – I wówczas on zaczął naciskać na żonę, sugerując, że taki talent będzie mieć szansę rozwoju w Krakowie, gdzie już w szkole średniej są prowadzone zajęcia z wykładowcami uniwersyteckimi. Ulegliśmy. W kilka dni udało się załatwić bursę i syn opuścił rodzinne gniazdo – dodaje.

zapragnął tam kontynuować naukę. W ostatniej klasie licealnej, jeszcze zimą, zanim w Polsce zaczęły się matury, zdał w Oxfordzie bardzo wysokie egzaminy na studia i otrzymał od Uniwersytetu propozycję studiowania. Warunkiem było osiągnięcie bardzo dobrych wyników maturalnych w Polsce, no i oczywiście zdanie egzaminu językowego w ambasadzie.

Jakub już jest po pierwszym roku studiów w Oxfordzie. Nie planuje jeszcze swojej kariery zawodowej. Przyznaje, że póki co chłonie wiedzę z matematyki, a ostatnio zainteresował się matematyką fizyki kwantowej.

– Teraz przygotowuję młodszego kolegę do olimpiady matematycznej, którą sam zdawałem – opowiada Kuba. – A w przyszłości? Może

praca naukowa? Jeszcze jednak za wcześnie aby o tym mówić – dodaje.

Ostatnio nawiązał również, poprzez Fundację Newag, kontakt z panią profesor Edytą Gruszczyk-Kolczyńską, która prowadzi Nowosądecki Projekt Edukacyjny (o tym piszemy na str. 26–27) i na ile studia pozwolą, chce włączyć się w ten innowacyjny, jeśli chodzi o naukę matematyki, projekt.

– Niestety pandemia przerwała naszą współpracę. Mam nadzieję, że wrócimy do wspólnych działań w 2022 roku, tym bardziej, że nauka w Oxfordzie odbywa się nie w cyklach semestralnych, lecz trymestralnych, tak, że występują dwie przerwy, nie licząc wakacji, podczas których wracam do Nowego Sącza – mówi Jakub Adamek. (KGK)

Gdyby nie interwencja matematyka dr. Jacka Dymela, drogi uzdolnionego matematycznie sądeczanina Jakuba Adamka mogłyby nigdy nie spleść się z Fundacją Newag i Uniwersytetem w Oxfordzie. Kto łączy podbijając światowe rynki firmę ze światowej sławy uczelnią?

20-letni Jakub Adamek od najmłodszych lat wykazywał ponadprzeciętne uzdolnienia i to

zarówno jeśli chodzi o przedmioty ścisłe, jak i filologiczne. Już w podstawówce był laureatem olimpiady matematycznej i humanistycznej, co dawało mu możliwość wyboru szkoły średniej. Jakub został przyjęty do V Liceum Ogólnokształcącego w Krakowie, które jest w czołówce najlepszych szkół średnich w ogólnopolskim rankingu Perspektywy. Ostatecznie jednak uznał, że będzie kontynuował naukę w Nowym Sączu.

– Nie za bardzo mu było w smak mieszkanie w bursie, z dala

Po latach stwierdza, że to była słuszna decyzja. Jakub na tyle się usamodzielniał, że już w drugiej klasie był gotowy na wyjazd do Oxfordu, gdzie organizowano obóz naukowy dla młodych matematyków. I wówczas drogi wybitnego umysłu zbiegły się z Fundacją Newag, która poinformowana o sukcesach naukowych sądeczanina, pomogła mu sfinansować 6-tygodniowy wyjazd do Wielkiej Brytanii. Teraz z kolei udziela wsparcia już studentowi Oxfordu. Jakub bowiem tak zachwycił się sposobem nauczania i możliwością rozwoju, jaki daje angielska uczelnia, że



FOT. ARCH. JAKUBA ADAMKA

Jan Gurba mierzy wysoko



Najwyższy szczyt Polski – Rysy (2501 m n.p.m.) zdobył w wieku sześć lat. Jako 12-latek był już na Matterhorn (4478 m n.p.m.), jednej z najtrudniejszych gór w Europie, i Mount Blanc (4810 m n.p.m.), wierzchołku naszego kontynentu. Dziś Jan Gurba ze Starego Sącza ma 17 lat i na swoim koncie pięciokrotny Puchar Polski w swojej kategorii wiekowej we wspinaczce sportowej, kilka tytułów Mistrza Polski, dwukrotny brąz w Pucharze Europy Juniorów we wspinaczce na czas, 4. miejsce w trójboju na Mistrzostwach Europy Juniorów i 6. w światowym rankingu we wspinaczce na czas.

Sądeczanin reprezentował także Polskie barwy na Mistrzostwach Świata, startując w półfinale. Od kilku lat jest członkiem kadry narodowej Polskiego Związku Alpinizmu. Do swoich sukcesów może również dopisać zdobycie bardzo trudnych

dróg wspinaczkowych w Tatrach, Alpach i górach Bułgarii.

Osiągnięcia nastolatka, za którymi kryje się jego ciężka praca, doceniła Fundacja Newag, przyznając mu stypendium w wysokości blisko tysiąca złotych miesięcznie.

– Szukając sponsora, zwróciliśmy się do sądeckiej firmy i tak trafiliśmy do Fundacji – opowiada Jerzy Gurba, tata Jaśka, jeden z pierwszych członków Klubu Wysokogórskiego w Nowym Sączu i jego były prezes. To on zaraził syna pasją do gór. – Wsparcie, jakie Janek miesięcznie otrzymuje, pozwala mu skupić się na sportowych działaniach, a nie myśleć już, jak zdobyć pieniądze na kolejną parę butów do wspinaczki, których w ciągu roku potrafi zedrzyć nawet kilka par. A to niemałe koszty. Podobnie ma się sprawa z linami i innym niezbędnym sprzętem do wspinaczki czy dojazdem na zawody i w góry – dodaje.

Nie ukrywa, że to także ogromne obciążenie dla rodziców,



Wsparcie, jakie Janek miesięcznie otrzymuje od Fundacji Newag, pozwala mu skupić się na sportowych działaniach, a nie myśleć już, jak zdobyć pieniądze na kolejną parę butów do wspinaczki, których w ciągu roku potrafi zedrzeć nawet kilka par

którzy do tej pory sponsorowali pasję syna.

Jan Gurba na co dzień jest uczniem Akademickiego Liceum Ogólnokształcącego im. Króla Bolesława Chrobrego w Nowym Sączu. Poza sportowymi zainteresowaniami (Jasiek nie tylko się wspina po górach, ale też jeździ na rowerze i uprawia narciarstwo górskie. Zjechał na nartach z

Łomnicy, Gerlacha, Rysów i wielu innych szczytów) ma również inne – naukowe. Szczególnie ciekawi go fizyka kwantowa, astronomia, astrofotografia oraz przemysł rakietowy. Nie ukrywa, że chciałby żyć ze wspinaczki, ale równie chętnie widzi swoją przyszłość zawodową w Europejskiej Organizacji Badań Jądrowych CEFR w Genewie czy branży kosmicznej.

(KGK)



FOT. ARCH. JANA GURBY

Chcę być alpejską Justyną Kowalczyk

Polskie narciarstwo alpejskie nie doczekało się jeszcze sportowca na miarę Adama Małysza czy Justyny Kowalczyk.

– Pewnie dlatego nie jest jeszcze tak popularne i trudno więc o sponsorów – mówi Patrycja Florek z Laskowej, przyznając, że jej celem jest odczarować tę rzeczywistość. W osiągnięciu ambitnych zamiarów pomaga jej Fundacja Newag.

Patrycja Florek miała trzy lata, gdy jej tata zabrał ją po raz pierwszy na stok. Zawodowe narciarstwo było jego niespełnionym marzeniem.

– Tata przełał je na mnie. Na szczęście nie na siłę. Mnie się

to od razu spodobało – wspomina Patrycja.

Gdy miała 7 lat, trafiła do KS Narciarnia Nowy Sącz i od 11 lat pozostaje wierna temu klubowi. Trenuje pod okiem Wojciecha Wysockiego. Codziennie dojeżdża z Laskowej do Nowego Sącza, gdzie ćwiczy średnio po cztery godziny.

– Świata poza tym sportem nie widzę. Tak bardzo kocham, to co robię. Dojazd na treningi wcale więc nie stanowi dla mnie problemu. To nie moje poświęcenie, ale tak naprawdę moich rodziców. Nie ukończyłam jeszcze 18 lat, więc nie mam prawa jazdy. Jedno z nich zawsze wszędzie musi mnie wozić, za co jestem bardzo wdzięczna – mówi Patrycja.

W zawodach zaczęła brać udział w wieku 10 lat. To

były starty organizowane dla dzieci. Zazwyczaj na każdych takich Patrycja była w czołówce.

– Ale takie konkretne, istotne teraz dla mnie sukcesy osiągam od jakis czterech lat – stwierdza zawodniczka Narciarni.

Największe to: Mistrzostwo Polski juniorów w 2017 r., a w ubiegłym sezonie Mistrzostwo Polski Seniorów. Jak niemal każdy sportowiec marzy o podium na Igrzyskach Olimpijskich.

– Im więcej treningów, tym osiągam wyższe wyniki. Myślę, że nie byłabym w stanie zdobyć mistrzostwa Polski, gdyby nie pomoc Fundacji Newag. Dzięki jej stypendium mogłam zwiększyć liczbę wyjazdów na zgrupowania, które wiążą się z niemałymi kosztami – przyznaje Patrycja Florek.



FOT. ARCH. PATRYCJI FLOREK

W Nowym Sączu odbywa bowiem treningi kondycyjne i wytrzymałościowe. Prawdziwe szlify w narciarstwie alpejskim może jednak zdobyć jedynie w wysokich górach. Bez zgrupowań we włoskich czy austriackich Alpach, nie byłaby w stanie rywalizować z zawodowcami.

– Mam nadzieję, że za moimi sukcesami sportowymi pójdzie większe zainteresowanie sponsorów. Narciarstwo alpejskie to drogi sport. Niestety w Polsce jeszcze mało popularny. Chciałabym to zmienić. Być taką alpejską Justyną Kowalczyk – uśmiecha się Patrycja Florek.

(KGK)



Mam nadzieję, że za moimi sukcesami sportowymi pójdzie większe zainteresowanie sponsorów. Narciarstwo alpejskie to drogi sport. Niestety w Polsce jeszcze mało popularny. Chciałabym to zmienić



Nowy Sącz zagłębiem dzieci uzdolnionych matematycznie

» Rozmawia Katarzyna Gajdosz-Krzak

z wykładem o tym, co wiadomo o rozwijaniu uzdolnień matematycznych i dlaczego poprzez zorganizowanie pedagogicznej innowacji według mojej koncepcji da się rozwijać zadatki matematyczne dzieci. Sala sądeckiego ratusza była wypełniona po brzegi. Zapytałam zebranych tam rodziców i nauczycieli: „Czy wy tego chcecie? Czy chcecie ciężko pracować, aby zmienić na lepsze matematyczne kształcenie waszych dzieci?”. Kto by nie chciał dobrej edukacji matematycznej dla swojego dziecka, ale musiałam usłyszeć odpowiedź: – „Tak, chcemy”.

– **Wspomniała Pani o statystykach...**

– Z moich wcześniejszych badań, prowadzonych od roku 2006, wynika, że nieco ponad 50 procent dzieci w Polsce ma zadatki uzdolnień matematycznych w czasie zaczynania nauki w szkole. I wśród nich jest tyle samo chłopców, co dziewczynek. Co czwarte z nich manifestowało zadatki wysokich uzdolnień matematycznych. Tymczasem ze wsząd słyszymy, że uzdolnienia są rzadkie, że tylko niektórzy je posiadają. Poza tym są wyniki badań młodzieży przed maturą, z których wynika, że 8-10 procent uczniów jest uzdolnionych matematycznie.

Kiedy prowadziłam swoje badania, okazało się, że dzieci, będące już w szkole – bo takie objęłam badaniami – są mniej twórcze, mniej manifestują swoje zadatki uzdolnień matematycznych, a działalność matematyczna nie sprawi im już radości. Przed pójściem do szkoły co czwarte dziecko było wybitne, a po zaledwie ośmiu miesiącach nauki – co ósme. Uznałam więc, że coś jest w tej początkowej nauce matematyki, o czym jeszcze nie wiem. Coś, co powoduje, że zadatki uzdolnień matematycznych dzieci są tłumione. Żeby znaleźć odpowiedź, pooglądałam

sobie zajęcia w przedszkolach i szkołach.

– **I co wynika z Pani obserwacji?**

– To, że się źle uczy matematyki w klasach początkowych, to wiedziałam. Nie przypuszczałam jednak, że istnieje mechanizm, który dotyczy nie tylko dzieci słabych, ale kładzie się złym cieniem na zdolnych dzieciach. Trzeba bowiem wiedzieć, że mamy różnice indywidualne w tempie rozwoju. U dzieci siedmioletnich one wynoszą w przeliczeniu cztery lata. To znaczy można być metrykalnie 7-latkami, ale psychicznie i intelektualnie – 5-latkami. Można też mieć 7 lat i być na poziomie intelektualnym 9-latka. Tak się składa, że szkolne programy edukacyjne są dostosowane do słabszych uczniów. Zaś cechy umysłu dzieci zdolnych powodują, że zaczynają z nudów przeszkadzać nauczycielce na lekcji. Ilekroć ona o coś zapyta – na przykład, ile to jest trzy dodać cztery, zdolny uczeń natychmiast odpowiada – siedem! I co wówczas słyszy od nauczycielki: „Tyle razy ci mówiłam, żebyś innym dzieciom pozwolił...”. A on chciał tylko pokazać, że umie. Wszyscy to znamy. Dla tych dzieci zadania szkolne są banalne i... nudne. One wyrwywają się do odpowiedzi, przeszkadzają właśnie z nudów. Zdolne dziecko w klasie to jest zmore nauczycieli, jeżeli nie potrafią wspomagać go w rozwoju.

Inne spostrzeżenia. Jestem w przedszkolu, do nauczycielki podchodzi Tomek i chwali się: „Proszę pani, ja już umiem liczyć do sto trzydzieści siedem”. Pani ucieszyła się i dodała: „Ale tylko do sto trzydzieści siedem, co jest dalej?”. Tomek stwierdza: „Sto trzydzieści siedem, sto trzydzieści osiem...”. Nauczycielka powiedziała: „No widzisz, potrafisz dalej liczyć”. Dostrzegła w kącie koszyk z kasztanami i zwróciła się

do Tomka: „Wiesz, ale Zosia nie potrafi tak dobrze liczyć jak ty. Tam są kasztany, naucz ją liczyć”.

– **Piękne!**

– Ten cud pedagogiczny trwał dwie minuty. A jakie były korzyści? Po pierwsze, pani obdarzyła dziecko uwagą, po drugie pokazała mu dalszą perspektywę, po trzecie zleciła mu coś, co jest właśnie niebywale piękne – nauczyć drugą osobę tego, co samemu się już umie. Nie mówiąc już o tym, że miała te dzieciaki z głowy do końca dnia, bo kasztanów było sporo. Na dodatek dziecko potrafi nauczyć drugie dziecko szybciej niż dorosły.

– **Rodzice, którzy mają więcej dzieci, obserwują to na co dzień.**

– O, tak. Podobną sytuację miałam okazję obserwować w jednej ze szkół. Do pani podszedł Jasiu, pochwalił się, że umie liczyć do 120 i usłyszał: „Cieszę się bardzo, ale teraz liczymy do dziesięciu. W drugiej klasie będziesz liczył do stu dwudziestu. Nauczysz się!”. A Jaś stwierdził: „Ale ja już potrafię”.

Te dwa obrazki pokazują sposób traktowania dziecka uzdolnionego: jeden idealny, drugi – wyznaczony ograniczeniami szkolnymi. Dlatego dzieci o zadatkach uzdolnień matematycznych w szkole przestają je pokazywać. Przez osiem miesięcy dowiedziały się, że nie trzeba się spieszyć z rozwiązywaniem zadań i ujawnianiem swoich możliwości, bo nauczyciela to nie interesuje. Dodatkowo dowiedziały się, że te zadania, które są w pakietach edukacyjnych, są po prostu kiepskie. Te dzieci mają bowiem wysoki poziom krytycyzmu: one mówią otwartym tekstem: „To zadanie jest głupie”.

– **A wielu dorosłych odbiera to jako bezczelność. Jakie jeszcze cechy umysłu objawiają zdolne dzieciaki?**

– Rozumują operacyjnie daleko wcześniej niż ich rówieśnicy. Mają niebywałą podatność na uczenie się. Z badań wynika bowiem, że dzieci różnią się podatnością na uczenie się. Niektóre pojmują, kiedy coś powtórzy się im raz, dwa, a inne potrzebują wielokrotnie więcej powtórzeń. Tymczasem, ile dorosły może dziecku powtarzać? Po piątym stwierdzi: „Głupi, ograniczony”. Tymczasem nie ograniczony, tylko trzeba mu czasami siedem, osiem, a nawet więcej powtórzeń.

Dzieci zdolne uczą się migiem. Pani nie skończy mówić, a one podają odpowiedź. Jedna z matek takiego dziecka powiedziała mi kiedyś: „Pani profesor, mam

W latach 50. XX wieku Sądeczyzna stała się miejscem niespotykanego na skalę Polski eksperymentu, który ożywił gospodarczo region i był kołem zamachowym dla wielu przedsiębiorców, dając im perspektywę dla rozwoju firm. Nic dziwnego więc, że dziś ta część kraju nazywana jest zagłębiem milionerów. Teraz również ma stać się zagłębiem dzieci uzdolnionych... matematycznie. Taki cel przyświeca Zbigniewowi Konieczkowi, prezesowi firmy NEWAG w Nowym Sączu i Fundacji NEWAG, która zdecydowała się finansować innowację pedagogiczną realizowaną w ramach Nowosądeckiego Projektu Edukacyjnego. Celem tego projektu jest wspomaganie dzieci w rozwijaniu zadatków uzdolnień matematycznych i zapewnienie im sukcesów w nauce matematyki. Program ten prowadzi prof. EDYTA GRUSZCZYK-KOLCZYŃSKA przy pomocy dr. Jana Amosa Jelinka i dr. Mai Wenderlich z Akademii Pedagogiki Specjalnej w Warszawie.

– **Pani profesor łamie chyba wszystkie stereotypy. Profesor nauk humanistycznych zajmuje się programami do nauki... matematyki?**

– To prawda, ale nie o mnie będziemy rozmawiać...

– **Zatem przejdźmy do konkretów. Co Pani robi w Nowym Sączu?**

– Zbigniew Konieczek, prezes NEWAGU, postanowił ofiarować miastu Nowy Sącz coś bardzo ważnego, o czym będzie się pamiętało przez lata. Jest człowiekiem świata techniki i wie, jak źle jest z wykształceniem matematycznym w naszym kraju. Zna też statystyki, które pokazują, ilu powinno być uczniów uzdolnionych matematycznie w mieście. I zdaje sobie sprawę, że – w obecnym systemie edukacji – nie mają oni szans na rozwinięcie swoich predyspozycji. A chciałby – również dla

rozwwoju własnej firmy – aby tu był znaczący ośrodek dobrego matematycznego kształcenia. Zwrócił się ze swoją wizją do władz Nowego Sącza. Sprawą zajęła się szefowa ds. oświaty – Magdalena Majka.

Ponieważ jestem bodaj jedyną w Polsce osobą, która robiła badania naukowe nad występowaniem zadatków uzdolnień matematycznych u dzieci, pani wiceprezydent przedstawiła mi ten plan. Spodobał mi się i obiecałam, że podejmę się tego zadania, ale postawiłam jeden warunek.

– **Jaki?**

– Akceptacja społeczna. Jak nie będzie akceptacji społecznej, to ja nie podejmę się realizacji tej idei.

– **Dlaczego akceptacja społeczna jest dla Pani taka ważna?**

– Ludzi nie sposób i nie warto uszczęśliwiać na siłę. A ja zmieniam rzeczywistość edukacyjną. I wiem, że jeśli ludzie tego nie chcą, to zwyczajnie nie trzeba tego robić. Dążenie do zmian w zakresie matematycznego kształcenia dzieci to ogromna praca, a warunkiem jej powodzenia jest właśnie akceptacja społeczna.

Po drugie, jestem już starszą osobą i muszę się śpieszyć z realizacją zamierzeń. Z tego powodu – zaledwie miesiąc po naszym spotkaniu – już została zorganizowana konferencja, na której wystąpiłam

Istnieje coś takiego jak samospełniające się proroctwo. Najkrócej mówiąc, polega to na tym – że dowiemy się, iż Krzyś nie jest zbyt bystry, to Krzyś nie będzie pokazywał swoich faktycznych możliwości, bo nie będzie miał ku temu okazji. Podobnie, jak ktoś powie, że Zosia jest zdolna, to będziemy tak stawiać pytania, żeby ona mogła się pokazać, co wie i umie. To jest efekt mechanizmu oczekiwania społecznych. Paskudztwo.



FOT. KLAUDIA KULAK/ARCH. DTS24.PL

Dzieci podczas zajęć, zorganizowanych przez Newag i władze miasta w styczniu ub. roku w hotelu Beskid, mogli przekonać się, że odwrócony stół jest dobrą bazą do stworzenia... kolejki linowej

wrażenie że mój syn uczy się całym ciałem”. Jak takie dzieci mają wytrzymać przy edukacji, w której ogranicza się im rażąco zakres liczenia i rachowania? Nudzą się jak mopsy. Oprócz tego, że mają zdolność szybkiego uczenia się, to również cechuje je wysokie poczucie sensu. Wyłapują w zadaniach absurdy i błędy, gdyż potrafią krytycznie myśleć. Do tego dochodzi niebawale patrzenie na świat matematycznymi oczami. Niestety, gdy mija czas szczególnej wrażliwości na rozwój zadatków uzdolnień matematycznych, dziecięcy umysł się rozleniwia.

- W wyniku edukacji szkolnej?

- Jeżeli te dzieci mają mądrych rodziców, to źle prowadzona edukacja matematyczna w szkole aż tak bardzo im nie szkodzi. Ale, rodzice w znikomym stopniu dbają o rozwój umysłowy dzieci - straty są niebawale. Bo skutków rozleniwiania dziecięcego umysłu naprawić nie sposób.

- Jak zatem nie zmarnować tyłu talentów? To sens zadania zleconego przez NEWAG dla Nowego Sącza?

- Firma NEWAG, szczególnie jej prezes Zbigniew Konieczek, jest zainteresowany efektami innowacji pedagogicznej - chce mieć w Nowym Sączu zagłębienie dzieci uzdolnionych matematycznie. Tak sobie to wymyślił i ja mam to zrobić. Mnie natomiast interesuje dokumentacja naukowa ze wspomaganie rozwoju zadatków uzdolnień matematycznych. Jedno i drugie nie wyklucza się, wręcz przeciwnie wspiera się i uzupełnia.

- No dobrze, to co już można powiedzieć o naszych dzieciach. Sprawdziła już Pani ich zadatki? Iu mamy zdolnych? Jak ich w ogóle wychwytać?

- Na początku trzeba stworzyć lepsze środowisko edukacyjne, bo dzieci wywodzą się różnych

rodzin - w jednych się dba o ich rozwój umysłowy, w innych nie. To jest ten kontekst społeczny i trzeba go uwzględnić. Należy więc rozszerzyć wiedzę i umiejętności nauczycieli, aby potrafili wspomagać dzieci w rozwijaniu zadatków uzdolnień matematycznych i zapewnić wszystkim dzieciom sukcesy w nauce matematyki na miarę ich możliwości umysłowych.

Żeby żadne dziecko obdarzone tym darem Bożym nam nie umknęło. Wspólnie z dr. J. Amosem Jelinkiem i dr. Mają Wenderlich prowadzimy diagnostyczne rozpoznawanie zadatków uzdolnień matematycznych w wybranych grupach dzieci objętych innowacją pedagogiczną. Jesteśmy już po pierwszym etapie tych badań.

- Co wynika z tego etapu diagnozy?

- Badania podzielone są na etapy. Gdy prowadzimy diagnozę w konkretnym dniu, zdarza się często, że dziecko w tym momencie nie pokazuje swoich możliwości umysłowych. Dziecko to dziecko, bywa, że „ma muchy w nosie” i nie zechce współpracować z osobą badającą. Dlatego badania muszą być rozpisane w czasie, bo to samo dziecko może wykazać się zadatkami uzdolnień za miesiąc, za dwa miesiące.

Dlatego nie wolno po pierwszym etapie badań powiedzieć dorosłym, że te i te dzieci nie mają tego daru Bożego. Istnieje bowiem coś takiego jak samospełniające się proroctwo. Najkrócej mówiąc polega na tym - że dowiemy się, że Krzysiek nie jest zbyt bystry, to Krzysiek nie będzie pokazywał swoich faktycznych możliwości, bo nie będzie miał ku temu okazji. Podobnie - jak ktoś powie, że Zosia jest zdolna, to będziemy tak stawiać pytania, żeby ona mogła się pokazać - co wie i umie. To jest efekt mechanizmu oczekiwania społecznych. Paskudztwo.

- Pani wie już, które dzieci w Nowym Sączu mają zadatki uzdolnień matematycznych? I jak wiele ich jest?

- Według wstępnych badań wiem, ale nie mogę tego ogłosić. Rodzice chcą wiedzieć, że ich dziecko jest fantastyczne. Nauczyciele z kolei bardzo by chcieli to wiedzieć - bo chcą oceniać dzieci. Dlatego mogę jedynie pewne kwestie wyjaśnić, ale nie powiem wprost. Ponieważ nadal prowadzę diagnostyczne rozpoznawanie zadatków uzdolnień matematycznych. Może niektórzy dzieci ujawnią je za miesiąc, za dwa? Dobra diagnoza dzieci wymaga cierpliwości i czasu.

Każde dziecko musi być też rozpatrywane na tle grupy rówieśniczej. Ponadto - nawet gdy dziecko w 20-osobowej grupie - przy konkretnym nauczycielu i przy mniej więcej zbliżonych warunkach środowiskowych - osiąga niebawale postępy lub ich nie osiąga - trzeba zweryfikować te ustalenia. Należy temu dziecku przyjrzeć się raz jeszcze, a czasem dwa, trzy i więcej razy.

- Rodzice nie naciskają?

- Spotkałam się z rodzicami, bo przecież mają prawo wiedzieć wszystko, co dotyczy ich dzieci. Ale ja mam obowiązek nie powiedzieć tego, co może zaszkodzić dziecku. Całe szczęście, że jestem już w podeszłym wieku, że mam dar przekonywania i mącenia w człowieczych głowach. Wiem też, że rodzice sami zauważają postęp w tym, co ich dziecko wie i potrafi z matematyki.

Mogę już teraz powiedzieć, że w Nowym Sączu są dzieci szczególnie obdarzone zadatkami wysokich uzdolnień matematycznych, a sporo dzieci jest obdarzonych uzdolnieniami matematycznymi. Są też dzieci z ledwie zarysowanymi zadatkami z perspektywą ich

rozwinięcia. I są dzieci słabsze, wymagające szczególnego wsparcia, żeby radziły sobie w edukacji matematycznej.

Przystępując do innowacji, przyjęliśmy założenie - słabsze dzieci mają być przeciętnymi. To znaczy najsłabsze dziecko w grupie musi być na poziomie przeciętnego dziecka w klasie, nieobjętej naszym programem. Dzieci obdarzone zadatkami uzdolnień mają je rozwijać i osiągać sukcesy w nauce matematyki.

Pani Magdalenie Majce zależy na lepszych efektach matematycznego kształcenia wszystkich dzieci w Nowym Sączu, a panu Zbigniewowi Konieczkowi na wybitnych osiągnięciach wybitnie uzdolnionych dzieci sądeckich.

- A Pani?

- A ja jestem pełna szczęścia, że mogę to wszystko realizować. Niestety, pedagogika w niewielkim stopniu zajmuje się realną szkołą. Jest wykopany rów pomiędzy naukami pedagogicznymi a rzeczywistością edukacyjną. Zarówno z winy rzeczywistości edukacyjnej, jak i z winy polityki naukowej i... naukowców.

- Jak długo potrwa innowacja realizowana w ramach Sądeckiego Projektu Edukacyjnego?

- To moje podwójne szczęście. Zwykle projekty naukowe są planowane i realizowane przez trzy lata. W oświacie trzy lata to zdecydowanie za krótko. Nawet efektów edukacyjnych przed szkoła nie da się zbadać, bo edukacja trwa tam cztery lata. Na moje szczęście w Fundacji NEWAG

rozumieją, że innowacja musi zająć więcej czasu. Że innowacją pedagogiczną realizowaną w ramach Nowosądeckiego Projektu Edukacyjnego w wybranych szkołach podstawowych trzeba objąć osiem lat nauki szkolnej.

Pierwszy etap - klasy 1-3 należy do mnie. Ja tu jestem generałem i biorę odpowiedzialność za realizację. Innowację w klasach starszych musi już prowadzić matematyk. To znaczy - będę w jego drużynie naukowej, ale osobą wiodącą będzie matematyk. Taki jest plan. Zobaczymy, co będzie za dwa, trzy lata. Jestem dobrej myśli, zwłaszcza, że nawet pandemia nie była w stanie złać nas na starcie.

- Pewnie nie tylko mnie trudno uwierzyć, że matematyka może przestać być zmorą uczniów...

- W lutym, dostałam z okazji Święta Liczby Pi 947 listów od dzieci z całej Polski za to, że uczyniłam dla nich edukację matematyczną sympatyczną i miłą. Listonosz nosił te listy przez tydzień. Dopytywał zdziwiony, co się stało, że tych listów aż tyle jest i są takie dziwne.

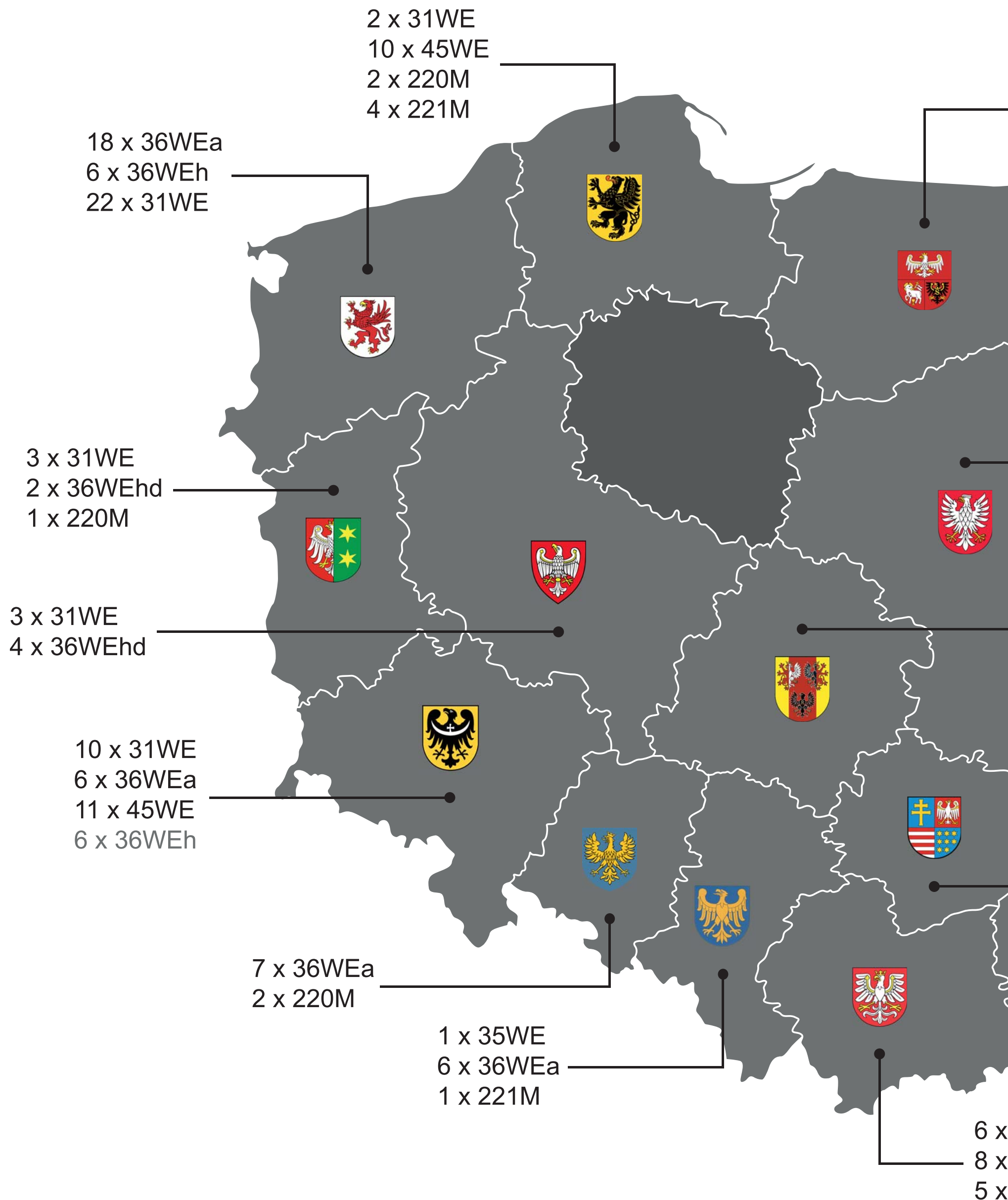
- Przeczytała je Pani wszystkie?

- Zdążyłam je tylko policzyć i spojrzeć na niektóre - a tam moje portrety, namalowane układanki, kwiatuszki, życzenia podpisane lustrzanym pismem, bo jakiemuś dziecku jeszcze się lateralizacja nie ustaliła. Resztę radości z czytania tych listów zostawiłam na wakacje. Pomogą mi jaśniej patrzeć na pedagogiczny świat.

Sądeckim Projektem Edukacyjnym objęte są szkoły:

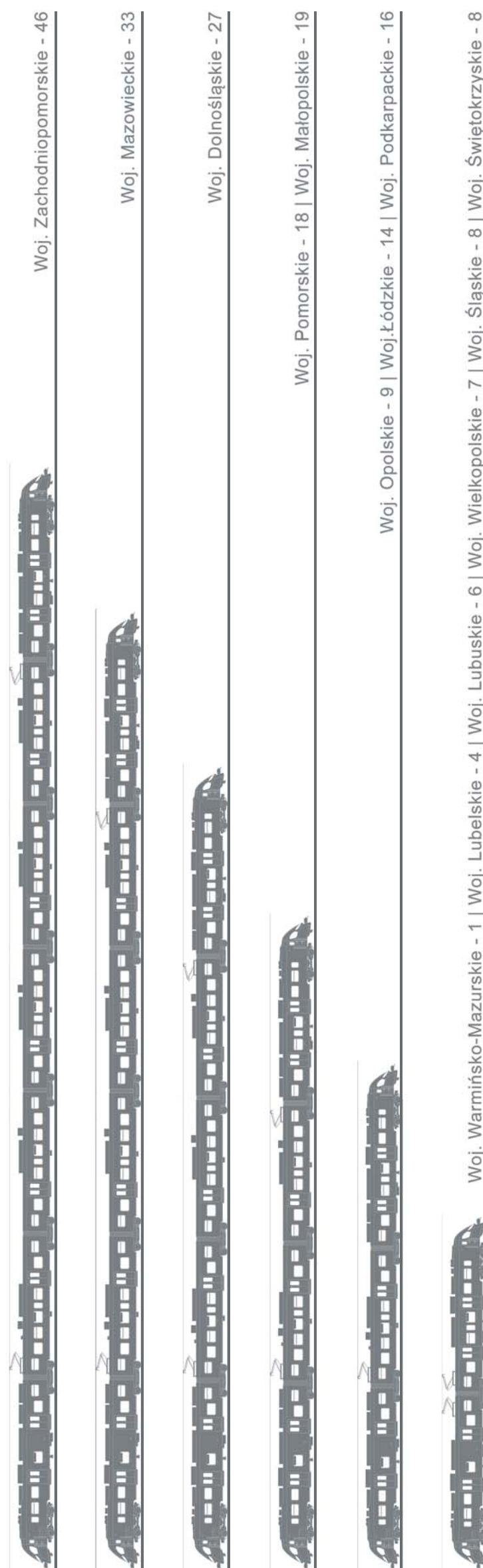
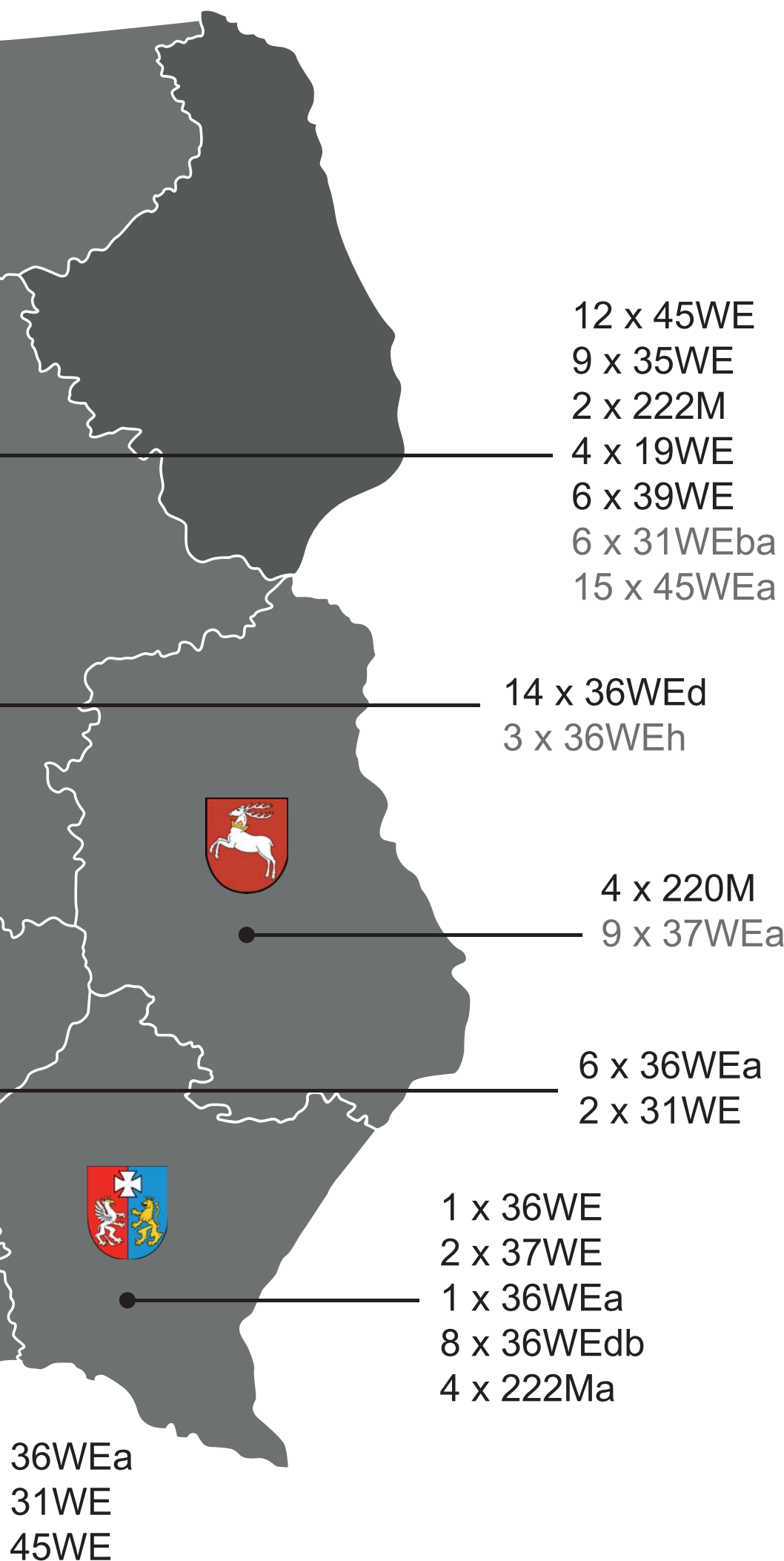
Szkoła Podstawowa nr 7 (innowacja w tej szkole ruszyła od września); Szkoła Podstawowa nr 17; Szkoła Podstawowa nr 20; Szkoła Podstawowa nr 21; Szkoła Podstawowa w Wielogłowach.

Ilość zespołów trakcyjnych produkcji Newagu jeżdżących w Polsce





1 x 37WE



Ilość pojazdów / województwo



Trudno mi się rozstać z tym miejscem

» Jolanta Bugajska

JACEK GEROCZ to prawdziwy rekordzista! Pracuje w Nowagu nieprzerwanie... 50 lat (słownie: pół wieku!). A dodając praktyki studenckie to nawet dłużej.

Ukończył Akademię Górniczo-Hutniczą w Krakowie na Wydziale Elektrotechniki Hutniczej i Górniczej. Pewnie bliżej by mu było do pracy w hucie przy piecach odlewniczych czy stalowniczych, bo taką miał specjalizację, ale już wcześniej został zwabiony przez Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Nowym Sączu. Te poszukiwały wykształconych, dobrze rokujących młodych ludzi i już wybiegając w przyszłość zachęcały do związania się z ZNTK, fundując stypendia. Jacek Geroch też takie stypendium dostał, co jak przynajmniej, było istotnym podreperowaniem ówczesnej studenckiej kieszeni. Zakład poznawał na wakacyjnych praktykach. Kiedy więc skończył studia w 1971 r., od razu został zatrudniony w ZNTK. Szybko też dostał mieszkanie służbowe, skromne M2, ale na start to już było coś.

– Wtedy praca w ZNTK to była nobilitacja. Ale też nie było szczególnie trudno tę pracę dostać. Zakłady same poszukiwały pracowników z wykształceniem. Motywacją dla młodych ludzi były właśnie te stypendia. Starsi pracownicy mawiali: „Kto ma w głowie olej, ten idzie na kolej”. I ja też „kolejarzem” zostałem – śmieje się Jacek Geroch.

Zaczynał od pracy w dziale technologicznym. Po krótkim czasie został mistrzem produkcji.

– Naprawialiśmy wówczas wagony, parowozy, lokomotywy spalinowe wąskotorowe, wdrażaliśmy naprawy ciężkich lokomotyw spalinowo-elektrycznych SM42, SM31, a w późniejszym okresie radzieckich SM48. Nawet byliśmy na miesięcznej praktyce w Leningradzie – wspomina.

Oczywiście przeciętnemu odbiorcy pewnie wydaje się, że wdrażanie naprawy lokomotywy brzmi może poważnie, ale cóż to za praca – instrukcja obsługi, trochę znajomości tematu i po problemie. Ale nie z tych rzeczy!

– Wprawdzie istniała dokumentacja techniczna, ale nie istniały żadne instrukcje obsługi lokomotyw. Trzeba było wykorzystywać wiedzę zaprzyjaźnionych maszynistów, którzy pokazywali jak działają poszczególne mechanizmy, jak się lokomotywę prowadzi i dzielili się doświadczeniem. Dopiero na tej podstawie można było wdrażać naprawy – wspomina Geroch.

Kolejne lata to kolejne szczeble kariery w ZNTK i zdobywanie nowych doświadczeń, a że Jacek Geroch lubił zmiany, więc i wyzwania zawodowych nie brakowało. Został kierownikiem wydziału napraw maszyn elektrycznych, a później kierownikiem wydziału napraw głównych lokomotyw spalinowych.

– To był okres pracy na produkcji. Prawie 80 procent pracowników, którymi kierowałem, było starszych ode mnie. Ale ludzie chyba mnie lubili, bo nie było jakiegoś spięcia. Nie rządziłem autokratycznie, nie krzyczałem, nie narzucałem, tylko przekonywałem, że dane rozwiązanie czy postępowanie jest lepsze.

W tym czasie zasiadał zresztą w zarządzie zakładowego Klubu Techniki i Racjonalizacji. Klub zrzeszał pracowników zakładu, którzy mieli jakieś pomysły. Jeśli ktoś wpadał na nowatorskie rozwiązanie, które nie istniało w oficjalnej technologii zakładu, mógł je zgłosić. Jeśli koncepcja została zaakceptowana i zastosowana w produkcji, to pomysłodawca otrzymywał odpowiednie wynagrodzenie. Czasami to były drobne sugestie, ale usprawniające pracę. W końcu to pracownicy wiedzieli najlepiej, co można zrobić lepiej.

Sam Jacek Geroch zgłosił takich pomysłów ze dwadzieścia, wśród nich takie, które były stosowane jeszcze do niedawna.

– Wymyśliłem np. stację prób instalacji elektrycznej ogrzewania wagonów osobowych z płynną zmianą napięcia zasilającego w zakresie 1000 do 4000 V, czy stanowiska prób i docierania silników spalinowych z lokomotyw SM42 i SM31. Zaprojektowałem też odcinek sieci trakcyjnej zasilanej z wagonu prądotwórczego, żeby można było poddawać próbie lokomotywy elektryczne.

Po odcinkach produkcyjnych przyszły kolejne zmiany. Przez cztery lata był głównym technologiem, a następnie głównym energetykiem.

– Przebranżowiłem się i z naprawy taboru kolejowego przerzuciłem



Jacek Geroch na obecnym stanowisku pracy

się na energetykę. Od 1986 r. byłem głównym energetykiem w Dziale Utrzymania Zakładu. Zresztą energetyką param się do dziś – mówi.

W zawodowej karierze Jacka Gerocha był też kilkuletni okres – nazwijmy go – biznesowy. Gdy w 1998 r. wydzielila się spółka-córka ZNTK S.A. – Zakład Remontowy ZNTK sp. z o.o., został w niej wiceprezesem zarządu do spraw finansowych.

– Jako dyrektor finansowy musiałem zagłębić się w zupełnie nowe tematy. Ale z sukcesami, w czym pomogły mi studia podyplomowe na sądeckiej WSB-NLU – przyznaje. – Na przykład w Kodeksie Pracy pojawił się wtedy nowy rozdział dotyczący czasu pracy. Przepisy były różnie interpretowane, spierali się o nie prawnicy. Nikt nie

wiedział, jak praktycznie ten czas rejestrować, jak udzielać urlopów i czasu wolnego. U nas była przecież i czterobrygadowka, i normalny czas pracy, i turnusowy, i praca w niedzielę. Zabrałem się za to. Przygotowałem dla kadr i pań „tabelowych” na wydziałach – bo tak je nazywano, wzór rejestracji czasu pracy w poszczególnych systemach pracy. Potem dowiedziałem się, że moje opracowanie inspektorzy uznali za wzorcowe i rozpowsechnili w innych zakładach – opowiada z satysfakcją.

Po trzech latach spółka została ponownie wchłonięta przez ZNTK S.A., Jacek Geroch został kierownikiem biura technicznego, a następnie ponownie głównym energetykiem.

W 2007 r., czyli po 60. roku życia, przeszedł na emeryturę, bo taki przywilej mieli wtedy kolejarze, a pracownicy, ZNTK, w latach gdy ZNTK były w strukturach PKP, do tej grupy byli zaliczani. Ale z pracą w Nowagu – bo zakład w tym czasie zmienił nazwę – się nie rozstał. Wrócił na pełny etat jako specjalista do spraw energetycznych w Dziale Utrzymania Zakładu. Teraz ma 74 lata i pracuje już tylko na dwie piąte etatu. Jego obowiązki nadal związane są z energetyką, ale dotychczas głównie kwestii realizacji umów o dostawę mediów, analiz, planowania i sprawozdawczości w tym zakresie oraz prowadzenia niezbędnej dokumentacji.

50 lat pracy w jednym zakładzie to tworzenie historii tego miejsca, ale też bycie świadkiem owej historii.

– Zakład przez te lata zmienił się diametralnie. Budynki, hale są albo nowe albo zmodernizowane. Pracuje się według opracowanych technologii, według dokumentacji konstrukcyjnej przygotowanej przez biura konstrukcyjne. Teraz po zakładzie się właściwie nie chodzi, działa się z użyciem komputera, telefonów komórkowych, korzysta z

Po pierwsze nie można być pracownikiem fizycznym, bo taki pracownik szybciej się eksploataje. Po drugie nie wolno być prezesem, bo wtedy jest się narażonym na stres. A po trzecie – trzeba mieć żonę – lekarza, która dba o zdrowie męża



Lata 70., korzystanie z przyrządu do sprawdzania sterowania wielokrotnego lokomotyw SM-42 (jeden z projektów racjonalizatorskich).

internetu i intranetu. W niektórych częściach zakładu jestem raz na rok i sam nieraz nie mogę poznać tych miejsc, tak się nieustannie zmieniają, unowocześniają. Nieraz, gdy przy różnych okazjach przychodzą do nas emeryci, oprowadzam ich po zakładzie i są mocno zaskoczeni. Kiedyś było brudno, posadzki były wiecznie wypłamione olejami, szukaliśmy sposobów, żeby je czyścić. Teraz jest czyściutko, kolorowo, są nowe linie technologiczne, wszystko jest skomputeryzowane, ciężkie prace wykonują odpowiednie maszyny zaprojektowane pod konkretną linię technologiczną. Dział Utrzymania Zakładu, kiedy byłem głównym energetykiem, zatrudniał z 300 osób, teraz jest ich kilkadziesiąt. Przeglądy, badania okresowe, naprawy maszyn i urządzeń wykonują specjalistyczne serwisy. Zmieniły się proporcje w zatrudnieniu – obecnie już jedna czwarta pracowników to pracownicy na stanowiskach nierobotniczych – opowiada.

Z dziejów ZNTK dobrze pamięta też ten pewnie najtrudniejszy moment w historii zakładu – rok 2001.

– Kończyła się praca remontowa, nie było już co naprawiać, bo tabor kolejowy się kurczył, PKP nie zlecały napraw i nie płaciły

za naprawiony tabor. A w firmie pracowało blisko dwa tysiące ludzi. Pojawilo się zagrożenie, że zakład zostanie zamknięty – wspomina. – Ale przyszedł nowy zarząd, który działa do dziś z prezesem Konieczkiem na czele. Najpierw zapewnił, że przetrwalimy trzy kolejne lata, a gdy poprawiła się nieco sytuacja ekonomiczna w kraju, wprowadził rewolucyjną myśl – zamiast napraw – produkcję. To nas uratowało – przyznaje.

Choć dostrzega też i cienie kapitalizmu.

– Dawniej pracę dostawało się odgórnie. Było jej nieraz tak dużo, że musieliśmy mocno tłumaczyć się, że jej nie zrealizowaliśmy, ale było to zwyczajnie niemożliwe. Odgórnie decydowano, że np. ZNTK w Nowym Sączu ma dokonać naprawy czy przeglądu okresowego 200 wagonów miesięcznie. A my pracując pełną parą nie tylko w halach, ale również na zewnątrz, mogliśmy przepchać do 160 wagonów. Teraz jest odwrotnie. O pracę trzeba zabiegać, konkurować w przetargach.

Co może zaskakujące, Jacek Geroch raczej nie jeździ pociągami. Lubi za to modelarstwo kolejowe – kolejki piko i makiety. Niestety

w mieszkaniu w bloku nie ma gdzie takiej konstrukcji rozłożyć. Dlatego planuje, że jak już kiedyś przejdzie całkiem na emeryturę, przyłączy się do klubu miłośników kolei. Tyle, że o pełnej emeryturze na razie wcale nie myśli.

– Ludzie się w firmie zmieniali, a ja trwałem. I teraz też jeszcze służę pomocą. Widać, że zakład mnie potrzebuje, a i ja też tego zakładu potrzebuję. Trudno byłoby mi się z nim rozstać – przyznaje.

50 lat aktywnej pracy w jednym zakładzie – to naprawdę robi wrażenie!

– Kiedyś były już wiceprezes Wiesław Piwowar zapytał mnie, co trzeba zrobić, żeby tak długo w zakładzie pracować. Odpowiedziałem, że trzeba spełnić trzy warunki. Po pierwsze nie można być pracownikiem fizycznym, bo taki pracownik szybciej się eksploataje. Po drugie nie wolno być prezesem, bo wtedy jest się narażonym na stres. A po trzecie – trzeba mieć żonę – lekarza, która dba o zdrowie męża.

Jacek Geroch spełnia wszystkie trzy warunki, a jego młodszy kolega, którzy wybierają się na emeryturę, żartują, że za kilkanaście lat to on będzie ich oprowadzał po zakładzie jako stały bywalec tego miejsca i nadal aktywny pracownik.



Lata 70., Jacek Geroch jako kierownik Oddziału Napraw Głównych Lokomotyw

ZDJĘCIA: ARCH. J. GEROCZA

Ilość lokomotyw w Polsce

LOTOS

5 x E6ACT
3 x E6ACTa
6 x E6ACTab
2 x E4DCUd
11 x 6Dg

SILVA LS

2 x 15D/A

ENEA

2 x 15D/A

Pol-Miedź Trans

17 x 6Dg

CARGOUNIT

3 x E6ACT
4 x E6ACTa
4 x 6Dg
3 x E4DCUd

Majkoltrans

2 x 6Dg
2 x 15D/A

Elektrownia Bogatynia

3 x 6Dg

JAXAN

1 x E6ACTa

Koltar

3 x 6Dg

Newag

1 x 6Dg
1 x E6ACT
4 x E6ACTa
1 x E6ACTadb

PUK Kolprem

10 x 6Dg
1 x E6ACTa

Rail STM

1 x E6ACTadb

ZIK Sandoz

2 x 15D/A



Rail Capital Partners

5 x E6ACTab

Laude Smart Intermodal

2 x E6ACTab

2 x E6ACTadb

CIECH Cargo

1 x E6ACTa

ZPK Szumowo

2 x E6ACTad

Cemet

2 x E6ACTadb

PGE

3 x 6Dg

Freightliner

5 x E6ACTd

Orlen KolTrans

1 x 6Dg

3 x E4DCU

1 x E6ACT

4 x 15D/A

Railpolonia

1 x E6ACTd

1 x E6ACTadb

3 x 15D/A

PKP CARGO SERVICE

4 x 6Dg

1 x 15D

PKP Intercity

30 x EU160

10 x 6DI

10 x 18D

PKP Cargo

121 x 6Dg

3 x ET25

7 x ET26

87 x 15D/A

(24 x ET43)

Trakcja PRKil

3 x 6Dg

PKP LHS

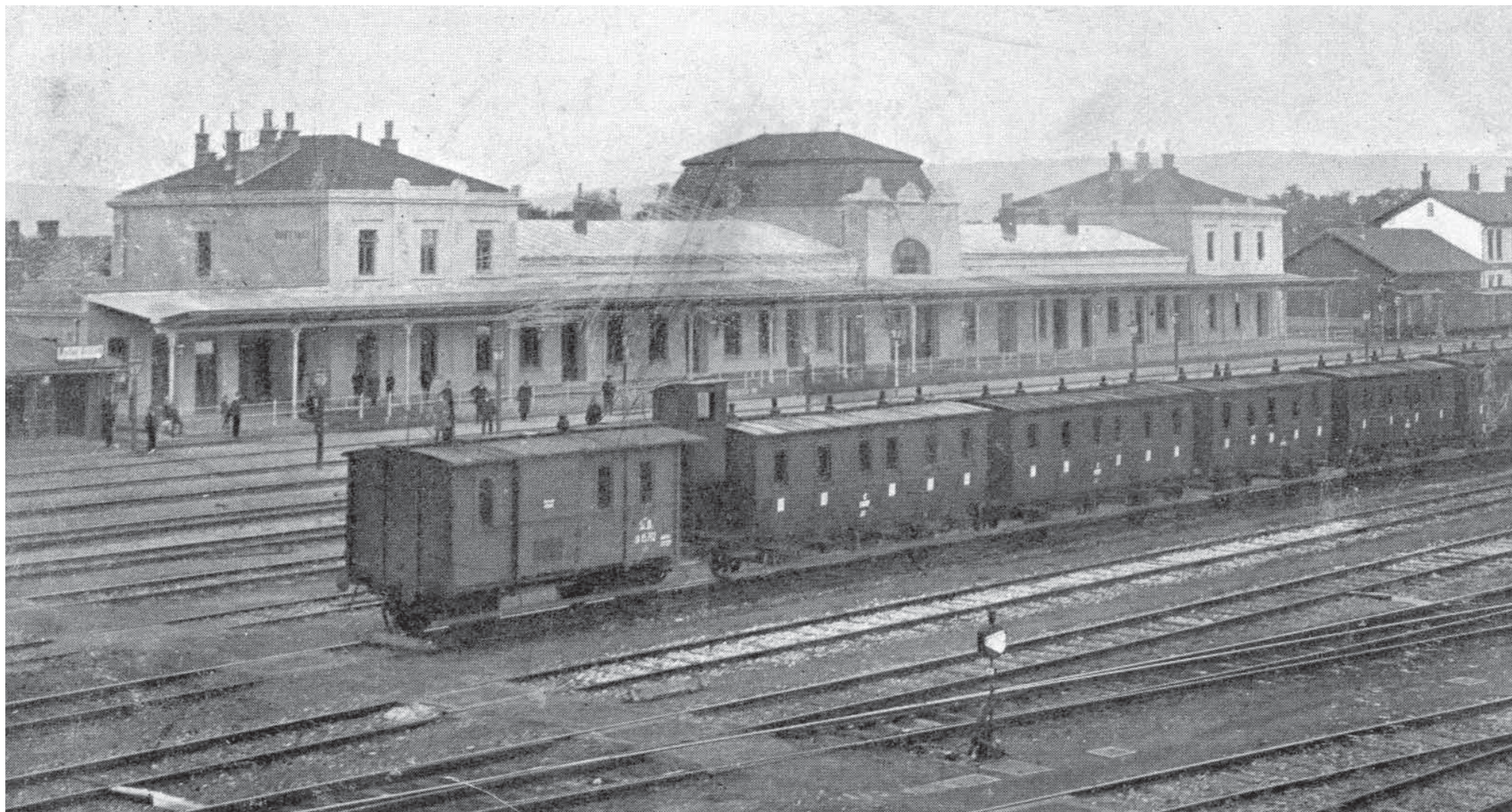
37 x 311Da

9 x 15D/A

Lubelski Węgiel Bogdanka

6 x 15D/A





FOT. ARCH. NEWAG

1868 13 lutego pierwsza uchwała nowosądeckiej Rady Miejskiej w sprawie budowy kolei żelaznej przez Nowy Sącz;

1869 8 marca Rada Miasta Nowego Sącza wysłała do Wiednia wspólną z Tarnowem delegację w celu przekonania wpływowych polityków – Franciszka Smolki i Juliana Dunajewskiego – do poprowadzenia planowanej linii kolejowej przez Nowy Sącz;

1870 powstaje wstępny projekt przebiegu linii kolejowej z Tarnowa przez Nowy Sącz do Preszowa;

1873 22 kwietnia parlament Austro-Węgier w Wiedniu zdecydował o budowie odcinka Kolei Tarnowsko-Lwowskiej o długości 145,7 km, przebiegającego przez Nowy Sącz. We wrześniu rusza budowa;

1876 dla obsługi nowo wybudowanej linii kolejowej powstało w Nowym Sączu zaplecze techniczno-remontowe o nazwie Cesarsko-Królewskie Warsztaty Kolei. 18 sierpnia – w rocznicę urodzin cesarza Franciszka Józefa – do Nowego Sącza wjechał pierwszy pociąg. Tego samego dnia oficjalnie uruchomiono Warsztaty. Pod swoją opieką miały one: 12 parowozów, 40 wagonów osobowych i 200 towarowych, czyli cały tabor kursujący na nowej linii. Zatrudnienie znalazło tam 60 osób;

1878 w Nowym Sączu powstaje pierwszy budynek stacyjny, jednopiętrowy z przybudówkami;

1884 1 sierpnia Warsztaty przejęła Cesarsko-Królewska Dyrekcja Generalna Kolei Austriackich;

1884 16 grudnia oddano do użytku linię Nowy Sącz – Chabówka;

1886 oddano do użytku nową halę napraw wagonów z 24 stanowiskami;

1889 skonstruowano pierwszy pojazd spalinowy Daimlera, nazwany imieniem Louis;

1892 naczelnikiem Warsztatów został inż. Włodzimierz Zborowski. Pod jego rządami Zakłady dynamicznie się rozwijały;

1892 oddano do użytku pierwsze domy w Kolonii Kolejowej (nazwanej później starą) przeznaczone m.in. dla pracowników Warsztatów;

1892 powstała przy Warsztatach Orkiestra Kolejowa;

1897 16 września staraniem pracowników Warsztatów oddano do użytku Szkołę Podstawową im. Władysława Jagiełły, a obok rozpoczęto budowę kościoła kolejowego;

1898 powołane zostaje pierwsze w Galicji Stowarzyszenie Konsumpcyjne Kolejarzy „Samopomoc”;

1903 18 grudnia jezuici podpisali umowę z władzami kolei państwowych, w której zobowiązali się do sprawowania opieki duszpasterskiej nad mieszkańcami Kolonii Kolejowej;

1907 15 sierpnia otwarto uroczyste Dom Robotniczy dla pracowników kolei i Warsztatów Kolejowych;

1907 oddano do użytku nowy dworzec kolejowy, który służy do dziś;

1910 z inicjatywy pracowników kolejowych powstał w Nowym Sączu klub sportowy Sandecja, którego pierwsze boisko znajdowało się w bezpośrednim sąsiedztwie Warsztatów. W późniejszych latach klub nosił nazwę Komunikacyjny Klub Sportowy;



FOT. NARODOWE ARCHIWUM CYFROWE



1912 w Warsztatach Kolejowych zaczął obowiązywać ośmiogodzinny dzień pracy;

1914 Warsztaty zyskały nową specjalizację, produkcję pociągów pancernych dla potrzeb armii austriackiej, a później również dla odrodzonego państwa polskiego;

1918 Warsztaty weszły w skład nowo powstałej Dyrekcji Kolei w Krakowie;

1918 pierwszym wyremontowanym w niepodległej Polsce parowozem Pf12 była maszyna serii 308;

1920 rozpoczęto budowę nowej montowni parowozów na 20 stanowisk, otwarto nowy warsztat elektrotechniczny, poszerzono wydział kotłarni, powstał nowy budynek elektrowni, powiększono lakiernię, wydział wagonowy, tapicernię i wydział obróbki mechanicznej;

1922 zmiana nazwy sądeckich zakładów na Warsztaty Główne I klasy Nowy Sącz, które w tamtym okresie zatrudniały ok. 1800 osób. Przedsiębiorstwo podzielono na wydziały: parowozowy, wagonowy i mechaniczny;

1922 25 października został założony przez kolejarzy Teatr Robotniczy;

1931 w Warsztatach powstała sekcja lotnicza, zajmująca się m.in. budową szybowców i szkoleniem lotników;

1934 wielka powódź niszczyła część infrastruktury kolejowej na Sądecczyźnie;

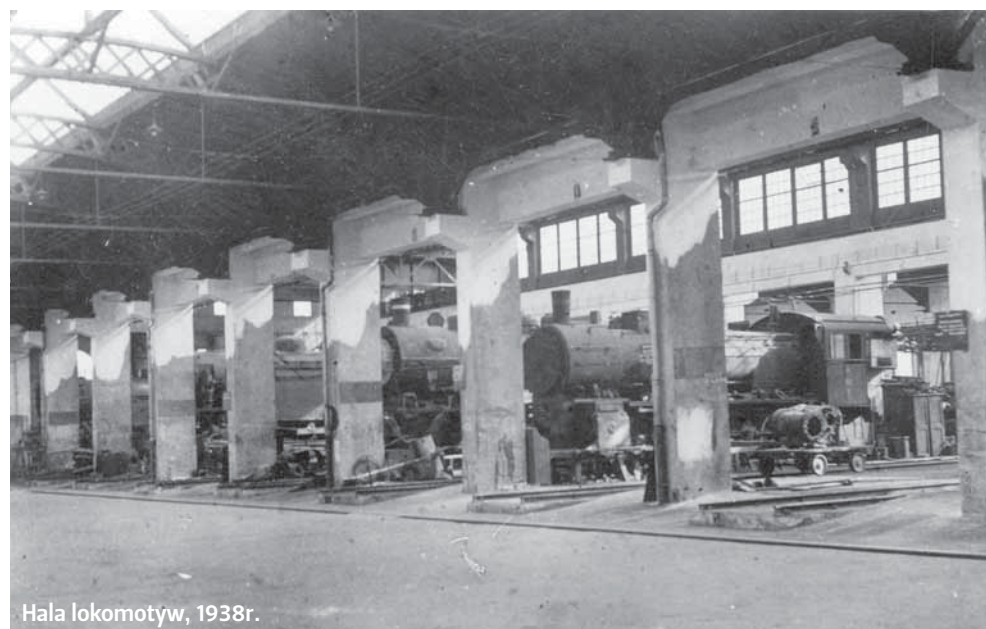
1939 w sierpniu uprzedzając wybuch II wojny światowej przeprowadzono ewakuację części personelu i urządzeń warsztatowych do Stanisławowa;

1940 na czas niemieckiej okupacji nazwę Warsztatów zmieniono na Ostbahn Ausbessrunkswerk Neu Sandez;

1942 na terenie Warsztatów utworzono obóz pracy;



FOT. Z. SULEKOWSKI



Hala lokomotyw, 1938r.

FOT. NARODOWE ARCHIWUM CYFROWE

1945 odgruzowywanie i odbudowa Warsztatów oraz ponowne uruchomienie działalności. Już 19 kwietnia oddano do eksploatacji pierwszy parowóz serii ty2; w holu dworca kolejowego wmurowano tablicę z napisem „W hołdzie patriotom Ziemi Sądeckiej wywożonym stąd i straconym w hitlerowskich obozach zagłady – społeczeństwo sądeckie”;

1947 wykonano we własnym zakresie pierwszy żeliwniak. Było to na owe czasy duże osiągnięcie techniczne;

1950 zmiana nazwy na Przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe, Warsztaty Mechaniczne Nr 3 w Nowym Sączu; otwarto w Nowym Sączu „Kolejówkę”, czyli Państwowe Liceum Mechaniczne II stopnia przemianowane potem na Technikum Kolejowe;

1951 zmiana nazwy na Zakłady Naprawcze Parowozowo-Wagonowe Nr 3 w Nowym Sączu;

1952 po wyłączeniu ze struktur PKP warsztaty zostają przekształcone w samodzielne przedsiębiorstwo i uzyskują nową nazwę Zakłady Naprawcze Tabo-ru Kolejowego Nowy Sącz;

1953 22 lipca otwarto Dom Kultury Kolejarza;



FOT. Z. SULEKOWSKI

1957 utworzono zakładowy ośrodek wypoczynkowy w Znamierowicach nad Jeziorem Rożnowskim, początkowo składający z kilku drewnianych domków;

1965 modernizacja i rozbudowa zakładu do 300 tys. m kw. powierzchni. Wybudowano nowe hale napraw silników spalinowych i maszyn elektrycznych, hamownię i obiekty socjalne;

1967 rozpoczęto naprawy lokomotyw spalinowych serii SM30 produkowanych przez Fablok Chrzanów;

1967 w maju uroczystie oddano do eksploatacji 1000. lokomotywę spalinową. Była to SM 30.



Prezes Zbigniew Konreczek i jego zastępca Wiesław Piwowar na okładce „Dziennika Polskiego” (2002r.)

1971 oddano do użytku pracowników 90 mieszkań zakładowych na osiedlu Barskie;

1972 w czerwcu uroczystie pożegnano ostatni naprawiony parowóz tk48-166. W tym samym roku naprawiono pierwszą lokomotywę spalinową serii SM42;

1976 rok jubileuszowy, 100-lecia firmy, zaczęła się ukazywać gazeta zakładowa „Głos ZNTK” – dwutygodnik w nakładzie 3 tys. egzemplarzy i objętości 8 stron. Do 1989 r. ukazało się 225 numerów gazety;

1978 22 września z okazji 100-lecia ZNTK w Nowym Sączu gościł pierwszy sekretarz Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej Edward Gierek;

1978 uruchomiono zakładowy ośrodek wypoczynkowy w Cieniawie;

1980 powstał Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność” ZNTK, którego członkowie w styczniu 1981 r. wzięli udział w okupacji nowosądeckiego ratusza;

1981 5 marca odwiedził ZNTK przewodniczący „Solidarności” Lech Wałęsa;

1981 13 grudnia wraz z wprowadzeniem stanu wojennego ZNTK stały się zakładem zmilitaryzowanym. Internowano dwóch działaczy związkowych: Eugeniusza Barana i Romana Kałyniuka. W późniejszym czasie aresztowano kolejnych działaczy „S”;

1982 ponowne włączenie zakładów do struktur PKP;

1986 30 maja na stację do Nowego Sącza wjechał pierwszy pociąg elektryczny;

1991 Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Nowym Sączu stają się samodzielnym przedsiębiorstwem państwowym podległym Ministerstwu Transportu;

1994 6 września minister przekształceń własnościowych przekształca zakłady w Spółkę Akcyjną Skarbu Państwa;

1995 akcje Spółki zostają wniesione do Narodowych Funduszy Inwestycyjnych, a pakiet większościowy do X NFI Foksal;

1998 z ZNTK wydzielone zostały dwie spółki-córki Remontowa i Żuraw;

2001 napięta sytuacja w ZNTK wynikająca z trudnej sytuacji finansowej i ograniczonej liczby zamówień. 13 czerwca rozpoczął się największy w ostatnich latach strajk. Protestowano przeciwko zapowiadanym zwolnieniom 600 pracowników, czyli niemal jednej trzeciej załogi. Zarząd przedsiębiorstwa pod naciskiem strajkujących podał się do dymisji. Kilka dni później nowym



Rok 2001. Niepokoje pracownicze



prezesem został Zbigniew Konieczek, a jego zastępcą Wiesław Piwowar. Rozpoczyna się proces restrukturyzacji;

2001 do eksploatacji oddano pierwszą naprawioną w ZNTK lokomotywę elektryczną serii Eu07 nr 379;

2003 20 maja warszawski przedsiębiorca Zbigniew Jakubas za 5 mln zł kupił od Roberta Hammerlinga większościowy pakiet sądeckich ZNTK. Do swojego nowego zakładu przyleciał śmigłowcem;

2004 ZNTK wygrały przetarg na dostarczenie sześciu składów pociągu „Halny” dla Szybkiej Kolei Miejskiej;

2005 25 lipca następuje zmiana nazwy Spółki z dotychczasowej Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego Nowy Sącz S.A. na NEWAG Spółka Akcyjna;

2005 23 września uroczystie przekazano do eksploatacji nowo wyprodukowany w Nowym Sączu „Halny” – elektryczny zespół trakcyjny serii 14WE nr 01 – dla Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie. Rozpoczyna się nowa era w działalności firmy, która z remontowej staje się produkcyjną;

2006 27 maja podczas pielgrzymki do Polski papież Benedykt XVI pobłogosławił wyprodukowany przez Newag pociąg papieski „Totus Tuus”, będący



podziękowaniem kolejarzy za pontyfikat Jana Pawła II. Pociąg woził pielgrzymów na trasie Kraków – Wadowice;

2010 Newag otrzymał tytuł Firmy 20-lecia od Polskiego Klubu Biznesu;

2011 2 lutego zostaje podpisana umowa na dostarczenie 35 pociągów metra, pomiędzy miastem Warszawa a konsorcjum Siemens Polska, Siemens Austria oraz Newag S.A.;

2013 5 grudnia Newag zadebiutował na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie;

2015 29 sierpnia nad ranem Impuls 45WE wyprodukowany w Newagu ustanowił na Centralnej Magistrali Kolejowej nowy rekord prędkości pojazdu szynowego w Polsce wynoszący 226 km/h.

2017 Instytut Pojazdów Szynowych na Wydziale Mechanicznym Politechniki Krakowskiej przy współpracy z firmą NEWAG wprowadził nową specjalność jaką jest Inżynieria Pojazdów Szynowych;

2018 12 lipca w Ośrodku Eksploatacji Toru Doświadczalnego Instytutu Kolejnictwa w Żmigrodzie zaprezentowano nową lokomotywę Dragon 2 skonstruowaną przez NEWAG. Pojazd ten to pierwsza w Europie 6-osiowa lokomotywa elektryczna, w pełni zgodna z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności (TSI 2014) wyposażona w ETCS poziom 2;





Międzynarodowe Targi Kolejowe



ponad 36 tysięcy metrów kwadratowych powierzchni ekspozycyjnej. Były to zarówno hale wystawiennicze AMBEREXPO, specjalnie wybudowane na potrzeby targów trzy namioty wystawiennicze (ponad 10 tys. m kw.) oraz kilometr torowiska i tereny zewnętrzne na ulicy Żagłowej.

Podczas TRAKO można było odwiedzić stoiska czołowych producentów taboru szynowego, jak i dostawców komponentów oraz największych przewoźników działających w segmencie kolejowym. Targi są niebywałą okazją do zaprezentowania nowoczesnych urządzeń, systemów, oprogramowania oraz kompletnych pojazdów szynowych. Wydarzenie z roku na rok cieszy się coraz większym zainteresowaniem, gromadzi coraz więcej obserwujących oraz wystawców, których w 2017 roku było 700, a z roku na rok ta liczba się powiększa. 2019 rok to blisko 650 wystawców i prawie 20 tysięcy gości branżowych z Polski i zagranicy.

NEWAG na tegorocznych targach zaprezentował dwa pojazdy, były to: sześćoosiowa, multisystemowa lokomotywa elektryczna Dragon 2 dla PKP Cargo oraz 36WEh Impuls o numerze 003 w barwach województwa zachodniopomorskiego – pierwszy polski hybrydowy pojazd, mogący się poruszać zarówno na liniach zelektryfikowanych, jak i nieelektryfikowanych. Warto wspomnieć również o czteroosiowej lokomotywie Griffon produkowanej przez NEWAG, która została również zaprezentowana z ramienia przewoźnika PKP Intercity. Ekspozowane pojazdy były licznie odwiedzane przez miłośników kolei,

partnerów biznesowych oraz pracowników sektora kolejowego. Dzięki takiej prezentacji można lepiej poznać budowę pojazdu, jego funkcjonalność oraz zastosowane rozwiązania projektowe.

Stoisko ekspozycyjne NEWAG S.A. zajmowało powierzchnię wystawienniczą 110 m kw. i znajdowało się w hali A. Udział w tym wydarzeniu dało możliwość do spotkań i rozmów biznesowych, a także wymiany doświadczeń w zakresie produkcji i eksploatacji pojazdów produkcji nowosądeckiego producenta pojazdów szynowych. Warto tutaj wspomnieć o specjalnym gościach – ministrze infrastruktury Andrzeju Adamczyku oraz Andrzeju Bittel sekretarzu stanu w Ministerstwie Infrastruktury, którzy odwiedzili stoisko chwając działalność firmy NEWAG oraz jej ciągły rozwój. Ponadto podkreślono jakość i poziom dostarczanych pojazdów, które jeżdżą już niemal w całej Polsce.

W czasie trwania targów TRAKO 2021 wręczone zostały wyjątkowe nagrody „Firma Kolejowa Odpowiedzialna Społecznie”. Celem konkursu organizowanego przez Stowarzyszenie na rzecz Interoperacyjności i Rozwoju Transportu Szynowego oraz ASTE Sp. z o.o. we współpracy z Międzynarodowymi Targami Gdańskimi jest promocja idei społecznej odpowiedzialności biznesu oraz firm, które tą ideę wcielają w życie. Jury w tej edycji konkursu przyznało trzy równorzędne nagrody dla firm: NEWAG SA, ŁKA Sp. z o.o. oraz Dellner Sp. z o.o.

(AM)

TRAKO to największe i najbardziej prestiżowe w Polsce oraz drugie w Europie spotkanie branży transportu szynowego. Odbývające się w dniach 21-24 września w Centrum Wystawienniczo-Kongresowym AMBEREXPO w Gdańsku targi, były

największym w tym roku wydarzeniem branży kolejowej w Europie. 14. edycja TRAKO zbiega się z ogłoszonym przez Komisję Europejską – Europejskim Rokiem Kolei.

Międzynarodowe Targi Gdańskie przekazały do dyspozycji wystawców



ZDJĘCIA: NEWAG



Dzisiaj jest co wspominać

» Ewelina Skowron-Ściurka

Jan Rogowski pracowni ZNTK w latach 1968-2001r., mistrz produkcji, kierownik wydziału 19, dyspozytor, kierownik działu marketingu:

- Mam 78 lat. Jako młody chłopak skończyłem Technikum Samochodowe, później pracowałem w Rejonie Eksploatacji Dróg Publicznych w Nowym Sączu. Kolega mnie namówił, abym poszedł dalej na studia. Zdecydowałem się na Politechnikę w Łodzi. Na egzaminy pojechałem trochę „na wariata” i okazało się, że jednak się dostałem. To były bardzo ciężkie studia, na 50 osób dwie kończyły je w terminie. Ale był to też jedyny okres, gdy studia były całkowicie bezpłatne. Pochodziłem z rodziny rolniczej, więc nie musiałem płacić za mieszkanie, a nawet za stołówkę. Dodatkowo jeszcze dostałem stypendium. Skończyłem studia z tytułem magistra inżyniera, byłem specjalistą budowy samochodów i ciągników. Później odbyłem praktyki w różnych miejscach w Poznaniu i Warszawie na Żeraniu, ale jeszcze w czasie studiów podpisałem umowę przedwstępną z Zakładami Naprawczymi Taboru Kolejowego w Nowym Sączu. Wtedy zakład zaczął naprawy lokomotyw spalinowych i potrzebowali specjalisty od takich silników. Dostałem pracę jako technolog, awansowałem na mistrza produkcji, a później na kierownika oddziału, następnie na kierownika wydziału. Po drodze był jeszcze dział Postępu Technicznego. Zostałem też dyspozytorem zakładowym, pracowałem na trzy zmiany. Później wciągnęli mnie do działu marketingu. Były to lata 90. W tym czasie właśnie zaczęły się problemy. Głównym był brak produkcji. Nadeszły czasy, gdy kolej zaczęła się przekształcać. Niestety, wszędzie ograniczono zamówienia na naprawę taboru. Jeździliśmy więc z kolegami po Polsce, startowaliśmy w różnych



My, emerytowani pracownicy ZNTK, dzisiejszego Newagu, spotykamy się w klubie emeryta. Firma opłaca lokal, sponsoruje wycieczki – mówi Jan Rogowski

przetargach, ale i tak gwałtownie zaczęła się kurczyć ilość napraw taboru. Nie miałem już siły i poszedłem na emeryturę.

Właśnie w tym trudnym dla kolei okresie poznałem Zbigniewa Konieczkę. Pracował wtedy na wydziale 19 – naprawa silników spalinowych oraz maszyn elektrycznych i jednocześnie studiował. Zaproponowałem mu posadę mistrza, zauważyłem, że ma duży potencjał. On już wtedy dostrzegał rzeczy, które należało zmienić i poprawić. Był niespokojną duszą, wszystko go denerwowało, ale przy tym zawsze był pewien swoich racji. W końcu został mistrzem, ale nie na długo, zabrali mi go do działu marketingu. Po jakimś czasie zwolnił się i poszedł do Gorlic.

Wtedy już Rada Nadzorcza zastanawiała się nad likwidacją Zakładu. Ale Wiesław Piwowar ze Zbigniewem Konieczkiem opracowali plan naprawy Zakładu. Przyjechali na Radę Nadzorczą i przedstawili ten plan – co zrobić, aby uratować firmę. Zostali prezesami. Zwrócili się wtedy do Jana Golby, z prośbą o pomoc w znalezieniu inwestora, który by kupił zakład. Było to jedyne rozwiązanie i jak się okazało po latach, słuszne. Golba polecił Jakubasa. Przedsiębiorca helikopterem przyleciał na zakład. Pamiętam, że na wszystkich zrobiło to duże wrażenie. Zgłosił się w ostatniej chwili. I Jakubas kupił zakład. Gdyby nie on, niczego dzisiaj już by nie było. Jakubas dał Konieczkowi i Piwowarowi wolną rękę. Ci zatrudnili nowych ludzi. Zrezygnowali z remontów starych elementów.

Zdawali sobie sprawę, że Europa idzie w nowym kierunku i aby funkcjonować, trzeba podążać z duchem czasu. Zaczęli więc produkować nowy tabor. Decyzje wtedy podjęte okazały się strzałem w dziesiątkę.

Ostatnio przez dwie godziny zwiedzałem zakład. To, co widzę dzisiaj, to są rzeczy nie do opisania. Wszystko się zmieniło. Były czasy, gdy w administracji było zatrudnionych ok. 600 osób, dzisiaj może 60 osób pracuje w tym charakterze. Ludzie znają obce języki, współpracują z firmami międzynarodowymi. Teraz to inny świat.

A my, emerytowani pracownicy ZNTK, dzisiejszego Newagu, spotykamy się w klubie emeryta. Firma opłaca lokal, sponsoruje wycieczki. Jesteśmy bardzo wdzięczni za tę możliwość.

Andrzej Gałęziowski od 1963 pracował w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego jako mistrz produkcji, kierownik wydziału, zastępca szefa produkcji, a także dyrektor:

- Należy sobie zdawać sprawę, że ZNTK pełniło wiele różnorodnych funkcji, nie tylko produkcyjnych. Byliśmy jak jedna, wielka rodzina. W 1982 roku powołano do życia, wzorem przedwojennych spółdzielni, spółdzielnię mieszkaniową „Siła”. Powstawały całe osiedla mieszkań. Każdy pracownik, który nie miał mieszkania, mógł je otrzymać. Uruchomiono również ośrodek zdrowia, z całym zespołem lekarzy. Dbano nawet o zainteresowania pracowników. Działały kluby motocyklowe, strzelnicze, narciarskie i inne. Zakład pełnił nawet funkcję biura turystycznego. W porozumieniu z PKP podróżowaliśmy po całej Europie naszym zakładowym wagonem socjalnym, podczepionym do składu pociągu. Nasz wagon docierał nawet do Hiszpanii. A trzeba pamiętać, że wówczas w Polsce nie było biur turystycznych. W Sączu działały bodajże dwa – „Orbis” oraz „Gromada”.

Dodam, że to właśnie w zakładzie poznałem dziewczynę, która później została moją żoną. Jolanta pracowała w gazecie zakładowej „Głos ZNTK”, bo mieliśmy nawet własną, zakładową gazetę. Były to lata 80., kiedy wszyscy masowo odchodzili na emerytury. Ciekawostką może być fakt, że moja żona została później pierwszą sekretarką w zakładzie. Przed nią bowiem funkcję tę zawsze pełnił mężczyzna – sekretarz. Takich zakładowych małżeństw jest dużo więcej. Dzisiaj jest co wspominać...





Sądecki akcent na poczcie



Pod koniec marca tego roku Poczta Polska wprowadziła do obiegu nową serię pięciu znaczków pocztowych z przyciskiem – „Nowoczesny tabor kolejowy”. Na jednym z nich znalazł się Impuls, czyli pociąg produkowany przez firmę NEWAG S.A.

Seria „Nowoczesny tabor kolejowy” powstała we współpracy Poczty Polskiej i Urzędu Transportu Kolejowego. Autorem projektu jest Jan Konarzewski. Emisja znaczków związanych z kolejnictwem ma związek m.in. z faktem, że rok 2021 został ustanowiony Europejskim Rokiem Kolei.

Na znaczkach znajdują się elektryczne pojazdy szynowe: Pendolino, Flirt, Dart, Elf II oraz Impuls, produkowany przez Newag. Pociągi te zasilają floty największych kolejowych przewoźników pasażerskich w Polsce – Polregio, PKP Intercity i Kolei Mazowieckich. Przycisk (pole przylegające do znaczka) zdobici historyczna lokomotywa parowa. Oprócz znaczków Poczta Polska wydała również trzy limitowane koperty FDC (koperty Pierwszego Dnia Obiegu) z grafikami mostów kolejowych. **(NN)**

Camper na torach

Wczasach, kiedy furorę robią kampery, jako najpewniejszy środek podróżowania w pandemicznych obstrzeniach, wracając wspomnienia sądeczan, jak się przed laty podróżowało po Polsce i Europie. Sądeckim prekamperem był specjalny wagon produkcji ZNTK, który woził ludzi na urlopy i objazdowe wycieczki.

Przed laty w Warsztatach Kolejowych budowało się m.in. pociągi pancerne i szybowce, więc zaaranżowanie wagonu wycieczkowego nie było specjalnym zaskoczeniem. O wagonie przypomniał redaktor Jerzy Widel w Regionalnej Telewizji Kablowej:

– Swego czasu nie lada wakacyjną atrakcją był w Nowym Sączu wagon socjalny, taki hotel na kołach, który był własnością ZNTK, ale podróżowali nim na wakacje również pracownicy innych sądeckich firm. Taki hotel na kółkach albo jakbyśmy to dziś powiedzieli – kamper na szynach. W przedziale mieściło się sześć osób, środkowe łóżko było rozkładane, a na końcu wagonu jechał konwojent, który opiekował się podróżnymi, robiąc im na przykład herbatkę. Jechało się tym wagonem – doczepianym do regularnych pociągów osobowych – na pięć dni do Kołobrzegu, stawiało się na bocznicę i mieszkano w nim jak w hotelu. Stacja kolejowa w Kołobrzegu znajduje się tuż przy plaży, więc było wygodnie. Oczywiście na postoju w pociągu nie można było korzystać z ubikacji i za potrzebą trzeba było chodzić na stację. To był dramat, ale przecież mówimy o latach 60. ubiegłego wieku, bo tego wagonu już dawno nie ma, poza tym dzisiaj nikt by nim już nie chciał nigdzie pojechać. To była romantyczna włóczęga. Pamiętam, że w Nowym Sączu podczepiano wagon urlopowy do pociągu gliwickiego, w Krakowie przepinano do pośpiesznego Przemyśl-Kołobrzeg i jechało się dalej. Ba, w pewnym okresie sądecki wagon



był przyczepiany do pociągów międzynarodowych i podróżowało się nim po Europie.

Ale podróże sądeckim hotelem na pamiętają również dużo młodszy podróżni, m.in. Beata Ziembka, wówczas jeszcze Halastra:

– Jest rok 1986, klasa III c Technikum Ekonomicznego w Nowym Sączu i ostro kombinujemy, jak zorganizować wycieczkę trzydniową do Warszawy. Najpierw trzeba namówić wychowawcę Jana Maciasia, a kiedy to się uda, pozostaje kwestia dojazdu i noclegów w stolicy. Najlepsza w załatwianiu spraw wszelakich była Iwona P. Staneł na wysokości zadania, klasy nie zawiodła, oczywiście zgodę profesora Maciasia zorganizowała i – co najważniejsze – również wagon socjalny z ZNTK, a tym samym transport i nocleg w jednym. To była fantastyczna wyprawa do Warszawy bez klimy i wygod, ale za to były rozkładane łóżka, stolik też rozkładany, firanki w oknach z logiem PKP, których kolor do dzisiaj

pamiętam. W każdym przedziale podróżowały cztery osoby. Była też mała toaleta... W stolicy wagon ustawiony został na bocznicę stacji kolejowej i stamtąd wyruszyliśmy na zwiedzanie miasta. Od rana do zmierzchu spacerowaliśmy po Warszawie. Wieczorem wracaliśmy do naszego wagonu, rozkładaliśmy łóżka w przedziałach, ale nie, jeszcze długo nie szliśmy spać, była gitara (Asia S.), śpiew i... kanapki z pasztetem. Dziś żaden pasztet już tak nie smakuje.

Ijeszcze jedno wspomnienie autorstwa Katarzyny Gajdosz-Krzak:

– Podróż pociągiem nad morze to niezapomniane wspomnienie. To był mój pierwszy wyjazd tak daleko i wydawało mi się, że inaczej ludzie nie podróżują i nocują podczas wakacji jak właśnie pociągiem i w pociągu. Miałam wtedy pięć lat, a nad polskie morze miałam powrócić dopiero za 20 lat.

Cała rodzina, a było nas wówczas pięć osób: ja, rodzice i moi dwaj bracia – miała do dyspozycji jeden przedział z kuzetkami. Pierwsze nasze wejście do przedziału wiązało się oczywiście z walką, kto będzie spał w kuzetce na samej górze. No niestety przegrałam, bo nie zauważyłam drabinki, po której moi bracia wpięli się bardzo szybko, pod sam sufit. Koniec końców spałam „piętro” niżej, a na „parterze” – rodzice [Kiedy 20 lat później jechałam w podobnym przedziale do Kołobrzegu, walczyłam już o zupełnie inną pozycję. Pod sufitem było jak w saunie].

Pociąg zawiózł nas do samej Gdyni i wtedy stał się naszym... hotelem. Ulokowany w lokomotywni był bazą wypadową do Sopotu, na Hel, do Gdańska (po prostu wychodziliśmy rano z pociągu i wchodziliśmy do kolejnego, który nas wiozł do tych pobliskich miejscowości). Miał stać „na bocznicę” i nie ruszać się przez cały czas naszego pobytu nad morzem. Któregoś dnia wracaliśmy – bardzo niechętnie – z plaży na nocleg. Marudziliśmy, że chcemy się jeszcze bawić. Kiedy przyszliśmy na miejsce, odkryliśmy, że pociąg nie ma na torze, na którym miał na nas czekać. Rodzice wpadli w panikę i usłyszeliśmy, że to nasza wina, bo szliśmy opieszale i „hotel” nam w tym czasie odjechał. Tata na szczęście wyruszył na poszukiwania i znalazł pociąg na dalszym, sąsiednim torze. Rodzice przedstawili nam to jednak, jako bohaterki wyczyn taty, który zatrzymał w ostatniej chwili pociąg i dzięki temu nie będziemy nocować na dworcu.

Nie muszę mówić, że następnego dnia nikt z nas już nie marudził, gdy trzeba było wracać na nocleg. Wystarczyło hasło rodziców: „Bo pociąg nam ucieknie”.

Na pytanie, gdzie się myśliśmy, nie znam odpowiedzi. Tego nie pamiętam, bo w tym czasie mogłabym mieć codziennie „dzień dziecka”. Przecież byliśmy nad morzem i codziennie się kąpaliśmy. Pamiętam za to zoo w Sopocie, lody i zabawy na torach z dziećmi i z innymi rodzin, które z nami podróżowały. **(WM)**