

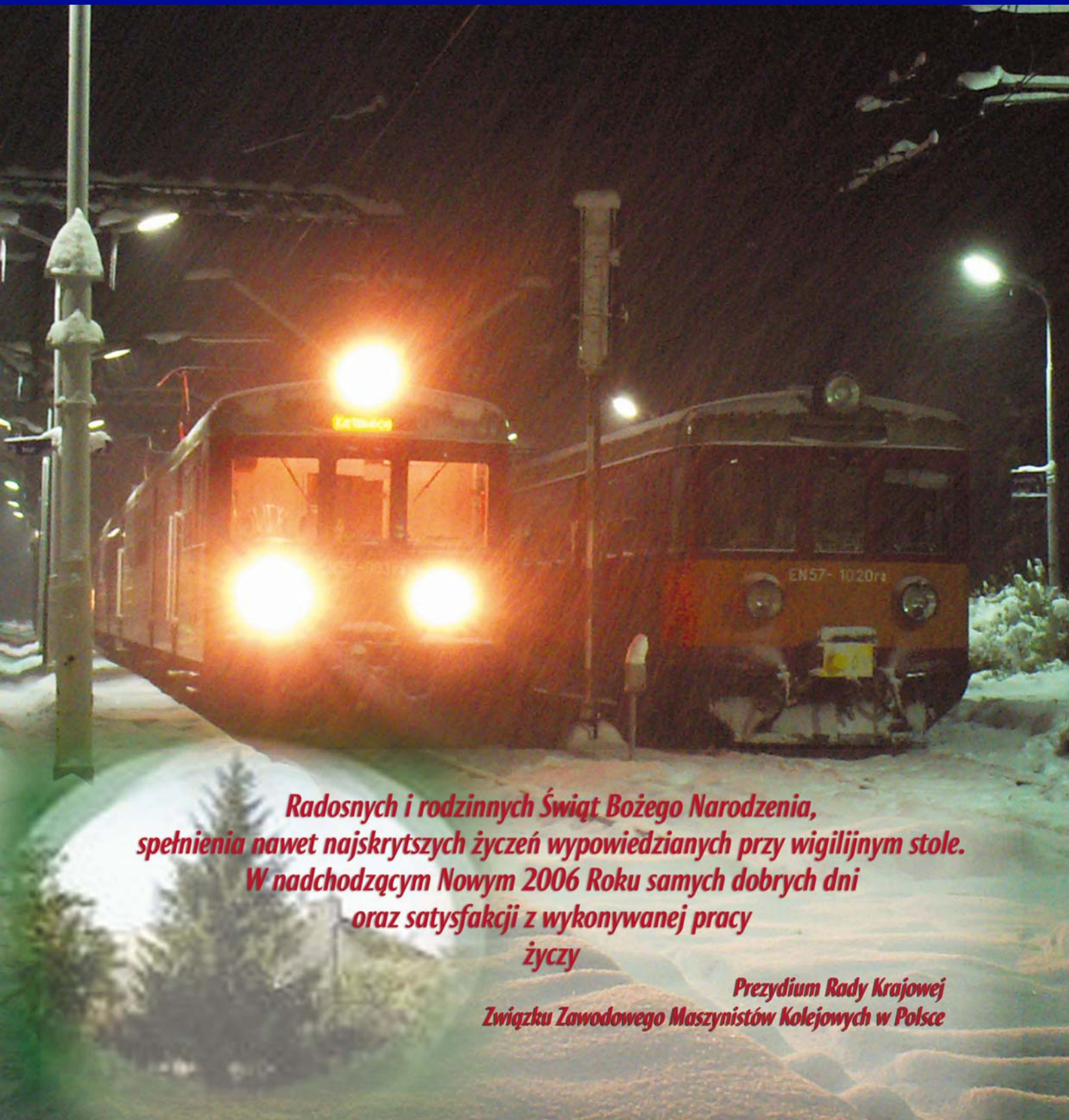
# Głos Maszynisty

[www.zzm.org.pl](http://www.zzm.org.pl)

Nr 7

15 grudnia 2005

**NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŻ ZAWODOWA**



*Radosnych i rodzinnych Świąt Bożego Narodzenia,  
spełnienia nawet najskrytszych życzeń wypowiedzianych przy wigilijnym stole.  
W nadchodzącym Nowym 2006 Roku samych dobrych dni  
oraz satysfakcji z wykonywanej pracy  
życzy*

*Prezydium Rady Krajowej  
Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce*





# Wymuszony dialog

**Ostatni miesiąc był bardzo gorący, głównie ze względu na zatrudnianie maszynistów na autobusy szynowe przez PKP Przewozy Regionalne. Działo się to bez dialogu z ZZM.**

**5 grudnia, ul. Szczęśliwicka w Warszawie. Fot. raz**

w PR Szczecin podczas trwania pogotowia strajkowego, ogłoszonego m.in. – jakby nie było - z powodu... zatrudniania przez tę spółkę maszynistów. To był swoisty policzek dla ZZM, który wywołał bardzo silną determinację, a nawet zapowiedź strajku ostrzegawczego. Udało się nam doprowadzić do spotkania 5 grudnia z udziałem innych związków zawodowych zatrudniających maszynistów, na co zresztą naciskaliśmy, bo jesteśmy ludźmi dialogu. Tego też dnia byliśmy świadkami wielkiej determinacji naszych organizacji zakładowych. Na spotkaniu Prezydium było wspierane przez ok. 400 maszynistów z całego kraju. To pokazuje, że związek jest prężny, zdeterminowany i wie, czego chce. Zawsze najważniejsze jest miejsce pracy, co, do którego trzeba mieć gwarancję, że będzie, i to w przyzwoitych warunkach.

W toku negocjacji ustaliliśmy, że rozpoczynamy dialog. Do czasu szczegółowych ustaleń PR wstrzymają szkolenia i nie będą zatrudniać nowych maszynistów do obsługi autobusów szynowych czy ezetów. Jeśli chodzi o dialog jestem dobrej myśli, gdyż powinien doprowadzić do ustalenia zasad. Początkowo niewiele będzie zależało od Ministerstwa Transportu i Budownictwa.

Już od lipca postulowaliśmy o prowadzenie dialogu w celu kompleksowego rozwiązania kwestii miejsc pracy dla maszynistów. Nie byłoby odpowiedzialne zachęcanie kolegów do pracy w Przewozach Regionalnych bez wiedzy, jak ta spółka będzie funkcjonować. Mówi się wprawdzie, że nie może ona upaść. Ale w Polsce nikt przy zdrowych zmysłach nie wykluczy likwidacji firmy byle pozbyć się jej gigantycznego długu, a potem powołania innego podmiotu w to miejsce. Nadal nie są znane stawki dofinansowania przewozów regionalnych i nie wiadomo ile pociągów będzie uruchamianych przez PR. Brakuje też paktu gwarancji pracowniczych i informacji, ilu pracowników miałoby dokładnie przejść do tej spółki. O tym chcieliśmy dyskutować.

Strona administracyjna do dialogu podchodziła z wielkim oporem, a właściwie w ogóle go nie podjęła. Dopiero zapowiedź, a potem ogłoszenie pogotowia strajkowego wpłynęły na zmianę podejścia do tej kwestii. Wielką niezręcznością ze strony Przewozów Regionalnych było zatrudnienie 9 maszynistów



Biuletyn Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce  
**Wydawca:** Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

**Adres:** ul. Grójecka 17  
 02-021 Warszawa

**Tel. :** 022 474 26 15

**Fax :** 022 474 26 16

**Tel. PKP** 922 474 26 15 lub 16

**E – mail:** zzm@zzm.org.pl

**Kolegium redakcyjne:**

**Redaktor Naczelny:** Rafał Zarzecki

Kazimierz Jamrozik

Roman Jordan

**Druk:** Drukarnia Kolejowa Kraków

**Okladka:** Wisła Głębcze.

**Fot.** Grzegorz Moc

**Proj. graficzny:** Elżbieta Górecka.

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

## Wymuszony dialog

To rząd musi określić reguły funkcjonowania i źródła finansowania spółki PR, więc jak najbardziej jest stroną w sporze. Umówiliśmy się, że jeśli do końca stycznia nie dojdzie do porozumienia w tych sprawach, podejmiemy decyzje odnośnie dalszych działań. Pocieszające jest to, że dialog z PR rozpoczął się i akcja protestacyjna została zawieszona. W znacznie bardziej cywilizowany sposób przebiega jednak dialog z Kolejami Mazowieckimi.

Związek będzie zachęcać do tego, by maszyniści zatrudniali się w KM lub PR wtedy, gdy uzyskamy pewność, że są tam dobre miejsca pracy. Takie działanie jest zgodne ze strategią ZZM, do której się odwołujemy. Na razie szukamy miejsc pracy w ramach Grupy PKP, ale na tym nie poprzestaniemy.

Innym niepokojącym elementem, będącym także przyczyną protestu, są stawki dostępu do infrastruktury. Liczę, że trwające rozmowy między PLK a Cargo przyniosą pożądany efekt. Spółka Cargo nie może być w żaden sposób dyskryminowana. Uczulam wszystkich maszynistów, że problem stawek dostępu przekłada się również na nasze miejsca pracy. Przedstawiony przez PLK cennik, który z miejsca zyskał miano kryminogennego, wydaje się być wręcz specjalnie skrojony na potrzeby pry-

*(Ciąg dalszy na stronie 6)*



Prezydium aktywnie wspierało tego dnia ok. 400 członków ZZM

## Nacisk samorządów

**Rozmowa z LESZKIEM RUTĄ, prezesem zarządu PKP Przewozy Regionalne spółka z o.o.**



- Mimo powszechnie znanych trudności finansowych spółki dąży Pan do wzrostu zatrudnienia w PR, z czym wiążą się większe koszty. Dlaczego stara się Pan przyjąć do pracy maszynistów ?

- Obliguje mnie do tego stanowisko samorządów. Władze lokalne kupują autobus szynowy, przekazują go operatorowi czyli spółce Przewozy Regionalne i domagają się również, żeby to właśnie przewoźnik zatrudnił pracowników do jego obsługi. W dwóch województwach – podkarpackim i zachodniopomorskim, gdzie pracuje większość z 35 naszych maszynistów, samorząd najbardziej zdecydowanie nalegał na takie rozwiązanie.

- Te same samorzady kierują tylko część przyznaných środków na kolej. Tymczasem w trójstronnych porozumieniach ustalono, że

nie nastąpi podział administracyjny m.in. tej grupy zawodowej.

- Chciałbym wyraźnie podkreślić, że nie łamiemy tych ustaleń. Zatrudniamy bowiem na podstawie Kodeksu pracy tylko chętnych maszynistów, którzy zwolnią się z Cargo, bo takich pracowników preferujemy. Nie ukrywam, że także opowiadam się za rozwiązaniem systemowym tej kwestii.

- Zamieszczanie ogłoszeń prasowych o naborze do pracy w PR mogło świadczyć o czymś innym.

- Dyrektorzy zakładów przewozów regionalnych uczynili to w niektórych województwach, właśnie tam gdzie naciskały na nas samorzady. Nie zatrudniamy obecnie nikogo spoza Grupy PKP i nie zakładamy takiego rozwiązania.

- Co zatem stało na przeszkodzie, że dotychczas nie udało się rozwiązania systemowego wypra-

*(Ciąg dalszy na stronie 5)*



# Rządowe wsparcie dla kolei

Rozmowa z profesorem dr hab. MIROSLAWEM CHABERKIEM – podsekretarzem stanu do spraw kolejnictwa i gospodarki morskiej w Ministerstwie Transportu i Budownictwa

**- Projekt nowych stawek dostępu do infrastruktury kolejowej jest krzywdzący dla PKP Cargo, która zanotuje wzrost cen, a przewoźnicy prywatni ich spadek. W Sejmie zapowiadał Pan Minister przyjrzenie się tej sprawie...**

- Cennik dostępu do tras przewozowych na rok 2006 został opracowany i zatwierdzony przez regulatora, tj. UTK w oparciu o obowiązujące w tym względzie rozporządzenie Ministra Infrastruktury. Ministerstwo Transportu i Budownictwa zwróciło się do Urzędu Transportu Kolejowego o przyjrzenie się raz jeszcze cennikowi opracowanemu przez PLK SA., z uwzględnieniem tych aspektów, które zostały zgłoszone przez PKP Cargo. Obecnie trwają rozmowy pomiędzy PLK, Cargo i UTK, mające na celu zniwelowanie negatywnych skutków ekonomicznych omawianego cennika. Nie ma możliwości narzucenia PLK i regulatorowi innej formuły i algorytmów ustalania stawek, niż te, które zostały określone w rozporządzeniu. Intencją stron (zarządcy infrastruktury i regulatora) jest, aby w ramach obowiązujących reguł ustalania stawek przewozowych doprowadzić do takiej ich korekty, aby usunąć potencjalnie negatywne skutki cennika PLK SA dla PKP Cargo w nadchodzącym nowym roku.

W mojej ocenie obowiązujące zasady kształtowania stawek przewozowych nie są właściwe z punktu widzenia funkcji jakie pełnić powinna cena w relacjach gospodarczych. Resort będzie dążył do korekty zasad ustalania stawek za użytkowanie infrastruktury kolejowej przez operatorów kolejowych. Należy jednak stwierdzić, iż warunkiem bezwzględnie koniecznym dla wdrożenia właściwego systemu ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury

kolejowej jest racjonalizacja kosztów u zarządcy infrastruktury.

Konieczna jest zatem przebudowa całego systemu konstruowania stawek dostępu. Nigdy nie będzie on sprawnie funkcjonował bez wnikliwego sprawdzenia, jak są rejestrowane i liczone koszty PLK. Muszą być one precyzyjnie wyodrębnione - na bezpośrednie, związane z realizacją danej usługi (czyli danej trasy przewozowej) oraz na te związane z utrzymaniem całej sieci. Chcemy zatem, aby w cenie dostępu oprócz kosztu bezpośredniego, związanego z realizacją danej trasy, znalazł się kosztowy składnik cenotwórczy, obejmujący swą wartością

**Dialog bywa trudny wówczas, gdy któraś ze stron nie ma czystych intencji. Ten rząd jasno i wyraźnie przedstawia swoje zamierzenia, także po to, żeby usłyszeć, które z nich nie są akceptowane społecznie.**

częstkę kosztu utrzymania całej narodowej sieci kolejowej. Bez takiego podejścia cena dostępu na liniach wysoko obciążonych spada poprzez rozkład jednostkowych kosztów stałych na wiele usług, zaś na liniach mniej obciążonych - ceny są bardzo wysokie. Taki sposób ustalania cen prowadzi w ostateczności do zamykania linii mniej obciążonych, a tym samym, do zmniejszania się roli kolei w realizacji zadań przewozowych. Musimy dbać od strony ekonomicznej o całą (uzasadnioną czynnikami społecznymi i gospodarczymi) sieć dróg kolejowych a nie tylko korytarze i główne kolejowe ciągi transportowe.

Dopiero po wdrożeniu efektyw-



nego systemu identyfikacji kosztów u zarządcy infrastruktury, możliwe będzie ustalanie stawek przewozowych zgodnie z obiektywnie ustalonymi kosztami, wykorzystując ogólnie znane mechanizmy kształtowania cen.

**- Inny palący problem dotyczy finansowania Przewozów Regionalnych. Jak należy go rozwiązać, by podobnie jak w całej Europie kolej pasażerska przynosiła zyski zamiast strat ?**

- Chcemy stworzyć bardziej klarowny i skuteczny system funkcjonowania przewozów regionalnych. W strategii rządu wyraźnie położono akcent na wspieranie kolei i wzmacnianie jej roli w obsłudze przewozów o charakterze regionalnym. By tak się stało, znacznie efektywniejsze musi być przede wszystkim wsparcie finansowe tego systemu. Jednym z jego elementów będzie zapewnienie przez państwo ulgowego dostępu do szlaków dla pociągów obsługujących przewozy regionalne, międzywojewódzkie, czy nawet międzynarodowe. Organizatorzy przewozów, czyli samorządy wybierałyby spośród działających na rynku firm przewozowych operatora, który najlepiej sprosta ich wymaganiom jakościowym, przy równoczesnym - zagwarantowanym przez państwo - tańszym dostępie do tras przewozowych, dla wybranych do obsługi danych tras przewozowych operatorów.

**- Czy to oznacza zielone światło dla tworzenia spółek kolejowo-samorządowych? W przedstawionym podczas grudniowej Komisji**

### Trójstronnej prezentacji znalazł się zapis o inicjowaniu takich działań przez resort.

- Jedną z domen aktywności państwa w zakresie transportu kolejowego niewątpliwie powinno być tworzenie mechanizmu konkurencji i wyzwalanie aktywności samorządowej również w sferze podnoszenia jakości obsługi transportowej przez kolej. Zatem inicjować takich działań raczej nie będziemy, ale wspierać ewentualne inicjatywy samorządów - owszem. Dla obecnych pracowników transportu kolejowego jest to neutralne, albo wręcz korzystne, ponieważ dobrze funkcjonujący rynek kolejowych usług przewozowych prowadzić będzie do wzrostu zapotrzebowania na przewozy regionalne, a w konsekwencji wzrośnie popyt na pracowników je obsługujących. W przeciwnym razie samorządy skierują się w stronę transportu drogowego, a kolejowy będzie się kurczył.

### - Jak widzi Pan dialog społeczny na kolei?

- Nie wyobrażam sobie, żeby nie był prowadzony. Dialog bywa trudny wówczas, gdy któraś ze stron nie

ma czystych intencji. Ten rząd jasno i wyraźnie przedstawia swoje zamierzenia, także po to, żeby usłyszeć, które z nich nie są akceptowane społecznie. Jestem przekonany, że każdy z partnerów dojrzy własny cel w tym, co chcemy zrealizować w zakresie funkcjonowania polskiego kolejnictwa. Przemiany w funkcjonowaniu polskiego kolejnictwa nie niosą żadnych zagrożeń dla pracowników. Wręcz przeciwnie - chcemy zapewnić wyższy poziom jakości pracy, jej racjonalność, skuteczność i efektywność. Nie widzimy potrzeby masowych zwolnień



pracowników. Widzimy natomiast potrzebę lepszej organizacji pracy i stwarzania warunków do właściwej atmosfery pracy. Kwestie zatrudnieniowe da się uregulować odejściami naturalnymi czy też ruchami migracyjnymi.

### -W programie jest też mowa o wydzieleniu PLK z Grupy PKP.

- PLK, po wyposażeniu jej w konieczny dla jej funkcji majątek produkcyjny, powinna być wydzielona z Grupy PKP. Ma ona pozostać firmą państwową, nie podlegającą procesom prywatyzacyjnym. Nie chcemy, żeby pełniła inne funkcje niż te związane z utrzymaniem sieci kolejowej i świadczeniem usług polegających na udostępnianiu tras przewozowych. Musi być ona niezależna, tym bardziej, że będą do niej trafiać pieniądze państwowe i unijne. Dlatego PLK powinna pozostać firmą niezależną od wpływów holdera, co przyczyni się do przejrzystości kosztowej tej spółki.

### - Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał Rafał Zarzecki

## Nacisk...

(Ciąg dalszy ze strony 3)

### cować?

- Nie brakuje argumentów pozostawienia wszystkiego po staremu, jak i zatrudnienia maszynistów u przewoźników. Każda z opcji ma swoje wady i zalety. Zapewne brak stabilnego systemu finansowania przewozów regionalnych powodował opór przed umiejscowieniem maszynistów w spółce zagrożonej ewentualnymi zwolnieniami. Informacje napływające ostatnio z rządu i parlamentu wskazują, że taki system wkrótce powstanie. Forum rozstrzygającym i ustalającym podstawowe reguły w tych sprawach jest jednak Komisja Trójstronna.

- **Prezydentowi ZSM Leszko- wi Miętkowi przyszło czekać aż miesiąc na spotkanie z Panem...**

- Prezydent Miętek zwrócił się

z taką inicjatywą w trudnym dla nas momencie. Walczymy o jak największe pieniądze dla spółki, kształtują się budżety, jeździmy po kraju, rozmawiamy z samorządami. Tylko dlatego termin spotkania był faktycznie dość odległy. Do tego czasu wstrzymaliśmy akcję zatrudniania maszynistów. Wyjątkiem były decyzje podjęte miesiąc wcześniej, dotyczące dziewięciu osób. Nie chcieliśmy by ludzie, którzy zwolnili się z Cargo pozostali na lodzie.

### - Czy spółkę stać na dużą grupę nowych pracowników?

- To bez różnicy, gdzie będą oni umiejscowieni. Musi być nas stać na zapłatę czy to za usługę dla Cargo, czy też własnym pracownikom. Nie ma innej alternatywy. Jeśli nie powstanie kompleksowy system umożliwiający rozwój przewozów pasażerskich, nastąpi ostateczny ich krach. To właśnie brak systemu zapewniającego finansowanie przewozów regionalnych w 100 % powo-

duje, że spółka nie jest w stanie w pełni płacić za swoje usługi.

### - Nie uważa Pan jednak, że zatrudnienie maszynistów w Przewozach Regionalnych będzie spółkę więcej kosztowało niż wynajmowanie ich z Cargo?

- Nie będzie to ani radykalnie droższe ani znacznie tańsze. Przewiduję utrzymanie porównywalnego poziomu. Tu się nie da oszczędzić, koszty utrzymania pracownika będą takie same w każdej spółce.

### - Przy większej skali zawsze będzie taniej, ale może problemem są stawki Cargo ?

- Plany Cargo są dla nas nie do przyjęcia, proponowana przyszłoroczna podwyżka jest po prostu zbyt wysoka. Prowadzimy jeszcze rozmowy w tej sprawie, więc o szczegółach wolałbym się nie wypowiadać.

### - Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał Rafał Zarzecki



## Wymuszony...

(Ciąg dalszy ze strony 3)

watnych przewoźników, zaś Cargo stawia na straconej pozycji podczas przetargów. Trudno, zatem oprzeć się wrażeniu, że pod płaszczykiem „zwiększania konkurencyjności” próbuje się zmięść z rynku przewozowego potężną spółkę Cargo.

Niepokoją także informacje prasowe o wymianie zarządów w spółkach Grupy PKP, w tym w Cargo. Wypada wierzyć, że to tylko spekulacje, które się nie potwierdzą. Miałyby to wręcz opłakane skutki, gdyby decydowała o tym polityka. Można zrozumieć, że każda władza dobiera sobie wykonawców do programu, który chce realizować, ale trzeba do tego podejść w sposób merytoryczny, zamiast stosować zasadę TKM.

Przedstawiony przez ministra Mirosława Chaberka na posiedzeniu Komisji Trójstronnej program restrukturyzacji PKP zawiera szalenie niebezpieczny dla przyszłości Grupy PKP element - plan wydzielenia z niej spółki PLK. Tymczasem stworzenie silnych narodowych kolei jest możliwe wówczas, gdy PLK będzie temu rozwiązaniu przychylna, bo jak dotychczas sprzyja prywatnym przewoźnikom. Generalnie – co podkreślało wielu - program ministra był bardzo powierzchowny, bo zabrakło terminów, kwot potrzebnych na wdrożenie. Słabo wyartykułowano też instrumenty prawne służące jego realizacji. Nie był też znany przedstawicielom innych resortów, ale mam nadzieję, że podczas następnego posiedzeniu doczekamy się szczegółów.

Cieszę się z coraz widoczniejszej konsolidacji ZZM. Przyjazd do Warszawy 5 grudnia tak wielu zarządów zakładowych i kół świadczy o tym, że słowa Prezydium RK ZZM nie trafiają w próżnię, a działania nie idą na marne. Taką postawą jestem zbudowany i za ten gest, w imieniu Prezydium, bardzo dziękuję wszystkim uczestnikom. Siła związku to jego członkowie. Dopiero, gdy wspólnie mocno zaangażujemy się w nasze sprawy możemy osiągnąć wiele.

**Leszek Miętek**

**Fot. raz, Robert Kamiński**



Ścisk przed bramą wejściową do siedziby PKP S.A.



Członkowie zakładowych zarządów uważnie przysłuchiwali się dyskusji



Negocjacje zakończone. Prezydent Miętek informuje oczekujących o ich wynikach

# Praca według nowego rozkładu

**Rozmowa z IGNACYM GÓRĄ – naczelnikiem Wydziału Eksploatacji Centrum Kierowania Przewozami PKP Cargo S.A.**

**- Jaki jest stan zaawansowania przydziału pracy trakcyjnej dla zakładów taboru na wdrożenie z dniem 11 grudnia nowego rozkładu jazdy pociągów?**

- Praktycznie jesteśmy już po „podziale pracy trakcyjnej” a ostatnie spotkanie z tym związane odbyło się w Zakopanem 1 grudnia. Do tej konferencji przygotowujemy się niemal pół roku. Tyle mniej więcej trwają prace związane ze składaniem wniosków o przydzielenie trasy, ich rozpatrywaniem przez PLK i samą konstrukcją rozkładu jazdy. Niestety, proces konstruowania rozkładu - z przyczyn od nas niezależnych - każdego roku ulega opóźnieniu. Dlatego też konferencja została zorganizowana tak późno i jeszcze nie znamy ostatecznych, precyzyjnych wyników tzw. obliczeń trakcyjnych.

**- Co jest powodem, że jeszcze do końca nie znamy wyników przydziału pracy na poszczególne zakłady?**

- Znamy numery pociągów i odcinki obsługi, jakie zostały przydzielone poszczególnym zakładom. Teraz jednak zakładowe komórki eksploatacyjne muszą przystąpić do powiązania obrotów pojazdów trakcyjnych i wykreślenia przedstawienia planu pracy pojazdów, który zawiera wszystkie elementy obrotu, ustala kolejność oraz sposób obsługi. Po zakończeniu opracowywania planów pracy pojazdów i drużyn, sporządza się zestawienia trakcyjne. Dopiero na ich podstawie bardzo precyzyjnie wiemy, ilu pracowników zespołu drużyn trakcyjnych ma zagwarantowaną pracę.

**- Jakie czynniki decydują o przydziale pracy?**

- Tych elementów jest bardzo dużo. Najważniejsze związane są jednak z jakością pracy (stałe podnoszenie prędkości handlowej pociągów, eliminowanie przejazdów luzem) oraz efektywnością wykorzystania zarówno potencjału ludzkiego jak również posiadanych pojazdów trakcyjnych. Nie bez znaczenia jest, przy spełnieniu warunków przedstawionych powyżej, zachowanie odpowiedniej proporcji w przydziale pracy pomiędzy współpracującymi ze sobą zakładami taboru, nasyceniem pracy i osiąganymi wynikami eksploatacyjnymi. Z wymienionych powodów, praca związana ze zmianą rozkładu jazdy i wiążącym się z tym przydziałem pracy, należy do zagadnień szczególnie trudnych i zawsze wzbudzających wiele kontrowersji.

**- Gdzie spodziewany jest największy spadek pracy trakcyjnej i co PKP Cargo zamierza zrobić z pojawiającą się z tego powodu nadwyżką zatrudnienia?**

- Od wielu lat notujemy stały spadek pracy na tzw. ścianie południowo – wschodniej. Jest to teren działania zakładów w Krakowie, Nowym Sączu i Żurawicy. Również w Zakładzie Taboru w Skarżysku Kamiennej sytuacja jest bardzo trudna. Obecnie to tam notujemy największy jej spadek.

Odpowiadając na drugą część pytania przypomnę, że spółka Cargo od wielu lat robi naprawdę wiele, aby zagwarantować pracę dodatkową, zwłaszcza pracownikom drużyn trakcyjnych. Do najbardziej znanych inicjatyw należy: praca przy naprawie i kasacji wagonów i lokomotyw.

**- Jak Wydział Eksploatacji Lokomotyw zamierza rozwiązać kwestię wypracowywania dużej ilości godzin nadliczbowych przez Zakład Taboru we Wrocławiu?**



- Problem niewątpliwie istnieje, lecz nie jest on związany z dużą ilością pracy, jak powszechnie się sądzi, ale przede wszystkim z nieprawidłową jej organizacją. Zasadniczy wpływ na powyższe ma modernizacja linii E-30 i prowadzenie większości pociągów towarowych przez Kędzierzyn, Nysę i Jaworzynę Śląską (b. duże opóźnienia pociągów obciążające PLK). Pomimo, że za te utrudnienia bezpośrednio nie ponosimy winy mam nadzieję, że wprowadzając pewne zmiany w organizacji pracy, zwłaszcza zespołu drużyn trakcyjnych, wpłyniemy na częściową poprawę tej niekorzystnej tendencji.

**- Dziękuję za rozmowę.**

- Ja również, a przy okazji zbliżających się świąt chciałbym złożyć wszystkim Maszynistom serdeczne życzenia, by bezpiecznie przemierzali szlaki i linie kolejowe, czuli się zawsze potrzebni oraz mieli poczucie dobrze spełnionego obowiązku i zagwarantowane miejsca pracy.

**Rozmawiał: Kazimierz Jamrozik**

## Nowa siedziba

Informujemy, że siedziba Biura Rady Krajowej ZZM znajduje się przy ul. Grójeckiej 17  
02-021 Warszawa

tel. 0 22 474 26 15

fax 0 22 474 26 16



# Wolniej - będzie bezpieczniej

**Przewozy Regionalne wprowadzają do eksploatacji kompozytowe wstawki hamulcowe typu LL z materiału FR 502 produkcji firmy Frenoplast w elektrycznych zespołach trakcyjnych serii EN57. Działanie może ekonomicznie jest uzasadnione, ale nie powinno przesłaniać fatalnych skutków tych oszczędności.**

Jak wynika z otrzymanych sygnałów, wprowadzenie nowych wstawek hamulcowych stwarza wiele zagrożeń, jak np.:

- niską skuteczność działania hamulca przy małych prędkościach, co utrudnia zatrzymanie zespołu oraz jego łączenie i rozłączanie,

- słabą skuteczność działania hamulca ręcznego wyposażonego we wstawki hamulcowe kompozytowe (istnieje konieczność przeróbki układu hamulcowego i zmiany rodzaju gwintu na drobnozwojowy),

- powstawanie zjawiska śliskiej szyny, co spowodowane jest „pyłami” pozostawianymi przez eżt podczas używania hamulca przy zastosowaniu wstawek kompozytowych (to znacznie wydłuża drogę hamowania dla kolejnego pociągu),

- stosowanie wkładek kompozytowych typu LL powoduje usuwanie porowatości między częścią jednej szyny a obręczą zestawu kołowego, co w znaczącym stopniu zmniejsza przyczepność.

Podobnych przykładów jest więcej i zostały one przekazane do PKP Cargo. Innego rodzaju wątpliwości wzbudza prawdziwość danych na temat procentów wymaganej masy dla właściwej drogi hamowania, zawartych w karcie próby hamulca. Dotyczy to zależności między ciężarem rzeczywistym a wymaganym. Obecne dane opracowano dla wstawek hamulcowych żeliwnych. To szczególnie ważne zagadnienie, gdyż jednym z warunków skutecznego działania hamulca z wstawką kompozytową jest utrzy-

manie jego urządzeń w nienaganym stanie.

Niepokojące są próby nowych wstawek kompozytowych typu LL FR 502 na lokomotywach serii EU07 przeprowadzane przez PKP Cargo. Przy tylu występujących nieprawidłowościach i związanych z tym zagrożeniach należało bowiem postąpić jak w trójmiejskiej SKM, której kierownictwo wprowadziło do eksploatacji inny rodzaj wstawek kompozytowych. Cechuje je skuteczność i brak skutków ubocznych - są droższe, ale skuteczne. Mamy nadzieję, że PKP Cargo podejmie, mając na uwadze m.in. nasze bezpieczeństwo, właściwą decyzję.

Komisja Obrony Praw Pracowniczych bacznie przygląda się wprowadzaniu nowych wstawek hamulcowych. Jeżeli zajdzie potrzeba poprosimy o pomoc Państwową Inspekcję Pracy. Spółka Frenoplast uzyskała od Urzędu Transportu Kolejowego świadectwo dopuszczenia owych wstawek do eksploatacji obserwowanej. Wystąpiliśmy więc tam z wnioskiem o podjęcie działań mających na celu eliminację wad zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

**Eugeniusz Śliwiński**

## Tanie telefony

**Ustalono warunki umowy na telefony komórkowe dla członków ZZM w sieci Plus GSM. Szczegółowe informacje na ten temat można uzyskać u przewodniczących organizacji zakładowych.**

Oferta jest niezwykle atrakcyjna. Wynegocjowane stawki za połączenia są bardzo niskie, nieporównywalne do cen dla klientów indywidualnych. Chętni będą mogli także kupić za przysłówkowe grosze nowy telefon. Oprócz własnych korzyści z tańszych rozmów, zawarcie umowy usprawniłoby komunikację w związku. Istniałaby bowiem możliwość wysyłania grupowych sms-ów przez Biuro Rady Krajowej do wszyst-

kich członków związku na przykład w przypadku kryzysowych sytuacji. Ponadto organizacje zakładowe, które zbiorą największą liczbę chętnych uzyskają bezpłatnie modem do bezprzewodowego internetu. Jednocześnie przypominamy o możliwości otrzymywania komunikatów za pomocą poczty elektronicznej. Wystarczy zgłosić się do przewodniczącego organizacji zakładowej i podać swój adres mailowy.

**R.**

## Dyżury prawnika



Informujemy, że począwszy od stycznia 2006 roku w Biurze Rady Krajowej w pierwszej, oraz trzecią środę miesiąca, w godzinach 14-16 odbywać się będą dyżury prawnika mecenasa Piotra Rowińskiego. Porady można zasięgnąć pod nr tel.: 0 22 474 26 15

## ZZM w ERA

**Zgodnie z Uchwałą Programową Krajowego Zjazdu Delegatów na V Kadencję ZZM trwa zacieśnianie współpracy w gremiach międzynarodowych. Od niedawna związek ma, poprzez Europejski Związek Maszynistów (ALE), swojego przedstawiciela w Europejskiej Agencji Kolejowej (ERA). Naszym reprezentantem w Grupie XIV, zajmującej się systemami naprawczymi lokomotyw i opracowaniem wspólnych norm i certyfikacji jest Stanisław Donarski.**



# Związkowcy, nie politycy

Rozmowa z **TADEUSZEM ZAWADZKIM**, p.o. przewodniczącego Rady Krajowej Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność”

- Dlaczego SKK Solidarność nie podpisała dokumentu o współpracy organizacji związkowych - Porozumienia Kolejowych Związków Zawodowych?

- Na ostatniej Radzie Krajowej we Wrocławiu Sekcja Krajowa Kolejarzy zajęła stanowisko o nie przystąpieniu do Porozumienia, gdyż jego wstępny regulamin był nie do przyjęcia. Po analizie koledzy stwierdzili, że byłoby to tworzenie swego rodzaju „kolejowego OPZZ”. Jako struktura podlegała Komisji Krajowej nie możemy wchodzić w układy pozazwiązkowe.

- Czyli, Pana zdaniem, Krajowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy takim układem pozazwiązkowym nie był?

- To było akurat gremium związane z protestem, natomiast w tym przypadku chodzi o spotkania w celu uzgadniania wspólnego stanowiska. Nasz związek jest niezależny i uważam, że nadal będzie robił swoje i bynajmniej nie poprzez wyodrębnione działania. Będą one podobne, bo Solidarności zależy - tak jak pozostałym związkom - na utrzymaniu spółek w Grupie PKP, a także by ludzie mieli pracę, pociągi z symbolem „F” kursowały etc.

- Ale dwa tygodnie wcześniej na spotkaniu w Warszawie podpisał się Pan jednak pod komunikatem („Głos Maszynisty nr 5 – przyp. red), wyrażającym wolę współpracy kolejarskich związków zawodowych i ustalającym także treść Porozumienia. Skąd nagła zmiana stanowiska?

- Tak jak wspominałem na wstępie, nie do przyjęcia był regulamin, z którym nie zdążyłem się wtedy dokładnie zapoznać. Zresztą i tak decyzji w tej sprawie nie mogłem podjąć osobiście ja, lecz wyłącznie Rada Krajowa, która po zapoznaniu się z założeniami regulaminu zdecydowała o jego odrzuceniu.

- Czy przez to należy rozumieć, że jest to ostateczna decyzja Solidarności?

- Tak.

- Wspólne działania w interesie kolei, obronie praw związkowców stwarzają większe szanse na sukces. Przecież wydaje się logiczne, że forum wszystkich związków jest potrzebne im samym.

- Patrząc na doświadczenia KKP-S, w którym było więcej central związkowych oraz protesty - jak głódówka, wyjścia na tory itp. muszę powiedzieć, że nie zostało to właściwie zorganizowane i nie ma sensu dalej tego ciągnąć. Każdy związek monozawodowy walczy wyłącznie o swoje sprawy, a nie o całą kolej, dlatego trudno to razem pogodzić. Solidarność jest związkiem skupiającym wszystkie zawody i wszystkich musimy traktować jednakowo.

- Federacja ZZZ PKP podobnie, ale do Porozumienia przystąpiła. Jednolity podmiot skupiający wszystkie związki i mówiący jednym głosem miałby silniejszą pozycję w rozmowach z rządem czy zarządem PKP. W pojedynkę zdziała się niewiele, a na pewno mniej.

- Z mojego rozeznania wynika,



że zawsze sprowadza się to do walki o własną grupę zawodową. To inny z powodów, który zdecydował, że nie przystąpiliśmy do Porozumienia. Nie wykluczamy natomiast, że jeśli jego działalność będzie pokrywała się z naszymi programami w odniesieniu do kolei, nawiążemy współpracę. Najpierw poczekamy jednak na efekty działalności sygnatariuszy Porozumienia.

- Nietrudno oprzeć się wrażeniu, że teraz akurat Solidarność będzie wspierać prędzej działania obecnego rządu.

- Solidarność, a dokładnie Komisja Krajowa, wyraziła poparcie dla kandydata Prawa i Sprawiedliwości w wyborach prezydenckich. Nie ochramiamy rządu, jesteśmy związkowcami, a nie politykami. Czekamy na program PiS związany z planami dotyczącymi przyszłości kolei.

- Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał Rafał Zarzecki

## Kapliczka

Na terenie lokomotywowni Zajączkowo Tczewskie 28 listopada odsłonięto i poświęcono kapliczkę św. Katarzyny Aleksandryjskiej. Zbudowali ją społecznie, po godzinach pracy, członkowie ZZM z zajączkowskiej sekcji Zakładu Taboru w Gdyni. Inicjatorami przedsięwzięcia byli **Andrzej Gajewski, Eugeniusz Kosmaczewski, Jerzy Mosor, Adam Murawski, Tomasz Rogosiński, Ryszard Arendt** oraz **Wiesława Murawska**. Szczególnie gorąco dziękowali oni wszystkim, którzy przyczynili się do realizacji pomysłu: sponsorom, rzeźbiarzowi figury, projektantowi kapliczki oraz jej budowniczym: **Szczepanowi Karpińskiemu, Gerardowi Muchowskiemu, Kazimierzowi Koprowskiemu, Kazimierzowi Kosiedowskiemu**. Więcej w następnym numerze. (L)

## Historia

## Wyciągnąć wnioski

**„Historia się powtarza, ale za każdym razem trzeba za nią płacić drożej” – twierdził nie bez racji literacki noblista H.K. Laxness. Zmieniają się systemy i władze, a problemy środowisk robotniczych pozostają ciągle te same. Zwykle rządy wiele obiecywały, szukając poparcia przed wyborami, by po przejęciu władzy odwrócić się plecami. Oby tym razem było inaczej.**

W dwudziestoleciu międzywojennym o postulatach pracowników państwowych pisał biuletyn „Maszynista”. I tak „żądania ich uznane zostały powszechnie za słuszne i usprawiedliwione. Żaden organ prasy, żaden z miarodajnych czynników w Rządzie i Sejmie nie szczędził pracownikom wyrazów sympatii i gorących zapewnień w poparciu ich żądań przy pierwszej nadarzającej się sposobności. Słuszne żądania pracowników sięgały dość daleko. Domagaliśmy się zasadniczej poprawy bytu, wyrównania strat, spowodowanych wzrostem drożyzny, gruntownej zmiany systemu wynagradzania. Nie sposób opisywać obecnie długiej historii wysiłków podjętych przez Związki pracownicze celem spełnienia tych postulatów. Opinia publiczna państwa, aż nazbyt dobrze wielokrotnie, solenne obietnice Rządu i wielokrotne łamanie tychże obietnic, nie zapomniała o tylu „ostatecznych” terminach, które Rząd sam sobie dla załatwienia tej sprawy nazaczył, a których konsekwentnie nie dotrzymywał. Słowem akcja związków napotykała na trudności poważne i jak dotąd nieprzezwyteżone. Ze strony Rządu wyczuwały Związki więcej niż opór – wyczuwały lekceważenie. Delegacje pracownicze bądź to odprawiane były z kwitkiem z przedpokojów ministerjalnych, bądź też otrzymywały odpowiedzi niejasne i niezdecydowane. Tymczasem mijały tygodnie a nacisk mas, gnębionych drożyzną i smaganych nędzą wzrastał z dnia na dzień.

Czas jednak upływał na bezskutecznym a męczącym czekaniu. Obowiązkiem naszym było działać, wyczerpać wszystkie środki, gdyż zniecierpliwionym masom musieliśmy dać jakąś odpowiedź, gdyż masy te wymagały od nas czynu, starań, zabiegów. Nie mogliśmy bezradnie rąk rozłożyć i czekać na zmiłowanie rządowe. W prasie ze wszech stron rozpoczęły się ataki tak zjadliwe i złośliwe, tak uszczypliwie jakich nie widzieliśmy od dawna. Prasa Rządowa, tzw. sanacyjna i endecka pozwalała sobie na

drobniono kolej na kilkadziesiąt spółek, czy SLD i PSL, pogrążających naszą kolej i doprowadzających do gigantycznego zadłużenia oraz daleko idącej zapaści. Teraz mamy nowy rząd i kolejne obietnice, na których skończyć się już nie może. W przeciwnym razie zapłacimy za to wszyscy. Rządzący odejdą w niesławie, ale my, kolejarze, stracimy pracę. Dlatego dziwić może postawa części związkowców i to zarówno szeregowych, jak i tych z przysłowiowej „górnjej półki”. Niezrozumiałym jest tak niskie poparcie dla naszych kandydatów, którzy ubiegali się o mandaty poselskie oraz postawa Solidarności, odrzucająca porozumienie mające na celu obronę podstawowych interesów kolei, oraz wszystkich kolejarzy. Bowiem jak napisano w „Maszyniście”, w 1928 r. rząd został zmuszony do działania „dlatego, że masy ruszyły się narreszcie, lecz także i dlatego, że najgłupszy z głupich i najnaiwniejszy z naiwnych wyleczył się w ten sposób z wszelkich złudzeń względem sanacji klubu rządowego. Urządzono sobie kpiny, bolesne kpiny z ludzkiej niedoli, z niedoli kilku setek tysięcy obywateli oddających od lat dziesięciu swój trud ofiarnie dla wspólnego dobra. Rząd kpinom tym nie przeciwdziałał, nie zapobiegł im, lecz stanowiskiem swoim w Sejmie, sam

je wywołał i podsycił. Konsekwencje nie długo każą na siebie czekać”.

Z historii trzeba nauczyć się wyciągać wnioski. Nadszedł czas najwyższej gotowości i wspólnego działania, bo tylko takie gwarantuje wymierne efekty. Część związkowców musi się obudzić, działacze – skończyć z pilnowaniem wyłącznie własnych stołków. Oczywiście kiedyś minie kadencja i przyjdzie kolejny rząd, ale – jeśli nic się nie zmieni - wcześniej wielu z nas pracodawcy zwyczajnie podziękują za pracę.

**Kazimierz Jamrozik**

Cytaty pochodzą z tekstu: „Kpina z ludzkiej niedoli” („Maszynista” nr 24 z 1928 r.)

Redakcja  
Warszawa, 15 grudnia 1928 r. Nr 24 (134).

**MASZYNISTA**

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH  
FISMO ZAWODOWE  
ROZWICZONE  
SPRAWOM MASZYNISTÓW  
I KOLEJNICZTU

Wskodał logo 15-gi kadłub mieszka  
Cena numeru 24 gr. Celonkolejowy związek  
stycznia, planu bezpłatnie.  
Reklamy redakcja nie wraza  
Assimilacja nie uzgadnia się  
Cena ogłoszeń wedle umowy



REDAKCJA  
& ADMINISTRACJA,  
Warszawa, Chmielna 9 m. 9  
Telefon Nr. 195-26  
Konto czekowe P.K.O. Nr. 3569.

**Własne sprawy  
we własne bierzmy ręce!**

TRZĘSC NUMERU: Kpiny z ludzkiej niedoli. — U p. Ministra Komunikacji. — W otwarte karty. — Sprawy służbowe. — Zysze Związkowe.

artykuły i inwektywy pod adresem pracowników wręcz niesłychane, nieznanne dotąd w Polsce. Postulaty uznane przez wszystkich za słuszne nie zawahano się nazwać demagogią, wymyślano wszystko co można było najgorszego aby źle usposobić opinię publiczną słowem, przygotowano grunt do wielkiego widowiska, którego świadkami byliśmy w Sejmie. Tego jeszcze w Polsce nie było, a jeśli się nie mylimy – także i gdzie indziej na świecie czegoś podobnego nie było. Ani jednego słowa dobrej woli, ani jednego zdania w sprawie samej”. Ileż tu podobieństw do dzisiejszych czasów i kolejnych rządów: AWS i UW - pomysłodawców Ustawy o restrukturyzacji PKP, wskutek której roz-





COMPENSA

*Wszystkiego co dobre  
w Nowym Roku,  
spokojnych, szczęśliwych  
Świąt dziś,  
pogodnych myśli na jutro,  
życzy Compensa*



*Spokojnych Świąt Bożego Narodzenia oraz  
Szczęśliwego Nowego 2006 Roku, wszystkim  
maszynistom i ich rodzinom  
oraz całej rodzinie kolejarskiej,  
życzy Rada Maszynistów  
ZZMK w Łodzi.*

## Tradycja i nowoczesność



**Wykonujemy:**

- przeglądy kontrolne, okresowe, sezonowe i duże oraz naprawy bieżące i rewizyjne lokomotyw elektrycznych,
- przeglądy kontrolne, okresowe, sezonowe i duże oraz naprawy bieżące lokomotyw spalinowych,
- naprawy bieżące i przeglądy okresowe wagonów towarowych.

**Oferujemy także:**

- naprawy bieżące, rewizyjne i główne zabytkowego taboru kolejowego (lokomotyw i wagonów)
- wynajem zabytkowego taboru do filmów, reklam, imprez okolicznościowych,
- przejazdy pociągami złożonymi z zabytkowego taboru.

**Zapraszamy do współpracy**



PKP CARGO S.A. Zakład Taboru w Krakowie, ul. Półnanki 1, 30-860 Kraków,  
☎ (12) 393-23-58, 📠 (12) 393-22-61





**PKP CARGO**

Spółka Akcyjna

Centrum Informacji  
o Usługach  
PKP CARGO S.A.

tel. +48 (32) 257 53 00

Fax. +48 (32) 257 58 63

[www.pkp-cargo.pl](http://www.pkp-cargo.pl)

e-mail: [pkpcargo@pkp-cargo.pl](mailto:pkpcargo@pkp-cargo.pl)

