

# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

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

Nr 3/19

MARZEC 2006



**W. Bawor o naprawach  
i zakupach taboru**

– str. 3

**ZZM wobec rządowej  
„Strategii”**

– str. 6

# W przededniu bilansu



Zbliża się Zjazd Sprawozdawczy Delegatów Związku Zawodowego Maszynistów. Nadchodzi czas, by zastanowić się, co udało nam się dokonać podczas roku działalności oraz czy podjęte decyzje i działania odniosły zamierzone skutki. W ocenie Krajowej Komisji Rewizyjnej

rośnie zainteresowanie członków organizacji zakładowych naszymi działaniami. To bardzo istotne dla naszych poczynań, bo problemy i sposoby ich rozwiązywania zależą od nas wszystkich. Nie chcemy tylko krytykować i protestować. Oceniając podejmowane na różnych płaszczyznach działania staramy się wyciągać wnioski, a nasze uwagi i sugestie kierować do osób mających znaczący wpływ na funkcjonowanie i rozwój PKP.

Dlatego zwracam się do członków ZZZM, jak również do każdego, komu bliskie są nasze działania,

o zaangażowanie i właściwie rozumianą aktywność w dążeniu do realizacji celów stawianych przez Związek. Przywiązując wagę do wymiany informacji i konsultacji wewnątrzwiązkowych, stosujemy nowoczesne środki komunikowania (Internet, telefonia komórkowa). Pozwala to na znaczną poprawę stylu pracy. Wysoka jakość naszej pracy, działania i ich efekty są z pewnością dobrym sposobem na promocję Związku i umocnienie naszego prestiżu. Istotne jest też pozyskiwanie nowych członków, ludzi młodych. Należy poznać ich potrzeby, a jednocześnie uświadomić im jak wiele od nich zależy w przyszłości.

Aby móc efektywnie wypełniać swoje funkcje oraz obowiązki wobec swoich członków nasza organizacja musi być nowoczesna, silna i sprawna, zwarta i jednolita w działaniach. Musi mocno tkwić w bieżącym nurcie wydarzeń, błyskawicznie reagować na zachodzące zmiany, umieć interpretować i egzekwować przepisy prawa, by odważnie i skutecznie bronić interesów naszych pracowników.

Potrafimy korzystać z naszych uprawnień, odważnie prezentujemy związkowe stanowiska i opinie wobec poczynań władz zwierzchnich. Chcielibyśmy, aby na pytanie: co nasz Związek daje, każdy znalazł odpowiedź w swoim środowisku pracy.

**Czesław Białek**  
przewodniczący Komisji Rewizyjnej



## Głos Maszynisty

NECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

Biuletyn Związku Zawodowego  
Maszynistów Kolejowych w Polsce

Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego  
Maszynistów Kolejowych w Polsce  
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa  
tel. (0-22) 474 26 15  
fax (0-22) 474 26 16  
tel. kol. 922 474 26 15 lub 16  
e-mail: [zzm@zzm.org.pl](mailto:zzm@zzm.org.pl)

Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki

Kolegium: Kazimierz Jamrozik, Roman Jordan

Layout: Elżbieta Górecka

Druk: Drukarnia Kolejowa – Kraków

Okladka: Lokomotywa EU 07– 323 na stacji  
Wrocław Główny. Fot. R. Jordan

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

## Podaruj 1 procent swojego podatku

Fundacja Pomocy Dzieciom Specjalnej Troski, Inwalidom i Emerytom Branży Transportowej, będąca organizacją pożytku publicznego, zwraca się z apelem do wszystkich osób wielkiego serca o przekazanie na jej konto 1 procent podatku wyliczonego za 2005 rok.

nazwa odbiorcy		Fundacja Pomocy Dzieciom Specjalnej Troski, Inwalidom i Emerytom	
nazwa odbiorcy od		Branży Transportowej, ul. Hoża 86 lok. 309B, 00-682   Warszawa	
nr rachunku odbiorcy		7712401053 1111000004637718	
wzrost		WIP* PLN	
kwota słownie			
nazwa zleciodawcy			
nazwa zleciodawcy cd.			
tytułem		Wpłata 1% podatku dochodowego za rok 2005 na rzecz	
tytułem cd.		organizacji pożytku publicznego (nr KRS 0000022612)	
Opłata		Podpis	

# Dialog w zaniku

Rozmowa z LESZKIEM MIĘTKIEM, prezydentem ZZM

**– Wniósł Pan liczne uwagi do rządowej „Strategii dla transportu kolejowego do 2009 roku”.**

– Generalnie dokument jest zły, bo nie definiuje właściwych celów naprawy kolei i narzędzi do ich realizacji, które zapowiadał rząd. Zbyt mało uwagi poświęcono tak kluczowej kwestii jak oddłużenie kolei. Ponadto nie możemy zgodzić się z zapisami dotyczącymi przyszłości PKP Polskie Linie Kolejowe, jak również podziału majątku PKP CARGO S.A., w tym szczególnie parku lokomotyw do spółek pasażerskich i do PLK.

Przypomnę również, że „Strategię” przekazano nam do konsultacji w kompromitujący sposób. Dopiero po naszych licznych monitach otrzymaliśmy ją 6 lutego. Tego też dnia upływał termin opiniowania wyznaczony przez resort transportu. Świadczy to o tym, że strona rządowa – delikatnie mówiąc – niepoważnie traktuje partnerów społecznych. Zdążyliśmy jednak przekazać swoje uwagi, zainteresowanych odsyłam na stronę internetową ZZM.

**– Posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa w sprawie „Strategii” wywołało dyskusje na temat roli dialogu społecznego. Dlaczego?**

– To prawda, ostatnie spotkania tego gremium wywołały niepokój w szeregach związkowych. Pierwsze było właściwie projekcją slajdów prezentowanych przez pana ministra Chaberka, który zresztą nie miał dla nas zbyt wiele czasu i przed zakończeniem opuścił posiedzenie Zespołu. Drugie miało z kolei charakter klubu

dyskusyjnego, a nie merytorycznej dyskusji. Tymczasem ideą przyświecającą powstaniu Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa miało być wypracowywanie wspólnego stanowiska między rządem, pracodawcami i



związkami zawodowymi w najważniejszych dla kolei sprawach. Dzieje się jednak inaczej. Choć wszystkie związki – jak jeden mąż – skrytykowały zapisy „Strategii”, krańcowo odmienny był końcowy komentarz ministra Chaberka i późniejsze publikacje w prasie. Sprowadzały się one do stwierdzenia, że wszyscy mówimy jednym głosem, nie ma większych sprzeciwów, a zgłaszane są jedynie kosmetyczne poprawki. Stanowczo wówczas zareagowałem, bo oczywiście mija się to z prawdą. Na trudne tematy trzeba dyskutować i uzgadniać wspólne stanowisko, zgodnie z ideą dialogu społecznego. Trójstronność nie może być zastąpiona dyktatem jednej ze stron, a Zespół ds. Kolejnictwa sprowadzony do podrzędnej roli.

Ostatnie posiedzenie tej instytucji nie spełniło tych oczekiwań. Nie sposób również nie wspomnieć o dość specyficznej wówczas atmosferze – pełnej uszczypliwości i drobnych złośliwości, co dialogowi służyć nie może. Dało się odczuć, że partnerzy społeczni traktowani są jak swego rodzaju zło zastane.

**– Co w takim razie związek zamierza czynić w sprawie „Strategii” i dialogu społecznego?**

– Wobec takiej postawy rządu wobec partnerów społecznych nie wykluczam, że w najbliższym czasie podejmiemy bardziej zdecydowane działania, które zwrócą uwagę opinii publicznej na nasz sprzeciw w stosunku do zaprezentowanej „Strategii” oraz skłonią rząd i pracodawców do podjęcia dialogu społecznego. Jestem przekonany, że nie będą to działania samego ZZM, ale wspólne wszystkich kolejowych związków zawodowych.

**– Pozytywnym skutkiem jest jednak konsolidacja w kręgach związkowych.**

– Tak, im bardziej postępuje izolacja i marginalizacja związków zawodowych, tym bardziej dążą one do współdziałania. Wytworzył się bardzo sprzyjający klimat dla wspólnych działań w obronie naszych miejsc pracy i praw pracowniczych. Zaczynamy coraz więcej ze sobą rozmawiać, coraz bardziej zaangażowane są też prace nad stworzeniem konfederacji kolejowych związków zawodowych. Wierzę, że na finał tych decyzji nie przyjdzie długo czekać.

**– Wiele emocji wywołuje również kwestia wskaźnika wzrostu wynagrodzeń w PKP CARGO S.A.**

dokończenie na str. 6

# Podtrzymać tradycje

**Z WITOLDEM BAWOREM – członkiem zarządu PKP CARGO S.A. – dyrektorem ds. eksploatacji i zaplecza technicznego rozmawia Kazimierz Jamrozik**

**– Jakie nowe rozwiązania eksploatacyjne i techniczne, poprawiające m.in. jakość usług oraz konkurencyjność spółki zamierza Pan wprowadzić w PKP CARGO S.A. ?**

– Dążąc do poprawy konkurencyjności spółki będziemy optymalizować koszty eksploatacji i utrzymania taboru trakcyjnego poprawiając organizację procesu utrzymaniowego oraz modernizując poszczególne serie lokomotyw. Do najważniejszych działań należy zaliczyć m.in. wdrożenie systemu informatycznego do ewidencjonowania oraz obsługi procesu eksploatacji i utrzymania pojazdów trakcyjnych, zwiększenie napraw okresowych taboru, oraz weryfikacja ilości i rozmieszczenia własnego zaplecza utrzymaniowo-naprawczego.

Ponadto w pojazdach trakcyjnych chcemy zbudować prędkościomierze elektroniczne z rejestratorem zdarzeń, a także nowoczesne radiotelefony oraz systemy śledzenia pojazdów i transmisji danych, np. GPS, GSM-R. Wdrożymy również systemy pomiaru zużycia energii elektrycznej i paliwa na wszystkich seriach i rodzajach lokomotyw.

**– Jakie są plany naprawcze?**

– W tym roku planujemy wysłanie do napraw okresowych kilkuset sztuk lokomotyw, zarówno towarowych jak

i pasażerskich. Już dzisiaj wysyłamy EP09, co rozwiąże problemy z brakiem taboru trakcyjnego do obsługi pociągów, tzw. szybkich. Podpisanie umowy wieloletniej z PKP Intercity



gwarantuje wysłanie tej serii pojazdów do napraw głównych w 2007 r. Obecnie wysyłamy do napraw okresowych systemem zleconym, do ZNTK-ów, EU07. Mam nadzieję odbudować za dwa lata park tych lokomotyw. Również wszystkie pozostałe serie, w tym spalinowe, będą wysyłane do napraw okresowych zależnie od potrzeb. Z uwagi na liberalizację europejskiego rynku kolejowego PKP CARGO zamierza wkrótce przystosować do dwóch systemów zasilania lokomotywy serii ET40 lub ET41.

**– A co z eksploatacją w ruchu pasażerskim lokomotyw ET22?**

– Powinno mieć miejsce jedynie w sytuacjach awaryjnych, ale pogłę-

biające się braki sprawnych pojazdów serii EU07 dla potrzeb ruchu pasażerskiego spowodowały, że w ich miejsce wprowadzana jest część taboru serii ET22. Narastające zaległości spółki Przewozy Regionalne z tytułu obsługi trakcyjnej sprawia, iż ponoszenie przez CARGO kosztów napraw okresowych lokomotyw EU07 byłoby mało racjonalne. Zużycie energii trakcyjnej lokomotyw ET22 w ruchu pasażerskim jest wyższe o około 10% od EU 07, ale koszty ponosi spółka, dla której wykonywana jest dana usługa.

**– Co z zakupem nowych lokomotyw?**

– Konieczny jest szybki ich zakup – tak elektrycznych, jak i spalinowych. Nie ma co ukrywać, że zainteresowani jesteśmy taborom uniwersalnym dużej mocy, wielosystemowymi lokomotywami umożliwiającymi przekraczanie granic poszczególnych zarządów. Posłużą prowadzeniu pociągów towarowych, ale mogą również obsługiwać szybkie składy pasażerskie. Chcemy aby ten tabor spełniał wymagania stawiane nowoczesnym pojazdom trakcyjnym, dlatego musi cechować się nowoczesnymi rozwiązaniami technicznymi. Myślę, że pełna realizacja powyższych zamierzeń umożliwi nam sprostać wszystkim wymaganiom rynku i oczekiwaniom naszych klientów.

**– W projekcie rządowej „Strategii dla transportu kolejowego do 2009 r.” znajdują się zapisy o przekazaniu**

**lokomotyw obsługujących ruch pasażerski przewoźnikom oraz o migracji pracowników wewnątrz Grupy PKP. Czy CARGO planuje również przekazać maszynistów obsługujących ruch pasażerski do PR i Intercity?**

– Faktycznie, projekt zakłada przekazanie majątku, w tym taboru trakcyjnego do spółek przewozowych, tj. do PR i Intercity oraz lokomotyw manewrowych do spółki PLK. Nie planujemy żadnych „przekazań” maszynistów. Pozostaje to wyłącznie w gestii właściciela i spółek, które miałyby tych maszynistów „przyjąć”. Opracowując biznes plan na ten rok wraz z projekcją na lata 2007–2008 CARGO zakłada przychody z tytułu obsługi trakcyjnej świadczonej dla spółek PR, Intercity i PLK, zatem trudno mówić o planowanym przekazywaniu pracowników drużyn.

**– Czy przewidywane są wśród nich zwolnienia? Dlaczego część maszynistów pracuje ciągle w nadgodzinach (np. CM Wrocław), podczas gdy w niektórych zakładach występują trudności w wypracowaniu normy godzin ?**

– Poziom zatrudnienia w spółce uzależniony jest od przewozów. To wielkość pracy przewozowej będzie decydowała o stanie zatrudnienia maszynistów i pomocników. Pracę w godzinach nadliczbowych omawiano już wiele razy. Obecnie nie wynika ona z dużej ilości pracy, jak powszechnie się sądzi. Zasadniczo problem leży w nieprzewidzianej pracy spowodowanej często utrudnieniami eksploatacyjnymi, za co odpowiada zarządca linii, czyli PLK. Kwestia wypracowania normy godzin wynika natomiast niestety ze spadku pracy przewozowej. Mam nadzieję, że tą niekorzystną tendencją uda nam się zahamować i tym samym zagwarantować pracę dla wszystkich pracowników CARGO.

**– Czy nie można stosować bardziej uproszczonych procedur w przypadku np. usypu węgla, czy**

**uszkodzenia bądź defektu pojazdu trakcyjnego?**

– Stosowanie w sposób zbyt sformalizowany procedur w przypadku zaistniałych wydarzeń wynika z obowiązującej „Instrukcji o postępowaniu w sprawach wypadków i wydarzeń kolejowych R-3”. Obecnie w uzgodnieniach znajduje się projekt „Instrukcji o postępowaniu w sprawach wypadków i incydentów kolejowych Cbr-1 (R-3)”. Jej stosowanie, po zatwierdzeniu w UTK, pozwoliłoby na uproszczenie niektórych procedur związanych z dochodzeniami, a w niektórych przypadkach wyeliminuje konieczność ich prowadzenia. W określonych przypadkach prowadzenie postępowań dochodzeniowych jest niezbędne.

**– Czy konieczne są testy dla maszynistów obsługujących lokomotywy EP09 skoro nie było uwag do ich obsługi?**

Zgłaszane przez Was uwagi i wnioski zawsze spotykały się z zainteresowaniem naszych biur i wydziałów. Często też inicjowały podjęcie działań mających na celu poprawę sytuacji. Kierownictwo spółki nadal zainteresowane jest podtrzymaniem tych dobrych tradycji i myślę, że współpraca nadal będzie dobra.

– Wykonywanie testów na symulatorach dla maszynistów obsługujących lokomotywy EP09 wynika z postanowień par. 23 ust. 2 „Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 roku, w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego” (Dz.U. Nr 212 poz. 2152). Zgodnie z jego treścią wymóg ten jest obowiązkowy. Jednocześnie należy nadmienić, iż CARGO wielokrotnie na etapie uzgadniania treści tego rozporządzenia domagało się wykreślenia wymienionego za-

pisu, uzasadniając to brakiem wypadków lub wydarzeń kolejowych powstałych przy prędkościach powyżej 120 km/h z winy pracowników drużyn trakcyjnych. Jednakże w kolejnych wersjach projektu rozporządzenia zapis ten był konsekwentnie podtrzymywany.

**– Niewiele jest posterunków re wizji technicznej wagonów, a często ich nawet brak.**

– Trudno mówić o braku – one istnieją, ale są mocno ograniczone. Kierownictwo spółki zamierza je odbudować. Mamy nadzieję, że bezpośrednio wpłynie to na skrócenie współczynnika obrotu wagonów.

**– Czy wydzielenie na szczeblu zakładów taboru odrębnego działu dyspozytury i oddzielenie go od zespołu drużyn trakcyjnych było zasadne?**

– Rzeczywiście, spotykamy się z szeregiem krytycznych uwag na temat nie sprawdzenia się w praktyce tego rozwiązania. Wyodrębnienie dyspozytury z działu eksploatacji spowodowało w wielu przypadkach dublowanie zadań w rozdrobnionych komórkach i zespołach, co nie powinno mieć miejsca w obecnie stosowanej praktyce zarządzania. Wydaje się, że poprzedni podział zależności służbowej oraz kompetencji w pełni się sprawdził i trzeba będzie do niego wrócić.

**– Jak widziałby Pan współpracę pionu eksploatacji CARGO z ZZM?**

– Związek żywo interesuje się problemami naszej spółki, zwłaszcza bezpieczeństwem pracy drużyn trakcyjnych. Zgłaszane przez Was uwagi i wnioski zawsze spotykały się z zainteresowaniem naszych biur i wydziałów. Często też inicjowały podjęcie działań mających na celu poprawę sytuacji. Kierownictwo spółki nadal zainteresowane jest podtrzymaniem tych dobrych tradycji i myślę, że współpraca nadal będzie dobra.

– **Dziękuję za rozmowę.**

# ZZM wobec „Strategii”

Przedstawiamy opinię ZZM dotyczącą rządowej „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2009”. Dokument skierowano do Ministerstwa Transportu i Budownictwa.

W opiniowanym materiale („Strategii” – przyp. red.) skonstatowano, że w ramach trzech programów restrukturyzacji transportu kolejowego realizowanych w okresie od 1999 r. „założone cele i zastosowane narzędzia nie przyniosły poprawy sytuacji tej gałęzi transportu”.

Nastąpiło pogorszenie sytuacji polskiej kolei pod każdym istotnym względem.

Przedstawiony materiał jednak nie zmienia i nie przedstawia nowych celów oraz nowych istotnych narzędzi ich realizacji. Mało konstruk-

tywna treść materiału niepokoi tym bardziej, że jesteśmy w przededniu, narzuconej traktatem unijnym, liberalizacji usług przewozowych. Już dyrektywa Rady Unii /91/440/EEC/ zmierzająca do sanacji kolei narodowych, wyraźnie zalecała oddłużenie ich konkurencji. U nas w ramach działania ustawy o restrukturyzacji PKP, stan naszej firmy uległ znacznemu pogorszeniu zarówno w zakresie utraty rynku - spadku przewozów, jak i jej kondycji ekonomicznej z tytułu

wzrostu zadłużenia. Uwzględniając ducha regulacji unijnych, należałoby renegocjować odsunięcie terminów liberalizacji i podjąć zadania na prawce narodowej kolei. Na pewno pilnie potrzebne są „radykalne” działania wzmacniające naszą kolej.

Przedstawiona „Strategia...” w odniesieniu do PKP określa zły stan firmy. Propozycje zakładają dalsze prowadzenie restrukturyzacji kolei w oparciu o wylobbingowaną ustawę z 2000 r., gdzie lobbysta był zainteresowany przejściem rynku przewozów na gruzach narodowych kolei, wskutek czego restrukturyzacja polega na rozwiązywaniu problemów, które sama wniosła.

## Potwierdzone obawy

Nie mniej w prezentowanej „Strategii” ważną propozycją jest

## Dialog w zaniku

*dokończenie ze str. 3*

– Pracodawca zaproponował ustalenie wskaźnika na poziomie 2,9%, przy ustalonym przez Komisję Trójstronną i rząd możliwym poziomie 3,5 %. Trzeba pamiętać, że PKP CARGO to największa spółka przynosząca duże zyski, a wyższy wskaźnik ustalono choćby w firmach będących jej dłużnikami. Od pierwszego spotkania 9 lutego nie ma postępu w rokowaniach, dlatego związki zawodowe określiły swoje stanowisko na piśmie, żądając wzrostu wynagrodzeń na poziomie 4,5% w 2006 roku. Zażądaliśmy również podwyżki płac w wysokości 100 zł dla wszystkich pracowników PKP CARGO od 1 lutego. W tej m.in. sprawie 16 marca odbędzie się spotkanie organizacji związkowych działających w spółce, na którym podejmiemy decyzje o dalszych działaniach. Uważamy, że pracownikom drugiego, co do wielkości i jedyne, który przynosi zyski prze-

woźnika w Europie, należy się godziwe wynagrodzenie za ich dobrą pracę i wspólnie będziemy się tego domagać.

**– Kończy się kadencja Rady Nadzorczej PKP CARGO, której jest Pan członkiem. Czy udział w pracach tego gremium pomaga w kierowaniu związkiem?**

– Zdecydowanie tak, gdyż mam pełniejszy obraz funkcjonowania spółki. Warto jednak pamiętać, że Rada Nadzorcza nie jest organem zarządzającym, ale kontrolnym. Nie może też wydawać poleceń zarządowi, ale jedynie zalecać i opiniować różne działania.

Uczestnictwo przedstawicieli załogi stwarza możliwość spojrzenia na różne zagadnienia z punktu widzenia pracownika. To bardzo cenne, bo łatwo można utracić jego podmiotowość goniąc jedynie za zyskiem. Reprezentanci załogi stoją na straży, by tak się nie stało. Pełnią również rolę swoistego katalizatora łączącego zarząd spółki z pracownikami.

Wspólnie jako przedstawiciele załogi w Radzie Nadzorczej podjęliśmy inicjatywę bezpośrednich spotkań z pracownikami. W mijającej kadencji bardzo dobrze wspominam współpracę z innymi reprezentantem załogi – Krzysztofem Czarnotą i Zenonem Kozendrą (obecnie członkiem Zarządu PKP CARGO S.A.). Nie było między nami sporów, zawsze staraliśmy się wspólnie dbać o interesy spółki i jej wszystkich pracowników. Razem udało nam się przekonać kierownictwo spółki i innych członków Rady do wielu korzystnych rozwiązań pomimo tego, że jako przedstawiciele załogi w Radzie byliśmy w mniejszości. Swoją drogą na przykładzie naszej trójki wywodzącej się z różnych związków zawodowych wyraźnie widać, że współpraca i zgoda może przynieść pozytywne efekty i warto byłoby to przenieść na współpracę i zgodę w działalności kolejowych związków zawodowych.

**– Dziękuję za rozmowę.**

**Rozmawiał Rafał Zarzecki**

wprowadzenie wreszcie podatkowej grupy kapitałowej. Trzeba jednak pamiętać, że konieczność wprowadzenia tego rozwiązania wynika z bezprecedensowego i nieuzasadnionego w zastosowanej skali podziału PKP na dziesiątki spółek. Na potencjalne skutki finansowe tego podziału (również w zakresie wpływu na płynność finansową spółek z tytułu rozliczeń VAT, czego „Strategia” nie dostrzega) zwracaliśmy uwagę już w trakcie procesu uchwalania ustawy o restrukturyzacji PKP w 2000 r. Podobnie zwracaliśmy uwagę, że przekazanie realizacji dopłat za przewozy regionalne w ręce samorządów spowoduje upadek tych przewozów, co niestety się potwierdziło.

Przedstawione w „Strategii” propozycje finansowania przewozów regionalnych, choć są małym krokiem naprzód w stosunku do stanu obecnego, nie rozwiązują problemu, jaki wprowadziła „restrukturyzacja” w tym zakresie.

### Znowu dzielenie

Proponuje się w „Strategii” szereg rozwiązań, które dalej mogą, przynajmniej potencjalnie, pogarszać sytuację. Np. kolejne wydzielenie spółek dworcowych, czy trwałe kapitałowe oddzielenie energetyki i telekomunikacji od PLK S.A. Urynkowane spółki energetyki i telekomunikacji mogą mieć kłopoty, a nawet zbankrutować, co będzie miało katastrofalny wpływ na funkcjonowanie narodowych linii kolejowych.

Wydaje się, że na generalny brak w „Strategii” propozycji skutecznych mechanizmów naprawy PKP wpływa nie oddzielenie prowadzonej przez resort transportu polityki kreowania konkurencji na rynku przewozowym od zarządzania sanacją narodowej kolei, co jest sprzeczne w zakresie celów. To, co osłabia kolej narodową

(np. proponowane w strategii odebranie terminali CARGO, rozdzielanie lokomotywowni, rozdzielanie taboru - eliminacja korzyści skali) wzmacnia warunki dla rozwoju konkurencji w przewozach kolejowych. Tak więc „wzmocnienie nadzoru właścicielskiego” w rozumieniu „Strategii” może być przysłowiowym „gwoździem do trumny” dla PKP. Proponowane rozwiązania, a w zasadzie ich brak, prowadzą bowiem do rujnowania przewoźników PKP i tworzenia warunków funkcjonowania dla konkurencji.



„Strategia” zakłada przekazanie taboru przewoźnikom pasażerskim.

Fot. Przemysław Wajss

Zaproponowanie w „Strategii” utrzymanie charakteru narodowego przewoźnika przez CARGO jest pozytywnym novum. Wymaga to jednak jednocześnie wewnętrznej sanacji zarządzania tą spółką.

### Brak koncepcji

W zakresie przewozów regionalnych „Strategia” jest koncepcyjnie sprzeczna. Jakby autorzy nie orientowali się w wymogach konkurencyjnego rynku europejskiego i „własnego” planu prywatyzacji i konkurencji na rynku przewozowym. Zgodnie z dyrektywami unijnymi, samorząd powinien zamówić usługę przewozową w wyniku przetargu, a proponuje mu się „samoobsługę” przez „uwłaszczenie” na firmie przewozowej. Tworzy się samorządowe spółki

przewozów regionalnych w konflikcie z kolejarzami. Towarzyszą temu obietnice oraz nieprzemysłane systemowo zobowiązania. Spółkom tym w dalszej perspektywie, w związku z koniecznością przetargowego zamawiania usług przewozowych, grozi nieunikniona prywatyzacja lub raczej likwidacja. Wobec tego zaproponowane w „Strategii” dofinansowanie inwestycji taborowych samorządu dla przewozów jest propozycją niezgodną z polityką UE w stosunku do tego sektora. W konsekwencji braku jednolitej koncepcji, w materiale jest zupełny brak strategii dostosowania organizacji i struktury PKP PR do warunków konkurencyjnego rynku.

Wydzielenie Kolei Mazowieckich o największym udziale przewozów w rynku krajowym, jest niestety sabotażem w stosunku do koniecznej restrukturyzacyjnej naprawy całego sektora.

Wszystko wskazuje na to, że „wirus destrukcji” zawarty w ustawie o restrukturyzacji PKP pozwala na kontynuowanie koncepcji, które będą sprzyjać upadłości narodowych spółek przewozowych i przejęcia rynku przez nowe podmioty i zagraniczną konkurencję.

Na tle europejskich kolei podstawowym problemem naszej kolei jest jej ciągłe zadłużanie m.in. w wyniku braku skutecznych regulacji o dofinansowaniu przewozów, struktura i zarządzanie. Strategia sanacji kolei winna określić model docelowy kolei. Kontynuowanie obecnej „reformy” doprowadzi do likwidacji istotnej części majątku PKP, miejsc pracy, dochodów budżetu i konieczność uruchomienia gwarancji budżetu za długi PKP.

### Nasze postulaty

Naszym zdaniem strategia dla transportu kolejowego powinna zawierać:

dokończenie na str. 8

## ZZM wobec „Strategii”

*dokończenie ze str. 7*

- Wypracowanie i określenie narzędzi wdrożenia zgodnej z tzw. II pakietem kolejowym UE polityki transportowej - dostępności do sektorów transportu, biorącej pod uwagę koszty ekologiczne i społeczne w kształtowaniu relacji przewoźników kolejowych i samochodowych, uwzględniającej docelowy podział wydatków budżetowych na koleje i drogi w relacji 60–40. Tworzenie poprzez regulacje prawne warunków dla przewoźników intermodalnych. Na skutek obecnej mizerni budżetowej nie można dopuścić do wyprzedzaży majątku i struktur kolei, w wyniku nieprzemysłanej, rujnącej restrukturyzacji i nieodpowiedzialności kadencyjnych samorządów.
- Oddzielenie polityki kreowania konkurencji na rynku przewoźnym, prowadzonej przez resort transportu, od destrukcyjnego, z tego powodu, zarządzania koleją.
- Dla strategicznej naprawy narodowej kolei utworzenie zintegrowanej struktury kolei (na wzór francuski) lub struktury holdingowej i wprowadzenie naprawczego kompetentnego zintegrowanego zarządzania kontraktowego strategią naprawy i rozwoju grupy PKP.
- Zweryfikowanie stawek dostępu do infrastruktury, tak aby były narzędziem kreowania i rozwoju pożądanym form transportu kolejowego i utrzymania społecznie i ekologicznie uzasadnionych przewoźników.
- „Natychniastowe” ustawowe uwłaszczenie kolei na jej majątku, na dawnych ziemiach polskich o uregulowanym przed wojną statusie własności na rzecz PKP, oraz na terenach poniemieckich przyłączonych po wojnie, o też uregulowanym statusie kolei niemieckich.
- Przyspieszenie przekazywania zgodnie z ustawą majątku potrzebnego

do funkcjonowania spółek przewoźnych, w tym z uwzględnieniem majątku tworzącego warunki dla ich najlepszej możliwości sprostania międzynarodowej konkurencji.

- Ponowne ustawowe uregulowanie materii transportu zbiorowego w zakresie zadań, obowiązków, w tym w zakresie dofinansowania. Wprowadzenie „znaczonych pieniędzy” na cel dotacji do przewoźników, aby nie były przeznaczone na inne zadania. Jednoznaczne zgodne z dyrektywą unii, określenie docelowego modelu funkcjonowania przewoźników regionalnych, budowania odpowiednich struktur kierowania procesem, dostosowania zakresu usług przewoźnych do potrzeb społecznych. Po stronie samorządów – zarządów transportu, a po stronie Grupy PKP – stworzenie warunków do powstania wzajemnie konkurencyjnych zakładów przewoźnych dostosowanych do przyszłej konkurencji i przetargowego rynku zamówień usług przez samorządy (bez niezgodnej z wytycznymi unii samorządowej samoobsługi).
- Naprawa PKP powinna przewidywać przede wszystkim odpowiednie zarządzanie koleją dla wyzyskania jej rezerw, wyeliminowanie okradania kolei, dostosowanie struktur wewnętrznych do zarządzania ekonomicznego i wprowadzenie księgowości zarządczej w odrębnych zakładach oraz rozliczeń wewnętrznych (co „Strategia” zakłada tylko dla PLK); zbudowanie zorientowanych rynkowo struktur marketingowych w zakładach poddanych wewnętrznej konkurencji, w ramach grupy. Potrzeba zmiany w metodach kreowania kierownictw. Weryfikację kadry kierowniczej poprzez mierzalne, ekonomiczne zadania, oraz rozliczanie menedżerów w trybie odpowiedzialności za brak nadzo-

ru umożliwiającego występowanie na kolei poważnych nadużyć, a nie przez proponowane niemierzalne „podniesienie wartości rynkowej”.

- Zrekompensovanie długów wobec PKP od branż podlegających restrukturyzacji (np. hutnictwo); przejęcie przez państwo zaszłego zadłużenia z tytułu inwestycji na liniach o państwowym znaczeniu, podjęcie działań poprawiających płynność finansową spółek i faktyczne ich oddłużenie.

### Obrona miejsc pracy

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce uważa, że przedstawiona w opiniowanym materiale „Strategia” nie uwzględnia powagi sytuacji wynikającej z pogorszenia stanu narodowej kolei przez dotychczasową „restrukturyzację” PKP i jej całkowitym nieprzygotowaniu do, zadeklarowanej w traktacie akcesyjnym do UE, liberalizacji rynku w latach 2007–2010. Pozostawienie tylko takich zapisów i ich wdrożenie będzie skutkowało zabójczą niekonkurencyjnością spółek przewoźnych, prowadzącą do ich bankructwa i przejęcia rynku przez zagraniczną konkurencję.

Także w PLK proponowane rozwiązania i zaniechania „Strategii”, spowodują poważne perturbacje, a w przyszłości odszkodowania na rzecz nowych przewoźników.

Na taką zaprezentowaną „Strategię” Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce nie wyrazi zgody i w ramach ochrony miejsc pracy podejmie wszelkie dostępne działania dla wdrożenia przez Rząd prawdziwej sanacji narodowej kolei, zgodnie ze Stanowiskiem Związków Zawodowych Kolejarzy działających w Spółkach PKP z dnia 15 listopada 2005 r. przesłanym do Pana Ministra Transportu i Budownictwa.

**Leszek Miętek**  
**Prezydent ZZM**

*Tytuł i śródtytuły pochodzą od redakcji.*



# Prawda musi być nazwana

**Jak powiedział Józef Piłsudski „naród bez pamięci nie ma przyszłości ani prawa do bytu teraźniejszego”. W związku z niedawnym Dniem Pamięci Katynia i przed przypadającym na kwiecień Miesiącem Pamięci Narodowej przedstawiamy losy świadka tych wydarzeń, wielkiego przyjaciela kolejarzy, księdza prałata Zdzisława Peszkowskiego – kapelana Rodzin Katyńskich.**

To właśnie 5 marca 1940 roku radzieckie władze z Józefem Stalinem na czele wydały rozkaz zamordowania 22 tys. polskich oficerów, policjantów, lekarzy, profesorów i duchownych wziętych do niewoli po napaści ZSRR na Polskę w 1939 roku. W bydłych wagonach i w niezwykle prymitywnych warunkach jechali przez kilkadziesiąt dni w głąb Rosji. Wśród nich ok. 15 tys. stanowili więźniowie obozów w Kozielsku, Starobielsku i Ostaszkowie. NKWD rozstrzeliwało ich strzałem w tył głowy wiosną 1940 roku w Katyniu, Charkowie i w Kalininie (obecnie – Twer).

Jednym z 432 ocalałych był ksiądz Peszkowski, przed wojną absolwent Szkoły Podchorążych Kawalerii w Grudziądzu. Przewożony z jednego obozu do drugiego trafił w końcu do Tockoje, gdzie formowała się Armia Polska w ZSRR. Tak znalazł się w 1 Pułku Ułanów Krechowick i przeszedł szlak bojowy od Iranu, po m.in. Palestynę, Egipt, Liban, Italię i Anglię. O losie wywożonych transportami w nieznanie obozowych kolegów dowiedział się na pustyni w Iraku. „Nie zapomnę tego dnia, gdy usłyszałem komu-

nikat radia niemieckiego, że w Lesie Katyńskim odkryto doły śmierci polskich oficerów” – wspomina po latach ksiądz Peszkowski, pamię-



*Kapelan Rodzin Katyńskich na Ezechielowym polu.*

tając dokładnie jego złowieszczą treść. „Znaleziono dół mający 28 metrów długości i 16 metrów szerokości, w którym znaleziono 3 tysiące ciał ułożonych w 12 warstwach. Wszystkie ciała były w pełnych mundurach wojskowych”.

Czy można zapomnieć ból takiej wiadomości i potworny paradoks, że to właśnie inni wrogowie, Niemcy, odkryli zbrodnię ludobójstwa? Jak później powie kapelan Rodzin Katyńskich, zgładzono nie tylko tysiące bezbronnych ludzi, ale potem także i prawdę o tym wydarzeniu, fałszując bezsporne fakty oraz strasząc i mordując tych, którzy pamiętali. Trzeba o Katyniu głośno mówić także i dziś. Przecież nie tak dawno rosyjska prokuratura wojskowa nie uznała zamordowanych Polaków za ofiary represji politycznych i nikogo nie postawiła przed sądem twierdząc, że katyński mord nie był zbrodnią ludobójstwa. Śledztwo w tej sprawie prowadzi Instytut Pamięci Narodowej. Pamiętajmy także, że nadal poszukiwane są mogiły ok. 7 tys. osób, przetrzymywanych w 1940 r. w więzieniach na zachodniej Ukrainie i Białorusi.

Ksiądz Peszkowski uczestniczył w ekshumacji ofiar Katynia w 1991 roku: „Brałem w dłonie przestrzelone czaszki, namaszczałem je i błogosławiłem. To wstrząsające przeżycie! Dzisiaj w ich imieniu wołam do światła o prawdę i sprawiedliwość! Nie chcę zemsty, przebaczam, ale prawda musi być nazwana a potworność zła osądzona” – postuluje.

**(raz)**

*Na podstawie materiałów, które przygotował Mieczysław Suchojad – były maszynista, obecnie prezes Koła Zakładowego WWK nr 9 ZKR PiBWP*

# Sami siebie osądzą?

**Nikt nie powinien być sędzią w swojej własnej sprawie. To oczywista prawda, szkoda tylko, że niestety nie dla wszystkich.**

W projekcie instrukcji Ir-8 (R-3) o postępowaniu w sprawach wypadków i incydentów kolejowych opracowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. znalazł się wielce kontrowersyjny zapis dotyczący sposobu powoływania przewodniczącego komisji i jej składu. Może się bowiem zdarzyć, że „infrastruktura” będąc uczestnikiem, a może i nawet sprawcą wypadku, zostanie jednocześnie właśnie owym sędzią we własnej sprawie. Dyrektywa Parlamentu i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 roku w postanowieniu art.21 nakazuje, aby organ prowadzący dochodzenie był „nie zależny pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym od zarządców infrastruktury przedsiębiorstw kolejowych”, czyli

dokładnie odwrotnie jak stanowią postanowienia zawarte w projekcie oraz innych aktach.

Kolejną sprawą budzącą wątpliwość, co do bezinteresowności wprowadzenia niektórych określeń w projekcie Ir-8 (R-3) jest wprowadzenie pojęcia „incydent kolejowy”. Autor projektu, PKP PLK, w paragrafie 2 ust.3 określa tym terminem „niezamierzone zdarzenie inne niż wypadek kolejowy związane z ruchem pojazdu kolejowego i mające wpływ na bezpieczeństwo jego ruchu”. Od razu na usta ciśnie się pytanie, czy wypadek lub katastrofa mogą w ogóle być zamierzonym działaniem?

Natomiast w załącznikach 7 i 9 zawierających określenia przyczyn wypadków i incydentów za-

ważamy, że w rękach „infrastruktury” jest decyzja, czy to samo zdarzenie nazwiemy wypadkiem czy incydem. Taka możliwość istnieje w 35 przypadkach na 40 możliwych. Zastanawia również, dlaczego to cytuję „dyrektor zakładu linii kolejowej, a nie komisja ma podejmować decyzje o sposobie badania incydentu kolejowego” (Ir-8 par. 34).

Naszym zdaniem wprowadzenie pojęcia „incydent kolejowy” jest próbą ominięcia terminu „wypadek kolejowy”, gdyż zgodnie ze słownikiem wyrazów obcych PWN słowo „incydent” oznacza nic innego jak „zdarzenie, wypadek, spór”. Projekt instrukcji Ir-8 (R-3) zawiera dużo więcej zagadnień sprzecznych z ogólnie przyjętymi zasadami i normami społecznymi, ale o tym napiszemy w następnym numerze.

**Eugeniusz Śliwiński**  
**Komisja Obrony**  
**Praw Pracowniczych**

## Raporty SOK

### ZAPOBIEGŁ TRAGEDII

Dnia 2 lutego 2006 r. dyspozytor Zakładu Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach powiadomił telefonicznie komendanta zmiany Rejonu Straży Ochrony Kolei w Tarnowskich Górach, że o godz.14:45 na torze szlakowym Tworóg – Tarnowskie Góry, maszynista pociągu nr 64428 relacji Opole - Tarnowskie Góry zauważył zarzutkę w postaci węża gumowego o długości ok. 1 mb na sieci trakcyjnej. Na tor szlakowy skierowano patrol SOK z Rejonu w Tarnowskich Górach, sprawców jednak nie ujęto. Zarzutkę usunęli pracownicy pociągu sieciowego. Dzięki sprawnej akcji nie było przerwy w ruchu pociągów.

### WZOROWA CZUJNOŚĆ

Dyżurny ruchu stacji Sitkówka Nowiny powiadomił telefonicznie Re-

jon Straży Ochrony Kolei w Kielcach, że 4 marca o godz. 20:36 maszynista pociągu nr 6637 relacji Kielce – Kozłów zgłosił na szlaku Kielce Białogon – Sitkówka Nowiny o nie działaniu urządzenia Samoczynnego Hamowania Pociągów w km 194.597. Natychmiast wysłany w to miejsce patrol Straży Ochrony Kolei z Rejonu Kiel-

ce stwierdził świeże ślady kradzieży 3 sztuk SHP. Dokonano szczegółowej penetracji przyległego terenu, niestety sprawców nie zatrzymano. Powiadomiono Komendę Miejską Policji w Kielcach, która prowadzi dalsze dochodzenie w tej sprawie.

**Mariusz Czapski**  
**rzecznik prasowy SOK**



Fot. autor

# Udzielić pierwszej pomocy

Ostatnio byliśmy świadkami wielkiej tragedii w Katowicach, w której zginęło 65 osób. My, maszyniści łączymy się w bólu z rodzinami ofiar. Oglądaliśmy heroiczną walkę służb ratunkowych o uratowanie wielu istnień ludzkich i bezradność zwykłych ludzi, którzy byli świadkami tej tragedii i chcieli, a nie umieli udzielić poszkodowanym pierwszej pomocy.

Naszła nas wtedy refleksja, ilu maszynistów potrafiłoby udzielić właściwie pierwszej pomocy. Z przerażeniem stwierdzamy, iż większość z nas nie jest w stanie nic zrobić ponieważ nie znamy lub nie pamiętamy podstawowych zasad pierwszej pomocy. Wiele razy byliśmy świadkami - w pracy lub w życiu codziennym - różnego rodzaju wypadków, zasłabnięć lub różnych innych powikłań zdrowotnych. Tymczasem udzielenie pierwszej pomocy gwarantuje uratowanie zdrowia, a nawet życia poszkodowanego. Ilu z nas umie prawidłowo udzielić tej pomocy? Śmiemy twierdzić, że może co dziesiąty z nas wiedziałby jak

się zachować i co robić w nagłych przypadkach. A co z resztą i ogólnie wszystkimi kolejarzami? Czy nie wstyd nam, że musimy się biernie przyglądać i nie potrafimy ratować życia mimo, że wykonując naszą pracę jesteśmy ciągle odpowiedzialni za wiele istnień ludzkich?

Proponujemy zatem, aby na szkoleniach wprowadzić obowiązkowy kurs udzielania pierwszej pomocy pod okiem wykwalifikowanych ratowników medycznych. Wiemy, iż wielu z nas nie będzie zachwyconym tym pomysłem. Trzeba jednak zrozumieć, że wiedza i zdobyte w ten sposób umiejętności mogą przyczynić się do uratowania zdrowia



*Takie m.in. umiejętności mogą uratować zdrowie lub życie.*

i życia niektórym z nas lub naszym najbliższym, kolegom z pracy lub pasażerom za których jesteśmy odpowiedzialni podczas wykonywania naszej codziennej pracy.

Z tym postulatem zwracamy się do naszych przełożonych.

**Paju & Makron**

## Nowe kolory PR

**Internauci zdecydowali o nowej kolorystyce taboru Przewozów Regionalnych.** W internetowej sondzie na stronie spółki: [www.pr.pkp.pl](http://www.pr.pkp.pl) przez dwa tygodnie można było oddać głos na jedną z czterech propozycji. Spośród ponad 6 tysięcy głosów największe uznanie zdobył poniżej prezentowany projekt, który wybrały 2 632 osoby.

(wit)

Fot. archiwum PR



## Personalia

Karuzela stanowisk nabiera tempa. W ostatnim czasie powołano nowe kierownictwo w kilku zakładach PKP CARGO S.A. Nowym dyrektorem Zakładu Przewozów Towarowych w Warszawie został **Andrzej Nakonieczny**, Zakładu Taboru we Wrocławiu – **Adam Banaszak**, Zakładu Taboru w Białymstoku – **Józef Kamiński**. Obowiązki dyrektora w Zakładzie Przewozów Towarowych i Przeładunku w Małaszewiczach powierzono **Janowi Antoniukowi**.

Ponadto nowym członkiem zarządu PKP S.A. – dyrektorem zarządzania nieruchomościami został **Jarosław Adwent**.

wf

## Boczny tor

## Samobój prezesa

Czy można aktywnie wspierać konkurencję? Okazuje się, że tak, o czym przekonał nas ostatnio prezes zarządu PKP S.A. Andrzej Wach. Sensacyjne oświadczenie obiegło prasę i „wisiało” kilka dni na stronie internetowej PKP S.A., wywołując duże poruszenie w zainteresowanych kolejowych spółkach.

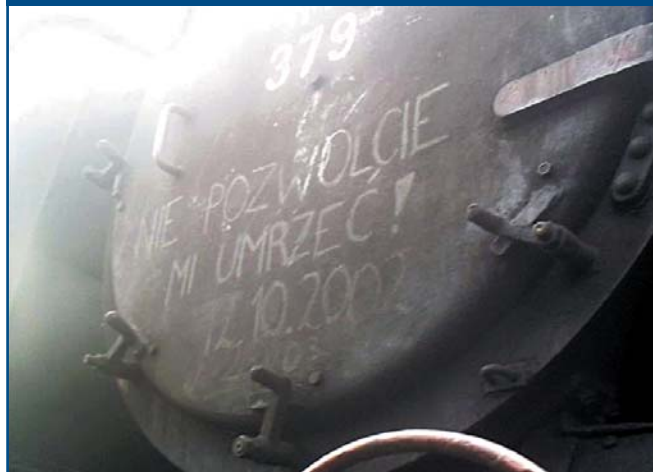
Nowatorska filozofia biznesu prezesa Wachy zakłada bowiem udostępnianie spółce Koleje Nadwiślańskie stacji, dworców oraz... taboru. Co ciekawe, szef PKP S.A. zaferował taką „pomoc” podmiotowi powołanemu do obsługi ruchu pasażerskiego przez firmę spoza Grupy PKP, na której czele stoi. A ową firmą jest PCC Rail Szczakowa, notabene konkurent PKP CARGO S.A. w przewozach towarowych. Inauguracyjny przejazd na Śląsku prezes Wach uświetnił listem gratulacyjnym do kierownictwa nowego przewoźnika oraz propozycją „współpracy”.



Czy to jeszcze kurtuazja, czy krok szkodliwy dla Grupy PKP pozostawiam czytelnikom. Wspominając batalię o stawki dostępu do infrastruktury i preferowanie prywatnych operatorów kosztem PKP CARGO wnioski nasuwają się same. Może jeszcze wzbogaci Pan ofertę, dorzucając Kolejom Nadwiślańskim kilka dochodowych relacji lub chociaż pociągów Panie Prezesie? Po co się rozdrabniać...

[uprzejmypan@interia.pl](mailto:uprzejmypan@interia.pl)

## Podpatrzone



Fot. Przemysław Wajss

Wszystkich Czytelników posiadających ciekawe zdjęcia związane z koleją namawiamy do przesyłania ich do redakcji pod adresem Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub e-mail: [zsm@zsm.org.pl](mailto:zsm@zsm.org.pl)

## Prawnik „pod komórką”

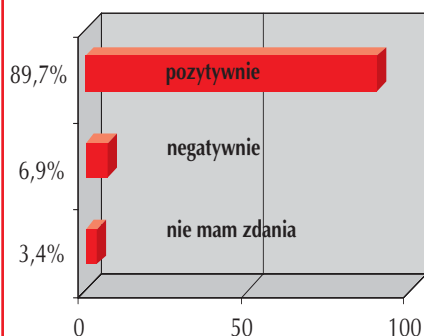


Informujemy, że mecenas **Piotr Rośniński** udziela porad prawnych pod numerem telefonu **0 667 640 005**.

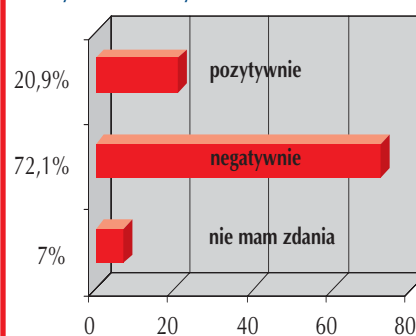
To numer komórkowy Plus GSM objęty siecią korporacyjną. Dla członków ZSM, którzy skorzystali z okazji połączenia są więc bardzo tanie.

## SONDY

Jak oceniasz inicjatywę powołania Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych?



Jak oceniasz zawarty w rządowej „strategii” pomysł oddania przez PKP CARGO S.A. lokomotyw do PLK, Przewozów Regionalnych i Intercity?



Źródło: [www.zsm.org.pl](http://www.zsm.org.pl)

# Listy

Wnioskujemy do Komisji Bezpieczeństwa i Warunków Pracy ZMZ o podjęcie stosownych działań u pracodawcy, tj. PKP CARGO S.A., w celu dostosowania lokomotywy ST43 do obowiązujących przepisów R1 i R12 dotyczących bezwzględnie posiadania Radio-Stop przez wszystkie pojazdy kursujące po liniach PLK.



Fot. Roman Jordan

Lokomotywa ST43 posiada tylko nadanie, w przypadku nadania sygnału Radio-Stop przez dyżurnego lub z innego pojazdu. ST43 odbierze sygnał, lecz samoczynnie się nie zatrzyma, ponieważ konstrukcja nie przewiduje połączenia z samoczynnym hamowaniem lokomotywy. Stwarza to tym samym duże zagrożenie bezpieczeństwa w przypadku nie zatrzymania. Ponadto ST43 jest bardzo głośna. Podczas pracy pod obciążeniem dochodzi do granicy dopuszczalności hałasu. Badania wykonane jakiś czas temu mówiły o zakresie 81–83 dB, tym samym w przypadku nadania sygnału Radio-Stop przez kogoś stawia pod znakiem zapytania czy maszynista usłyszy sygnał, by samemu zareagować. Lokomotywę ST43 uznano przez CARGO jako podstawową do ruchu towarowego. Jeżeli ma nią dalej być to powinna spełniać wymóg posiadania sprawnego Radio-Stopu.

Lokomotywa ST44 spełnia wymóg Radio-Stopu. Inni przewoźnicy, na bazie polonizacji lokomotyw mają tę rzecz opracowaną i zastosowaną w praktyce. Myślimy, że CARGO stać na zainstalowanie Radio-Stopu. Sprawa hałasu na ST43 spowoduje problemy zdrowotne słuchu u pracowników drużyn trakcyjnych.

Wymóg posiadania sprawnego urządzenia Radio-Stop przewiduje również Umowa dostępu do linii PLK – CARGO, o czym mowa w punk-

cie 7, cytuję – „Pojazdy Kolejowe wyposażone w urządzenia radiotelefonicznych sieci PLK mogą wjeżdżać na linie kolejowe PLK wyłącznie z czynnymi i sprawnymi urządzeniami, a w przypadku pojazdów kolejowych wyposażonych w urządzenia systemu Radio-Stop, ze sprawnym systemem.

W urządzenia systemu Radio-Stop muszą być wyposażone wszystkie pojazdy trakcyjne z przeznaczeniem eksploatacyjnym do pracy pociągowej”.

## Koło ZMZ w Chojnicach

\* \* \*

Niczym w słynnym „folwarku” Orwella, organizacje pracowników na kolei dzieli się obecnie na równe i równiejsze. Wynika to z oficjalnego pisma skierowanego przez dyrektora Oddziału Regionalnego PLK w Warszawie do zakładowych organizacji związkowych działających przy Zakładzie Linii Kolejowych Łódź.

Z pisma informującego o zamiarze wypowiedzenia umowy o pracę dyrektorowi tego zakładu, dowiadujemy się, że podstawą takiej decyzji jest polecenie prezesa zarządu PLK, a zmiana ma, cyt., „poprawić sytuację w zakresie współpracy i współdziałania z zakładowymi organizacjami związkowymi, w tym przede wszystkim z NSZZ Solidarność”. Smaczku całej sprawie dodaje fakt, że autora pisma niebawem odwołano z piastowanej przez niego funkcji dyrektora Oddziału Regionalnego PLK. **Etr 450**

**Redakcja zaprasza do nadsyłania swoich opinii pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa, lub e-mail: zzm@zzm.org.pl**

Poglądy wyrażone przez Czytelników nie zawsze są zgodne z poglądami redakcji.



## Pod semaforem

**Polska Izba Producentów Urządzeń i Usług na Rzecz Kolei** za zorganizowanie konferencji „Modernizacja Taboru Szynowego”. Takie imprezy są środowisku kolejowemu bardzo potrzebne, służą m.in. nawiązywaniu kontaktów, prezentacji nowych rozwiązań i skutkują konkretnymi działaniami.

**Ministerstwo Transportu i Budownictwa** za spowodowanie Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa do roli grupy dyskusyjnej. Kłóci się to z ideą

powołania tego gremium, które miał służyć wypracowywaniu wspólnych stanowisk w kluczowych sprawach w imię dialogu społecznego.



**Przed i po**

Najpierw wzdychał  
Potem zdychał.

FRASZKI  
JERZEGO  
SZULCA

**Edukacja**

Oto jest dziewczyna  
właśnie w jego guście,  
Z dużym wykształceniem...  
i w biodrach, i w biuście.

**Czytanie**

Czytając uspokój  
myśli skołatane  
I tak się nie dowiesz  
co ci jest pisane.

**Zależność**

Im mniej nadziei  
Tym więcej złodziei.

**Łakomstwo**

Odstawili od żłobu pokorne cielę,  
Za dużo nie żarło...  
wiedziało za wiele.

**Nici**

Do kłębka dojść chcieli...  
Ale ich zwinęli.

**Panaceum**

Zamiast wzywać pogotowie  
Śmieję się... „śmiech to zdrowie”.

**Zapałęcy**

Niektórzy z iskierek  
Robią fajerwerki.

**Artystka**

Miała tylko jeden numer  
pokazowy:  
Jak z baranów można zrobić  
dojne krowy.

**Nestor**

Wciąż śpiewa to samo,  
ciągle znakomity  
Powinien już dostać  
Grand Prix... zdartej płyty.

**Mezalians**

Ona była biedna, a on był bogaty  
- Nie martw się – powiedział  
- oddasz się na raty.

**Piwosze**

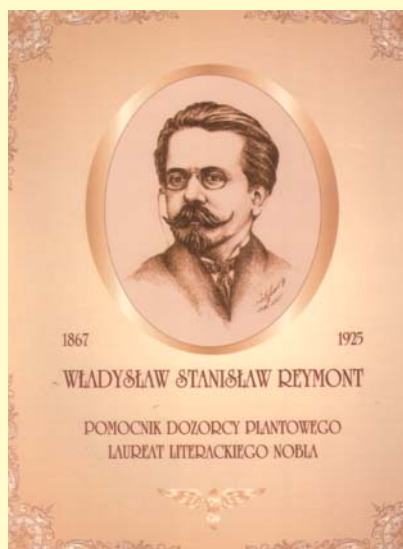
Nie ten cwany,  
który po piwie się chwali  
Lecz ten co nawarzył  
i go nie złapali.

**Poliglota**

Siedmioma językami  
umiał biegle władać...  
A z żoną po polsku  
nie mógł się dogadać.

**Tandeta**

Drogie, brzydkie i niewygodne.  
Nie szkodzi...  
wystarczy, że modne.



## Dzieje kolejarza-noblisty

Ubiegły rok obfitował w kilka ważnych rocznic związanych z historią Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej (DŻWW). Jedną z cennych pamiątek 160. rocznicy uruchomienia jej pierwszego odcinka jest okolicznościowa broszura **Marii Balickiej** i **Marka Moczulskiego** „Władysław Stanisław Reymont”, poświęcona byłemu pracownikowi DŻWW i wielkiemu pisarzowi. Autorzy kładą bowiem nacisk na kolejowe aspekty życia laureata Literackiego Nobla w 1924 roku za „Chłopów” i twórcy „Ziemi obiecanej”.

Opowiadają o jego dziecięcej fascynacji pociągami, pracy w służbie drogowej na kolei oraz związanych z tym obserwacjach i pierwszych próbach pisarskich, zagranicznych podróżach. Całość wzbogacają ciekawe ilustracje i ekslibrisy **Ryszarda Bandosza**.

(raz)

**M. Balicka, M. Moczulski** – „Władysław Stanisław Reymont 1867 – 1925, pomocnik dozorczy plantowego, laureat Literackiego Nobla”, Wyd. ZP Poligrafia 2005



# COMPENSA – dla bezpieczeństwa

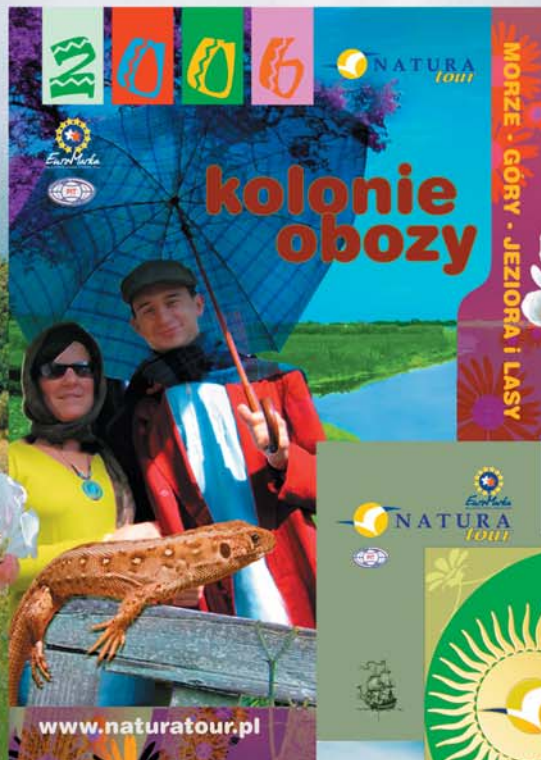
Obecnie co trzeci jeżdżący w Polsce maszynista jest ubezpieczony w naszym Towarzystwie! Wychodząc na przeciw bardzo dużego zainteresowaniu naszą ofertą z Państwa strony, zamieszczamy listę kontaktową osób, u których można wypełnić dokumenty przystąpienia do ubezpieczenia.

Płatnicy – Tabor (według obserwacji dokumentów przelewów składek na których jest opis)	Tabor, za które składki opłacają Płatnicy	Sekcje w Taborach	Nazwisko i imię „Zosi”
(01) SZCZECIN	(01) Szczecin	Szczecin Port	Nojszewski Piotr 0 604 152 443
		Krzyż	
		Białogard, Szczecinek	
(02) CZERWIEŃSK	(02) Czerwieńsk	Zbąszynek	Lehmann Wojciech 0 607 177 802
		Żagań	
		Rzepin	
(03) OSTRÓW WLKP.	(03) Ostrów Wlkp.	Jarocin	Węgrzynek Grzegorz (062) 591 18 47 0 608 816 869
		Kluczbork	
(04) ŁAZY	(04) Łazy	Częstochowa	Pleń Marek 0 609 195 701
(10) ŻURAWICA	(10) Żurawica	Dębica	Motyka Zdzisław 0 604 277 028
		Przeworsk	Welcz Jan 0-16 6713 - 457
(11) KRAKÓW	(11) Kraków	Sucha Beskidzka	Sady Bogusław 0 603 116 431
(17) LUBLIN	(17) Lublin	Dęblin	Wyrembski January 0 609 950 405
		Zamość	
		S. W. Rozwadów	
		Chelm	
(20) GDYNIA – SKM	(20) Gdynia – SKM		Urbaniak Andrzej 0 608 382 281
			Winiarski Tadeusz 0 602 381 278
(14) BYDGOSZCZ	(14) Bydgoszcz (09) Inowrocław (05) Toruń (18) Grudziądz	Kluczyki	Zieliński Wiesław (I,B) 0 691 661 723
		Sierpc	Czapla Stanisław (G) 462 82 24
			Centkowski Sławomir (T) 0 604 943 825
(12) POZNAŃ	(12) Poznań (15) Leszno (16) Gniezno		Heliński Andrzej 0 603 755 150

Płatnicy – Tabor (według obserwacji dokumentów przelewów składek na których jest opis)	Tabor, za które składki opłacają Płatnicy	Sekcje w Taborach	Nazwisko i imię „Zosi”
(08) OLSZYTŃ	(08) Olsztyń (07) Iława (06) Malbork		Malinowski Zbigniew 0 604 633 114
			Wilgorski Stanisław 0 603 591 362
			Olszewski Andrzej (Iława) 0 509 752 161
(13) ŁÓDŹ	(13) Łódź	Kutno	Kossakowski Wierczyśław 0 600 276 618
		Piotrków	Kraska Marek 0 505 719 840
(21) GDYNIA GRABÓWEK	(21) Gdynia Grabówek	Słupsk	Engler Kazimierz (058) 628 53 81
		Chojnice	
		Zajączkowo Tczewskie	
(22) BIAŁYSTOK	(22) Białystok	Czeremcha	Zalewski Andrzej Andrzej_Zalewski@wp.pl
		Ostrołęka	
		Suwałki	
(23) KATOWICE	(23) Katowice	Tarnowskie Góry	Goli Stanisław 0 601 408 379
		Gliwice	Kopczyński Ireneusz 0 602 616 933
		Kędzierzyn Koźle	Koprowski Mirosław 0 601 921 367
		Katowice	Kocoń Stanisław 0 502 256 773 Niedbała Marian 0 509 788 465
(24) SKARŻYSKO KAMIENNA	(24) Skarżysko Kamienna.	Idzikowice	Goliszek Marek 0 606 887 298
		Kielce	Mazurkiewicz Cezary (041) 251 48 92
(25) CZECHOWICE DZIEDZICE	(25) Czechowice Dziedzice	Rybnik	Dziedzic Wiesław 0 606 986 097
(26) NOWY SĄCZ	(26) Nowy Sącz	Zagórz	Fyda Mieczysław 0 504 163 742
		Jasło	
		Tarnów	
(27) WARSZAWA	(27) Warszawa	Łuków	Machaj Kazimierz zmmwa@o2.pl
		Małaszewicze	
		W-wa Olszynyka	
		W-wa Odolany	
		W-wa Grochów	
		W-wa Ochota	
		Tłuszcz	
Sochaczew			

W przypadku problemów ze skontaktowaniem się z osobami, prosimy o kontakt z pracownikiem Centrali Towarzystwa – tel. (22) 501 63 49.

**Mariusz Remisz**  
Pełnomocnik Prezesa Zarządu  
TUŃ Compensa S.A.



Pełny wybór  
najciekawszych ofert  
w najpiękniejszych miejscach Polski  
a dla bardziej wybrednych  
również Grecja i Turcja - każdy znajdzie  
tu ofertę dla siebie

