

# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

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

**Nr 4/20**

**KWIECIEŃ 2006**



**Kontrowersje wokół „Strategii”**

– str. 6–7

**Maszyniści na medal**

– str. 8–9

# Jedna wielka rodzina



Święta Wielkanocne to dni wyjątkowe. Nierozzerwalnie związane z wiosną, a więc porą odnawiającego się życia, są czasem spotkań z najbliższymi, składania życzeń. Towarzyszy im radość, nadzieja i optymizm. Tym razem Święta Zmartwychwstania

Pańskiego skłaniają także do innych, głębszych refleksji.

Ponad rok temu żegnaliśmy Jana Pawła II. Trudno zapomnieć pełną bólu i zadumy atmosferę tych dni oraz wyjątkowe poruszenie duchowe niemal wszystkich Polaków. Śmierć Ojca Świętego wyzwoliła w naszym kraju więzi solidarności międzyludzkiej, poczucie wspólnoty, chęć niesienia pomocy bliźnim. Zasiane przez Niego ziarno zbierało plon - umarł człowiek, ale pozostało dzieło. Pamiętam jak dziś ów specyficzny nastrój, wypełnione kościoły i place, palące się znicze na ulicach, wzajemną życzliwość kibiców wrogich zwaśnionych klubów piłkar-

skich. To był istny tydzień cudów. Wydawało się wtedy, że smutne doświadczenie całkowicie wszystkich odmieńniło, a nauki Jana Pawła II traktujące o miłości do każdego człowieka na zawsze zagościły w naszych sercach.

Od tych wzniostych chwil minął rok i pewnie wielu zastanawia się czy przełom, który się wówczas dokonał pozostawił po sobie trwalszy ślad. Czy wytrwaliśmy w swoich postanowieniach i czy faktycznie staliśmy się choć trochę lepszymi ludźmi? Czy w codziennym życiu nadal potrafimy wyciągnąć pomocną dłoń do drugiego człowieka? Czy okazujemy życzliwość i szacunek także osobom starszym, chorym, mającym inne przekonania bądź sposób na życie? Ile tak naprawdę zostało w nas z tamtych dni? A może nie starczyło nam konsekwencji i zwyczajnie zmarnowaliśmy dorobek tamtych dni?

Nawet jeśli zabrakło zapasu i przegraliśmy z własnymi słabościami, możemy podjąć wyzwanie raz jeszcze. Święta Zmartwychwstania Pańskiego, zwłaszcza tak wyjątkowe, bo pierwsze bez Ojca Świętego i prawie równo w rocznicę Jego śmierci, są znakomitą ku temu okazją. Przekuwając w czyn słowa Jana Pawła II skierowane do kolejarzy: „nie dajcie się dzielić – bądźcie zjednoczeni” starajmy się być bardziej solidarni niż dotychczas. Wspierajmy się nawzajem i bądźmy jedną wielką rodziną. W domu, w pracy, wszędzie. „Jedni z drugimi, a nigdy jedni przeciw drugim”...

**Bogusław Sady**



**Głos Maszynisty**

NIEMIEC 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: [zsm@zsm.org.pl](mailto:zsm@zsm.org.pl)

**Redaktor naczelny:** Rafał Zarzecki

**Kolegium:** Kazimierz Jamrozik, Roman Jordan

**Layout:** Elżbieta Górecka

**Druk:** Drukarnia Kolejowa – Kraków

**Okładka:** Lokomotywa ET 22.

Fot. Przemysław Wajns

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.

**ALLELUJA**



Zdrowych,  
spokojnych  
Świąt Wielkanocnych,  
satisfakcji  
z wykonywanej pracy  
oraz  
pogody ducha  
wszystkim  
członkom  
i sympatykom  
związku  
życzy  
Rada Krajowa ZSM



# Natura Tour

*kreator Twojego wypoczynku*

Prezentacja Multimedialna



KPTW Sp. z o.o.

NATURA  
*tour*



LATO 2006 oferta  
**LATO 2006**

*odkryj piękno natury  
znajdź swą przygodę z Natura Tour....*

**[www.naturatour.pl](http://www.naturatour.pl)**

# Mamy wspólny cel

Z ZENONEM KOZENDRĄ – członkiem zarządu PKP CARGO S.A., dyrektorem ds. pracowniczych i administracyjnych rozmawia Rafał Zarzecki

– **Jeszcze niedawno pełnił Pan funkcję członka rady nadzorczej PKP CARGO S.A. Czy pomogło to Panu na obecnie zajmowanym stanowisku?**

– Fakt, że od początku istnienia spółki do 28 grudnia 2005 roku byłem członkiem jej rady nadzorczej stanowi dla mnie niezwykle cenne doświadczenie. Uważam, że to duże ułatwienie w obecnie wykonywanej pracy.

– **Jakie są pierwsze wrażenia z nowego stanowiska?**

– Przyznam szczerze, że nie spodziewałem się takiego ogromu pracy i takiej różnorodności zagadnień. W radzie nadzorczej PKP CARGO praca była wykonywana w innym systemie. Odpowiednio mniejsza była również odpowiedzialność. Bez wątplenia funkcja zarządcza istotnie różni się od kontrolnej. Wymaga przedstawienia się na inny styl pracy, wykonywanej właściwie nieustannie. O spółce myślę cały czas – w pracy i poza nią, także podczas weekendów. Trudno zostawić problemy w biurze.

– **Podobnymi zagadnieniami, ale w węższym aspekcie, zajmował się Pan pełniąc funkcję przedstawiciela SKK NSZZ „Solidarność” w radzie nadzorczej spółki. Czy nie ma konfliktu z obecnie piastowaną funkcją?**

– Sprzeczności na pewno nie ma, bo potrzebna wiedza i problemy do rozwiązania są podobne. Inny jest jedynie sposób podejścia do tych kwestii. W radzie nadzorczej PKP CARGO wraz z Leszkiem Miętkiem i Krzysztofem Czarnotą zawsze staraliśmy się wypełniać zarówno nasze funkcje związkowe, jak i działać dla

dobra spółki. Wspólny jest bowiem interes firmy i interes pracowników zarówno dla związkowca, jak dla kadry zarządzającej. To, że są one inaczej realizowane wynika z odmienności ról. Dla związkowców priorytetem będzie dbanie o interesy załogi, czyli m.in. o wysokość wynagrodzeń, zaś dla kadry zarządzającej – rozwój spółki. Oczywiście czasami trudno to pogodzić, zwłaszcza w PKP CARGO, spółce handlowej. Niekiedy reguły rynku wymuszają ograniczanie kosztów, w tym także pracowniczych.

– **Zaciskanie pasa oznacza zwykle brak podwyżek. Propozycja zarządu spółki dotycząca wskaźnika wzrostu wynagrodzeń w PKP CARGO spo-**

liwościom oraz realizowanej pracy przewozowej. Jesteśmy spółką kolejową, ale czasy gdy PKP nie musiały walczyć o klienta dawno minęły. Nasza praca i wynagrodzenie zależą wyłącznie od tego, ile znaczymy na rynku. Dlatego, choć Komisja Trójstronna ustaliła maksymalny wzrost wynagrodzeń na poziomie 3,5%, w biznesplanie PKP CARGO założono 2,9%. Nie chciałbym więcej mówić na ten temat, bo rozmowy jeszcze trwają.

– **Związkowcy nie bez słusności jednak podkreślają, że za dobrze wykonaną pracę należy się godziwe wynagrodzenie. Doszło w tej sprawie do konsolidacji wszystkich organizacji.**

– Uważam, że konsolidacja organizacji związkowych jest zjawiskiem pozytywnym dla obu stron dialogu. Związkom zawodowym łatwiej roz-

**Konsolidacja organizacji związkowych jest zjawiskiem pozytywnym dla obu stron dialogu. Związkom zawodowym łatwiej rozmawiać z pracodawcą, gdy nie ma między nimi zasadniczych rozbieżności i mówią wspólnym głosem. Dla pracodawcy lepszy jest natomiast dialog z jednym partnerem. To łatwiejsze niż prowadzenie rozmów na kilku frontach z różnymi organizacjami w jednej spółce.**

**tkła się ze zgodnym sprzeciwem organizacji pracowników.**

– Stanowiska partnerów i zarządu w kwestii wzrostu wynagrodzeń są zbieżne. Różnimy się tylko terminem jego wprowadzenia oraz wysokością. W rozmowach o wzroście płac zarząd spółki akcentuje wpływ wzrostu wynagrodzeń, a właściwie jego wysokości, dla pozycji rynkowej spółki. Uważamy bowiem, że podwyżki wynagrodzeń powinny odpowiadać sytuacji finansowej spółki i jej moż-

mawiać z pracodawcą, gdy nie ma między nimi zasadniczych rozbieżności i mówią wspólnym głosem. Dla pracodawcy lepszy jest natomiast dialog z jednym partnerem. To łatwiejsze niż prowadzenie rozmów na kilku frontach z różnymi organizacjami w jednej spółce. Załoga jest jedna i dobrze byłoby, żeby reprezentacja po stronie związkowej była jednolita. Dialog nie koncentruje się wówczas na partykularnych interesach, które – nie ma co ukrywać – występują

w organizacjach zrzeszających określone grupy zawodowe.

**– Obecnie w spółce pracuje około 46 tysięcy osób. Przewidywana jest jednak redukcja etatów...**

– Mamy do czynienia ze spadkiem pracy przewozowej. Nie uda nam się przewieźć w tym roku tyle co w najlepszym dla spółki 2004 r., mimo najlepszych chęci. Załamanie się rynku, szczególnie stali w 2005 roku, wydaje się trwałą tendencją. W tej sytuacji zachodzi konieczność dostosowania wielkości zatrudnienia do wykonywanej pracy. Chcemy żeby w grudniu tego roku zatrudnienie w spółce wyniosło około 43 tysiące osób. Program restrukturyzacji zatrudnienia przyjęty przez Zarząd zasadniczo przewiduje przesunięcia pracowników do spółek-córek PKP CARGO S.A., a ewentualne zwolnienia obejmą niewielką grupę pracowników. Spółka stara się jednak wchodzić na nowe rynki i podejmować działalność, która pozwoli zagospodarować część tych pracowników.

**– Jakich grup zawodowych dotyczyć mogą zwolnienia?**

– Na to pytanie trudno dziś odpowiedzieć. Spadek wielkości wykonywanej pracy, który ma miejsce lub może mieć, w poszczególnych zakładach będzie miał różny zakres i tym samym redukcje mogą dotyczyć różnych grup zawodowych. Nie będzie jednak prostego przełożenia, że jeśli – przykładowo – spadek pracy przewozowej będzie wynosił 5%, to o tyle zmniejszy się zatrudnienie. Pamiętajmy jednak, że założeniem zarządu jest utrzymanie pozycji rynkowej i zapewnienie spółce

szans rozwoju, co pozwoli na zapewnienie pracy naszej załodze.

**– Czy racjonalizacja zatrudnienia obejmie także maszynistów?**

– Ze względu na kwalifikacje i charakter wykonywanej pracy gru-



pa zawodowa maszynistów jest dla zarządu PKP CARGO strategiczna. Dlatego nawet przy potencjalnym spadku przewozów towarowych i zmniejszeniu liczby pociągów pasażerskich chcielibyśmy ich zatrzymać w spółce.

**– Na rynku jest duże zapotrzebowanie na maszynistów, i to nie tylko w spółkach Grupy PKP.**

– Warunki pracy i płacy w spółkach prywatnych, szczególnie jeśli chodzi o zasady wynagradzania maszynistów, są nadal dużo gorsze niż w PKP CARGO S.A. Zapisy zakładowego układu zbiorowego pracy sprawiają, że pracownik może czuć się u nas znacznie bezpieczniej. Tracąc prawo do wykonywania zawodu na skutek pogorszenia stanu zdrowia

maszynista może znaleźć pracę na innym stanowisku w samej spółce. Mam natomiast uzasadnioną wątpliwość, czy stanie się tak w spółce prywatnej. Podobnie wygląda kwestia innych świadczeń związanych z pracą maszynisty. W PKP CARGO są one najkorzystniejsze.

**– W projekcie rządowej „Strategii dla transportu kolejowego do 2009 roku” jest mowa o przekazywaniu pracowników drużyn trakcyjnych do spółek pasażerskich. Jakie jest Pana zdanie na ten temat?**

– Dyskusja na temat tego, gdzie powinien być maszynista trwa od dawna i zdania na ten temat są podzielone. Jedni uważają, że przewoźnik posiadający pojazdy trakcyjne powinien mieć też maszynistów do ich obsługi. Ten pogląd nie jest pozbawiony logiki, tym bardziej, że mamy w Grupie PKP przykład

dwóch spółek, w których zatrudnieni są maszyniści. Mowa o LHS i trójmiejskiej SKM. Równocześnie w interesie PKP CARGO jest pozostawienie maszynistów w spółce. Jej zarząd nie podejmuje działań w celu administracyjnego podziału pracowników drużyn trakcyjnych. Wyjątek stanowią maszyniści świadczący pracę na rzecz Kolei Mazowieckich. Spowodowane jest to groźbą przeszkolenia własnych pracowników, bądź zatrudnienia przez tę spółkę maszynistów z zewnątrz, co już miało miejsce. Należy jednak podkreślić, że rozwiązanie kwestii przekazywania pracowników drużyn trakcyjnych do innych spółek leży poza sferą działania zarządu PKP CARGO.

**– Dziękuję za rozmowę.**

# „Strategia” i kontrowersje

Rozmowa z LESZKIEM MIĘTKIEM – prezydentem ZZM

– **Kwestia wskaźnika wynagrodzeń w PKP CARGO S.A. i nieprzejednane stanowisko zarządu tej spółki przyczyniły się do mobilizacji wszystkich działających tam organizacji związkowych. Zaowocowała także podjęciem wspólnych działań...**

– Stało się tak, bo negocjacje nie przyniosły spodziewanych efektów i utknęły w martwym punkcie. W biznes planie spółki ustalono wskaźnik

wynagrodzeń na poziomie 2,9%, a uchwałą zarządu PKP CARGO jeszcze go zmniejszono do 2,5 %. To absolutnie nie do przyjęcia, bo spółka ta przynosi zyski, a nawet w tych podmiotach, które notują straty ustalono wyższy poziom wskaźnika. Efektem tego było wystąpienie organizacji związkowych do kierownictwa PKP CARGO S.A. z postulatami podwyżek wynagrodzeń. Ponieważ

kolejne spotkanie nie doprowadziło do porozumienia, związki zawodowe zainicjowały wspólne działania i podczas spotkania w Ochotnicy zaprezentowały jednolite stanowisko rozpoczynające spór zbiorowy. Oprócz realizacji postulatów płacowych, oczekujemy przedstawienia planu restrukturyzacji firmy, a także wstrzymania się do tego czasu ze zwolnieniami i przekazywaniem pracowników do innych podmiotów. Cieszę się z faktu, że bodaj po raz pierwszy udało nam się wyłonić wspólną reprezentację do rozmów. Oczywiście duży udział w tym zjednoczeniu ma postępowanie zarządu PKP CARGO S.A.

– **Czy wspólna reprezentacja spotkała się już z pracodawcą ?**

– Tak. Spotkanie, w którym uczestniczył ze strony pracodawcy dyrektor Zenon Kozendra nie przyniosło jednak porozumienia. Zaproponowano nam przeprowadzenie od 1 lipca akcji awansowej w elementach motywacyjnych dla ok. 4,2% zatrudnionych. Oznacza to, że szansę podwyżki o jeden szczebel miałyby... czterech pracowników na stu. To oczywiście propozycja nie do przyjęcia. Umówiliśmy się na kolejne spotkanie w dniu 13.04.2006 r. Do tego czasu zarząd ma przedstawić plan restrukturyzacji firmy i miejmy nadzieję, że dojdzie do zbliżenia stanowisk w sprawach płacowych.

– **Podczas posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa przedstawiono poprawiony projekt „Strategii dla transportu kolejowego do 2009”. Co Pan o nim sądzi?**

– W dokumencie są pozytywne elementy, zwłaszcza rozwiązania dotyczące oddłużenia kolei i ułatwiających zbilansowanie całej Grupy PKP. Zawarto tam jednak również zapisy, z którymi nie możemy się zgodzić. Na przykład PLK jako narodowy zarządca infrastruktury, po otrzymaniu majątku w postaci stacji rozrządowych, manewrowych, technicznych i innej infrastruktury miałyby być wydzielone z Grupy PKP. To bardzo niebezpieczne, bo dla PLK będzie wówczas obojętne, kto korzysta z infrastruktury. Pamiętajmy, że od stycznia 2007 roku przewoźnicy międzynarodowi będą mieli otwarty dostęp do naszego rynku przewozowego. Jak będzie wyglądała konkurencja PKP CARGO S.A. – spółki obciążonej ponad 500 milionowym długiem Przewozów Regionalnych – z kolejami niemieckimi, jeszcze dziś finansowanymi okężną drogą z budżetów federalnych? Nie chcę być złym prorokiem, ale wynik takiej rywalizacji wydaje się przesądzony. To poważne zagrożenie, dlatego

**LESZEK MIĘTEK**  
KANDYDAT NA PRZEDSTAWICIĘŁA ZAŁOGI  
W RADZIE NADZORCZEJ PKP CARGO S.A.

**OD ZYSKU  
WAŻNIEJSI  
SĄ LUDZIE**



- 23 lata na Kolei, zawsze związany z pracą w drużynach trakcyjnych
- Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
- Przedstawiciel Załogi w Radzie Nadzorczej PKP CARGO S.A. II kadencji
- Absolwent Technikum Kolejowego Ministerstwa Komunikacji w Bydgoszczy. Obecnie kończy studia w Warszawskiej Szkole Zarządzania, kierunek: zarządzanie przedsiębiorstwem.

Serdecznie dziękuję za liczne podpisy poparcia mojej kandydatury na członka Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. Jest to budujące, że tak wielu przyłączyło się do wsparcia mojej osoby.

Jednocześnie zwracam się z gorącą prośbą o aktywny udział w wyborach.

Wierze, że w pracach Rady Nadzorczej uda mi się jak dotychczas godnie reprezentować interesy pracowników Spółki.

**Leszek Miętek**  
Prezydent ZZM

kolej powinna mieć w Polsce narodowy charakter.

– W nowej „Strategii” jest również mowa o „usamorządowieniu”, czyli podziale spółki Przewozy Regionalne na 5 tak zwanych „kompanii”.

– Nie jesteśmy przeciwni, by władze lokalne współpracowały z koleją przy układaniu rozkładu jazdy. Samorządy nie mogą być jednak przewoźnikami. To bardzo zła droga, która w połączeniu z brakiem znaczenia pieniędzy na pasażerski transport kolejowy doprowadzi w krótkim czasie do jego likwidacji. Samorządy nie będą miały żadnego hamulca, aby oprzeć się pokusie wykorzystania tych środków na inne cele. Nawet realizując pro-społeczne przewozy np. z wykorzystaniem busów (bo szwagier wójta ma swoją firmę przewozową). To może będzie koniec regionalnych przewozów kolejowych. Pracownicy PKP stracą pracę, a mieszkańcy mniejszych miejscowości – możliwość dojazdu

do szkół i pracy. Trzeba mieć to na uwadze w obliczu dużego bezrobocia w naszym kraju.

– **Kontrowersje wzbudzają plany przekazania lokomotyw PKP CARGO S.A. do spółek pasażerskich.**

– Oznacza to bowiem, że poprzez „kompanie” trafią one do samorządów. To rozwiązanie jest złe z oczywistych ekonomicznych powodów korzyści skali i zmniejszonych kosztów eksploatacyjnych, których nie chce się zauważyć ulegając lobbingsowi środowisk nie zdających sobie sprawy z mechanizmów funkcjonowania kolei i mających niewielkie pojęcie o jej funkcjonowaniu, ale za to wielkie apetyty na lokomotywy i maszynistów. O złej woli świadczy też to, że „Strategia” przewiduje konsolidację i zarządzanie holdingowe Grupą PKP w ramach którego doskonale można realizować świadczenie usług trakcyjnych na zasadach outsourcing’u i non-profit. ZZM nie

może się zgodzić na takie rozwiązanie. Na posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa złożyłem w tej sprawie stosowne oświadczenie. Realizację tego punktu „Strategii” będziemy traktować jako zerwanie wcześniejszych porozumień z rządem, z pełnymi tego konsekwencjami.

– **Szkoda, że nie udało się organizjom związkowym wypracować jednolitego stanowiska wobec „Strategii” na Zespole Trójstronnym.**

– Prawdą jest, że na tej płaszczyźnie pozostaje wiele do zrobienia. Przyjmowanie oddzielnego stanowiska przez poszczególne związki zawodowe jest skrupulatnie wykorzystywane przez pracodawcę. Czasu na doprowadzenie do wspólnych działań, tak jak to się stało w PKP CARGO S.A., nie mamy jednak zbyt wiele, bo „Strategią” zajęła się Rada Ministrów.

– **Dziękuję za rozmowę.**

**Rozmawiał Rafał Zarzecki**

## Dialog mimo różnic

Podczas posiedzenia Rady Krajowej ZZM 3–5 kwietnia omawiano bieżące sprawy. Dyskutowano m.in. o przygotowaniach do Krajowego Zjazdu Delegatów, sporze zbiorowym w PKP CARGO S.A. oraz o projekcie rządowej „Stra-

tegi dla transportu kolejowego do roku 2009”. Dopisali zaproszeni goście: **Miroslaw Chaberek** – podsekretarz stanu ds. kolejnictwa w Ministerstwie Transportu i Budownictwa, **Andrzej Wach** – prezes zarządu PKP S.A., a także kierow-

nictwo PKP CARGO S.A. – prezes **Władysław Szczepkowski** oraz **Zenon Kozendra, Witold Bawor** i **Kazimierz Murawski** – członkowie zarządu. Dyskusja z ich udziałem była chwilami ostra. Dobrze jednak, że w najistotniejszych sprawach prowadzono dialog. To dobry sygnał, nawet jeśli stanowiska partnerów są odmienne. (L)



# Prezydent odznaczył bohaterów

Medale „Za Ofiarność i Odwagę” odebrali z rąk prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego maszyniści Czesław Gołuszka i Ryszard Budziak, członkowie ZZM. Zapobiegli oni, wspólnie z innymi kolejarzami, katastrofie na szlaku Sucha Beskidzka – Żywiec w grudniu 2005 r.

Odznaczenia w Pałacu Prezydenckim otrzymali również: **Danuta Gancarz** – starszy dyżurny ruchu stacji Jeleśnia oraz pracownicy drużyn konduktorskich – **Lucyna Kubieniec**, **Maciej Polak** oraz **Maciej Szelağ**. Tylko dzięki przytomności ich umysłu, zachowaniu zimnej krwi i błyskawicznej, słusznej decyzji nie doszło do czołowego zderzenia dwóch pociągów w Świnnej (patrz GM 1/2006 – przyp. red). Prezydent Kaczyński gratulując odznaczonym powiedział: – Zawsze tego rodzaju uroczystość przeżywam z olbrzymią radością. Mogę Państwu

wręczyć medale – zasłużone po sto-kroć – za akcję, która nie tylko wymagała odwagi i determinacji – za którą chciałem tutaj Paniom i Panom bardzo serdecznie podziękować – ale do tego jeszcze skończyła się szczęśliwie. Ludzkie życie zostało uratowane. Historia rzeczywiście jak z filmu. Można byłoby o tym nakręcić film. Mógłby nazywać się „Pociąg”. Był kiedyś taki wybitny polski film przed już blisko 50 laty. To był film inny, ale o pociągu, który mógł spowodować tragedię. Tu do tej tragedii nie doszło, dlatego bo znalazła się grupa ludzi,

którzy są fachowcami, znają się na swojej pracy i którzy są ludźmi odważnymi. Wszystkie decyzje, które Panie i Panowie podejmowaliście okazały się słuszne, łącznie z tą ostatnią – żeby doprowadzić do umiarkowanego, o niewielkiej sile zderzenia. Raz jeszcze bardzo serdecznie dziękuję. Życzę Państwu wszelkiego powodzenia w życiu osobistym, powodzenia w pracy zawodowej i samych sukcesów. Na prezydenta RP, dopóki urzęduję, możecie zawsze liczyć, bo to jest właśnie taka postawa, której ja bym się od obywateli naszego kraju spodziewał. Dziękuję”.

Wyróżnieni nie ukrywali wzruszenia. Rzadko się zdarza, żeby choć w części nie przypisano winy pracownikom, którzy byli ostatnim ogniwem w takim wydarzeniu. Czesiek





i Rysiek podkreślali, że nie chcieliby jeszcze raz znaleźć w takiej sytuacji. Cieszą się, że dzięki ich zdecydowanej postawie nikt nie stracił życia. Gdyby znaleźli się jeszcze kiedyś w takiej sytuacji postąpiliby tak samo – deklarują. Rysiek podkreśla, że swoje życie po 19 grudnia traktuje jako powtórne narodziny.

Oprócz medali za swoją postawę maszyniści otrzymali dyplomy z podziękowaniami od kierownictwa zakładu oraz nagrody finansowe od spółki Cargo.



**19.12.05 na linii jednotorowej w prowadzonym przez Czesława Gołuszkę ezł przestały działać hamulce. Pędzący skład jechał bezpośrednio na czołowe zderzenie z jednostką jadącą z przeciwnego kierunku, prowadzoną przez Ryszarda Budzianka. Z pomocą dyżurnej ruchu, będącej pośrednikiem w łączności, maszyniści podejmują szybką decyzję. Rysiek po zmianie kabiny sterowniczej reguluje szybkość tak, aby z minimalnymi skutkami przyjąć na siebie pędzący skład Cześka. Dzięki tej decyzji nie doszło do tragedii.**



W uroczystości uczestniczyli również minister transportu **Jerzy Polaczek** oraz podsekretarz stanu ds. kolejnictwa **Mirosław Chaberek**, przedstawiciele spółek Grupy PKP oraz rodziny odznaczonych.

Członek zarządu PKP Cargo – dyrektor ds. eksploatacji i zaplecza technicznego **Witold Bawor** życzył Cześkowi i Ryškowi równie wzniosłych chwil, dodając jednak, by kolejne nie były skutkiem tak dramatycznych wydarzeń.

Redakcja „Głosu Maszynisty” przyłącza się do życzeń i gratulacji.

**Kazimierz Jamrozik**

**Fot. Piotr Jaworski**



## Raporty SOK

### CIĄGNIKIEM PO OBCIĄŻNIKI

Zawiadowca Sekcji Eksploatacji w Idzikowicach powiadomiła miejscowy Posterunek Straży Ochrony Kolei, że na szlaku Opoczno Płd. – Olszomowice maszynista z CM Skarżysko Kamienna stwierdził brak dużej ilości obciążników sieci trakcyjnej. Na szlak natychmiast wysłano patrol SOK z posterunku Idzikowice,



który po przybyciu na miejsce stwierdził kradzież 12 sztuk obciążników sieci trakcyjnej. W wyniku przeszukiwania terenu funkcjonariusze zauważyli na torach mężczyznę, który na ich widok udał się do pobliskiego zagajnika, skąd odjechał ciągnikiem Ursus C 360 koloru czerwonego. Patrol SOK wspólnie z policją dojechał po śladach do pobliskiej wsi, gdzie w

zabudowaniach odnaleźli ww. ciągnik oraz 1 obciążnik. Właściciel posesji na widok funkcjonariuszy zbiegł do lasu, a kiedy po kilku godzinach powrócił został zatrzymany. Dalsze dochodzenie prowadzi KP Paradyż.

### KŁOPOTLIWY PASAŻER

Maszynista pociągu relacji Skarżysko Kamienna – Kielce zgłosił telefonicznie do Rejonu Straży Ochrony Kolei w Kielcach potrzebę

interwencji w stosunku do nietrzeźwego podróżnego. Po przybyciu do pociągu patrol SOK ujął mężczyznę, który będąc w stanie nietrzeźwym spał trzymając zabłocone obuwie na siedzeniu. Miejsce było zaśmiecone niedopałkami papierosów i butelkami po alkoholu. Podróżny w czasie interwencji stawiał czynny opór i używał słów wulgarnych w stosunku do funkcjonariuszy SOK. Nietrzeźwego delikwenta przekazano do III Komisariatu Policji w Kielcach.

**Tekst i zdjęcie Mariusz Czapski  
rzecznik prasowy  
Komendy Głównej SOK**

## Oddaj krew

Klub HDK „Twoja Krew” przy PKP Cargo S.A. Zakład Taboru w Łazach informuje o terminach oddawania krwi w roku 2006:

- 24 kwietnia (dorośli + szkoła)
- 18 września (dorośli + szkoła)
- 22 listopada (dorośli + szkoła)

Akcje będą odbywać się na terenie Zespołu Szkół im. prof. Romana Gostkowskiego w Łazach przy ul. Fabrycznej 1a.

## Apel

Podjęliśmy decyzję o stworzeniu kroniki Rady Krajowej ZZM. Wszystkich członków ZZM posiadających archiwalne dokumenty i zdjęcia z działalności związku, a szczególnie Rady Krajowej prosimy o nadsyłanie ich do Biura Rady Krajowej. Gwarantujemy zwrot nadesłanych materiałów po ich zeskanowaniu.

**Prezydium RK ZZM**

## Mniej regionalnych

**Od 1 kwietnia 2006 r. w trasie nie wyjechało 96 pociągów regionalnych w całym kraju. Spółka PKP Przewozy Regionalne odwołała je nie uzyskawszy dofinansowania ze strony urzędów marszałkowskich.**

Pociągi te stanowią 3% ogólnej liczby składów uruchamianych przez PR. Zachowano połączenia obsługiwane przez samorządowe autobusy szynowe. Zmiany w rozkładzie jazdy nie dotknęły województw: lubelskiego, lubuskiego, świętokrzyskiego, zachodniopomorskiego, łódzkiego, opolskiego i śląskiego.

W całym kraju kursuje 2765 pociągów regionalnych, z czego 1133 zostało w rozkładzie jazdy oznaczonych literą „G”. Trwają rozmowy PR z zarządami województw o sfinansowania deficytu 693 pociągów oznaczonych tą literą. Termin ich kursowania przedłużono do 30 czerwca i uzależniony jest od decyzji samorządów.

Natomiast 344 pociągi regionalne z literą „G”, które zostały ujęte w zawartych już umowach z samorządami, będą kursować do końca rozkładu jazdy.

Przewozy Regionalne podpisały umowy na wykonanie i dofinansowanie regionalnych przewozów kolejowych z zarządami województw: świętokrzyskiego (grudzień 2005); zachodniopomorskiego, lubelskiego (styczeń 2006); lubuskiego, podkarpackiego, podlaskiego, warmińsko-mazurskiego (luty 2006) i wielkopolskiego (marzec 2006).

W pozostałych regionach, mimo ustawowego obowiązku, nie zawarto dotąd stosownych umów.

**(wit)**

# COMPENSA

kunszt ubezpieczeń



Dla Twojego Zdrowia



Ubezpieczenie zdrowotne **Compensa Zdrowie** to dostęp do kompleksowych usług medycznych na najwyższym poziomie. Pozwól nam zająć się Twoim zdrowiem.

**Towarzystwo Ubezpieczeń Compensa S.A.**

Al. Jerozolimskie 162, 02-342 Warszawa  
Compensa Kontakt: 0 801 120 000  
[www.compensa.pl](http://www.compensa.pl)



**PKP CARGO**  
Spółka Akcyjna  
ZAKŁAD TABORU  
w Bydgoszczy

ul. Inwalidów 1, 85-727 Bydgoszcz  
tel. (0-52) 518 33 30, fax (0-52) 518 34 37  
e-mail: [cm.bydgoszcz@pkip-cargo.pl](mailto:cm.bydgoszcz@pkip-cargo.pl)  
[www.pkip-cargo.pl](http://www.pkip-cargo.pl)



Świadczymy usługi w zakresie:

- wynajmu lokomotyw:
  - elektrycznych,
  - spalinowych,
- napraw okresowych wagonów towarowych wszelkich typów,
- napraw rewizyjnych lokomotyw serii SM 03 i SM 30,
- fizycznej likwidacji lokomotyw i wagonów towarowych wycofanych z eksploatacji



# Sami siebie osądzą<sup>(2)?</sup>

**Winą za powoływanie komisji powypadkowej z naruszeniem zasad bezstronności, niezawisłości i samodzielności Urząd Transportu Kolejowego obarcza Ministerstwo Infrastruktury. Błąd lepiej zawsze naprawić zamiast w nim tkwić.**

O winie resortu traktuje pismo UTK z 16 lutego br. sygnowane numerem TP-077-25a/TB/06 z 16 lutego br.). To właśnie poprzednik obecnego ministra transportu wydał rozporządzenie wybiórczo traktując Dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 29 kwietnia 2004 r. (Dz.U. 126 poz.1056). Fakt, że wcześniej popełniono błąd nie oznacza jednak, że należy nadal utrzymywać taki stan rzeczy. Dlatego ZZM proponuje podjęcie działań naprawczych wobec ewidentnych nieprawidłowości.



Fot. R. Jordan

W skład komisji powypadkowych powoływani są zazwyczaj dyrektorzy jednostek organizacyjnych, kierownicy działów, sekcji, kontrolerzy i instruktorzy. Wszystkie te stanowiska związane są – w sposób pośredni lub bezpośredni – z odpowiedzialnością za stan urządzeń sterowania ruchem kolejowym, żelaznych szlaków lub pojazdów szynowych. Znajduje to odzwierciedlenie w zakresie obowiązków służbowych. Na przykładach spróbujmy zatem ocenić ich bezstronność i niezależność.

Kontrola urządzeń sterowania ruchem kolejowym Państwowej Inspekcji Pracy ujawniła, że połowa spośród 134 tys. sprawdzonych urzą-

dzeń i przekazników nie spełniała wymogów stawianych urządzeniom kolejowym. Próżno jednak szukać na ten temat wzmianki w jakimkolwiek protokole komisji powypadkowej, choć przedstawiciele automatyki, służby ruchu biorą zawsze udział w pracach tego gremium.

Innym przykładem „obiektywizmu” są dane PKP S.A. – zespołu ds. bezpieczeństwa ruchu kolejowego (KRB1-078-32/2005). Wynika z nich, że tylko 5,5 procent urządzeń stacyjnych, 24,8 proc. torów, 21,6 proc. rozjazdów ocenia się jako dobre. Nic może więc dziwić przekazanie zarządowi PKP S.A., a potem spółkom Grupy PKP informacji o pogarszaniu się stanu technicznego infrastruktury. Z publikacji wynika również, że jednostki organizacyjne infrastruktury powinny znać stan techniczny nadzorowanych przez siebie urządzeń, rozjazdów i torów. Trudno jednak dostrzec w protokołach powypadkowych odzwierciedlenie stanu faktycznego. Dzieje się tak, bo wiodącą rolę w komisjach pełnią osoby będący sędziami w swojej własnej sprawie.

Niewątpliwie wzorcowym przykładem braku samodzielności i niezależności podczas podejmowania decyzji przez zespół powypadkowy jest obowiązek uzyskania akceptacji dla wniosków końcowych od „kierownika jednostki organizacyjnej, której przedstawicielem jest przewodniczący komisji”. A co będzie, gdy wnioski nie uzyskają akceptacji PKP PLK S.A.? Czy powoła się wówczas komisję pod kierownictwem zarządcy infrastruktury kolejowej?

Wiele kontrowersji budzi sposób podejścia do badań urządzeń kolejowych, sprowadzających się zwykle do opisu ich oględzin. Przy-

kładem jest sprawdzanie plomb na urządzeniach srk. Trudno byłoby znaleźć nawet jeden protokół podający w opisie stanu plomb cechy umożliwiające skontrolowanie, że plomba została założona zgodnie z zapisem w dzienniku ruchu, a nie przed przybyciem komisji. Dlaczego nie wprowadza się ścisłej ewidencji wydawania plomb i ich jednostkowego rozliczania jak np. w zakładach gazowniczych?

Pamiętajmy, że zgodnie z zapisami paragrafu 9 projektu instrukcji Ir 8 (R-3), wnioski zawarte w protokole końcowym stanowią podstawę do ustalania winnych i stopnia ich winy przez kierowników jednostek organizacyjnych. Nasuwa się zatem kolejne pytanie, w jaki sposób przełożony ma zachować bezstronność i obiektywizm oceniając pracownika (patrz art. 94 kp), jeżeli cała procedura postępowania wyjaśniającego została stworzona z naruszeniem tych zasad?

Powyższe przykłady jednoznacznie poddają w wątpliwość bezstronność, samodzielność i niezawisłość komisji powypadkowych. Działania ZZM zmierzają do zmian sprawiających, by osoby prowadzące dochodzenie (a zwłaszcza przewodniczący komisji) były pod względem organizacyjnym, prawnym i decyzyjnym niezależny od zarządców infrastruktury. Dlatego mając na uwadze sygnały o konieczności zmian w Ustawie o transporcie kolejowym oraz związanych z nią aktach prawnych, zwracamy się do ministra transportu o osobisty nadzór nad wyeliminowaniem opisanej nieprawidłowości.

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

Z ostatniej chwili: Minister Chaberek na posiedzeniu RK ZZM z udziałem przedstawicieli Komisji potwierdził zgłaszane wobec tego problemu zastrzeżenia i obiecał dokonanie niezbędnych zmian.

# Listy



W odpowiedzi na list jednego z czytelników zamieszczony w „Głosie Maszynisty” nr 3/19 uprzejmie informuje, że:

Infrastruktura kolei jaką są dworce kolejowe i linie kolejowe stanowią własność Skarbu Państwa który na mocy przepisów ustawowych i zobowiązań międzynarodowych musi być udostępniana każdemu polskiemu przewoźnikowi kolejowemu. Nie jest to wynikiem, złej lub dobrej woli Prezesa PKP S.A. (jak sugeruje anonimowy czytelnik) lecz postanowień ustawodawcy i prawa.

Szkodliwym zachowaniem nie jest wysłanie gratulacyjnego listu, ani informacja prasowa, lecz wszelkie działania, lub ich zaniechanie, które będą sygnałem dla opinii publicznej iż Grupa PKP jest monopolistą na rynku usług przewozów pasażerskich o charakterze służby publicznej. To właśnie wrażenie monopolu na tym rynku doprowadziło do sytuacji głębokiego deficytu w przewozach regionalnych i ma niekorzystny wpływ także na

funkcjonowanie narodowego przewoźnika towarowego jakim jest PKP Cargo.

Właśnie z troski o rozwój PKP Cargo pragnę przypomnieć, że gałąź gospodarki jaką jest kolej, a szczególnie usług dla pasażerów regionalnych kolei wymaga zdecydowanych działań Państwa i zaangażowania władz. Im lepsza będzie kondycja tych usług i ich jakość, tym stabilniejszy będzie rozwój PKP Cargo i sytuacja ekonomiczna firmy.

**Michał Wrzosek**  
rzecznik prasowy PKP S.A.

**Od redakcji:** Dla klienta nie ma nic lepszego niż konkurencja. Z perspektywy pracownika trudno jednak bagatelizować propozycję prezesa Andrzeja Wacha, dotyczącą udostępniania taboru PKP spółce Koleje Nadwiślańskie, firmie konkurencyjnej wobec Przewozy Regionalne sp. z o.o., a pośrednio wobec PKP CARGO SA (powołał ją PCC Rail Szczakowa). Niestety, do tych kwestii Pan Michał Wrzosek już się nie odniósł. Pozostaje wierzyć, że oferta szefa Grupy PKP była „pod publiczność”, a poprawa kondycji usług kolejowych przewozów regionalnych – o której wspomina Pan Wrzosek – nie będzie równoznaczna z działaniami wspierającymi konkurencję.

## Boczny tor

### Lany poniedziałek

Przedwcześnie, ale za to solidnego dyngusa zafundowały obecnym na kwietniowym posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa związkowcom połączone strony: rządowa i pracodawców. Na spotkaniu omawiano zapisy „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2009”. Buńczuczne zapowiedzi poszczególnych przedstawicieli załogi o odrzuceniu kilku wzbudzających kontrowersje zapisów, publikacje w prasie związkowej – m.in. w „Wolnej Drodze”, a także kularowe zapowiedzi niektórych uczestników wypowiedane w przerwach okazały się jednak przedwielkanocnym laniem wody.

Stopniowe rozmiękczenie partnerów społecznych przyniosły pożądany efekt. Najprostsza socjotechnika wystarczyła, by strona rządowa dostała to, co chciała. Widząc brak zdecydowania innych organizacji, ZZM wniósł sprzeciw wobec zapisów „Strategii”, który znajdzie się w końcowym dokumencie z posiedzenia. Na uparte, przy odpowiedniej woli, będzie można więc powiedzieć, że pozostałe związki akceptują kierunki znajdujące się w „Strategii”.

Ich przedstawiciele będą musieli się teraz nieźle nagimnastykować, jak wytłumaczyć brak własnego stanowiska swoim członkom w terenie. I pamiętać, że nie liczą się deklaracje, ale to, co z nich zostaje na papierze. [uprzejmypan@interia.pl](mailto:uprzejmypan@interia.pl)



## Pod semaforem

**Organizacje związkowe działające w PKP CARGO S.A.** za jednolite stanowisko wobec zarządu tej spółki w sprawie m.in. wzrostu wskaźnika

wynagrodzeń i podwyżek. Tym samym, co rzadko się zdarza, doszło do porozumienia wszystkich związków zawodowych i wyłonienia jednej, wspólnej reprezentacji.

**Frenoplast sp.j.**, producent kompozytowych wstawek hamulcowych wykonanych z materiału FR 502 typu LL za próby kwestionowania orzeczenia Urzędu Transportu Kolejowego wycofującego wadliwy produkt z rynku. Fatalnie, że chęć zysku okazuje się ważniejsza od bezpieczeństwa podróżnych.



## 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 ZZM, którzy skorzystali z okazji połączenia są więc bardzo tanie.

# FRASZKI JERZEGO SZULCA

## Przywódtwo

Gdzie barany rządzą  
Tam i owce błędzą.

## Stara panna

I ciotka ją swata i babka ją swata  
A ona uparcie posuwa się w lata.

## Pogłowię

Żeby w imię dobra  
można działać znów  
Nie patrz dobrych nazwisk,  
ino dobrych głów.

## Turystyka

Flachę kupujemy  
I w Polskę idziemy

## Głęboka myśl

Trudno wytłumaczyć  
będącym na fali  
Jak wielkie dno  
sobą reprezentowali.

## Tyły

Tamże nogi włożą w zady...  
Kaj łeb ino od parady.

## Rota

Nie rzucim ziemi skąd nasz ród,  
nie rzucim  
Popracujem w Anglii,  
z funtami wrócim.

## Filharmonia narodowa

Wielka partytura  
nie trzyma się kupy  
Bo każdy w tej kłótni  
broni swojej lutni.

## Smakosz

Dawała mu serce na zawsze,  
do grobu  
A on żądał szynki...  
nie lubił podrobów.

## Kastracja

Spłodził poeta bezpłatowe dzieła  
Bo mu cenzura wenę wycięła...

## Odnowa

Miało być nowe, a to śmieć durny  
Króluje jako surowiec wtórny.

## Poetka

Myślała, że wreszcie  
Pegaza dosiadła  
A to był koń zwykły  
z małżeńskiego stadła.

## Poruszenie

Gdy fundamentalne pękają zasady  
W państwowych gmachach  
trzęsą się posady.

WC z klimatyzacją  
na letnie upały.  
Fot. archiwum

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

## H<sup>OO</sup>MOR KOLEJOWY

W przedziale pociągu naprzeciwko starszego mężczyzny siedzi młoda dziewczyna w mini i bez powodzenia usiłuje zakryć kolana. Starszy pan patrzy na te próby i wreszcie uspokaja dziewczynę:

– Jeśli o mnie chodzi to proszę się nie przejmować. Moją jedyną słabością jest filatelistyka.

\*\*\*

Pasażerka przeprosza siedzącego obok niej w przedziale pociągu starszuka:

– Tak mi przykro, że usiadłam na pańskich okularach.  
– Nic nie szkodzi – odpowiada uprzejmie starszek – moje okulary nie takie rzeczy widziały...

Źródło: [www.republika.pl](http://www.republika.pl)



# COMPENSA

## kunst ubezpieczeń



Szanowni Państwo,

Miło jest nam poinformować, iż Zarząd Towarzystwa Ubezpieczeń na Życie Compensa S.A. mając na względzie rozwijanie dalszej pomyślnej współpracy, podjął decyzję o zniesieniu karencji we wszystkich wariantach ubezpieczenia grupowego dla członków Związku w okresie maj, czerwiec 2006.

Każdy członek Związku dotychczas nie ubezpieczony, który złoży podpisaną deklarację przystąpienia do ubezpieczenia (druk WGR – 3) najpóźniej do 30 czerwca 2006, zostanie objęty ochroną w ubezpieczeniu grupowym bez karencji, przy czym data początku odpowiedzialności nie może być określona później niż na dzień 01 lipca 2006.

To samo dotyczy osób, które są już ubezpieczone w grupowym ubezpieczeniu i zdecydują się na zmianę dotychczasowego wariantu na nowy (ze składką 70 lub 65 zł).

Powyższe nie ma zastosowania w odniesieniu do współmałżonków.



Korzystając z okazji  
Towarzystwo Ubezpieczeń  
na Życie Compensa S.A.  
składa wszystkim naszym  
Ubezpieczonym zdrowych,  
radosnych, pełnych spokoju  
i rodzinnego ciepła  
Świąt Wielkiej Nocy.

**Towarzystwo Ubezpieczeń na Życie Compensa S.A.**


Al. Jerozolimskie 162, 02-342 Warszawa

Compensa Kontakt: 0 801 120 000

[www.compensa.pl](http://www.compensa.pl)

MEMBER OF  
**VIENNA**  
INSURANCE GROUP





**plus** dla **biznesu**

## nowe możliwości

Nowoczesna i kompleksowa oferta Plus GSM dla Klientów biznesowych, łączy:

- optymalne taryfy
  - pakiety usług w zakresie połączeń głosowych oraz transmisji danych
- dostosowane do indywidualnych wymagań Klientów.

[www.plusgsm.pl](http://www.plusgsm.pl)

**Plus** 