



# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

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

**Nr 11/39**

**LISTOPAD 2007**



**Pracodawcy  
nie chcą dialogu – s. 3**

**Kolejowa  
medycyna pracy – s. 4–5**



# Nowa rzeczywistość

Rządy Prawa i Sprawiedliwości były dość specyficznym okresem dla polskiej kolei. Przed wyborami parlamentarnymi w 2005 r. ekipa Jarosława Kaczyńskiego nie żałowała obietnic, zapowiadając m.in. konsolidację Grupy PKP. Tyle że podczas dwuletnich rządów zapisy strategii dla kolejnictwa zmieniały się, i to znacznie. Ostatecznie stanęło na... dalszym podziale Grupy PKP, czyli m.in. planach oddania do samorządów spółki PKP Przewozy Regionalne, utworzenia nowego podmiotu PKP Interregio, czy wreszcie na tzw. alokacji – dzieleniu majątku i przekazywaniu pracowników do innych spółek. Wywołało to niepokój kolejarzy, a w szczególności pracowników zespołów drużyn trakcyjnych.

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce mocno sprzeciwia się podziałowi maszynistów, bo oczekuje od partnerów społecznych respektowania wspólnych ustaleń, w tym także porozumienia z listopada 2003 roku. Strona rządowa, pracodawcy oraz związki zawodowe działające w Grupie PKP zadecydowały wówczas, że nie nastąpi podział administracyjny drużyn trakcyjnych. Raptem kilka lat później okazało się, że o porozumieniu pamięta już tylko strona związkowa. By wpisać się w rządową strategię ZZM zaproponował, by utworzyć tzw. spółkę serwisową zatrudniającą pracowników zaplecza technicznego i drużyn trakcyjnych. Trudno dziś powiedzieć z jakim odzewem spotka się ta koncepcja. Przed nami bowiem nowe, czyli... wielka niewiadoma.

Po wyborach na kolei zapanowała dość specyficzna atmosfera, pełna wyczekiwania. Wszyscy zastanawiamy się co faktycznie wybory oznaczają dla kolei. Czy będzie zielone światło dla rozwiązań przyjętych w strategii, czy też nowy rząd zaproponuje własne. Dla kolejarzy jednym z najważniejszych problemów są kwestie emerytalne. Trudno powiedzieć, jak nowa władza podejdzie do tego zagadnienia: wdroży trójstronne porozumienie z 11 czerwca br., czy też poszuka sposobu, by się z niego wycofać. Dlatego wszyscy musimy zachować wyjątkową czujność. ZZM na pewno będzie wnikliwie przyglądał się posunięciom nowego rządu, nie tylko zresztą w sprawach emerytalnych.

Jedno wydaje się raczej pewne – zmiany personalne w spółkach Grupy PKP. Bywało, że zaczynały się od prezesów, a kończyły na sprzętaczach i firmach ochroniarskich. Zobaczmy jak będzie tym razem. Miejmy nadzieję, że wszystkie trudne sprawy dotyczące kolejarzy będą rozwiązywane w drodze dialogu społecznego i wzajemnego partnerstwa. Pozwoli to uniknąć ostrzejszych form rozwiązywania problemów.



Bogusław Sady



## Głos Maszynisty

NIEMIECZASZCZY HONOROWI WIEŚ ZAWODOWI

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: [rkzm@wp.pl](mailto:rkzm@wp.pl)

**Redaktor naczelny:** Rafał Zarzecki  
**Zespół redakcyjny:** Roman Jordan,  
Adam Murawski, Eugeniusz Śliwiński,  
Grzegorz Moc  
**Druk:** Drukarnia Kolejowa Kraków

**Okładka:** ET41 na stacji Czechowice-Dziedzice.  
Fot. G. Moc

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

**Z okazji Święta Kolejarza  
samyh dobrych dni,  
zadowolenia z pracy zawodowej  
i radości w życiu osobistym  
wszystkim Członkom i Sympatykom ZZM  
oraz Ich Rodzinom**

**życzy  
Rada Krajowa  
Związku Zawodowego  
Maszynistów Kolejowych w Polsce**

# Pracodawcy nie chcą dialogu

Z Leszkiem Miętkiem, prezydentem ZM rozmawia Rafał Zarzecki

**– Wybory parlamentarne przyniosły dużą zmianę na scenie politycznej. Co to może oznaczać dla kolei?**

– Nowy rząd właśnie się konstituuje, więc niewiele można na razie powiedzieć na temat planów dotyczących kolei i realizacji rządowej strategii przygotowanej przez poprzednią ekipę. Jak zwykle jest wiele znaków zapytania, ale wkrótce się wyjaśnią. Ostatnimi czasy bywało tak, że gdy tylko zaczynało dziać się coś pozytywnego na kolei zwykle przytrafiało się coś, co zmieniało bieg wydarzeń. Mam nadzieję, że teraz tak się nie stanie i że będziemy świadkami renesansu polskiego kolejnictwa. Liczymy też na to, że nowy rząd będzie rozwiązywał problemy polskiego kolejnictwa w duchu dialogu społecznego, z udziałem partnerów społecznych. Mam nadzieję, że uda się zorganizować polską kolej w taki sposób, by znalazła swoje miejsce w Europie. Niepokoi nas natomiast, i to bardzo, to co w czasie konstituuwania się nowego rządu dzieje się w samej Grupie PKP.

**– Może ma to związek z wynikiem wyborów?**

– Prawdopodobnie tak. Rzecz w tym, że półtora miesiąca temu Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych przedstawiła pracodawcom postulaty płacowe. Zarządy spółek Grupy PKP nie skorzystały jednak z możliwości rozwiązania tego problemu w ramach porozumienia partnerów społecznych. Oprócz PKP Cargo żadna ze spółek nie podjęła też rokowań w trybie ustawy o rozwiązywaniu sporów zbiorowych, choć do takich zobowiązuje ich prawo, a wyznaczony termin na spełnienie żądań upłynął 12 listopada br.

Wygląda na to, że doprowadzenie do sytuacji konfrontacyjnej, w której KKZZ ma prawo przeprowadzić strajk,

jest niczym innym jak prowokacją, którą zarządy Grupy PKP robią podczas konstituuwania się nowego rządu. To szalenie ryzykowna gra. W całej sytuacji ważne jest też wymowne milczenie zarządu PKP S.A. które de facto oznacza przyzwolenie na sprowokowanie akcji strajkowej na kolei. Dlatego rozwiązania zastosowane przez naszych niemieckich kolegów z GDL są bardzo prawdopodobne i u nas.

**– Pracodawcom trudno chyba zrozumieć, że wyższe wynagrodzenia są też w ich interesie. O ile chcą zatrzymać w firmie pracowników...**

– Niskie zarobki w Grupie PKP sprawiają, że najbardziej potrzebni i wykształceni fachowcy odchodzą do konkurencji. Ona jest coraz liczniejsza i coraz bardziej zdeterminowana. Pracodawcy nie chcą zrozumieć, że żądania podwyżek w wysokości przedstawionej przez KKZZ są na najniższym poziomie pozwalającym zatrzymać ten proces. Nasze zarobki nie przystają do wynagrodzeń u naszych zachodnich sąsiadów i nie dają możliwości utrzymania naszych rodzin na godziwym poziomie, pomimo wykonywania bardzo odpowiedzialnej i trudnej pracy. Dlatego uważamy za zasadne wystąpienie z żądaniem podwyżek o 50 proc. do uposażenia zasadniczego dla pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Najwyższy czas uregulować wysokość wynagrodzeń na kolei. Problem ten można rozwiązywać systemowo, ale tylko przy dobrej woli i w duchu dialogu społecznego. Szkoda, że pracodawcy prowokują do strajku, ale i na to jesteśmy przygotowani. Myślę, że Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych, zrzeszająca związki zawodowe pracowników mających bezpośredni wpływ na ruch pociągów, będzie potrafiła skutecznie zadziałać.

**– Co można powiedzieć o ankiecie przeprowadzonej ostatnio wśród członków ZM?**

– Wypełniając strategię ZM umożliwiliśmy wszystkim kolegom wypowiedzenie się na temat kluczowych problemów jakimi żyje nasze środowisko. Wsłuchujemy się uważnie w głos każdego członka związku. Wyniki są wnikliwie analizowane, tak by dostosować strategię działania ZM do oczekiwań większości. W ankiecie wzięła udział zdecydowana większość członków związku, choć wypada żałować, że nie wszyscy. Szkoda, że w kilku organizacjach frekwencja była stosunkowo niska i niektórym kolegom nie dano możliwości wypowiedzenia się. Mam nadzieję, że wyniki ankiety będą brane pod uwagę przy podejmowaniu ważnych decyzji zarówno przez Radę Krajową, jak i Krajowy Zjazd Delegatów ZM. Uważam, że ta formuła kontaktu z członkami ZM i ich wpływania na działania związku sprawdziła się, więc w przyszłości będziemy z niej także korzystać.

**– Dość absorbujące są także sprawy ubezpieczeń na życie dla członków związku.**

– Tak. Współpraca z towarzystwem Compensa dobiega końca. Umowa ubezpieczenia kończy się z dniem 31.01.2008 r. W tej chwili zmierzamy do zawarcia nowego ubezpieczenia spełniającego oczekiwań naszych członków. Myślę, że jeszcze w tym roku podpiszemy umowę na warunkach lepszych niż w Compensie. Ważnym jej elementem będzie ubezpieczenie od możliwości utraty wykonywania zawodu maszynisty. Proszę zatem o odrobinę cierpliwości. Wkrótce przedstawimy ofertę nowego ubezpieczenia do którego będzie można przystąpić bez karencji.

**– Polkomtel kusi nowymi warunkami w sieci telefonicznej Plus.**

– Uzgodniliśmy warunki nowej oferty, z możliwością bezpłatnych rozmów

dokończenie na str. 6

# Na straży zdrowia i bezpieczeństwa

**Z Andrzejem Tucholskim – dyrektorem PKP S.A Oddział Kolejowa Medycyna Pracy, Barbarą Kierek-Jedliczko – zastępcą dyrektora ds. opieki profilaktycznej i orzecznictwa tegoż Oddziału oraz Jackiem Piątkiewiczem – dyrektorem Centrum Naukowego Medycyny Kolejowej rozmawia Rafał Zarzecki**

**– Czym zajmuje się kolejowa medycyna pracy?**

**Andrzej Tucholski** – Misją kolejowej medycyny pracy jest profesjonalna i ekonomiczna realizacja zadań medycyny pracy na rzecz Grupy PKP oraz innych przewoźników jako gwarancja bezpieczeństwa klienta i przewoźnika oraz skuteczna ochrona zdrowia pracowników. Kolejowy Zakład Medycyny Pracy oraz Centrum Naukowe Medycyny Kolejowej to jednostki organizacyjne PKP S.A. Oddziału Kolejowej Medycyny Pracy. W zlokalizowanych na terenie całego kraju kolejowych ośrodkach medycyny pracy posiadamy przychodnie badań profilaktycznych, poradnie medycyny pracy i pracownie psychologii pracy. Wykonujemy w nich badania wstępne, okresowe i kontrolne. Zatrudniamy pracowników o wysokich kwalifikacjach – profesorów medycyny i specjalistów kształconych w specjalnym trybie dla potrzeb transportu kolejowego

**– Załoga w Grupie PKP, w tym grupa zawodowa maszynistów, jest coraz starsza. Co można powiedzieć o zdrowiu tych pracowników?**

**AT** – Zagwarantowanie ciągłości kadr i prawidłowego rozkładu wiekowego to problem polityki kadrowej poszczególnych spółek. Najważniejsze, że pracownicy spełniają wymogi zdrowotne określone w stosownych przepisach, w których przygotowaniu bierze udział także Centrum Naukowe Medycyny Kolejowej.

W ostatnich latach obserwujemy wśród kolejarzy wzrost dbałości o własne zdrowie. Poprawa dotyczy także dobrostanu psychicznego. To wynik systematycznych kontroli stanu zdrowia oraz różnorodnych działań profilaktycznych prowadzonych przez pracowników kolejowej medycyny pracy.

**– Medycyna jest dynamicznie rozwijającą się dziedziną. Czy wymogi zdrowotne dla pracowników idą w parze z tym postępem?**

**Jack Piątkiewicz** – Jeśli nawet obiektywnie rozkład wieku maszynistów przesuwają się w kierunku lat starszych, to i tak każdy z nich musi spełniać określone wymogi bezpieczeństwa. Ich ewentualne zmiany mogą wynikać z dwóch powodów – oceny stanu zdrowia metodami, które nie były wcześniej stosowane lub też wskutek pojawienia się nowych danych o warunkach pracy. W ciągu ostatnich kilkunastu lat zmiany nie były duże i zmierzały do zapewnienia niezbędnej liczby badań. Służyły uściśleniu, które z nich mają mieć charakter absolutnie bezwzględny, a które fakultatywny. W najbliższym czasie przewidziane są zmiany pozwalające ujednolicić zestaw badań, a wiążące się głównie z problemem wzroku.

**– Z inicjatywy ZZM, na mocy rozporządzenia Ministra Transportu, wprowadzono nowe stanowisko pracy. Jak wyglądają procedury lekarskie dla maszynistów zakładowych?**

**JP** – Stanowisko to rzeczywiście wiąże się z problemem wieku. Zastosowane rozwiązanie zapewnia pewnej grupie maszynistów możliwość wykonywania zawodu, przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Tryb dla maszynisty zakładowego jest identyczny jak na stanowisko maszynisty pojazdów trakcyjnych. Różnicą są nieco obniżone parametry dotyczące wzroku i słuchu.

**AT** – Chciałbym przy tym podkreślić, że to pracodawca organizuje pracę i podejmuje stosowne decyzje. Jeśli uzna, że specyfika zakładu wyma-

ga utworzenia stanowiska maszynisty zakładowego wyznacza kandydatów, którzy muszą poddać się wymaganym badaniom wstępnym. Przypominam, że badania wstępne wykonuje się zawsze przed pierwszą obsadą na nowym stanowisku pracy po uprzednim skierowaniu przez zakład pracy. Dotyczy to więc zarówno maszynisty pojazdów trakcyjnych, jak i maszynisty zakładowego.

**– Przypuśćmy, że badania wykażą ubytki na zdrowiu uniemożliwiające pracę na stanowisku maszynisty pojazdów trakcyjnych. Stan zdrowia pozwala natomiast na pełnienie funkcji maszynisty zakładowego. Czy istnieje możliwość takiej adnotacji ze strony lekarza w dokumentacji pracownika?**

**Barbara Kierek-Jedliczko** – Nie. Badania profilaktyczne kończą się wydaniem orzeczenia o braku lub istnieniu przeciwwskazań zdrowotnych do pracy na danym stanowisku, a Kolejowa Medycyna Pracy nie ma formalnych możliwości ingerowania w sprawę związane z ewentualną zmianą stanowiska pracy badanego. Nie możemy sugerować takiego czy innego stanowiska pracy także dlatego, że dla pracodawcy mogłoby się to wiązać z koniecznością przekwalifikowania pracownika. Zmiana stanowiska pracy leży wyłącznie w gestii pracodawcy i oczywiście danego pracownika.

**AT** – Chciałbym tu rozszerzyć aspekt dotyczący indywidualnej decyzji pracownika. Jakkolwiek sugestie ze strony lekarza byłaby etycznie dwuznaczna. Tryb przewiduje bowiem, że pracownik może nie zgodzić się z danym orzeczeniem i ma prawo odwołania się od niego. Sugestia lekarza uniemożliwiłaby to, Kolejowa Medycyna Pracy ogranicza się więc do tego, co jest uzgodnione w przepisach.

**– Jak wygląda procedura odwoławcza od wydanego orzeczenia?**

**BKJ** – Możliwość odwołania od orzeczenia negatywnego mają dwie strony – pracodawca i pracownik.



Tryb wniesienia odwołania jest zawsze określony w postaci pouczenia na zaświadczeniu lekarskim zawierającym orzeczenie, które otrzymuje pracownik po zakończeniu badania profilaktycznego. Odwołanie do organu wyższego szczebla – zwykle do komisji lekarskiej we właściwej terenowo poradni medycyny pracy, a w przypadkach szczególnych, określonych w stosownych przepisach, do Komisji Lekarskiej w Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej – można złożyć za pośrednictwem lekarza lub komisji lekarskiej wydającej pierwsze orzeczenie. Orzeczenie wydane w trybie odwoławczym jest ostateczne. W trudnych przypadkach komisje lekarskie w poradniach medycyny pracy niejednokrotnie posiłkują się badaniami konsultacyjnymi przeprowadzonymi we właściwych dla danej sprawy pracownikach Centrum Naukowym Medycyny Kolejowej.



**AT** – Obecnie badanie psychologiczne jest traktowane jako jedno z badań, na podstawie których lekarz wydaje orzeczenie o zdolności do pracy na określonym stanowisku. Po złożeniu odwołania komisja lekarska decyduje o zakresie badań niezbędnych do wydania orzeczenia.

**– Badaniom towarzyszy zwykle ogromny stres, szczególnie wśród starszych maszynistów...**

**AT** – Orzekając, że istnieją istotne przeciwwskazania do pracy na określonym stanowisku czynimy to w trosce o zdrowie pracownika i bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Doświadczeni maszyniści mają swoje atuty, które wręcz ułatwiają wykonanie badań psychologicznych.

**JP** – Pamiętajmy, że badania profilaktyczne są pewnym obowiązkiem, ale i uprawnieniem pracowników. Kolejowa Medycyna Pracy gwarantuje stosunkowo łatwy kontakt z lekarza-

mi różnych specjalizacji. Na tle innych krajów Unii Europejskiej oferujemy dobry standard opieki profilaktycznej.

**AT** – Element monitoringu zdrowia jest ważny również z innego powodu. Każda wizyta w gabinecie lekarskim wiąże się ze stresem, wynikającym z obawy o swój aktualny stan zdrowia. Możliwość skontrolowania stanu zdrowia jest nie do przecenienia, bo na wszelkie nieprawidłowości można reagować odpowiednio wcześniej.

**– Jakie choroby zawodowe najczęściej występują wśród maszynistów?**

**BKJ:** – Od 1999 r. z powodów formalno-prawnych nie możemy dysponować danymi na temat orzekania

już jednostki pozakolejowe, a decyzje administracyjne w sprawach uznania choroby zawodowej wydają właściwi terenowo państwowi inspektorzy sanitarni.

Z naszych danych za lata 1993–1998 wynika, że choroby zawodowe maszynistów aż w 90 procentach dotyczyły uszkodzeń słuchu. Analiza publikacji Instytutu Medycyny Pracy w Łodzi dotyczących stwierdzenia chorób zawodowych w latach 2002–2006 wskazuje, że liczba stwierdzonych zawodowych uszkodzeń słuchu w Polsce radykalnie się zmniejszyła – od 915 w 2002 r. do 295 w 2006 roku. Dane Instytutu nie wyodrębniają wprawdzie działu transport, niemniej patrząc na tak radykalny spadek liczby zawodowych uszkodzeń słuchu można przypuszczać, że również wśród maszynistów liczba ta uległa proporcjonalnie zmniejszeniu.

**– Co ma zrobić pracownik, jeśli dostrzeże szkodliwe warunki na jego stanowisku pracy?**

**BKJ:** – Proponujemy, aby pierwszymi osobami do których winien zwrócić się pracownik był jego bezpośredni zwierzchnik służbowy oraz zakładowy inspektor BHP. Może to być również lekarz sprawujący opiekę profilaktyczną nad pracownikami danego zakładu pracy, jak i pielęgniarki służby medycyny pracy. Osoby te włączają się w problematykę dotyczącą warunków pracy, uczestnicząc w wizytacjach stanowisk, w posiedzeniach komisji BHP czy udzielając pracownikom porad profilaktycznych. Zarówno przedstawiciele pracodawcy jak i lekarze profilaktycy korzystają też z możliwości bieżących wzajemnych kontaktów w sprawach dotyczących profilaktycznej opieki zdrowotnej nad osobami zatrudnionymi w danym zakładzie.

**AT:** Powtórzę raz jeszcze – Kolejowa Medycyna Pracy stoi na straży standardów wymagań zdrowotnych, gdyż odpowiada za bezpieczeństwo transportu kolejowego w zakresie swojego działania, ale stoi również na straży ochrony zdrowia pracownika.

**– Dziękuję za rozmowę.**

chorób zawodowych u pracowników kolejowych. Była Kolejowa Służba Zdrowia sprawowała w całości orzecznictwo w sprawie chorób zawodowych – zarówno na poziomie orzecznictwa lekarskiego, jak i na poziomie wydawania decyzji administracyjnych przez byłą kolejową inspekcję sanitarną – do końca 1998 roku. W wyniku przekształceń ze struktur PKP zostały wydzielone jednostki organizacyjne kolejowej inspekcji sanitarnej i od 1 stycznia 1999 r. organami sprawującymi nadzór nad tymi zakładami zostali właściwi wojewodowie. W 2002 r., od czasu wejścia w życie nowego rozporządzenia Rady Ministrów dotyczącego wykazu chorób zawodowych oraz ich stwierdzenia, mimo naszych usilnych starań, kolejowa medycyna pracy została pozbawiona możliwości orzecznictwa w sprawach chorób zawodowych na poziomie lekarskim. Czynności te sprawują

# Podpiszą protokół?

Zarząd PKP Cargo oraz większość związków zawodowych działających w tej spółce podpisały Protokół dodatkowy nr 2 do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników tej spółki. Dwie organizacje – „Protest” i Związek Zawodowy Pracowników Warsztatowych odmówiły złożenia podpisu, co uniemożliwia wejście w życie protokołu i w konsekwencji pozbawia części pracowników gratyfikacji finansowych.

Protokół mógłby wejść w życie z pierwszym dniem miesiąca następującego po miesiącu, w którym został

zarejestrowany. Rejestracja jest jednak możliwa tylko wtedy, gdy pod dokumentem podpiszą się wszystkie organizacje działające w spółce. Ponieważ tak się nie stało stracili na tym finansowo pracownicy ze stażem pracy do 10 lat. Rozdział X ZUZP „Nagrody i wyróżnienia” w par. 67 w ust. 5 zdanie pierwsze otrzymał bowiem brzmienie: „Pracownikowi, który w dniu Święta Kolejarza posiada co najmniej 1 rok stażu pracy na kolei przysługuje z okazji tego święta gratyfikacja pieniężna”.

To nie wszystkie zmiany, które mogą nie wejść w życie. W Roz-

dziale IV „Czas pracy” ZUZP dla Pracowników PKP Cargo w paragrafie 18 ustęp 2 wprowadzono także definicję dnia wolnego: „Za dzień wolny, o którym mowa w ust.1 uznaje się kolejne 24 godziny po zakończeniu doby pracowniczej”. Ponadto w załączniku nr 1 w części 1 „Tabela stanowisk, wymagań kwalifikacyjnych i zaszeregowania pracowników” wprowadzono nowe stanowisko pracy: zastępca naczelnika działu. Może być ono powoływane tylko decyzją zarządu spółki w zakładach, w których działają eksploatacji liczą powyżej 700 pracowników. Do 25 szczebli rozszerzono też tabelę płac.

raz

## Pracodawcy nie chcą dialogu

*dokończenie ze str. 3*

w sieci ZMZ oraz wszystkimi numerami wewnątrz Grupy PKP zarejestrowanymi w Plusie, która obowiązuje już wszystkich posiadaczy telefonów w naszej sieci od 21 listopada. Jakość tej oferty niech ocenią sami użytkownicy. Zmiana taryf to tylko przygrywka do przedłużenia umowy na kolejne dwa lata. Myślę, że w grudniu taki aneks zostanie podpisany. Chciałbym podkreślić, że dzięki umowie z Polkomtelem uzyskaliśmy instrument bezpośredniego, błyskawicznego komunikowania się z członkami ZMZ. Sprawny przepływ informacji jest bardzo ważnym elementem usprawniającym funkcjonowanie nowoczesnego związku.

**– ZMZ podpisał się, podobnie jak większość organizacji związkowych, pod protokołem dodatkowym nr 2 do ZUZP dla pracowników zatrudnionych w PKP Cargo.**

– Mam nadzieję, że podpiszą go i pozostałe organizacje. Udało się w nim zawrzeć zagadnienia, które nurtowały nas od dawna. Interpretacja dnia wol-

nego pozwoli na bardziej równomierne rozkładanie harmonogramu pracy maszynistów. Rozszerzono tabelę płac do 25 szczebli, co ma znaczenie przy ubieganiu się o podwyżki oraz zmniejszono do roku staż pracy uprawniający do gratyfikacji z okazji Święta Kolejarza. W związku z restrukturyzacją pionu dyspozycy i eksploatacji utworzono stanowisko zastępcy naczelnika sekcji w zakładach, gdzie dział eksploatacji liczy ponad 700 osób. To dobre rozwiązanie dla pracowników. Mam nadzieję, że nie zostaną złośliwie zablokowane przez jakiś związek, który nie podpisał się jeszcze pod tym protokołem.

Ze spraw zaległych powinno w końcu zafunkcjonować zarządzenie dotyczące warunków pracy maszynisty, zawarte z prezesem Baworem, który wydał stosowne dyspozycje związane m.in. ze stanem higienicznym lokomotyw, wyposażeniem pomieszczeń oczekiwania drużyn trakcyjnych, a które do tej pory – choć upłynął już ponad rok – w wielu zakładach nie jest realizowane. Wielkie problemy i opory w zakładach napotyka też wdrożenie Zarządzenia 193 dotyczącego chronometraży czasów zdania i objęcia pojazdów. Uzyskaliśmy zapewnienie, że wszyscy maszyniści otrzymają broszurę

w której wyspecyfikowane zostaną wymagane czynności oraz czasy przy objęciu i zdaniu służby. Tak się jednak do tej pory nie stało. Odnosimy wrażenie, że ktoś chce komuś zrobić na złość. Myślę jednak, że prezes Bawor będzie potrafił skutecznie wyegzekwować wykonanie swoich decyzji.

**– Czy bieżący rok może zakończyć się tak jak poprzedni? Czy tylko protest, jak np. kilkutyśniczna pikietą pod siedzibą resortu pracy, może skłonić partnerów społecznych do rozmów?**

– Ze względu na odrzucenie dialogu społecznego przez pracodawców końcówka roku jest okresem szczególnym dla wszystkich członków ZMZ, ale także i KKZZ. Nadzwyczajne posiedzenie Rady Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, na którym zostaną podjęte decyzje, odbędzie się 20 listopada. Wygląda na to, że będziemy musieli wymusić dialog i realizację naszych postulatów. Dlatego apeluję o czujność i zwanie szeregów, abyśmy wspólnie zrealizowali nasz cel, jakim są godne warunki wynagradzania umożliwiające utrzymanie naszych rodzin. Wszystkich kolegów proszę o aktywne wparcie, którego wielokrotnie dawaliście już wyraz!

**– Dziękuję za rozmowę.**

## Nowe lokomotywy w PKP Cargo

Spółka PKP Cargo S.A. wydzierżawi w najbliższym czasie sześć nowych lokomotyw dwusystemowych. Znacznie ułatwi to naszemu narodowemu przewoźnikowi zdobywanie nowych kontaktów.

Brak nowoczesnego taboru był istotną przeszkodą przy wyjeżdżaniu za zachodnią granicę. Teraz nowe rynki staną otworem, co musi cieszyć maszynistów. To pierwsza inwestycja w nowe lokomotywy w spółce PKP Cargo. Obyśmy na kolejne czekali jak najkrócej.

R.

*Z okazji Święta Kolejarza zwracamy się do wszystkich pracowników Spółki PKP CARGO, a zwłaszcza do maszynistów kolejowych, z wyrazami serdecznego podziękowania za ich codzienny trud, za rzetelną i owocną pracę.*

*Niech ten dzień, którego patronką jest Święta Katarzyna Aleksandryjska, będzie okazją do złożenia najlepszych życzeń wszystkim kolejarzom i ich rodzinom, a zwłaszcza seniorom, emerytom i rencistom. Niech dopisuje Państwu zdrowie, otacza ludzka życzliwość i spełniają się Wasze marzenia.*

*Wszystkim kolejarzom życzymy, aby wykonywany zawód był powodem do dumy, aby będąc kolejarzem mogli realizować swoje życiowe i zawodowe plany.*

Zarząd PKP CARGO S.A.

*Wszystkim pracownikom polskich kolei, ich rodzinom i bliskim z okazji Święta Kolejarza składam najserdeczniejsze życzenia radości i satysfakcji płynącej z wykonywania codziennych obowiązków, aby były one wyzwaniem do realizacji którego potrzebne będzie nasze zaangażowanie i zapał. Życzę siły i wytrwałości w dążeniu do wyznaczonego celu, optymizmu i nadziei w pokonywaniu trudności, wiary we wspólny sukces. Przede wszystkim zaś każdemu z Państwa szczęścia i powodzenia w życiu prywatnym.*

W imieniu  
Zarządu PKP Intercity  
**Czesław Warszewicz**  
Prezes Zarządu



proste drogi  
profesjonalne rozwiązania

CENTRUM INFORMACJI  
O USŁUGACH PKP CARGO S.A.  
tel. +48 32 719 53 00  
fax +48 32 719 58 63  
czynne od poniedziałku do piątku  
w godzinach od 8.00 do 16.00



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



# Z prac Rady Krajowej

Na ostatnim posiedzeniu Rady Krajowej ZMZ stan wrzenia wywołała informacja o braku odpowiedzi większości pracodawców na postulaty płacowe Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych. Rada upoważniła prezydium ZMZ do podjęcia w ramach KKZZ wszelkich przewidzianych prawem działań, ze strajkiem włącznie.

Członkowie Rady z zacięciem słuchali wyników ankiety przeprowadzonej ostatnio wśród członków ZMZ. Ten arcyciekawy materiał jest jeszcze w trakcie opracowywania, ale pozwala już na wyciągnięcie pewnych wniosków. Jak zapowiedział prezydent Leszek Miętek,

zaowocują one w najbliższym czasie konkretnymi działaniami ZMZ, spełniającymi oczekiwania większości członków związku.

Ze spraw bieżących, oprócz wspomnianej na wstępie kwestii płacowej, omawiano także przebieg prac nad protokołem dodatko-

wym nr 2 do ZUZP w PKP Cargo. Pochylnono się także nad sprawami ubezpieczeń oraz współpracy z firmą Polkomtel. Rada Krajowa przyjęła także uchwałę o przeprowadzeniu szkolenia z informatyki dla przewodniczących organizacji zakładowych. Omawiano także m.in. sprawy natury organizacyjnej związane z opłatkowym posiedzeniem Rady, które odbędzie się w dniach 11–13 grudnia w Mielnie. (L)

Fot. Rafał Zarzecki



Prezydent Miętek omówił wstępne wyniki ankiety.



## Kandydat na ministra

Cezary Grabarczyk jest kandydatem Platformy Obywatelskiej na nowego ministra infrastruktury. Ministerstwo Infrastruktury ma powstać wskutek połączenia dwóch resortów – transportu i budownictwa.

Cezary Grabarczyk ma 47 lat. Jest absolwentem Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego. Piastował funkcje m.in. zastępcy prezesa Urzędu Zamówień Publicznych w Warszawie, I wicewojewody łódzkiego oraz przewodniczącego sejmowych komisji: ds. zmian w kodyfikacjach oraz sprawiedliwości i praw człowieka. Był także członkiem sejmowej komisji infrastruktury. Jest przewodniczącym PO w regionie łódzkim

Zaprysiężenie nowego rządu odbyło się już po zamknięciu numeru.

Fot. <http://www.cezarygrabarczyk.pl/>





**DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW**  
Spółka z o.o.

31-505 Kraków, ul. Bosańska 6

tel./fax (012) 421 08 20, 421 95 78, 430 36 57  
tel. (012) 393 54 81

**Oferta: Działania z zakresu usług z zakresu:**

- składu i grafiki komputerowej
- druku offsetowego
- oprawy introligatorskiej

**Drukujemy na zlecenie: arkusze i czasopiisma:**

- wydawnictwa książkowe, czasopiisma
- taryfy, katalogi, foldery reklamowe i kalendarze
- akcydensy: listy przewozowe, bilety, karty gwarancyjne itp.

Ponadto wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami



**SERDECZNIE ZAPRASZAMY**





Rok założenia 1904

# **ZNLE** S.A. *Gliwice*

## Zakłady Naprawcze Lokomotyw Elektrycznych S.A. w Gliwicach

ZNLE S.A. oferuje usługi w zakresie:

- Napraw maszyn elektrycznych,
- Modernizacji silników elektrycznych,
- Obręczowania, regeneracji i napraw przekładni oraz zestawów kołowych lokomotyw i wagonów,
- Naprawa podwozi lokomotyw,
- Napraw i serwisu lokomotyw elektrycznych i spalinowych,
- Modernizacji lokomotyw elektrycznych i spalinowych,
- Napraw przewodowych lokomotyw górniczych,
- Napraw podwozi wagonów towarowych i osobowych,
- Produkcji podzespołów niezbędnych do naprawy i modernizacji taboru kolejowego,
- Kontroli, pomiarów zgodności, dopuszczeń urządzeń i systemów wg kart UIC.



Zarząd  
tel. (032) 23 58 201  
fax. (032) 23 58 205  
e-mail: [dyrekcja@znle.pl](mailto:dyrekcja@znle.pl)

44-100 Gliwice  
ul. Chorzowska 58  
[www.znle.pl](http://www.znle.pl)

Marketing i Sprzedaż  
tel. (032) 23 58 292  
tel./fax. (032) 23 58 301  
tel. kol. 932 40 31  
fax kol. 932 41 81  
e-mail:  
[marketing@znle.pl](mailto:marketing@znle.pl)



# Nadal ratują życie

W tym roku Klub Honorowych Dawców Krwi „Twoja Krew” przy Zakładzie Taboru w Łazach świętuje jubileusz 40-lecia swojej działalności. Co godne podkreślenia, jego trzon stanowią nasi koledzy – członkowie ZZM.

Jubileusz ma wielką wymowę m.in. ze względu na fakt, że idea honorowego krwiodawstwa – delikatnie mówiąc – nie ma w Polsce dobrych warunków do rozwoju. Sejm RP zlikwidował tytuły honorowe, w tym m.in. „Zasłużony dla Zdrowia Narodu”, a i pracodawcy krzywym okiem

patrzą na tę działalność. W wyniku prywatyzacji bądź likwidacji zakładów pracy nastąpił znaczący spadek liczby klubów. Coraz mniej jest samych krwiodawców i oddawanej honorowo krwi. Tym bardziej trzeba docenić, że znajdują się jeszcze ludzie gotowi do niesienia bezinteresownej



pomocy drugiemu człowiekowi. Pomocy, która może uratować życie.

Przez minione lata krwiodawcy z HDK „Twoja Krew” byli świadkami



## Lifting SKM

Uroczysta prezentacja zmodernizowanych jednostek ezt EN57 PKP Szybkiej Kolei Miejskiej odbyła się 26 października. Przybyłym gościom – z metropolitą gdańskim, abp. Tadeuszem Gocłowskim na czele – zademonstrowano także nowe logo spółki. Składy kursują już na odcinku Słupsk-Trójmiasto-Tczew.

Modernizacja EN57 nr 1116, 768, 1094, 1089 przeprowadzona w ZNTK Mińsk Mazowiecki była współfinansowana z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego

Transport. Zakres obejmował praktycznie wszystkie części składowe jednostek. Co godne podkreślenia, znacznej poprawie uległy warunki pracy maszynisty. Powiększono i wyciszono kabiny, a także wyposażono je w klimatyzację i ergonomiczne fotele. Ogrzewanie zmieniono na nawiewne, nie do poznania zmienił się też pulpit. Dzięki tym ulepszeniom wyeliminowano

podstawowe wady składów ezt, patrząc z punktu widzenia maszynisty.

Modernizacji poddano także system napędu jednostki. Przeszarżowały i energochłonne rozruchy oporowe zamieniono na nowoczesny system rozruchu impulsowego, który dokonywany jest za pomocą dwóch przekształtników stałoprądowych (czoperów) wykonanych w technologii IGBT. System ten pozwala na znaczną, bo o ok. 30 proc., oszczędność zużywanej energii elektrycznej. Umożliwia hamowanie elektrodynamiczne pojazdu za pomocą silników, co bezpośrednio przekłada się na mniejsze zużycie wstawek hamulcowych.

Zmodernizowane ezt wyposażone są w trzy systemy hamulca: elektrodynamiczny





wielkich przemian – zarówno ustrojowych, jak i przekształceń w PKP. Dotyczy to także zakładu pracy przy którym Klub prowadzi swą działalność. W 1967 roku został założony przy Lokomotywowni PKP w Łazach. Przez wiele lat organizował akcje oddawania krwi na rzecz kolejowej służby zdrowia, czyli głównie kolejarzy, pracowników i ich rodzin. Wspierał także działalność Polskiego Czerwonego Krzyża, biorąc udział w licznych kwestach ulicznych oraz innych formach pomocy wynikających z ówczesnych potrzeb.

W latach 90. akcje oddawania krwi miały charakter wyjazdowy i odbywały się w przychodni kolejowej w Sosnowcu, gdzie był najbliższy punkt poboru krwi. W 2000 roku punkt został jednak zlikwidowany. – Nasze akcje zaczęliśmy wówczas organizować w Łazach, prowadząc specjalistyczny ambulans Regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Katowicach. Umożliwiło to oddawanie krwi wszystkim chętnym mieszkańcom



naszej gminy i nie tylko – powiedział Mariusz Dudek, prezes Klubu HDK „Twoja Krew” od 12 lat, z zawodu oczywiście maszynista. Szczytna idea krwiodawstwa znalazła czynnych naśladowców wśród młodych z miejscowego technikum z Zespołu Szkół im. prof. Romana Gostkowskiego. To właśnie tam organizowane są akcje (najbliższa 22 listopada będzie połączona z obchodami jubileuszu), w które aktywnie włączają się uczniowie szkoły. Na uznanie zasługuje także postawa wspierającej te działania dyrekcji szkoły, użyczającej m.in. salę służącą za punkt poboru krwi.

Dobrze układa się także współpraca z kierownictwem CM Łazy oraz organizacjami związkowymi, wykazującymi dużo zrozumienia i przychylności dla idei honorowego krwiodawstwa. Przyjazne jest również środowisko lokalne. Niektóre płaszczyzny współpracy z władzami gminy Łazy warto nieco usprawnić, bo przecież nigdy nie jest tak dobrze, aby nie mogło być lepiej. Trzeba przy tym podkreślić, że samorząd czynnie włącza się w organizację jubileuszów Klubu, honorując m.in. najbardziej zasłużonych krwiodawców. I to nie tylko rekordzistów – jak m.in. Włodzimierz Czołpiński, Ryszard Nosal czy Wojciech Warso – którzy oddali już ponad 50 litrów krwi.

(L)

Fot. Archiwum Klubu

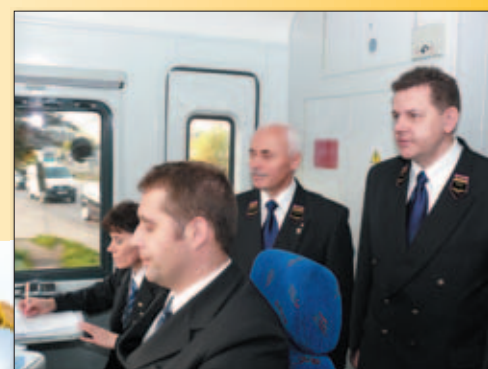
elektropneumatyczny i pneumatyczny. Według maszynistów z Trójmiasta, hamulce działają niezwykle precyzyjnie i ich obsługa nie nastęcza problemów.

Wewnątrz składów wymieniono okna, laminaty na ścianach, sufitach i podłodze oraz siedziska. Poprawiła się estetyka i komfort podróży, a także bezpieczeństwo pasażerów. Eżt wyposażono w monitoring i systemy mechanicznej blokady drzwi automatycznych, nie pozwalające na ich otwarcie podczas jazdy. Zastosowano również systemy informujące o otwartych drzwiach uniemożliwiające odjazd pociągu zanim nie zostaną zamknięte.

Pasażerowie dostrzegli zmianę jakościową taboru, podobnie i maszyniści. Arnold Modrzejewski prowadzący inauguracyjny skład uważa, że dzięki modernizacji udało się maksymalnie ulepszyć eżety. Jak powiedział: – Jeden

z moich kolegów posiadający trzydziestokilkuletni staż pracy jako maszynista przyznał mi się nawet, że nie wierzył, iż przyjdzie mu jeździć takimi pociągami przed emeryturą.

(raz)



# Apel o pomoc!

**Kazimierz Depka – wiceprzewodniczący ZZM z Bydgoszczy, zwrócił się do nas o pomoc dla Mateusza Kołatki, syna naszego kolegi, emerytowanego maszynisty. Mateusz (lat 30) stracił w wypadku obie ręce powyżej łokci. Prezydium ZZM wsparło ten apel.**

Obecnie Mateusz przebywa na Oddziale Kliniki Rehabilitacji Szpitala Uniwersyteckiego w Bydgoszczy. Według opinii profesora Wojciecha Hagnera istnieje możliwość zastosowania specjalnych protez. Jednakże ich koszt – 200 tys. złotych przekracza możliwości finansowe rodziny Mateusza. Społeczność lokalna czynnie zaangażowała się w pomoc przy zakupie protez. Organizowane są zbiórki pieniędzy, które można wpłacać na specjalnie założone dla tego celu konto.

Nasz związek oraz kierownictwo zakładu czynnie włączyło się w organizowanie pomocy dla syna naszego kolegi. Zwracamy się również o pomoc do wszystkich członków ZZM i wszystkich ludzi dobrej woli.

Wpłaty prosimy kierować na konto:

Bank Spółdzielczy Koronowo o. Śliwice  
**nr konta 06 8144 0005 2006 0063 1884 0001**  
z dopiskiem  
**„Pomoc dla Mateusza”**

## Oddali hołd

**Tysiące osób towarzyszyło w ostatniej drodze kapelanowi Rodzin Katyńskich, księdzu Zdzisławowi Peszkowskiemu.**

Zapamiętamy Go także jako wielkiego przyjaciela kolei i kolejarzy. Podczas uroczystości żałobnych ostatni hołd złożyło Mu wielu pracowników PKP, w tym także poczty sztandarowe ZZM. **R.**





## W skrócie

**STRAJKI W NIEMCZECH...** Spór pomiędzy zarządem DB, a zrzeszającym 34 tysięcy maszynistów niemieckim związkiem GDL zaostrzył się. Zabiegając o poprawę warunków pracy maszynistów GDL postulował podpisanie odrębnej umowy zbiorowej, a także wprowadzenie 30-procentowej podwyżki. Zarząd DB zaoferował jedynie 4,5 proc. i kategorycznie wykluczył możliwość podpisania odrębnej umowy zbiorowej z GDL, skazując maszynistów na niekorzystne rozwiązania w ramach wspólnego układu zbiorowego. Nieprzejednana postawa zarządu DB doprowadziła w końcu do akcji protestacyjnych. W drugiej połowie października GDL zorganizował 30-godzinny strajk w ru-

chu podmiejskim i regionalnym w całym Niemczech. Choć dał on się we znaki podróżnym, w sondażach opinii publicznej przeważało poparcie dla żądań strajkujących. Dalsze usztywnienie stanowiska zarządu DB spowodowało kolejne protesty, tym razem także i w ruchu towarowym. Strajk w ruchu towarowym stał się możliwy dzięki decyzji sądu znoszącej wcześniejszy zakaz takiej formy protestu. Pierwszy listopadowy strajk trwał 42 godziny. We wschodniej części Niemiec spowodował całkowity paraliż przewozów towarowych, na zachodzie ruch został ograniczony do jednej trzeciej normalnego stanu. Następna akcja odbywała się w chwili oddawania numeru do druku. Strajk miał potrwać kilkadziesiąt godzin i obejmować zarówno ruch towarowy, jak i pasażerski.

**...ORAZ WE FRANCJI.** Ogólnokrajowy strajk pracowników transportu publicznego trwa także we Francji. Protestują między innymi kolejarze oraz pracownicy zintegrowanej firmy transportowej wykonującej przewozy w okolicy Paryża – RATP, a nawet personel firm energetycznych. Przyczyną są próby likwidacji wcześniejszych emerytur zapowiedziane przez prezydenta Francji Nicolasa Sarkozy'ego.

**UMOWA NA GÓRNYM ŚLĄSKU.** Pięcioletnią umowę na świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania kolejowych przewozów na obszarze województwa śląskiego podpisał z PKP Przewozy Regionalne samorząd tego województwa. To pierwsza umowa w kraju zawarta na tak długi okres, zwykle podobne kontrakty podpisywano na 2–3 lata.

## Na pielgrzymce

Pracownicy spółek Grupy PKP uczestniczyli w XXIV Pielgrzymce Kolejarzy na Jasną Górę. Przyświecało jej hasło „Przyjrzyjmy się powołaniu naszemu”.

W uroczystościach, które miały miejsce 10–11 listopada, wzięli udział także poczty sztandarowe i członkowie ZZM. Pierwszego dnia odbyły się Droga Krzyżowa i Apel Jasnogórski. Drugiego zaś – m.in. msza, której przewodniczył biskup Jerzy Wysocki. **PR**



15 listopada zginął  
na posterunku pracy  
nasz Kolega

Ś.P.

**Jan Gowin**  
maszynista CM Gdynia

### Rodzinie i Bliskim

wyrazy głębokiego współczucia i żalu  
składa  
Rada Krajowa  
Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych  
w Polsce

W związku z tragiczną śmiercią

### Jana Gowina

maszynisty  
z Zakładu Taboru PKP CARGO S.A.  
w Gdyni

wyrazy szczerzego żalu i współczucia

### Rodzinie i Bliskim

składa  
Zarząd PKP CARGO S.A.

Zapraszamy do nadsyłania  
komentarzy, opinii, listów  
pod adresem: [rkzzm@wp.pl](mailto:rkzzm@wp.pl)  
bądź listownie:  
Głos Maszynisty,  
ul. Grójecka 17,  
02-021 Warszawa.

# Podstawowe założenia spółki serwisowej<sup>(1)</sup>

**W związku z rządową strategią, ZZM przedstawił propozycję utworzenia nowego podmiotu. W kilku najbliższych numerach „GM” będziemy publikować treść dokumentu, który został przekazany zarządowi PKP S.A. oraz do Ministerstwa Transportu.**

## I WSTĘP

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce po analizie obecnej struktury organizacyjnej Grupy PKP oraz po zapoznaniu się z założeniami Rządowej Strategii wobec PKP przedstawia wstępną propozycję (z uzasadnieniem) powołania „SPÓŁKI SERWISOWEJ” jako spółki zależnej od PKP S.A.

Spółka ta wykonywałaby następujące usługi:

1. Utrzymywanie lokomotyw elektrycznych i spalinowych w pełnym zakresie (PK, PO, NB).
2. Utrzymanie EZT, autobusów szynowych w pełnym zakresie (PK, PO, NB).
3. Utrzymanie wagonów towarowych w pełnym zakresie (PK, PO, NB, P odroczeniowe).
4. Utrzymanie wagonów osobowych w zakresie (PO, P odroczeniowe, NB).
5. Naprawy okresowe lokomotyw, EZT, autobusów szynowych, wagonów towarowych i osobowych.
6. Utrzymanie pojazdów szynowych (autobusy szynowe, lokomotywy, EZT, wagony) na zlecenie innych podmiotów gospodarczych.
7. Wynajem (świadczenie usług) drużyn trakcyjnych.
8. Organizacja przetargów, zlecenie i rozliczenie usług w zakresie napraw w ZNTK pojazdów zleczanych do utrzymania technicznego (serwisowanie).

Jest to jedynie podstawowy zakres usług możliwy do świadczenia przez proponowaną „SPÓŁKĘ”.

## ZAŁOŻENIA

Spółka SERWISOWA winna być spółką zależną od PKP S.A., której mniejszościowymi udziałowcami byłyby również: PKP CARGO S.A., PKP Intercity Spółka z o.o., PKP Przewozy Regionalne Spółka z o.o., PKP InterRegio Spółka z o.o.

Spółka SERWISOWA, podobnie jak dzisiaj spółki należące do Grupy PKP, użytkowałyby majątek na zasadzie wieloletniej dzierżawy lub wniesionego aportu od PKP S.A.

Na zaplecze tej spółki składałyby się obiekty wykorzystywane obecnie do utrzymania taboru przez PKP CARGO, PKP PR i PKP IC.

Ww. spółki będące przewoźnikiem korzystałyby ze wspólnej bazy utrzymania taboru oraz z usług obsługi trakcyjnej drużynami trakcyjnymi.

Tabor serwisowany pozostaje własnością przewoźników.

## SPÓŁKA SERWISOWA UŻYTKUJE

1. Tereny, obiekty, budynki i budowle będące własnością PKP S.A.
2. Maszyny i urządzenia niezbędne do utrzymania taboru wykorzystywanego przez obecnych użytkowników PKP CARGO S.A., PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP Intercity Sp. z o.o.
3. Bazy paliw i stacje paliw będące własnością PKP S.A. ale i pozostałych spółek.
4. Tory, rozjazdy niezbędne do funkcjonowania Spółki.

## W RAMACH SPÓŁKI FUNKCJONUJĄ

1. Zespół drużyn trakcyjnych.
2. Zespoły utrzymania taboru trakcyjnego.
3. Zespoły utrzymania taboru wagonowego.
4. Zespół zaopatrzenia i gospodarki rezerwą obiegową
5. Zespół administracyjny.
6. Zespół kontroli i szkolenia.
7. Zespół transportu samochodowego.
8. Laboratoria.
9. Zespoły utrzymania infrastruktury, budynków i budowli (w tym tory technologiczne).
10. Zespoły utrzymania maszyn i urządzeń.
11. Skanseny taboru.

## UZASADNIENIE OGÓLNE

Proponowana Spółka jest rozwinięciem projektu wydzielenia z PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Spółki Serwisowej z zadaniem świadczenia usług dla spółek pasażerskich.

Nasza propozycja jest propozycją poszerzającą tą ideę i sprowadza się do możliwości świadczenia tych usług dla wszystkich Spółek Grupy PKP oraz innych podmiotów gospodarczych.

Propozycja ZZM uwzględnia następujące czynniki:

1. Czynniki ekonomiczny (przedstawiony w dalszej części opracowania).
2. Czynniki możliwości technicznych dalszego podziału infrastruktury na spółki, służącej do utrzymania taboru.



ru bez dodatkowych kosztów inwestycyjnych i remontowych.

3. Czynniki społeczny.
4. Zasadność ekonomiczna dalszych podziałów drużyn trakcyjnych i infrastruktury.

Przy analizie możliwości kolejnego podziału infrastruktury na spółki należy brać pod uwagę zarówno możliwości realizacji takiego podziału, jak i koszty dodatkowe z tym związane.

Należy pamiętać, że od roku 1997 z chwilą powstania PKP Dyrekcji Trakcji i Zaplecza Warsztatowego nastąpiło (przez 10 lat) systematyczne scalanie byłych lokomotywowni, wagonowni, samochodowni itd. w jeden Zakład (dzisiejsze Zakłady Taboru).

W procesie tym zlikwidowano wiele obiektów, przeniesiono maszyny i urządzenia, skoncentrowano tabor pasażerski, towarowy, wagonowy we wspólne obiekty ograniczając ich liczbę.

W efekcie na sieci PKP nie ma obiektów gdzie obsługuje się tabor wyłącznie towarowy lub wyłącznie pasażerski.

Nie istnieje też podział miejsc utrzymania taboru tylko dla IC lub PR.

Drużyny trakcyjne na przestrzeni ostatnich 10 lat skoncentrowano głównie w siedzibach Zakładów Taboru, siedzibach sekcji, a najmniej w gniazdach terenowych.

Pracownicy zespołu drużyn trakcyjnych wykonują także prace na rzecz wszystkich przewoźników tzn. dla IC, PR, CARGO oraz obsługując pociągi technologiczne dla PLK, Zakładu Napraw Infrastruktury, PKRE, itp.

W celu ekonomicznego wykorzystania czasu pracy, maszynista prowadzi (podczas jednej zmiany roboczej) w jedną stronę pociąg spółki IC, a z powrotem wraca prowadząc pociąg spółki PR.

Obsługa wszystkich pociągów na obecnych odcinkach pozwala na optymalne wykorzystanie czasu pracy drużyn trakcyjnych.

Z analizy harmonogramów pracy maszynisty i ich realizacji wynika, że tylko w około 60% można „przypisać” maszynistę do obsługi w poszczególnych spółkach.

Analizę tego zjawiska przedstawiono w dalszej części opracowania.

Należy brać pod uwagę fakt, że zapotrzebowanie na pracę maszynisty na nieustabilizowanym rynku przewoźów pasażerskich i towarowych jest zmienne i dlatego maszynista pracuje często w różnych planach pracy (dla różnych przewoźników). Dodatkowo zapotrzebowanie to jest zmienne ze względu na szczyt przewoźów, latem w ruchu pasażerskim, a jesienią w ruchu towarowym i manewrowym.

Ponadto występuje sezonowość prac remontowych i inwestycyjnych infrastruktury, co jest widoczne w okreso-

wym wzroście zapotrzebowania na pracę drużyny trakcyjnej.

Po wydzieleniu zespołu drużyn do Kolei Mazowieckich nie ma już w PKP przewoźnika wykonującego stabilną jednorodną (EZT) pracę o stałym zapotrzebowaniu przewidywalnym przez cały rok.

Bardzo ważnym aspektem możliwym do realizowania tylko przez spółkę serwisową jest system szkolenia i doboru maszynistów do prowadzenia różnych rodzajów pociągów.

W chwili obecnej system taki jest jednolity w całej Polsce tylko w jednej spółce. Przykładowo każdy maszynista po kursie (o małym stażu pracy) rozpoczyna samodzielną jazdę pod nadzorem doświadczonego maszynisty instruktora od obsługi manewrów i pociągów towarowych, poprzez prowadzenie pociągów osobowych, pośpiesznych i dalej pociągów IC.

Również szkolenie, pouczenia okresowe, egzaminy prowadzone są w jednolitym systemie wypracowanym przez wiele lat i funkcjonującym w jednakowy sposób w całej spółce we wszystkich zakładach.

Analogicznie funkcjonuje wdrażany przez lata system nadzoru i kontroli instruktorskiej i profilaktyki antyawaryjnej.

Całość skutkuje wysokim poziomem bezpieczeństwa.

Proponowana koncepcja „podziału” drużyn trakcyjnych nie dość, że jest nieekonomiczna, obniża poziom bezpieczeństwa ruchu (szkolenie itp.) to w oderwaniu od zaplecza technicznego powoduje utratę możliwości zatrudniania maszynistów na stanowiskach maszynisty zakładowego.

W razie pogorszenia stanu zdrowia w stopniu uniemożliwiającym pracę na stanowisku maszynisty, pracownicy drużyn trakcyjnych będą zwalniani z pracy lub będą musieli przechodzić na rentę, gdyż nie będą mogli zdobyć zatrudnienia w innych Spółkach.

Jest to zagrożenie realne, ponieważ wg projektu podziału gniazda drużyn (dla obsługi ruchu regionalnego) nie będą mogły być zlokalizowane w miejscach utrzymania taboru spółki w tym przypadku regionalnej. Podobnie będzie w spółce IC oraz CARGO.

Jest wiele przypadków, gdy lekarze medycyny pracy orzekają odsunięcie od czynności maszynisty na okres czasowy (np. 3 miesiące) lub orzekają możliwość wykonywania czynności maszynisty tylko dwuosobowo również na okres czasowy, jest to identyczny problem jak opisany wyżej.

Trudno sobie wyobrazić, by maszynista będący pracownikiem PR w gnieździe drużyn w miejscowości X gdzie znajduje się tylko punkt utrzymania taboru „obcej” spółki np. CARGO w przypadku pogorszenia jego stanu zdrowia zostałby tam zatrudniony.

*c.d. w następnym numerze*

# Poprawcie te buble!

**W ramach Komisji Obrony Praw Pracowniczych powołano specjalny zespół do zbadania zgodności zapisów nowo opracowanych instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów (Ir-1) oraz sygnalizacji (Ie-1) z aktami prawnymi będącymi podstawami ich opracowania. Wnioski są wprost porażające.**

Wnikliwie przyglądano się Ustawie o transporcie kolejowym oraz Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. Członkowie zespołu najpierw samodzielnie porównywali poszczególne zapisy, a potem spostrzeżenia omawiali na wspólnym spotkaniu. Najwięcej uwag dotyczyło zmian rażąco odbiegających od postanowień ww. ustawy i rozporządzenia. Rolą przepisów wewnętrznych powinno być przecież uszczegółowienie istniejących regulacji, a nie ich modyfikowanie, czy wręcz tworzenie nowych.

Ewidentnym niedopatrzeniem jest brak podziału – wyodrębnienia zakresu wiedzy wymaganej na okre-

ślonym stanowisku. W wyniku tego błędu, zgodnie z par. 1 ust. 5 Ir-1, wszyscy pracownicy związani z ruchem kolejowym muszą znać... wszystkie postanowienia tej instrukcji. Stoi to w sprzeczności z treścią par. 6 ust. 1 i 2, gdzie autorzy wspominają o jej znajomości tylko w zakresie wymaganym dla danego stanowiska. Przykładem wyjątkowej niefrasobliwości w dokonywaniu nieuprawnionych zmian jest paragraf 14 Ir-1, dotyczący przygotowania i zgłoszenia pociągu do jazdy. Na uwagę szczególnie zasługują postanowienia ustępu 6, że w pierwszej kolejności obowiązek zgłaszania pociągu do odjazdu należy do maszynisty. Czytamy tam m.in., że zakres przygotowania do jazdy obejmuje:

- zestawienie zgodne z parametrami określonymi w wewnętrznym rozkładzie jazdy,
- sprawdzenie czy nie ma przeszkód pod kołami pociągu i czy jego hamulce ręczne i postojowe są odhamowane,
- inne czynności niezbędne dla zachowania bezpieczeństwa i sprawności ruchu kolejowego.

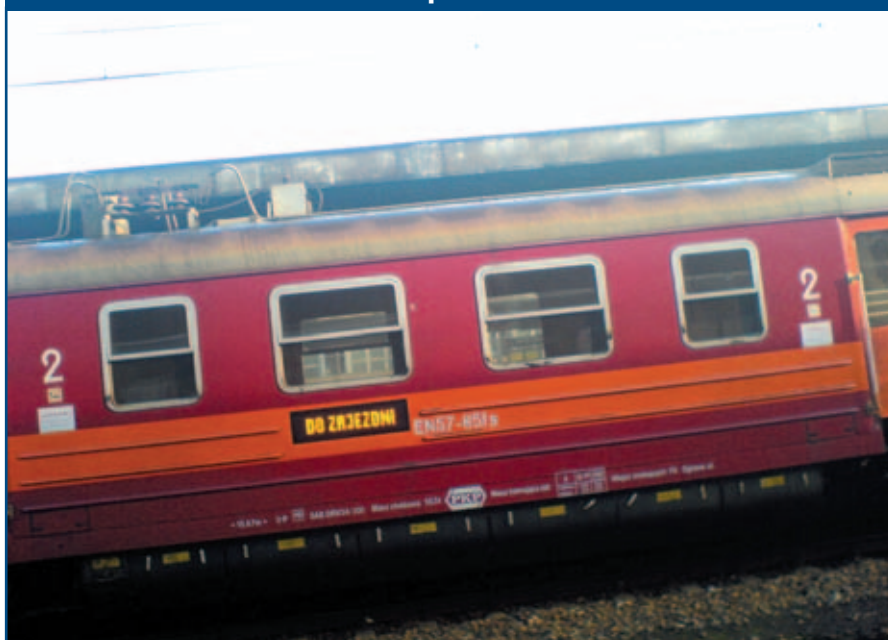
Zgłoszenie pociągu do drogi to wielka odpowiedzialność. W jaki sposób maszynista ma jednak uzyskać wszystkie potrzebne informacje na temat niezbędnych do wykonania czynności, gdy zestawienie składu wagonów odbyło się zanim podjął on pracę na pojeździe trakcyjnym? Cały ten bałagan i brak spójności przepisów ma swoją przyczynę. To wynik samowolnie wprowadzonej zmiany w stosunku do postanowień par. 22 ust. 5 rozporządzenia poprzez – uwaga – dopisanie słowa „maszynista”!

Innym rażącym błędem autorów instrukcji Ir-1 jest dopisywanie obowiązków. Przykładem jest par. 15 ust. 1, gdzie czytamy: „w pociągach bez obsady konduktorskiej czynności drużyny konduktorskiej wykonuje drużyna trakcyjna”. Nasuwa się z miejsca pytanie, dlaczego np. PKP Cargo lub choćby prywatni przewoźnicy towarowi mają brać na siebie obowiązki drużyny konduktorskiej skoro nie zatrudniają przedstawicieli tej grupy zawodowej? I kolejne – kto pokryje koszty szkolenia drużyn trakcyjnych oraz niezbędnego ich wyposażenia pozwalającego na wykonywanie nowych obowiązków? W ministerialnym rozporządzeniu nie ma jakichkolwiek pod-



Autor – przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych ZZM służy poradą pod numerem telefonu 0 667 640 005.

## Podpatrzone



Ezety w zajezdniach? To gdzie w takim razie zjeżdżają autobusy i tramwaje?

Fot. K. Ciećka



staw uprawniających PKP Polskie Linie Kolejowe do wprowadzenia takiego zapisu. W paragrafie 21 tego dokumentu stoi jak wół, że „szcze-gółowe warunki dotyczące obsady pociągu określi przewoźnik kolejowy”. Nawiasem mówiąc brak tego typu przepisów w PKP Cargo.

Mieliśmy nadzieję, że w trosce o bezpieczeństwo ruchu wszystko zostanie starannie dopracowane, a zwłaszcza wzajemne relacje na styku ruch–trakcja. Nic bardziej błędnego. Jako przykład może służyć kwestia dokonania osłony pociągu na szlaku. Według paragrafu 63 obowiązku tego powinni „dokończyć konduktor, a jeżeli go nie ma – kierownik pociągu, a przy pociągu bez obsady konduktorskiej – po-

mocnik maszynisty”. A co w sytuacji, gdy pomocnika brak? Trudno chyba wymagać od jednoosobowego składu drużyny trakcyjnej realizacji wytycznych odnoszących się np. do przypadku rozerwania pociągu. Gdzie wymagane jest jednocześnie nadawanie sygnału „Alarm” A-1, kiedy należy mrugać światłami oraz dawać sygnał dźwiękowy, a w tym samym czasie maszerować z tarczami ostrzegawczymi na plecach w celu dokonania sygnalizowania. Pomijam już fakt braku niezbędnego wyposażenia w pojazdach, uniemożliwiający w praktyce wykonanie tego obowiązku. Podobne niedopracowania znajdują się w postanowieniach innych paragrafów Ir-1: 68, 69, 70, 73, 74, 75.

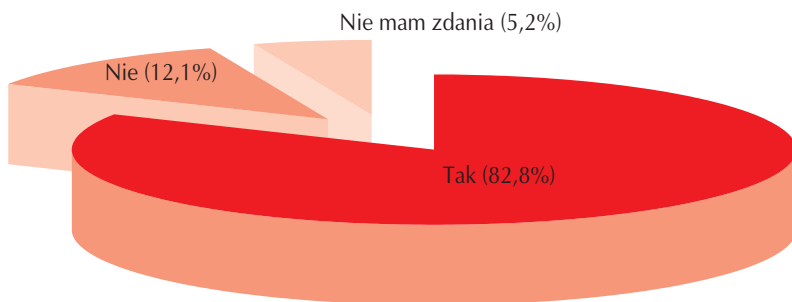
Trudne do odgadnięcia są także intencje autorów instrukcji o sygnalizacji le–1. Można nawet odnieść wrażenie, że próbowali pozbawić ustawowych uprawnień Ministra Infrastruktury na rzecz... Prezesa PKP PLK. Do takich wniosków skłania analiza paragrafu 2 ust. 5 tej instrukcji. Czytamy w nim: „na wydzielonych liniach kolejowych znaczenia miejscowego i bocznicach dopuszcza się stosowanie sygnałów i wskaźników innych niż ustalone niniejszą instrukcją za każdorazową zgodą Prezesa Zarządu Polskie Linie Kolejowe S.A.”. Manipulacja polega na wykreśleniu niezwykle istotnego warunku, jakim obwarowano upoważnienie – „zatwierdzonych przez Prezesa UTK”. Akceptacja takiej zmiany przez UTK byłaby zresztą naruszeniem art. 92 ust. 2 Konstytucji RP, gdyż „organ upoważniony do wydania rozporządzenia nie może przekazać swoich kompetencji innemu organowi”. Wracając jednak do meritum, efektem takiej samowoli jest wprowadzenie w instrukcji nowego symbolu sygnału: „ sygnał Z 1p stój – wjazd taboru nieprzystawialnego na punkt przestawny zabroniony”. Konia z rzędem temu, kto w jakichkolwiek przepisach kolejowych znajdzie wyjaśnienie określenia „tabor nieprzystawialny”.

Powyższe przykłady świadczą o braku należytej współpracy na styku ruch–trakcja, co pozwala przypuszczać, że uwagi przedstawicieleli traktowano po macoszemu podczas opracowywania instrukcji. Dlatego wprowadzenie w życie przepisów powinno nastąpić dopiero po dostosowaniu ich do podstawowych aktów prawnych. A także po usunięciu ewidentnych niedoróbek będących ogromnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

**Eugeniusz Śliwiński**  
Komisja Obrony Praw  
Pracowniczych

## SONDA

**Czy zgodnie z obietnicami przedwyborczymi PO, nowy polski rząd powinien podpisać Europejską Kartę Praw Podstawowych zawierającą podstawowe prawa i wolności obywatelskie? (patrz Głos Maszynisty nr 10/38 str. 10)**



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

## Pod semaforem

Zarząd PKP Cargo S.A. za wydzierżawienie nowych i – co ważne – nowoczesnych sześciu lokomotyw dwusystemowych, co

pozwała myśleć o ofensywie na rynku Europy Zachodniej. Dla maszynistów to dobra wiadomość, bo nowy tabor oznacza więcej pracy.

Zarządy zdecydowanej większości spółek Grupy PKP za odrzucenie propozycji KKZZ do dialogu społecznego w sprawie podwyżek płac. Tak konfrontacyjna postawa wynika zapewne z chęci utrudnienia życia nowemu rządowi i wywołania niepokojów społecznych.

## HOO MOR

Na bezludnej wyspie znalazł się facet, pies i świnia. No i mieszkali sobie tak razem spokojnie przez rok. Wreszcie facet, odczuwając nieodparty zew natury, postanowił dobrać się do świni. Ale co się do niej zabierał, to pies gryzł go po kostkach.

Nic nie pomogło przekonywaniu psa, że chyba lepiej ze świnia, jak z psem. Pewnej nocy facet usłyszał jednak krzyk kobiety. Przybiegł na plażę i niemal w ostatniej chwili uratował przed zgubą urodziwą babeczkę. Ona mówi:

- Ponieważ mnie uratowałeś, zrobię dla ciebie wszystko.
- Dobra, skoro tak to weź tego psa i idź z nim na spacer.

\*\*\*

Wchodzi baba do ezet-a i wzdycha:

- Ale wielki tłok!
- Na co stojący obok facet odpowiada z dumą:
- To mój!

\*\*\*

Przychodzi baba do lekarza.

- Proszę się rozebrać.
- Ależ panie doktorze...
- Lekarz stanowczo:
- Proszę się rozebrać!
- Baba rozebrała się do naga. Lekarz pyta:
- Co pani dolega?
- A ona wystraszona zza parawanu:
- Przyszłam zapytać się czy w tym roku też będzie pan brał od nas ziemniaki...

\*\*\*

Chwali się Kowalska Nowakowej:

- Mój mąż ma nowego malucha!
- No coś ty! Kupił sobie?
- Nie, przyciął drzwiami...

# fraszki Jerzego Szulca

### Gwarancja

Jak ktoś nawali  
Będziemy wącłali...

Nowicjuszka  
Do łóżka.  
Cnotliwa

### Uszczęśliwianie

Charaszo już było,  
oj czeka nas trud  
Znowu zamiast dobrze  
jest okej i gut.

### B-laski

Czasem gwiazdy świecą  
I tym, co pod kieżą.

### Językoznawca

Biegly jest pyskacz  
aż w trzech językach  
Jeden ma w gębie,  
dwa przy trzewikach.

## Kącik filatelistyczny

Z okazji 125 lat kolei w Chełmży Poczta Polska wydała okolicznościową kartkę beznominałową w nakładzie 1000 sztuk, a w Urzędzie Pocztowym w Chełmży stosowany był datownik okolicznościowy „Piękno Kolei”.



Autorem projektu kartki i datownika jest Krystian Żurawski – prezes Ogólnopolskiego Klubu Zainteresowań PZF „Kolejnictwo”. Przy okazji rocznicy, w chełmżyńskiej bibliotece prezentowana jest też niecodzienna jego wystawa – znaczków, kart pocztowych i widokówek o tematyce kolejowej. Można też zobaczyć

makiety wraz z kolejkami elektrycznymi wykonaną w skali 1:160, etykiety zapalczane, bilety kolejowe, zegarki, puzzle, bombki choinkowe z motywami kolejowymi etc. Całość ozdabiają zdjęcia Przemysława Strzyżewskiego – zdobywcy drugiej nagrody w ogólnopolskim konkursie fotografii kolejowej.

W związku z dużym zainteresowaniem wystawę wydłużono jej termin – do końca listopada br.

(amur)



*Najszybsze pociągi świata*

## Nie tylko potentaci<sup>(2)</sup>

Tym odcinkiem kończymy nasz przegląd linii dużych prędkości i szybkich pociągów. W najbliższych numerach wieści z zagranicy będziemy publikować w zmienionej formule.

### Belgia

Możemy tam spotkać opisywane go wcześniej Eurostara, a na tzw. sieci PBKA – mającej połączyć Paryż, Brukselę, Amsterdam i Kolonię – kursują pociągi Thalys oraz niemieckie i holenderskie ICE. Są to czterosystemowe zespoły oparte na konstrukcji francuskiej TGV-Reseau. W ramach tej sieci Holandia buduje linię dużych prędkości z Amsterdamu i Rotterdamu do Brukseli.

### Szwajcaria i Austria

Ukształtowanie obu alpejskich krajów nie sprzyja budowie linii dużych prędkości. Pomimo tego na niektórych odcinkach kolei szwajcarskich pociąg Swiss Pendolino osiąga 200 km/h. Koleje austriackie planują natomiast uruchomienie szybkich pociągów z Wiednia do granicy włoskiej do roku 2012.

### Portugalia

Alfa Pendular to wizytówka kolei CP. Te, wyprodukowane we Włoszech, elektryczne zespoły trakcyjne z wychylnym nadwoziem kursują pomiędzy Lizboną i Porto. Osiągają prędkość 220 km/h. Ambitny plan rządu portugalskiego przewiduje ukończenie do końca tego roku budowy linii łączącej dwie iberyjskie stolicy i podróż na tej trasie w 3 godziny.

### USA

Na wschodnim wybrzeżu USA, między Bostonem a Waszyngtonem, od 2001 roku kursuje skonstruowany przez firmę Bombardier ekspres Acela osiągający prędkość 220 km/h.

### Azja

Obok opisywanych wcześniej kolei japońskich szybkie pociągi kursują także w Korei Południowej. Tabor nazwany KTX zbudowany został na bazie francuskiego TGV-A. Od 2004 roku pociągi te przewożą dziennie ok. 70 tys. pasażerów, a rekordowa osiągnięta prędkość wyniosła 354 km/h. Chlubą kolei tajwańskich THSR jest pociąg będący kopią japońskiego Shinkansena, pokonujący dystans 335 km w 90 minut.

Chiny szczytą się jedynym regularnie kursującym pociągiem na poduszce magnetycznej. Maglev łączy lotnisko w Szanghaju z centrum miasta i pędzi z szybkością 430 km/h (rekord 501 km/h). W oparciu o konstrukcję Siemens – ICE 3 budowane są w tym kraju pociągi dla nowej linii z Pekinu do Szanghaju.

### Rosja

W ubiegłym roku koleje rosyjskie RZD i firma Siemens podpisały kontrakt na dostawę kilkudziesięciu zestawów o konstrukcji przypominającej niemieckie ICE 3. Warto dodać, że już w latach 70. ubiegłego wieku czechosłowacka Skoda produkowała dwuczłonowe lokomotywy dla linii Moskwa – Leningrad (St. Petersburg) o maksymalnej prędkości 200 km/h.

### Turcja

W maju br. specjalnie przygotowany włoski skład ETR 500 testowano na liczącej 533 km linii

z Ankary do Stambułu, której budowę rozpoczęto w 2003 roku.

Przyjazd tego samego pociągu w podobnym celu planowany jest do naszego kraju. Polska zaliczana jest bowiem do grona potencjalnych członków tego elitarnego klubu. Osiągnięty w 1994 r. na CMK rekord 250.1 km/h pozwala z nadzieją patrzeć w przyszłość.

*Stanisław Donarski*

*Fot. autor i Wikipedia*





**Tej zimy nie zostawaj w domu.  
Spędź z nami sylwestra i święta.**

pobyty świąteczne od 238 zł - 4 dni z wyżywieniem  
pobyty sylwestrowe od 334 zł - 4 dni z wyżywieniem  
i bałem sylwestrowym

**Polecam!**

-Św. Mikołaj

