



www.zzm.org.pl

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

Nr 4/92

KWIECIEŃ 2012



MENTÓW NA
ZACH
ARZY W KP

NSZZ
ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW
CZECHOWICE-DZIERŻYCIE
OLEJARZY
ESZÓW

DOŚĆ ŚMIERCI NA KOLEI
ZGODNIE Z PRZEPISAMI

Idzie nowe - czy na pewno?

Kwietniowy numer Głosu Maszynisty poświęcamy w dużej mierze sprawom bezpieczeństwa.

3 kwietnia - w miesiąc po katastrofie pod Szczekocinami, związki zawodowe zorganizowały manifestację przed kancelarią premiera, aby uczcić pamięć tragicznie zmarłych kolegów i kolejny raz przypomnieć, że bezpieczeństwo na kolei musi być priorytetem rządu. Teraz jest czas, kiedy mówi się dużo o kolei, opinia publiczna domaga się zmian w sektorze kolejowym. Czy potrzeba aż takich tragedii, żeby decydenci w polskim rządzie zainteresowali się bezpieczeństwem pasażerów i warunkami pracy naszych kolegów? Czy w ślad za tym zainteresowaniem pójdą konkretne inicjatywy legislacyjne?

Nie chcemy dopuścić do tego, żeby temat kolei został ponownie zapomniany wraz z zejściem z nagłówek poczytnych gazet. Nie chcemy, żeby media miały tylko pożywkę z „sensacji”, kiedy ponownie wydarzy się kolejowa katastrofa. Czas w końcu zrobić na kolei porządek.

Pan premier Donald Tusk pomimo ciągłych deklaracji ze strony rządu obiecujących poprawę warunków bezpieczeństwa na kolei nawet nie wyszedł podczas manifestacji do związkowców, żeby odebrać od strony społecznej petycję właśnie w tej sprawie. Jakim zaskoczeniem było dla nas, gdy już dwa dni później

z ust jego ministra Sławomira Nowaka mogliśmy usłyszeć, że chce on rozpocząć masowy projekt rewitalizacji linii, zakupić nowy tabor dla PKP Intercity, podnieść standardy bezpieczeństwa poprzez zamontowanie elektronicznego systemu sterowania ruchem ETCS i poprawę szkolenia oraz podniesienie kwalifikacji dyżurnych ruchu i maszynistów.

W związku z tym ostatnim punktem pan minister Nowak planuje zbudować nowe centrum szkolenia PLK dla dyżurnych ruchu oraz wprowadzić e-licencję maszynistów - elektroniczne karty chipowe kontrolujące czas i jakość ich pracy.

Odczytujemy te wszystkie plany ministra transportu, jako krok w dobrą stronę - te i wiele innych postulatów wnieśliśmy przecież w petycji złożonej podczas naszej manifestacji w miesięcznicę tragedii pod Szczekocinami na ręce pana podsekretarza stanu ds. kolejnictwa Andrzeja Massela. Jest to wyraźny sygnał, że pan minister Nowak tą petycję czytał. Chcemy tylko, żeby tym razem nie skończyło się jak zwykle, czyli na deklaracjach bez pokrycia. W ciągu miesiąca od momentu kwietniowej manifestacji oczekujemy konkretnych zmian na kolei - dobrych rozwiązań legislacyjnych, bo przecież to są priorytety w sprawie kolei, których oczekujemy od decydentów na Chałubińskim, nie tylko roszad personalnych w zarządach kolejowych spółek.

Co do tych ostatnich, to kolejna duża zmiana niedawno nastąpiła - w PKP S.A. wybrano nowy zarząd. Pytanie tylko, czy przeszczepienie na polskiej kolei zwyczajów z kręgu światowej finansjery będzie rzeczywiście zmianą na lepsze? Nowy szef PKP, pan Jakub Karnowski - doświadczony menedżer, który już teraz ma łatkę „kolejowego Balcerowicza” z racji wieloletniej współpracy z byłym wicepremierem, zapowiada twardą ewolucję w spółkach PKP. Jak na bankiera przystało, głównymi celami, które stawia sobie nowy prezes PKP na początku swojego urzędowania jest sprzedaż kolejowych nieruchomości, prywatyzacja, sprawne zarządzanie długiem spółki i gdzieś na końcu tej listy poprawa bezpieczeństwa... Niepokoić może trochę fakt, że na czele PKP stoi teraz osoba, która nie ma w ogóle kolejowego doświadczenia. Jak to się ma do rządowych deklaracji w sprawie poprawy bezpieczeństwa na kolei? W mediach mówi się, że nowy prezes nie będzie „zakładnikiem środowiska kolejowego” - to tak, jakby kolejarze chcieli źle dla samych siebie, swoich rodzin i polskiej kolei w ogóle. Wygląda na to, że do tej pory racjonalnych zmian na kolei nie udało się wprowadzić kolejnym decydom w związku ze „zmową środowiska”.

Mamy zamiar bacznie przyglądać się pierwszym krokom nowego prezesa.

*Życzymy ciekawej lektury
Redakcja*

Nic o nas bez nas

28 marca w Brukseli odbyło się spotkanie Prezydium Zarządu ALE z Brianem Simpsonem - przewodniczącym Komisji Transportu i Turystyki w Parlamencie Europejskim w sprawie euro-regulacji dotyczących maszynistów i rynku kolejowego.



ALE to powstały w 1988 roku międzynarodowy związek maszynistów. Należą do niego organizacje z takich krajów jak: Niemcy, Słowacja, Czechy, Węgry, Serbia, Hiszpania, Włochy, Portugalia, Chorwacja, Bułgaria, Szwajcaria, Holandia, Rumunia, Słowenia, Grecja, Belgia i Polska.

Silnym polskim akcentem w związku jest funkcja wiceprezydenta sprawowana przez Leszka Miętka. ALE od wielu lat dąży do bycia partnerem społecznym w dialogu dotyczącym sektora kolejowego w Unii Europejskiej. Jak do tej pory wieloletnie starania w tym kierunku przy współpracy z Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF) nie przyniosły spodziewanych rezultatów. W związku z tym ALE zaczęło poszukiwać nowych rozwiązań.

Spotkanie z Przewodniczącym Komisji Transportu i Turystyki

w Parlamencie Europejskim może przetrzeć nowy szlak na polu współpracy przy tworzeniu unijnego prawa dotyczącego kolejnictwa.

W parlamencie europejskim powołuje się do życia dyrektywy dotyczące m.in. maszynistów bez naszego udziału. Niektóre z nich są niedoskonałe i wymagają regulacji. - Chcemy mieć na to wpływ - tłumaczył Leszek Miętek.

Rozmowa była bardzo konstruktywna - poruszano wiele obszarów funkcjonowania kolei w poszczególnych krajach UE i spraw dotyczących wpływu prawa europejskiego na jej funkcjonowanie. Ważne jest to, żeby prawo unijne było precyzyjne, bo niestety obserwujemy zjawisko wielu wypaczeń prawa podczas jego implementacji do prawa krajowego. Najistotniejsze sprawy dotyczą kwestii czasu pracy, kwalifikacji maszynistów,

dopuszczania taboru do eksploatacji. Reprezentanci zarządu ALE podkreślali dużą troskę o kwestie bezpieczeństwa ruchu na zliberalizowanym rynku kolejowym. Wspólnie uznano, że wkład ALE jako reprezentacji znacznej części europejskich maszynistów byłby cenny w kwestii poprawy uchwalanego prawa dotyczącego europejskiej kolei. Brian Simpson jest zwolennikiem rozpoczęcia dialogu w tej sprawie z członkami Komisji Transportu i Turystyki w Parlamencie Europejskim. Pierwszym oficjalnym krokiem ALE na forum parlamentu UE ma być spotkanie w ramach tej komisji, na którym przedstawiona będzie prezentacja na temat związku, jego celów i stanowisk w kwestii europejskich regulacji prawnych dotyczących kolejowej branży transportowej - ukazanie ich słabych punktów i zaproponowanie korzystniejszych rozwiązań. Naszym sprzymierzeńcem i rzecznikiem na tym polu będzie Bogusław Liberadzki - deputowany do Parlamentu Europejskiego od 2004r.

W parlamencie europejskim kończą się właśnie prace nad III pakietem kolejowym. - Wiele kwestii, m.in. liberalizacja rynku kolejowego będzie głosowana w IV pakiecie. Akurat teraz jest dobry moment i zarazem szansa, aby w Brukseli nas usłyszano i wzięto pod uwagę nasze zdanie - tłumaczył Leszek Miętek.

(Red.)



**DRUKARNIA KOLEJOWA
KRAKÓW**

32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A
Centrala, Sekretariat
e-mail: biuro@drukkol.pl
tel./fax : 12 298-04-00

Oferuje usługi w zakresie:

- ⊗ składu i grafiki komputerowej
- ⊗ druku offsetowego
- ⊗ oprawy inroligatorskiej

Wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

**TRADYCJA
KONKURENCYJNE CENY
PROFESJONALIZM**



www.drukkol.pl

Uwaga Maszyniści!

Planowane zmiany w prawie

Do Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce dotarły projekty zmiany Ustawy o transporcie kolejowym a także Rozporządzeń dotyczących procedur uzyskania licencji i świadectwa maszynisty.

Poniżej przedstawiamy proponowany ramowy program szkolenia dotyczący świadectwa i licencji maszynisty. Całość projektów zmian, (w tym wymogi zdrowotne jakie musi spełnić osoba ubiegająca się o licencję maszynisty) znajdziecie

na stronie www.informacjezzm.pl

Zastrzegamy, że przedstawione zmiany są projektami i obecnie podlegają konsultacjom wobec powyższego mogą ulec zmianom.

Załącznik nr 3

RAMOWY PROGRAM SZKOLENIA KANDYDATÓW NA MASZYNISTÓW UBIEGAJĄCYCH SIĘ O UZYSKANIE ŚWIADECTWA MASZYNISTY

Lp.	Temat szkolenia	Minimalna liczba godzin szkolenia	
		KATEGORIA A**	KATEGORIA B**
1	Staż stanowiskowy i szkolenie praktyczne z taboru kolejowego:		
	1) praca przy naprawie i utrzymaniu taboru kolejowego***	220	260
	2) praca w charakterze pracownika szkolonego pod nadzorem przy czynnościach maszynisty	340	510
	3) praca w charakterze pracownika szkolonego pod nadzorem przy czynnościach rewidenta taboru***	20	20
2	Szkolenie teoretyczne z taboru kolejowego (wykłady i ćwiczenia)	120	160
3	Szkolenie teoretyczne ze znajomości infrastruktury	20	20
4	Szkolenie praktyczne ze znajomości infrastruktury*	32	-
5	Jazda w charakterze maszynisty szkolonego pod nadzorem	500	1300
	Razem	1252	2270

*) Dla kat. A dotyczy jednego okręgu manewrowego, dla kat. B ustala przewoźnik kolejowy lub zarządca infrastruktury kolejowej, w zależności od wielkości zapoznawanej infrastruktury.

***) W przypadku, gdy kandydat na maszynistę ubiega się o świadectwo maszynisty obejmującego jednocześnie kat. A i kat. B, realizuje on cykl szkolenia przewidziany dla kat. B.

****) Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej mogą skrócić czas trwania szkolenia, wliczając okresy zatrudnienia kandydata na maszynistę na stanowiskach, na których realizował on czynności wskazane w lp. 1 pkt 1 lub 3.

RAMOWY PROGRAM SZKOLENIA KANDYDATÓW NA MASZYNISTÓW UBIEGAJĄCYCH SIĘ O LICENCJĘ MASZYNISTY

1. Ramowy program szkolenia osób ubiegających się o licencję maszynisty

Lp.	Tematy szkoleń	Minimalna liczba godzin szkolenia		
		Wykłady	Zajęcia praktyczne	Razem
1	Podstawowe wiadomości dotyczące systemu przyznawania uprawnień dla maszynistów w Unii Europejskiej. Zasady i procedury dotyczące uzyskania licencji maszynisty i świadectwa maszynisty. Zagadnienia prawa krajowego i unijnego.	4	–	4
2	Podstawowe wiadomości o eksploatacji pojazdów kolejowych (rodzaje pojazdów i ich przeznaczenie eksploatacyjne)	12	–	12
3	Infrastruktura kolejowa – wybrane zagadnienia z zakresu: 1) budowy toru, 2) stosowanych systemów zabezpieczenia ruchu i łączności, 3) budowy sieci trakcyjnej, 4) budowli kolejowych.	12	4	16
4	Technika prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji	80	–	80
5	Hamulce kolejowe – typy, budowa, zasada działania, obsługa i próby działania	32	16	48
6	Podstawy elektrotechniki oraz zagadnienia dotyczące bezpiecznych metod pracy przy urządzeniach elektroenergetycznych zainstalowanych na pojazdach kolejowych	24	8	32
7	Zagadnienia z zakresu pracy pracowników rewizji technicznej pociągów	8	4	12
8	Budowa pojazdów kolejowych	32	–	32
9	Urządzenia automatyki bezpieczeństwa pociągu oraz urządzenia czujności, prędkościomierze i radiolączność w pojazdach kolejowych	8	8	16
10	Zasady postępowania w razie poważnego wypadku, wypadku, incydentu kolejowego i wydarzeń z ludźmi oraz sytuacji ekstremalnych mogących zaistnieć w czasie pracy maszynisty	8	4*	12
11	Zagadnienia z zakresu przewozów towarów niebezpiecznych oraz przewozów wojskowych	12	–	12
12	Bezpieczeństwo i higiena pracy, udzielanie pierwszej pomocy	10	2	12
13	Ochrona przeciwpożarowa pojazdów kolejowych oraz terenów kolejowych (w tym pożary w tunelach)	2	2	4
14	Zasady prowadzenia i wypełniania podstawowych dokumentów związanych z pracą maszynisty	8	4	12
	SUMA:	274	47	321

*) prowadzenie zajęć praktycznych z wykorzystaniem symulatorów jazdy lub innych technik informatycznych i audiowizualnych.

Nie może być niedomówień w kwestii bezpieczeństwa

Przykład zdarzenia kolejowego na stacji Szamotuły potwierdza, że bezpieczeństwo ruchu kolejowego jest traktowane wybiórczo w zależności od okoliczności i potrzeb.

W uzasadnieniu postanowienia z dnia 15 sierpnia 2011r. Sądu Rejonowego w Piotrkowie Trybunalskim, dotyczącego tymczasowego aresztowania maszynisty w związku z wypadkiem kolejowym jaki miał miejsce w dniu 12 sierpnia 2011r. na stacji Baby czytamy: "Decydującym dowodem na tym etapie okazał się protokół oględzin poważnego wypadku kolejowego sporządzony przez komisję kolejową zakładową z przedstawicielami Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w Warszawie" w dalszej części uzasadnienia czytamy: "maszynista stwierdził, że do prowadzenia pociągu z taką prędkością upoważniały go wszelkie mijane po drodze semafora, w szczególności chodzi tu o semafora znajdujące się przed miejscem gdzie doszło do katastrofy. Z wyjaśnień podejrzanego można więc wnioskować, że albo zawiódł dyżurny ruchu stacji Baby, albo zawiódła technika". Niewątpliwie ten alternatywny wniosek Sądu Rejonowego w Piotrkowie Trybunalskim dotyczący oceny wstępnej przyczyny wypadku powinien być drogowskazem dla kolejowej komisji powypadkowej.

Za pośrednictwem Prezydium Rady Krajowej Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce zwróciłem się z prośbą do wszystkich maszynistów o przesyłanie informacji o wadliwym działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym /srk/ - wskazań semafora. Nie zawiodłem się, otrzymałem wiele przykładów wadliwego działania urządzeń srk. W szczególności przydatny okazał się raport ma-

szynisty z Zakładu Północnego PKP Intercity S.A. (sekcja w Szczecinie) opisujący zdarzenie kolejowe jakie miało miejsce w dniu 8 października 2011r. na stacji Szamotuły. Po szczegółowej analizie treści raportu zauważyłem, że okoliczności zdarzenia jakie miały miejsce na stacji Szamotuły są bliźniaczo podobne do okoliczności poważnego wypadku jaki miał miejsce na stacji Baby. W obu przypadkach maszyniści stwierdzają, że obraz na semaforze wjazdowym wskazywał sygnał S-5 (jedno pomarańczowe światło) podczas gdy w rzeczywistości droga była ułożona na zboczenie, tym samym obraz semafora powinien wskazywać sygnał S-13 (dwa pomarańczowe światła). Zarówno na stacji Baby jak i na stacji Szamotuły mamy do czynienia z przekątnymi urządzeniami sterowania ruchem kolejowym. Ponadto maszynista wskazał w dniu 10 października 2011r. przestaliśmy do Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK) jak i do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. raport maszynisty wraz z informacją, że są świadkowie opisanego zdarzenia. Spodziewaliśmy się, że zarówno PKP PLK S.A. jak i komisja powypadkowa powołana do wyjaśnienia przyczyny poważnego wypadku w Babach z należytą uwagą potraktuje zdarzenie opisane w raporcie maszynisty. Żłudne marzenia. PKP PLK S.A. poinformowało nas, że powołała na ta okoliczność komisję, a przeprowadzona kontrola urządzeń w dniu 20.10.2011r. nie potwierdziła usterek opisanych w raporcie. Zdaniem komisji wszystko działało i działa poprawnie. Zarówno komisja powołana przez PKP PLK S.A. jak i komisja powypadkowa powołana na okoliczność poważnego wypadku w Babach, nawet nie wysłuchała świadków zdarzenia. Wobec powyższego zwróciłem



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

się w imieniu Komisji Obrony Praw Pracowniczych do PKP Intercity S.A. oraz Spółki Przewozy Regionalne o wystąpienie świadków na okoliczność zdarzenia jakie miało miejsce w dniu 8.10.2011r. na stacji Szamotuły. Protokoły z przeprowadzonych wysłuchań otrzymałem w ciągu tygodnia i przestałem je do wszystkich zainteresowanych instytucji kolejowych oraz Prokuratury Okręgowej w Piotrkowie Trybunalskim.

Obserwując beztrudnie podejście ze strony PKP PLK S.A. - instytucji odpowiedzialnej za bezpieczeństwo ruchu kolejowego jak i komisji powypadkowej - do zdarzenia opisanego w raporcie maszynisty, odnoszę wrażenie, że podjęte działania Związku mające na celu doprowadzenie do ustalenia stanu faktycznego jakie miało miejsce na stacji Szamotuły jest kłopotliwe i niemiłe widziane.

Mam pełną świadomość, że potwierdzenie wadliwego działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym na stacji Szamotuły, podważy wstępne ustalenia przyczyny wypadku kolejowego jaki miał miejsce w dniu 12 sierpnia 2011r. na stacji Baby. Mając na uwadze powyższe zadaję pytanie? Czy obawa przed odpowiedzialnością za wypadki nie jest powodem lekceważącego podejścia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do usterek powodującej nieprawidłowe wskazania obrazu semafora w stosunku do ułożonej drogi przebiegu?

Opisany przykład wskazuje, że bezpieczeństwo ruchu kolejowego jest traktowane przez zarządcę infrastruktury w sposób nieodpowiedzialny. Dlatego z wielkim

zainteresowaniem oczekuje stanowiska Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w przedmiotowej sprawie. Powinno ono być zawarte w raporcie końcowym opracowanym na okoliczność poważnego wypadku na stacji w Babach. Naszym zdaniem, brak odniesienia się Państwowej Komisji Bada-

nia Wypadków Kolejowych do zdarzenia na stacji Szamotuły, w raporcie końcowym sporządzonym przez nią postawi ustalone okoliczności i przyczyny wypadku pod wielkim znakiem zapytania.

*Przewodniczący Komisji
Obrońcy Praw Pracowniczych
Eugeniusz Śliwiński*



Krwawe początki 1 Maja – czyli związkowcy i walka o prawa pracowników.



Dzisiaj mało kto pamięta, że święto, które wprowadziła w 1889r. II Międzynarodówka miało krwawy rodowód.

Upamiętnia ono bowiem wydarzenia, które miały miejsce w Chicago, w Stanach Zjednoczonych w pierwszych dniach maja 1886 roku.

Wówczas to doszło do strajku i krwawych zamieszek będących częścią ogólnokrajowej kampanii na rzecz wprowadzenia 8-godzinnego dnia pracy.

W Chicago sytuacja dojrzała do strajku już na kilka lat przed wydarzeniami z 1886 roku. Powodem złych nastrojów pracowników były fatalne warunki pracy, niskie płace i dwunastogodzinny dzień pracy.

Głównym bohaterem konfliktu był właściciel firmy McCormick Harvester Co, który modernizując zakład zwolnił ogromną rzeszę robotników. Jego stosunki ze związkami zawodowymi były bardzo napięte. W wyniku strajku właściciela fabryki zmuszono do radykalnych ustępstw. Sukces był jed-

nak tylko chwilowy - w lutym 1886 roku właściciel firmy zwolnił wszystkich pracowników, a na ich miejsce zatrudniono nowe osoby, których bezpieczeństwo miała pilnować kilkudziesięciosobowa grupa ochroniarzy.

W reakcji na te wydarzenia związkowcy szybko przeszli do ofensywy. Na pierwszego maja przygotowano demonstrację, która miała wywalczyć ośmiogodzinny dzień pracy. Na jej czele stanął Albert Parsons - związkowiec, anarchokomunista; opowiadający się także m.in. za równouprawnieniem czarnych. Wzięło w niej udział przeszło kilkadziesiąt tysięcy osób.

Kontynuacją tej akcji był wiec zorganizowany trzeciego maja przez innego, urodzonego w Niemczech związkowca, anarchistę Augusta Spiesa, redaktora pracowniczego pisma „Arbeiter-Zeitung”. W trakcie wiecu doszło do bójki między wychodzącymi z zakładu McCormicka nowymi robotnikami, a demonstrantami. Nie obyło się bez użycia siły przez służby porządkowe - ponad dwustu policjantów interweniowało

używając rewolwerów i pałek. Dokładna liczba ofiar jest nieznana. Spies w reakcji na brutalność policji zorganizował demonstrację również następnego dnia.

Kolejny wiec przygotowany tym razem przez Spies, Parsonsa i Samuela Fieldena miał miejsce na placu Haymarket. Na demonstracji obecny był burmistrz Chicago Carter Harrison, który twierdził później, iż nic nie wskazywało na to, że policja będzie musiała interweniować. Pod koniec przemówienia Fieldena spadł deszcz. Na placu pozostało jedynie ok. 200 osób. Nagle, nie wiadomo dlaczego, 180 policjantów dowodzonych przez kapitana Johna Bienfielda ruszyło do ataku na demonstrantów. Pomimo, iż Fielden zapewniał, iż demonstracja jest pokojowa - nie zatrzymało to atakujących.

Nagle w stronę policji poszybowała bomba. Jeden funkcjonariusz zginął, kilkunastu zostało rannych. W reakcji na to policjanci otworzyli ogień do demonstrujących. Liczba zabitych robotników pozostaje nieznana. Na placu zapanował taki chaos, że wielu policjantów zostało postrzelonych przez swoich kolegów. To wydarzenie znane jest w historii jako Haymarket Riot. Efektem tych zająć były ostre represje skierowane przeciwko działaczom związkowym. Przed sądem stanęło osiem osób. Pośród nich byli trzej główni organizatorzy majowego wiecu i pię-

ciu związkowców, którzy nawet w nim nie uczestniczyli.

Proces rozpoczął się 21 czerwca 1886 roku. Wszystkie osoby, które stanęły przed sądem oskarżono o zabicie policjanta, który zginął na miejscu w wyniku wybuchu. W obliczu braku dowodów nie podejrzewano, że oskarżeni mogą zostać skazani na surowe kary. Niestety siedem osób zostało skazanych na śmierć. 11 listopada 1887r. zostali powieszani: Parsons, Engel, Spies i Fischer. Dzień przed ich egzekucją w celi odebrał sobie życie Louis Lingg. Pozostali skorzystali z prawa łaski, po 7 latach opuścili więzienie. Nie byłoby to możliwe, gdyby nie kampania prowadzona przez ruch robotniczy, w wyniku której wyroki zostały anulowane. Historycy podejrzewają, iż bomba na placu została rzucona przez policyjnego agenta

współpracującego z kapitanem Johnem Bienfeldem.

W trzy lata po tragicznych wydarzeniach, czyli w 1889 roku II Międzynarodówka uznała 1 Maja Świętem Pracy. Chciano w ten sposób uczcić oddanie dla sprawy licznych ofiar, jakie w wyniku tych zażyć poniósł ruch robotniczy.

W Polsce Święto 1 Maja obchodzimy od 1890 roku. Warto o nim pamiętać nie tylko w kontekście dnia wolnego od pracy. Jest to święto każdego Polaka - dzień w którym powinien on upomnieć się o swoje prawa. Dlatego 1 maja OPZZ planuje w Warszawie ogólnopolską manifestację. Jej celem ma być sprzeciw wobec polityki rządu w zakresie planów podniesienia wieku emerytalnego, ograniczenia dostępu do bezpłatnej opieki medycznej i oświaty, wyprzedaży majątku narodowego i rosnącemu

Manifestacja rozpocznie się wieczorem o godz. 11.00 przed siedzibą OPZZ w Warszawie na ul. Kopernika 36/40. Następnie odbędzie się przemarsz ulicami: Świętokrzyska, Nowy Świat, Książęca, Rozbrat. Zakończenie manifestacji planowane jest na godz. 13.30 w parku przy ul. Rozbrat lub na Towarze - w zależności od pogody. Po zakończeniu manifestacji będzie można wziąć udział w pikniku w parku przy ul. Rozbrat zorganizowanym z okazji rocznicy wejścia Polski do Unii Europejskiej. Zachęcamy Was do przyłączenia się do manifestacji.

bezrobociu. Program manifestacji znajdziecie na stronie www.informacjazzm.pl. Organizatorzy przewidują, że weźmie w niej udział kilkanaście tysięcy osób.

(Red.)



naturalnie z nami

Naszą misją jest transport towarów i świadczenie usług logistycznych, przyjaznych i bezpiecznych dla środowiska. **Celem jest zapewnienie satysfakcji i zadowolenia klientów.**

Połączenie funkcji handlowych z eksploatacyjnymi pozwala nam elastycznie reagować na potrzeby rynku oraz rozszerzać ofertę, m.in. o usługi „door to door”, „just in time” oraz „szyte na miarę”.

Uruchamiamy nowe relacje w kraju i zagranicą, w głównych europejskich korytarzach transportowych. Realizujemy samodzielnie przewozy kolejowe w Niemczech, Czechach i na Słowacji.

Optymalizujemy systemy planowania i monitorowania przewozów. Wprowadzamy nowe, korzystne dla klienta zasady sprzedaży usług i atrakcyjne bonifikaty. **Wybierając nas, niezawodnie, szybko i prosto trafisz do celu.**

Bezpieczeństwo przede wszystkim – komisja kolejowa potwierdza: maszynista PKP CARGO zareagował prawidłowo zatrzymując pociąg



W dniu 18 kwietnia br. około godziny 9.15 środowisko kolejowe obiegła informacja o tym, że maszynista PKP CARGO, prowadząc pociąg towarowy nr 613 000 relacji Kamieniec Ząbkowicki-Sochaczew zatrzymał go. W trakcie dojazdu do stacji Baby maszynista z Centralnego Zakładu Spółki pan Edward Pryczek stwierdził sprzeczne wskazania pomiędzy ostatnim semaforem blokady samoczynnej trójstawnej (obraz „wolna droga”) oraz semaforem wjazdowym na stację („wolna droga ze zmniejszoną szybkością - jazda ze zmianą toru”). Świadczyło to o usterce w urządzeniach sterowania ruchem kolejowym.

Pan Edward jest maszynistą w sekcji Piotrków Trybunalski, Zakład Taboru w Łodzi. Na kolei pracuje 44 lata, ma żonę i troje dzieci. W Związku Maszynistów jest praktycznie od początku swojej kariery. Specjalnie dla Głosu Maszynisty zgodził się udzielić krótkiego wywiadu.

Jaki obraz Pan widział na semaforach?

- Gdy zbliżałem się do ostatniego semafora blokady samoczynnej, to obraz na nim wskazywał zielone światło, czyli pozwalał na największą dozwoloną prędkość. Natomiast na semaforze wjazdowym do stacji Baby wyświetlono dwa światła (dolne pomarańczowe, górne zielone). Gdy zauważyłem niewłaściwy semafor użyłem nagłego hamowania i zatrzymałem pociąg. Szczęśliwie zatrzymał się jeszcze przed przejazdem kolejowym, dzięki czemu nie zablokował ruchu.

Czy ktoś wywierał na Pana jakies naciski w celu zmiany tej decyzji?

- Nie, z niczym takim się nie spotkałem. Zgłosiłem wszystko o godz. 9.15 dyżurnej ruchu i zażądałem zwołania komisji. Członkowie komisji po przybyciu na miejsce badali dokumenty na nastawni. O godz. 12.30 zostałem podmieniony, po czym udałem się również na na-

stawnię, aby można było dokończyć przeprowadzenie dochodzenia - odpowiadałem na pytania, wykonano mi również badanie alkotestem. Komisja nie miała do mnie zastrzeżeń.

Czy już kiedyś wcześniej spotkał się Pan z podobnym przypadkiem sprzecznych wskazań na semaforach?

- Jeżdżę już tyle lat, ale do tej pory nie miałem takiego zdarzenia.

Jak się pan poczuł odbierając telefon od samego prezesa PKP Cargo, pana Wojciecha Balczuna?

- Było mi bardzo miło, że pan prezes pamięta o swoich ludziach.

Teraz jest pan atakowany nieustannie przez media, jak pan się w tym odnajduje?

- Ta popularność wcale nie jest mi potrzebna, dbam tylko o to, żeby sprawy służbowe były zatwierdzone, jak trzeba.

O opinię o całym wydarzeniu zapytaliśmy również pana Marka Kraskę, wieloletniego kolegę pana Edwarda ze Związku Maszynistów. Uważa on, że pan Edward jest zdyscyplinowanym i odpowiedzialnym pracownikiem, zachował się jak prawdziwy maszynista, zrobił dokładnie to, co do niego należało. - Nie zawiodłem się na Edwardzie - powiedział. Pan Marek jako przewodniczący ZZM w imieniu swoim i kolegów maszynistów pragnie bardzo podziękować panu prezesowi Cargo za to, że kwestie bezpieczeństwa są dla niego priorytetowe. - Bardzo serdecznie dziękuję panu prezesowi za wszystkie te słowa, które skierował do naszego kolegi Edwarda - powiedział.

Redakcja ZZM również bardzo dziękuje panu prezesowi i naszemu koledze maszyniście. To bardzo ważne, że dzięki jego właściwej postawie udało się uniknąć kolejnego zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu kolejowym.

(Red.)

Bezpieczeństwo na kolei musi być priorytetem rządu

3 kwietnia br. w miesiąc po katastrofie pod Szczekocinami, o godz. 11.30 rozpoczęła się w Warszawie związkowa pikietą w sprawie poprawy bezpieczeństwa na kolei.

Manifestacja rozpoczęła się od minuty ciszy ku czci 16 ofiar katastrofy pod Szczekocinami, następnie ruszyła sprzed Pałacu Kultury i Nauki ulicami Warszawy do siedziby premiera. Tam reprezentanci związków zawodowych przekazali petycję w sprawie naprawy stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego na ręce podsekretarza stanu ds. kolei Andrzeja Massela.

Niestety pan premier Donald Tusk nie znalazł czasu, aby w tym dniu osobiście porozmawiać ze związkowcami na temat bezpieczeństwa. Szkoda, ponieważ uczestnicy manifestacji (ok. 3500 osób) poświęcili w ten dzień swój czas i przyjechali z najodleglejszych części kraju specjalnie po to, żeby po raz kolejny zwrócić stronie rządowej uwagę na zaniedbania i problemy dotyczące bezpieczeństwa na kolei i ustyszeć czy rząd przygotowuje konkretne rozwiązania, a nie tylko składa deklaracje bez

pokrycia dotyczące tych kwestii. Prezydent ZZM Leszek Miętek zapytał wprost pod kancelarią premiera - Dlaczego pomimo wcześniejszych wypadków m.in. w Białymstoku, Korzybiu, Babach i wielu innych, które wydarzyły się w ostatnim czasie i określenia jasnych wytycznych m.in. Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych nie wdrożono żadnych realnych działań w obszarze poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, eliminacji wadliwych procedur i zmiany zapisów prawnych? Kto odpowiada za taki stan rzeczy?

Pikietujący tym razem nie doczekali się ani wyjaśnień, ani nawet deklaracji...

Skierowana do premiera Donalda Tuska petycja zawiera konkretne rozwiązania w sprawie poprawy bezpieczeństwa na kolei - m.in. stworzenie na bazie Urzędu Transportu Kolejowego organu odpowiedzialnego za kwestie bezpieczeństwa na kolei (wyposażonego w konkretne instrumenty prawne i kompetentne kadry). UTK powinien również wydawać wszystkie przepisy i instrukcje obowiązujące zarządców infrastruktury i przewoźników.



- Nie może być tak, żeby każdy przewoźnik tworzył własne przepisy, gdyby analogiczna sytuacja miała miejsce w ruchu drogowym, tragiczne efekty można by było łatwo przewidzieć - mówił prezydent Leszek Miętek.

Kolejną kwestią poruszaną w petycji jest forma zatrudnienia pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów - powinna to być wyłącznie umowa o pracę, a czas pracy w wymiarze dobowym nie powinien przekraczać 12 godzin, w wymiarze rocznym 150 godzin.

Pracownicy bezpośrednio związani z ruchem pociągów są narażeni na szczególne obciążenia i powinni być adekwatnie do tego wynagradzani, to, że muszą „dobierać”, żeby żyć, to tylko smutna, polska kolejowa rzeczywistość.



- Niedopuszczalne jest również to, że w Polsce istnieją firmy, które „produkują” w 2 miesiące maszynistów - mówił prezydent Leszek Miętek. Powinno się ustalić minimalny czas szkolenia zarówno osób przyuczanych do zatrudnienia na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów, a także szkoleń okresowych pracowników na tych stanowiskach - czytamy w petycji.



Aby poprawić bezpieczeństwo na kolei należałoby również stworzyć centralny rejestr maszynistów, kierowników pociągów, dyżurnych ruchu i rewidentów taboru, który zawierałby wszystkie dane dotyczące ich kwalifikacji, spełnienia norm zdrowotnych i czasu pracy.

Oprócz kwestii związanych ze stworzeniem organu nadzorującego bezpieczeństwo oraz regulacją form zatrudnienia i szkolenia pra-

owników bezpośrednio związanych z ruchem pociągów, bardzo ważne jest również ustalenie jednolitych procedur dotyczących utrzymania taboru (w zależności od jego typu i rodzaju) i infrastruktury. W kwestii taboru powinno się również weryfikować zasady dopuszczenia użytkownika pojazdów i urządzeń prototypowych, natomiast modernizowane linie kolejowe, na których ujawniają się usterki w trakcie ich eksploatacji powinny być audytowane ze szczególnym uwzględnieniem certyfikatów bezpieczeństwa na stosowane na nich urządzenia.





Były to najważniejsze punkty petycji skierowane do premiera. Przed jego kancelarią pikietujący zapalili setki zniczy, aby kolejny raz upamiętnić ofiary ostatnich katastrof kolejowych.

Otwarte pozostaje pytanie, co dalej, jeżeli rząd nie spełni związkowych postulatów. Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów deklaruje otwarcie - W przypadku braku reakcji rządu pasażerowie nie pojedą pociągami - po prostu będziemy zmuszeni wstrzymać ruch pociągów ze względów bezpieczeństwa. Strona rządowa ma miesiąc od momentu manifestacji na zainicjowanie odpowiednich inicjatyw legislacyjnych.

(Red.)

ZUZP

Tworzenie Układów Zbiorowych Pracy w trudnych czasach nie jest dobrym pomysłem, a w szczególności, kiedy dokonano ustawowej zmiany właściciela, którymi stały się Urzędy Marszałkowskie. To właśnie po tych przeobrażeniach bez głębszej przyczyny wypowiedziano Ponadzakładowy i Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy. Pierwsze próby wypracowania korzystnego aktu prawnego dla obu stron były fiaskiem. Przyczyną było przedstawienie przez pracodawcę bardzo okrojonego i w niczym nieprzypominającego wypowiedzianego ZUZP. Strona związkowa mając na uwadze brak parasola ochronnego w postaci PUZP starała się obronić zdobycze minionych lat. Pracodawca natomiast dostrzega-

jąc potrzebę unowocześnienia układu i oszczędności podyktowanych trudną sytuacją spółki proponował i oczekiwał wiele zmian. Dlatego tak trudno i z taką determinacją wszystkie strony w drodze negocjacji starały się osiągnąć kompromis. Do rokowań nad elementami układu zaangażowani zostali również przewodniczący związku, którzy sprawdzili złożone propozycje wyłączenia dodatku za pojedynek, dodatku kilometrowego oraz szkodliwego i uciążliwego. Po przeanalizowaniu wszystkich załączników okazało się, że najbardziej kontrowersyjnym i rujnąjącym cały system jest dodatek kilometrowy. Na podstawie uchwały sektora, przy zrozumieniu i akceptacji pozostałych przedstawicieli związków zawodowych udało się ten element wynagrodzenia pozostawić na

niezmienionych warunkach. W dniu 23 marca strona społeczna uzgodniła i parafowała Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy w Przewozach Regionalnych. Kolejnym krokiem jest uzgodnienie i przyjęcie przez władze związku a ze strony pracodawcy zarząd i Radę Nadzorczą PR. Ten proces powinien zamknąć się w najbliższym czasie.

Po wielu perturbacjach i około czterdziestu spotkaniach, mamy podobną sytuację w spółce PKP Intercity, w której został zaproponowany do parafowania Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy. Mamy nadzieję, że w najbliższym czasie zostanie on przedstawiony na Radzie Krajowej, która podejmie decyzje o jego podpisaniu.

Sławomir Centkowski

Wybory do Rady Nadzorczej PKP Cargo S.A. rozstrzygnięte



Z przyjemnością informujemy, że nasz kolega Kazimierz Jamrozik został wybrany na członka Rady Nadzorczej PKP Cargo S.A.

Za naszym pośrednictwem pan Kazimierz pragnie podziękować wszystkim kolegom, którzy oddali na niego głos.

- Zobowiązuję się godnie reprezentować wszystkich pracowników Cargo - obiecuje kol. Jamrozik.

Cieszymy się razem z Kazimierzem i serdecznie gratulujemy!

Uchwała Nr Centralnej Komisji Wyborczej PKP CARGO S.A. w Warszawie z dnia 16 kwietnia 2012 r.

Na podstawie § 4 „Regulaminu przeprowadzenia wyborów przedstawicieli pracowników do Rady Nadzorczej Spółki PKP CARGO S.A.” stanowiącego załącznik do uchwały Nr 721/III/2009 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 23 marca 2009 r. Centralna Komisja Wyborcza uchwała, co następuje:

§ 1

1. Liczba prawidłowo zgłoszonych kandydatów wynosi 3 (słownie trzy) co odpowiada liczbie mandatów przedstawicieli pracowników w Radzie Nadzorczej PKP CARGO S.A.
2. Głosowania ustalonego Uchwałą Nr 1073/IV/2012 Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. z dnia 21 marca 2012 r. w dniach od 23 do 27 kwietnia 2012 r. – nie przeprowadza się.
3. Za wybranych do Rady Nadzorczej PKP CARGO S.A. przedstawicieli pracowników uznaje się:
 1. Pana Krzysztofa Czarnotę
 2. Pana Kazimierza Jamrozika
 3. Pana Marka Podskalnego

§ 2

Uchwała obowiązuje z dniem podjęcia.

Liczba obecnych – 6
głosów za: 6
głosów przeciw: 0
głosów wstrzymujących się: 0

Przewodniczący
Centralnej Komisji Wyborczej
PKP CARGO S.A.
Zenon Kozendra

Z cyklu Sylwetki...

Kolejową pasją już w najmłodszych latach zaraził go ojciec - maszynista i sympatyk kolei. - Z początku było to raczej modelarstwo kolejowe, później fotografia i historia kolei, aż doszło do podjęcia decyzji o pracy w tym zawodzie. - Do dziś w trudniejszych kwestiach związanych z naszą profesją mogę liczyć na taty wiedzę i doświadczenie. Widząc jego pracę, jej charakter i możliwość idealnego połączenia zainteresowań z pracą zawodową chciałem podjąć podobną jak on ścieżkę kariery zawodowej. Można śmiało stwierdzić, że pracując w dawnej służbie trakcji spełniam marzenia z dzieciństwa - mówi Mateusz Moc, nasz kolega z ZZM.

Praca daje Mateuszowi dużą satysfakcję, na co dzień spotyka w niej jednak problematyczne sytuacje. - Z jednej strony każdy współpracownik i przełożony ma za sobą kilkanaście, a częściej kilkadziesiąt lat pracy, w związku z czym mają ogromne doświadczenie i na ogół chętnie się nim dzielą. Z drugiej jednak niepokojąca jest przepaść pomiędzy mną, najmłodszym pracownikiem mojej sekcji, a średnią wieku maszynistów. Wielu z nich niedługo odejdzie na zasłużone emerytury, innym, ze względu na warunki pracy zdrowie nie pozwoli dłużej pracować za nastawnikiem. Powstanie duży deficyt maszynistów, więc potrzebne będą masowe szkolenia. Nie jestem pewien, czy młodzi ludzie, którzy niekoniecznie są miłośnikami kolei, zdecydują się na kiepsko płatną, dla niektórych nudną i niosącą za sobą ogromną odpowiedzialność pracę. A nawet, jeżeli znajdą się już chętni, to instrukcji kolejowych nie da się tak łatwo i szybko przyswoić, jak zasad ruchu drogowego podczas kursu na prawo jazdy - tłumaczy Mateusz.

Na podstawie obserwacji z codziennej pracy, młody pomocnik maszynisty jest raczej za centralizacją



sektora kolejowego, niż za jego rozdrobnieniem - Dużym minusem jest sztuczny podział środowiska kolejowego na spółki, których moim zdaniem w ramach restrukturyzacji powstała zbyt duża ilość; niektóre z wywodzących się z dawnego PKP dziś muszą konkurować ze sobą, co nie przynosi żadnych korzyści ekonomicznych ani dla pasażera, a wręcz wpływa negatywnie na jakość usług.

Mateusz aktywnie działa w Związku Zawodowym Maszynistów i zachęca do tego innych młodych pracowników kolei - Na członkostwo w Komisji ds. Młodych ZZM zdecydowałem się po rozmowie z jej przewodniczącym, Wojciechem Cholką. Głównym powodem była chęć wsparcia słusznych, moim zdaniem, działań na rzecz najmłodszych pracowników kolei, gdyż z uwagi na dużą lukę pokoleniową pracodawcy nie zawsze rzetelnie podchodzą do ich problemów. Czasy się zmieniają, zasady panujące na kolei także, jednak nie zawsze w dobrą stronę. Nie chodzi tu tylko o regulacje stosunków na linii pracodawca - młody pracownik, ale też kwestie bezpieczeństwa i przyszłości kolei, mówi Mateusz.

Wokół związków zawodowych narodziło wiele stereotypów, tym bardziej ważne jest, że w czasach umów śmieciowych i ciężkich warunków na rynku pracy, również młodzi ludzie upatrują poprawy tej sytuacji w walce o swoje prawa.

- Związkowi Zawodowemu Maszynistów należy się szansa od

młodych pracowników choćby z powodu dotychczasowych działań i osiągnięć. Każda poprawa warunków pracy to nigdy nie jest gest dobrej woli pracodawcy. Walka o zmianę przepisów na kolei to nie refleksja zarządcy infrastruktury, że nie zapewnia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ani ministra, że nie ma organu nadzorującego. „Brzuchate zwiąchole” to mocno utarty stereotyp, który już dzisiaj ma coraz mniej wspólnego z rzeczywistością. Gdyby przywódcy związków zawodowych w odpowiednim czasie nie podjęli dotychczasowych działań, gdyby nie poparcie ze strony zrzeszonych pracowników, gotowych do walki o swoje prawa do godnej i bezpiecznej pracy, nie moglibyśmy dzisiaj odchodzić na emeryturę w wieku 60 lat lub 55 lat, jeśli zdrowie nie pozwala dalej pracować, nie byłoby batalii o bezpieczną i nowoczesną kolej, nie byłoby systemu korzystnych ubezpieczeń i tanich usług telefonii komórkowej. Tak samo w przyszłości, jeżeli nie będzie poparcia załogi, to nawet złotousty przywódca z najlepszymi intencjami i pomysłami nic nie wskóra. ZZM jest organizacją chętną do współpracy, kierunek działań nie jest wyznaczany tylko przez prezydenta i lokalnych przewodniczących, dlatego tylko od pracowników zależy przyszłość tak związku, jak i całej kolei - tymi słowami Mateusz zachęca do wstępowania w szeregi i aktywną działalność w związkach zawodowych. Dziękując za rozmowę, redakcja życzy mu samych sukcesów w pracy i w życiu prywatnym.

(Red.)

Być może Ty również znasz kogoś ze swojego środowiska zawodowego, o kim warto byłoby napisać na łamach naszego pisma? O kim chciałbyś przeczytać w Głosie Maszynisty? A może sam chciałbyś opisać nam swoją zawodową historię? Czekamy na Wasze propozycje pod adresem mailowym glosmaszynisty@wp.pl

Sentyment do służby pozostanie...

W marcu 2012 roku swe ostatnie hamowanie przed odejściem na zasłużoną emeryturę wykonało kolejnych dwóch naszych kolegów, maszynistów Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych

z Sekcji w Czechowicach Dziedzicach. Jak to już wcześniej miało miejsce, koledzy Władysław Faruga oraz Kazimierz Szczerbowski, wieloletni przewodniczący ZZM w ówczesnym Zakładzie Taboru

Czechowice Dziedzice, zostali uroczystie pożegnani przez kolegów i przedstawicieli kierownictwa Zakładu na peronie czechowickiego dworca.



Z kolei 13 kwietnia 2012 r. w ośrodku wypoczynkowym Natura Tour w Sopcie Kamiennym Potoku odbyło się pożegnanie starszych maszynistów PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. Stefana Cirockiego i Janusza Zadomskiego przez Zarząd Spółki w osobach M. Lignowski i B. Buczek, Przewodniczącego ZZM Gdynia Cisowa T. Winiarskie-

go, koleżanki i kolegów. Pierwszy trafił na PKP w dniu 04 września 1967 roku a drugi 01 września 1971 r. W trakcie wieloletniej pracy zawodowej zajmowali kolejno stanowiska: rzemieślnik, elektromonter i maszynista - Cirocki od 01.09 1975 r. a Zadomski od 18.11.1977 r. Członkami związku byli od reaktywacji ZZM w roku 1989. czynnie

uczestnicząc w pracach Rady Zakładowej ZZM a Zadomski odszedł na emeryturę jako Przewodniczący Komisji Rewizyjnej ZZM PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. i Delegat ZZM kadencji 2009-2013.

Nowo mianowanym Emerytom życzymy dużo zdrowia i cierpliwości przy bawieniu wnuków... G.Moc



Kącik filatelistyczny

Do najbardziej poszukiwanych przez filatelistów walorów filatelistycznych budujących ekspozycje należą przesyłki z oryginalnego obiegu pocztowego z prawidłowym ofrankowaniem. Dziś w naszym kąciku prezentujemy kopertę wysłaną dnia 18 marca 1941 roku z Elbląga do Gdańska. Wartość tej przesyłki poleconej podnosi jej ofrankowanie - zamiast tradycyjnego znaczka i datownika widzimy na kopercie frankaturę mechaniczną; jest to znak pocztowy odbity przez maszynę frankującą bezpośrednio na kopercie zawierający trzy elementy - znak opłaty, datownik i napis reklamujący nadawcę. W tym przypadku jest to frankatura zakładów mechanicznych Schichau w Elblągu. Zakłady te, założone przez Ferdinanda Gottloba Schichaua produkowały w latach 1855 - 1945 nie tylko statki - były bardzo dużym producentem parowozów. Potwierdzeniem tego jest część



graficzna nadawcy tej frankatury - oprócz statku i żurawia portowego widzimy na niej parowóz o układzie osi 1 - 4 - 0. Zakłady Schichau w Elblągu wyprodukowały w latach 1919 - 1944 łącz-

nie 1608 parowozów. Po wojnie na terenie zakładów Schichau w Elblągu utworzono zakłady turbin parowych Zamech.

(Amur)

Wcale nie do śmiechu



A PLK na to niemożliwe...

Z humorem i humorkiem

Z zaprzyjaźnionej branży

W samolocie z Paryża do Nowego Jorku steward próbuje bezskutecznie wytłumaczyć blondynce, żeby zmieniła miejsce, ponieważ siedzi w pierwszej klasie, a ma bilet na drugą.

- Nie mam zamiaru się przesiadać. Jestem blondynką, jestem piękna i lecę do Nowego Jorku - odpowiada blondynka.

Zdesperowany steward prosi koleżankę o pomoc mając nadzieję, że dwie kobiety szybciej się dogadają. Bezskutecznie...

- Jestem blondynką, jestem piękna i lecę do Nowego Jorku - odpowiada niezmiennie blondynka.

Obsługa kieruje się do kokpitu, żeby opowiedzieć o niesfornej pasażerke drugiemu pilotowi, na co ten zaoferował swoją pomoc, jako, że jego żona też jest blondynką. Jak zaproponował, tak zrobił - nachylił się nad blondynką i szepnął jej coś do ucha, po czym ona wstała, zabrała swoje rzeczy i bez słowa skargi udała się do drugiej klasy... Zdziwieni pracownicy oczywiście zapytali jakim sposobem udało mu się ją przekonać.

- Ach nic takiego - odrzekł. - Mam wieloletnie doświadczenie, po prostu powiedziałem jej, że pierwsza klasa nie leci do Nowego Jorku.

Chiński turysta

Jakie jest największe zmartwienie chińskiego turysty?

- Kupić sobie pamiątkę z podróży po Europie i przeczytać na niej po powrocie do domu „Made in China”.

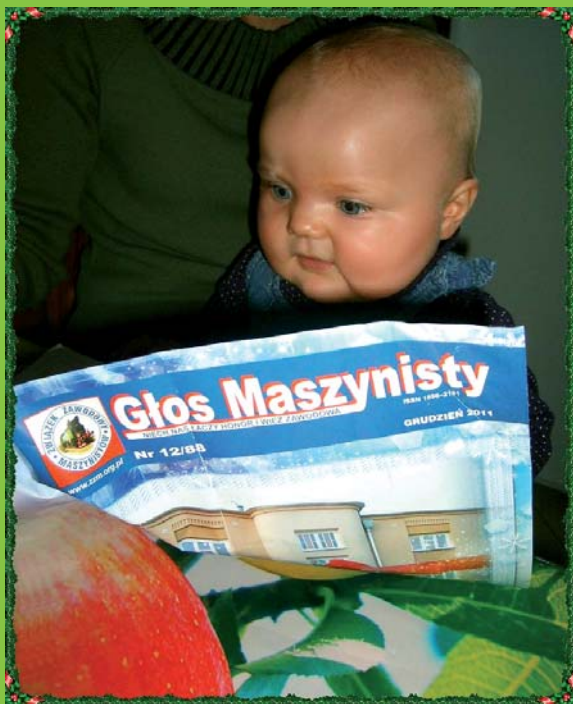
Szef - megaloman

Zauważywszy rozpięty rozporek swojego szefa zawstydzona sekretarka mówi:

- Drzwi do garażu są otwarte...
- Ach tak - skonfundował się szef i szybko zapiął zamek.
- Mam nadzieję, że nie widziała pani mojego luksusowego Cadilaca?
- Nie...widziałam tylko starego Volkswagena z dwoma przebitymi oponami...

Mała Julka jest wnuczką starszego maszynisty Andrzeja Dajera, członka ZZM pracującego w PKP Cargo S.A. w CT Północny w Gdyni - to jego „oczko w głowie”, któremu poświęca swój cały wolny czas; między innymi czytając z nią „Głos Maszynisty” - odciążając w ten sposób zapracowanych rodziców Julki. Kolega Andrzej Dajer ma nadzieję, że jego wnuczka zostanie pierwszą „maszynistką” na kolei i jednocześnie zasili Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce - rośnie nam więc młody narybek - tak trzymać!

(Amur)



Fraszki Jerzego Szulca

Rozwaga
Nim sięgniesz po rozum
zważ co cię olśniło
Żeby ci się głupio
potem nie zrobiło.

Dysharmonia
Cymbały, fujary
oraz trąba dęta...
Każdy na innego
patrzy dyrygenta.

Odchylki
Głupi to ma szczęście,
a mądry nadzieję
Że będzie miał szczęście,
dlatego głupieje.

Podziw
Rzekła cebula
do pora:
Ale masz tego
szczypiora.

Zapały
Czasem zapałka się
nie zapala
Bo draska mokra
i nie pozwala.

Przecena
Coraz częściej dzisiaj
człowieka się ceni
Nie za to co w głowie,
tylko co w kieszeni.

moja firma jest
w dobrej kondycji

wybrałem
Plan Zdrowotny
w AXA

- opieka ambulatoryjna, szpitalna i medycyna pracy – możliwość dopasowania oferty do indywidualnych potrzeb firmy
- gwarancja szybkiego dostępu do prywatnych usług medycznych (np. 24 h do lekarzy pierwszego kontaktu)
- szeroki zakres usług assistance gwarantujących pomoc w przypadku kłopotów ze zdrowiem (np. dowóz leków, wizyta pielęgniarki, korepetycje dla hospitalizowanego dziecka)
- szeroka sieć przychodni i szpitali w całej Polsce

dowiedz się więcej:

zadzwoń **801 707 200** lub wejdź
na stronę **www.axazdrowie.pl**

więcej / niż standard



Krzyżówka 4 2012

huragan, nawalnica	proterozoik, algonk	spiekota, upał	zestaw kart do gry	obozowisko np. Hera	kartka na przejazd	kawałki drzewa na opał	lokomotywa serii SP/SU45 w kotle dla grzesznika	„Piękna...”, lokomotywa Pm36
		szansa dla podejrzanego			twórca Myszki Miki	8		
budka hamulcowego w kuźni			twardy metal	5			popisy kowbojów	prymitywny rozrusznik
		obraz aktora pieje o świecie			jeden z dni tygodnia			
zajeżdżnia jamka			6	kucyk z włosów wśród warzyw		12	Abrahama lub natury	
gra z fulami	tren ślubnej sukni	odcinek podróży	wiórek metalu	do zaciskania w poście	kręci się w oku	postrach pirata drogowego uszczelnia okna	17	
			klatka z taśmy filmowej	9			zawór hamulca zespolonego lub pomocniczego	ogrzewa pokój
łązka ołoczona lasem	rozpoczyna się w czerwcu	wiosna na rzecz natłok zajęć			film z Bogusławem Lindą	leśne lub owcze	11	cztery mandle imię żeńskie
1			rozrusznik					jasny fiolet
atak, agresja			18	cecha osła lub kota	lokomotywa serii ST44	19	brzdać, szkrab	
asfaltowa droga	zbiera rośliny lecznicze	np. piłki do kosza szmer				brat w zakonie mrowie, ciarki		
			równowaga ducha starożytna skorupka do notatek		15		16	Irwin, pisarz; „Młode lwy” komórka nerwowa
czynele	czyn krzywdzący	3	14	gród Priama	porozumienie stron	typ szczękowego hamulca torowego	George, przyjaciółka Chopina	
		w ręku stolarza						narzeczona po ślubie
wysokie w czasie sztormu	miara objętości płynów			posepna mina	7		dekoracyjny układ otworów	rakieta sygnalizacyjna
		wirnik		2		rodzaj rygla, antaba		
jest młotem lub dyskiem	imitacja skóry			zgromadzenie, masówka			ciemna część doby	
		wydra morska		13		komplet pościeli		

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 19 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Rozwiązania krzyżówki nr 4 prosimy nadsyłać do 6 maja 2012 r. pod adresem: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mail-em: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 4”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę-niespodziankę.

Rozwiązanie krzyżówki nr 3: „Manewrująca lokomotywa”. Nagrodę-niespodziankę otrzymuje pan Marcin Wymysłowski z Aleksandrowa Łódzkiego. Gratulujemy, nagroda zostanie wysłana pocztą. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



Biuletyn Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce,
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, tel. (22) 474 26 15, fax. (22) 474 26 16,
tel. kol. 922 474 26 15 lub 16, e-mail: rkzzm@wp.pl

Zespół redakcyjny: Magdalena Szulecka (redaktor naczelny), Eugeniusz Śliwiński, Adam Murawski, Grzegorz Moc, Mateusz Moc, Sławomir Centkowski, skład: Michel Studio Reklamowe Katarzyna Broduik, druk: Drukarnia Kolejowa Kraków. 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.



NATURAtour



KOLONIE 2012

Polska
Hiszpania, Francja, Grecja, Chorwacja,
Włochy, Belgia,
Imperium oligarchów

NATURAtour

ODERWIJ SIĘ OD RZECZYWISTOŚCI
I WYPOCZNIJ **Z NATURĄ**

WWW.NATURATOUR.PL • INFOLINIA: 80 000 527 741 DZWOŃ I ZAMÓW BEZPŁATNY KATALOG

KOLONIE 2012

WCZASY 2012

Polska
Hiszpania i Węgry, Francja, Grecja i Włochy,
Szwajcaria, Włochy, Belgia, Portugalia, Niemcy,
Egipt, Szwajcaria, Azja

NATURAtour

ODERWIJ SIĘ OD RZECZYWISTOŚCI
I WYPOCZNIJ **Z NATURĄ**

WWW.NATURATOUR.PL • INFOLINIA: 80 000 527 741 DZWOŃ I ZAMÓW BEZPŁATNY KATALOG

WCZASY 2012

ODERWIJ SIĘ OD RZECZYWISTOŚCI
I WYPOCZNIJ **Z NATURĄ**

WWW.NATURATOUR.PL • INFOLINIA: 80 000 527 741 DZWOŃ I ZAMÓW BEZPŁATNY KATALOG