



# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

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

Nr 9/97

WRZESIEŃ 2012

## Święto maszynistów w Malborku Podwyżki w IC i KM





## System utorny, maszynista skazany

**Mamy kolejny kwiatek. Sąd przychylił się do wniosku prokuratora i uznał maszynistę za winnego wypadku w Korzybiu z 2010 roku. Dlaczego to maszyniści mają odpowiadać za wieloletnie zaniedbania infrastrukturalne i fatalny stan urządzeń łączności?**

Sąd przychylił się do stawianego maszyniście zarzutu braku nawiązania łączności radiowej za pomocą radiotelefonu oraz uruchomienia pociągu i wyjazdu z mijanki bez zgody dyżurnego ruchu, co miało doprowadzić do czołowego zderzenia z innym nadjeżdżającym pociągiem. Przypominamy, że do wypadku na szlaku Kępice-Korzybie doszło 13 lipca 2010 roku. Ukarany maszynista jednoosobowo obsługiwał pociąg Przewozów Regionalnych prowadząc lokomotywę jednokabinową SU-42 ze stanowiska zlokalizowanego po lewej stronie patrząc w kierunku jazdy. Obserwując szlak przez lewe okno kabiny miał znacznie ograniczone pole widzenia, co stwarza realne zagrożenia. W trosce o bezpieczeństwo ruchu kolejowego ZKM od lat domaga się uniemożliwienia obsługi lokomotyw jednokabinowych w jednoosobowej obsadzie. Na razie przypomina to niestety głos wołającego na puszczy.

Wróćmy jednak do samego zdarzenia, a ściślej do okoliczności w jakich do niego doszło. Wiele z nich

przemawiało na korzyść maszynisty. Mało prawdopodobne, by odjechał ze stacji bez sygnału RP 14. Ponadto nie jest tajemnicą, że na linii Słupsk-Szczecinek jakość obsługi sterowania ruchem kolejowym pozostawiała, delikatnie mówiąc, wiele do życzenia. Zastosowany tam system Kapsch nie działał w sposób należyty, bo zanikała łączność radiowa. Problemy z notorycznym brakiem zasięgu trwały od lat. Pracownicy drużyn trakcyjnych informowali o usterkach i zagrożeniach zarówno pracodawców, jak i dyżurnych ruchu. Bez efektu, niestety. Trudno zresztą oprzeć się wrażeniu, że sytuacja „wiemy o wszystkim, ale jeździć trzeba i jakoś to będzie” trwałaby nadal do dziś. Stało się inaczej, bo zdarzył się groźny wypadek, po którym zresztą rozpoczęła się modernizacja linii kolejowej. Wieloletnie zaniedbania infrastrukturalne ze strony spółki Polskie Linie Kolejowe, odpowiadającej za zabezpieczenie łączności radiowej na tym odcinku, nie umknęły uwadze prokuratora, który w akcie oskarżenia napisał: „wszyscy maszyniści i dyżurni ruchu mieli świadomość utorności systemu łączności”.

Spostrzeżenia te potwierdził również sąd w uzasadnieniu wyroku. Winnym takiego stanu rzeczy jednak nie znaleziono, a działa zostały wymierzone w inną stronę. W ostatecznym rozrachunku kozłem ofiarnym stał się 56-letni maszynista, którego uznano za winnego nieumyślnego spowodowania katastrofy w ruchu lądowym (art. 173 kk). Sąd Rejonowy w Miastku (Województwo Pomorskie) skazał go na półtora roku pozbawienia wolności w zawieszeniu. Ponadto ukarał zakazem wykonywania zawodu przez 3 lata. Wyrok nie jest prawomocny. Warto przy tym dodać, że prokuratura odrzuciła wniosek prezidenta ZKM o zajęcie się sprawą zaniedbań na linii Słupsk - Szczecinek. Maszynista nie przyznał się do winy i zamierza odwołać się w sądzie drugiej instancji. Korzysta z pomocy związkowej.

Dla środowiska maszynistów sprawa w Korzybiu to bolesna lekcja, z której trzeba wyciągnąć wnioski na przyszłość. Nauczka, że nie można przechodzić do porządku dziennego nad praktykami z jakimi maszyniści spotykają się w swojej pracy - przypadkami zmuszania do naginania procedur i przymykania oko na nieprawidłowości. Dla bezpieczeństwa własnego i podróżnych należy czynnie przeciwstawiać się wszelkim nagannym zjawiskom. W przeciwnym razie skutki mogą być opłakane.

R.

## Pod semaforem



Dla strony rządowej za pierwszy krok w dobrą stronę - zwiększenie w założeniach budżetu państwa na 2013r. nakładów na UTK o 6 mln zł.



Dla zarządu PKP S.A. za prywatyzację spółki PNI, która doprowadziła do jej upadłości.



**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](http://www.drukkol.pl)

## Z prac Rady Krajowej

Na posiedzeniu Rady Krajowej ZMZ 30 sierpnia omawiano sytuację w spółce Przewozy Regionalne (zwłaszcza likwidację Zakładu Śląskiego), sprawy związane z bezpieczeństwem kolejowym i aktywnością Komisji Młodych w ZMZ. Rozpatrywano również ustalenia płacowe w Cargo i Intercity, organizację obchodów Europejskiego Dnia Maszynisty w Malborku oraz sprawy ubezpieczeń AXA.



Trzy pierwsze tematy były wiodące podczas obrad Rady. Jeżeli chodzi o sytuację w PR - prezydent ZMZ Leszek Miętek podziękował



za poparcie naszego kandydata Jarosława Sromaty w wyborach na przedstawiciela załogi do Rady Nadzorczej PR. Niestety, sytuacja w tej spółce jest trudna - dobrze się zatem stało, że w Radzie znajdzie się ktoś, kto będzie bezpośrednio reprezentował nasze interesy. Członkowie Rady Krajowej omawiali różne scenariusze strategii działań związkowych, które przygotowano w zależności od rozwoju sytuacji w SZPR i innych zakładach tej Spółki. Być może również nowe światło w kwestiach zatrudnieniowych na Śląsku wnieśli Wojewódzka Komisja Dialogu Społecznego i Szczyt Kolejowy, który jest planowany na 27 września.

Sprawy bezpieczeństwa kolejowego niestety nadal tkwią w martwym

punkcie. Dziesięć punktów dla bezpieczeństwa na kolei ogłoszonych przez ministra Nowaka przed turniejem Euro 2012 do dzisiaj pozostaje tylko na papierze. Niestety wynika z tego, że sprawami bezpieczeństwa decydenci zainteresowali się jedynie po to, aby uspokoić opinię publiczną i środowisko kolejarskie przed piłkarskim świętem i na tym póki co się zakończyło. Gros członków Rady Krajowej uważa, że nie ma w tej chwili woli rozwiązywania problemów bezpieczeństwa na polskiej kolei. Podczas obrad rozmawiano również o tym, że maszyniści czują się niejednokrotnie jak kozły ofiarne, ponieważ znajdują się na samym końcu łańcucha,

gdy dochodzi do wypadku. Wówczas najłatwiej jest jako winnego wskazać maszynistę i na tym zamknąć sprawę. Potwierdza to ostatni raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych dotyczący wypadku w stacji Baby, w którym na siłę próbuje się przypisać całą odpowiedzialność za wypadek maszyniście, lekceważąc przy tym zupełnie zgłoszenia wadliwych wskazań semaforów, które miały miejsce przed i po tym zdarzeniu oraz niewdrażanie zaleceń powypadkowych Komisji. Pozytywnym aspektem natomiast jest to, że poprzez działania związku udało się zahamować proces „ekspresowych” szkoleń maszynistów (w 2 miesiące!), które stanowiły zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Prezy-

dent Leszek Miętek podkreślał, że aby skutecznie działać w kwestiach bezpieczeństwa na kolei potrzebna jest szeroka współpraca środowiska maszynistowskiego - informowanie o wszelkich nieprawidłowościach i reagowanie na usterki w działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Za kwestiami bezpieczeństwa kryją się różnego rodzaju interesy. Być może to tłumaczy niefrasobliwość i opieszałość w podejmowaniu konkretnych działań w tym obszarze. Możemy zatem albo czekać na kolejną katastrofę, która zmobilizuje decydentów do działania, albo zachowaniem maszynistów ich do tego zmusić. Nie trzeba przy tym jakichś szczególnych zachowań - wystarczy przestrzegać przepisów - powiedział prezydent Leszek Miętek.

Przewodniczący Komisji Młodych - Wojciech Cholka, przedstawił członkom Rady Krajowej sprawozdanie z jej pierwszych inicjatyw. Komisja podjęła próby reprezentowania interesów związku na zewnątrz. M.in. wydała ona negatywną opinię odnośnie podniesienia wieku emerytalnego do 67 roku życia, która została wysłana do prezydenta Bronisława Komorowskiego i premiera Donalda Tuska w lutym tego roku. Ponadto udało się zachęcić kilku młodych maszynistów nie tylko do czynnego działania w Komisji Młodych, ale również do uczestnictwa w różnego typu szkoleniach - m.in. OPZZ w ramach projektu Awanzz. - Czynimy starania, aby pokazać związek młodym maszynistom i przybliżyć im korzyści wynikające z członkostwa w ZMZ. Młodzi maszyniści działający w naszym związku już zachęcają swoich kolegów do zapisywania się do organizacji zakładowych ZMZ - powiedział Wojciech Cholka. Członkowie Rady Krajowej zwrócili również uwagę na problematykę kadr i rozwoju związku - ich konkluzja była taka, że młodym ludziom należy stwarzać szanse. - Jesteśmy otwarci na ich inicjatywę i nowe pomysły - dodał prezydent Miętek.

M.Szulecka



## Podwyżki w IC i KM

W PKP Intercity i Koleje Mazowieckie w sierpniu sfinalizowane zostały negocjacje w sprawach płacowych. Pracownicy spółek otrzymają podwyżki wynagrodzeń - odpowiednio od września i sierpnia tego roku. O szczegóły zapytaliśmy szefa Sektora ZZM i przewodniczącego organizacji zakładowej w KM.



*Piotr Rybikowski, przewodniczący Sektora Przewozów Pasażerskich ZZM*

**MS: Jak przebiegała następna tura negocjacji w sprawie podwyżek w PKP Intercity?**

PR: Kolejne spotkanie pomiędzy stroną związkową a zarządem PKP Intercity w ramach sporu zbiorowego KKZZ działającego wspólnie z innymi organizacjami miało miejsce 29 sierpnia w siedzibie pracodawcy. Zakończyło się ono podpisaniem protokołu ustaleń, z którego wynika wzrost wynagrodzeń w uposażeniu zasadniczym z dniem 1 września br. średnio o 120 zł na każdego pracownika. Szczegółowe zasady podziału środków zostaną opisane w porozumieniach pomiędzy pracodawcami a związkami zawodowymi w poszczególnych zakładach spółki.

**MS: Czy jesteś zadowolony z wyniku negocjacji?**

PR: Wysokość podwyżki nie jest z pewnością w pełni dla nas satysfakcjonu-

jąca, jednak mając na uwadze ogólną sytuację na kolei oraz otwartą drogę do dalszego wzrostu wynagrodzeń w 2013r., to trzeba uznać ten fakt za dobry prognostyk na przyszłość.

**MS: Jakie stawiasz sobie cele w działalności związkowej w najbliższym czasie?**

PR: Podjęcie działań zmierzających do zmiany w strukturze (ilości składników) wynagrodzeń drużyn trakcyjnych na wzór tego, co uczyniono w Przewozach Regionalnych, co w przyszłości może spowodować znaczny wzrost wysokości uposażenia zasadniczego. Już niebawem, mam nadzieję, wejdzie w życie nowy ZUZP i zostaną zrealizowane zapisy protokołu wprowadzającego układ w życie, czemu będziemy się bacznie przyglądać i interweniować, jeśli zajdzie taka potrzeba. Cały czas na bieżąco monitorujemy kwestie zagrożeń w bezpieczeństwie ruchu kolejowego. Korzystając z okazji, za pośrednictwem GM proszę kolegów o bieżące zgłaszanie wszelkich nieprawidłowości bezpośrednio do mnie lub do przewodniczących swoich organizacji zakładowych.



*Leszek Komendacki, przewodniczący ZZM w Kolejach Mazowieckich*

**MS: Kiedy zapadły decyzje w sprawie podwyżek w KM?**

LK: Porozumienie podpisaliśmy 7 sierpnia, natomiast poprzedzone było wielomiesięcznymi negocjacjami. Pierwsze rozmowy płacowe rozpoczęły się około marca br. Na spotkaniu dotyczącym zmian do regulaminu pracy w spółce wystąpiłem o wpisanie do protokołu

terminu uregulowania kwestii płacowych, czyli konkretnie podwyżek płac. Podwyżkę wprowadzono od 1 sierpnia - 190 zł brutto dla 60% załogi, z tym że w protokole również jest zapisane, że priorytet mają maszyniści.

**MS: Jesteś zadowolony z tych negocjacji?**

LK: Negocjacje na pewno były trudne. Nigdy nie jestem do końca zadowolony. Pomimo chęci zniwelowania kominów płacowych one nadal występują. Gdybyśmy otrzymali odpowiednią pulę pieniędzy, to chcielibyśmy je zlikwidować. Jest to jeden z moich priorytetów, konkretnie drugi.

**MS: W takim razie jaki jest ten pierwszy priorytet?**

LK: Godne zarobki dla maszynistów. Wiadomo jak ciężka to praca i na pewno będę walczył o dalsze podwyżki.

**MS: Prezydent ZZM zauważa i docenia aktywność młodych członków ZZM w KM na szczeblu ogólnopolskim. Jak to jest z tymi młodymi związkowcami?**

LK: Dwóch kolegów - Adam Pótgrabek i Tomasz Jeżewski - bardzo interesuje się techniką kolejową, wdrażaniem nowych technologii w lokomotywach. W ZZM uzyskali możliwość samorealizacji i rozwijania swoich pasji, m.in. poprzez udział w konkursach typu „Kabina marzeń”. Młodzież trzeba dziś czynnie zachęcać do działalności w ruchu związkowym. Potencjał młodych jest jednak bardzo cenny, wnoszą świeżość i dynamizm, dlatego warto na nich stawiać. Liczę na stworzenie Koła Młodych przy zarządzie zakładowym ZZM w KM. Chciałbym, aby młodzi sami się tam rządzą i przekonali jak duży mogą mieć wpływ na nasz związek.

**MS: Czy masz jakieś związkowe marzenie?**

LK: Zawsze chciałem, żeby maszynistów w tym związku było jak najwięcej. Warto uświadomić sobie jedno - związek maszynistów to jest niesamowita siła. Działając razem możemy zrealizować nasze postulaty.

**MS: Życzę w takim razie, żeby to marzenie się spełniło i dziękuję za rozmowę.**

rozmawiała M.Szulecka

## Wspólnymi siłami

Laureaci konkursu „Kabina marzeń” i przedstawiciele Prezydium ZZM zapoznali się z lokomotywą Gama, której pierwszy egzemplarz właśnie zaprezentowano na największych w Europie targach kolejnictwa. To efekt modelowej współpracy związku z producentem taboru - firmą PESA Bydgoszcz.

Takie współdziałanie w Polsce to dość osobliwy przypadek, co w żadnym razie nie umniejsza pochwał dla prekursorów przedsięwzięcia. Stała się bowiem rzecz bez precedensu. W trakcie konstrukcji taboru

producent wystąpił z „oddolną” inicjatywą - zwrócił się bezpośrednio do użytkowników. Faktycznie po raz pierwszy praktycy prowadzący na co dzień lokomotywy zostali poproszeni o opinie i sugestie już na etapie budowy pojazdów, a potem je wdrożyli - wyjaśnia prezydent ZZM Leszek Miętek. W annałach zapisze się bydgoska PESA, która to postanowiła zasięgnąć języka bezpośrednio u maszynistów. Ci mieli okazję podzielić się spostrzeżeniami i uwagami na temat kabiny maszynisty w powstającej lokomotywie oraz zaprojektować miejsce pracy od podstaw wedle swojego uznania, a potem urządzić je i wyposażić. Projekt przybrał formułę konkursu, o którego przebiegu informowaliśmy w Głosie Maszynisty. Najciekawsze prace zostały nagrodzone, a laureaci nawiązali kontakt z przedstawicielami producenta. Mieli oni okazję odwiedzić bydgoski zakład, spotkać się z projektantami i kierownictwem firmy. Zresztą nie tylko. W drugim z nich uczestniczył sam prezes Urzędu Transportu Kolejowego Krzysztof Dyl. - Warto zauważyć, że wszelkie propozycje, sugestie, dobre rady, a nawet głosy krytyczne na temat

rozwiązań stosowanych w innym taborze PESY spotkały się z dobrym odbiorem ze strony producenta - mówi Adam Pótgrabek, jeden z laureatów konkursu. To dobrze rokuje na przyszłość.

W toku dyskusji starano się wypracować kompromisowe uzgodnienia. Na przykład co do sposobu rozmieszczenia (z konkretnymi wskazaniem) urządzeń i przycisków na pulpicie i w kabinie, albo rozwiązań przyję-

ry swoją uroczystą premierę miał na tegorocznych targach kolejowych Innotrans w Berlinie.

Przedstawiciele PESY zapowiedzieli, że konsultacja przy okazji konstruowania Gamy nie jest ostatnią. Trzymamy za słowo i zachęcamy do dalszej owocnej współpracy, na której skorzystają wszyscy. Firma dzięki bezcennej wiedzy stworzy lepszy produkt, przyjazny dla użytkownika, a maszyniści będą czuli się w lokomotywie komfortowo. Mamy również nadzieję, że postawa PESY posłuży za wzór do naśladowania dla innych producentów taboru.

raz



tych w części socjalnej. - Lokomotywa robi duże wrażenie nie tylko pod względem wizualnym. Jest bardzo nowoczesna i funkcjonalna. Zapewni najwyższe standardy pracy maszyniście. Sam z wielką chęcią bym się nią przejechał - powiedział Arnold Modrzejewski, zwycięzca konkursu. Na to akurat przyjdzie maszynistom czekać do przyszłego roku. - Poza wieloma udogodnieniami pomocnymi bezpośrednio przy prowadzeniu pociągu jest wyposażona w lodówkę, czy kuchenkę mikrofalową - dopowiada Tomasz Jeżewski. Absolutnym novum i sensacją na niespotykaną skalę jest toaleta zabudowana w przedziale maszynowym. To jedna z najpilniej strzeżonych tajemnic pojazdu, któ-

Gama jest rodziną pojazdów, w skład której wejdą lokomotywy spalinowe o mocy 2.200 kW i prędkości 140 km/godz., lokomotywy elektryczne wielonapięciowe i zasilane napięciem 3 kV DC, rozwijające prędkość 140 km/godz. w ruchu towarowym i 190 km/godz. w ruchu pasażerskim. Pierwszy pojazd z platformy Gama Marathon to elektryczna lokomotywa 4-osiowa o mocy 5600 kW zasilana napięciem 3kV DC o oznaczeniu 111Ed. Jako jedna z pierwszych na świecie została wyposażona w dodatkowy silnik spalinowy, dzięki któremu będzie mogła być wykorzystywana do prac manewrowych w trakcji spalinowej.



# Prezes pasjonat

Specjalnie dla Głosu Maszynisty swoją pasją podzielił się Bartłomiej Buczek - członek zarządu - dyrektor ds. przewozów PKP SKM w Trójmieście.



**MS:** Witam serdecznie, proszę powiedzieć ile lat zajęło Panu zebranie takiej dużej kolekcji?

**BB:** 27 lat. Pierwsze swoje tabliczki zdobyłem w '85, '86 roku. Jeszcze jako uczeń szkoły podstawowej szukałem ich jeżdżąc po ostatnich polskich parowozowniach. Pierwsze było Zajączkowo Tczewskie - komplet tablic z parowozu Ty2-1304 - jako uczeń szkoły podstawowej pomyślałem sobie, że to jest jedyne, co chciałbym mieć z parowozu. Potem przyszła chrapka na Pt47-118, którą rok później zdobyłem w lokomotywni pozakładowej w Skarżysku Kamiennej. Potem to już poszło siłą inercji i awansu - zacząłem zbierać tablice, lampy kolejowe - czyli tak naprawdę wszystko, co jest stare i wiąże się z koleją. W pewnym momencie okazało się niejako przypadkiem, że z podróży po parowozowniach, gdzie fotografowałem i robiłem notatki pozostał cały zbiór biletów kartonowych, które już wtedy zaczęły wychodzić z użycia. Pracując już na kolei, będąc kontrolerem handlowym, z końcem lat 90-tych, na stacji w Chojnicach zauważyłem szafkę do sprzedaży biletów (tzw. ternion), który odkupiłem do swoich zbiorów.

Stał się on wdzięcznym miejscem do przechowywania i eksponowania starych biletów. Oprócz tego zacząłem również zbierać stare elementy od mundurów więc pojawiły się również patki mundurowe, stare guziki z różnych okresów kolejarskiego munduru polskiego. Nie tylko zresztą polskiego, bo mam w zbiorach np. czapkę niemieckiego maszynisty z czasów kaiserowskich. Jest to czapka skórzana - do tej pory maszyniści DB używają tradycyjnych, skórzanych czapek. Po tablicach parowozowych przyszedł czas na tablice z wagonów, a tak naprawdę ostatnią kategorią tablic, którą się zainteresowałem były tabliczki z masztów semaforów. No i powstała ta kolekcja - liczy ona ponad 400 tabliczek, z czego część jest wyeksponowana w moim domu, część u mnie w biurze - nie rozstaję się z nimi nawet na chwilę. Te tablice częściowo są jeszcze remontowane, prawie w każdy weekend schodzę na chwilę do piwnicy i coś przy nich robię, ponieważ są takie, które przychodzą w stanie powiedziałbym „agonalnym”. W związku z tym zajmuję się również ich konserwacją. Zbieram też lampy. Podobnie, jak tablice, przychodzą one często w takim stanie, że albo brakuje jakiejś części - trzeba ją wtedy dorabiać albo jest gdzieś pogięta. Są różne - mniej lub bardziej konwencjonalne sposoby prostowania, uzupełniania, ja odtwarzam nawet całe elementy przy pomocy poksiliny.

**MS:** W jaki sposób zdobywa Pan swoje eksponaty?

**BB:** Najczęściej udaję się w teren, obserwuję, czy jest gdzieś coś ciekawego - jeżeli tak, to rozmawiam wtedy najczęściej z jakimś kolejowym decydem - naczelnikiem, dyrektorem zakładu w zależności od sytuacji, a w firmach prywatnych nawet z prezesami spółek, żeby można to było odkupić.

**MS:** No właśnie, czy drogie jest to hobby?

**BB:** Jeżeli chodzi o kwestie zakupu eksponatów na Allegro to tak, ponieważ tam cena tabliczki to jest koszt około kilkuset złotych, ale ceny są

rózne - nawet do kilku tysięcy, przy czym trzeba uważać, ponieważ pojawiają się czasami falsyfikaty. Dla mnie bardzo ważne jest uczciwe pozyskanie tych zbiorów. Podkreślam to zawsze, ponieważ uczciwość, a w szczególności legalne źródło eksponatów jest bardzo ważne dla kolekcjonerów. Wszak ratujemy zabytki ocalamy kawałek historii. Nie chcemy uczestniczyć w procederach kradzieży, czy paserstwa. To nie może być tabliczka zdjęta z zabytkowego parowozu. Niestety zdarzają się też kradzieże kolekcjonerskie. Kiedyś nasz kolega - kolekcjoner z Krakowa wskutek kradzieży utracił długo zbierane i przechowywane w domu przedmioty. Część z nich była potem sprzedawana w różnych miejscach. Wówczas świadomie kupowaliśmy i licytowaliśmy przedmioty należące do niego. On je od nas potem odkupował, dlatego, że to był wówczas jedyny sposób na odzyskanie eksponatów pochodzących ze zrabowanej kolekcji.

**MS:** Czy ktoś kiedyś chciał kupić Pana kolekcję?

**BB:** Nie, ale nawet gdyby, to bym nie sprzedał. Kolekcja absolutnie nie jest na sprzedaż, każdemu udostępniam ją do oglądania, natomiast to jest ileś lat zbierania i nie chciałbym, żeby ta kolekcja trafiła w niepewne ręce. Nigdy nie traktowałem swojej działalności jako konkurencyjnej dla jakiegokolwiek muzeum kolejnictwa. Nigdy też nie konkuruję w zdobywaniu zbiorów. Nigdy też nie twierdziłem, że są to rzeczy tylko dla mnie. Jest to prywatna kolekcja. Wiele dzieł sztuki zostało uratowanych na zachodzie i tak naprawdę w całej Europie tylko przez to, że były w rękach prywatnych kolekcjonerów. Ja osobiście też mam satysfakcję z tego, że te przedmioty znajdują się u mnie, ponieważ wiem, że w przeciwnym razie wiele z nich trafiłoby po prostu do pieca hutniczego, czy na wysypisko. Przykładem może być raport z jazdy pociągu wojskowego z 1 września 1939r. który uratowałem przed spaleniem w jednej

z kotłowni kolejowych - po prostu ktoś wyrzucał rzeczy z archiwum i nie zdawał sobie sprawy z tego, co wyrzuca. Niestety wiele z takich przedmiotów poginęło bezpowrotnie.

**MS:** Jednym słowem chroni Pan naszą kulturę i dobro narodowe.

**BB:** Staram się to robić. Muszę powiedzieć, że jestem szczęśliwym człowiekiem, dlatego, że zawsze chciałem być kolejarzem i mimo, że nie pochodzę z rodziny kolejarskiej udało mi się to zrealizować. Zainteresowanie koleją zaczęło się u mnie najprawdopodobniej od częstych podróży pociągiem w dzieciństwie, jednak uważam, że tak poza tym w tej kwestii jestem samorodnym talentem, ponieważ to jest to, co zawsze chciałem robić. Chyba nigdy nie miałem żadnych innych poważniejszych zainteresowań oprócz kolei, a praca kolejarza była moim największym marzeniem. Natomiast ochrona zabytków kolejowych jest bardzo wdzięcznym tematem, a ja pracuję na co dzień w zakresie spraw eksploatacji, utrzymania taboru i infrastruktury - czyli w czymś co bardzo lubię, czym zawsze się chciałem zajmować. Z drugiej strony mam pasję, która wiąże się bezpośrednio z moją pracą, aczkolwiek jest na tyle od niej odmienna, że pozwala mi na oderwanie się od codzienności.

**MS:** Czy jakieś muzeum się zwracało do Pana z prośbą o możliwość wypożyczenia Pańskich zbiorów?

**BB:** Nie tylko muzeum, bo ja też regularnie wystawiam swoje zbiory, ale na wystawach tematycznych od 1995r. kiedy to przy okazji kongresu modelarskiego MOROP miałem wystawę na targach modelarskich w Poznaniu, czy też wystawy okolicznościowe np. w Domu Kultury w Kościerzynie, wystawę w Muzeum Wisły w Tczewie, czy też wystawiałem moje zbiory podczas Targów Trako. Generalnie rzecz biorąc kolekcja jest tutaj, w moim domu. Wypożyczam ją niechętnie - zwłaszcza jeśli chodzi o dokumentację - ze względu na to, że te rzeczy są wiekowe i niestety transport je niszczy. To jest tak, jak z przewozem dzieł sztuki, który odbywa się najczęściej w warunkach szczególnej ostrożności - tak i w tej sytuacji - każdy przeładunek, wyładunek musi się odbywać przy zachowaniu staranności i uwagi. Wiele było takich sytuacji, kiedy te rzeczy osobiście przewoziłem i zabezpieczałem, najczęściej też nadzorowałem. Także zbiory nie są przechowywane tylko i wyłącznie dla mnie chociaż w dalszym ciągu utrzymuję, że jest to kolekcja prywatna i najczęściej, jeśli jest odwiedzana - to tutaj - w moim domu. Proszę mi wierzyć - kilkanaście razy w roku, czasami po kilka razy w tygodniu pojawiają się tu ludzie. Ostatnio taką szumną wizytą były odwiedziny ekipy telewizyjnej Teleexpressu, która

robiła tutaj materiał dla naszej lokalnej telewizji trójmiejskiej.

**MS:** A jeśli miałby Pan wskazać (mimo, że pewnie jest to trudne) jakiś najcenniejszy przedmiot w Pana kolekcji - co by to było?

**BB:** Na pewno tabliczka parowozu serii WP kolei indyjskich produkcji Zakładów Cegielskiego, tablice z parowozu Tp1, Tp2 - są to cenne rzeczy ponieważ te serie były krótkie, tablicę z parowozu TKw2, tablice z wagonu akumulatorowego systemu Wittfelda - to są wagony, które po wojnie obsługiwały m.in. linię Gdańsk Główny - Gdańsk Nowy Port, tabliczka z wagonu drewnianego wąskotorowego z kolejki polowej - gospodarczej - ona została znaleziona na starotorzu, w miejscu, gdzie kiedyś biegły tory, była zakopana ze szczątkami wagonu w skarpi i stamtąd została pozyskana. Poza tym, jeśli chodzi o dokumentację, to głównie księgi kotłowe i formularze parowozów Tp4 i księgi parowozów Ty23, księga kotłowa parowozu bezogniowego z Huty Kościuszko - z jednej strony jest to kwestia wieku tych parowozów - roli jaką odegrały, a z drugiej strony mojego sentymentu do tych maszyn.

**MS:** A jaki jest wymarzony obiekt, który chciałby Pan jeszcze zdobyć?

**BB:** Na pewno tablice z parowozu Tr21, Ok22, Tr203 tendra 25D49 i księga po parowozie Pt47. To jest pięć rzeczy, o których marzę. To są pojazdy, które bardzo dużo zrobiły dla polskich kolei i naprawdę te eksponaty zajęłyby w mojej kolekcji ważne miejsce. Myślę, że szansa na ich zdobycie jest zawsze - te rzeczy gdzieś na pewno są - w jakichś kolekcjach lub też mogą być w posiadaniu osób, które tak naprawdę często nie wiedzą o ich wartości. Czasami pojawiają się białe kruki - na pewno nie ma możliwości, żeby zdobyć je w taki pierwotny sposób ale mogą pokazać się na rynku wtórnym i liczę, że coś takiego w którymś momencie się zdarzy.

**MS:** To bardzo Panu tego życzę i dziękuję za rozmowę.

**BB:** Dziękuję bardzo.

rozmawiała M. Szulecka





# Posiedzenie Sektora

**Niewłaściwe naliczenia wynagrodzeń za godziny nadliczbowe, kwestie tzw. doprzęgu i wydruków SRJP były jednymi z wiodących tematów ostatniego posiedzenia Sektora Przewozów Pasażerskich.**

Na posiedzenie Sektora, które odbyło się w siedzibie ZZM w Ursusie 29 sierpnia, zaproszono silną reprezentację kierownictwa PKP Intercity. Udział wzięli w nim prezes zarządu spółki Janusz Malinowski, dyrektor techniczny Tadeusz Matyla, dyrektor wykonawcza Ewa Boguszewska - Jaczewska oraz naczelnik wydziału organizacyjnego Jacek Kosiński. W posiedzeniu uczestniczyli również członkowie Prezydium ZZM.

W trakcie spotkania poruszono następujące kwestie:

- Niewłaściwych naliczeń wynagrodzeń za godziny nadliczbowe (przestawianie dws i dw5 w harmonogramach pracy). Efektem czego jest brak naliczenia wynagrodzenia za przepracowane godziny nadliczbowe. Zagadnienie szczegółowo zreferował i przedstawił Arkadiusz Kotkowski.

- Sprawę tzw. doprzęgu. Stronę pracodawcy poproszono o jasne i czytelne stanowisko, kto i w jaki sposób bierze odpowiedzialność za przesył pojazdu trakcyjnego w pociągu bez dozoru, a także kto dopuszcza po-

jazd trakcyjny na stacjach zwrotnych do pracy trakcyjnej. Taką wykładnię obiecał przedstawić dyrektor Matyla.

- Sprawę przestrzegania przepisów o autoryzacji na typ pojazdu kolejowego oraz zasad przestrzegania czasów przeglądów lokomotyw PKP Cargo S.A. Przewodniczący Sektora przypomniał o piśmie UTK z 31 sierpnia 2011r., z którego wynika, że 6-miesięczna absencja w pracy na danym typie pojazdu kolejowego (np. ET22) skutkuje utratą autoryzacji. Punktem zapalnym był również fakt nie przekazania do wiadomości drużyn trakcyjnych innych niż obowiązujących w PKP Intercity S.A. zasad i czasów wykonywania przeglądów kontrolnych na lokomotywach serii EU 07 z PKP Cargo S.A (sic!), które pojawiły się w obsłudze pociągów pasażerskich.

- Sprawę wydruków służbowych rozkładów jazdy pociągów, którą szczegółowo omówił Aleksander Karczmarek. Udowodniliśmy, że wydruki SRJP zawierają same w sobie sprzeczne zapisy, poważne braki, jak

również zawierają informacje wprowadzające maszynistów w błąd. Kierownictwo Sektora po raz kolejny zaapelowało do zarządu Intercity o skuteczne działania mające na celu wyeliminowanie tych zaniedbań.

Ponadto Adam Szewczyk poruszył sprawę umowy międzynarodowej na świadczenie usług trakcyjnych. Zarówno dyrektor Boguszewska - Jaczewska, jaki i naczelnik Kosiński zapewnili, że wprowadzenie w życie zapisów tej umowy w żaden sposób nie spowoduje zmniejszenia pracy trakcyjnej dla maszynistów Zakładu Południowego, a wręcz przeciwnie - nastąpi wzrost zapotrzebowania na maszynistów.

Z innych poruszanych kwestii należy wymienić sprawę szkoleń nowych pomocników oraz maszynistów stażystów, stanu i jakości wykonywanych przeglądów kontrolnych i napraw lokomotyw w zakładach naprawczych. Wskazano przykłady niewłaściwego odbioru technicznego lokomotyw.

Na zakończenie prezydent ZZM Leszek Miętek zaapelował do strony pracodawcy o przyjrzenie się poruszonemu zagadnieniu i problemom, o podjęcie wzajemnej współpracy w zakresie zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu kolejowym.

Piotr Rybikowski  
Przewodniczący SPP ZZM

## Rocznica wybuchu II wojny światowej

W tegorocznych Obchodach 73 rocznicy wybuchu II wojny światowej, które odbyły się 1 września w Tczewie wzięło udział trzech prezydentów - prezydent RP Bronisław Komorowski, prezydent ZZM - Leszek Miętek oraz prezydenta Tczewa Mirosław Pobłocki. To właśnie w Tczewie rozpoczęły się działania wojenne II wojny światowej - niemiecki atak miał miejsce 11 minut wcześniej niż działania na Westerplatte.

Obchodom towarzyszyły okolicznościowe wystąpienia zaproszonych

gości, po których przedstawiciele czterech religii odmówili wspólną modlitwę ekumeniczną. Następnie odczytano apel poległych, a uczestnicząca w uroczystościach Kompania Reprezentacyjna Wojska Polskiego oddała salwę honorową, po czym nastąpiło



składanie wieńców pod pamiątkowym obeliskiem przy ul. Jana z Kolna upamiętniającym „Bohaterkich żołnierzy 2 Batalionu Strzelców - obrońców mostu na Wiśle, polskich celników i kolejarzy z Szymankowa”. Następnie po defiladzie Kompanii Reprezentacyjnej Wojska Polskiego oraz kolejarzów pocztów sztandarowych z całej Polski Bronisław Komorowski i zaproszeni goście udali się na Bulwar Nadwiślański, aby obejrzeć inscenizację historyczną. Podczas widowiska plenerowego odtworzono walki z 1 września 1939r. Kulminacyjnym momentem była inscenizacja wysadzenia mostu przez Wisłę. Widowisko obejrzało łącznie około 3 tysięcy osób.

Adam Murawski



## Obszerne fragmenty wystąpienia Prezydenta ZZM z okazji Dnia Maszynisty

**Witam wszystkich uczestników Centralnych Obchodów Dnia Maszynisty Kolejowego! Serdecznie witam wszystkich gości: ministrów, prezesów, dyrektorów, kolegów prezydentów z ALE, szczególnie gorąco pozdrawiam wszystkie panie, które znowu wspólnie z nami obchodzą maszynistowskie święto, witam też wszystkich kolegów maszynistów.**

Święto naszej grupy zawodowej ma w Polsce wieloletnią tradycję i wpisało się w kalendarz najważniejszych kolejarskich uroczystości. O randze naszej profesji świadczy obecność na uroczystościach tak zacnych gości.

Dla nas, maszynistów, wykonywanie tego zawodu jest nie tylko sposobem zdobywania środków na utrzymanie rodziny, ale także pasją. Trudniej to zrozumieć tym, którym nie było dane zaznać dreszczu emocji i napływu adrenaliny podczas uruchamiania wielkiej lokomotywy z szeregiem wagonów, wypełnionych setkami podróżnych albo tonami towarów, a także mrozjącej krew w żyłach świadomości, że od momentu przestawienia nastawnika jazdy niemal wszystko zależy od mojej uwagi, wiedzy i profesjonalizmu oraz rosnącego poczucia odpowiedzialności, bo przecież jestem sam i tak naprawdę ode mnie zależy, jak ten pociąg dojedzie do stacji końcowej.

Mało kto poza maszynistą ma równie klarowny i wszechstronny obraz funkcjonującej kolei. Nikt inny jak maszynista nie zderza się ze wszystkimi ułomnościami tego systemu. Niestety, ostatni rok jest bardzo trudny dla nas, bo to rok w którym zdarzyły się poważne katastrofy kolejowe.

Przyszło nam żegnać naszych kolegów, którzy zginęli na służbie. Pożegnaliśmy ich dając im słowo, że nie poprzestaniemy w walce o naprawę systemu bezpieczeństwa na kolei. Myślałem, że tym smutnym wspomnieniem zakończymy dzisiaj wszystko to, co niedobre i skoncentrujemy się na życzeniach, ale ostatni wyrok sądu uznający maszynistę winnym wypadku w Korzybiu jest bardzo wymowny. My, maszyniści, naprawę jesteśmy sami nie tylko na lokomotywie, ale również osamotnieni w walce o prawdę na temat rzeczywistych przyczyn wypadków, walce o likwidację wszystkich zagrożeń i poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Niestety mało kto traktuje z należytą powagą nasze sygnały o nieprawidłowościach. A ci, którzy próbują nam pomóc też natrafiają na ścianę niemożności. Bo nie ma winnych tego, że system łączności na którym oparto sterowanie ruchem na linii kolejowej gdzie zdarzył się wypadek był niewłaściwy. Bo brakuje wyobraźni, by zakazać jednoosobowej obsługi lokomotyw jednokabinowych, z których maszynista widzi tylko połowę trasy albo siedzi tyłem.

Nikt nie czuje się winny, nikt nie stawia zarzutów, prokuratura nie przyjmuje naszych argumentów, natomiast stawia się

zarzuty i wydaje wyroki wyłącznie na maszynistę. Znalazł się kozioł ofiarny więc sprawa załatwiona. Ale niestety to nie załatwia sprawy, bo źródła zagrożeń nie zostały zlikwidowane. Podobna sytuacja miała miejsce w raporcie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych po katastrofie w Babach, gdzie komisja pograżyła maszynistę stroniczymi i nie mającymi żadnego wpływu na przebieg zdarzeń argumentami. Na przykład, że w kabinie maszynisty niepotrzebnie jechał kierownik pociągu - tyle tylko, że było to w drodze z Katowic do Warszawy, a wypadek miał miejsce w drodze z Warszawy do Katowic. Za to zupełnie pomijając istotne fakty w postaci sygnalizowanych przez maszynistów, zarówno przed jak i po katastrofie, nieprawidłowości w sterowaniu ruchem na tej stacji. Klincznym przykładem traktowania maszynistów jako kozłów ofiarnych jest sytuacja z lipca tego roku. Maszynista zatrzymał pociąg ekspresowy przy wjeździe na stację Warszawa Zachodnia gdy zauważył, że semafor wjazdowy każe mu jechać z maksymalną dozwoloną prędkością, a droga przebiegu jest ułożona w sposób nakazujący zwolnienie do najwyżej 40 km/h. Komisja powypadkowa ustaliła, że przyczyną było wadliwe działanie starych urządzeń zasilających obwody tego semafora. Usterkę tego samego semafora zgłosił maszynista innego pociągu w październiku ubiegłego roku. Wtedy zarządca infrastruktury udowodniał, że taka usterka jest niemożliwa. Maszynista został wyśmiany, a pomocnik oskarżony o brak znajomości stacji. Czyli w październiku usterka była niemożliwa, a w lipcu następnego roku komisja orzekła, że usterka występuje w starych urządzeniach sterowania semafora. Jesteśmy przekonani, że i tak przejdzie się do porządku dziennego nad oczywistymi zaniedbaniami, a informacje maszynistów o błędach w systemie sterowania ruchem będą dalej sprawdane do stwierdzenia, że to niemożliwe.



Dla maszynistów to czytelny sygnał, że w imię własnego bezpieczeństwa trzeba w pracy stosować zasadę „zero tolerancji” dla jakichkolwiek odstępstw od przepisów i instrukcji.

Niezwykle trudno jest w Polsce sprawić, aby sygnały o zagrożeniach były traktowane poważnie i należycie i spowodować żeby standardy bezpieczeństwa ruchu zechciano wreszcie poprawiać, a nie maskować błędy i upatrywać w maszynistach kozłów ofiarnych. Urząd Transportu Kolejowego, na którego działania liczymy, pomimo zapowiedzi nadal nie został wyposażony w odpowiednie instrumenty prawne i kadrowe, więc mimo najszczerzych intencji prezesa nie może być skuteczny. Nie pozostaje nam już nic innego jak zainteresowanie Komisji Europejskiej stanem bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce.

### **Szanowni Państwo!**

Dla komfortu naszej pracy niezwykle ważne są także zwykłe gesty: uśmiech kierownika pociągu, pozdrowienia z nastawni dyżurnego ruchu, czy też podniesionej ręki w geście pozdrowienia kolegi, z którym mijamy się na szlaku. To ważne dla utrzymania koncentracji, dobrego samopoczucia, a co za tym idzie bezpieczeństwa. Dawno temu Martin Luter King rozpoczął swoje przemówienie

nie od frazy „miałem marzenie”. Nam przy święcie maszynisty też chyba wolno wyrażać życzenia i trochę pomarzyć. Mam marzenie, że przychodząc do dyspozytora spotkam:

- uśmiechniętych kolegów dyskutujących o przygodach na szlaku, a nie o likwidacjach i zwolnieniach, czy lokomotywa będzie sprawna, czy wystarczy wypłaty na opłacenie rachunków i czy trzeba będzie w czasie wolnym dorobić,
- dyspozytora, w którego spojrzeniu widać jak dobrze że pan już jest, czeka na pana sprawna lokomotywa, dokładnie sprawdzona, gotowa do drogi i z czystymi szymbami, nie ma ogłoszeń o zmianach w rozkładzie jazdy, a wykaz ostrzeżeń stałych to bardzo cienutka książeczka, nie ma telegramu opisującego katastrofę kolejową.

Mam marzenie, że na peronie czekają już na mnie podróżni nie dyskutujący o tym, że kolejarze żyją na koszt podatników, że koleje mają kiepski standard, że się spóźniają, że nie ma skomunikowań.

Przestawiając nastawnik i ruszając chciałbym mieć pewność, że wjeżdżający z przeciwka na stację pociąg nie jest prowadzony przez niedoszkolonego w trybie dwumiesięcznym maszynistę, który jest w 30 godzinie pracy i wjeżdżającego dlatego, że taki dostał sygnał na semaforze, a nie że z przemęczenia się przed nim nie zatrzymał. Chciałbym być pewien, że semafor rzeczywiście pokazuje z jaką prędkością mogę jechać, że dyżurny ruchu nie musi co chwilę na swoją odpowiedzialność prowadzić ruchu na sygnał zastępczy, że ograniczenie prędkości jest na pewno dobrze sygnalizowane, że kolega z którym mijam się na szlaku jest wyszkolony według takich samych przepisów jak ja i zachowa się profesjonalnie i przewidywalnie.

Mam marzenie:

- że w gazetach przeczytamy, że kolej skutecznie konkuruje z transportem samochodowym, bo koszty dostępu do infrastruktury obejmują wyłącznie koszty prowadzenia ruchu,
- że spółki pasażerskie współpracują przy układaniu rozkładów jazdy,
- że pociągi różnych spółek czekają na siebie na stacjach węzłowych,
- że granica województwa w przewozach regionalnych nie jest barierą nie do pokonania,
- że nie odwołuje się pociągów, bo mają za dużą frekwencję,
- że podróżny nie ma kłopotu przy zakupie biletu na podróż,
- że pociąg towarowy może jechać z prędkością nie pozwalającą na otwieranie wagonów z węglem i robienie usypów przez złodziei,
- że prędkości i jakość taboru nie wzbudzają wątpliwości czy to nie pociąg retro,
- że dla pracodawcy jestem ważnym, docenianym i szanowanym ogniwem,
- że w gronie znajomych będę mógł z dumą powiedzieć, że jestem kolejarzem,
- że nie będę musiał myśleć o dodatkowej pracy aby utrzymać rodzinę,
- że jestem członkiem związku zawodowego i mogę spodziewać się życzliwej pomocy od kolegów, gdy będę jej potrzebował i oni też mogą być jej pewni z mojej strony.

Warto wypowiadać na głos życzenia. Czy kilka lat temu ktoś przypuszczał, że ZZM będzie miał swoją własną, od nikogo niezależną siedzibę? A mamy ją - Warszawa ul. Wojciechowskiego 7. Tam jest nasz dom związkowy. Zrobiliśmy to, spełniło się, możemy być z tego dumni.

Mieliśmy marzenie, że w kabinie maszynisty będzie wszystko na swoim miejscu, że ktoś wreszcie nas zapyta jak powinna ona wyglądać. I znalazł się producent, bydgoska PESA, gotowy do współpracy. Otwarty na sugestie i inspirację do podnoszenia jakości produktów. Tak właśnie powstała kabina marzeń nowej lokomotywy serii GAMA, którą mogliśmy współprojektować. Kabina, o której możemy otwarcie powiedzieć, że jest rekomendowana przez ZZM. A zabudowana na nasz wniosek toaleta na lokomotywie to już hit światowy. Cieszymy się, że są producenci, którzy pozwalają spełniać marzenia.

**Szanowni Państwo, Goście Maszynistów!**

Polska kolej się zmienia, ale nie można stracić z oczu elementarnych kwestii podmiotowości człowieka, a także stabilności zatrudnienia.

Ważne jest, aby przekonać przychodzących na kolej, że jest to firma specyficzna, kierująca się wieloma prawidłowościami, w której pracują ludzie godni zaufania, kochający swoją profesję i którym bardzo zależy na jej rozwoju. Liczymy na to, że na kolej trafi wielu młodych ludzi, kontynuujących rodzinne tradycje, jak i tych, którzy zwyczajnie chcieliby realizować z nami swoje pasje. Cieszę się także, że żyjąc w Europie bez granic jako maszyniści-członkowie ZZM mamy duże wsparcie i życzliwość w działaniach w ramach europejskiej organizacji maszynistów ALE.

**Szanowni Goście Koledzy Maszyniści!**

Pozwólcie, że składanie życzeń z okazji naszego maszynistowskiego święta rozpoczną od gości.

Rządowi życzę postrzegania kolei jako firmy umożliwiającej dobrą koniunkturę w polskim przemyśle, tworzącej wiele nowych miejsc pracy dla dzisiejszych bezrobotnych, a w konsekwencji przynoszącej zyski dla gospodarki.

Pracodawcom życzę pomyślnych wiatrów w otoczeniu rynkowym i rozwoju kierowanych przez nich firm. By cieszyły się renomą, a praca w nich cieszyła się prestiżem i była powodem do dumy.

Kolegom emerytom i rencistom życzę dużo zdrowia po latach ciężkiej pracy. Nadal liczymy na Wasze wsparcie i zaangażowanie w działania ZZM.

Wszystkim kolegom maszynistom, zarówno tu obecnym jak i pracującym na szlakach kolejowych, życzę satysfakcji z wykonywanej pracy, stabilności zatrudnienia i godziwych wynagrodzeń. Życzę też wytrwałości i skuteczności w działaniach na niwie związkowej.

Wszystkim życzę zdrowia i wszelkiej pomyślności w pracy zawodowej i życiu osobistym.

Niech nas łączy honor i więź zawodowa!

**Leszek Miętek**  
Prezydent ZZM

Malbork, 14.09.2012r.



# Święto maszynistów w Malborku

Centralne Obchody Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego odbyły się tym razem w Malborku. Organizacji imprezy podjął się ZZM przy Północnym Zakładzie PKP Intercity S.A. w Gdyni. Podobnie, jak w zeszłym roku, również i tym razem maszyniści obchodzili swoje święto wspólnie z małżonkami.

Uroczystości zaczęto od mszy świętej w kościele Św. Jana Chrzyciela. Specjalne nabożeństwo w intencji maszynistów koncelebrował biskup Józef Wysocki. Jak co roku intencja modlitw pozostała niezmienna - bezpieczne warunki pracy oraz szczęśliwe powroty do domu. Podczas nabożeństwa wspomniano również kolegów, którzy zginęli tragicznie w katastrofach kolejowych i odeszli na wieczną służbę.

Po mszy kolorowy pochód udał się na uroczystą akademię, która odbyła się w Zespole Szkół Technicznych. Paradzie dostojnie towarzyszyło 21 pocztów sztandarowych oraz Młodzieżowa Orkiestra Dęta z Zespołu Szkół Budowlanych w Iławie. Tradycyjnie akademię zainaugurowano nieoficjalnym hym-

tem sen". Prezydent powiedział, że marzy mu się bezpieczna polska kolej, jej zadowoleni pracownicy i pasażerowie. Przywołał on również etos zawodowy maszynistów, podziękował ich żonom za empatię i wyrozumiałość. Następnie głos zabrał prezes Urzędu

często rozmawiać. Panie prezydencie, na pańskie ręce dla wszystkich polskich i europejskich maszynistów przekazuję koleżeńskie, serdeczne życzenia owocnej, bezpiecznej i spokojnej pracy oraz wiele radości w życiu osobistym - powiedział prezes UTK.

Przedstawiciele miasta Malborka - Andrzej Rychtowski - burmistrz oraz przewodniczący Rady Miasta - Arkadiusz Mroczkowski również złożyli maszynistom życzenia. - Bardzo się cieszę, że wybraliście Malbork po to,



nem ZZM oraz minutą ciszy upamiętniającą kolegów, którzy odeszli. Gości przywitał wiceprezydent ZZM Krzysztof Ciečka. Następnie prezydent ZZM Leszek Miętek wygłosił pierwsze przemówienie, którego obszerny fragmenty przeczytacie Państwo na str. 9-10. Przewodnim motywem przemówienia były słowa Martina Lutera Kinga „mia-

Transportu Kolejowego Krzysztof Dyl. - Spotykamy się i współpracujemy nie tylko od święta (...) ze swej strony pragnę zapewnić, że Wasza służba wymagająca najwyższego skupienia i odpowiedzialności budzi głęboki szacunek wśród moich koleżanek i kolegów z Urzędu, a także wśród wszystkich Polaków, z którymi mam okazję

aby tutaj świętować (...) Myślę, że polska kolej zacznie nadążać za Europą i będziemy się cieszyć z nowoczesnych, bezpiecznych i szybkich pociągów - powiedział burmistrz. Wyrzucił on również nadzieję, że maszyniści będą mogli swoją bardzo trudną służbę pełnić w bezpiecznych warunkach. Następnie przekazał na ręce prezydenta ZZM upominek z wizerunkiem Malborka, mając nadzieję, że trafi do siedziby Związku. Po burmistrzu głos zabrał wicestarosta powiatu malborskiego Waldemar Lamkowski. - Wasza praca wymaga doskonałego przygotowania fachowego i odpowiedzialności oraz codziennego trudu. Słyszeliśmy dzisiaj wiele o historii polskiego kolejnictwa ale też wiele troski o przyszłość (...) życzę Wam wiele satysfakcji z dobrze wykonywanej pracy, a także zdrowia, szczęścia i wszelkiej pomyślności w życiu



osobistym i zawodowym - powiedział wicestarosta i na ręce prezydenta ZKM złożył wiązankę kwiatów. Na akademię przybył również podsekretarz stanu ds. kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Massel wraz z małżonką. Podkreślił on, że czuje się na naszej akademii, jak „wśród swoich”, pogratulował prezydentowi ZKM pomysłowi, aby swoje święto maszyniści obchodzili wraz z żonami. - Dobre pomysły przychodzą często od najbliższych, ja też nie ukrywam, że pewne pomysły dotyczące kolei czerpię od mojej żony. Cieszę się bardzo, że w uroczystości uczestniczą prezes UTK, szefowie PKP i spółek kolejowych, bo to świadczy o tym, że wspólnie doceniamy znaczenie pracy maszynistów kolejowych - powiedział. Prezes PKP S.A. Jacek Karnowski podziękował za zaproszenie na obchody Europejskiego Dnia Maszynisty. Wspominał, że pierwszy raz miał okazję uczestniczyć w tak dużym wydarzeniu z udziałem braci kolejowej. Dodął również, że uroczystość bardzo mu się podobała. Krzysztof Mamiński, prezes Związku Pracodawców Kolejowych wyraził nadzieję, że na przyszłych obchodach Dnia Maszynisty panie będą reprezentowane nie tylko jako żony maszynistów, ale również jako przedstawicielki tego zawodu, członkinie ZKM. - Dziękuję za zaproszenie,(...) to wielki dla mnie zaszczyt i zapisuję



się na kolejnych kilkanaście zjazdów, które będą w przyszłości - powiedział. Danuta Bodzek, członek zarządu PR podziękowała za zaproszenie. - Życzę Wam tego, żeby ile razy wyruszenie w szlak, tyle razy żebyście powrócili szczęśliwie - powiedziała. Następnie głos zabrał Janusz Malinowski prezes zarządu PKP Intercity - Praca maszynisty to jest służba i ogromne poczucie odpowiedzialności (...) chciałbym Wam życzyć aby każda Wasza służba była bezpieczna i spokojna - powiedział. Dodął również, że polska kolej się zmienia i są dla niej perspektywy na przyszłość. Maciej Lignowski, prezes zarządu PKP SKM w Trójmieście podobnie, jak jego przedmówca wyraził nadzieję, że zmiany na kolei idą w dobrym kierunku. - Chciałbym życzyć wszystkim zgromadzonym, abyśmy posuwali się do przodu, aby

ten pociąg, którym panowie maszyniści kierujecie(...) rozpędzał się coraz szybciej, żeby dzięki tym inwestycjom, które są realizowane nie tylko pociągi jeździły coraz szybciej, ale też, żeby było coraz bogaciej - powiedział. Ireneusz Wasilewski, pełnomocnik zarządu, dyrektor zarządzający PKP Cargo odczytał życzenia z okazji Dnia Maszynisty prezesa Wojciecha Balczuna, który ze względu na ważne obowiązki służbowe mógł uczestniczyć tylko w pierwszej części obchodów. - Chciałbym zapewnić, że sprawy maszynistów kolejowych, jako podstawowej dla funkcjonowania PKP Cargo grupy zawodowej są bardzo bliskie zarówno dla mnie, jak i dla całego zarządu spółki. Dlatego w imieniu moim i całego zarządu PKP

Cargo uprzejmie proszę o przekazanie wszystkim osobom biorącym udział w tych uroczystościach, a zwłaszcza pracownikom zrzeszonym w Związku Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce, serdecznych życzeń zdrowia, realizacji zawodowych planów i wszelkiej pomyślności - czytamy w liście prezesa Balczuna. Jan Guz, przewodniczący OPZZ złożył maszynistom serdeczne życzenia z okazji ich święta. - Wy jesteście najważniejszą częścią załogi, to właśnie na tym święcie można usłyszeć wiele serdeczności, której na co dzień pewnie nie doświadczacie - powiedział. Podobnie, jak pozostali przedmówcy, życzył on prezydentowi ZKM, aby jego marzenia dotyczące polskiej kolei się spełniły. - Chciałbym, aby Wasza praca była dobrze opłacana. Wy pracujecie aktywnie, wydajnie i odważnie.



Życzę Wam, aby to, co zarobicie pozwalalo Wam na utrzymanie Was i Waszych rodzin. Życzę Wam także, byście nie musieli pracować do 67 lat - powiedział. Jolanta Justa w imieniu dyrektora Muzeum Zamkowego w Malborku również przekazała maszynistom życzenia. Koordynator Polskiego Lobby Przemysłowego Paweł Soroka powiedział, że z wielkim zainteresowaniem obserwuje bardzo dużą aktywność ZZM. - Związek jest bardzo potrzebny. Świadczy o tym chociażby to, co się działo ostatnio na Śląsku. Zachowanie niektórych marszałków województwa przypomina historię Polski dzielnicowej i tu związek bardzo dobrze się odnalazł. Jest to związek zawodowy, którego misja jest szersza, niżby się wydawało. Dodął, że związek działa nie tylko w obronie spraw pracowniczych i socjalnych, ale również walczy o kwestie bezpieczeństwa na polskiej kolei. - Naprawdę można tą

postawę podziwiać, tym bardziej, że (...) wiele waszych racji dotyczących bezpieczeństwa na kolei zaczyna się przebijać do społeczeństwa - powiedział. Prezydent europejskiego związku maszynistów Juan Jesus Garcia Fraile przywitał gości polskim „dzień dobry”. - Uważam, że my maszyniści, jako grupa zawodowa mamy szczęście, ponieważ od zawsze i wszędzie identyfikowaliśmy się z naszą pracą, co pokazuje jej ogromną wartość - powiedział. Prezydent ALE podkreślił, że praca maszynistów się zmienia i muszą oni sprostać coraz wyższym wymaganiom. Dodął również, że w coraz większym stopniu przepisy dotyczące pracy maszynistów są regulowane przez różne instytucje UE, które robią to na zasadzie wyłączności ograniczając tym samym prawa państw członkowskich do transformacji tych norm do prawa krajowego, bez możliwości

modyfikacji istotnych ich aspektów. W związku z tym regulacje prawne powinny być wypracowywane przez organizacje reprezentujące maszynistów, ponieważ nikt nie jest lepiej przygotowany do tego, żeby zająć się problematyką dotyczącą maszynistów i wykonywaną przez nich pracą niż sami maszyniści - dodał.

W dalszej części uroczystości minister Massel i prezydent Miętek wręczyli maszynistom odznaczenia państwowe, resortowe i związkowe. Były gratulacje i chwile wzruszenia.

Obchody Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego zwińczył piknik rycerski na podzamczu. Nie zabrakło tańców i wybornego jada - wspomnienie dobrej zabawy towarzyszyć nam będzie przez rok - do następnych obchodów maszynistowskiego święta.

M.Szulecka

### **Odznaką Zasłużony dla Kolejnictwa wyróżnieni zostali:**

Paweł Czyżewski, Jan Erward, Grzegorz Glomb, Grzegorz Głomski, Feliks Hallman, Stanisław Karalus, Stanisław Kiettyka, Florian Kos, Jerzy Kosiński, Tomasz Makowski, Waldemar Nawrocki, Mieczysław Orpel, Karol Poptawski, Jarosław Rzeźnik, Andrzej Semik, Józef Spownik, Mariusz Szczurek, Andrzej Szewczyk, Aleksander Szymt, Edmund Tabor, Andrzej Waraczyński, Ryszard Wojtas, Andrzej Zabłocki, Bogdan Zaczekiewicz.

### **Odznaką Zasłużony dla ZZM wyróżnieni zostali:**

Marek Goliszek, Grzegorz Jagielski, Roman Jordan, Wacław Katarzyniec, Janusz Kowalik, Ryszard Martyna, Adam Murawski, Bogdan Okuniewski, Jan Starszuk, Kazimierz Szczerbowski, Wojciech Warso, Władysław Wesołowski, Tadeusz Urbańczyk i Stanisław Zając.

Ponadto na wniosek Krajowej Komisji Rewizyjnej, decyzją Krajowego Zjazdu Delegatów ZZM wyróżnieni zostali: Leszek Miętek, Krzysztof Ciećka i Bogusław Sady.

## Kolejarska pielgrzymka

8 września 2012r. pod hasłem „Kościół naszym domem” odbyła się X Ogólnopolska Pielgrzymka Kolejarzy do Sanktuarium Bożego Miłosierdzia - Kraków - Łagiewniki. Była ona darem wdzięczności za pontyfikat ojca świętego Jana Pawła II Wielkiego. Koncelebrował ją arcybiskup metropolita warszawski Kazimierz Nycz.

M.Szulecka



# Dowolność w interpretacji jest niebezpieczna

**Czy Urząd Transportu Kolejowego, akceptując wprowadzenie do instrukcji o postępowaniu w sprawie poważnego wypadku, wypadku i incydentów (Ir-8 (R-3) dodatkowego pojęcia: „trudności eksploatacyjne” nie przekroczył uprawnień?**

Na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym zostało opracowane Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz.U.z 2007r. Nr 89 poz.593). Pracownicy związani bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, wiązali z tym rozporządzeniem wielkie nadzieje na obiektywną ocenę przyczyn i okoliczności zdarzeń kolejowych. Niewątpliwie dużo zmieniło się na lepsze, szczególnie w zakresie pełniejszego ustalania przyczyn poważnych wypadków, ale tylko w przypadkach gdy funkcję Przewodniczącego Komisji Powypadkowej pełni członek Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Natomiast nadal mamy wątpliwości co do obiektywizmu podczas końcowej klasyfikacji przyczyn zdarzeń.

## Co z tym obiektywizmem?

Typowym przykładem dla tego rodzaju negatywnego postępowania jest przypisanie bezpośredniej przyczyny wypadku przewoźnikowi (czytaj maszyniście) w wypadku jaki miał miejsce np. na szlaku Kępice - Korzybie w którym przyczynę braku nawiązania łączności, tym samym spowodowania wypadku przypisano maszyniście pomimo, że komisja powypadkowa ustaliła, że wszyscy maszyniści i dyżurni ruchu mieli świadomość braku łączności na szlaku Kępice - Korzybie od kilku lat. W protokole nie znajdziemy wyjaśnienia zarządcy infrastruktury - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

dłaczego mając świadomość braku łączności dopuścił do prowadzenia ruchu kolejowego? Gdyby komisja powypadkowa zapoznała się z postanowieniem par.30 ust.25 instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów, dowiedziała by się, że warunkiem prowadzenia ruchu na odcinku zpr bez obsady posterunków jest pełna i ciągła radiolączność pociągowa na całej długości odcinka zpr, na pewno przyczyna bezpośrednia tego wypadku była by inna. Uważam, że komisje kolejowe dla zachowania obiektywnej oceny przyczyny powinny skorzystać z uprawnień jakie daje im par.16 w/w rozporządzenia, które pozwala im na powołanie niezależnych ekspertów. Warto w tym miejscu przypomnieć, że ustalone przez kolejowe komisje powypadkowe bezpośrednie przyczyny wypadków jakie miały miejsce np. w: Załężu, Krzewiu były zdaniem niezawisłych sądów błędne. Sądy uniewinniły maszynistów od winy za spowodowanie wypadku co jest jednocześnie potwierdzeniem niewłaściwie ustalonej przyczyny wypadku. Nadal jednak pomimo prawomocnych wyroków sądowych, w statystyce wypadków przyczyna bezpośrednia wypadku przypisana jest przewoźnikowi - maszyniście. Złośliwi mogli by na tej podstawie powiedzieć, że najważniejsza dla decydentów kolejowych jest statystyka powypadkowa, wskazująca na przyczynę wypadku leżącą po stronie przewoźnika a nie zarządcy infrastruktury. Czy takie myślenie jest całkowicie bezpodstawne?

## „Trudności eksploatacyjne na liniach kolejowych”

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - jako zarządca infrastruktury opracował na podstawie przedmiotowego rozporządzenia instrukcje o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych Ir-8 (R-3). Porównując tytuły rozporządzenia i instrukcji natychmiast zauważamy, że zarządca infrastruktury poszerzył sobie możliwości klasyfikowania zdarzeń kolejowych o pojęcie: „trudności eksploatacyjne na liniach kolejowych”. Czy zrobił to samowolnie, czy uzyskał pozwolenie na wprowadzenie nowego pojęcia? Zapoznając się z decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Nr TTN-500-1/06/08 z dnia 2 października 2008r. dowiemy się, że zmianę w Rozporządzeniu Ministra Transportu wprowadził Urząd Transportu Kolejowego. Pytanie, czy Urząd Transportu Kolejowego posiadał uprawnienia do wprowadzenia tego nowych pojęć? Mam wątpliwości, ponieważ zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego stoi na straży zgodności zapisów w instrukcji z aktami wyższego rzędu. Pozwala mi to na stwierdzenie, że Pan Prezes przekroczył zakres posiadanych uprawnień. Decyzja Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, pozwoliła na prowadzenie podwójnej statystyki wypadkowej. Państwa Komisja Badania Wypadków Kolejowych zobowiązana jest do prowadzenia statystyki wypadków zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów. Tym samym nie ma prawa uwzględniać w swojej sprawozdawczości zdarzeń kolejowych zakwalifikowanych jako „trudności eksploatacyjne”. Bez komentarza.



## Dowolna klasyfikacja zdarzeń - ukrywanie błędów

Zarządca infrastruktury - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. powód wprowadzenia pojęcia: „trudności eksploatacyjne” zawart w instrukcji Ir-8 (R-3) gdzie czytamy: „Niezależnie od poważnych wypadków, wypadków i incydentów dochodzi na liniach kolejowych do szeregu wydarzeń które nie wypełniają kryteriów zdarzeń kolejowych wskazanych w treści ustawy o transporcie oraz rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów. Wydarzenia te zwane dalej trudnościami eksploatacyjnymi podlegają rejestracji w osobnym rejestrze. Pod pojęciem „Trudności eksploatacyjne” należy zdaniami PKP PLK S.A. rozumieć: „wydarzenie kolejowe nie będące poważnymi wypadkami, wypadkami, ani incydentami stwarzające utrudnienia (przerwy czy ograniczenia) w działalności

przewozowej nie wywierające jednak bezpośrednio wpływu na bezpieczeństwo ruchu”.

I tu mam wątpliwości co do prawdziwości intencji zapisu. Porównując wykazach kwalifikacji dotyczących przyczyn zdarzeń dotyczących np.: wypadku - kat. B25, incydentu - kat. C56 i trudności eksploatacyjnych - kat. D77 stwierdzam, że mamy do czynienia z identycznymi zapisami przyczyn zdarzeń. Taki stan rzeczy pozwala zarządcy infrastruktury na dowolną kwalifikację zdarzenia tym samym na ukrywanie własnych błędów i niedociągnięć. Potwierdzeniem tego wniosku jest możliwość kwalifikacji: „wyprawienia pociągu lub pojazdu kolejowego w niewłaściwym kierunku” (kat. D77) jako trudność eksploatacyjną. Wystarczy zapoznać się z tabelą kwalifikacji przyczyn oraz kategorii poważnego wypadku, aby stwierdzić, że jest



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

to wypadek kategorii A1 lub B1. Moim zdaniem wprowadzenie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pojęcia: „trudności eksploatacyjne” służy głównie do ukrywania fatalnego stanu urządzeń infrastruktury kolejowej oraz poprawy statystyki stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez manipulacje kwalifikacji przyczyn zdarzeń kolejowych.

Mam nadzieję, że nowy prezes UTK przywróci prawidłowe zasady prac Komisji.

Przewodniczący Komisji  
Obrony Praw Pracowniczych  
Eugeniusz Śliwiński



## 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 samodzielne 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.**

## Ostatnia służba

Marek Jagieła - starszy maszynista pojazdów trakcyjnych, zatrudniony w Tarnowskich Górach - Śląski Zakład Spółki gniazdo drużyn Herby Nowe, przepracował czterdzieści pięć lat w PKP, w tym od początku jej istnienia w spółce Cargo. Ostatni raz kolega Marek doprowadził pociąg 4561 do stacji Herby Nowe, gdzie powitała go delegacja maszynistów, przewodniczący Grzegorz Kamyczek ZKM w Tarnowskich Górach oraz naczelnik trakcji Stanisław Pietrzyk.

Marek otrzymał kosz kwiatów od kolegów, podziękowanie, dyplom uznania od przewodniczącego ZKM Tarnowskie Góry oraz książkę z życzeniami od naczelnika trakcji.

Życzymy Naszemu Koledze Markowi dużo zdrowia i dużych pieniędzy na zasłużonej emeryturze oraz zadowolenia z życia.

Grzegorz Kamyczek  
Przewodniczący ZKM  
Tarnowskie Góry



## Podziękowanie

Za pośrednictwem GM pragnę podziękować koledze **Piotrowi Rybikowskiemu** przewodniczącemu ZZMK w Łodzi za okazaną pomoc oraz bezcenne wsparcie, jakiego mi udzielił w trakcie wyjaśniania na drodze sądowej łamania zapisów ustawy o ochronie zdrowia przed następstwami używania tytoniu i wyrobów tytoniowych. Proces, o którym mowa został zainicjowany przez kontrolera Pana Andrzeja Mutkę, jako osobę pokrzywdzoną obecnością dymu w kabinie sterowniczej pojazdu trakcyjnego, który złożył doniesienie do organów ścigania.

*Maszynista IC Zakład Centralny Marcin Jaszczak, członek ZZMK w Łodzi. W procesie tym byłem stroną, jako obwiniony.*

**Koledze Markowi Bukale,**  
z powodu tragicznej śmierci syna  
Bartłomieja,  
wyrazy współczucia  
przekazują koledzy  
maszyniści i pracownicy  
Śląskiego Zakładu PR  
w Czechowicach Dziedzicach

**Naszemu Koledze  
Markowi Rajowi,**  
wyrazy głębokiego współczucia  
z powodu śmierci syna  
składa  
Zarząd oraz Członkowie  
Samorządnego Niezależnego  
Związku Zawodowego  
Maszynistów Kolejowych  
w Zduńskiej Woli  
- Karsznice

**Członkowi Rady Krajowej  
Piotrowi Nojszewskiemu,**  
przewodniczącemu Związku  
Zawodowego Maszynistów  
Kolejowych w Polsce  
PKP Cargo S.A.  
Zachodniopomorski Zakład Spółki  
w Szczecinie  
kondolencje z powodu śmierci ojca  
składa  
Rada Krajowa ZKM

## Kącik filatelistyczny

We wrześniu obchodzimy Europejski Dzień Maszynisty Kolejowego. Niejako wpisując się w Centralne Obchody Dnia Maszynisty chcielibyśmy pokazać w naszym kąciku filatelistycznym walory przedstawiające właśnie maszynistę. Co ciekawe, przeszukując klasery w poszukiwaniu

takich znaczków natrafiłem prawie wyłącznie na znaczki z maszynistami parowozów. Maszynista przy pracy pokazywany jest bardzo różnie. Na pierwszych parowozach jako stojący na odkrytej platformie i ubrany we frak z cylindrem na głownie - znaczek nr 1 z Anglii. W późniejszych typach parowozów jest on już pokazany w budce maszynisty, ubrany w mundur kolejowy - znaczek nr 2. Poczta Rumuńska wydała znaczek z maszyni-

stą ubranym w mundur galowy - nr 3. Bardzo ciekawy znaczek z maszynistą wydała poczta Bułgarii - nr 4. Jako maszynista przedstawiony jest na nim sam król Borys III, którego mało znanym hobby było... prowadzenie parowozów. Honoru Poczty Polskiej broni znaczek spersonalizowany - nr 5 - wydany z okazji 160 Lat Kolei w Tczewie z parowozem Oi2 - 29 i maszynistą Adamem Murawskim; członkiem ZKM Zaj. Tczew.

Amur



1



2



3



4



5



## Z humorem i humorkiem



### Dobrze zacząć dzień

Pewne francuskie pismo dla mężczyzn ogłosiło konkurs na najlepszy opis poranka. Pierwsze miejsce zajął autor następującej wypowiedzi:  
„Wstaję rano, jem śniadanie, biorę prysznic, ubieram się i jadę do domu”.

### Podobieństwa

Co łączy polskich siatkarzy i klientów Amber Gold?  
- Jedni i drudzy liczyli na złoto!

### Kariera

Pani w szkole pyta Jasia kim chce zostać w przyszłości.  
Jasiu mówi:  
- Proszę pani ja chce zostać me-nelem. Niech pani pomyśli zero ZUSU, podatków, NFZ się tobą nie interesuje.  
Dwadzieścia lat później Jasiu spogląda z 8 piętra swojego hotelu w Dubaju na szereg nieruchomości i mówi:  
- Kurde... Gdzie popełniłem błąd!?

## Fraszki Jerzego Szulca

### Żartoczność

Kto jest słaby w gębie koniec z nim i kwita...  
Dla takich dostępu nie ma do koryta.

### Zagrywki

I w otwarte karty gra bywa fałszywa  
Gdy prowadzi zapis ten kto już przegrywa.

### Referencje

Nim wybierzesz męża stanu  
Sprawdź jakiemu służył panu.

### Dygnitarz

O wszystkim pamięta,  
kiedy lody kręci  
Ale przed komisją ma zanik pamięci.

### Zaczepka

Do odpowiedzialności nie ciągnij bydlaka  
Gdy nie masz na niego porządnego haka.

### Grube ryby

Tak im wyolbrzymić płotkę się udało,  
że rekiny z sieci znowu wyszły cało.

### Wysoki pułap

Mądrość i głupotę  
wystrzelono w górę,  
że trudno rozróżnić już,  
które jest które.

### Fotogeniczny

Robili mu zdjęcia z daleka i z bliska,  
Dopóki nie zdjęli go ze stanowiska.

### Dobrze wyposażony

Biegnie myszka po lesie i spotyka łosia. Podbiega do niego od tyłu, patrzy i szepcze:  
- Niesamowite!  
Podbiega z przodu, patrzy i szepcze:  
- Niepojęte!  
Znowu obiega łosia, patrzy od tyłu i szepcze:  
- Niesamowite!  
I ponownie biegiem dookoła łosia. Patrzy od przodu i szepcze:  
- Niepojęte!  
I tak kilka razy. Łoś zdziwiony pyta myszkę:  
- O co Ci chodzi myszko?  
- Patrzę na Ciebie łosiu i nie mogę zrozumieć: z takimi jajkami, a takie rogi!?

### Wiek emerytalny

Przychodzi dwóch facetów obok Sejmu i słyszą jak krzyczą wszyscy:  
Sto Lat! Sto lat!  
Jeden do drugiego:  
- Ktoś tam ma chyba urodziny.  
- Nie. Wiek emerytalny ustalają.

### Modlitwa żony maszynisty

Panie Boże! Proszę Cię o mądrość, abym mogła zrozumieć swojego mężczyznę, o miłość - abym mogła mu przebaczać, o cierpliwość - bym mogła znieść jego humory. Nie proszę Cię o siłę, bo bym go ZAJE....

Uwaga!

**Konkurs RK ZZM na projekt nowej strony internetowej Związku został unieważniony zgodnie z regulaminem.**

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









# Desiennie

## PROMOCYJNE CENY

student | senior | rodzice i dzieci



# SPĘDŹ

niezapomniane chwile

## Z NATURĄ TOUR

WWW.NATURATOUR.PL · INFOLINIA: 801 000 527 · ZADZWOŃ LUB ZAREZERWUJ ON-LINE