



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1696-2181

www.zzm.org.pl

Nr 1/113

STYCZEŃ 2014



Jesteśmy na Was otwarci!

Drodzy Czytelnicy!

Poprzedni rok był trudny, a przewidujemy, że obecny również będzie obfity w duże wyzwania. Redakcja „Głosu Maszynisty” jest wszędzie tam, gdzie dzieją się kluczowe dla Was sprawy i zapadają ważne decyzje. Staramy się na bieżąco dzielić z Wami najważniejszymi interwencjami podejmowanymi przez związek. Z całą mocą chcemy jednak podkreślić, że są to jedynie najbardziej kluczowe zagadnienia, którymi zajmuje się ZZM. Twierdzimy tak bez cienia samozachwyty, czy niezdrowej autopromocji – gdybyśmy bowiem opisywali wszystkie znaczące interwencje podejmowane przez ZZM na poziomie centrali i zakładów – na pewno „Głos Maszynisty” rozrósłby się do niebotycznych rozmiarów.

Nie oznacza to jednak, że w naszym miesięczniku nie ma miejsca na Wasze, indywidualne bolączki i problemy. Wprost przeciwnie – zachęcamy Was do większej aktywności we wpływaniu na zawartość tego pisma. Być może tuż obok Was dzieją się sprawy, które wymagają naszej interwencji i nagłośnienia. Zgłaszajcie je do przewodniczących ZZM w terenie, dając nam jednocześnie znać – dzwoniąc, przesyłając zdjęcia i opisując mailowo

Waszą historię. Redakcja Głosu jest po to, aby pomóc zredagować Wasz news. Trzeba w tym miejscu wziąć pod uwagę sprawę wzajemnej maszynistowskiej pomocy i solidarności – być może problem, który Was trapi dotyczy również kolegów w innym regionie kraju i Wasz sygnał pozwoli Prezydium go rozwiązać.

Nie zapominajcie również o tym, że redakcja „Głosu” administruje profil ZZM na Facebooku oraz You Tube. Są to miejsca, w których również można efektywnie nagłośnić Wasze sprawy. Dlatego zachęcamy do aktywności także w tych mediach, nie przez przypadek nazwanych społecznościowymi. Specjalnie dla Was jesteśmy stale „on-line”, dostarczamy najaktualniejszych informacji dotyczących maszynistowskiej branży, ciekawostek i... spraw do dyskusji. Te profile, to okazje do wymiany opinii, komentarzy z nami i sympatykami naszych „fanpejdży”. Jesteśmy otwarci na Wasze propozycje – jeżeli macie ciekawe filmy, czy zdjęcia, którymi chcecie się podzielić z innymi sympatykami naszych profili – czekamy i jesteśmy otwarci na każdą inicjatywę. Na ten moment na Facebooku „lubi nas” ponad 1100 osób. Cyklicznie ogłaszamy tam konkursy, robimy sondy zasięgając

Waszej opinii w ważnych dla maszynistów sprawach, organizujemy wydarzenia – tym bardziej warto tam zaglądać. Z kolei You Tube subskrybuje prawie setka fanów. Ten kanał prezentuje w sporej części działalność naszego Prezydium na szerszym polu – znajdziecie tam filmy z dużych uroczystości związkowych i występów telewizyjnych – to już ponad sto filmów wyświetlonych ponad 95 tysięcy razy – prawdziwa kopalnia wiedzy o naszej działalności.

Interesuje nas również bardzo o czym chcielibyście częściej lub więcej pisać na łamach naszego pisma. Być może w kwestii jakiejś tematyki czujecie niedosyt, albo chcecie zaproponować własną kolumnę?

Z przyczyn oczywistych Internet jest szybszy niż druk gazety, ale nasze media nie konkurują ze sobą, a jedynie się uzupełniają. Dlatego chcielibyśmy, abyście mieli pełniejszy obraz działalności związku korzystając z każdego z nich. Oprócz zwykłego korzystania, zapraszamy Was w tym roku również do większej „interaktywności” – dzwońcie, mailujcie, sms’ujcie, piszcie listy. Jesteśmy do Waszej dyspozycji.

Wasza Redakcja „Głosu Maszynisty”

pod semaforem



Choć Zbigniew Klepacki nie jest kolejarzem, to dla kolei zrobi więcej niż jeden kolejarz. Zapowiedź wicepremier Elżbiety Bieńkowskiej bierzemy za dobrą monetę.



Arriva RP za nieprzystąpienie do porozumienia dotyczącego ulg przejazdowych. Jeśli przewoźnik chciał się wyróżnić, to mu się udało, tyle że na niekorzyść.



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

W samym ogonie Europy

System ma wiele istotnych luk, a Polska zajmuje drugie miejsce w Europie (po Rumunii) pod względem liczby wypadków na kolei. To wnioski Najwyższej Izby Kontroli, która sprawdziła funkcjonowanie systemu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Kontrola NIK ujawniła nieprawidłowości w działalności wszystkich skontrolowanych podmiotów – administracji rządowej, zarządcy infrastruktury i przewoźników.

O ile przy zastosowaniu ogólnego miernika poziomu bezpieczeństwa na kolei (liczba znaczących wypadków ogółem do pracy eksploatacyjnej) jest jeszcze w Europie kraj gorszy od Polski, o tyle w innej niechlubnej kategorii nasz kraj wiedzie prym. Miernik ciężkości wypadków w Polsce jest najgorszy w Europie! Liczba ofiar znaczących wypadków kolejowych w Polsce (mierzona specjalnym wskaźnikiem FWSI w stosunku do eksploatacji linii kolejowych) jest bowiem najwyższa w Europie – ponad dziesięciokrotnie większa niż w Niemczech, czy we Francji. Według danych Europejskiej Agencji Kolejowej jedna piąta śmiertelnych ofiar wypadków na kolei w UE ginie na polskich torach, podczas gdy Polacy stanowią zaledwie jedną trzynastą unijnej populacji. Te miążdzące wyniki dotyczą okresu 2011–2012 r. NIK odnotowuje wprawdzie, że liczba wypadków kolejowych w Polsce maleje oraz rośnie odsetek infrastruktury kolejowej w dobrym stanie, ale w kontekście powyższych danych niewiele to zmienia.

Najwyższa Izba Kontroli wskazuje na kilka istotnych powodów obecnego stanu rzeczy.

Po pierwsze infrastruktura

Najczęstszą przyczyną wypadków kolejowych był zły stan torów, rozjazdów i urządzeń sterowania ruchem kolejowym. W stanie dobrym znajdowało się w Polsce tylko 43 proc. infrastruktury kolejowej, dostatecznym – 30 proc. (ko-

nieczne obniżenie prędkości, konieczna wymiana niektórych elementów), niezadowolającym – 23 proc. (konieczne znaczne obniżenie prędkości, konieczna kompleksowa wymiana elementów) oraz w złym – 4 proc.

Według NIK, PKP PLK podjęła niedostateczne wysiłki, aby modernizować infrastrukturę, której stan w znacznej części uniemożliwiał bezawaryjne prowadzenie pociągów. Zamiast sprawnego usuwania awarii i usterek na wielu odcinkach stosowano przez dłuższy czas liczne ograniczenia prędkości (na blisko 60 proc. linii i 35 proc. rozjazdów) oraz awaryjny tryb sterowania ruchem przy użyciu sygnału zastępczego. Sygnał zastępczy (najczęściej migające białe światło lub dodatkowy sygnalizator na semaforze) – który oznacza, że jazda pociągu może przebiegać w sposób nieprzewidziany w organizacji ruchu – powinien być stosowany tylko w wyjątkowych sytuacjach i to przez krótki czas. Wyłączenie automatycznego zabezpieczenia ruchu kolejowego i stosowanie sygnału zastępczego – zależnego jedynie od uwagi człowieka – jest obciążone ryzykiem popełnienia błędu, a tym samym zwiększa zagrożenie wystąpienia wypadków (tego typu procedurę używano w dniu katastrofy pod Szczekocinami). Tymczasem kontrola NIK ujawniła, że sygnał zastępczy – czyli procedura o potencjalnie najniższym stopniu ochrony przed wypadkami – był stosowany przez ponad 7 dni w co najmniej 102 miejscach w kraju.

Sygnału zastępczego oraz ograniczeń prędkości nadużywano, bo ważne dla

bezpieczeństwa ruchu kolejowego awarie i usterki w rozjazdach i urządzeniach sterowania ruchem kolejowym usuwano opieszale. Niektóre niesprawne rozjazdy były eksploatowane nawet przez kilka lat, natomiast zwłoka w remontowaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym dochodziła do kilkunastu dni.

Problemy z usuwaniem awarii i usterek występowały przede wszystkim z powodu niewystarczających środków na finansowanie napraw. W latach 2002–2012 liczba zmodernizowanych, wyremontowanych lub pobudowanych urządzeń sterowania ruchem kolejowym zaledwie równoważyła liczbę urządzeń, które uległy degradacji technicznej, dewastacji lub stały się przedmiotem kradzieży. W dużej mierze opóźnienia w usuwaniu awarii spowodowane były też brakami w zatrudnieniu pracowników służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Brakowało odpowiednio wykwalifikowanych inżynierów i techników kolejowych. Dlatego badania techniczne nie były wykonywane w pełnym zakresie, zdarzało się też, że sprawdzenia rozjazdów przeprowadzały osoby nieuprawnione.

Po drugie brak nadzoru

Nadzór nad pracownikami odpowiedzialnymi za utrzymanie infrastruktury kolejowej był nierzetelny. Nie potrafili oni w czasie codziennych oględzin wykryć usterek, które ujawniano dopiero w trakcie okresowych komisyjnych badań technicznych rozjazdów. Oznacza to, że ruch pociągów był przez dłuższy okres prowadzony po niesprawnych rozjazdach, a dyżurni ruchu nie mieli o tym żadnej wiedzy.

Niewystarczający był też nadzór przewoźników nad pracą maszynistów. Maszyniści przekraczali niekiedy dopuszczalną prędkość (nawet o 30 km/h) oraz ignorowali wskazania urządzeń po-

DOKOŃCZENIE NA STR. 6

Nowe rozdanie, nowe nadzieje

Z Leszkiem Miętkiem, prezydentem ZMZ rozmawia Rafał Zarzecki

– W nowy rok wkraczamy na ogół z nowymi nadziejami. Jakie najważniejsze wyzwania stoją przed ZMZ w 2014 roku?

– Zaczniemy od tego, że w nowy rok wchodzimy z bagażem kilku nierozwiązanych problemów. Na tę chwilę, bo nie wiemy co przyniesie nam jeszcze życie, najważniejsze wyzwania to kwestia Przewozów Regionalnych – ich struktury i dalszego funkcjonowania oraz ukończenie działań w obszarach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego – zarówno pod względem organizacyjnym, jak i prawnym. Mam nadzieję, że prace rozpoczęte w minionym roku doprowadzą do sfinalizowania w 2014 roku rozporządzeń regulujących zagadnienia związane z czasem szkolenia maszynistów. Przyspieszenia wymagają prace nad ustawą o warunkach zatrudnienia i czasie pracy maszynistów, czy szerzej – pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. To dwa główne obszary legislacyjne wymagające pilnego uregulowania. Sygnalizujemy również konieczność przeanalizowania wniosków Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych sugerujących zmiany w instrukcjach. Liczę na ujednoczenie przepisów, tak by były one wspólne dla wszystkich przewoźników.

– Trwa agonía największego polskiego przewoźnika kolejowego – spółki Przewozy Regionalne. Związki zawodowe podejmowały na tym polu szereg inicjatyw, we wszystkich możliwych gremiach, ale nie doczekaliśmy się dobrej woli decydentów. Rekonstrukcja

cja rządu wyhamowała strajk w obronie miejsc pracy, który wydawał się nieuchronny. Co dalej?

– Idea usamorządowienia Przewozów Regionalnych skompromitowała się w sposób definitywny. Nawet jej najwięksi entuzjaści przyznają się dziś do błędu i uderzają w piersi. Jesteśmy gotowi i otwarci na merytoryczne roz-



mowy o rozmaitych scenariuszach dla Przewozów Regionalnych. Założenie, że nie mogą dobrze funkcjonować w ramach spółki, a możliwa jest poprawa w ramach pięciu kampanii to pobożne życzenia. Od przelania gorzkiej herbaty na pięć szklanek nie stanie się ona słodsza.

Jedno wydaje się pewne – w takiej strukturze i w ten sposób spółka dalej nie może funkcjonować. Jestem bardzo ciekawy jakie zmiany zaproponują marszałkowie województw i strona rządowa. Generalnie stoimy na stanowisku, że system należy wyzerować. Pomysł przekazania firmy marszałkom okazał się fatalnym rozwiązaniem. Żle

to funkcjonuje zarówno z perspektywy kosztowej, jak i eksploatacyjnej, nikt już chyba nie zaprzeczy. Ale co gorsza traci na tym również pasażer. Wszyscy dookoła powtarzają jak mantrę, że dla kolei jest on najważniejszy, ale co z tego?

Obecny system nie jest w stanie stworzyć dobrej, kompleksowej oferty dla podróżnych bez względu na to, czy będzie funkcjonować w ramach PR czy spółek wojewódzkich. Dlatego trzeba rozważyć możliwość ponownej nacjonalizacji i zmierzać w kierunku stworzenia silnej, ogólnopolskiej, korzystającej z korzyści skali spółki PR – przy uwzględnieniu lokalnej specyfiki i potrzeb. Spółki oferującej podróżnym kompleksową ofertę, kompatybilną z innymi przewoźnikami – jak np. PKP Intercity – i zapewniającą dogodne skomunikowania. Dążyć do tego mając na uwadze procesy inwestycyjne w infrastrukturze – konieczne, ale utrudniające normalne funkcjonowanie kolei.

– Końcówka ubiegłego roku przyniosła nowe rozdanie – rekonstrukcję rządu i istotne zmiany na najwyższych szczeblach władz związanych z kolejnictwem. Jak odbierasz pierwsze sygnały z ministerstwa?

– Jak wiadomo zmiany te wiązały się z wstrzymaniem wykonania strajku. Chcemy, by kluczowe decyzje o przyszłości polskiego kolejnictwa zapadały przy stole negocyjnym. Pozytywnie oceniam deklaracje płynące z resortu infrastruktury i rozwoju o rozwiązywaniu problemów w duchu dialogu społecznego. Minister Zbigniew Klepacki za główne wyzwania uznał kwestię Przewozów Regionalnych i poprawę bezpieczeństwa, zagadnienia będące również naszymi priorytetami. Dostrzegam niebagatelną rolę premier Elżbiety Bieńkowskiej, która odpowiadając na nasze związane wystąpienie także wskazywała

na te problemy. Trzeba je rozwiązać jak najszybciej. Będzie to niezwykle trudne, ale przy życzliwym podejściu do sprawy powinno zakończyć się sukcesem. Oczywiście dużo będzie zależało od zaangażowania kolejarzy w te procesy. Zachęcam więc do wzmożonej aktywności.

– W 2014 roku czeka nas jeszcze Kongres OPZZ i ALE, a także 95. rocznica istnienia związku i 25-lecie jego reaktywacji. Kiedy odbędą się jubileuszowe uroczystości?

– Zostaną połączone z obchodami Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego, czyli we wrześniu. To dobra okazja do przypomnienia roli ZZM w stabilizowaniu zatrudnienia w zawodzie. Ciągłe musimy zwracać uwa-

gę, że kwestie zatrudniania maszynistów powinny być ucywilizowane, bo są skorelowane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Nasz cel jest tożsamy z tym, co zrobili nasi koledzy z niemieckiego GDL, realizując skądinąd mój pomysł ujednolicenia zasad zatrudnienia, wynagradzania i budowy ścieżki kariery zawodowej dla maszynistów. Pozwoliłoby to uciec od wielu patologii, z którymi mamy dziś do czynienia.

Standardy zatrudniania pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego nie mogą być elementem budowania przewagi konkurencyjnej przewoźników, a tak jest dzisiaj. W efekcie zamiast pracować nad poprawą jakości usług czy organizacji pracy niektórzy z nich gonią

za oszczędnościami na tym polu. Natomiast przewoźnicy spełniający wysokie standardy bezpieczeństwa – próbują je obniżyć. Dalekosiężnym marzeniem jest doprowadzenie do sytuacji, by każdy maszynista prowadzący pociągi na terenie Rzeczypospolitej był zatrudniany i wynagradzany według takiego samego systemu, bez względu na to, gdzie pracuje. Trudno oczywiście oczekiwać, że ta inicjatywa znajdzie sprzymierzeńców wśród pracodawców, bo ich zadaniem jest maksymalizacja zysków i minimalizacja kosztów. Ale wyzwania są właśnie po to, by je sobie stawiać i konsekwentnie dążyć do ich realizacji.

– Dziękuję za rozmowę.



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.**

W samym ogonie Europy

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

kładowych w lokomotywach, dotyczącej kontroli czujności maszynisty.

Wiek używanych w Polsce wagonów przekracza wciąż 25 lat i wynosi średnio w PKP Intercity ponad 26 lat, a Przewozach Regionalnych blisko 33 lata. Średni wiek lokomotyw w Polsce wynosi ponad 29 lat. Zły stan taboru kolejowego był jedną z przyczyn defektów powstających w trakcie prowadzenia pociągów, co zagrażało bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

Urząd Transportu Kolejowego (UTK) odpowiedzialny za nadzór nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego nie podejmował skutecznych działań w celu wyeliminowania wieloletniego (trwającego nawet 10 lat) stosowania sygnałów zastępczych. UTK rzadko weryfikował informacje przekazywane przez podmioty kolejowe przed wydaniem im certyfikatów i świadectw bezpieczeństwa oraz bardzo rzadko przeprowadzał audyty systemów zarządzania bezpieczeństwem po wydaniu certyfikatów.

Kluczowe dla bezpieczeństwa komunikacji kolejowej przepisy unijne były wdrażane w Polsce ze sporym opóźnieniem. Opóźnienia we wdrażaniu sześciu dyrektyw w przypadku przepisów wykonawczych wynosiły od siedmiu do 21 miesięcy. Opóźnienia w implementacji dyrektyw UE nie tylko stwarzały ryzyko niezrealizowania ważnych projektów infrastrukturalnych, ale w istocie blokowały osiągnięcie interoperacyjności, czyli włączenia polskich linii kolejowych do sieci umożliwiającej bezpieczne i nieprzerwane poruszanie się po całej Europie.

Po trzecie brak przepisów

Ze znacznym opóźnieniem realizowany jest „Narodowy Plan Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ru-

chem Kolejowym”. Dzięki zastosowaniu najnowszej generacji urządzeń system ten stwarza szansę na znaczne podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce.

Ujawnione przez NIK fakty świadczą o braku właściwego nadzoru ze strony zarządu spółki PKP PLK odpowiedzialnej za bezpieczne funkcjonowanie infrastruktury kolejowej oraz ze strony Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który odpowiada za nadzór nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego, a także ze strony Ministra właściwego do spraw transportu, który do czasu katastrofy pod Szczekocinami (3 marca 2012) w niewystarczający sposób podejmował działania w stosunku do nieprawidłowości sygnalizowanych mu przez Urząd Transportu Kolejowego. Wszystkie wymienione podmioty (Minister właściwy do spraw transportu, UTK oraz PKP PLK) ocenione zostały przez NIK negatywnie.

W związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami Najwyższa Izba Kontroli wystąpiła z następującymi wnioskami pokontrolnymi:

do Ministra właściwego do spraw transportu m.in. o:

- wzmocnienie nadzoru nad UTK i PKP PLK SA w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- wprowadzenie zmian w rozporządzeniu w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego poprzez nałożenie odpowiednich zadań na dyżurnych ruchu i zmodyfikowanie procedur zarządzania bezpieczeństwem przez przedsiębiorstwa kolejowe;
- pełne wdrożenie unormowań unijnych w zakresie interoperacyjności (zdolności prawnej i technicznej do bezpiecznego i nieprzerwanego poruszania się po transeuropejskiej sieci kolejowej) polskich kolei.

- sfinalizowanie prac nad przygotowaniem projektu nowej ustawy m.in. o czasie pracy maszynistów (dzięki m.in. identyfikacji maszynistów wykonujących czynności na rzecz więcej niż jednego przewoźnika);

do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), m.in. o:

- podjęcie rzeczywistej, a nie tylko formalnej kontroli podmiotów kolejowych przed wydaniem im certyfikatów i świadectw bezpieczeństwa oraz o podjęcie audytów systemów zarządzania bezpieczeństwem po wydaniu certyfikatów;
- nakładanie sankcji prawnych na podmioty nierealizujące terminowo wniosków pokontrolnych UTK w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- dostosowanie poziomu zatrudnienia w pionie bezpieczeństwa ruchu kolejowego;

do Zarządu PKP PLK SA, m.in. o:

- zapewnienie skutecznego nadzoru nad:
 - jednostkami odpowiedzialnymi za stan techniczny infrastruktury drogowej i urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
 - dyżurnymi ruchu w sytuacji używania przez nich sygnałów zastępczych;
- zapewnienie odpowiedniego poziomu zatrudnienia służb odpowiedzialnych za utrzymanie infrastruktury;
- rzetelną realizację procedur dla zapewnienia utrzymania infrastruktury kolejowej;

do przewoźników kolejowych m.in. o:

- zwiększenie nadzoru nad czasem pracy maszynistów, przestrzeganiem przez nich obowiązujących prędkości oraz zapewnienie sprawnego funkcjonowania urządzeń pokładowych w lokomotywach.

Opr. (raz)

Stres czy przywilej?

Żeby zostać maszynistą trzeba mieć żelazne zdrowie i przejść przez sito szczegółowych badań medycznych. Kandydaci marzący o wykonywaniu tego zawodu odbierają to czasem jako utrudnienie w dostępie do pracy. Czynnici maszyniści również muszą się poddawać częstym i szczegółowym badaniom okresowym potwierdzającym przydatność do wykonywania zawodu, co bywa źródłem stresu. Niekiedy trudno więc w pełni docenić wartość takich badań.

Zaproszony na grudniowe posiedzenie Rady Krajowej ZM dyrektor PKP S.A. Oddział Kolejowej Medycyny Pracy w Warszawie Andrzej Tucholski radzi spojrzeć na kwestię badań jak na przywilej. Obecnie w Polsce jest ograniczony dostęp do lekarzy-specjalistów, a maszyniści są grupą zawodową poddawaną ponad dwudziestu procedurom medycznych, co pozwala na wykrycie wielu poważnych chorób w bardzo wczesnym stadium i skuteczne ich leczenie, a niekiedy wręcz uratowanie życia.

Bezpieczeństwo

W zapewnieniu bezpiecznego transportu kolejowego niezwykle istotną rolę odgrywa czynnik ludzki. Badania pozwalają maszyniście nabrać zaufania do własnych osądów i jakości wykonywanych czynności, zagwarantować, że w pracy nic

nie dzieje się poza jego kontrolą. Co ciekawe specyfika tego zawodu powoduje, że w kwestii badań nie ma żadnych pewników jeżeli chodzi o wiek. Maszyniści z dużym stażem mogą uzyskiwać lepsze wyniki niż młodzi kandydaci. Tak okazało się choćby w przypadku badania czucia kontrastu czy odporności na olśnienie – nowych badań na licencję i świadectwo maszynisty. Upewnia ono badanego, że o zmierzchu i w nocy może polegać na tym, co widzi. Starsi maszyniści w większości gładko je przechodzą. Młodzi kandydaci miewają spore kłopoty, a czasami wręcz twierdzą – „to jest nie do wykonania”.

Procedura odwoławcza

By rozwiązać wątpliwości diagnostyczne lekarz orzecznik może zlecić dodatkowe badanie. Kiedy ostateczny wynik jest niekorzystny, zawsze można się odwołać



i zwrócić o ponowne badania. Warto skorzystać z tej możliwości, ponieważ badania odwoławcze są bezpłatne – w ten sposób kodeks pracy chroni każdego pracownika. Jest to tym istotniejsze, że niektóre wady np. wzroku ujawniają się przy jednoczesnym działaniu wielu niekorzystnych czynników.

Oczywiście odwołanie przysługuje również w drugą stronę – kiedy lekarz orzeka zdolność do pracy w zawodzie, a ktoś czuje się chory. Warto wtedy być dociekliwym i dążyć do wyjaśnienia sprawy do końca, ponieważ pracując w miejscu dla siebie niebezpiecznym można przysporzyć wielu kłopotów nie tylko sobie, ale również kolegom i pasażerom.

Interpretacja przepisów

ZM wykazuje dużą czujność w kwestii wszelkich zmian w przepisach dotyczących maszynistów. Okazuje się, że na tym polu trzeba cały czas trzymać rękę na pulsie. Nawet z pozoru drobne niedopowiedzenie może rodzić istotne skutki interpretacyjne. Konstruktywna współpraca pracodawców i związków zawodowych skutecznie służy tworzeniu dobrego i jednoznacznego prawa.

MS

PERSONALIA



Nowy wiceminister ds. kolei

Zbigniew Klepacki został powołany 13 stycznia 2014 r. na stanowisko podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju. W zakres jego obowiązków wchodzi sprawy związane z kolejnictwem.

Zbigniew Klepacki urodził się w 1966 r. Ukończył Wydział Prawa na Uniwersytecie Warszawskim oraz studia podyplomowe w Krajowej Szkole Administracji Publicznej.

Jak poinformowało w komunikacie MiR, w czasie swojej kilkunastoletniej pracy zawodowej w polskich i międzynarodowych instytucjach oraz firmach giełdowych odpowiadał za przygotowanie strategii rozwoju, a następnie ich wdrażanie. Nadzorował i przeprowadzał restrukturyzację i prywatyzację firm oraz instytucji, odpowiadał za optymalizację procesów zarządzania, produkcji i dostaw, współpracował z instytucjami rządowymi.

Wcześniej pracował m.in. w Banku Gospodarstwa Krajowego, Narodowym Banku Polskim, firmach konsultingowych i teleinformatycznych oraz z branży przemysłu lekkiego.

Prywatnie wielki miłośnik sportu – zapalony maratończyk, który ostatnio coraz częściej mierzy się z triathlonem. ■

Ulgi jak bumerang

Reprezentatywne centrale związkowe wstrzymały do końca stycznia decyzję o odwieszeniu sporu zbiorowego ws. świadczeń przejazdowych. KKZZ, Solidarność i Federacja ZPP PKP domagają się bezwzględnego stosowania zasad ulg przejazdowych zgodnie z ustaleniami spisanyymi w protokole z mediacji sporu zbiorowego z 29 sierpnia 2013 r.

Wydawało się, że podpisanie przez związki zawodowe, pracodawców i mediatorów porozumień ws. ulgowych świadczeń przejazdowych na 2014 rok pozwoli na uniknięcie jakichkolwiek perturbacji z tym związanych. Stosowne podpisy zostały złożone w protokole z mediacji 29 sierpnia zeszłego roku. Sprawa uprawnień na kolejny rok rozstrzygnęła się więc wyjątkowo wcześnie, by przypomnieć ubiegłoroczny strajk z 25 stycznia na tle utrzymania świadczeń na 2013 rok. Było parę miesięcy na dogadywanie się, dopinanie szczegółów ws. rozliczeń finansowych między przewoźnikami. Czasu aż nadto, ale wyszło jak zwykle.

Po pierwsze do porozumienia przewoźników przystąpili nie wszyscy operatorzy. Niechlubnym wyjątkiem okazała się Arriva RP. Spółka-córka kolei niemieckich DB, po wygraniu przetargu ogłoszonego przez Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego, od grudnia 2013 r. rozpoczęła realizację przewozów na liniach zelektryfikowanych w tym regionie. Jednocześnie na odcinkach linii kolejowych obsługiwanych przez tę spółkę Przewozy Regionalne uruchamiają tzw. pociągi stykowe, zamawiane przez Arrivę. Informacje o niestosowaniu w nich zasad dotyczących ulg przejazdowych stały się zarzewiem konfliktu.

W pismach z 9 grudnia 2013 r. strona społeczna zażądała od pełnomocnika spółek Grupy PKP i kierownictwa Przewozów Regionalnych bezwzględnego stosowania ustalonych zasad, zawartych w porozumieniu kończącym spór zbiorowy na tym tle. Powołała się na paragraf 1 porozumienia ws. stosowania świadczeń przejazdowych na rok 2014 i lata następne z 29.08.2013 r., gdzie znalazł się zapis o obowiązywaniu ulg we wszystkich pociągach uruchamianych przez przewoźników-sygnatariuszy. Zagroziła, że odstąpienie od tej zasady będzie traktowane przez związki zawodowe jako zerwanie zawartych porozumień, konsekwencją czego będzie odwieszenie sporu zbiorowego.

Na ostatnim spotkaniu przedstawicieli strony związkowej, Przewozów Regionalnych i Arrivy RP, które odbyło się 9 stycznia, ustalono przedłużenie ważności obowiązywania ulg przejazdowych w pociągach stykowych do końca tego miesiąca. Termin kolejnego spotkania w tej sprawie został wyznaczony na 27 stycznia br.

■
R.

Nasze sztandary

ZZM w PR Rzeszów

Zakładowa Organizacja Związku Zawodowego Maszynistów przy Podkarpackim Zakładzie Przewozów Regionalnych ma swój sztandar. Został poświęcony w kościele pw. Chrystusa Króla w Rzeszowie 23 listopada ub.r. Poczet sztandarowy tworzyli Piotr Ingot (chorąży) oraz Józef Kuras i Krzysztof Lubomski.

W uroczystości wzięły udział m.in. lokalne władze (z członkiem zarządu Województwa Podkarpackiego Bogdanem Romaniukiem i dyrektorami departamentów Urzędu Marszałkowskiego WP na czele), dyrektorzy Podkarpackiego Zakładu PR Jerzy Churawski i Bogusław Łoboda oraz naczelnicy działów i sekcji, a z naszej strony – wiceprezydent ZZM Krzysztof Ciećka oraz przedstawiciele innych zakładowych organizacji związkowych.

Projekt sztandaru wykonali maszyniści-instruktorzy Marek Kłos i Marek Łysko oraz przewodniczący Rady Zakładowej Stanisław Nadbrzeski.

■
(S)



ALE w Warszawie

Przewodniczący autonomicznych europejskich związków zawodowych maszynistów (ALE) z naszej części Europy spotkali się na wyjazdowym posiedzeniu w Warszawie. Omawiali bieżące problemy z którymi się borykają w swoich regionach oraz kwestie związane z tegorocznym Kongresem organizacji.

Do Warszawy przyjechali prezydenci maszynistowskich związków z Czech, Słowacji, Węgier i Rumunii. Rolę gospodarza wzięli na siebie prezydent ZMZ Leszek Miętek, zarazem wiceszef zrzeszającej 108 tysięcy europejskich maszynistów ALE. Spotkanie odbyło się w warszawskim ośrodku spółki CS Szkolenie i Doradztwo przy ul. Minerskiej w dniach 9–10 stycznia. Służyło wymianie doświadczeń i wypracowaniu strategii działania na najbliższe miesiące.

Zagraniczni goście mieli również okazję odwiedzić siedzibę ZMZ oraz zobaczyć interesujące obiekty na terenie stacji postojowej PKP Intercity na Grochowie, jak hala całopociągowa, czy stanowisko do automatycznego odładzania taboru (patrz okładka – przyp. red). Warto nadmienić, że PKP Intercity

jest pierwszym kolejowym przewoźnikiem w naszym kraju wykorzystującym to urządzenie. Działa ono na zasadzie natrysku na podwozia pojazdów plyn-

nego preparatu tworzącego powłokę zabezpieczającą przed osadzaniem się lodu i śniegu. Oprowadzającemu delegację dyrektorowi warszawskiego zakładu IC Michałowi Zamorskiemu udało się uzyskać od Alsthomu pozwolenie na wejście do prawie gotowego centrum serwisowego przeznaczonego dla pociągów Pendolino. Nie mogło wreszcie zabraknąć zwiedzania samego nowego nabytku spółki, w tym rzecz jasna kabiny maszynisty. ■

(raz)



Eksploatacja styczników elektropr

Bombardier Transportation Polska

Bombardier Transportation Polska Sp. z o.o. Oddział w Łodzi (dawny Zakład Aparatury Trakcyjnej „ELTA”) to lider produkcji komponentów stosowanych do trakcji w lokomotywach elektrycznych i spalinowych. Szczególnym komponentem ze względu na liczbę zastosowań w lokomotywach jest seria styczników elektropneumatycznych SPG charakteryzująca się bardzo wysoką trwałością i niezawodnością. Szacuje się, że średnia liczba dziennie eksploatowanych styczników SPG w lokomotywach sieci PKP przekracza 30 tysięcy sztuk.

Seria ta znalazła uznanie w szerokim gronie użytkowników i od 30 lat z powodzeniem zastępuje wysłużone już styczniki serii SPK. Niemniej jednak, aby wydłużyć żywotność styczników SPG i utrzymać ich wysoką niezawodność konieczne jest przestrzeganie kilku prostych zasad określonych przez producenta w Dokumentacji Techniczno-Ruchowej Styczników Elektropneumatycznych SPG (DTR-259). Szczególnie w okresie zimowym brak odpowiedniego smarowania styczników i wytrącanie się wody w obwodach pneumatycznych lokomotywy stanowią dwa główne czynniki zagrażające poprawności pracy tych urządzeń.

Smarowanie części ruchomych w stycznikach SPG

Wszelkie czynności eksploatacyjne powinny być wykonywane zgodnie z zaleceniami DTR samego stycznika jak i DSU lokomotywy. Tylko prawidłowe wykonywanie przeglą-



Fot. 1. Otwór w cylindrze przez który należy wstrzykiwać mieszaninę smarów.

dów (zgodnie z wytycznymi producenta) i korzystanie z oryginalnych części zamiennych jest w stanie zapewnić niezawodność działania w ciągu całego cyklu życia stycznika.

Szczególnie w okresie zimowym należy zadbać o smarowanie łożysk występów cylindra i sworznia tłokowego napędu pneumatycznego smarem Aliten N lub Ciatim 201 oraz gładzi cylindra i tłoka smarem półpłynnym uzyskiwanym jako mieszaninę (w proporcji 1:1): smaru ALITEN N-niskotemperaturowy (lub Ciatim 201) i oleju wazelinowego WZ.

Zaleca się smarowanie raz na 3 miesiące w ilości ok. 5 cm³, wstrzykując mieszaninę przez otwór w cylindrze (patrz fot. 1) przy zamkniętych stykach głównych – czynności tej można dokonywać bez konieczności demontażu stycznika z szafy aparaturowej. Następnie należy sprawdzić szczelność



Fot. 2: Przykład zastosowania oryginalnych części przy wykonywaniu naprawy stycznika SPG.

neumatycznych produkcji

a Sp. z o.o. – zalecenia producenta



Fot. 3. Rozpylacz alkoholu o pojemności 0,7 l stosowany dotychczas.

zespołu napędowego i połączeń pneumatycznych i ewentualne nieszczelności usunąć przy użyciu oryginalnych części zamiennych (uszczelki).

Rozpylanie alkoholu w obwodzie pneumatycznym lokomotyw

Podstawowym środkiem przeciwdziałającym wytrącaniu się i skraplaniu wody w obwodach pneumatycznych lokomotyw jest stosowanie rozpylaczy alkoholu (fot. 3) instalowanych na króćcu dolotowym sprężarki.

Rozwiązanie takie jest skuteczne jednak należy dbać o ciągłe uzupełnianie alkoholu w okresie zimowym. Z uwagi na wydłużony czas pomiędzy przeglądami, wynikający z obecnie obowiązującej Dokumentacji Systemu Utrzymania lokomotywy, w okresie zimowym obecnie stosowany zbiornik o pojemności 0,7 litra jest niewystarczający. W celu rozwiązania tego problemu Bombardier Transportation proponuje zastosowanie rozpylaczy alkoholu o zwiększonej pojemności – np. do 4 litrów

(fot. 4), umożliwiających dostarczanie odpowiedniego stężenia alkoholu do obwodów pneumatycznych w całym okresie pracy lokomotywy pomiędzy przeglądami.

Podstawą proponowanego rozwiązania jest zachowanie tej samej funkcjonalności i sposobu obsługi przy jednoczesnym braku konieczności jakiegokolwiek adaptacji – prac dodatkowych. Należy jedynie zdemontować stary mniejszy rozpylacz, zamontować nowy większy, uszczelnić układ pneumatyczny i uzupełnić alkohol. Dodatkową zaletą nowego rozpylacza jest zastosowanie wskaźnika poziomu alkoholu.

Wymiana rozpylacza na nowy o większej pojemności (w przypadku pozytywnej akceptacji użytkowników lokomotyw), odpowiednie smarowanie styczników elektropneumatycznych oraz stosowanie oryginalnych części zamiennych przyczyni się do całkowitego wyeliminowania problemu zamarzania styczników elektropneumatycznych w okresie zimowym. ■

mgr inż. Michał Maciejewski
kierownik Działu Kontroli Jakości,
Badań i Serwisu
mgr inż. Artur Pawłowski
specjalista konstruktor
Bombardier Transportation
Polska Sp. z o.o. Oddział w Łodzi



Fot. 4. Propozycja rozpylacza alkoholu o zwiększonej pojemności (4 l).

Ku przestrodze

Seria groźnych śmiertelnych wypadków, głównie drogowych, wywołała społeczną panikę i dyskusję nad zaostrzeniem przepisów i sankcji dla nietrzeźwych kierowców. Przy okazji rykoszetem oberwało się też jednemu z naszych kolegów, który musiał poddać się upokarzającym procedurom wskutek fałszywego alarmu pasażera i braku profesjonalizmu policjantów.

Do kuriozalnego zdarzenia, rodem z absurdalnych komedii Monty Pythona, doszło rankiem 9 stycznia br. Po telefonie podróznego „zaniepokojonego” stanem psychofizycznym maszynisty Kolei Mazowieckich prowadzącego skład z Mrozów do



Warszawy Zachodniej, na dworzec Warszawa Śródmieście (sic!) przybywają policjanci. Kierują się do kabiny pojazdu z zamiarem dokonania

pomiarów trzeźwości maszynisty. Tak się jednak składa, że alkomat stróżów prawa jest niesprawny. Na miejsce wezwany zostaje drugi patrol. Przybywa nawet szybko, ale również z... niesprawnym sprzętem. Ostatecznie maszynista zostaje w asyście funkcjonariuszy zabrany na komisariat na Dworcu Centralnym. Przeprowadzone tam badania potwierdzają jego trzeźwość. Nie trudno jednak sobie wyobrazić stres, jaki przeżył.

Mało tego, w tym czasie jeden z „nerwów” transportowych stolicy, czyli linia średnicowa, wskutek blokady toru zostaje sparaliżowana w szczycie przewozowym na dobre pół godziny. Wiele pociągów zostaje opóźnionych, a tysiące pasażerów nie dojeżdża na czas do pracy i szkół. Do tego wszystkiego wystarczył raptem jeden telefon, jeden fałszywy alarm!

Z danych Komendy Głównej Policji wynika, że statystyki wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących pojazdami maleją (w 2013 roku zanotowano najniższe wskaźniki od 14 lat). Seria wypadków rozpętała jednak medialną wrzawę, której końca na razie nie widać. Nic dziwnego, że na całej sprawie usiłują zbić kapitał politycy, którzy prześcigają się w propozycjach zaostrzenia prawa. Oczywiście dalecy jesteśmy od tego, żeby niewątpliwie ważny społecznie problem bagatelizować, zwłaszcza gdy na skutek głupoty giną ludzie. Tym bardziej po wypadku w Łodzi, gdzie 6 stycznia tramwaj prowadzony przez pijanego motorniczego potrafił dwie osoby, które zginęły na miejscu. Trzeba jednak zachować umiar i wzmożoną czujność. Nie dopuścić, by panująca psychoza odcisnęła swoje piętno na maszynistach. (raz)

Symulator na jesieni

Spółka PKP Intercity wybrała dostawcę symulatora lokomotywy. Wartość ponad 5 mln zł zamówienie zrealizuje szczecińska spółka Autocomp Management. Maszyniści rozpoczną pierwsze ćwiczenia na nowoczesnym urządzeniu pod koniec tego roku.

Na symulatorze będą szkoleni maszyniści tradycyjnych lokomotyw, jak i pojazdów takich jak Husarz czy Pendolino. Urządzenie pozwoli budować dowolne scenariusze szkoleniowe. Pomoże jeszcze lepiej opanować praktyczne umiejętności niezbędne do bezpiecznego prowadzenia pociągów, jak również nauczy rozpoznawać potencjalne zagrożenia. Ponadto wzmocni nawyki zachowań w sytuacjach awaryjnych. Możliwość zapisu danych symulacyjnych pozwoli na efektywną ocenę maszynistów wykonujących ćwiczenia.

Ćwiczenia maszynistów rozpoczną się pod koniec 2014 r., ponieważ zgodnie z warunkami przetargu do 30 listopada 2014 roku symulator powinien zostać oddany do dyspozycji przewoźnika. Treningi mają odbywać się raz w roku.

PKP Intercity rozpoczęło prace nad projektem zakupu symulatora w 2012 roku. Inwestycja została podzielona na trzy etapy. Dwa pierwsze to część przygotowawcza oraz badawcza, realizowana wraz z Instytutem Kolejnictwa. Ostatni etap to część wdrożeniowa projektu, w ramach której PKP Intercity kupuje symulator opracowany zgodnie ze specyfikacją opartą na wynikach fazy badawczej.

W ramach postępowania przetargowego do PKP Intercity wpłynęły 3 oferty, z czego jedna z przyczyn formalnych została odrzucona. Kryterium wyboru dostawcy urządzenia była cena. Najkorzystniejszą propozycję przedstawiła szczecińska spółka Autocomp Management. Wykonawca zaoferował realizację przedmiotu zamówienia za kwotę 5 395 392, 54 zł.

Projekt jest dofinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2007–2013 Priorytet I „Tworzenie warunków dla rozwoju potencjału innowacyjnego i przedsiębiorczości na Mazowszu” Działania 1.2 „Budowa sieci współpracy nauka-gospodarka”. Zakup symulatora zostanie dofinansowany kwotą 1 249 500 zł. ■

R.



PRZEKAŻ 1% PODATKU

DLA IRENEUSZA BUGAJA

NASZ KOLEGA, CZŁONEK ZZM PROSI O WSPARCIE

Koleżanki i Koledzy

Jestem po przebytych, ciężkim krwotocznym udarze mózgu, którego skutkiem jest lewostronne porażenie ciała. Powrót do zdrowia i sprawności fizycznej wymaga ciężkiej pracy i rehabilitacji, która jest bardzo kosztowna. Wasze wsparcie z pewnością pomoże mi zbierać środki na niezbędną rehabilitację.

Przełącz swój 1% podatku

Fundacja Pomocy Osobom Niepełnosprawnym „Słoneczko”

nr KRS 0000186434

z dopiskiem: **Ireneusz Bugaj 294/B**

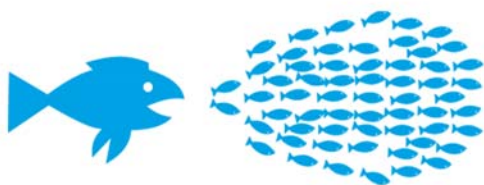
Możliwe jest również przekazanie darowizny na konto:

Fundacja Pomocy Osobom Niepełnosprawnym „Słoneczko” 77-400 Złotów, Stawnica 33A

Nr 89 8944 0003 0000 2088 2000 0010

z dopiskiem: Ireneusz Bugaj 294/B – **Darowizna**

Za każdą pomoc serdecznie dziękuję



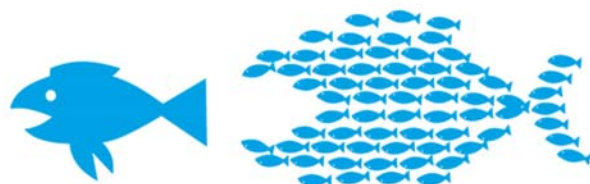
**NARZEKANIE NIC NIE ZMIENIA!
TRZEBA SIĘ ORGANIZOWAĆ!**

- Nie jesteś sam lecz w grupie kolegów po fachu pracujących w innych firmach, ale napotyających na podobne problemy. Wspólnie łatwiej je rozwiązać.
- Uzyskujesz prawo konsultowania ze związkowymi prawnikami zagadnień z zakresu prawa pracy
- Możesz liczyć na profesjonalną pomoc w sprawach indywidualnych związanych z wykonywaniem pracy, m.in. po ewentualnych zdarzeniach i wypadkach kolejowych
- Zwiększasz swoją szansę na wyższą płacę i poprawę warunków pracy
- Możesz skutecznie bronić praw pracowniczych i czynnie przeciwstawić się nierównemu traktowaniu, dyskryminacji, lobbingsowi i wykorzystywaniu
- Wraz ze swoimi bliskimi zostajesz objęty atrakcyjnymi ubezpieczeniami OC i na życie
- Masz bezpłatny kontakt z bliskimi dzięki atrakcyjnej taryfie w sieci ZZM w telefonii komórkowej Plus

**WARTO BYĆ W ZZM!
RAZEM MOŻEMY WIĘCEJ!**



Skontaktuj się z nami!

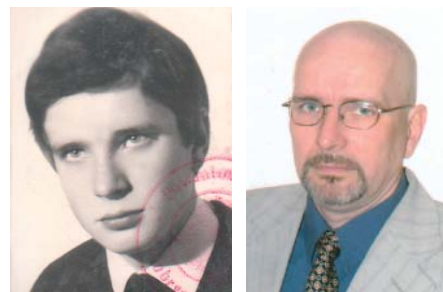


Związek Zawodowy
Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
tel. 22 474 26 15
e-mail: rkzzm@wp.pl
www.zzm.org.pl

Nie mówimy żegnaj

Kolejni nasi koledzy po wieloletniej, trudnej pracy udali się na zasłużone emerytury.

Dnia 17 grudnia 2013 r. z zakładu PR Szczecin sekcja Kołobrzeg odszedł po 42 latach pracy na emeryturę starszy maszynista Ryszard Wesołowski. Posiadał dwa prawa kierowania. Kurs spalinowego maszynisty ukończył w 1975 roku, potem uzyskał uprawnienia na elektryczne pojazdy trakcyjne. Kontynuował rodzinną tradycję pracy na kolei. Piękną kartę tej historii rozpoczął jego dziadek Leon Wesołowski, pracując na kolei w okresie międzywojennym w okręgu gdańskim. Razem z dwoma dziadkami, rodzicami i bratem rodzina Ryszarda Wesołowskiego ma przepracowane łącznie 181 lat. Odchodząc na emeryturę nie zakończył rodzinnej tradycji. Jego syn pracuje w PKP PLK, a jego młodszy brat do chwili obecnej pracuje na stanowisku maszynisty w PR Szczecin w sekcji Kołobrzeg. (taw)



ZZM w Rybniku zorganizował 6 grudnia ub.r. spotkanie z członkami związku obchodzącymi jubileusz pracy na lokomotywie i odchodzącymi na zasłużone emerytury. Wszyscy zostali uhonorowani dyplomami oraz drobnymi upominkami, natomiast koledze Waclawowi Katarzyńcowi podziękowano za wieloletnie przewodnictwo w organizacji zakładowej. GM



Ostatnie hamowanie przed odejściem na zasłużoną emeryturę wykonał 20 grudnia 2013 w Krakowie długoletni członek ZZM, maszynista-instruktor Kazimierz Ptak. Jeździł w MD Trzebinia i Kraków Płaszów oraz w Małopolskim Zakładzie Przewozów Regionalnych. Pracę za nastawnikiem zakończył przyprawdzeniem EN77-001 z Oświęcimia do stacji Kraków Główny. Życzymy realizacji długo odkładanych planów na „nowej drodze życia”. GM



W dniu 30 grudnia 2013 r. zakończył swoją pracę zawodową Jan Zakrzewski. Na Dworcu Głównym w Toruniu został pożegnany przez grono przyjaciół i rodzinę. Pracę na PKP rozpoczął 1.09.1969 r. Jego pasją były lokomotywy i piłka nożna. Dzięki tej pierwszej oraz wyężonej pracy wspiał się od pomocnika na stanowisko maszynisty instruktora. Zawsze niezłomny, uparty i konsekwentny był w pracy wzorem do naśladowania. S.



Pożegnanie odchodzącego na emeryturę st. maszynisty Władysława Pietrewicza, członka ZZM w PR Olsztyn. Przewodniczący tamtejszej Komisji Rewizyjnej w latach 2008–2012 ostatnią służbę odbył 23.12.2013 r.

PROŚBA DO CZŁONKÓW ZZM!

Wzwiązku z zamiarem wydania publikacji książki-albumu na 25-lecie reaktywacji ZZM, prosimy o udostępnienie archiwalnych zdjęć związkowych, w szczególności z lat 1989–2005. Głównie chodzi o fotografie ze Zjazdów Sprawozdawczo-Wyborczych Delegatów ZZM w Gdańsku-Stogach (1990 r.), Zakopanem (1993 r.), Dźwirzynie (1997 r.), Prądocinie (2001 r.), Krynicy Zdroju (2005 r.), a także z Centralnych Obchodów Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego oraz Turniejów Piłki Nożnej o Puchar Prezydenta ZZM organizowanych w latach 1998–2005. Poszukiwane są zdjęcia również z akcji protestacyjno-strajkowych organizowanych przez ZZM (lub ze współudziałem ZZM) z lat 1990–2004.

W publikacji będzie również miejsce dla ciekawych ludzi z ZZM – sportowców, artystów, hobbystów, kolekcjonerów, modelarzy itd. Zachęcamy Was do wysyłania zgłoszeń.

Informacje należy nadsyłać drogą elektroniczną na adres glosmaszynisty@wp.pl i amur61@wp.pl

Prosimy o zdjęcia w rozdzielczości – minimum 300 dpi, skany zdjęć – w rozdzielczości minimum 600 dpi. Format zapisu – jpeg.

Czekamy na informacje do 10 lutego 2014 r.

Nowy program lojalnościowy Axa-Benefit

ZZM podpisał umowę z AXA Polska S.A., dzięki której ubezpieczeni będą mogli korzystać z atrakcyjnych zniżek i rabatów, w programie lojalnościowym AXA Benefit, dostępnym na specjalnej platformie internetowej. Lada dzień wejdzie ona w życie, a my już teraz zachęcamy Was do zapoznania się z tą ofertą.

Dzięki programowi masz dostęp do:

- Szerokiego wachlarza produktów i usług w unikalnych cenach, niespotykanych na rynku detalicznym – w sklepach, lokalach usługowych, restauracjach i hotelach w całym kraju. Pozwala to np. wyjechać taniej na wakacje, kupić okazjnie samochód, sprzęt ADG/RTV, skorzystać z restauracji, czy salonu spa w atrakcyjnej cenie. Ponadto masz dostęp do Gorących Ofert krótkoterminowych z rabatami sięgającymi nawet 70%. Jesteś również na bieżąco informowany o aktualnościach – nowinkach od Partnerów AXA – np. nowych modelach samochodów, kierunek w podróżach, zmianach oferty, nowych produktach itp.
- Konkursów z atrakcyjnymi nagrodami – są realizowane cyklicznie
- Indywidualnego konta klienta – pełna historia działania w AXA Benefit-Rabaty

Tym samym oszczędzasz czas i pieniądze – dzięki programowi wiele produktów i usług jest dostępne w jednym miejscu przez Internet. O szczegóły oferty pytajcie przewodniczących organizacji ZZM. ■



więcej / niż standard

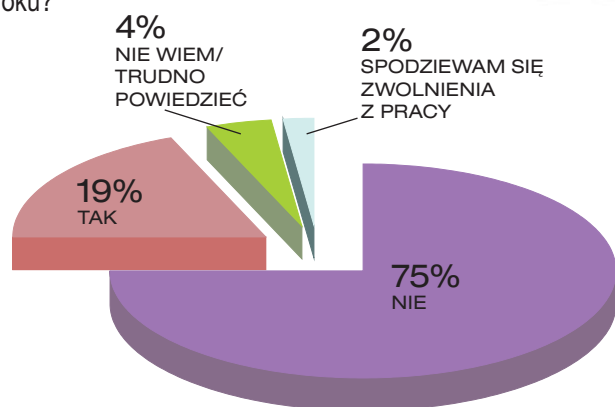


44

Tyle procent ankietowanych przez CBOS respondentów doświadczyło poczucia lekceważenia przez władzę w 2013 roku. To najwyższy wynik od 1990 roku, od kiedy prowadzone są regularne badania nastrojów społecznych

Barometr

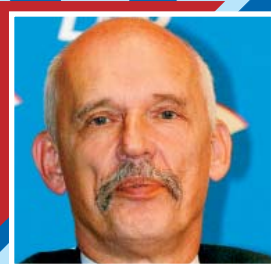
Czy planuje Pan/Pani zmianę pracy w 2014 roku?



(Badania Instytutu Badań Homo Homini dla Work Service S.A., listopad 2013)

Cytat miesiąca

**PROGNOZOWANIE PRZYJAZDU
POCIĄGÓW JEST ZAKŁADANIEM Z GÓRY**



ŻE PUNKTUALNIE JEŹDZIĆ NIE BĘDĄ

Janusz Korwin-Mikke na swoim blogu, 9.01.2014.

Skontaktuj się z nami!

- UCZĘSZCZASZ NA SZKOLENIE NA LICENCJĘ MASZYNISTY?
- ZDAŁEŚ EGZAMIN I ODBYWASZ STAŻ NA ŚWIADECTWO MASZYNISTY?
- JESTEŚ LUB ZA CHWILĘ BĘDZIESZ POMOCNIKIEM MASZYNISTY?

W Związku Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce znajdziesz fachową, kompetentną i skuteczną pomoc.

Na stronie www.zzm.org.pl

znajdziesz dane teleadresowe do organizacji związkowych zrzeszonych w ZZM.

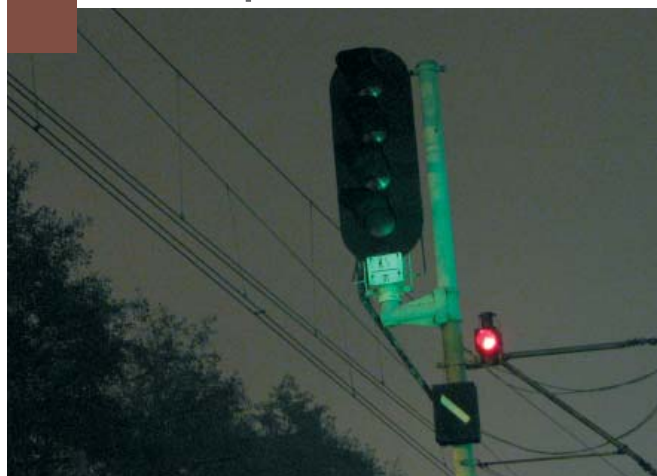
W ofercie związku znajdziesz ponadto wiele atrakcyjnych i pomocnych narzędzi dla Ciebie i Twoich najbliższych.

Dzwoń do biura Rady Krajowej ZZM
22 (922) 47 42 615.

Jeśli jesteś pracownikiem PKP Intercity S.A.
– bezpośrednio do przewodniczącego
Sektora Przewozów Pasażerskich ZZM
Piotra Rybikowskiego,
(42 lub kol. 942) 205-66-34.

Do zobaczenia.

Podpatrzone



Potrzeba matką wynalazków. Po kradzieży kabla zasilającego do semafora znicz wstawiony do latarni nadaje sygnał „stój”.

Fot. G. Moc

Listy

Zachęcamy do nadsyłania swoich opinii – mailowo (glosmaszynisty@wp.pl) oraz tradycyjną pocztą (adres w stopce redakcyjnej).

Wasze opinie

Na naszym związkowym profilu na Facebooku zapytaliśmy o zawodowe marzenia i plany. Otrzymaliśmy też życzenia na 2014 rok. Autorów najciekawszych wypowiedzi, które przedstawiamy poniżej, nagrodziliśmy kalendarzami ZZM.



Moje marzenie: (godna) emerytura
Moje nadzieje: dalszy rozwój firmy.
Moje plany: zawodowa progresja.
Obawiam się: upolitycznienia.
Chcę uniknąć: rutyny.

Maciej Krupa

Semaforów stu zielonych,
Pociągów samych rozpędzonych.
Służb spokojnych i wesołych.
Byście nie spóźniali się do domu.
Stresu żadnego, nawet troszeczkę,
Abyś po pracy mógł spokojnie
pokopać piłeczkę.
Życzę Wam tego ja

Maszynista z Trójmiasta

Tylko zielonych świateł, bezpiecznej pracy i dobrej płacy, wszystkim kolegom maszynistom życzę

Maszynista z Tarnowskich Gór

Moim założeniem noworocznym jest ukończenie szkoły średniej i znalezienie pracy jako maszynista, ponieważ jest to moja wielka pasja. Mam nadzieję, że stan polskiej kolei ulegnie poprawie. Wierzę w to, że już tegoroczny rozkład jazdy będzie bardziej satysfakcjonujący niż dotychczas. Pragnę tego, by bezpieczeństwo i warunki pracy maszynisty znacznie się polepszyły. Życzę redakcji aby każdy kolejny numer był jeszcze lepszy, niż poprzedni, a wszystkim pracownikom zadowolenia i satysfakcji z pracy. Wszystkiego dobrego w nowym roku.

Jakub Kościelski

Zdrowia przede wszystkim, a poza tym żeby koleją zarządzali ci, którzy na kolei się znają, a nie jakiś przypadkowi ludzie często z nadania i układów. Satysfakcji zawodowej? Hmmm, tę dawno we mnie jak i w wielu innych dawno już zdeptano, więc jeszcze raz zdrowia i doczekania, mam nadzieje godnej emerytury (w co zresztą bardzo wątpię)..

Krzycho Kulczycki

Wszystkim pracownikom kolei, emerytom, rencistom a w szczególności maszynistom i ich rodzinom w Nowym Roku 2014 najgorętsze życzenia zdrowia, wszelkiej pomyślności, sukcesów w życiu prywatnym i zawodowym oraz determinacji w staraniach o lepsze jutro składa

Zdzisław Mazik

O psie, który chciał jeździć koleją

Jeden z naszych kolegów miał niecodzienną przygodę. Dyżurny ruchu zaalarmował go podczas służby, że wzdłuż toru po którym jedzie błąka się zwierzę.

Udało mu się wypatrzeć przerażonego, wyziębionego psiaka i wyciągnąć go spod lokomotywy. Zrobił mu zdjęcie i opublikował na Facebooku, wraz z informacją, że poszukiwany jest właściciel. Także i my przyłączyliśmy się do akcji udostępniając apel na naszym związkowym profilu. Informacja była szeroko upowszechniana przez użytkowników portalu. Okazało się, że moc Internetu jest nieoceniona. Właściciel bardzo szybko się znalazł – niezmiernie



nie wdzięczny i szczęśliwy pewnie tak samo, jak i niepokorny czworonóg, który uciekł mu na spacerze o 5.30 rano. Czyżby chciał pojeździć koleją? ■

Humor

- Czy to Radio Zet?
- Tak.
- I wszyscy mnie teraz słyszą?
- Tak. Jest pani na antenie.
- W supermarketach i sklepach też mnie słyszą?
- Zapewne tak.
- To dobrze. ROMAN NIE KUPUJ MLEKA! MATKA KUPIŁA!

Reporter pyta przechodnia:

- Co pan dostał na święta?
- Urodziło mi się dziecko.
- To musi być pan szczęśliwy.
- Niezupełnie.
- Dlaczego?
- Bo żona złożyła się na prezent z sąsiadem.

Rozmawia dwóch pijacków:

- Ciekawe dlaczego dali mi ksywkę Dżin? Pewnie dlatego, że wszystko mogę.
- Nie, stary. Po prostu, gdy tylko ktoś odkręca butelkę, ty od razu się pojawiaasz.

Przychodzi mężczyzna do baru i mówi:

- Poproszę piwo.
- Jasne czy ciemne?
- Jasne, że ciemne!
- To ciemne czy jasne?
- Ciemne! Jasne!

Jakie jest motto polskiej służby zdrowia?
„Czas leczy rany.”

Koń zaprasza osła do złożenia wizyty. Osioł rozgląda się, widzi złote medale i puchary za zwycięskie wyścigi. Następnego dnia postanawia zaprosić konia do siebie. Widząc swoje puste ściany myśli co z tym zrobić. Z gazety postanawia wyciąć zebra, którą wieszka na ścianie.

Koń wchodzi, rozgląda się, jego wzrok pada na wycinek. Pyta osła:

- A te zdjęcie to co?
- Wiesz grało się i tu i tam. Nawet w Juventusie.

Fraszki Jerzego Szulca

NAPIĘCIE

*Kiedy na niego drze się Alina
Podnosi mu się adrenalina.*

PROFESOR

*Wykształcenie nic nie dało
Bo cham z niego jakich mało.*

RYCHŁO W CZAS

*Aż tak pilna sprawa była
Że się nagle... przedawniła.*



Modelarstwo



Wspierając Wielką Orkiestrę Świątecznej Pomocy członkowie Oświęcimskiego Klubu Modelarzy Kolejowych zaprezentowali swe zbiory publiczności. Ruchoma ekspozycja cieszyła się ogromnym zainteresowaniem.

Fot. G. Moc

Filatelistyka

Setna rocznica otwarcia linii kolejowej Głuchołazy-Głuchołazy Zdrój przypadnie na 1 maja br. Inny, smutniejszy jubileusz – 10-lecie zamknięcia linii kolejowej Nysa-Głuchołazy Zdrój minie 31 lipca 2014 r. Prezentujemy ubiegłoroczny walor filatelistyczny związany z tymi wydarzeniami

– okolicznościową kartkę pocztową (nakład 250 sztuk), gdzie w części graficznej widnieje zdjęcie nieistniejącego już budynku stacyjnego w Głuchołazach Zdroju. To samo zdjęcie umieszczone jest na znaczku personalizowanym (nakład 40 sztuk). Znaczkę ostemplowano datownikiem dziennym UP Głuchołazy dnia 31.07.2013 r.

Autorem projektu kartki oraz znaczka personalizowanego jest Leszek Zabdyr.

(amur)





Stokrotka
Karpacz



Kolejarz
Ustron
Jaszowiec



NATURA tour



Naturalnie udany
wypoczynek



Karpacz
Halny



Zacisze
Spa



Wisła
Sosna



Kolejarz
Zakopane

WISŁA OW SOSNA

20-26.01.2014

03-09.02.2014

17-23.02.2014

ZIMOWISKO:

685 zł

CENA

Zadzwoń lub
zarezerwuj on-line
www.naturatour.pl
Infolinia: 801 000 527