



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 9/121

WRZESIEŃ 2014



Z prac Rady Krajowej

Na ostatnim posiedzeniu Rada omówiła kluczowe problemy w kolejowych spółkach, co przełoży się na strategię działania w nadchodzących miesiącach.

PKP Cargo

Przewodniczący Sektora Przewozów Towarowych Tadeusz Stachaczyński poinformował 20 sierpnia o rozmowach na temat wypracowania porozumień dotyczących zasad wdrożenia podwyżki wynagrodzeń. Realizacja podwyżki nastąpiła 10 września – średnio 100 zł brutto na 1 zatrudnionego. Na spotkaniu związków zawodowych z zarządem ws. informacji o wynikach spółki za I półrocze 2014 roku Sektor złożył wniosek o zwiększenie nagrody z okazji Dnia Kolejarza. Na ten moment jest to 200 zł brutto.

PKP Intercity

Przewodniczący Sektora Przewozów Pasażerskich Piotr Rybikowski mówił o postępującej centralizacji spółki – po finansach z zakładów „wyprowadzane” są teraz działy pracownicze. Omówił też przebieg kolejnej rozprawy w procesie po katastrofie w Babach. Na następnej – 24 września o 11.30 w Sądzie Okręgowym w Piotrkowie Trybunalskim

– będą mowy końcowe stron i może zapaść wyrok. Ponieważ sprawa jest bardzo ważna dla całego środowiska, apelujemy o przyjazd w mundurze na rozprawę.

W reakcji na informacje o organizowanych przez dyrektorów zakładów spotkaniach z organizacjami związkowymi ws. wyznaczenia kilku miejsc pracy, prezydent ZKM Leszek Miętek zwrócił się w piśmie do prezesa Marcina Celejewskiego o przestrzeganie prawa pracy i stosowania zapisów ZUZP.

Przewozy Regionalne

Przewodniczący Sektora Spółek Samorządowych Marek Kiełar poinformował o wstępnej wersji raportu firmy doradcą E&Y nt. przyszłości spółki. Ostateczna miała być gotowa w chwili oddawania do druku GM. Na spotkaniu zarządu PR ze związkami zawodowymi, przedstawicielami MliR oraz E&Y dyskutowano 28 sierpnia nad analizą SWOT spółki przygotowaną przez ZKM. Leszek Miętek kolejny raz podkreślił, że związki są za jej nacjonalizacją. Zwrócił również uwagę na fakt, że scenariusz wymaga zobowiązania państwa do długoterminowego finansowania usług przewozowych oraz zaplanowania inwestycji taborowych. Następne spotkanie ma się odbyć na przełomie września i października.



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

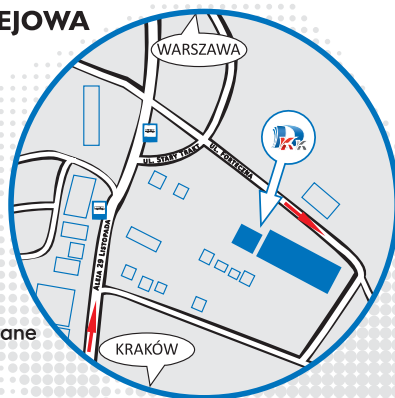
32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A
Centrala, Sekretariat
e-mail: biuro@druckol.pl
tel./fax : 12 298-04-00

Oferuje usługi w zakresie:

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

Wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

**TRADYCJA
KONKURENCYJNE CENY
PROFESJONALIZM**



www.druckol.pl

pod semaforem



Arriva RP – za bezprawne utrudnianie działalności związkowej w firmie



PKP Intercity i PESA – za promocję najnowszego taboru podczas Dnia Maszynisty

Na Radzie omawiano także kwestię premii rekompensującej dodatek za pojeźdną, warunki uciążliwe i posiłki regeneracyjne oraz gratyfikacji dla maszynistów szkolących młody maszynistowski narybek. Zgodnie z porozumieniem z 2012 roku, premia ma zostać włączona do uposażenia zasadniczego (pomniejszona o pochodne od tej kwoty). Za nami kilka spotkań mających na celu ustalenie wielkości procentowej pochodnych. ZZM stoi na stanowisku, iż można się zgodzić na pochodne od wysługi lat, nadgodzin oraz od godzin świątecznych. Z kolei pochodne od nagród jubileuszowych i odpraw emerytalno-rentowych pracodawca pokryje mniejszą wysługą lat młodych pracowników oraz brakiem waloryzacji premii z porozumienia o procent podwyżki. Pochodne pracowników innych zespołów otrzymujących premię z porozumienia powinny być takie same, wyłączając grupy nie mające godzin świątecznych.

Zarząd PR zapewniał, że gratyfikacje dla maszynistów szkolących młodych adeptów trafią do nich szkolących po zdaniu egzaminu kwalifikacyjnego przez ich podopiecznych. Na ten moment żadne wytyczne nie dotarły jednak do oddziałów, mimo iż w wielu kursy zakończyły się egzaminami.

Członkowie Rady dyskutowali także o problemach taborowych w spółce. Pod koniec lipca spłynęły do centrali PR raporty nt. uciążliwych rozwiązań w modernizowanym taborze, wykonane z inicjatywy i przy współudziale ZZM. Nie zostały one jeszcze jednak przekazane partnerom społecznym.

SKM, KM, WKD, KW, KŚ

ZZM dba o uwzględnianie uwag maszynistów przy modernizacji taboru SKM w Trójmieście. Podczas uroczystych obchodów Dnia Maszynisty w spółce nastąpiło „automatyczne” przemianowanie 5 maszynistów na starszych maszynistów. Przewodniczący Komisji Młodych ZZM

Wojciech Cholka podziękował w imieniu przewodniczącego ZZM w SKM Tadeusza Winiarskiego za krew, którą zapewnił Kolejowy Klub Honorowych Dawców Krwi przy OLK w Krakowie. Wiceprezydent ZZM Krzysztof Ciećka zwrócił się wówczas o oddawanie krwi do krakowskiego banku, na co maszyniści licznie odpowiedzieli.

W Kolejach Mazowieckich w połowie lipca ruszył kolejny kurs na licencję maszynisty. Trwają również prace nad Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy. Jest zgodność związków zawodowych co do treści dokumentu. Propozycje zostały przekazane pracodawcy.

W rozmowach o podwyżkach w Warszawskiej Kolei Dojazdowej brane są pod uwagę różne warianty. Ponadto WKD inwestuje w tabor. Niedawno podpisana została umowa z Newagiem na dostawę 6 eoz. Pierwszy pojawi się na początku 2016 roku.

Również w Kolejach Wielkopolskich ZZM podejmuje próby negocjacji podwyżek oraz przymierza się do prac nad Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy.

Wskutek reorganizacji w Kolejach Śląskich redukowane są etaty dyrektor-skie i głównych specjalistów. Nadal trwa etap wartościowania stanowisk pracy. Dzięki kontroli PIP rozpoczął się proces wyrównywania wynagrodzeń do najwyższej uposażonego pracownika na danym stanowisku. W efekcie zakończenia sporu

zbiorowego związku wywalczyły 1-miesięczne rozliczenie nadgodzin (wcześniej było 3-mies.). Uzyskano też umowy na czas nieokreślony dla pracowników.

DB Schenker, STK, Cargo Serwis

W DB Schenker trwają rozmowy z zarządem nt. wdrożenia 2 etapu regulacji (wyrównywania) płac. Sprawę pilotuje i chce doprowadzić do szczęśliwego finału nowy dyrektor ds. przewozów Michał Sawicki. Następny krok ma dotyczyć dodatków – kilometrowego, dojazdowego i hotelowego.

W STK jednym z ważniejszych osiągnięć w ostatnim czasie było przekonanie pracodawcy do wprowadzenia od 1 lipca jednomiesięcznego okresu rozliczeniowego (wcześniej 3-mies.). Udało się także doprowadzić do podwyższenia dofinansowania tzw. „wczasów pod gruszą”. Na wniosek ZZM dokonano przesunięć środków finansowych w ramach ZFŚS. Po wielu staraniach udało się również uzyskać podwyżkę dodatku kilometrowego.

W Cargo Serwis przygotowany jest materiał dotyczący wyrównania grup maszynistów. Zarząd nie wykonuje jednak obecnie żadnych ruchów pod pretekstem konieczności uzyskania zgód korporacyjnych. ■

Magdalena Szulecka
Fot. R. Zarzecki



Obszerne fragmenty wystąpienia prezydenta ZZM podczas obchodów Dnia Maszynisty Kolejowego

Szanowni Państwo, Drodzy Goście Maszynistów

Witam serdecznie na uroczystości Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego oraz 95-lecia powstania i 25-lecia reaktywacji ZZM. To ważny dla naszego środowiska dzień, więc tym bardziej cieszę się, że zgromadził tak znamienitych gości.

Rok 2014 jest rokiem wielu wolnościowych jubileuszów. ZZM ma też w tym swój udział. 25 lat reaktywacji założonego w 1919 roku związku pozostaje w ścisłej korelacji ze zmianami ustrojowymi w Polsce. Nie przez przypadek spotykamy się w tym roku tutaj na terenie Trójmiasta – w Gdyni. W miejscu tak mocno związanym z wolnościowymi działaniami Polaków.

W dniu naszego święta złożyliśmy milcząco kwiaty pod pomnikiem Ofiar Grudnia 1970, podkreślając w ten sposób dramat ludzi upominających się o wolność i prawa pracownicze. Tamte wydarzenia pokazują także do czego prowadzi brak dialogu ze światem pracy i do czego mogłoby dojść, gdyby nie udało się Polakom doprowadzić do pokojowych zmian ustrojowych i geopolitycznych. Skala i sposób tych przeobrażeń winny być szczególnie doceniane dziś, kiedy obserwujemy jak tragiczne dni przeżywa naród ukraiński walcząc o swoją wolność i prawo do samostanowienia.

To, że spotykamy się w Gdyni jest też spowodowane nierozzerwalnym związkiem tego miasta z koleją. Warto przypomnieć, że właśnie Gdynia jest początkiem magistrali węglowej, której 80-lecie budowy obchodziliśmy w ubiegłym roku. Inicjatorem budowy magistrali był inż. Eugeniusz Kwiatkowski, międzywojenny minister przemysłu i handlu, późniejszy wicepremier, pomysłodawca i twórca Gdyni oraz Centralnego Okręgu Przemysłowego. Gdynia to też ważny węzeł kolejowy łączący stolicę z całym polskim wybrzeżem, niezwykle istotny w systemie transportowym Trójmiasta.

Lata międzywojenne to piękny czas budowy i rozwoju polskich kolei, wspierany przez działania polskiego rządu upatrującego w kolei nerw polskiej gospodarki. Marzę aby ktoś kiedyś powiedział, że ostatnie lata, w których my żyjemy, to także lata świetności, modernizacji i rozwoju polskich kolei. Nikt chyba nie zaprzeczy, że na polskich torach w ekspresowym tempie po wielu latach zmienia się tabor i pięknieją od lat zabite deskami dworce kolejowe.

Brakuje jednego – zawrócenia z drogi tej rozdrabniania, szczególnie w segmencie przewozów regionalnych. Ale ufam, że rządowi wystarczy odwagi i determinacji w działaniach zmierzających do konsolidacji spółek kolejowych i wypracowania strategii transportowej w Polsce wykorzystującej efekt wielomiliardowych inwestycji infrastrukturalnych i taborowych. Że staniemy się atrakcyjną alternatywą wobec transportu drogowego zarówno dla podróżnych jak i w przewozach towarów. Że zdążymy przygotować polską kolej do pełnego otwarcia Europejskiego rynku kolejowego. Unia Europejska i zbliżające się wdrożenie IV Pakietu Kolejowego otwiera przed polskimi firmami kolejowymi nową perspektywę i zupełnie inną dynamikę rozwoju. Wierzę jednak, że sprostamy konkurencji, ponieważ na kolei pracują zdolni i doświadczeni ludzie oddani swojej firmie.

Godne podkreślenia jest również to, że na kolej przyszło wielu fachowców z sektora bankowego, pieszczotliwie przez środowisko nazywanymi „bankomatami”. Nie oznacza to jednak, że kolejarze z krwi i kości mają zostać odsunięci na boczny tor. Wprost przeciwnie – uważam, że sukces możemy osiągnąć jedynie dzięki wykorzystaniu różnorodności naszych sposobów myślenia i punktów widzenia. Trzeba oddać sprawiedliwość, że zmiana na szczeblu zarządzania koleją pozwoliła dostrzec wiele dotąd niedostrzeganych możliwości roz-

wojowych kolei i wykorzystać wiele szans dotąd niewykorzystywanych. Tę synergię „kolejowo-bankomatową” z perspektywy czasu warto rozpatrywać w kategoriach szans, a nie zagrożeń dla naszych firm kolejowych. Żeby tak było, musimy ciągle jednak uczyć się ze sobą rozmawiać. Dużo w tej sprawie zostało już zrobione, ale wiele ambitnych wyzwań jeszcze przed nami. Szanujmy więc partnerski dialog, w ramach którego na linii pracodawcy i związki zawodowe należy wypracowywać kompromisy służące rozwojowi naszych firm. Ku zadowoleniu klientów, ale też pracowników. Wszakże jesteśmy skazani na sukces i nie widzimy tu innej opcji.

Mili Goście

Niezwykle ważne dla nas maszynistów, oprócz spraw związanych z rozwojem i modernizacją kolei, jest bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Aktywna batalia ZZM o unormowanie kwestii bezpieczeństwa na mocno zliberalizowanym rynku kolejowym w Polsce przynosi już pozytywne efekty i coraz większe zrozumienie władz rządowych, co przełożyło się chociażby na regulacje czasu szkolenia maszynistów zgodnie z nowymi zasadami. Niestety, to tylko jeden krok na drodze normowania spraw związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów. Pilnie potrzeba regulacji ustawowych zasad zatrudniania i czasu pracy maszynistów. Nie może być tak, aby pod pretekstem wolności gospodarczej niektórzy przedsiębiorcy kolejowi kwestie bezpieczeństwa wykorzystywali jako obszar zdobywania przewag konkurencyjnych. Na to nigdy nie będzie naszej zgody.

Trzeba sobie powiedzieć otwarcie, że kolej to nie jest biznes jak każdy inny – dla pracujących tu ludzi, szczególnie tych związanych z ruchem pociągów, to jest służba. Mało kto potrafi sobie wyobrazić pod jakim psychicznym obciążeniem pracują oso-

by odpowiedzialne za prowadzenie ruchu pociągów. Tu nie chodzi o to, że w razie trudności nie osiągnie się jakichś wskaźników sprzedażowych, jak to ma miejsce w tradycyjnych biznesach. Tu chodzi o to, że w razie błędu giną ludzie!

Nasza praca opiera się na zaufaniu do siebie nawzajem, do procedur, do urządzeń sterowania ruchem. Żadne z ogniw tego łańcucha nie może zawieść i nasz związek powstał m.in. po to, by stać na straży tego zaufania. Nie możemy się zgodzić na to, żeby ludzie pracujący z nami byli nie przygotowani, szkoleni w 3 miesiące, żeby przepisy i instrukcje wprowadzały chaos i przeczyły sobie nawzajem, żeby urzędnicy na które jesteśmy zdani działali na „słowo honoru” i za wszystkie te dysfunkcje w konsekwencji odpowiadał maszynista albo dyżurny ruchu. Myślę, że każdy człowiek z wyobraźnią przyzna nam w tym momencie rację – w tej pracy po prostu nie ma miejsca na błędy albo chodzenie na skróty.

Szanowni Państwo

Jako prezydent ZZM będę mógł mówić o prawdziwej satysfakcji dopiero w momencie, kiedy osiągniemy wszystkie europejskie standardy – związane z funkcjonowaniem, rozwojem i bezpieczeństwem polskich kolei, ale również z godnymi warunkami pracy i płacy maszynistów i innych pracowników kolei. Należymy do ALE – autonomicznych europejskich związków zawodowych zrzeszających maszynistów. Dzięki temu możemy uważnie śledzić europejską politykę transportu, zatrudnienia, socjalną i gospodarczą. Wiemy w jakich warunkach i za jakie wynagrodzenia pracują nasi europejscy koledzy. Mamy nadzieję, że skoro Polska ma uznanie w oczach krajów członków UE wyrażone mocnym akcentem poprzez powołanie polskiego premiera na przewodniczącego Rady Europejskiej, to przyspieszymy również wyrównywanie naszych standardów zatrudnienia i wynagrodzenia do poziomu europejskiego. Jestem przekonany, że jako polscy kolejarze w pełni na to zasługujemy.

Mili Państwo, Goście Maszynistów

Wbrew temu co się powszechnie głosi – szczególnie w mediach – o związkach zawodowych, ZZM nie jest reliktem komunizmu. Jesteśmy związkiem z wielkimi tradycjami wolnościowymi, powstałym w 1919 roku, zaledwie kilka miesięcy po odzyskaniu przez Polskę niepodległości. Jeżeli zatem jesteśmy reliktem czegośkolwiek, to możemy z dumą potwierdzić – II Rzeczypospolitej.

Być może wbrew krzywdzącym opiniom dyskredytującym związki zawodowe w dzisiejszym życiu publicznym, ktoś kiedyś dostrzeże, że ZZM nie jest pasożytem na



organizmie przedsiębiorstw kolejowych, lecz nowoczesną wpisującą się w ich rozwój polskich organizacją, Stanowiącą też swoisty bezpiecznik między naturalnym dążeniem menadżerów do maksymalizacji zysków, a przyjaznym środowiskiem pracy dającym satysfakcję, poczucie szacunku i samorealizacji zawodowej. Że związek spełnia niezwykle ważną rolę pośrednika między strategią i misją przedsiębiorstwa a pracownikami. Że jego liderzy to nie bruchaci i wąsaci „zwiąchole”, tylko kompetentni racjonalni ludzie, którym zależy na wyważeniu kwestii rozwojowych przed-

siębiorstw kolejowych z podmiotowością pracowników, z którymi można rzeczowo rozmawiać.

Pionierom ZZM od początku działalności chodziło o poprawę trudnych i niebezpiecznych warunków pracy. Wybuch II wojny światowej i późniejsze lata PRL uniemożliwiły funkcjonowanie związku, ale po obradach „Okrągłego Stołu” został reaktywowany. Dzisiaj mamy komfort życia w wolnym kraju, ale rola związków jest dalej aktualna. Teraz nie walczymy z obcym systemem o wolność, lecz nasze pryncypia nie zmieniły się. Są nimi walka o godność i podmiotowość człowieka na rynku pracy, walka o bezpieczeństwo, rozwój i doskonalenie polskich kolei. Dzisiejszy ZZM nie jest w niej osamotniony. Jest silniejszy i skuteczniejszy w swojej działalności o wsparcie KKZZ, OPZZ i ALE.

Od początku swojego istnienia ZZM wielokrotnie interweniował w obronie polskiej kolei i jej pracowników na poziomie państwa, parlamentu i najważniejszych urzędów. Staramy się, aby nasze działania charakteryzowała kompleksowość i skuteczność. Staramy się być dalekowzroczni – nie zadowolamy się gaszeniem pożarów. Jako kontynuatorzy międzywojennego ZZM staramy się występować z różnorodnymi projektami mającymi na celu ulepszenie funkcjonowania kolei oraz poprawę warunków pracy. Wielu ludzi podzielało taki właśnie pogląd i włożyło moc zaangażowania w powstanie i rozwój naszego związku. Siłą ZZM są wierni i mocno zaangażowani w jego działania członkowie. To właśnie im chciałbym z tego miejsca uroczystie podziękować, w tym symbolicznie inicjatorom reaktywacji, że 25 lat temu skutecznie powołali do życia ZZM. Związek od początku pryncypialnie reagujący na wszystkie bolączki funkcjonowania kolei, ale także – a może przede wszystkim – na problemy swoich członków.

Obszerne fragmenty wystąpienia prezydenta ZZM podczas obchodów Dnia Maszynisty Kolejowego

DOKOŃCZENIE ZE STR. 4-5

To, o co walczymy ma dla nas fundamentalne znaczenie. Ja sam, przyjmując ponad 9 lat temu misję kierowania ZZM wziąłem na siebie odpowiedzialność, o której mówił kiedyś tak pięknie profesor Władysław Bartoszewski:

„Ktoś to przecież powinien zrobić?
Ktoś powinien reagować?
Ktoś powinien się przeciwstawić?
Ktoś powinien protestować?

Ja sobie też zadawałem takie pytania, sam. I znajdowałem taką odpowiedź – jeżeli ktoś, to dlaczego nie ja?”

Mili Państwo

Zmieniają się czasy i zmienia się nasza kolej. Maszynistów ubywa i będzie ich coraz mniej, ponieważ koledzy przechodzą na zasłużoną emeryturę. Ale pocieszające jest to, że po wielu latach zapaści na kolej przychodzą młodzi. Że będziemy mieli komu przekazać nasze doświadczenie zawodowe. Że odbudowuje się szkolnictwo kolejowe. To znaczy, że będzie miał kto prowadzić w przyszłości pociągi po wyremontowanych torach. Doświadczenia z rekrutacji młodych kandydatów na maszynistów pokazują jednak, że nie każdy może i nie każdy spełnia warunki, szczególnie zdrowotne, aby wykonywać ten piękny zawód. Do niego trzeba mieć serce, samodyscyplinę i doskonałe zdrowie.

Wielokrotnie podkreślamy, że wykonywanie zawodu maszynisty to nie tylko chęć zdobycia środków do utrzymania rodziny, ale także pasja. Bo jest w nim coś szczególnego, magicznego, pozwalającego przemóc trudny rozpoczynania i kończenia pracy o różnych porach dnia i nocy. Coś pozwalającego zmniejszyć żal kiedy wychodzi się do służby, a rodzina

siada do wigilijnego stołu, albo z okien lokomotywy widać wystrzelwane fajerwerki w noc sylwestrową, podczas gdy my w tym czasie prowadzimy pociąg. Któż z nas nie przeżył takich chwil?

Bywają w naszym zawodzie też chwile o wiele trudniejsze – traumatyczne, kiedy czujemy bezradność widząc człowieka na torze albo przerażone twarze osób zza szyb samochodu, który nie zdąży zjechać z przejazdu przed pociągiem. Są też chwile trudne kiedy organy państwa, instytucje i komisje nie przyjmując do wiadomości, że systemy są niedoskonałe i zawodne chowają się za procedurami, obarczając całą winą za zdarzenie, katastrofę człowieka – maszynistę, czy dyżurnego ruchu. Nawet nie próbując dociec istoty tych niedoskonałości! My sami wiemy jak trudne są to przeżycia i jak bardzo odciskają się na naszym życiu.

Maszynista musi ufać, że inni zrobili wszystko tak jak należy. Musi ufać, ale ... to przecież on jest na czole pędzącego pociągu, to przecież on jest ostatnią deską ratunku kiedy jest coś nie tak. To „ale” słyszymy bardzo często gdy wydarzy się coś złego. Bo wszyscy wokół wiedzą, że w zasadzie ktoś mógł popełnić błąd, że urządzenie zadziałało nie właściwie, że zmęczenie materiału – ale przecież maszynista mógł to przewidzieć, mógł zauważyć, mógł zareagować. Przecież on ma nastawnik jazdy i hamulec pod ręką, on zawsze jest na czole pędzącego pociągu.

Nie miejcie do nas żalu, przedstawicieli rządu i naszych pracodawców, że nieraz bardzo radykalnie występujemy w sprawach bezpieczeństwa. Domaganie się szkoleń, bezpiecznych warunków pracy, ujednoliconych przepisów, sprawnego taboru, ustawy o czasie pracy maszynistów, wynika z naszej zawodowej odpowiedzialności i szacunku dla pasażerów, a nie złośliwości czy chęci utrudniania działalności biznesowej.

Szanowni Goście, Koledzy Maszyniści

Pozwólcie, że życzenia zacznę do gości. Przedstawicielom rządu życzę, aby w kolei widzieli ważną gałąź transportu pobudzającą polską gospodarkę, aby zgodnie z zaleceniami Unii Europejskiej stawiali na kolej i jej rozwój, aby dostrzegli potrzebę tworzenia prawa gwarantującego bezpieczeństwo prowadzenia ruchu pociągów. Aby polską kolej scalali, a nie ją ćwiartowali.

Pracodawcom życzę dobrych warunków do rozwoju biznesu, sukcesów rynkowych, szybkiego odzyskiwania pasażerów i przewozów po zakończeniu trwających obecnie remontów infrastruktury. Przede wszystkim życzę, aby doceniali wkład swoich pracowników w osiąganie tych sukcesów, dostrzegali talenty i nagradzali zaangażowanie.

Kolegom emerytom i rencistom życzę dużo zdrowia po latach ciężkiej pracy. Liczymy w dalszym ciągu na Wasze wsparcie i doświadczenie, na dalsze zaangażowanie w działania związku.

Wszystkim kolegom maszynistom życzę bezpiecznej, satysfakcjonującej pracy, stabilności zatrudnienia i dobrych wynagrodzeń.

Małżonkom i sympatiom maszynistów życzę, aby Wasi bliscy zawsze wracali szczęśliwie ze służby, a ich praca dawała godne podstawy do życia rodziny.

Życzę nam również, aby ZZM rósł w siłę i kontynuował dobre przedwojenne tradycje.

Wszystkim Państwu życzę wszelkiej pomyślności i samych sukcesów w życiu prywatnym i zawodowym. Niech naszym wspólnym prezentem w roku jubileuszu będzie okolicznościowa publikacja pokazująca historię i teraźniejszość naszego Związku.

Leszek Miętek
Prezydent ZZM

Gdynia, 12 września 2014 r.



Czas reaktywacji

O początku ZZZM zapytaliśmy dwóch naszych kolegów, którzy wnieśli ogromny wkład we wskrzeszenie związku w 1989 r.

MARCELI TOMCZAK, członek zespołu roboczego ds. opracowania statutu ZZZM:



– W zorganizowanie spotkania założycielskiego w noclegowni Warszawa Praga 7 lipca 1989 r. dużo wysiłku włożył maszynista Waldemar Wiechetek z Białegostoku. Koledzy z całej sieci PKP byli o nim powiadamiani przez dyspozytorów oraz pracowników oddziałów dyspozycji trakcyjnej. Wiadomość też rozchodziła się w czasie bezpośrednich kontaktów maszynistów na szlakach lub stacjach zwrotnych. Na spotkanie przybyło ok. 30 maszynistów. W tym przedstawiciele Solidarności i ZZK, którzy usiłowali je storpedować. Usiłowali nam wyperswadować, że związki zawodowe już są na kolei i zakładanie jeszcze jednego nie ma sensu. Ostatecznie skończyło się na tym, że musieli opuścić salę.

Po ustaleniu Okrągłego stołu zaczęły powstawać związki górników, hutników itp., więc maszyniści nie mogli być gorsi. Wśród kolejarzy byliśmy pierwszą branżową organizacją. Idea wzięła się stąd, że w należącej do CRZZ ZZK i w „S” o maszynistów nie dbano. Tak to odbieraliśmy, sami będąc często ich członkami.

Znalazłem się w 4-osobowej grupie mającej opracować Statut ZZZM. To było dla nas coś nowego. Byliśmy maszynistami, co prawda również związkowcami, ale szeregowymi. Wiadomość o zespole i jego misji rozeszła się po kraju. Koledzy z całej Polski zdobywali statuty różnych organizacji i przysyłali je do nas. Na ich podstawie powstał Statut ZZZM, napisany na maszynie

przez żonę naszego kolegi Mietka Pilarzkiego w biurze CDOKP. Został przyjęty przez grupę założycielską 20 września 1989 roku w Olsztynie, a potem złożony w Sądzie Wojewódzkim w Warszawie (VIII Wydział Cywilny), który 13 października 1989 roku zarejestrował ZZZM.

Szybko zaczęły powstawać organizacje zakładowe, które miały początkowo spore problemy z działalnością. Koledzy z ZZK czy „S” widząc, że odbieramy im członków (co się wiązało z wpływem składek), twierdzili często że rozbijamy ruch związkowy. Działalność w tamtym okresie bardzo zresztą różniła się od obecnej. Organizacje nie miały pieniędzy, na spotkania jeździliśmy na własny koszt (nie było delegacji związkowych), nie mieliśmy komputerów, drukarek, internetu, czy telefonów komórkowych. Korzystaliśmy z usług Poczty Polskiej i kolejowej sieci telefonicznej, którą często trudno było się dodzwonić do innej miejscowości.

ROMAN PESTKA, członek Komitetu Założycielskiego ZZZM:



– Późną wiosną 1989 r. na tablicy ogłoszeń w pomieszczeniu ociekiwań drużyn trakcyjnych moją uwagę przykuł skrawek kartki papieru z ręczną adnotacją,

że reaktywuje się Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych i prosi się zainteresowanych o kontakt telefoniczny. Był podany numer telefonu i podpis: Kazimierz Ellwart. (maszynista z Gdyni Cisowej).

Od dawna sam o czymś takim myślałem, widząc (jako nie związkowiec) nie-

kompetencję i brak należytego wsparcia przywódców związkowych dla problemów nurtujących drużyny trakcyjne. Zadzwoeniłem pod wskazany numer i po krótkiej rozmowie zostałem zaproszony na jedno ze spotkań założycielskich do Olsztyna. Kazimierz Ellwart zasugerował mi wciągnięcie w inicjatywę więcej osób, więc poprosiłem kolegów Andrzeja Gajewskiego i Romana Ossowskiego z Zajęczkowa Tczewskiego o pomoc i współpracę w tworzeniu podwalin reaktywowanego związku.

Na spotkaniach w Olsztynie (parokrotnie) i w Warszawie (główne bodajże 7 lipca 1989 r.) byli maszyniści z innych części Polski. Prowadził je Jan Zaborowski, a tematem przewodnim były kierunki działań związku oraz przyjęcie końcowej wersji Statutu opracowywanego przez maszynistów z Warszawy, bez którego związek nie mógł być zarejestrowany w sądzie. Pamiętam, że dyskusja zawsze była gorąca. Najwięcej emocji wzbudzały zapisy kto może należeć do związku i o kadencyjności przewodniczących.

Po pierwszym spotkaniu w Olsztynie nasunęła mi się jedna myśl: zapaleńcy, więc to się musi udać. Aby ZZZM powstał trzeba było dużo determinacji i odporności na zaczepki i szykany kolegów z innych środowisk – od obraźliwych zwrotów pod kierunkiem założycieli po próby przerwania naszych obrad. Jednym z podstawowych kierunków działań (oprócz zarejestrowania ZZZM w sądzie) było tworzenie struktur związku w lokomotywniach. Dzięki wielkiemu zaangażowaniu kolegów maszynistów i dyspozytorów szeregi związku w Zajęczkowie Tczewskim rosły w miarę szybko.

W 1989 roku jeździliśmy na spotkania w wolnym czasie i za własne pieniądze, z trudem często godząc życie rodzinne z pracą i spotkaniami założycielskimi. Ale udało się! Dzisiaj po 25 latach od reaktywacji ZZZM przychodzi mi również jedna myśl – warto było!

Święto po dwakroć

W tegorocznych Centralnych Obchodach Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego w Gdyni, połączonych z jubileuszami 95-lecia powstania i 25-lecia reaktywacji Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce udział wzięło kilkuset maszynistów z małżonkami, przedstawiciele władz państwowych i lokalnych oraz prezesi kolejowych spółek.

Program wzbogacony został akcentami, które odbiły się szerokim echem w mediach. Dzięki temu o maszynistowskim święcie zrobiło się głośno.

W tym roku okazją do świętowania była, dzięki rocznicy, podwójna. W odróżnieniu do poprzednich lat, bazę noclegową podczas Centralnych Obchodów EDM stanowił tym razem jeden obiekt, co zdaniem wielu stanowiło duży atut całego przedsięwzię-

cia. Organizatorom z ZKM w IC Gdynia udało się wynegocjować rozsądne ceny w dużym, trzygwiazdkowym hotelu Gdynia. Dużo łatwiej było więc uczestnikom imprezy spotkać się i porozmawiać, na co zwykle jest mało czasu na co dzień. Mieli na to dwa dni oraz dogodne i przyzwoite warunki.

Główne uroczystości przewidziano wprawdzie na piątek 12 września, ale pierwsi uczestnicy przybywali do Gdyni



Arcybiskupowi Głodziowi wręczono rocznicowy album i okazały tort



Poświęcenie sztandaru ZKM PR Szczecin



Przemarsz ulicami Gdyni wzbudził dużą ciekawość mieszkańców miasta



Wiceprezydent Krzysztof Ciećka prowadzi akademię

dzień wcześniej, począwszy od samego rana. Na miejscu czekały już liczne atrakcje pozwalające się zrelaksować po trudach podróży. Takie jak np. rejs statkiem po Zatoce Gdańskiej, wejściówki do lokalnych muzeów czy wieczorna dyskoteka w hotelu. Jednym słowem dla każdego coś miłego. Można było korzystać z życia, tym



Łążenie wiązanki pod pomnikiem Ofiar Grudnia 1970

bardziej że pogoda generalnie dopisała.

Uroczystości zainaugurowała msza w intencji maszynistów w miejscowym kościele pw. Najświętszej Maryi Panny Królowej Polski, którą celebrował arcybiskup Sławoj Leszek Głódź. Poświęcony został na niej nowy sztandar naszej organizacji – ZZM w PR Szczecin. Poczet sztandarowy tworzyli Grzegorz Jasoń (chorąży), Bogumił Skierkowski i Sławomir Jaroszek. Następnie uczestnicy uformowali się w barwny korowód, który

prowadzony przez orkiestrę i poczty sztandarowe efektownie przemaszzerował główną ulicą Gdyni – Świętojańską. Co zrozumiale, budząc zaciekawienie mieszkańców miasta, którzy ochoczo puścili w ruch aparaty fotograficzne i telefony komórkowe oraz pozdrawiali maszerujących. U celu nadszedł czas na chwilę zadumy nad meandrami historii i ludzkiego losu. Pod pomnikiem Ofiar Grudnia 1970 złożone zostały wiązanki kwiatów w hołdzie walczącym o wolność i prawa pracownicze.

Prowadzący akademię w Gdyńskim Centrum Innowacji wiceprezydent ZZM Krzysztof Ciećka rozpoczął ją tradycyjnie od hymnu „Marsz Polonia” oraz minuty ciszy dla uczczenia tych kolegów, którzy udali się na wieczną służbę. Przywilej pierwszego wystąpienia należy do gospodarza. Prezydent ZZM Leszek Miętek rozpoczął je od przypomnienia związków Gdyni z koleją oraz jubileuszu ZZM. Potem omówił priorytety działania organizacji, wśród których wymienił aspekty związane z przeciwstawianiem się planom rozdrabniania polskich kolei, poprawą bezpieczeństwa ruchu kolejowego i zapewnieniem pracownikom godnych warunków pracy i płacy. Obszerne fragmenty wystąpienia publikujemy na stronach 4–6.

W dalszej części przemawiali zaproszeni goście – m.in. podsekretarze stanu w MIR i MPiPS Paweł Orłowski i Radosław Mleczo, główna inspektor pracy Iwona Hickiewicz, prezes Urzędu Transportu Kolejowego Krzysztof Dyl, wiceprezydent Gdyni Marek



Akademia rozpoczęła się od hymnu i minuty ciszy

Święto po dwakroć

DOKOŃCZENIE ZE STR. 9-10

Stępa, przewodniczący OPZZ Jan Guz oraz szefowie kolejowych spółek, z prezesem PKP S.A. Jakubem Karnowskim na czele. Złożyli m.in. osobiście maszynistom najserdeczniejsze życzenia w dniu święta. Akademii zakończyło wręczenie odznaczeń: resortowych Zasłużony dla Transportu i Zasłużony dla Kolejnictwa oraz Zasłużony dla ZZM. Ogółem uhonorowanych zostało 45 osób.

Ważnym punktem uroczystości była oblegana wystawa nowego taboru PKP Intercity na peronie dworca kolejowego w Gdyni. Wśród nich – ED 250 „Pendolino” firmy Alstom oraz lokomotywa elektryczna Gama bydgoskiej Pesy, której kabinę projektowali sami maszyniści w ramach opisywanego w GM wspólnego projektu z producentem. Udostępnione do zwiedzania pojazdy przyciągnęły tłumnie mieszkańców Trójmiasta,

przybyłych całymi rodzinami, a także przypadkowych gapiów, wywołując nie lada sensację. Tym samym maszynistowskie święto stało się doskonałą promocją kolei jako takiej.

Święto zwieńczył Bal Maszynistów w hotelu Gdynia, na którym maszyniści wzorem ubiegłych lat bawili się wspólnie z małżonkami. Oprawę muzyczną na najwyższym poziomie zapewnił zespół instrumentalno-wokalny Omen Band z Krakowa, goszczący po raz trzeci na EDM.

Tekst i fot. Rafał Zarzecki



ZASŁUŻONY DLA TRANSPORTU RP

Marek Kielar, Leszek Miętek, Jacek Serkowski, Henryk Skrzypek, Witold Toop, Kazimierz Wiśniewski.



ZASŁUŻONY DLA KOLEJNICTWA

Stanisław Bajer, Roman Bruski, Janusz Danielewski, Wiesław Dziepak, Leszek Fajfer, Tomasz Gawryś, Ryszard Janiszewski, Andrzej Judasz, Jan Kulig, Ryszard Mocarny, Wiesław Toop, Krzysztof Wiśniewski, Mirosław Wolny, Jan Wyszowski.



ZASŁUŻONY DLA ZZM

Zbigniew Błazewicz, Stanisław Bociarn, Sławomir Centkowski, Wiesław Dziedzic, Sławomir Głowacki, Marek Karmański, Marek Kośny, Janusz Kujanek, Antoni Lampart, Krzysztof Lubomski, Czesław Ludwikowski, Andrzej Magulski, Krzysztof Makuchowski, Zbigniew Malinowski, Jerzy Mosor, Janusz Niski, Roman Ossowski, Andrzej Pinkas, Jędrzej Polejowski, Ryszard Plaskiewicz, Marek Pleń, Mirosław Skwiercz, Zdzisław Supernak, Wojciech Zasuń, Piotr Żurawski.



Wystawa taboru była doskonałą promocją kolei

Statek wycieczkowy pod banderą ZZM



Na Balu Maszynistów do tańca porywał zespół Omen Band

Była też „tradycyjna” dyskoteka

PKP CARGO S.A. największy kolejowy przewoźnik towarowy w Polsce i jeden z największych i najbardziej profesjonalnych operatorów logistycznych w Europie **poszukuje kandydatów na stanowisko:**

Maszynista pojazdów trakcyjnych

na terenie całej Polski

Osoba na tym stanowisku będzie odpowiedzialna za prawidłową obsługę pojazdu trakcyjnego podczas wykonywania pracy z zachowaniem zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zgodnie z obowiązującymi przepisami kolejowymi.

Wymagania podstawowe:

- kwalifikacje zawodowe poświadczone:
 - posiadaniem świadectwa złożenia egzaminu kwalifikacyjnego/ścisłego na stanowisko maszynisty spalinowego i/lub elektrycznego pojazdu trakcyjnego lub
 - posiadaniem licencji i świadectwa maszynisty (w kategorii A+B2) zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami,
- spełnienie wymagań zdrowotnych zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami,
- niekaralność za przestępstwa popełnione umyślnie,
- dyspozycyjność, samodzielność, odpowiedzialność i zaangażowanie w wykonywaniu czynności.

Dodatkowym atutem będzie:

- posiadanie uprawnień manewrowego lub ustawiacza,
- posiadanie uprawnień rewidenta taboru.

Zainteresowane osoby prosimy o przesłanie oferty (CV i list motywacyjny) na adres:
rekrutacja.maszynista@pkip-cargo.eu

Prosimy o zamieszczenie zgody na wykorzystanie danych osobowych w procesie rekrutacji zgodnie z ustawą o ochronie danych osobowych z dnia 29.09.1997r. (Dz. U nr 133 poz.883). Jednocześnie informujemy, że skontaktujemy się tylko z wybranymi osobami.



Nasze sztandary

ZZM Szczecin Wzgórze Hetmańskie dołączył do naszych organizacji mających swój sztandar. Został on wykonany w Piotrkowie Trybunalskim, a uroczyste poświęcenie nastąpiło podczas Centralnych Obchodów Europejskiego Dnia Maszynisty w Gdyni 12 września. Poczet sztandarowy tworzyli Grzegorz Jason (chorąży), Bogumił Skierkowski i Sławomir Jaroszek.



Rocznica wybuchu wojny

Tegoroczne obchody 75 rocznicy wybuchu II wojny światowej, które odbyły się 1 września w Szymankowie i Tczewie, uświetnili swym udziałem m.in. marszałek Senatu Bogdan Borusewicz, wicemarszałek Sejmu Cezary Grabarczyk i Reprezentacyjna Orkiestra Straży Granicznej. W uroczystościach wziął udział także prezydent ZZM Leszek Miętek oraz poczty sztandarowe ZZM z Zajączkowa Tczewskiego i SKM w Trójmieście oraz MW-MZZM z Ławy. ■

(AM)



Nowe lokomotywy spalinowe PKP Intercity wyprodukuje PESA

10 nowych lokomotyw spalinowych dla PKP Intercity powstanie w bydgoskiej fabryce PESA. Spółki podpisały wart 131,2 mln zł brutto kontrakt na produkcję i co najmniej 12-letnie utrzymanie nowych lokomotyw. Wkrótce odbędzie się premierowy pokaz pojazdu na targach InnoTrans w Berlinie.

Zakup nowoczesnych lokomotyw spalinowych to ważny element strategii taborowej PKP Intercity. Dzięki niemu przewoźnik będzie miał możliwość uruchomienia połączeń tam, gdzie linie kolejowe nie są zelektryfikowane.

Nowe pojazdy poprowadzą pociągi na trasach:

- Elk–Korsze,
- Elk–Olecko–Suwałki,
- Rzeszów–Stalowa Wola–Zamość,
- Rzeszów–Jasło–Zagórz,

- Krzyż–Gorzów Wlkp.,
- Piła–Krzyż.

PKP Intercity zamówiło pojazdy do obsługi pociągów z prędkością 140 km/h. Moc lokomotywy to 2,4 MW. Dzięki zastosowaniu nowoczesnych rozwiązań zagwarantowany jest wysoki poziom bezpieczeństwa. Lokomotywy będą spełniały normę emisji spalin STAGE IIIB. Termin realizacji zamówienia to październik 2015 r.

W ramach finansowania projektu PKP Intercity pozyskało 70% środków

w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 (POLiŚ). Wsparcie wyniosło 94 mln zł.

Premierowy pokaz modelu lokomotywy dla PKP Intercity odbędzie się 24.09 na targach InnoTrans w Berlinie – jednym z najważniejszych wydarzeń dla branży transportowej na świecie.

Aktualnie PESA realizuje zamówienie na 20 nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych i modernizację 150 wagonów dla PKP Intercity. W zeszłym roku zmodernizowała 38 wagonów, z których dziś korzystają pasażerowie na trasie Przemyśl–Szczecin. Wartość zamówień do końca 2015 roku to ponad 1,5 mld zł. ■



Odwołanie od decyzji

Postępowanie dotyczące decyzji ZUS ws. rent i emerytur jest dwuetapowe, co często powoduje, że strony popełniają błędy formalne. Pierwszy etap to postępowanie przed samym ZUS, prowadzone na podstawie KPA. Charakterystyczne jest w nim doręczanie decyzji do domu.

ZUS jest instytucją bardzo sztywną, jeśli chodzi o wydawanie decyzji. Gdy dokumentacja nie jest dlań oczywista to wszelkie wątpliwości rozstrzygane są na niekorzyść strony. Dlatego często ZUS nie uznaje okresów do emerytury w warunkach szczególnych, kwestionuje zakres obowiązków i nazwy stanowisk.

W takiej sytuacji nie można się poddawać, ponieważ ZUS działa jak automat: dokumenty wątpliwe = decyzja negatywna.

wygląda nieco inaczej. Odwołanie składa się nie do organu wyższej instancji, a do sądu okręgowego lub rejonowego. W pouczeniu zawsze jest napisane do jakiego z nich.

Sąd rozpatruje decyzję w oparciu o przepisy kodeksu postępowania cywilnego, a nie kodeksu postępowania administracyjnego. To oznacza, że w razie odwołania sprawa trafia od razu do sądu. Na złożenie odwołania termin wynosi

przeważnie miesiąc od daty otrzymania decyzji ZUS. Termin miesięczny liczy się w sposób specyficzny, ponieważ nie jest to 30 dni. Uplływ terminu ma miejsce w następnym miesiącu w dniu odpowiadającym numerem dnia rozpoczęcia biegu terminu. Przy-

kładowo termin miesięczny rozpoczęty 7 lipca upływa 7 sierpnia. Jeśli w danym miesiącu nie ma określonego dnia, wtedy termin kończy się ostatniego dnia miesiąca. Np. rozpoczynający się 31 stycznia upływa 28 lutego.

Odwołanie składa się do sądu za pośrednictwem ZUS, czyli wysyła pocztą na adres ZUS lub składa w jego biurze podawczym. Na samym odwołaniu natomiast – piśmie umieszcza się nagłówek wedle wzoru:

Sąd Okręgowy w Katowicach
ul.
Katowice

za pośrednictwem
ZUS w Katowicach
ul.
Katowice

Odwołanie powinno zawierać zarzuty dotyczące zaskarżonej decyzji. Można się powoływać na złą interpretację lub nieprawidłowe zastosowanie przepisów przez ZUS. A także na to, że ZUS opiera się na stanie faktycznym, który jest niezgodny z rzeczywistością. Aby odwołanie miało jakieś podstawy, należy powołać dowody. Odwołanie powinno być spójne i logiczne – pozbawione emocjonalnych podtekstów i ataków na ZUS. Sąd bowiem będzie oceniał merytoryczne podstawy odwołania – czyli czy decyzja Zakładu jest zgodna z prawem i stanem faktycznym, czy też ZUS popełnił jednak jakieś błędy.

Postępowanie w sprawach ubezpieczeń społecznych jest nieodpłatne (jeśli wynajmiemy adwokata czy radcę prawnego musimy zapłacić za jego usługi, chyba że zostaniemy zwolnieni od ponoszenia kosztów sądowych). Natomiast od wyroku sądu okręgowego przysługuje apelacja do sądu apelacyjnego nie wymagająca przysięgi adwokackiego czy radcowskiego, ale odpłatna. Opłata wynosi 30 zł.

Sąd wydaje decyzje w formie wyroku, a wyrok ogłasza na rozprawie. Uwaga, sąd nie doręcza wyroku do domu. Chcąc odwołać się od wyroku, trzeba złożyć wniosek o jego uzasadnienie w biurze podawczym sądu lub za pośrednictwem Poczty Polskiej w terminie 7 dni od daty jego ogłoszenia (nie dni robocze, a kolejne dni kalendarza). Po otrzymaniu wyroku z uzasadnieniem listem poleconym na złożenie apelacji jest 14 dni. Termin liczy się tak jak powyżej. ■

Małgorzata Karolczyk-Pundyk

Informujemy, że Prezydium Rady Krajowej ZZM przedłużyło możliwość uzyskania indywidualnych porad prawnych dla Członków ZZM.

Dyżury prawnika odbywają się codziennie od poniedziałku do piątku w godzinach 8-20.

Poradę można uzyskać dzwoniąc z numeru związkowego 667 * *** pod numer telefonu 512 024 192.**

Istnieje również możliwość uzyskania porady drogą mailową. Szczegóły na serwerze ZZM.

Od decyzji ZUS przysługuje odwołanie do sądu pracy, który przeważnie dokonuje wnikliwej analizy dowodów i stanu prawnego.

W normalnym trybie postępowania administracyjnego, odwołanie od decyzji składa się do organu wyższej instancji. Organ taki postępuje według kodeksu postępowania administracyjnego, a jego decyzję można zaskarżyć do wojewódzkiego sądu administracyjnego. W przypadku decyzji wydawanych przez ZUS procedura

Idzie nowe pokolenie

Zorganizowany przez Szybką Kolej Miejską w Trójmieście kurs na licencję maszynisty ukończyło 28 spośród 30 kandydatów. Życzymy im powodzenia na egzaminach, będących pierwszym etapem do uzyskania kwalifikacji zawodowych w naszej profesji.

Szkolenie odbywało się w ramach dużego projektu rekrutacyjnego pn. „Pociąg do kariery”. Spółka pozyskała do współpracy powiatowe urzędy pracy w Gdańsku, Wejherowie, Pucku i Malborku. Dzięki temu mogła liczyć na wydatną pomoc finansową i merytoryczną przy realizacji projektu, który cieszył się dużym zainteresowaniem, zarówno ze strony osób rekrutowanych przez urzędy pracy, jak i wśród samych pracowników SKM. – Według naszych przewidywań w najbliższych latach będziemy potrzebowali uzupełnić zatrudnienie na tym strategicznym stanowisku. Na emeryturę będzie odchodziła znaczna grupa maszynistów, więc już teraz musimy przygotować się do czekającej nas zmiany pokoleniowej. Tym bardziej, że spółka w obecnym rozkładzie jazdy pociągów znacznie zwiększyła wykonywaną pracę przewozową, co planuje kontynuować w kolejnych latach

– powiedział Sławomir Pipke, dyrektor ds. eksploatacji SKM w Trójmieście.

Trwające 41 dni szkolenie przeprowadziła według nowych zasad spółka CS Szkolenie i Doradztwo. Podczas 298 godzin adepci poznawali między innymi zagadnienia z zakresu: sygnalizacji kolejowej, techniki prowadzenia ruchu kolejowego, infrastruktury kolejowej,



automatyki i sterowania ruchem pojazdów. Zapoznali się ponadto z budową i obsługą pojazdów kolejowych oraz odbyli kilkugodzinne szkolenia na symulatorze.

R.

Nie mówimy żegnaj

25.08.2014 r. stacja Gniezno godz. 16.32, peron 2. W kabinie EN 57 2078 pociągu o nr 57330 relacji Bydgoszcz–Poznań Marian Zamiara. Starszy maszynista Wielkopolskiego Zakładu PR, 45-letni staż pracy, z czego 40 lat w służbie na trakcji. Ostatni wjazd w peron, przenikliwy sygnał „baczność” precyzyjnie połączony z profesjonalną czułością hamowania, zrywające się

bramki taśm. A na peronie rodzina, przyjaciele, koledzy i koleżanki z pracy. Kwiaty, podziękowania, łzy kręcące się w oczach. W pobliżu zaskoczeni nietuzinkową atmosferą podróży.

Za naszym pośrednictwem koledzy maszyniści i pracownicy kolei z Gniezna dziękują za lata spędzone razem w pracy i nie tylko, za chwile niesamowite, pełne życzliwości i wra-

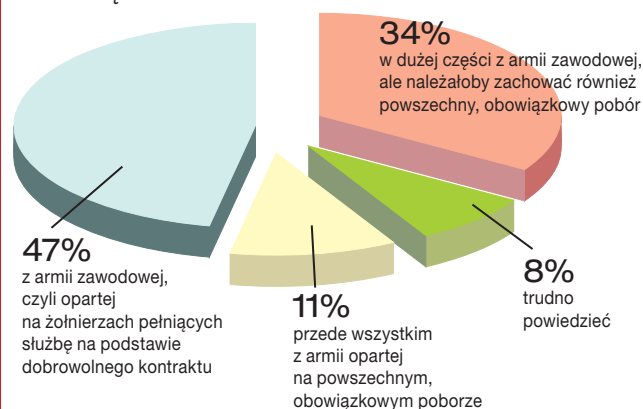
żeń. Życząc tym samym dalszych szczęśliwych dni w zdrowiu i gronie rodzinnym.

Starszy maszynista Marian Gawlik odbył ostatnią jazdę w swojej długoletniej pracy 27 sierpnia. Po zatrzymaniu pociągu 30609 w stacji Stróże, na peronie został uroczystie pożegnany przez dyrektora Andrzeja Siemieńskiego, kierownictwo i kolegów maszynistów z Małopolskiego Oddziału Przewozów Regionalnych. (KB, PG)



Barometr

Jak Pan/i sędzi, czy polskie siły zbrojne powinny składać się:



Źródło: CBOS, badania z sierpnia 2014 r.

LICZBA MIESIĄCA



Taką lokatę zajmuje Polska w rankingu innowacyjności Światowego Forum Gospodarczego (WEF) z 2014 roku. To zjazd w dół o siedem oczek w stosunku do ubiegłego roku. W 2006 roku Polska zajęła 44 miejsce spośród 140 klasyfikowanych krajów.

W rankingu odnoszącym się do konkurencyjności gospodarki, Polska spadła z 42 na 43 miejsce – za Estonię, Czechy i Litwę – m.in. przez naszą infrastrukturę, którą oceniono jako: „nie-dostatecznie rozwiniętą w porównaniu z innymi krajami europejskimi. Dotyczy to przede wszystkim jakości dróg i kolei”.

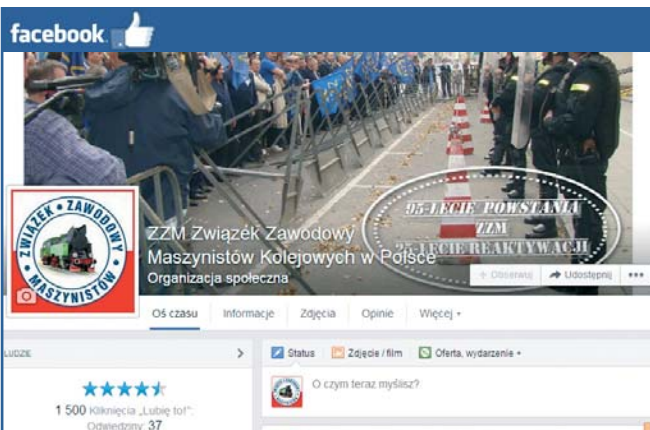
Cytat miesiąca

Z NASZEGO PUNKTU WIDZENIA



JESTEŚCIE GORSI OD MAFII

Czesław Kaźmierczak, prezes Związku Przedsiębiorców i Pracodawców w liście otwartym do premiera RP, po kontrolach umów śmieciowych przez ZUS.



Mamy 1,5 tys. fanów!

Z przyjemnością informujemy, że nasz związkowy profil na portalu społecznościowym Facebook rośnie w siłę i zdobywa popularność.

Na początku września wspólnie udało nam się przekroczyć kolejny próg liczbowy. Założony z końcem 2010 roku fanpejdz ZMZ polubiło już ponad 1500 czynnych użytkowników.

Dziękujemy i zapraszamy!

Skontaktuj się z nami!

- UCZĘSZCZASZ NA SZKOLENIE NA LICENCJĘ MASZYNISTY?
- ZDAŁEŚ EGZAMIN I ODBYWAŁEŚ 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 ZMZ.

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

Dzwon do biura Rady Krajowej ZMZ 22 (922) 47 42 615.

Jeśli jesteś pracownikiem PKP Intercity S.A.

– bezpośrednio do przewodniczącego
Sektora Przewozów Pasażerskich ZMZ
Piotra Rybikowskiego,
(42 lub kol. 942) 205 66 34.

Koledze

Sławomirowi Kukulskiemu

wyrazy głębokiego współczucia i żalu
z powodu śmierci

ŻONY

składa

Zarząd ZMZ Koło Piotrków Trybunalski
PKP Cargo S.A. Centralny Zakład Spółki

Tak podróżowali dygnitarze

Muzeum Kolejnictwa udostępniło dla zwiedzających jeden z najcenniejszych swoich eksponatów – tzw. salonkę Bieruta. Można ją oglądać w ostatnie niedziele miesiąca w godzinach otwarcia placówki – w dniach 28 września i 26 października.

Luksusowy i doskonale wyposażony jak na ówczesne czasy wagon serii Ashx01 zbudowano w 1939 r. w Zakładach im. Hipolita Cegielskiego w Poznaniu. Podczas II wojny światowej zagrabiony przez Niemców służył urzędnikom NSDAP. Po wyzwoleniu spod hitlerowskiej okupacji Ashx01 i adaptacji został przeznaczony do przewozów najwyższych władz PRL. W latach 1947–1952 salonka stała się wagonem reprezentacyjnym prezydenta Bolesława Bieruta. Potem podróżowali nią także kolejni ówcześni dygnitarze – m.in. Władysław Gomułka i Piotr Jaroszewicz. Z eksploatacji została wycofana w drugiej połowie lat 70. XX wieku, by w 1981 r. trafić pod skrzydła Muzeum Kolejnictwa.

Po gruntownym remoncie w 2010 r. salonka powróciła na muzealny peron, ale stosunkowo rzadko otwierano jej podwoje. Tymczasem jest co pokazać, bo w wagonie zachowały się oryginalne wnętrza z przełomu lat 40. i 50. ubiegłego wieku. Zachwył budzą ściany wyłożone drewnianą boazerią z intarsjowanymi widokami polskich miast i planowaną wówczas trasą W-Z. Na uwagę zasługują też gabinety dla VIP-ów wyposażone w wygodne kanapy i mahoniowe biurka, przedzielone łazienką z rzadko wówczas stosowanymi w wagonach prysznicami. W centralnym miejscu imponującego salonu ze stołem konferencyjnym i rzeźbionymi w drewnie skórzanymi fotelami jest wielkie kryształowe lustro w złotej ramie. Przy całym tym przepychu i blichtrze minimalizmem porażają natomiast kuchnia i pomieszczenia dla obsługi. R.



Dekada z Parowozjadą



Osiem zabytkowych parowozów można było podziwiać podczas jubileuszowej, X edycji Parowozjady, która odbyła się 23–24 sierpnia w Chabówce. Wśród nich pierwszy raz po siedmioletniej przerwie świeżo wyremontowany parowóz górski OKz32-2 z 1934 roku. Dużym zainteresowaniem cieszyły się również parowozy, które specjalnie na tę okazję przyjechały z Pyskowic (Ty42-24), Śląska (Tkt48-18), Czech (477.043 „Papoušek”) oraz ze Słowacji (477.013 „Papagaj”).

W organizowanej przez PKP Cargo imprezie uczestniczyło kilka tysięcy miłośników starej kolei. Kierownictwo ZZM reprezentował wiceprezydent Sławomir Centkowski. R.

Fot. Archiwum PKP Cargo i GM

Humor

- Kochanie, wybieraj co byś chciała na urodziny. Brylantową kolie, futro z norek, willę na Łazurowym Wybrzeżu?
- Kochanie, wszystko czego pragnę to wieczór z tobą i twoja miłość.
- Cięcie! – powiedział reżyser.

Dom spokojnej starości. Dyskusja przy porannej herbatce:

- Wiecie, mam już tak słabe ręce, że ledwo trzymam tę filiżankę.
- Ja to mam tak słaby wzrok, że nawet nie widzę tej filiżanki.
- Ja też. Nie wiem nawet na kogo ostatnio zagłosowałem, nie widziałem nazwisk na tej karcie.
- Co? Mów głośniej!!!
- A ja mam taki reumatyzm, że nawet nie mogę się do was obrócić.
- Ja to jestem ciśnieniowiec. Jak tylko wstanę, tak mi się kręci w głowie, że nie mogę zrobić ani kroku.
- Ta? Ja to mogę, ale nigdy nie pamiętam, dokąd miałem iść.
- Ech, taka jest cena naszego podeszłego wieku.
- Ale nie jest tak źle, panowie – przynajmniej mamy jeszcze wszyscy prawa jazdy.

- Mój syn to debil!
- Dlaczego?
- Ostatnio nie dali mu frytek do hamburgera w MacDonalddie i po złości pociął fotele żeby pokazać jak go to wkurzyło.
- No i co?
- Był moim samochodem w McDrive...

Żona do męża:

- Pilnie potrzebuję futra z norek!
- Przecież masz.
- Ale z kawałków, a ja chcę z całych futer! Wszystkie w księgowności mają, tylko ja nie!
- U was w księgowności jedna Lusia jest.
- Ale ma!
- A ja chcę nowy aparat fotograficzny Canon 5D Mark 2!
- Przecież masz!
- Mam 5D, a chcę Mark 2! Wszyscy mają tylko nie ja!
- Ale widzisz, ty po prostu chcesz, a ja potrzebuję!

Fraszki Jerzego Szulca

NUDA

*Usta milczą, dusza śpiewa
Ona wzdycha, a on ziewa.*

OBIECANKI

*Cudów zrobić się nie uda
Tam gdzie kłamstwo i obłuda.*

DRUCZEK

*Zanim się podpiszesz bezmyślny frajerze
Przeczytaj dokładnie co jest na papierze.*



Modelarstwo



Stacjonarna makieta w skali TT, umieszczona w wagonie należącym do słowackich miłośników kolei, zaprezentowana na Parowozjadzie.

Fot. G. Moc

Filatelistyka

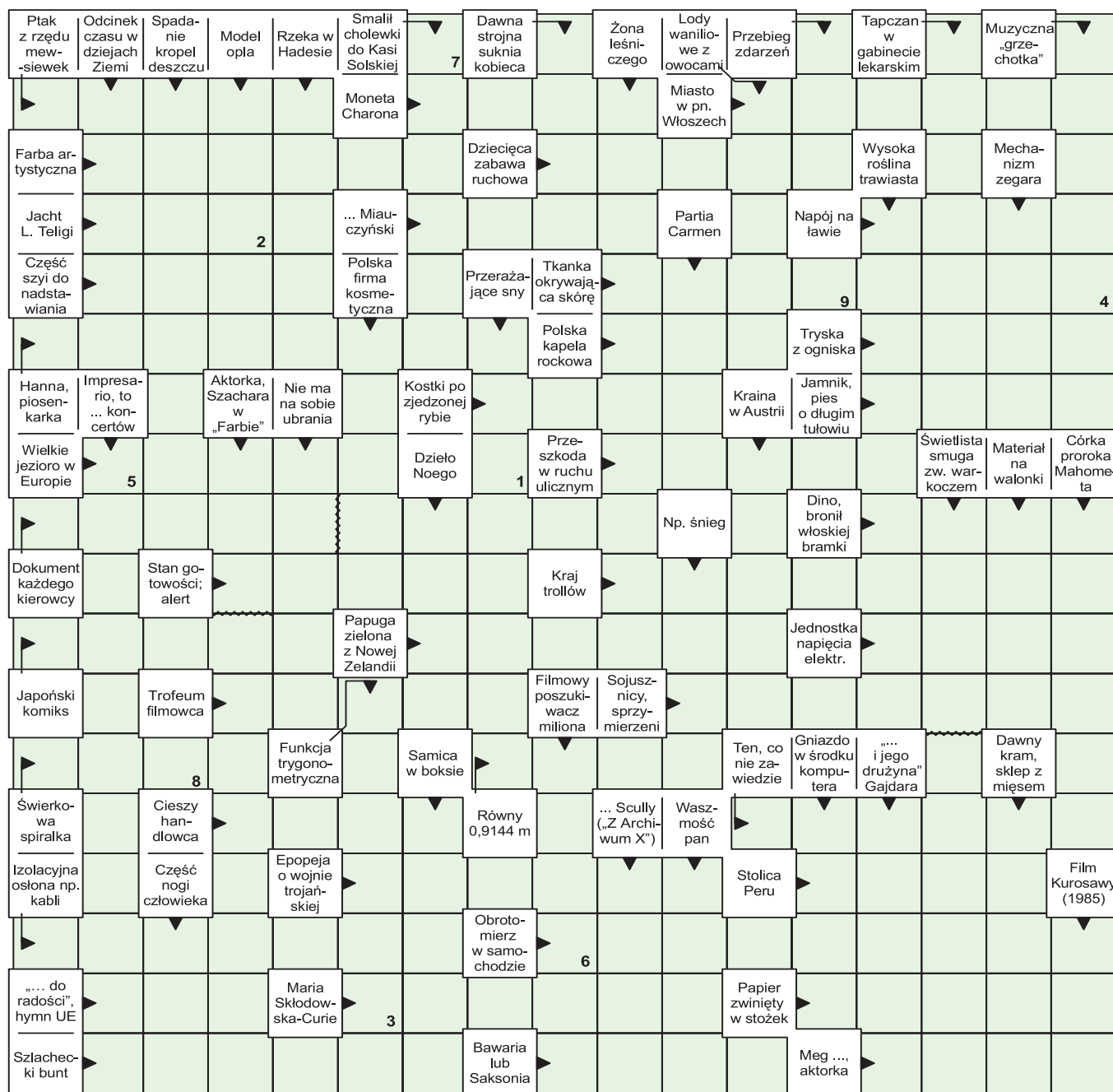
Dokładnie w 25. rocznicę rejestracji ZKM w warszawskim sądzie, czyli od 13 października br., w Urzędzie Pocztowym Tczew 1 przez cztery tygodnie będzie stosowany datownik okolicznościowy z napisem 25-lecie reaktywacji ZKM.



W jego części graficznej znajduje się schematycznie przedstawiony pociąg ED250 „Pendolino”. Prezentujemy grafikę datownika oraz okolicznościową kartkę przygotowaną z okazji naszego jubileuszu przez tczewskich filatelistów.

(amur)





Litery z pól ponumerowanych od 1 do 9 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---

Rozwiązania krzyżówki nr 9 prosimy nadsyłać do 5 października 2014 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzmm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 9”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy album „95-lecie powstania, 25 lat reaktywacji ZZZM”.

Rozwiązanie krzyżówki nr 8: „Głowica rozjazdowa”. Nagrodę – album „95-lecie powstania, 25 lat reaktywacji ZZZM” – wylosował **Andrzej Muś** z Myszkowa. Gratulujemy. Nagrodę przesłamy pocztą.

Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



Głos Maszynisty
NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIERZ ZARZĄDOWA

BIULETYN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE

Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, tel. (22) 474 26 15, fax (22) 474 26 16, tel. kol. 922 474 26 15 lub 16

e-mail: rkzmm@wp.pl

Zespół redakcyjny: Rafał Zarzecki (redaktor naczelny), Magdalena Szulecka, Adam Murawski, Grzegorz Moc.

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adyustacji, a także zmiany tytułów.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

Fot. na okładce: Obchody EDM w Gdyni. Fot. R. Zarzecki



Karpacz
Stokrotka



POBYTY WEEKENDOWY

już od

140 zł/os

2dni
z wyżywieniem

Spała
Zacisze

Firlej
Polesie

Sieć ośrodków
w całej Polsce
od gór do morza
Świnoujście,
Międzyzdroje,
Dziwnówek, Ustronie
Morskie, Mielno, Ustka,
Jastarnia, Sopot, Spała,
Firlej, Karpacz, Ustron
Jaszowiec, Wiśła,
Zakopane, Cisna.

CZAS NA GRZYBY

Zadzwoń lub
zarezerwuj on-line

www.naturatour.pl
Infolinia: 801 000 527