

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 2/126

LUTY 2015

**Pogotowie
strajkowe
na sieci PKP**

Pogotowie strajkowe na sieci PKP

Wobec braku reakcji rządu na patologie rujnące polski system kolejowy i zagrożenia ruchu kolejowego Międzyzwiązkowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy Kolejarzy ogłosił z dniem 11 lutego 2015 roku pogotowie strajkowe na całej sieci PKP. To reakcja na brak woli podjęcia dialogu społecznego celem rozwiązania problemów polskiego kolejnictwa. Były one wielokrotnie sygnalizowane, ostatnio w liście do premier Ewy Kopacz z 3 lutego br., który prezentujemy poniżej.

Szanowna Pani Premier

Jako przedstawiciele środowiska kolejowego zwracamy się do Pani o osobiste zaangażowanie i interwencję pozwalającą zlikwidować zapalne i patologiczne obszary na kolei.

Nasze wystąpienie nie ma nic wspólnego z sytuacją, którą media określają obecnie jako eskalację żądań związkowych. Na dowód tego przedstawiamy szereg pism do pani wicepremier Elżbiety Bieńkowskiej i pani minister Marii Wasiak, które pozostały bez echa. A także wcześniejsze – kierowane do pana premiera Donalda Tuska i panów ministrów Cezarego Grabarczyka i Sławomira Nowaka, odpowiadających za sprawy kolejowe.

Nasze wystąpienie jest reakcją na patologie rujnące polski system kolejowy, a wynikające ze złej Ustawy o usamodzieleniu kolejowych przewozów regionalnych.

pod semaforem



Posel Michał Jaros
za bezpardonowy
atak na związki zawo-
dowe i tendencyjny
raport

**Właściciele i zarząd
Kolei Mazowieckich**
za zawarcie układu
zbiorowego w spółce



Wspólna konferencja liderów trzech kolejowych związków zawodowych

Jako kolejarze nie jesteśmy w stanie zahamować decyzji marszałków województw, którzy większość środków na przewozy kolejowe przeznaczają na tworzenie małych, kosztownych, nieefektywnych spółek w poszczególnych regionach zamiast na uruchamianie pociągów.

W państwie opartym na gospodarce rynkowej nie może dochodzić do przypadków, że marszałek jest zarówno zamawiającym, jak i wykonującym usługi kolejowe. Prowadzi to do gigantycznych patologii polegających na tym, że cwiartuje się rynek kolejowy podnosząc znacznie koszty stałe jego funkcjonowania, pogarsza się efektywność wykorzystania zasobów ludzkich i technicznych, a w zamian podróżni otrzymują połączenia kolejowe ograniczone do granic województw, brak skomunikowań, znaczne ograniczanie ilości pociągów, brak wspólnego biletu.

Nieefektywne wydawanie publicznych środków, to nie jedyny problem wynikający z chaotycznego powoływania spółek wojewódzkich. Z tym zjawiskiem wiąże się również duży spadek liczby podróży w kolejowych przewozach pasażerskich – ponad 10 mln podróży w 2014 r. Dysfunkcja sektora przewozów regionalnych (codziennego użytku) skutkuje negatywnym przełożeniem na przewozy międzywojewódzkie realizowane przez spółkę PKP Intercity.

Po co zatem remontowane są polskie tory, skoro poprzez patologiczne funkcjonowanie struktur regionalnych ograniczana jest liczba pociągów i oferta dla podróżnych?

Drugim kluczowym problemem są kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Po katastrofie kolejowej pod Szczekocinami minister Nowak ogłosił

10-punktowy program naprawy systemu bezpieczeństwa, który po dzień dzisiejszy nie doczekał się realizacji. Korzystając z luk w prawie wielu przewoźników lekceważy kwestie bezpieczeństwa, traktując je jako element zdobywania przewag konkurencyjnych. Jaskrawym przykładem jest brak ustawy o warunkach zatrudnienia i czasie pracy maszynisty, skutkiem czego maszyniście każe się pracować 24 godziny na dobę.

Po co uruchamiamy projekty szybkich pociągów typu Pendolino, skoro narażone są one na katastrofę spowodowaną przez nieodpowiedzialnych uczestników ruchu i brak stosownych regulacji prawnych?

Te kluczowe problemy, których jest znacznie więcej, wyrażamy z troską o rozwój polskiej kolei, bezpieczeństwo podróży i przewożonych towarów. Nie jesteśmy nastawieni na konfrontację i wywołanie niepokojów społecznych. O naszym poczuciu odpowiedzialności niech świadczy fakt wstrzymania się z decyzją o strajku ogólnopolskim w grudniu 2013 roku. Na prośbę pani wicepremier Bieńkowskiej zawiesiliśmy jej wykonanie, ufając w zapewnienia o naprawie systemu bezpieczeństwa ruchu kolejowego i kwestii związanych z Przewozami Regionalnymi. Niestety, nic takiego się nie zdarzyło.

We wrześniu 2014 r. resort infrastruktury objęła pani minister Maria Wasiak, która doskonale zna te problemy. Jak dotychczas nie uruchomiła jednak działań pozwalających usunąć nabrzmiałe patologie.

Licząc na zainteresowanie Pani Premier deklarujemy gotowość do osobistego spotkania, w trakcie którego moglibyśmy wyjaśnić i uzasadnić nasze postulaty. Liczymy na rzeczywiste, skuteczne działania rządu i parlamentu przywracające ład w newralgicznym dla polskiej gospodarki obszarze transportu.

Leszek Miętek
Przewodniczący
Konfederacji Kolejowych
Związków Zawodowych

Stanisław Stolorz
Przewodniczący Federacji
Związków Zawodowych
Pracowników PKP

Henryk Grymel
Przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy
NSZZ „Solidarność

Załączniki:

Stanowisko Rady Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych z 14.01.2010 r.

Pismo KKZZ do Pana Donalda Tuska, Premiera RP z 29.04.2010 r.

Pismo KKZZ do Pana Donalda Tuska, Premiera RP z 19.05.2010 r.

Pismo do Pana Sławomira Nowaka MTBiGM z 30.11.2011 r.

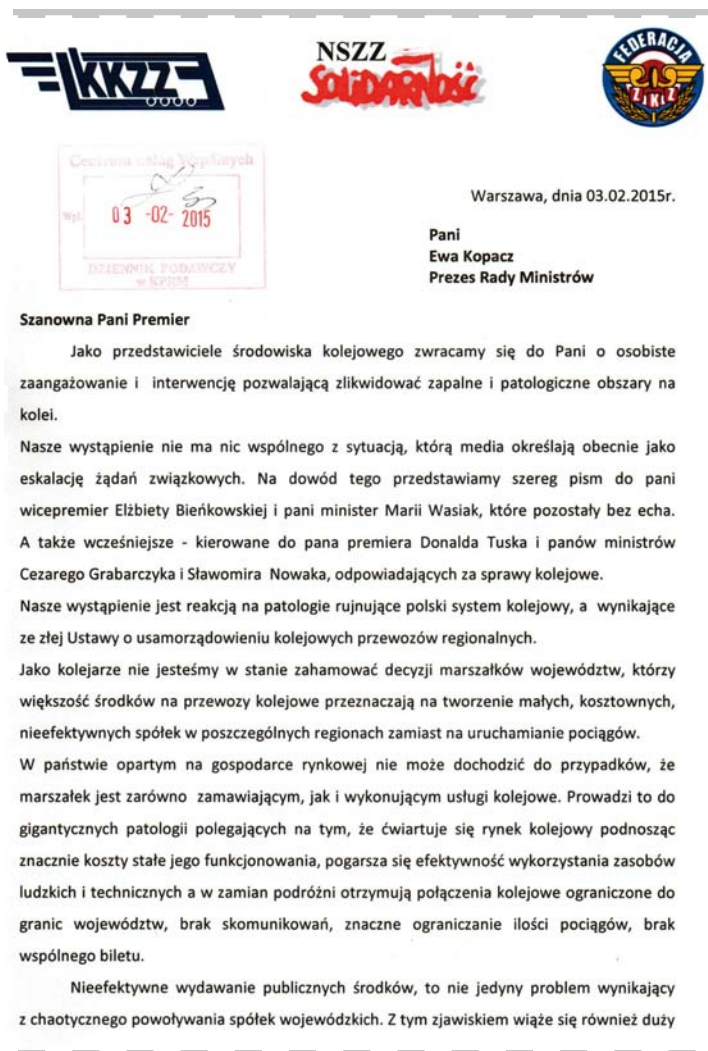
Pismo RK ZZM 09/02/2012 do Pana Sławomira Nowaka MTBiGM z 08.02.2012 r.

Pismo do Pani Elżbiety Bieńkowskiej, Wicepremier i MliR z 3.12.2013 r.

Pismo do Pani Marii Wasiak, MliR z 8.10.2014 r.

Pismo do Pani Marii Wasiak, MliR z 21.10.2014 r. i Pana Tomasza Pasikowskiego, Prezesa PR z 21.10.2014 r.

Petycja Kolejowych Związków Zawodowych do Pani Marii Wasiak, MliR, 6.11.2014 r.



Pogotowie strajkowe OPZZ

Wobec braku reakcji na postulaty dotyczące palących problemów społecznych oraz w obliczu odwlekania rozmów przez rząd PO-PSL trzy reprezentatywne centrale – OPZZ, Forum Związków Zawodowych i Solidarność zdecydowały o zaostrożeniu form protestu.

Problemy były sygnalizowane jeszcze podczas Ogólnopolskich Dni Protestu we wrześniu 2013 r. Większość z nich nie straciła na aktualności, nadal nie zostały rozwiązane. Strona związkowa żąda negocjacji na temat 12 postulatów:

- Szybkiego wzrostu minimalnego wynagrodzenia do poziomu 50% przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej.
- Wprowadzenia minimalnej stawki wynagrodzenia za godzinę pracy niezależnie od formy zatrudnienia.
- Wycofania antypracowniczych zmian w Kodeksie pracy dotyczących czasu pracy oraz wprowadzenia zasady zawierania umowy o pracę na piśmie przed rozpoczęciem pracy.
- Wyliminowania stosowania śmieciowych umów oraz patologicznego samozatrudnienia.
- Odblokowania wzrostu wynagrodzeń dla pracowników państwowej i samorządowej sfery budżetowej.
- Wycofania się z podwyższonego wieku emerytalnego oraz wprowadzenia prawa do skracania powszechnego wieku emerytalnego dla ubezpieczonych legitymujących się: kobiety 35-letnimi, a mężczyźni 40-letnimi okresami składkowymi i minimalnym kapitałem emerytalnym gwarantującym przyszłe świadczenie na poziomie nie mniejszym niż minimalna emerytura.
- Wprowadzenia skutecznej polityki państwa ukierunkowanej na tworzenie stabilnych miejsc pracy chroniących pracowników przed ubóstwem.



- Odmrożenia podstawy naliczania zakładowego funduszu świadczeń socjalnych.
- Wypracowania i wdrożenia skutecznego programu walki z ubóstwem i wykluczeniem społecznym, w tym zwiększenia wysokości progów dochodowych uprawniających do świadczeń rodzinnych i pomocy społecznej.
- Przywrócenia odpowiedzialności Państwa za zdrowie obywateli.
- Bardziej sprawiedliwego podziału wypracowanego dochodu narodowego m.in. poprzez zwiększenie progresji podatkowej.
- Wprowadzenia systemowych zmian w dialogu społecznym zgodnie z oczekiwaniami partnerów społecznych.

Podczas styczniowych protestów górników przedstawiciele trzech central związkowych zwrócili się w Katowicach do premier Ewy Kopacz o pilne podjęcie rozmów na ww. tematy. Bez skutku, strona związkowa nie doczekała się wyznaczenia terminu spotkania. Skutkiem tego zapadła więc decyzja o ogłoszeniu pogotowia strajkowego (w OPZZ stało się to 4 lutego) i koordynacji wspólnych działań. Przygotowywanych jest kilka scenariuszy, które będą podejmowane w zależności od rozwoju sytuacji. Mają one charakter akcji informacyjnych i protestacyjnych. ■

R.



Żądamy likwidacji patologii!

Z Leszkiem Miętkiem, prezydentem ZZM, rozmawia Rafał Zarzecki

– Krajowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy Kolejarzy ogłosił pogotowie strajkowe na sieci PKP. Decyzja odbiła się szerokim echem. Jedni nazywają Was podpalaczami Polski, inni pytają dlaczego tak późno. Przypomnij więc może jak do tej decyzji doszło. Jakie są główne postulaty strony związkowej?

– Zostaliśmy do tego kroku zmuszeni z powodu braku dialogu społecznego ze strony rządowej. Nie jest wcale tak, jak nam niektórzy próbują zarzucać, że kolejarze zorganizowali pogotowie strajkowe na skutek ogólnokrajowych protestów, których jesteśmy świadkami w ostatnich dniach. Ma ono związek z sytuacjami patologicznymi obecnymi na polskich kolejach od dość dawna. Głównie w obszarach dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego, jak również w segmencie przewozów regionalnych, których rozwiązanie leży po stronie rządu. Dziennikarzom uczestniczącym w konferencji prasowej wręczyliśmy tekst naszego wystąpienia z 3 lutego br. do premier Ewy Kopacz z załącznikami, dokumentującymi nasze postulaty wyrażane w pismach kierowanych od 2010 r. do premiera Donalda Tuska, a także do kolejnych ministrów infrastruktury, począwszy od Cezarego Grabarczyka, a na minister Marii Wasiak skończywszy.

Od strony proceduralnej, wszelkie wymogi formalne pozwalające na zorganizowanie legalnego strajku mamy zresztą spełnione od końca 2013 roku. Na prośbę ówczesnej wicepremier Elżbiety Bieńkowskiej został on jednak z naszej strony zawieszony. Wicepremier obiecała bowiem przyspieszenie prac nad zmianą systemu przewozów regionalnych w Polsce, jak również pilną realizację

kwestii związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Niestety, nic takiego się nie stało. Nie doczekaliśmy się likwidacji patologii. Dzisiaj Elżbieta Bieńkowska jest komisarzem w Brukseli, ale temat wraca jak bumerang. Zwróciliśmy się więc w tych sprawach do minister Marii Wasiak, która świetnie zna te problemy, bo wywodzi się kolejarzkiego środowiska i z wieloma z nich sama borykała się podczas pracy zawodowej.



– Jaka był reakcja?

– Do tej pory minister Wasiak nie znalazła czasu na spotkanie celem omówienia naszych postulatów i zamierzeń rządu. Nie mówiąc już o podjęciu konkretnych działań. Była jedynie próba mająca na celu rozbicie związków zawodowych, tzn. zaproszenia tylko niektórych. Na to nie możemy pozwolić. Na razie brak także reakcji na pismo wystane do premier Kopacz, która zapowiedziała, że będzie kierowała się dialogiem w rozwiązywaniu konfliktów społecznych.

– Tymczasem zbliża się trzecia rocznica tragedii pod Szczekocinami. Co z realizacją 10-punktowego programu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, ogłoszonego po katastrofie przez ministra Nowaka?

– Do dzisiaj nie został w pełni zrealizowany. Wstrzymano m.in. procedowanie ustawy o warunkach zatrudnienia i czasie pracy maszynistów. Rządowy projekt założeń do tej ustawy faktycznie powstał w lutym 2014 r., czyli rok temu, ale do dziś nic nie zrobiono z tym projektem. A kwestie bezpieczeństwa ruchu kolejowego absolutnie nie mogą czekać. Po torach jeżdżą maszyniści, którzy – na podstawie wykorzystywanych przez władze kolejowe kruczków prawnych – pracują po 24 godziny na dobę! Było nawet zdarzenie, po którym komisja powypadkowa stwierdziła 32 godziny pracy bez przerwy. Mamy także wiele informacji o różnych usterkach w systemach sterowania ruchem kolejowym. Z tego powodu na polskich kolejach dochodziło wielokrotnie do groźnych wypadków. Mimo to dalej nadużywa się sygnału zastępczego, są przypadki niedbalstwa w sferze utrzymania linii kolejowych, na porządku dziennym są usterki w systemach sterowania ruchem kolejowym. Wszelkie zaniechania w obszarze bezpieczeństwa to nic innego jak prowokowanie kolejnej katastrofy, a wtedy zawsze będzie łatwo obwinąć za jej spowodowanie maszynistę albo dyżurnego ruchu.

– Drugi z obszarów dotyczy funkcjonowania kolejowych przewozów regionalnych. Tu pat też trwa od lat. Nie ma zgody większości właścicieli Przewozów Regionalnych na plan naprawczy, powstają nowe podmioty. A pracy i pasażerów ubywa...

– To niestety prawda. Porównując rok 2014 i 2013 spadek pracy przewozowej w kolejowych przewozach pasażerskich wyniósł 4,3 proc., tj. ponad 16 mln pas-km. Od wprowadzenia usamorządowania

DOKOŃCZENIE NA STR. 6-7

Żądamy likwidacji patologii!

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

spółki Przewozy Regionalne w 2008 r. do 2014 r. liczba pasażerów zmniejszyła się o ponad 23,5 miliony. To oficjalne dane Urzędu Transportu Kolejowego.

Od dawna podkreślamy, że ustawa o usamorządowaniu Przewozów Regionalnych jest zła. Powoływane za pieniądze publiczne spółki przewozowe w poszczególnych województwach są kosztowne i nieefektywne. Nie może być tak, że marszałek wojewódzki jest zarówno zamawiającym, jak i wykonującym usługi przewozowe. Ostatnio powstała spółka, Koleje Małopolskie, ma zarząd, radę nadzorczą i całą strukturę kierowniczą, a zajmuje się prowadzeniem pociągów na trasie o długości 7 km (Kraków – Wieliczka). Czy polska kolej ma funkcjonować jako rezerwar dla obsadzania stanowisk w województwach zarządów i rad nadzorczych? Czy też po to, by wozić ludzi?

– To powinno być oczywiste...

– Ale nie jest, a przynajmniej nie dla wszystkich. Rozdrobnienie przewozów regionalnych rodzi wiele patologii. Jak spółka Przewozy Regionalne ma uczestniczyć w przetargach i konkurować na rynku z firmami marszałkowskimi, skoro marszałkowie mają swych przedstawicieli w radzie nadzorczej PR? Jak może konkurować choćby ze spółką Koleje Dolnośląskie, skoro miejscowy wicemarszałek zajmujący się koleją jest równocześnie przewodniczącym rady nadzorczej Kolei Dolnośląskich? To przecież ewidentny konflikt interesów.

Nie należą również do rzadkości przypadki, że dany pociąg kończy swój bieg na granicy województwa i nie może dalej przewieźć pasażerów do sąsiedniej miejscowości, bo władze samorządowe nie potrafią się w tej sprawie porozumieć.

Pytanie po co są w takim remontowane u nas tory? Dlaczego rozdrabniamy na kawałki polską kolej? I co dalej – może koleje powiatowe?

Ze swojej strony w październiku 2012 na Komisji Trójstronnej Społeczno-Gospodarczej przedstawiliśmy projekt naprawy systemu przewozów regionalnych, przewidującą m.in. przekształcenie Przewozów Regionalnych w spółkę akcyjną, dysponującą odpowiednim kapitałem. W silny podmiot wykorzystujący korzyść skali i mogący stworzyć ogólnopolską ofertę z dużą częstotliwością kursowania pociągów. Bo jeszcze chwila i ludzie nie będą mieli czym dojeżdżać do pracy czy do szkoły. Powietrze będzie też wozić Pendolino, jeśli nie dowieziemy do niego pasażerów.

– Oczywiście pracownicy spółek samorządowych nie muszą obawiać się renacjonalizacji?

– Nie mają powodów do obaw. Nasze działania nie są wymierzone w pracowników. Jesteśmy przeciwko tworzeniu spółek samorządowych angażujących środki publiczne na tworzenie zarządów,

Porównując rok 2014 i 2013 spadek pracy przewozowej w kolejowych przewozach pasażerskich wyniósł 4,3 proc., tj. ponad 16 mln pas-km. Od wprowadzenia usamorządowania spółki Przewozy Regionalne w 2008 r. do 2014 r. liczba pasażerów zmniejszyła się o ponad 23,5 miliony.

rad nadzorczych i kosztownych struktur kosztem odwoływania pociągów. Oczekujemy zmiany w ustawie o usamorządowaniu i konsolidacji w tym obszarze, ale z zapewnieniem miejsc pracy zatrudnionym tam załodze. Nie jestem wrogiem pracowników Kolei Śląskich, Wielkopolskich, Dolnośląskich itp. Uważam natomiast, że pracownicy powinni znaleźć miejsca pracy w podmiocie, który da kompleksową ofertę

dla podróżnych i powstrzyma spadek przewozów. Przecież te 23,5 mln pasażerów mniej od początku usamorządowania to między innymi efekt odwoływania pociągów. Nie starcza na nie pieniędzy, marnotrawionych na tworzenie nieefektywnych struktur w spółkach. Przeciwno temu jest ZZM. Chciałbym kategorycznie zdementować rozpuszczane pogłoski, że ZZM chce zlikwidować spółki wojewódzkie, których pracownicy mają być wyrzuceni na bruk. To celowa dezinformacja mająca wywołać ferment wśród załogi.

– Pogotowie strajkowe ogłosił także OPZZ, wchodzący w skład komitetu strajkowego trzech reprezentatywnych central związkowych. Podnoszą one kwestie ogólnokrajowe, dotyczące m.in. wzrostu płacy minimalnej, likwidacji umów śmieciowych, obniżenia wieku emerytalnego. Jak to ma przełożenie na pogotowie strajkowe na kolei?

– Utożsamiamy się z tymi postulatami i je wspieramy. Gdy zapadną stosowne decyzje, kolejarze będą brali udział w akcjach organizowanych przez OPZZ, Solidarność i Forum Związków Zawodowych. Na tym szczeblu będziemy zresztą również podnosili nasze branżowe problemy. Do protestów na kolei dojdzie w przypadku braku dialogu w kluczowych dla nas sprawach, gdy nie doczekamy się reakcji premier Kopacz i minister Wasiak. Mam nadzieję, że uzyskamy wówczas wsparcie innych branż.

– Protestom społecznym po raz kolejny towarzyszą ataki na związki zawodowe. Podnoszone są kwestie funkcjonowania organizacji, wynagradzania etc. Czemu służy ta antyzwiązkowa kampania?

– To działania mające zohydzić związki zawodowe w społeczeństwie oraz liderów związków zawodowych wśród członków związku. Jeżeli związki zawodowe prowadzą dialog społeczny

w imieniu całej załogi, muszą być finansowane przez wszystkich pracowników. Nie może być tak, że koszty wpisanego w Konstytucję dialogu będą ponosili tylko członkowie związku zawodowego, a ze zdobyczy – korzystali wszyscy. Z ramienia pracodawców są one wrzucane w koszty funkcjonowania firm, czyli de facto ponoszą je wszyscy pracownicy. W firmach państwowych za kancelarie prawne, ekspertyzy i opinie płaci więc w istocie podatnik.

Bezpardonowy atak na związki zawodowe jest odpowiedzią na upominanie się o prawa pracownicze. Nerwową reakcją niektórych partii politycznych i organizacji pracodawców. Partie boją się związków zawodowych, bo to jedyna dobrze zorganizowana i realna siła wywierająca nacisk na władzę między wyborami.

– Skoro wszyscy mają się sami finansować, to dlaczego nie partie polityczne? Dlaczego mamy łożyć na tych wszystkich antyspołecznych posłów – Stefana Niesiołowskiego, Michała Libickiego, czy Michała Jarosa?

– Może faktycznie niech partie utrzymują się ze składek a nie z budżetu, z tych samych składek niech płacą parlamentarzyści, których desygnowały do obu izb. Przecież nie tyle wypełniają oni wolę narodu, co kierują się odgórnymi dyspozycjami i dyscypliną partyjną podczas głosowań. Mało projektów ustaw na które zbieraliśmy podpisy trafiło do kosza?

Ktoś zaraz powie, że to populizm, ale jak w takim razie nazwać postawę posła Michała Jarosa z PO w studiu telewizyjnym (zapis programu na kanale filmowym RKZZM na portalu YouTube – przyp.

red.)? Skrajnym cynizmem, szczytem hipokryzji? Jestem jednak przekonany, że społeczeństwo nie da się nabrać na podłe zagrywki.

– W PKP Cargo zostało podpisane porozumienie kończące spór zbiorowy. Są duże powody do zadowolenia?

– Mówi się, że najlepsze porozumienia są wtedy, gdy żadna ze stron nie jest całkowicie zadowolona. Uzyskaliśmy wszystko co było możliwe w zakresie skierowanych

Chciałbym kategorycznie zdementować rozpущane pogłoski, że ZZZM chce zlikwidować spółki wojewódzkie, których pracownicy mają być wyrzuceni na bruk. To celowa dezinformacja mająca wywołać ferment wśród załogi.

postulatów. Udało się m.in. załatwić dodatek alokacyjny dla osób pracujących czasowo w innym zakładzie PKP Cargo oraz dodatek dla maszynistów szkolących maszynistów stażystów. Może nie są to wielkie pieniądze, ale wyższe niż w innych spółkach. Jest zgoda na wprowadzenie ryczałtów za wyjazdy służbowe dla dziewięciu stanowisk uwzględnionych w protokole dodatkowym do ZUZP nr 11. W protokole

dodatkowym nr 10 są maszyniści i maszyniści stażyści, więc skoro rozstrzygnięta jest kwestia manewrowych i rewidentów, to mam nadzieję, że koledzy z Federacji ZZZP PKP go podpiszą i oba będą mogły wejść w życie, ku zadowoleniu załogi. Otwarta pozostaje kwestia premii za zgodę na zmianę harmonogramu pracy. Kluczowym w tej sprawie jest opracowanie odpowiedniego regulaminu, bo bez szczegółowego zapisu, kiedy i komu taki dodatek przysługuje mogłoby dochodzić do niepożądanych sytuacji zarówno po stronie pracowników, jak i pracodawcy.

– Cieszyć musi fakt zawarcia ZUZP w spółce Koleje Mazowieckie. Bo układ zbiorowy to chyba dzisiaj rzadkość?

– Dla pracowników oznacza to stabilizację i polepszenie warunków pracy w stosunku do zapisów kodeksowych. Nie jesteśmy do końca zadowoleni z niektórych zapisów, bo zawsze może być lepiej, ale generalnie to bardzo pozytywny symptom. Zwłaszcza w czasach odchodzenia od układów zbiorowych, umów śmieciowych i mobbingu.

– Dziękuję za rozmowę.



Fot. Tomasz Makuch

Pieniądze dla szkolących w PR

WPrzewozach Regionalnych zostało podpisane porozumienie ws. gratyfikacji finansowej dla maszynistów nadzorujących kształcenie maszynistowskiego narybku.

Na mocy podpisanego 9 lutego dokumentu, maszyniści sprawujący nadzór nad kandydatami do egzaminu na świadectwo maszynisty, w czasie prowadzenia pojazdu kolejowego pod nadzorem, otrzymają gratyfikację finansową. Jej wysokość uzależniona będzie od terminu zdania przez kandydata części praktycznej egzaminu kwalifikacyjnego na świadectwo maszynisty. Jeśli stanie się to w pierwszym terminie – gratyfikacja wyniesie 1500 zł brutto. Po zdaniu egzaminu w II terminie (I poprawka) – 60 proc. tej kwoty, a w III (II poprawka) – 30 procent. Oblanie egzaminu przez szkolonego w wyżej wymienionych terminach skutkuje brakiem gratyfikacji.

Będzie ona wypłacana w formie wynagrodzenia, na podstawie umowy zlecenia zawartej z maszynisty sprawującym nadzór

nad kandydatem do egzaminu na świadectwo maszynisty w czasie prowadzenia pojazdu kolejowego pod nadzorem. Umowa będzie zawarta od dnia rozpoczęcia jazd pod nadzorem do dnia zdania przez kandydata egzaminu na świadectwo maszynisty. Ustalone zasady obowiązują od dnia podpisania i dotyczą jazd pod nadzorem rozpoczętych po tym terminie. ■

Tekst i fot. R



Porozumienie w PKP Cargo

Związki zawodowe działające w PKP Cargo podpisały 11 lutego z zarządem spółki porozumienie kończące spór zbiorowy wszczęty 30 października 2014 r.

Strony ustaliły, że decyzja o wydzieleniu funkcji utrzymania i napraw taboru (w tym magazynów, warsztatów i rezerwy obiegowej) do PKP Cargotabor bądź innego podmiotu nie zostanie podjęta przed 31 grudnia br. Pracodawca będzie prowadził w tej sprawie analizy, a ewentualne propozycje zmian mają być przedstawione związkom zawodowym do zaopiniowania nie później niż w ciągu sześciu miesięcy.

Zarząd PKP Cargo oświadczył ponadto, że nie ma zamiaru łączyć obecnych zakładów spółki, jak również likwidować zakładów pracy PKP Cargo jako odrębnych pracodawców w rozumieniu art. 3 kodeksu pracy.

Strony uzgodniły również wypłatę dodatku alokacyjnego w wysokości 500 zł miesięcznie dla pracowników przebywających u dotychczasowego pracodawcy

na urlopie bezpłatnym w celu wykonania pracy u innego pracodawcy będącego zakładem PKP Cargo przez okres nie krótszy niż miesiąc, przy zapewnieniu i zorganizowaniu zakwaterowania przez pracodawcę (na jego koszt).

Dobra wiadomość dla maszynistów szkolących maszynistów stażystów w PKP Cargo. Na mocy porozumienia będzie im przysługiwał dodatek motywacyjny w wysokości 2,5 zł za godzinę szkolenia.

W zakresie postulatu: „Wprowadzenie do ZUZP protokołu dodatkowego nr 11 ustanawiającego prawo do ryczałtów delegacyjnych dla następujących stanowisk: starszy rewident, starszy ustawiacz, ustawiacz, marnowrowy, starszy odprawiacz, odprawiacz, operator pociągowy i operator handlowy” strony uzgodniły, że prawo do nich będzie

Układ zbiorowy w Kolejach Mazowieckich

Podpisany 11 lutego dokument jest kompromisem pozwalającym spojrzeć z nadzieją na potrzeby i oczekiwania pracowników, a także na możliwości właściciela i pracodawcy.

Po podpisaniu przez strony, ZUZP w KM został przekazany do rejestracji we właściwym inspektoracie pracy. Negocjacje były trudne i długie, często przerywane, najważniejsze jednak, że ostatecznie zakończyły się sukcesem.

Ważny zapis układu dotyczy miejsca wykonywania pracy jako punktu w znaczeniu geograficznym lub administracyjnym. Dotychczas było ono rozumiane jako obszar działania pracodawcy. Udało się również obronić dodatek za godziny nadliczbowe w dni powszednie i święta w wysokości odpowiednio 100 i 200%. Toczył się o to prawdziwy bój, ponieważ pracodawca dążył do jego obniżenia i zapisu „kodeksowego”.

– ZUZP jest, lecz istnieją jeszcze punkty wymagające dalszych rozmów i uzgodnień – powiedział przewodniczący ZZM w KM Leszek Komendacki. – Jeden z nich dotyczy

bardzo nowatorskiego rozwiązania dotyczącego nagród jubileuszowych – specjalnych lokat. Będą one najkorzystniejsze dla młodych pracowników, ale osoby które nabyły prawa do emerytury lub którym niewiele do tego brakuje zostały objęte okresem przejściowym, podczas którego obowiązywałyby dotychczasowe zasady. Należy również podkreślić, że prawa i obowiązki regulowane w ZUZP mają szczegółowe odniesienie

do Regulaminu Pracy, który precyzyjnie je opisuje i pozwala na nie mniej korzystne rozwiązania. Analizując regulaminy pracy obowiązujące w innych spółkach kolejowych i porównując je przed negocjacjami nad ZUZP, nasz regulamin oceniam jako najlepszy w Polsce – zaznaczył szef ZZM w Kolejach Mazowieckich.

■ MS

Fot. G. Moc



powstawało na takich samych zasadach jak w Załączniku nr 17 ZUZP, z chwilą odbycia co najmniej 3 wyjazdów delegacyjnych w mie-

siącu. Zarząd zobowiązał się przedstawić stronom ZUZP protokół dodatkowy nr 11 w terminie do 28 lutego br.

Jeśli chodzi o postulat dotyczący gratyfikacji za zgodę na zmianę harmonogramu pracy, strony powołują nie później niż do końca lutego br. wspólny zespół składający się z przedstawicieli pracodawcy i pracowników. Zajmie się on opracowaniem regulaminu zawierającego zasady wypłaty tego dodatku.

W przypadku postulatu dotyczącego gratyfikacji wypłacanej z okazji Święta Kolejarza, pracodawca w 2014 roku zdecydował o zwiększeniu jej z 200 do 400 zł. Strony ustaliły, iż w przypadku pozytywnego wyniku finansowego spółki w okresie trzech kolejnych kwartałów danego roku, kwota może być zwiększona do 400 zł.

■ R.

Fot. Archiwum PKP Cargo

Historia zaklęta w pamiątkach

Wraz z zakończeniem remontu dworca w Stradomiu, w grudniu 2014 r. ponownie podwoje dla zwiedzających otworzyło Muzeum Historii Kolei w Częstochowie. To jeden z trzech obiektów w tym mieście wpisany do Szlaku Zabytków Techniki Województwa Śląskiego. Powstały dzięki determinacji maszynistów, którzy udostępnili zbiory, powołali do życia unikatową placówkę i zapewnili jej warunki rozwoju.

Wielu kolejarzy, a szczególnie maszynistów, jest miłośnikami transportu szynowego. Nie komu innemu jak wszelkiej maści kolekcjonerom i pasjonatom – gromadzącym zabytkowe pamiątki w prywatnych domach, na strychach czy piwnicach – zawdzięczamy wierne odtworzenie długiej i bogatej historii polskich kolei. Ocalenie od zapomnienia zabytków techniki, ochronę dziedzictwa kulturowego. Dzięki kultywowaniu tradycji możemy upamiętniać rocznice, takie choćby jak przypadający w tym roku jubileusz 170-lecie Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Pierwszej linii kolejowej na ziemiach Kró-

Muzeum? Czemu nie!

Zbieranie pamiątek to pożyteczne hobby, zwłaszcza wtedy jeśli służy większej sprawie. Gdy pasjonatom udaje się połączyć siły, przy pracowitości, sprzyjającym klimacie i odrobinie szczęścia są w stanie stworzyć od podstaw coś tak wartościowego, jak np. instytucja muzealna. A następnie zwrócić na nią uwagę społeczności lokalnej i władz samorządowych, pozyskać do współpracy firmy kolejowe, zachęcić wolontariuszy. Naszym związkowym kolegom z Częstochowy, trzymającym pieczę nad placówką, to się właśnie udało. Mimo różnych przeciwności

losu i tzw. trudnych czasów, objawiających się chronicznym niedofinansowaniem kultury i permanentną restrukturyzacją kolei.

Podwaliny pod Muzeum stworzyła wystawa zbiorów autorów niezrzeszonych, zorganizowana w Częstochowie z okazji rocznicy 150-lecia Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w 1996 roku. Pozwoliła na zgromadzenie pierwszych eksponatów, ale nie tylko. Umożliwiła także dobrać się i zorganizowanie grupy ludzi, głównie ze środowiska maszynistowskiego, związanych z ZZM. Stąd już tylko krok do szlachetnej idei – ocalenia cennych pamiątek, uwiecznienia początków powstania Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej



Obligacje Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej

oraz zainteresowania młodego pokolenia rozwojem techniki kolejowej. A potem szukania sposobu jej realizacji.

Odskoknia od pracy

W 1997 r. w sądzie zostaje zarejestrowane stowarzyszenie pn. Towarzystwo Przyjaciół Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Funkcję pierwszego prezesa TPKWW pełni Zdzisław Urbański, były maszynista Lokomotywowni w Częstochowie. Wśród inicjatorów jest również wiceprezes Fryderyk Kątny, po dziś dzień czynny maszynista i aktywny działacz ZZM oraz Janusz Miller – sekretarz, były instruktor w CMST Częstochowa, obecnie związany z miejscowym oddziałem SITK. W 2001 roku TPKWW oraz SITK Cz-wa powołują do życia Muzeum Historii Kolei. Miejsce na siedzibę – w budynku dworca w Stradomiu – udaje się załatwić dzięki pomocy ludzi dobrej woli, m.in. naszego nieodżałowanego kolegi Mieczysława Walarusa, ówczesnego członka Rady PKP.

Z czasem TPKWW uzyskuje status organizacji pożytku publicznego, co pozwala m.in. organizować zbiórki. Muze-



Jedna z sal muzealnych

lestwa Polskiego, co ciekawe normalnotorowej (1435 mm) zamiast stosowanej w Cesarstwie Rosyjskim szerokości toru 1524 mm. Uroczyste obchody odbędą się w czerwcu (pierwszy odcinek z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego otwarto 14.06.1845 r.)

um nie pobiera opłat za wstęp, a koszty jego utrzymania pokrywane są ze składek. W stowarzyszeniu pracuje społecznie 15 osób. – Większość to kolejarze, ale jest też kilku pasjonatów kolejnictwa – wyjaśnia obecny prezes TPKWW Fryderyk Kątny, który przejął schedę po zmarłym Zdzisławie Urbańskim. Zawodowo maszynista w ruchu pasażerskim od 1986 r., obecnie pracownik Sekcji Katowice Zakładu Południowego PKP Intercity, a prywatnie – od 35 lat zbieracz pamiątek i gadżetów z dziedziny kolejnictwa. – Zawsze to jakaś odskocznia od pracy – żartuje szef TPKWW.



Bezcenne eksponaty

Muzeum Historii Kolei posiada obecnie w swoich zbiorach ok. 400 eksponatów, pochodzących często z drugiej połowy XIX wieku. Wśród nich tabliczki znamionowe z wagonów i lokomotyw, lampy sygnalizacyjne, szafy biletowe, sprzęt torowy, historyczne szyny, mundury kolejarские, dokumenty, mapy, zdjęcia itp. Najcenniejsze to wszelka archiwalna dokumentacja – m.in. linii Kalety-Podzamcze czy obligacje Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, 130-letni zegar, centralki telefoniczne. – Eksponaty pochodzą głównie z prywatnych zbiorów. Trafiały do nas także z ówczesnych zakładów kolejowych, których części już nie ma, czasem ofiarowali nam je pracownicy – wyjaśnia prezes Kątny. – Bywało, że cenne rzeczy łądowały wtedy w koszu, jak ten wspaniały album rozjazdów kolejowych z 1931 r. – wskazuje.

Czterysta eksponatów, z których każdy ma swą historię, wszystko to w kilku salach, na 120 metrach. Trudno uwierzyć, że udało się tam wcisnąć zrekonstruowane pomieszczenie

zawiadowcy stacji. Nie mogło oczywiście zabraknąć urządzenia przybliżającego pracę maszynisty, czyli symulatora jazdy, cieszącego się zainteresowaniem dzieci i młodzieży. Przychodzą także na plenery plastyczne, jednak prawdziwe obłędnie Muzeum przeżywa w czerwcu podczas Industriady – festiwalu kultury dziedzictwa przemysłowego. Jednego dnia odwiedza je wówczas ok. 1500 osób.

Co dalej ?

Zapytany o dalsze plany rozwoju prezes Kątny ujawnia największe marzenie. Jest nim przeniesienie siedziby Muzeum Historii Kolei do starej parowozowni znajdującej się przy Dworcu Głównym w Częstochowie. – To miejsce magiczne, historycznie związane z Koleją Warszawsko-Wiedeńską, idealna lokalizacja dla Muzeum. Większa przestrzeń pozwoliłaby na rozwinięcie skrzydeł i dalszą promocję kolei w samym sercu miasta. Pomieszczenia są, potrzebna jest dobra wola właściciela – wyjaśnia.

Trzymamy mocno kciuki!

Tekst i fot. Rafał Zarzecki



Prezes Towarzystwa Przyjaciół Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej Fryderyk Kątny

PERSONALIA

NOWY WICEMINISTER OD KOLEJNICTWA.
I... LOTNICTWA

Premier Ewa Kopacz, na wniosek minister infrastruktury i rozwoju Marii Wasiak, powołała na stanowisko podsekretarza stanu w MiIR Sławomira Żałobkę. Zastąpi on odwołanego w grudniu Zbigniewa Klepackiego.

Jak powiedziała minister Wasiak, Sławomir Żałobka będzie odpowiedzialny nie tylko za kolejnictwo, ale także za kwestie lotnicze. Nowy wiceminister jest absolwentem Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego oraz wieloletnim urzędnikiem służby cywilnej. Pracował m.in. w Ministerstwie Finansów, Ministerstwie Edukacji Narodowej, Kancelarii Prezesa Rady Ministrów oraz Urzędzie Służby Cywilnej, gdzie pełnił zarówno funkcje kierownicze, jak i eksperckie. Był również członkiem Rady Zamówień Publicznych, działającej przez Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych oraz arbitrem w sprawach o zamówienia publiczne.

ZMIANY W PLK. Rada Nadzorcza PKP Polskich Linii Kolejowych odwołała 5 lutego z zarządu spółki Wojciecha Folejewskiego, dyrektora ds. inwestycji. Jego obowiązki przejął pełnomocnik zarządu ds. realizacji inwestycji – Marcin Mochocki.

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.



„Pracodawcą Godnym Zaufania”

Tytuł przyznany przez:



STOWARZYSZENIE DZIENNIKARZY POLSKICH



Nowoczesny, odpowiedzialny i perspektywiczny pracodawca

25 tysięcy pracowników

95 proc. zatrudnionych objętych akcjonariatem pracowniczym

Przedstawiciel Pracowników w zarządzie spółki

Program szkolenia przyszłych maszynistów o wartości ponad 20 mln zł

Bogata oferta programów wsparcia i rozwoju pracowników

www.pkp-cargo.eu

infolinia 801 022 042

GRUPA PKP CARGO LOGISTICS



Nie mówimy żegnaj

W grudniu i styczniu żegnaliśmy kolejnych kolegów, którzy po długoletniej pracy udali się na zasłużone emerytury.



Swoje ostatnie pociągi przyprowadzili 19 grudnia Zdzisław Kieda i Ryszard Werengowski (współzałożyciel reaktywowanego ZZM), a cztery dni później – Jan Towgin. Po 45 latach godnego reprezentowania Braci Maszynistowskiej przeszli na zasłużone emerytury. Koledzy z ZZM PR Olsztyn życzą zdrowia długich lat życia w zdrowiu i owocnego korzystania z dobrodziejstwa bycia emerytem.

(TG)

Wraz z nowym rozkładem jazdy wjechał 15 grudnia w nowy etap swojego życia pociągiem TLK Warmia 54201 Edward Sęk. Wraz z zakończeniem biegu tego pociągu na stacji Katowice rozpoczął zasłużony odpoczynek na rzetelnie wypracowanej emeryturze. Po ukończeniu Technikum Kolejowego w Gliwicach nie rozstał się z Katowicami ani na jeden dzień. Tam rozpoczął pracę i tam zakończył. Na peronie przywitali go koledzy z ZZM pracownicy administracji, maszyniści oraz najbliższa rodzina. Życzymy dużo zdrowia i radości.

(MD)



Maszyniści z Oddziału Małopolskiego Przewozów Regionalnych – sekcja Tarnów pożegnali 7 stycznia starszego maszynistę Józefa Duliana. Po raz ostatni przyprowadził pociąg 30307 z Krakowa Głównego, a na peronie w Tarnowie czekali: naczelnik Rozalia Mandau, kontroler trakcji, instruktorzy, maszyniści, koleżanki i koledzy z administracji. Były gratulacje, kwiaty, życzenia zdrowia i długich lat zasłużonego odpoczynku. (PG)



Maszynista Leon Furtak odbył ostatnią jazdę przyprowadzając pociąg relacji Świerże Górne-Jaszczów w dniu 15.12.2014 r. Podczas wjazdu na stację Zarzeka przeciął pamiątkową wstęgę, wjeżdżając do świata szczęśliwych emerytów. Na PKP pracował „od zawsze”. Zaczynał w Lokomotywowni w Dęblinie. Po 45 latach zakończył pracę w PKP Cargo S. A. Wschodni Zakład w Lublinie. Dojeżdżał do 60-tki z uśmiechem na twarzy. Otrzymał podziękowania za długoletnią pracę od instruktora oraz kolegów z Koła ZZM w Dęblinie.

(AO)

Prośba

Nazywam się **Jerzy Tomczak**. W 2003 roku straciłem obie nogi i rękę w wypadku komunikacyjnym. W chwili obecnej poruszam się na wózku elektrycznym. Planuję chodzić w protezach, ale te których używam od 2004 roku nie pozwalają mi na dłuższe i dalsze chodzenie.



Zwracam się z serdeczną prośbą do kolegów maszynistów o przekazanie 1% z podatku.

Zebrałe pieniądze pragnę przeznaczyć na sprzęt ortopedyczny i dalszą rehabilitację. Podpisałem umowę z Oddziałem Polskiego Towarzystwa Walki z Kalectwem w Kutnie, które udostępniło mi numer konta, na które mogę zbierać.

KRS 000076301 z dopiskiem **dla Jerzego Tomczaka**.

Z podziękowaniem

Jerzy Tomczak, maszynista – rencista z Kutna

Pomóżmy obudzić Macieja, jego synek czeka!

Przełącz 1% podatku dla chrześniaka Michała Pileckiego, który 5.12.2014 roku uległ wypadkowi i teraz jest w śpiączce.

By przekazać 1% podatku należy podać nazwę fundacji oraz numer KRS:

Fundacja „Światło” **KRS 0000183283**

z dopiskiem **„dla Macieja Charabin”**

Fundacja „Światło”, ul. Grunwaldzka 64, 87-100 Toruń

Bank Pekao S.A.

34 1240 4009 1111 0000 4490 9943

tytułem przelewu **dla Macieja Charabin**



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

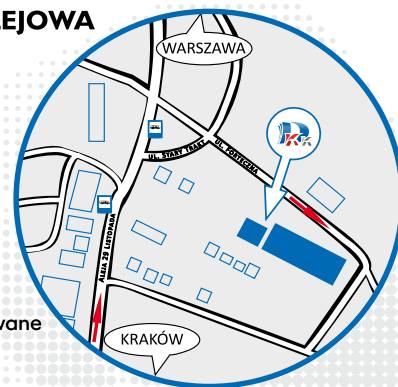
32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A
Centrala, Sekretariat
e-mail: biuro@drukkol.pl
tel./fax : 12 298-04-00

Oferuje usługi w zakresie:

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

Wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

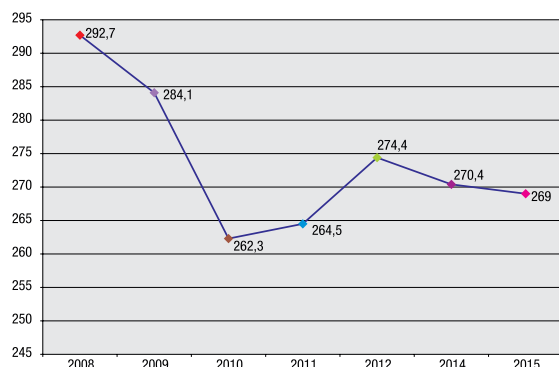
**TRADYCJA
KONKURENCYJNE CENY
PROFESJONALIZM**



www.drukkol.pl

Barometr

Kolejowe przewozy pasażerskie w Polsce
– liczba pasażerów (w mln)



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego


 Podpatrzone


Wielka makieta „Kolej w skali H0” w Muzeum Kolejnictwa przyciąga dużych i małych. Można ją zobaczyć do 31 marca.

Fot. R. Zarzecki

LICZBA MIESIĄCA


36

O taką kwotę (brutto) w złotych wzrosną od marca emerytury i renty osób, które otrzymywały świadczenia nie wyższe niż 3 333,33 zł. Pozostałym „podwyżka” zostanie wyliczona za pomocą tzw. wskaźnika waloryzacji, najprawdopodobniej w wysokości 1,08 proc. świadczenia.

W tym roku zastosowany został system mieszany waloryzacji: kwotowy i procentowy. W 2014 roku wyłącznie procentowy, a renty i emerytury wzrosły wtedy o 1,6 proc.

Cytat miesiąca

JESTEM ZWOLENNIKIEM



ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH

Posel Michał Jaros (Platforma Obywatelska), przewodniczący Zespołu Parlamentarnego ds. Wolnego Rynku forsującego zmiany prawne godzące w ruch związkowy. Zawieszony po aferze taśmowej w prawach członka partii i ukarany naganą przed jej sąd koleżeński, od grudnia 2014 sekretarz PO na Dolnym Śląsku.

Źródło cytatu: Gazety Wyborcza, 10.02.2015 r.

Naszemu Koledze

Tadeuszowi Świętkowi

Maszyniście Zakładu Południowego PKP Cargo

wyrazy współczucia

z powodu śmierci

ŻONY

składają

koledzy z Oświęcimia, Czechowic i Krakowa

Z głębokim smutkiem zawiadamiamy,
że 27 stycznia 2015 r.
w tragicznym wypadku
zginął w wieku 52 lat
nasz Kolega

MIROŚLAW NARLOCH

maszynista pojazdów trakcyjnych
PR Gdynia, Sekcja Chojnice

Rodzinie i bliskim

wyrazy głębokiego współczucia i żalu

składa

Zarząd i członkowie ZSM Chojnice



Z raportów SOK

W nowej rubryce będziemy informować o zdarzeniach odnotowanych w ostatnim czasie na sieci kolejowej, na podstawie raportów prowadzonych przez Straż Ochrony Kolei.



PRZESZKODY NA TORACH.

W dniu 21.01.2015 r. o godzinie 12.45 dyżurny zmiany z Posterunku Straży Ochrony Kolei w Kuluszkach otrzymał informację, że na szlaku Rozprza–Gorzkowice pociąg (PKP Intercity) nr 14105 relacji Warszawa Wsch.–Często-

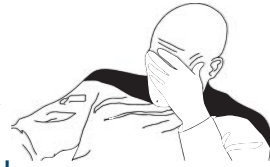
chowa najechał na ułożone kamienie w torze nr 1. Szczęśliwie pociąg nie doznał żadnych uszkodzeń. Na miejsce niezwłocznie skierowano funkcjonariuszy Grupy Operacyjno-Interwencyjnej SOK z Łodzi, którzy po przybyciu ujęli dwóch nieletnich chłopców w trakcie układania przeszkody na torach w postaci kamieni. Ujętych chłopców wieku 15 i 16 lat przekazano przybyłym na miejsce funkcjonariuszom z Komisariatu Policji w Gorzkowicach, którzy prowadzą dalsze czynności w sprawie.

KAMIENIAMI W SEMAFORY. Dnia 30.01.2015 roku funkcjonariusze z Komendy Regionalnej SOK w Poznaniu podczas patrolu szlaku Koziegłowy–Poznań Piątkowo ujęli czterech nieletnich chłopców, którzy obrzucili kamieniami semafor. W wyniku obrzucania zbitu uległo 5 soczewek semaforów blokady samoczynnej. W toku prowadzonych czynności chłopcy przyznali się do ułożenia na torach przeszkody z kamieni celem zatrzymania pociągu i chęci przejechania się nim. Przeszkodę usunął maszynista pociągu nr 183005 relacji Płock Trzepowo–Świnoujście, który zatrzymał się przed nią. Ujętych chłopców w wieku: 13, 15, 16 i 15 lat, mieszkańców Poznania, przekazano funkcjonariuszom z Komisariatu Policji Poznań Północ, którzy prowadzą dalsze czynności w sprawie.

ZABLOKOWALI PRZEJAZD POCIĄGU. W dniu 30.01.2015 r. komendant zmiany z Komendy Regionalnej SOK w Łodzi otrzymał informację, że o godzinie 19.20 podczas wyjazdu ze stacji Łódź Widzew pociąg (PKP Intercity) nr 19158 relacji Warszawa Wschodnia–Łódź Kaliska po nagłym hamowaniu zatrzymał się przed kobietą i mężczyzną przebywającymi w torze nr 4. Po zatrzymaniu pociągu maszynista podjął działania w celu usunięcia osób z torowiska. Doszło do wzajemnego przepychania, w wyniku czego maszynista pociągu doznał urazu prawej ręki. Na miejsce skierowano funkcjonariuszy SOK, którzy po przybyciu podjęli interwencję wobec osób blokujących torowisko. Do agresywnego mężczyzny, który wymachiwał rękoma i nie chciał w żaden sposób opuścić torowiska użyto środka przymusu bezpośredniego w postaci kajdanek. Od osób wyczuwalna była silna woń alkoholu. Ujętych: 21-letnią kobietę i 24-letniego mężczyznę, mieszkańców Łodzi przekazano przybyłym na miejsce funkcjonariuszom z Komendy Miejskiej Policji w Łodzi. Pociąg odjechał po dokonaniu podmiary maszynisty.

Głos Maszynisty

NIE ZAŁAMUJ RĄK – NARZEKANIE NIC NIE ZMIENIA



Trzeba się organizować!

Razem możemy
więcej!



Zobacz
co robimy

i dlaczego **warto być w ZZM**
na www.zzm.org.pl

facebook

YouTube



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

Gorąca linia

Przypominamy, że Urząd Transportu Kolejowego uruchomił dedykowaną telefoniczną skrzynkę kontaktową, na którą można zgłaszać wszelkie skargi i wnioski związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Wszelkie informacje o nieprawidłowościach w funkcjonowaniu transportu kolejowego, które mogą potencjalnie wpływać na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, są przyjmowane pod numerem telefonu (22) 749 15 85. Zgłoszenia i pytania można kierować 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu. Także w formie tradycyjnej – pisemnej, wysyłając maila na adres bezpieczenstwo@utk.gov.pl oraz za pomocą specjalnego formularza kontaktowego na stronie internetowej urzędu: www.utk.gov.pl.

Humor

Tańczy student na dyskotekę z dziewczyną. Nagle słabnie i mdleje.

Dziewczyna krzyczy:

– Wody! Dajcie mu wody!

Student otwiera oczy i szepcze:

– I kawałek chleba...

•

Spotyka się dwóch kumpi:

– Cześć! Coś taki naburmuszony?

– Ech, szkoda gadać... Pożyczyłem teściowej 1000 złotych. Od tego czasu jej nie widziałem.

– Nie marudź. Nie gadaj, że ci się nie opłacało!

•

– Kochanie, pójdziesz ze mną na siłownię?

– Uważasz, że jestem gruba?

– No dobra, jak nie chcesz...

– I do tego leniwa?

– Uspokój się.

– Masz mnie za histeryczkę?

– Wiesz, że nie o to chodzi.

– Twierdzisz, że przeinaczam prawdę?

– Nie, po prostu nie musisz ze mną nigdzie iść!

– A dlaczego ci tak zależy żeby iść samemu?

•

Pijaczek zwraca się do policjanta:

– Panie władzo, czy można na policjanta powiedzieć ty osłe?

– Nie, bo to jest obraza funkcjonariusza.

– A na osła panie policjancie?

– Wydają mi się, że można.

– Dobrze, dziękuję panie policjancie!

•

Przychodzi facet do sklepu meblowego.

– Dzień dobry, interesują mnie drzwi.

Na to sprzedawca:

– No cóż... W takim razie ma pan niezwykle zainteresowania.

Fraszki Jerzego Szulca

JĘZYKOZNAWCA

*Trzema językami włada
Wtedy, gdy buty zakłada.*

AUTOIRONIA

*Swojskie chichoty
Z własnej głupoty.*

WIERNI

*Najczęściej tacy się spowiadają
Którzy wyrzuty sumienia mają.*



Modelarstwo



Od pewnego czasu czołowi producenci rozpieszczają nas coraz bogatszą ofertą taboru w różnych skalach. Na fotografii model zestawu piętrowego eksploatowanego na sieci PKP wykonany przez firmę Rivarossi w skali H0.

Fot. G. Moc

Filatelistyka

W tym roku będziemy obchodzić 40. rocznicę oddania do użytku Dworca Centralnego w Warszawie.

Przypada dopiero 5 grudnia 2015 r., ale warto o niej wspomnieć w kontekście planowanego remontu obiektu. Powstał on według projektu Arseniusza Romanowicza, przy współpracy Piotra Szymaniaka. W trakcie budowy był wielokrotnie zmieniany.

O obiekcie pamiętali filatelisci, umieszczając go na datowniku okolicznościowym (powyżej) stosowanym w Urzędzie Poczтовым Warszawa 120 dokładnie przez 28 dni od chwili oddania dworca do eksploatacji, czyli od 5.12.1975 r. Być może 40. rocznicę wydarzenia Poczta Polska upamiętni również atrakcyjnym walorem filatelistycznym.

(amur)



Janusz Formaniak
50 955 Poczta 17
okr. pocz. 34



**Sieć ośrodków
w całej Polsce!**

Organizujemy:

wczasy i pobyty weekendowe
wycieczki i zielone szkoły
kolonie i zimowiska
oferty świąteczne
promocje dla seniorów
konferencje i narady
specjalne oferty
dla grup zorganizowanych

Zadzwoń lub
zarezerwuj on-line

www.naturatour.pl
Infolinia: 801 000 527

KATALOG 2015 JUŻ JEST

Napisz lub zadzwoń po bezpłatny katalog.
Zarezerwuj letni wypoczynek już dziś!