



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 5/129

MAJ 2015

WYJAZD ZA PODRÓŻ KARAWANEM



Ministerstwo propagandy

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju kontynuuje karkołomną grę. Resort dezinformuje opinię publiczną w sprawie stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce. To nie może się dobrze skończyć.

Przed kwietniową manifestacją OPZZ w Warszawie MIR rozesłał do mediów kolejny komunikat w tej sprawie. Informacja nie przebiła się i nie wybrzmiała szerzej właściwie nigdzie, ale ze względu na wagę problemu nie wolno pominąć jej milczeniem.

Redakcja Głosu Maszynisty podjęła kompleksowo temat bezpieczeństwa w marcowym numerze pisma (GM 3/127). Nie chcemy powtarzać głównych tez artykułu, ani pastwić się nad komunikatem MIR, w którym do działań poprawiających bezpieczeństwo zaliczono

modernizację dworców. Tabełarycznie skonfrontowaliśmy najważniejsze poruszone zagadnienia z oficjalnymi danymi (głównie UTK, PKBWK) i naszymi stanowiskami. Wnioski pozostawiamy Czytelnikom. ■

Opr. raz

MIR	ZZM
O jedną czwartą zmniejszyła się liczba wypadków na kolei od 2011 roku.	<ul style="list-style-type: none"> – Od 2012 liczba wypadków utrzymuje się na porównywalnym poziomie, oscylującym w okolicach 700 rocznie (2012-719, 2013-704, 2014-679). – W latach 2011–2014 niepokojący wzrost liczby wypadków w ramach systemu kolejowego (kolizji o 100 proc., wykolejeń o 30 proc.) . – Wzrost liczby incydentów w 2014 r. w stosunku do 2013 aż o 73,5 proc. – Wzrost liczby zdarzeń kolejowych w latach 2012–2014 (2012-952, 2013-891, 2014-1027)
Znowelizowana została ustawa o transporcie kolejowym, znalazły się w niej m.in. regulacje eliminujące nieprawidłowości związane z naruszaniem norm czasu pracy przez maszynistów.	<ul style="list-style-type: none"> – System jest nieszczelny i nieefektywny. Nadużycia w czasie pracy robione są zgodnie z obecnymi regulacjami. – Brak ustawy o czasie pracy maszynistów. – Brak wspólnych, ujednoczonych instrukcji i przepisów dla wszystkich użytkowników kolei (przewoźników i zarządców infrastruktury).
Wdrożono mechanizmy służące identyfikacji maszynistów wykonujących pracę na rzecz więcej niż jednego przewoźnika kolejowego.	Nie widać efektów. Kontrola Urzędu Transportu Kolejowego ujawniła nieprawidłowości na tym polu.
Do poprawy bezpieczeństwa przyczyniło się wykorzystanie systemu ERTMS/ETCS.	Tylko na krótkim odcinku Centralnej Magistrali Kolejowej.
Poprawie bezpieczeństwa służą wzmocnione kompetencje Urzędu Transportu Kolejowego, między innymi poprzez zwiększenie budżetu na funkcje kontrolne. Przeprowadzane są doraźne kontrole przewoźników kolejowych i zarządcy infrastruktury, które obejmują czas pracy maszynistów, dokumentację i sprawność urządzeń.	Budżet Urzędu jest minimalny w stosunku do oczekiwań. Brak wystarczających kadr UTK do realizacji nałożonych zadań. Za mało jest kontroli prawidłowości działania systemów sterowania ruchem, stanu infrastruktury i organizacji prac modernizacyjnych linii kolejowych.
Od 2008 r. wyremontowano około 6,3 tys. km torów.	Proces inwestycyjny został źle przygotowany pod względem organizacji, prowokuje niebezpieczne zdarzenia. Brak odpowiedniej ilości wzmocnień na posterunkach ruchu.
Dialog społeczny o bezpieczeństwie na kolei. Przy MIR od 2010 roku działa Zespół do spraw Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym. W spotkaniach zespołu – w cyklu kwartalnym – uczestniczą między innymi reprezentatywne związki zawodowe i pracodawcy.	Dialog społeczny nie istnieje. Ostatnie spotkanie Zespołu ds. Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym odbyło się w lutym 2014 roku. Zostały na nim wówczas zaprezentowane założenia ustawy o czasie pracy maszynisty, nad którą prace wstrzymano z niejasnych przyczyn.

pod semaforem



PKP Intercity za próbę wprowadzenia systemu kończenia zmiany roboczej i wypoczynku poza miejscem zatrudnienia



Wszyscy uczestnicy antyrządowej manifestacji 18 kwietnia 2015 r. w Warszawie zorganizowanej przez OPZZ

Zjazd delegatów

W dniach 23–24 kwietnia obradował Krajowy Zjazd Delegatów ZZM, który przyjął sprawozdania Rady Krajowej za miniony rok działalności, finansowe i Krajowej Komisji Rewizyjnej.

Zjazd odbywał się w Ustroniu. Za organizację odpowiadał ZZMK PKP Cargo Śląski Zakład Spółki w Tarnowskich Górach, a obrady poprowadzili Tomasz Granuszewski i Zbigniew Błaszowski.

Delegaci przyjęli sprawozdania z działalności Rady Krajowej, finansowe i Krajowej Komisji Rewizyjnej. Podczas swojego wystąpienia prezydent Leszek Miętek omówił realizację uchwał zjazdowych oraz programowej związku. Przypomnił najważniejsze działania minionego roku – zakończone spory zbiorowe w PKP Cargo i PKP Intercity, walkę o bezpieczeństwo ruchu kolejowego (wygraną batalię o wdrożenie rozporządzenia o okresie szkolenia maszynistów, oraz nadal trwającą o ustawę o czasie pracy), działania podjęte w celu naprawy systemu przewozów regionalnych. Podziękował wszystkim za uczestnictwo w pikietach i demonstracjach, które odbyły się w celu zwrócenia uwagi na powyższe problemy. Przywołał również wystąpienia związku w tych sprawach do premier Ewy Kopacz oraz minister Infrastruktury i Rozwoju Marii Wasiak. W kwestii naprawy systemu przewozów regionalnych – z całą mocą podkreślił, że ZZM nigdy nie występował przeciwko pracownikom spółek samorządowych. W naszej wizji systemu chodzi o konsolidację, wykorzystanie korzyści skali, rozsądne zakupy taborowe, przygotowanie korzystnej dla podróżnych oferty, wspólnego biletu, dobrych skomunikowań – to wszystko przełoży się na miejsca pracy, jej dobre warunki i godną płacę. Ćwiartowanie przewozów, wysadzanie podróżnych na granicach województw, likwidacja pociągów, beztroskie gospodarowanie środkami oraz mnożenie zarządów i rad nadzorczych spowoduje, że

podróźni będą nadal odwracać się od kolei i tej pracy będzie coraz mniej. – Miejscem pracy maszynisty jest kabina lokomotywy i szlak kolejowy. To, w jakiej spółce pracuje jest sprawą drugorzędną – ważne, żeby ta praca była. Dlatego naprawa systemu jest w interesie nas wszystkich – powiedział.

Prezydent mówił również o zaangażowaniu związku w obronę prawną maszynistów po wypadkach i katastrofach kolejowych. Wskazał przy tym na dużą rolę Komisji Obrony Praw Pracowniczych. Przypomnił również, że członkowie związku mogą korzystać z bezpłatnych, telefonicznych porad prawnych. Na zakończenie sprawozdania wspomniął też o naszej coraz większej roli w strukturach ALE i utrzymaniu w nich reprezentatywności na szczeblu wiceprezydenta.

W toku dyskusji programowej delegaci powrócili do kwestii bezpieczeństwa ruchu kolejowego i związanej z nim odpowiedzialności maszynisty wynikającej z wykonywanego zawodu. Prezydent Leszek Miętek

ponownie podkreślił, że maszyniści, aby czuć się bezpiecznie muszą mieć zapewnioną ochronę prawną. Sprawa Bab i niedawny incydent w Gutkowie nie pozostawiają złudzeń co do tego, jak surowo jest traktowany maszynista przez prokuraturę. W pierwszym przypadku o wyroku przesądziła autorytarna opinia Instytutu Kolejnictwa, w drugim incy-



dent kolejowy był dla prokuratora podstawą do wytoczenia maszyniście ciężkiego zarzutu spowodowania zagrożenia katastrofą w ruchu lądowym. W związku z tym Krajowy Zjazd Delegatów podjął dwie bardzo ważne uchwały kierunkowe – o utworzeniu funduszu celowego ochrony prawnej dla członków

DOKOŃCZENIE NA STR. 4-5

Zjazd delegatów

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3



związku w sprawach karnych związanych z wykonywaną pracą oraz rozpoczęciu prac nad zawarciem umowy ubezpieczeniowej chroniącej ich od odpowiedzialności cywilnej za szkody w stosunku do osób trzecich. Rada Krajowa podejmie teraz dalsze prace związane z wprowadzaniem tych uchwał w życie.

W dalszej części Zjazdu delegaci dyskutowali z gośćmi: ministrem pracy i polityki społecznej Władysławem Kosiniakiem-Kamyszem, wicewojewodą śląskim Mirosławem Szemlą, prezesem zarządu PKP SKM w Trójmieście Maciejem Lignowskim, członkiem zarządu ds. eksploatacyjno-technicznych Przewozów Regionalnych Dariuszem Liszewskim, członkiem zarządu ds. operacyjnych PKP Intercity Piotrem Rybotyckim, członkiem zarządu ds. operacyjnych PKP Cargo Wojciechem Derdą oraz rzecznikiem etyki Grupy PKP S.A. Jackiem Wojciechowiczem.

Wizyta ministra Władysława Kosiniaka-Kamysza była okazją do rozmów o dialogu społecznym (a raczej o jego braku z MIR), ustawie o czasie pracy maszynistów i przyszłości ich emerytur pomostowych oraz o branżowych układach zbiorowych pracy. Minister bardzo ciepło wypowiedział się na temat kolei i zawodu maszynisty, pogratulował ZMZ aktywności zarówno na różnych forach w kraju, jak i na niwie międzynarodowej poprzez



struktury ALE (całe wystąpienie można obejrzeć na naszym kanale YouTube).

Dyskusję z prezesami spółek kolejowych zdominowały problemy PKP Intercity i Przewozów Regionalnych. Atmosferę szczególnie podgrzała kwestia delegacji i noclegów, czyli tzw. sprzężyn w PKP Intercity. Wiceprezydent Krzysztof Ciećka przypomniał, że co prawda już kiedyś funkcjonowało takie rozwiązanie, ale jazda w pojedynkę w nocy nie mogła trwać dłużej niż 6 godzin. Podkreślał kwestie związane z zagrożeniami bezpieczeństwa. Członek zarządu PKP IC Piotr Rybotycki zapewniał, że żadne decyzje jeszcze nie zapadły, natomiast trwają analizy, które pozwolą spółce przygotować się do ewentualnych negocjacji ze związkiem w tym temacie.

Z kolei Dariusz Liszewski – członek zarządu PR uspokajał, że pomoc publiczna w wysokości 750 milionów została dla spółki formalnie zatwierdzona i na pewno będzie udzielona, jeśli tylko restrukturyzacja podąży we właściwym kierunku.

Na zakończenie Zjazdu odbyła się kolacja z zaproszonymi gośćmi, podczas której nie zabrakło uroczystego akcentu – wiceprezydent ZKM Krzysztof Ciećka otrzymał od prezesa PKP SKM w Trójmieście Macieja Lignowskiego pamiątkowy medal za wkład w pracę nad projektem unijnym, który zaowocował budową nowego odcinka linii kolejowej nr 250 w relacji z Gdańsk Główny–Gdańsk Śródmieście.

MSz



Przewozy Regionalne

**KANDYDAT ZKM
DO RADY NADZORCZEJ**



Jarosław Sromała

- Starszy maszynista trakcji spalinowej i elektrycznej, na kolei od 1981 roku
- Od początku pracy na kolei budował struktury ZKM, m.in. uczestnik słynnej głódówki na Dworcu Centralnym
- Przewodniczący MNZZM w Toruniu
- Pracował jako członek komisji rewizyjnych na różnych szczeblach – sekcyjnym i zakładowym
- Skuteczny negocjator, z wieloletnim doświadczeniem w reprezentowaniu interesów Załogi
- Przedstawiciel pracowników w Radzie Nadzorczej PR poprzedniej kadencji

Dobry człowiek na trudne czasy

REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA



PKP cargo
LOGISTICS

NOWOCZESNY
I ZINTEGROWANY
OPERATOR
LOGISTYCZNY

SPÓŁKA
NOTOWANA
NA GIEŁDZIE
PAPIERÓW
WARTOŚCIOWYCH
W WARSZAWIE

DZIAŁALNOŚĆ
W 9 KRAJACH
UNII EUROPEJSKIEJ



www.pkp-cargo.pl
Infolinia: 0 801 022 042

Symulatory szansą na rozwój

Podczas XII Konferencji „Modernizacja Taboru Szynowego” w Rosnówku, prezydent ZMZ Leszek Miętek przedstawił prezentację pt. „Zmiana systemu szkolenia maszynistów szansą dla producentów na rzecz kolei”.

Organizator konferencji – Polska Izba Producentów Urządzeń i Usług na Rzecz Kolei zaprosił do podpoznańskiego Rosnówka blisko 200 przedstawicieli przewoźników kolejowych, miejskich oraz firm działających na tym rynku. Tematyka poszczególnych prelekcji była bardzo szeroka i dotyczyła technicznych i ekonomicznych aspektów modernizacji taboru, pozyskiwania na nie środków, w tym wykorzystywania funduszy europejskich.

Osobnym dużym blokiem tematycznym było szkolenie kadr – tu głos zabrał

gość honorowy konferencji, prezydent ZMZ Leszek Miętek. Przedstawił on zmiany w systemie szkolenia maszynistów, wynikające z Ustawy o Transporcie Kolejowym oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów dotyczące szkoleń na symulatorach. Zgodnie z ustawą wszyscy maszyniści będą musieli zostać na nich przeszkoleni od 2018 roku. W związku z tym na rynku pojawi się duża nisza jeśli chodzi o centra szkoleniowe z symulatorami. Jest to szansa na rozwój



zarówno dla producentów symulatorów – (progres myśli technicznej związanej z ich budową i oprogramowaniem), jak i dla producentów taboru, którzy mogliby rozważyć sprzedaż nowych serii lokomotyw, czy pojazdów wraz z kabiną symulatora dostosowaną do szkolenia maszynistów.

Prezydent Leszek Miętek zaprezentował też szczegółowy program szkoleń maszynistów na symulatorach zaproponowany przez ZMZ.

■
MAG

Najnowocześniejszy w Europie

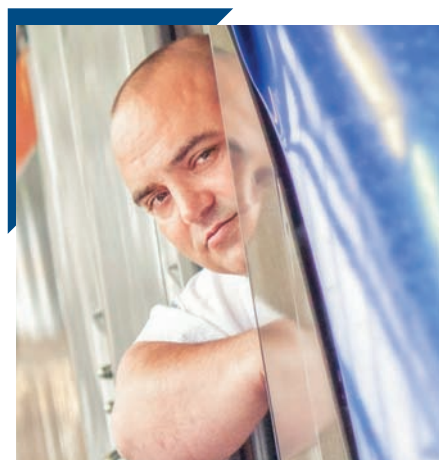
O symulatorze w PKP Intercity z Jackiem Kosińskim – dyrektorem Ośrodka Szkoleń Zawodowych rozmawia Magda Szulecka

Jakiego rodzaju jest to symulator, jakie są jego możliwości techniczno-szkoleniowe?

Symulator, który posiada obecnie PKP Intercity S.A. jest w pełni profesjonalnym urządzeniem treningowym dla maszynistów oraz kandydatów na maszynistów. Ma on dwie kabiny odwzorowujące autentyczne pojazdy eksploatowane w spółce. Jedna kabina, to EP09, a druga EU44 (Husarz). Te dwa pojazdy zostały wybrane ze względu na swoje właściwości oraz to, że praktycznie wszyscy maszyniści w naszej firmie znają obsługę tych lokomotyw lub

choć jedną z nich. Lokomotywa EP09, to tradycyjny pojazd z nastawnikiem jazdy (koło) oraz sterowaniem oporowym, a więc taki rodzaj pojazdu, których mamy najwięcej. Jednocześnie jest to lokomotywa, która prowadzi pociągi z prędkością do 160 km/h i jest wciąż modernizowana. Kabina EP09 zastosowana w naszym symulatorze odwzorowuje właśnie pojazd już po modernizacji o oznaczeniu 104Ec.

Druga kabina, to EU44, czyli lokomotywa popularnie nazywana Husarzem. Jest to pojazd nowej generacji, zupełnie inaczej obsługiwany, niż konwencjonalne loko-



motywy starszego typu. Ze względu na swoją budowę i wyposażenie kabiny jest ona bardzo uniwersalna i dlatego można szkolić na niej maszynistów, którzy obsługują pojazdy nowej generacji, w tym również inne lokomotywy tego rodzaju, czy też nowoczesne elektryczne zespoły trakcyjne.

Symulator posiada system ruchu o sześciu stopniach swobody, który zapewnia pełne wrażenia z jazdy pojazdem

trakcyjnym i oddaje jednocześnie charakterystyczne ruchy konkretnego pojazdu.

Nasz symulator jest obecnie najnowocześniejszym urządzeniem tego typu w Europie i jedynym w Polsce. Oprócz szkoleń i doskonalenia zawodowego oraz ćwiczenia zachowań w sytuacjach awaryjnych i ekstremalnych może służyć do zadań badawczych związanych z koleją lub analizowania wypadków kolejowych.

Obydwie kabiny posiadają także moduł symulacji awarii pojazdu, a więc maszyniści mogą być również sprawdzani pod względem znajomości budowy i obsługi pojazdów.

W tej chwili dysponujemy czterema trasami – odwzorowane są oczywiście trasy rzeczywiste (Olszomowice–Kraków Główny, Frankfurt nad Odrą–Boczów, Rembertów–Grodzisk Mazowiecki, Tczew–Lębork). Trasy zostały tak dobrane, aby każda z nich była w jakiś sposób charakterystyczna, a jednocześnie ciekawa ze względów eksploatacyjnych pozwalająca na zastosowanie wielu wariantów jazdy i wykonywanie wielu scenariuszy ćwiczeń, np. w przypadku trasy Frankfurt–Boczów możliwe jest dokonywanie tranzycji, czyli zmiany systemu polskiego na niemiecki (EU44) i przejechania się kilku kilometrów po infrastrukturze niemieckiej z zastosowaniem systemów tam obowiązujących.

Po każdym ćwiczeniu generowany jest raport ze szkolenia, który zawiera wszelkie informacje dotyczące tego, w jaki sposób maszynista obsługiwał symulowany pociąg. Dane te można porównywać z danymi innych szkolonych, a nawet sprawdzić „odchylenia” od wzorcowego przejazdu. Tak więc symulator może służyć także jako narzędzie do oceny maszynistów.

Oczywiście urządzenie jest tak zbudowane, że może być rozbudowywane i unowocześniane.

Na jaki tabor będą odbywać się szkolenia?

Podstawowymi funkcjami symulatora jest wyćwiczenie odpowiednich reakcji i sposobu postępowania w sytuacjach

awaryjnych i w takich, które chcielibyśmy, żeby się nigdy w rzeczywistości nie wydarzyły, a więc z zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Dlatego na naszym symulatorze mogą szkolić się wszyscy maszyniści niezależnie od tego na jakich pojazdach pracują u przewoźnika. Urządzenie przeznaczone jest przede wszystkim dla maszynistów już wykonujących pracę na pojazdach, ale może równocześnie sprawdzać nabywanie umiejętności podczas szkolenia przez kandydatów na maszynistów. Symulator nigdy nie zastąpi praktycznego szkolenia na pojazdach i nie ma nawet takich pomysłów.



Od kiedy maszyniści przechodzą szkolenia i ilu już zostało przeszkolonych?

Szkolenia rozpoczęliśmy od kwietnia bieżącego roku i do dzisiaj udało nam się przeszkolić już około 30 maszynistów. Do końca roku będzie przeszkolonych jeszcze ponad 200 czynnych maszynistów naszej spółki, a dodatkowo zajęcia odbędą kandydaci na maszynistów – maszyniści stażysty, którzy szkolą się w ostatnim etapie jazdy praktycznych pod nadzorem.

Ile godzin rocznie przewiduje Pan na szkolenia maszynistów? Ilu maszynistów rocznie będzie przeszkolonych?

Obecnie realizujemy obowiązkowe szkolenie doskonalące dla maszynistów, którzy prowadzą pociągi z prędkościami powyżej 120 km/h. Szkolenia te wynikają jeszcze ze „starego” rozporządzenia z 2004 roku, które przewiduje co najmniej raz na

cztery lata takie doskonalenie umiejętności. Należy jednak pamiętać, że od 1 stycznia 2018 roku każdy maszynista będzie zobowiązany do uczestniczenia w szkoleniach przy użyciu symulatora co najmniej 3 godziny rocznie. Tak więc obowiązkowo, wszyscy nasi maszyniści (ok. 1200 osób) będą uczestniczyć w zajęciach.

Z jakimi sytuacjami szkoleniowymi będą konfrontowani maszyniści?

Wszyscy nasi instruktorzy, którzy posiadają już przeszkolenie na obsługę symulatora mają możliwość tworzenia scenariuszy na bazie posiadanych tras i narzędzi, które są w oprogramowaniu symulatora. Mogą

oni poruszać się w obszarze różnych pór roku, warunków atmosferycznych – od dni słonecznych, przez zachmurzenie, opady atmosferyczne (deszcz, śnieg) z różnym natężeniem, aż do zamglenia, różnych pór doby. Można również regulować przyczepność kół do szyny, zabrudzenie szyb przednich, ale i napię-

cie w sieci trakcyjnej. Symulator umożliwi nastawienie różnych przebiegów po torach zaimplementowanych tras, nastawienie różnych sygnałów na semaforach, również tych wątpliwych, ustawienie na torach różnych przeszkód (pojazdy, zwierzęta, ludzie), ograniczeń prędkości, wskaźników, sygnałów podawanych przez pracowników kolejowych, a także zasymulowanie awarii w lokomotywie lub w pociągu.

Sesja szkoleniowa może sprawdzić także znajomość szlaku, ekonomiczny (energooszczędny) sposób prowadzenia pociągu, przestrzeganie rozkładu jazdy, wos-u i rozkazów pisemnych, ale również, a może przede wszystkim znajomość instrukcji dotyczących ruchu kolejowego i sygnalizacji.

Dziękuję bardzo za rozmowę

Dziękuję. ■

Z prac sektorów

Ochrona pracowników przed zwolnieniami w województwach, gdzie powstają konkurencyjne dla Przewozów Regionalnych spółki samorządowe, zasady wypłacania dodatku za zgodę na zmiany harmonogramu w PKP Cargo, generowanie godzin nadliczbowych oraz problemy taborowe w PKP Intercity – to obecnie najważniejsze wyzwania dla sektorów ZZM.

MAREK KIELAR – Sektor Spółek Samorządowych



Zajmujemy się problemami wynikającymi z uruchomienia nowych spółek samorządowych w województwie małopolskim i łódzkim. Stwarzają one zagrożenie zwolnień pracowników PR w tych województwach. Stale podejmujemy działania, które mają ochronić przed tym maszynistów.

Ponadto nadal interweniujemy w sprawie włączenia premii stałej do wynagrodzenia zasadniczego. Pomimo uzgodnień dotyczących całego kraju, w 3 Oddziałach – Warmińsko-Mazurskim, Pomorskim i Podlaskim dyrektorzy szukają oszczędności kosztem wynagrodzeń maszynistów. Rozważamy podjęcie różnych inicjatyw, które doprowadzą ostatecznie do rozwiązania tego problemu.

Interweniowaliśmy również kilkakrotnie w sprawie sortów mundurowych zgłaszając, że ich okres wynoszenia jest zbyt długi, ale do dnia dzisiejszego nie otrzymaliśmy w tej sprawie żadnej odpowiedzi.

TADEUSZ STACHACZYŃSKI – Sektor Przewozów Towarowych



Zarząd PKP CARGO S.A. decyzją nr 21 wprowadził zasady zryczałtowanej odpłatności za odbywanie podróży służbowych na terenie kraju,

maszynistom instruktorom i maszynistom stażystom, którzy wyrażą na to pisemną zgodę. Zryczałtowana należność przysługuje maszynistom instruktorom i maszynistom stażystom po odbyciu w miesiącu minimum trzech podróży służbowych poza miejsce wykonywania pracy określonej w umowie o pracę, trwającej co najmniej 8 godzin. Decyzja weszła w życie 1 marca 2015 roku. Wysokość zryczałtowanej należności w tej chwili wynosi 294 zł. Decyzję zarządu w tej sprawie odbieramy jako gest dobrej woli ze strony pracodawcy. Co prawda pogarsza ona warunki jakie zapisane są w protokole dodatkowym nr 10 do ZUZP (od pierwszego wyjazdu), ale aby mógł on

Na torach restrukturyzacji PR

Spółka jest na etapie negocjacji z samorządami 5-letnich Sumów na obsługę połączeń, zmian właścicielskich i przeznaczenia środków finansowych na oddłużenie oraz restrukturyzację przedsiębiorstwa i zatrudnienia. Trwają prace nad Programem Dobrowolnych Odejść.

Zmiany mają na celu przygotowanie spółki do konkurencji na rynku oraz stworzenie dobrej oferty przewozowej dla podróży. Ich finałem ma być oddłużenie PR i osiągnięcie zysku z działalności już w przyszłym roku.

W całym procesie przekształceń zostanie uwzględniona wymiana taboru, która będzie prowadzona wieloetapowo – częściowo przez spółkę, jak i również przez samorządy. Plany są w tym zakresie ambitne, ale wszystko będzie zależało od możliwości finansowych.

Restrukturyzacja będzie również dotyczyła pracowników. Zarząd spółki przedsta-

wi ofertę Programu Dobrowolnych Odejść skierowanego do wszystkich grup zawodowych. Strona społeczna prowadzi rozmowy dotyczące Programu mając na celu zagwarantowanie w nim pracownikom możliwości wyboru, a w przypadku decyzji o odejściu godnego zabezpieczenia finansowego.

Ponadto związki zawodowe mając na względzie ochronę interesów pracowniczych w związku z planowanymi zmianami struktury właścicielskiej spółki, wystąpiły z inicjatywą ZZM z pismem wnoszącym o zawarcie porozumienia gwarantującego obowiązywanie ZUZP, Porozumienia Partnerów Społecz-



nych i innych regulacji stosunków pomiędzy partnerami społecznymi, a pracodawcą. Od Agencji Rozwoju Przemysłu oczekujemy również utrzymania przedstawicieli załogi w organach spółki.

wejść w życie musi być parafowany przez wszystkie strony układu. Od kilku miesięcy niektóre związki zawodowe nie wyrażają na to zgody i tym samym działają na szkodę pracowników.

Ponadto w ramach realizacji Porozumienia z 11 lutego 2015 roku kończącego spór zbiorowy, zarząd powołał zespół do wypracowania projektu regulaminu zawierającego zasady na jakich wypłacany będzie dodatek za zgodę na zmiany harmonogramu. Do tej pory odbyły się w tej sprawie dwa spotkania, na których określono oczekiwania związków i pracodawcy oraz ustalono definicję zmiany harmonogramu. Następnie planowane jest na 20 maja 2015 roku.

ZBIGNIEW BŁASZKOWSKI – Sektor Przewozów Pasażerskich

Na tę chwilę pracodawca w dalszym ciągu nie wypracował rozwiązania, które pozwoliłoby uniknąć generowania godzin nadliczbowych w drużynach trakcyjnych. ZZM sprzeciwia się przekraczaniu tej normy. 28 kwietnia odbyło się spotkanie przed-



stawiciele zarządu spółki ze związkami zawodowymi. ZZM reprezentowali wiceprezydent Krzysztof Ciećka, przewodniczący sektora Piotr Rybikowski oraz ja – wiceprzewodniczący. Jego tematem były wyniki prac zespołów powołanych w zakładach, dotyczące stanu zatrudnienia i warunków socjalnych w miejscu pracy. Przedstawiono materiały, które zdaniem związków zawodowych są mało czytelne i nie odzwierciedlają rzeczywistej sytuacji. Wiceprezydent Krzysztof Ciećka wnioskował o przeprowadzenie chronometraży związanych z objęciami i zdaniami pojazdów kolejowych (lokomotyw i wagonów), niewstrzymywanie realizacji urlopów w okresie letnim, przygotowanie harmonogramów na obowiązujące normy czasu pracy i okres rozliczeniowy ze wskazaniem na które zmiany robocze nie została wyznaczona obsada, przedstawienie procedur dotyczących postępowania

drużyn pociągowych w przypadku zagrożenia przekroczenia 12 godzin pracy oraz harmonogramów uzupełnienia zatrudnienia w poszczególnych zespołach pracowniczych, w tym drużyn trakcyjnych.

Ponadto wprowadzenie nowego systemu organizacji pracy spowodowało marginalizację maszynistów. ZZM oczekuje, że drużyny trakcyjne będą wyszczególnionym zespołem, do którego zostaną przypisane konkretne zadania. Jest również problem z taborem – bardzo dużo lokomotyw oczekuje na naprawy okresowe, podczas gdy spółka wypożycza je nawet od prywatnych przewoźników towarowych. Naprawy nie mogą się również doczekać usterki odpisywane przez maszynistów na pojazdach trakcyjnych, w tym również na Pendolino. Nie są one na bieżąco usuwane przez Alstom, a zarząd na ten moment nie jest w stanie tego skutecznie wyegzekwować od producenta. Mam nadzieję, że jedynym lekarstwem na brakujący tabor nie okaże się wydłużenie okresów międzynaprawczych.

MSZ



Posiedzenie Zarządu ALE

Zarząd obradował w dniach 8–9 maja w Budapeszcie. Głównymi tematami posiedzenia były rezolucja solidarnościowa ze strajkującymi maszynistami w Niemczech, ankieta na temat warunków pracy maszynistów w 16 krajach członkowskich oraz współpraca z Europejską Federacją Pracowników Transportu (ETF).

Najdłuższy w historii Deutsche Bahn strajk niemieckich maszynistów z GDL wywołał falę ataków na związek zainicjowanych przez kierownictwo przewoźnika, rząd niemiecki oraz w znacznej mierze przez media. W obliczu tej sytuacji zarząd ALE ogłosił rezolucję o wsparciu i solidarności z niemieckimi maszynistami i pozostałymi członkami GDL popierając tym samym ich postulaty.



Członkowie zarządu rozmawiali również o przeprowadzeniu w najbliższym czasie ankiety, która pozwoli porównać aktualne warunki pracy i szkoleń maszynistów w poszczególnych krajach członkowskich oraz o współpracy z nowopowstałą grupą doradczą maszynistów w ETF. Działania te nabierają szczególnego znaczenia wobec zbliżającego się wejścia w życie IV Pakietu Kolejowego. Chodzi o wypracowanie wraz z ETF jednomyślnych stanowisk dotyczących maszynistów i ich wspólne prezentowanie na forum europejskim.

Marsz gwiazdzisty

Według szacunków policji, aż 60 tysięcy uczestników zgromadziła akcja protestacyjna OPZZ, która 18 kwietnia miała miejsce na ulicach Warszawy. To najliczniejsza manifestacja przeciwko antyspołecznej polityce rządu PO-PSL od czasów Ogólnopolskich Dni Protestu w 2013 roku.

Wysoka frekwencja to dla koalicji twardy orzech do zgryzienia. Świadczy nie tylko o wyraźnym pogorszeniu nastrojów społecznych, ale i o radykalizacji postaw. Rząd może tylko żałować, że doprowadzając do zaniku dialogu społecznego spowodował, iż miejscem artykulacji interesów i rozwiązywania konfliktów staje się ulica.

Manifestacja OPZZ miała na szczęście spokojny przebieg, o co udało się skutecznie zadbać organizatorom. Było licznie, barwnie, głośno i donośnie, ale uniknięto incydentów. Logistycznie manifestacja okazała się nie lada przedsięwzięciem – rozpoczynała się bowiem w czterech róż-

nych punktach stolicy. Na trasie każdej z grup uczestników znajdowały się różne ważne instytucje. Głównie ministerstwa do których miały trafić postulaty, ale także np. przedstawicielstwo Komisji Europejskiej. Wszyscy protestujący mieli się spotkać pod Kancelarią Prezesa Rady Ministrów, gdzie przewidziano końcowe przemówienia liderów. Dla wielu z nich okazało się to jednak



niewykonalne. Ze względu na gęstniejący tłum nie udało im się tam przedrzeć.

Kilkunastotysięcznemu zgromadzeniu, które wyruszyło spod Pałacu Kultury i Nauki, przewodniczył Leszek Miętek. Razem z Branżą Transport OPZZ maszerowali przedstawiciele Branży Górnictwo, Przemysł Chemiczny i Energetyka OPZZ oraz Rada OPZZ województwa śląskiego. Trasa wiodła oczywiście m.in. przed siedzibę Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Do minister Marii Wasiak wystosowana została petycja z postulatami z zakresu transportu kolejowego, drogowego, lotniczego i morskiego. Została tam odczytana i miała zostać dostarczona. Tak się jednak niestety złożyło, że tego dnia nie było w resorcie kompetentnej osoby do odbioru dokumentu. Ostatecznie petycja trafiła do Urzędu Rady Ministrów. Przyjął ją minister pracy Władysław Kosiniak-Kamysz. Podobnie jak petycję do premier Ewy Kopacz, która nota bene tego dnia obrała kierunek „z ziemi polskiej do włoskiej”, uświetniając jubileusz wyzwolenia Bolonii... **razarz**



KOLEJOWE POSTULATY BRANŻY TRANSPORT OPZZ

1. Pełna realizacja 10-punktowego programu naprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w tym szczególnie ustawowego uregulowania form zatrudnienia i czasu pracy pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.
2. Powstrzymanie degradacji organizacyjnej i finansowej Przewozów Regionalnych poprzez opracowanie docelowego modelu tych przewozów w Polsce oraz zmiany ustawy o „Usamorządowieniu Przewozów Regionalnych”.
3. Zaprzestanie prywatyzacji spółek infrastrukturalnych z Grupy PKP (PKP Energetyka, TK Telekom, PKP Informatyka).
4. Bezwzględne przestrzeganie porozumień w sprawie zawierania Paktów Gwarancji Pracowniczych przed prywatyzacją pozostałych spółek kolejowych.
5. Zaprzestanie dyskryminacji pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z ruchem pociągów po 1998 roku pod względem uprawnień do emerytur pomostowych.
6. Przyjęcie polityki państwa w obszarze transportu, w tym przede wszystkim krajowego i wojewódzkich planów transportowych uwzględniających potrzeby transportowe polskiego społeczeństwa i gospodarki, a także wykorzystujących nakłady inwestycyjne na infrastrukturę.
7. Wznowienie prac legislacyjnych dotyczących wydzielenia ze struktur PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. Straży Ochrony Kolei i podporządkowanie tej formacji pod ministra właściwego ds. transportu lub ministra właściwego ds. wewnętrznych.
8. Wycofanie zamiaru łączenia zakładów linii kolejowych i wdrożenia zarządzania pionowego połączonego z centralizacją wszystkich zadań spółki PKP PLK S.A.
9. Zagwarantowanie pakietu kontrolnego Skarbu Państwa w Spółce PKP Cargo S.A. i utrzymanie charakteru narodowego przewoźnika tej Spółki.
10. Zaprzestanie transferowania przez Zarządy spółek Grupy PKP środków finansowych do firm konsultingowych i szkoleniowych, na rzecz realizacji tych zadań przez istniejące komórki organizacyjne spółek Grupy.

DOKOŃCZENIE NA STR. 12

Marsz gwiazdzisty

DOKOŃCZENIE ZE STR. 10-11



PODZIĘKOWANIE

Wszystkim Koleżankom i Kolegom, członkom ZMZ, składam wielkie podziękowania za liczny i aktywny udział w Marszu Gwiazdzistym OPZZ na ulicach Warszawy.

Dziękuję za to, że pokazaliśmy naszą związkową jedność i że potrafimy wspólnie upomnieć się o nasze sprawy i godność pracowniczą.

Nasza determinacja musiała być zauważona i jestem pewien, że przez taką postawę zmusimy butny Rząd do dialogu i realizacji naszych żądań.

Dziękuję, że jak zwykle mogłem na Was liczyć.

Leszek Miętek
Prezydent ZMZ

POSTULATY ZAWARTE W PETYCJI DO PREMIER EWY KOPACZ:

- Wzrost minimalnej płacy do poziomu 50% przeciętnego wynagrodzenia i ustalenie minimalnej stawki godzinowej, bez względu na formę zatrudnienia.
- Wycofanie antypracowniczych zmian w Kodeksie pracy dotyczących czasu pracy.
- Wyeliminowanie stosowania śmieciowych umów oraz patologicznego samozatrudnienia i darmowych staży.
- Odmrożenie wzrostu wynagrodzeń dla pracowników sfery budżetowej.
- Skrócenie wieku emerytalnego oraz wprowadzenie prawa do emerytury uzależnionego od stażu ubezpieczeniowego pracy.
- Wprowadzenie skutecznej polityki państwa ukierunkowanej na tworzenie stabilnych miejsc pracy.
- Odmrożenie podstawy naliczania zakładowego funduszu świadczeń socjalnych.
- Wypracowanie i wdrożenie skutecznego programu walki z ubóstwem i wykluczeniem społecznym.
- Przywrócenie odpowiedzialności państwa za zdrowie obywateli.
- Sprawiedliwszy podział wypracowanego dochodu narodowego, m.in. poprzez zwiększenie progresji podatkowej.
- Wprowadzenie systemowych zmian w dialogu społecznym, zgodnie z oczekiwaniami partnerów społecznych.

ZMIENIAMY SIĘ DLA NASZYCH PASAŻERÓW

Wprowadziliśmy
KRÓTSZE CZASY PRZEJAZDU

Mamy więcej
OFERT PROMOCYJNYCH

Zapewniamy bardziej
**KOMFORTOWE WARUNKI
PODRÓŻOWANIA**



ZAPOWIADA SIĘ DOBRA PODRÓŻ



Bilety dostępne
także w aplikacji
mobilnej

Z prac Rady KKZZ

6 maja w warszawskiej siedzibie ZMZ odbyło się posiedzenie Rady Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych. Głównym tematem spotkania były przygotowania do III Walnego Zebrania Delegatów.

Zbliża się koniec II kadencji KKZZ. Rada Konfederacji przyjęła uchwałę o zwołaniu Walnego Zebrania Sprawozdawczo-Wyborczego Delegatów, które wybierze w czerwcu nowe władze – przewodniczącego, 2 wiceprzewodniczących, sekre-

tarza, skarbnika oraz przewodniczącego Krajowej Komisji Rewizyjnej. Rada przyjęła również program Walnego Zebrania i dyskutowała o projekcie zmian do statutu, które zarekomenduje do przyjęcia delegatom.



Dużą część spotkania członkowie Rady poświęcili na omówienie problemów występujących w poszczególnych spółkach, ze szczególnym uwzględnieniem strategii Konfederacji wobec restrukturyzacji Przewozów Regionalnych.

mag



Dialog społeczny w PKP Cargo

ZMZ rozpoczął dialog społeczny w spółce w trybie Porozumienia w sprawie wzajemnych zobowiązań stron Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy postulując wdrożenie podwyżki w wynagrodzeniu zasadniczym od 1 czerwca 2015 roku o 400 złotych dla każdego zatrudnionego.

Postulat podwyżki płac podyktowany jest bardzo dobrym wynikiem finansowym spółki za 2014 rok. Przeprowadzony na początku bieżącego roku Program Dobrowolnych Odejść, według informacji zarządu, spowodował zmniejszenie załogi o około 3 tysiące pracowników. W związku z tym przewiduje się spadek rocznych kosztów w Grupie o około 100 milionów złotych. Jak podaje GUS, po trzech miesiącach 2015 roku Grupa PKP Cargo miała 47,9% udziału w polskim rynku towarowych przewozów kolejowych pod względem masy towarowej – czyli o ponad 0,5 punktu procentowego więcej niż rok wcześniej. Zwiększenie zadań przewozowych i ich wykonanie mniejszą liczbą pracowników powinno skutkować podwyżką płac. Dlatego też ZMZ rozpoczął dialog w celu podpisania porozumienia w tej sprawie.

Jeżeli nie dojdzie do niego w terminie 30 dni, związek zastrzega sobie prawo do wszczęcia sporu zbiorowego.

M

Nowości w Polkomtel

11 maja ZMZ podpisał aneks do umowy z Polkomtel Sp. z o.o., który skutkuje m.in. zwiększonym pakietem internetowym dla wszystkich – zarówno dla członków, którzy skorzystali do tej pory z oferty sieci Plus, jak i dla nowych klientów oraz obniżeniem stawek za połączenia. To jedyna tego typu oferta, przygotowana specjalnie dla ZMZ – tańsza i korzystniejsza pod każdym względem od innych propozycji na rynku. Szczegóły można poznać u osób prowadzących telefony w naszych organizacjach.



Spotkanie z duńskimi maszynistami

21 kwietnia ZZM gościł 13 duńskich maszynistów ze związku Lokomotivpersonalets Områdegruppe DSB. Chcieli oni poznać polskie warunki pracy maszynistów i kwestie socjalne.

Goście wybrali się do Centralnego Zakładu PKP Intercity na Olszynkę Grochowską. Zwiedzili tam 2 hale utrzymania, w tym nowoczesną dla Pendolino oraz dyspozyturę. Z wielkim zainteresowaniem testowali nowoczesny symulator, byli pod dużym wrażeniem naszego taboru. Zwiedzających oprowadzili Michał Zamorski dyrektor Zakładu Centralnego, Sebastian Kałuża zastępca naczelnika sekcji eks-



ploatacji wagonów oraz wiceprezydent ZZM Krzysztof Ciećka.

Duńscy maszyniści odwiedzili również warszawską siedzibę ZZM. Wizyta sprzyjała wymianie zawodowych doświadczeń oraz informacji dotyczących warunków pracy, wynagrodzeń, kwestii socjalnych i emerytalnych. **M**

Nowi w ZZM

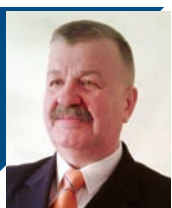
Rada Krajowa ZZM przyjęła w ostatnim okresie do swoich struktur dwie nowe organizacje – witamy ZZMK przy Przewozach Regionalnych Oddział Dolnośląski oraz ZZMK w Lublinie Zakład Centralny PKP Intercity.

ZZMK PRZY PR ODDZIAŁ DOLNOŚLĄSKI



Organizacja liczy 50 członków, w tym maszyniści stanowią 90%. Jak powiedział nam Marek Dudziak – przewodniczący związku – decyzja o staraniu się o akces do ZZM została przegłosowana jednogłośnie. Zaraz po nim bardzo wzrosło zainteresowanie działalnością organizacji, przybyło również nowych członków. Dolnoślązaków przekonała stabilność ZZM, konkretne, konsekwentne działania. Uważają również, że związek będzie dla nich gwarantem rozwoju oraz walki o sprawy socjalne i miejsca pracy.

ZZMK W LUBLINIE ZAKŁAD CENTRALNY PKP INTERCITY



Przewodniczący Dariusz Pytka powiedział nam, że również w jego związku nie było żadnych wątpliwości co do przystąpienia do ZZM – decyzja zapadła „radośnie i jednogłośnie”. Członkowie docenili dotychczasową działalność ZZM, którą popierali od zawsze biorąc udział we wspólnych manifestacjach, pikietach i innych akcjach związku. W jedności siła – poprzez aktywność w dużym związku nowa organizacja liczy na większą siłę przebicia i skuteczność działania w walce o prawa pracownicze swoich członków. ■

XVIII TURNIEJ PIŁKI NOŻNEJ o puchar prezydenta ZZM i prezesa PKP Cargo S.A.

Kluczbork,
24–27 czerwca 2015 r.



- Sport
- Wypoczynek
- Integracja
- Mecz Dyrektorzy – Maszyniści



Podpatrzone



Tak członkowie ZMZ dekorują domy na święto 1 Maja

Fot. archiwum

LICZBA MIESIĄCA



Tyle procent Polaków nie wzięło udziału w I turze wyborów prezydenckich. W tych wyborach padł rekord najniższej frekwencji w historii.

Cytat miesiąca

TO SĄ PO PROSTU



GŁUPCY!

Tak Janusz Korwin-Mikke nazwał uczestników antyrządowego protestu, który odbył się 18 kwietnia w Warszawie. Zdaniem kandydata na prezydenta, wszystkie pomysły związków zawodowych są złe, a efektem ich realizacji jest większe bezrobocie. Kilka dni wcześniej powiedział publicznie, że kazałby strzelać do protestujących górników.

Majówka pod parą



Podczas XXII Parady Parowozów w Wolsztynie zorganizowanej 2 maja przez PKP CARGO oraz Gminę Wolsztyn pokazano 3 parowozy – wolsztyński OI49-69, OKz32-2 oraz TKh49-1 z Chabówki. Parowóz TKt48-18, który miał dotrzeć na Paradę z Jaworzyny Śląskiej, zdefektował po drodze i dotarł na miejsce z 3-godzinnym opóźnieniem – już po zakończeniu imprezy. Jak co roku dopisała publiczność – imprezę obejrzało kilka tysięcy osób.

Fot. PKP Cargo

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 teled adresowe do organizacji związkowych zrzeszonych w ZMZ. W ofercie związku znajdziesz ponadto wiele atrakcyjnych i pomocnych narzędzi dla Ciebie i Twoich najbliższych.

Dzwoń do biura Rady Krajowej ZMZ:
(22) 47 42 615.

Listy

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

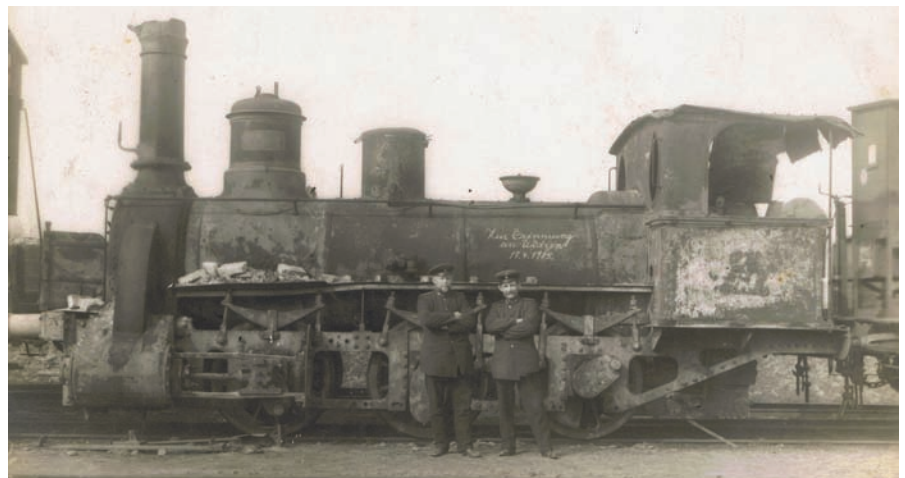
Pamiętka z Widzewa...

17 kwietnia na stacji Łódź Widzew miała miejsce skromna uroczystość z udziałem aparatu fotograficznego. Tym razem nie było to pożegnanie odchodzących na emeryturę kolegów, lecz próba nawiązania do wydarzeń, które rozegrały się tutaj równe sto lat temu.

Był to czas pierwszej wojny światowej, zwanej wówczas wielką. Po ciężkiej bitwie pod Łodzią, stoczonej jesienią 1914 roku wojska niemieckie wyparły Rosjan. Obiekty kolejowe zajęli funkcjonariusze Wojskowej Dyrekcji Kolejowej (Militär-Eisenbahndirektion). Dwaj z nich – maszynista Kahr i naczelnik służby warsztatowej Niemann dokonując przeglądu należącej do Kolei Fabryczno-Łódzkiej ówczesnej stacji Widzew wykonali sobie pamiątkowe zdjęcie na tle wraku lokomotywy dawnej Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Parowóz ten zbudowany w 1862 roku pod numerem fabrycznym 48 przez firmę Georg Sigl w Wiedniu liczył wówczas 53 lata i posiadał wielką wartość historyczną, ale panowała wojna i nie było czasu na sentymenty. Powstało jedynie zdjęcie, na którym widnieje wypisana kredą na kotle sentencja: „Pamiętka z Widzewa, 15.04.1915”.

Zabytkowa fotografia przetrwała do czasów współczesnych. Kupiłem ją na jednej z aukcji internetowych i traktuję jako prawdziwy rarytas kolekcjonerski oraz cenę osobiście co najmniej z kilku powodów. Po pierwsze, znajduje się na niej wizerunek parowozu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, której pierwszy odcinek Warszawa–Grodzisk otwarto dla publicznego użytku 170 lat temu. Po drugie, zdjęcie jest elementem historii miasta, w którym mieszkam. Po trzecie – obraz na nim (choćby tak enigmatyczny) stacji Łódź Widzew jest mi szczególnie bliski, ponieważ tutaj pracuję.

Posiadanie tej wartościowej fotografii zmobilizowało mnie, aby w rocznicę jej powstania wykonać podobnie zaaranżowane ujęcie przy udziale współpracow-



ników Sekcji Handlowo-Eksploatacyjnej PKP Intercity. 17 kwietnia 2015 roku tłem była lokomotywa elektryczna EU07-317 z Zakładu Południowego PKP Intercity S.A., która przybyła o godzinie 11.36 na czele pociągu nr 45102, relacji Katowice – Gdynia. Pociąg zatrzymał się rozkładowo na czas 6 minut. Do zdjęcia pozowali maszyniści: Zbigniew Białkowski i Andrzej Judasz. Wsparcie mojej inicjatywy znalazłem w osobach naczelnika Sekcji Handlo-

wo-Eksploatacyjnej PKP Intercity S.A., pani Anny Gabaly, przewodniczącego Związku Zawodowego Maszynistów w Łodzi pana Piotra Rybikowskiego oraz referendarza tutejszej sekcji pani Urszuli Kudlik. Wymienionym wyżej osobom dziękuję.

Oto mamy dwa zdjęcia – jedno historyczne drugie współczesne. Dzieli je równe

sto lat, a każde jest zapisem ułamkowej części sekundy rzeczywistości. Łączy je natomiast to samo miejsce, lokomotywa i ludzie. Być może za następne sto lat ktoś spróbuje stworzyć nową „pamiętkę” ze stacji Łódź Widzew. Pozostaje tylko pytanie, czy w przyszłości na Widzewie będzie jeszcze istniała kolej w klasycznym wymiarze, do której przywykło współczesne pokolenie?

■
Tomasz Roszak

Humor

Blokowisko. Z podwórka słychać krzyk chłopczyka:

– Mamaa!!!

Cisza. Chłopczyk drze się głośnie,

– Maaammaaa!!

Cisza. Chłopczyk wydobywa z siebie odgłos startującego dżambodzeta:

– MAAAAAMOOOOO!!!

Otwiera się okno na ostatnim piętrze bloku. Matka wygląda i pyta:

– Czego się drzesz bachorze????

– MAMOOO!! ZAWOŁAJ TATĘ!!!

•
– Lubię nieprzystępnych mężczyzn.

– No i co z tego?

– No chcę ciebie!

– Świetnie, ja ciebie też chcę!

– To teraz już cię nie chcę...

– No to spadaj...

– Ooo, a teraz chcę!

•
Uczeń pyta Mistrza:

– Jak długo trzeba czekać w życiu na lepsze? Jaki jest sens życia? Co to jest miłość?

– A skąd, do ch..., mam wiedzieć?

Odejdź lepiej od tokarki, bo ci łapę uje...!

•
Na rozmowie kwalifikacyjnej:

– W CV napisał pan, że jest pan tajemniczy. Może pan to rozwinąć?

– Nie.

•
Pielęgniarka wchodzi do sali i pyta pacjenta:

– Stolec był?

– Ja tu leżę dopiero dwa dni i nie znam jeszcze wszystkich lekarzy.

•
Student pyta studenta:

– Powtarzałeś coś przed egzaminem?

– Tak.

– A co?

– Będzie dobrze, będzie dobrze...

•
W pociągu nagle jeden facet woła:

– Lekarz! Czy jest tu jakiś lekarz?

Biegne facet, przedziera się po walizkach

– Ja jestem lekarzem. O co chodzi?

– Choroba gardła na sześć liter!

Fraszki Jerzego Szulca

POLITYK

*Za to o czym gada
Już nie odpowiada.*

ZBULWERSOWANY

*Kiedy bóle brzucha mu się nasiliły
Wstąpił do ustępu i mu ustąpiły.*

WALECZNOŚĆ

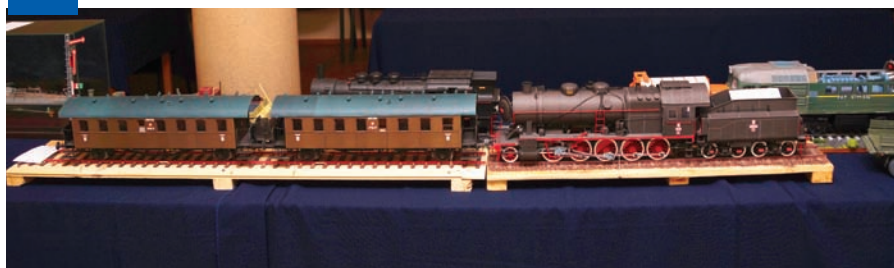
*Nasza armia jest zwycięska
Choć po każdej bitwie klęska.*

KOMENTATOR

*Zaistniał w Internecie
I bzdury tam plecie.*



Modelarstwo



Podczas tegorocznej edycji Konkursu Modeli Kartonowych pod patronatem prezydenta miasta Oświęcim pojawiło się kilka eksponatów w skali 1/25 przedstawiających zarówno pojazdy kolejowe pochodzące z różnych epok, jak i przewoźników współczesnych. Na zdjęciu skład pociągu Zbigniewa Maja – zwycięzcy w kategorii modelarskiej (PK).

Fot. G. Moc

Filatelistyka

Tym razem podróż na Daleki Wschód i ciekawy bloczek poczty Malezji wydany przez ten kraj w 2010 roku w rocznicę sprywatyzowania tamtejszych kolei – Keretapi Tanah Melayu (KTM).

Grafika bloczka przedstawia lokomotywy wykorzystywane przez tego przewoźnika, zaś na samym znaczku pokazano parowóz FMSR Class T 321.01. Choć sieć kolejowa w Malezji nie należy do najdłuższych – wynosi około 2 tys. km długości, w tym tylko około 220 km długości linii zelektryfikowanych, to należy do najbardziej malowniczych. Jedna z dwóch linii biegnie przez dżunglę, zapewniając podróżującym moc wrażeń i pięknych widoków.

(amur)



Corsa na drodze	To nie ja! Mam ...	Spec od nauki o znaczeniu słów	Papieros z marihuaną	Grupa ludzi wybitnych	Atletyczna część tułowia	Lwowski ulicznik, tobus	Ma dwie belki na pagonie	Kwiat obok zniczy	Swoboda w zachowaniu	... Morricone	Szał lub wąż
Zamiłowanie do czegoś; hobby				Nad nią Międzyrzecz			... powszedni, rzecz codzienna				10
Siostra Dionizego Złotopolskiego		9				Naczynko z lekiem	Strzelanie do rzutków	Leśne – z mchami			
Górna granica np. wydatków				Ludzie na czele plemienia							
Ma je sum	Reklama na stronie WWW				Uchwył na nóż, przy tokarce				Kij do podpierania się	Laska Dionizosa	Paliwo do diesla
				Narząd z bębniem	Służy do podawania leku	15					
Bohater „Vabanku”	Przedsiębiorstwo monopolistyczne		Państwo w Oceanii	17			... Halik („Pieprz i wanilia”)				Sledź lub mały domek w pasiece
Na ..., czyli ledwo starczy	18			Łóżko bosmana	Stara, zdarta miotła	Indyjska kraina uprawy herbaty	... Przymierza, bibl. skrzynia	Tworzy się na ranie		7	
				Stolica Bangladeszu				Jednostka indukcji magnet.			
Liche postanie	Przepływa przez Wadowice	Zażyłość, poufałość		Ogród różany						Buty modne wśród młodzieży	Ryba jak rzeka
Grzegorz w Orłach Górskiego	Zaczyna uprawiać zawód				Zuchwalec, imperyntynt	Kurczak, przyjaciel Gąski Balbinki		Część przezroczca		2	
				Pragnienie zakazanego owocu	Step w Urugwaju	6		Miasto w pd.-zach. Finlandii	Rower dla pary	Europejska, od 1 V 2004 z Polską	Młoda, ładna dziewczyna
Medykamenty	Miernik kamieni szlachetnych			Członek Izby Lordów		Najdłuższa rzeka Europy	Śpiewa „Tych lat nie odda nikt”	Przechowywane w stogu		14	
		11		Pęta, więzy			CO lub państwo				16
Sytuacja bez wyjścia (przen.)				Dębowy lub maskowy		Brukowany trakt					
... Stanu, organ sądowy							Bojowe – do wykonania				
Turecki żandarm					Królestwo Suazi, kraj w Afryce					Pelen grusz, śliw i jabłoni	1
Piłkarze z Bergamo	5						Ignacy, geolog, badacz Chile				12

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 19 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązania krzyżówki nr 5 prosimy nadsyłać do 4 czerwca 2015 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 5”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – pobyt weekendowy dla dwóch osób w wybranym ośrodku Natury Tour.

Rozwiązanie krzyżówki nr 3: „Kłapa Ackermana”. Nagrodę – pobyt weekendowy dla dwóch osób w wybranym ośrodku Natury Tour – wylosował **Andrzej Śliwa** z Przeworska. Gratulujemy. Informację prześlemy pocztą.

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



Głos Maszynistów
NIECH NAS ŁACZY HONOR I TRZEŚ ZAWODOWA

BIULETYN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE

Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

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

e-mail: rkzzm@wp.pl

Zespół redakcyjny: 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 adiustacji, a także zmiany tytułów.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

Fot. na okładce: Manifestacja 18 kwietnia 2015 w Warszawie, Rafał Zarzecki



Sieć ośrodków
w całej Polsce!

Zadzwoń lub
zarezerwuj on-line

www.naturatour.pl
Infolinia: 801 000 527

ZAPLANUJ LETNI WYPOCZYNEK Z NATURĄ TOUR DLA SIEBIE I NAJBLIŻSZYCH!

Każdy Twój pobyt w ośrodkach należących do **Natury Tour** będzie premiowany punktami, które możesz zamieniać na **nagrody** - gadzety Natury Tour, noclegi, weekendy i tygodniowe pobyty w naszych ośrodkach.

Więcej szczegółów o programie lojalnościowym **Wypoczywaj z Naturą** — jego regulamin oraz formularz uczestnictwa znajdziesz na www.naturatour.pl oraz w placówkach Natury Tour.