



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 4/140

KWIECIEŃ 2016



1 Maja
Dzień Walki o Prawa Ludzi Pracy

Utopione miliony

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia udzielanie podmiotom zewnętrznym zamówień na usługi doradcze i eksperckie przez skontrolowane spółki Grupy PKP. Piętnuje w swoim raporcie nieprzydatność, bezzasadność i nierzetelność takich działań oraz mechanizmy korupcjogenne. Potwierdzając niejako spostrzeżenia związków zawodowych, które wielokrotnie alarmowały ws. zlecenia na zewnątrz zadań należących do komórek organizacyjnych spółek i ich pracowników.

Izba przyznała, że funkcjonujący w spółkach Grupy PKP system zlecenia usług doradczych i eksperckich stwarzał warunki do kupowania prac zbędnych oraz zawyżania ich kosztów. W latach 2012–2014 w czterech firmach Grupy (PKP S.A., PKP Informatyka, PKP Energetyka i PKP Intercity) zawarto 1029 umów na usługi doradcze i eksperckie, na łączną kwotę ponad 171 mln zł. NIK zbadała 68 spośród nich, za które zapłacono ok. 24 mln zł.

Zlecenia bez uzasadnienia

Celem kontroli NIK była ocena efektywności wydatkowania środków na te usługi. Co godne podkreślenia, wszystkie objęte nią spółki przyjęły i wdrożyły procedury regulujące sposób prowadzenia postę-

powań w sprawie udzielania zamówień podmiotom zewnętrznym. Dziwnym trafem w przypadku zamówień na usługi doradcze i eksperckie procedury nie wymagały przeprowadzania i dokumentowania analizy celowości zakupu danej usługi. Spółki co prawda były zobowiązane do sporządzania wniosków zakupowych, które powinny zawierać uzasadnienie dla zlecenia usługi, jednak w 34 proc. skontrolowanych postępowań takich dokumentów nie tworzono – informuje NIK. Zawartość pozostałych wniosków była lakoniczna i ograniczała się do wskazania konieczności zakupu danej usługi. Sprowadzało się to do tego, że w wielu przypadkach nie badano, czy dana usługa doradcza lub ekspercka jest potrzebna, nie szacowano jej kosztów ani korzyści, jakie miałyby przynieść spółce.

Z wolnej ręki

Ponadto, chociaż procedury zakupowe obowiązujące w trzech spółkach wyrażały generalną zasadę, że przy zamówieniach należy stosować tryby konkurencyjne, to z tej reguły wyłączono zamówienia na usługi doradcze i eksperckie. W efekcie 40 z 68 zbadanych przez NIK zamówień na usługi doradcze i eksperckie udzielono w trybie z wolnej ręki. W ocenie NIK taka praktyka stwarzała warunki do nieefektywnego i niecelowego wydatkowania środków. Z kolei brak obowiązku dokumentowania niektórych czynności podejmowanych w trakcie udzielania zamówienia skutkowało brakiem transparentności postępowania, a także ograniczała mechanizmy kontroli. Dlatego, według NIK, udzielanie zamówień na usługi doradcze i eksperckie było obarczone wysokim ryzykiem wystąpienia nieprawidłowości oraz zjawisk korupcyjnych.

Argumenty bez pokrycia

Brak analizy potrzeb prowadził w spółkach Grupy PKP do niecelowego zlecenia podmiotom zewnętrznym usług, które należały do zadań pracowników, komórek organizacyjnych lub zarządów spółek, a także prac, których przedmiot pokrywał się z zakresem innych zleceń. Ustalenia kontroli



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

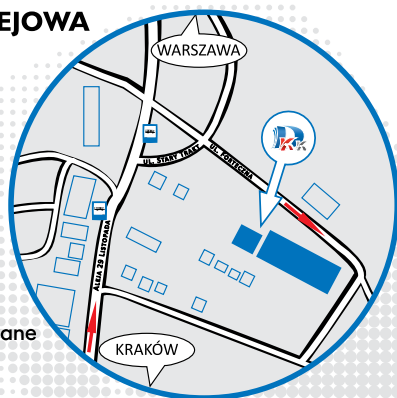
32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A
Centrala, Sekretariat
e-mail: biuro@drukkol.pl
tel./fax : 12 298-04-00

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

pod semaforem



Polski wymiar sprawiedliwości

– za procesy sądowe rodem z powieści Franza Kafki i wyrok skazujący maszynistę na karę więzienia



Polska Izba Producentów Urządzeń i Usług na Rzecz Kolei

– za konferencję ws. modernizacji taboru i nowatorskie podejście do zagadnienia

wskazują, że wśród 68 zbadanych spraw w przypadku 10 umów, o wartości blisko 1,5 mln zł, powierzenie prac zewnętrznym firmom było niezasadne. Zawarcie żadnej z umów nie zostało poprzedzone analizą, mającą na celu ustalenie możliwości wykonania prac własnymi zasobami spółek lub w ramach innych obowiązujących umów o podobnym zakresie. Kontrolowani wyjaśniali zlecenie tych prac podmiotom zewnętrznym najczęściej: niewystarczającymi kompetencjami pracowników spółki, niedostateczną obsadą kadrową, brakiem niezbędnych narzędzi i metodologii, pilnym terminem realizacji zadania lub wymaganą szczególną wiedzą i doświadczeniem eksperckim. Argumentacja ta, w ocenie NIK, nie znajduje uzasadnienia.

Strategia z zewnątrz

Na przykład PKP Intercity zleciło zewnętrznemu wykonawcy opracowanie strategii spółki na lata 2013–2015. Zadanie to, zgodnie z regulaminem firmy, należało do biura strategii. Zarząd spółki uznał jednak, że opracowanie strategii własnymi siłami trwałoby znacznie dłużej, a ponadto zaangażowanie podmiotu zewnętrznego miało podnieść rangę projektu. Poza tym wskazywał na młodą i niedoświadczoną kadrę biura strategii. Według NIK, opracowanie tak podstawowego dokumentu jest rolą jej właściciela i zadaniem zarządu, zaś firma zewnętrzna może jedynie doradzać, ale nie zastępować zarząd firmy w określaniu celów strategicznych i wyborze sposobów ich realizacji. Zlecenie takich zadań firmom zewnętrznym NIK uważa za niegospodarne wydawanie środków publicznych.

Natomiast PKP S.A. w 2012 r. zawarła z podmiotem zewnętrznym umowę na świadczenie usług doradztwa w zakresie PR. Wcześniej tego samego wykonawcę spółka wynajęła do przeszkolenia pracowników w zakresie komunikacji i PR oraz wsparcia przy rekrutacji specjalistów z tej dziedziny. Pomimo tego PKP S.A. podjęła decyzję o ponownym zaangażowaniu tej

samej firmy do wsparcia obsługi komunikacyjnej. Mimo iż usługi świadczone w ramach tej umowy m.in. opracowywanie newslettera, analiza najważniejszych publikacji dotyczących spółek Grupy PKP, pomoc przy tworzeniu komunikatów spółki, były zbieżne z zadaniami przypisanymi w regulaminie spółki departamentowi marketingu.

Nie zabezpieczony interes SP

We wszystkich czterech skontrolowanych spółkach Grupy PKP stwierdzono przypadki umów, które nie zabezpieczały interesów zamawiających, czyli spółek skarbu państwa, w przypadku nierzetelengo wykonania zleconych prac. Dotyczyło to łącznie 19 umów. Kontrola NIK wykazała również, że w niektórych przypadkach umowy nie były właściwie realizowane z winy zamawiającego. W skontrolowanych spółkach wystąpiły także nieprawidłowości przy wypłacie wynagrodzeń wykonawcom, polegające na naruszaniu przez spółki skarbu państwa umownych terminów płatności (opóźnienia wynosiły od trzech do 61 dni i dotyczyły 53 faktur) oraz wypłacie nienależnego wynagrodzenia.

NIK wskazuje, że najpilniejszą kwestią jest konieczność wyeliminowania przez spółki Grupy PKP z obszaru zamówień na usługi doradcze i eksperckie mechanizmów korupcjogennych (m.in. dowolności postępowania oraz słabości kontroli i nadzoru). Izba zwróciła się z wnioskami do zarządów poszczególnych spółek Grupy PKP w tej sprawie, wnioskując o:

- poprzedzanie udzielania zamówień na usługi doradcze i eksperckie udokumentowaną analizą rzeczywistych potrzeb spółki oraz analizą kosztów i korzyści;

- zlecenie zewnętrznych usług doradczych i eksperckich, które mieszczą się w zadaniach komórek organizacyjnych spółek i obowiązkach ich pracowników, wyłącznie w sytuacjach, gdy przeprowadzona uprzednio analiza wyklucza możliwość ich wykonania we własnym zakresie;
- wprowadzenie obowiązku dokumentowania czynności podejmowanych w związku z udzielaniem zamówień na usługi doradcze i eksperckie.

Jak poinformowała PKP SA, wyniki kontroli NIK są zbieżne i spójne ze wstępnymi wynikami audytów wykonanych przez nowe zarządy spółek Grupy. Prowadzone działania kontrolne i audytorskie obejmują dodatkowo jeszcze rok 2015. Powołany z końcem ubiegłego roku nowy zarząd PKP S.A., w pierwszych dniach swojego działania wdrożył już działania organizacyjne i proceduralne mające na celu eliminowanie zjawisk wskazanych w wynikach kontroli NIK. ■



Akcje protestacyjne kolejarzy pod siedzibą PKP SA i na ulicach stolicy

Haniebny wyrok utrzymany!



Sąd Najwyższy w Warszawie nie przychylił się do wniosku obrony i oddalił 13 kwietnia br. kasację wyroku skazującego naszego kolegę Tomasza m.in. na 3 lata i 3 miesiące więzienia za nieumyślne spowodowanie katastrofy kolejowej na stacji Baby 12 sierpnia 2011 r. Sąd nie dopatrywał się rażących uchybień prawa będących podstawą do kasacji. Orzeczenie jest niestety ostateczne.

Dzień ten zapisze się czarną zgłoską w całym maszynistowskim środowisku. W wyniku procesu z odpowiedzialnego kolejarza cieszącego się dobrą opinią przełożonych, zrobiono kozła ofiarnego i potraktowano niczym pospolitego przestępcę. W ten godny pożalowania proceder wpisał się niestety cały wymiar sprawiedliwości i dwie instytucje kolejowe – Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych i Instytut Kolejnictwa. Wszystko po to, by odsunąć podejrzenia od wadliwego działania urzędów systemu sterowania ruchem na Polskich Kolejach. Sąd zawierzył stronniczemu raportowi Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz Instytutowi



Apel Rady OPZZ ws. obchodów Święta 1 Maja



Szanowne Koleżanki i Koledzy związkowcy! Ludzie pracy!

W tym roku po raz 126 będziemy obchodzić Międzynarodowy Dzień Solidarności Ludzi Pracy. 1 Maja historycznie łączy w sobie walkę o sprawiedliwość i niepodległość naszego kraju. Święto, w czasie którego pracownicy i związkowcy na całym świecie wychodzą na ulice miast upominają się o prawo

do godnego życia. Wzrost dochodu narodowego w ostatnich latach nie przełożył się na zmniejszenie dużej skali ubóstwa, dlatego dzisiaj działania na rzecz równości i sprawiedliwości społecznej, przestrzegania prawa pracy, walki z rozwarstwieniem społecznym, dyskryminowaniem pracowników i bezrobociem są nadal aktualne.

Obietnice wyborcze nowego rządu rozbudziły nadzieje na pilne podjęcie problemów społecznych i poprawę warunków pracy. Powyborcza zmiana priorytetów społeczno-gospodarczych na ustrojowo-polityczne opóźnia realizację tych obietnic. Z pięciu kluczowych, zapowiadanych na pierwsze 100 dni rządu projektów zrealizowano jeden. Oczekujemy na realizację pozostałych.

- W Polsce wciąż jest duża liczba pracowników zatrudnianych na "śmieciówki". W efekcie mamy drugą kategorię obywateli, których prawa ekonomiczne i społeczne są ograniczone.
- Co dziesiąty Polak, czyli 1,6 mln obywateli zalicza się do grupy biednych pracujących. Zarabiają tyle, że nie wystarcza im na podstawowe potrzeby.
- Istnieje ogromne rozwarstwienie poziomu życia Polaków, które skutkuje wykluczeniem społecznym nawet całych regionów Polski. Mamy bardzo wysoki – 16% wskaźnik ludzi żyjących na skraju nędzy oraz niedożywione dzieci, a z drugiej strony istnieją bieguny bogactwa, gdzie elita społeczna separuje się od normalnych obywateli.
- W wielu zakładach pracy trwają negocjacje płacowe oraz akcje protestacyjne dla utrzymania miejsc pracy i godnego poziomu życia pracowników.

O tym wszystkim musimy 1 Maja przypominać!

Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych apeluje do członków związków zawodowych, pracowników, bezrobotnych, emerytów i rencistów oraz wszystkich, dla których ważna jest idea sprawiedliwości społecznej o aktywny udział w obchodach Święta Ludzi Pracy. Razem będziemy przypominać o nierozwiązanych przez kolejne rządy problemach polskich pracowników!

Zapraszamy do udziału w organizowanej przez OPZZ manifestacji w Warszawie w dniu 1 maja oraz w obchodach organizowanych przez nasze struktury terytorialne.

Niech się święci 1 Maja 2016!

Rada OPZZ

Kolejnictwa, twardo broniącemu swoich interesów i będącemu „sędzią we własnej sprawie”. Wszak nie kto inny jak Instytut Kolejnictwa opracowuje, opiniuje i wdraża do stosowania na sieci PKP PLK SA urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Temida przychyliła się do opinii biegłych z Instytutu, że semafony „z całą pewnością” pokazywały właściwy obraz (dowodu na to nie ma), którzy nawet nie zająknęli się na temat dowodów wadliwości działania systemu na stacji Baby i na innych stacjach.

Wymiar sprawiedliwości w toku postępowania nie zgodził się na powołanie innych biegłych i nie dopuścił dowodów obrony dotyczących nieprawidłowości w działaniu systemów sterowania ruchem kolejowym na stacji Babach (12.04.2012 i 21.03.2013). Nie dociekał czy incydenty miały i mają miejsce częściej (np. Warszawa Zachodnia 10.10.2011 i 12.07.2012, Szamotuły) oraz w czym tkwi ich istota. W ostatnim czasie tylko profesjonalizmowi maszynistów zawdzięczać można, że nie doszło do katastrofy w Dęblinie (27.04.2015) oraz Łowiczu (18.02.2015), w wyniku skierowania wypełnionych pasażerami pociągów na tory zajęte. Sąd nie wziął pod uwagę ponadto wniosków instytucji państwowych, np. decyzji Urzędu Transportu Kolejowego nakładającej ograniczenia eksploatacyjne na stacji Baby w 2013 roku ze względu na fatalnie działającą sygnalizację.

Trudno uznać za przypadkowy fakt, że w procesie zarzuty postawiono tylko maszyniście. Skazanie go bez udowodnienia winy to wielka krzywda dla niego samego, jak i jego rodziny. Zamiast wyjaśniania faktycznych przyczyn zdarzenia i wyciągnięcia wniosków zapobiegawczych na przyszłość okazało się, że najłatwiej znaleźć kozła ofiarnego. Płynie z tego wyjątkowo gorzka nauka – nie tylko dla całego środowiska kolejarskiego, ale także pasażerów oraz klientów kolei. Poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego nie wydaje się niestety możliwa bez dalszych ofiar w ludziach, poniesionych w wyniku wadliwego działania systemu sterowania ruchem kolejowym. By pod lupę trafiły awarie i usterki, by zostały skojarzone oraz połączone ze sobą fakty i zdarzenia musi chyba dojść do kolejnych tragedii.

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce nie przejdzie do porządku dziennego nad stronnicy wyrokiem sądu skazującym maszynistę na karę więzienia. – Będziemy szukali sprawiedliwości przed Europejskim Trybunałem Praw Człowieka w Strasburgu. Zrobimy również wszystko, aby sprawiedliwość dosięgła także przedstawicieli Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych i Instytutu Kolejnictwa – powiedział prezydent ZZM Leszek Miętek. ■



ZARZUTY RAŻĄCEGO NARUSZENIA PRAWA WYMIIENIONE W KASACJI:

- Oddalenie wniosku dowodowego obrony złożonego na rozprawie odwoławczej w dniu 23 lipca 2015 roku o przesłuchanie w charakterze świadków bądź biegłych dwóch specjalistów powołanych w Instytucie Kolejnictwa do analizy materiału dowodowego (wymienionych z nazwiska – przyp.red.);
- Uznanie, że nieprawidłowości w wykorzystaniu przez Instytut Kolejnictwa środków publicznych na naukę w połączeniu z wykazanim przez Najwyższą Izbę Kontroli niskim poziomem efektywności w zakresie osiągnięć naukowych oraz zastosowań praktycznych nie stanowi ważnych powodów osłabiających zaufanie do wiedzy biegłych i rzetelności działania instytucji specjalistycznej opiniującej w sprawie;
- Nienależyta kontrola odwoławcza zaskarżonego rozstrzygnięcia poprzez brak rozważenia wszystkich zarzutów wskazanych w środku odwoławczym. Dowolna ocena zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, nieuwzględnienie całokształtu zgromadzonego ws. materiału dowodowego, brak podjęcia inicjatywy do przeprowadzenia dowodów potrzebnych do ustalenia okoliczności wpływających na kierunek i kształt rozstrzygnięcia, a także nienależyte wyjaśnienie przyczyn dla których przy dokonywaniu ustalen status faktycznego oparto się na części dowodów odmawiając waloru wiarygodności innym z nich;
- Nienależyta kontrola odwoławcza zaskarżonego rozstrzygnięcia poprzez nierzetelne, pozbawione wnikliwości, a także samodzielności w wyniku licznych odesłań do rozważań Sądu a quo, bez uwzględnienia istoty stawianych zarzutów, odniesienie się do zarzutów środka odwoławczego, co wskazuje na iluzoryczność prawa skazanego do kontroli w trybie odwoławczym wyroku Sądu I instancji i narusza jego prawo do obrony.

Nowe zarządy

Ostatnie dni przyniosły ważne rozstrzygnięcia kadrowe. Prezentujemy przedstawicieli kierownictwa kolejowych spółek oraz organizacji pracodawców.

PKP SA. Minister Infrastruktury i Budownictwa Andrzej Adamczyk powołał 7 kwietnia nowy zarząd PKP S.A. Pokieruje nim Mirosław Pawłowski, dotychczasowy p.o. prezesa spółki. W skład zarządu wchodzi Jarosław Kołodziejczyk oraz powołani tego dnia: Cecylia Lachor, Michał Beim i Marek Michalski.



Sylwetkę Mirosława Pawłowskiego i Jarosława Kołodziejczyka szerzej przedstawiliśmy w styczniowym numerze GM. Dla przypomnienia, nowy prezes PKP z branżą kolejową związany jest od lat d wielu lat. W 2001 roku pełnił funkcję dyrektora ds. ekonomiczno-finansowych w PKP S.A. W latach 2001–09 członek zarządu ds. ekonomiczno-finansowych w PKP PLK SA, równoległe między 2006 a 2009 r. wiceprezes zarządu Związku Pracodawców Kolejowych.



Michał Beim od 2009 r. pracował jako ekspert Instytutu Sobieskiego, specjalizujący się m.in. w przygotowywaniu opinii i ekspertyz na temat rozwoju transportu publicznego. Stypendysta w Instytucie Mobilności i Transportu Politechniki w Kaiserslautern. Podczas pracy naukowej w Niemczech zajmował się zagadnieniem kolei regionalnych i zintegrowanego cyklicznego rozkładu jazdy (takt).

Absolwent gospodarki przestrzennej na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Doktor Nauk o Ziemi.



Cecylia Lachor od początku swojej kariery zawodowej związana z PKP, gdzie pracuje od 33 lat. Była m.in. dyrektorem Biura Rachunkowości i Finansów PKP PLK SA oraz dyrektorem Biura Rachunkowości w PKP Intercity. W 2015 roku objęła stanowisko pełnomocnika zarządu PKP S.A. ds. finansowych.

Absolwentka Akademii Ekonomicznej w Krakowie, gdzie ukończyła finanse i bankowość, a także studiów podyplomowych w Wyższej Szkole Finansów i Zarządzania oraz Gdańskiej Fundacji Kształcenia Menedżerów.

Marek Michalski przez 13 lat pełnił funkcje zastępcy dyrektora, a następnie dyrektora departamentu w ministerstwach nadzorujących wydatkowanie funduszy unijnych – zajmował się projektami inwestycyjnymi. Ostatnio w Ministerstwie Rozwoju odpowiadał za tworzenie systemu i kontrolę nad systemem zarządzania Pogranemu Infrastruktura i Środowisko.

Posiada wykształcenie prawnicze i politologiczne. Jest absolwentem Uniwersytetu Warszawskiego, a także podyplomowych Polsko-Holenderskich Studia Europejskie w zakresie Integracji Europejskiej.

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW KOLEJOWYCH. Zgromadzenie Ogólne ZPK wybrało nowy skład zarządu. Funkcję prezesa pełnić będzie Maciej Libiszewski, szef PKP Cargo. Na stanowisko wiceprezesa organizacji powołany został Andrzej Pawłowski, wiceprezes zarządu PKP PLK.

Członkiem zarządu jest także Jarosław Kołodziejczyk z PKP SA.

PKP CARGO. Rada nadzorcza spółki powołała 31 marca trzech członków zarządu: Grzegorza Fingasa – ds. handlowych, Jarosława Klasę – ds. operacyjnych oraz Arkadiusza Olewnika – ds. finansowych.



Grzegorz Fingas jest związany z Grupą PKP Cargo od 2008 roku, od tego czasu pełniąc funkcję dyrektora Biura Handlowego. W latach 2010–2013 był członkiem zarządu spółki PKP Cargo International a.s. z siedzibą w Bratysławie.

Ukończył studia magisterskie na Wydziale Ekonomiczno-Filologicznym Wyższej Szkoły Zarządzania Marketingowego i Języków Obcych w Katowicach (specjalność: Marketingowe Zarządzanie Firmą) oraz studia MBA przy Gdańskiej Fundacji Kształcenia Menedżerów.



Arkadiusz Olewnik w latach 2013–2016 pełnił funkcję eksperta rynku infrastrukturalnego, realizując m. in. audyt finansowy Kolei Śląskich. Wcześniej m.in. członek zarządu – dyrektor finansowy w Kolejach Mazowieckich (2009–2012) i członek zarządu – dyrektor prywatyzacji i nadzoru właścicielskiego w PKP SA (2005–2008). W okresie 2005–2008 był przewodniczącym rady nadzorczej PKP Cargo oraz członkiem rady nadzorczej Trade Trans S.A.

Absolwent Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie na kierunku Ekonomika Produkcji.



Jarosław Klasa jest związany z PKP Cargo od 1985 roku. Rozpoczął pracę od najniższych szczebli pionu operacyjnego spółki. Pełnił także

funkcje m.in. dyrektora Biura Teleinformatyki (2010–2014 oraz 2016), zastępcy dyrektora Biura Teleinformatyki (2009–2010) oraz naczelnika Wydziału Transmisji Danych (2008–2009). W latach 2014–2015 był doradcą zarządu PKP Informatyka Sp. z o.o., a w latach 2015–2016 dyrektorem Departamentu Eksploatacji Systemów w tej spółce.

Absolwent Wydziału Mechanicznego Politechniki Koszalińskiej. W 2013 roku zdobył tytuł MBA przy Gdańskiej Fundacji Kształcenia Menedżerów.

PRZEWOZY REGIONALNE. Rada nadzorcza spółki wybrała 13 kwietnia Krzysztofa Mamińskiego na stanowisko prezesa zarządu – dyrektora generalnego, który od 18 marca pełnił te obowiązki.

Pracę na kolei rozpoczął w 1980 r., w Ośrodku Informatyki CDOKP w Warszawie. Od 1990 r. był członkiem Ko-



misji Krajowej „Solidarności”, pełnił m.in. funkcję przewodniczącego SKK NSZZ „Solidarność” i przewodniczącego Sekretariatu Transportowców związku. W latach 1998–2002 zasiadał w zarządzie Polskich Kolei Państwowych, odpowiadając za restrukturyzację i sprawy pracownicze. W latach 2012–2013 pełnomocnik zarządu PKP SA ds. dialogu społecznego w Grupie PKP.

Absolwent ekonomii na Uniwersytecie Szczecińskim. Ukończył również studia podyplomowe w Wyższej Szkole Przedsiębiorczości i Zarządzania im. Leona Koźmińskiego na kierunku europejski model zarządzania.

Na członka zarządu – dyrektora finansowego rada nadzorcza PR wybrała Krzysztofa Zgorzelskiego. Ponadto podjęła

decyzję o ogłoszeniu nowego postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko członka zarządu – dyrektora ds. techniczno-eksploatacyjnych.



PKP PLK. Funkcję prezesa spółki objął Ireneusz Merchel. Od początku pracy zawodowej związany z PKP, a następnie PKP PLK, gdzie m.in. był na stanowisku od torowca i naczelnika sekcji. Od 1998 roku do chwili powołania na stanowisko prezesa PLK pełnił funkcję dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Olsztynie.

Absolwent Politechniki Gdańskiej oraz wydziału zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego.

Ukończył Zarządzanie Spółkami Kapitałowymi w transporcie na Politechnice Radomskiej. ■

OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE

BOMBARDIER

the evolution of mobility

Bombardier Transportation Polska Sp. z o.o., Oddział w Łodzi

ul. Aleksandrowska 67/93, 91-205 Łódź
tel. (42) 61 32 666, fax (42) 61 32 699

Od 1960 roku Zakład dostarcza kompletne wyposażenie elektryczne dla eksploatowanych w Polsce pojazdów trakcyjnych. Aktywnie uczestniczymy w projektach modernizacyjnych taboru szynowego, dostosowując nasze produkty do potrzeb operatorów, bazując na sprawdzonych rozwiązaniach technicznych, z jednoczesnym zapewnieniem spełnienia rosnących wymagań bezpieczeństwa pracy i norm środowiskowych.

W ostatnich latach rozszerzyliśmy naszą ofertę o usługi utrzymania dla eksploatowanego w Polsce taboru produkcji Bombardier Transportation.

OBECNIE NASZA OFERTA OBEJMUJE:

- aparaturę trakcyjną prądu stałego na napięcia od 24V do 3000V i prądy od 5A do 2000A:
 - fabrycznie nowe szafy aparaturowe do lokomotyw elektrycznych;
 - rezystory rozruchu i hamowania dla pojazdów kolejowych;
 - urządzenia energoelektroniczne dla trakcji kolejowej;
- usługi projektowe i techniczne (inżynierskie) w zakresie produkowanych wyrobów łódzkiego Oddziału Spółki Bombardier Transportation Polska Sp. z o.o.
- kompleksowy serwis utrzymania dla taboru Bombardier Transportation przez cały cykl życia pojazdu:
 - lokomotywy rodziny TRAXX;
 - wagony piętrowe (push-pull);

Zakład posiada certyfikat zintegrowanego Systemu Zarządzania Jakością, Środowiskiem i BHP wg norm ISO 9001, ISO 14001, OHSAS18001, IRIS rev. 2.



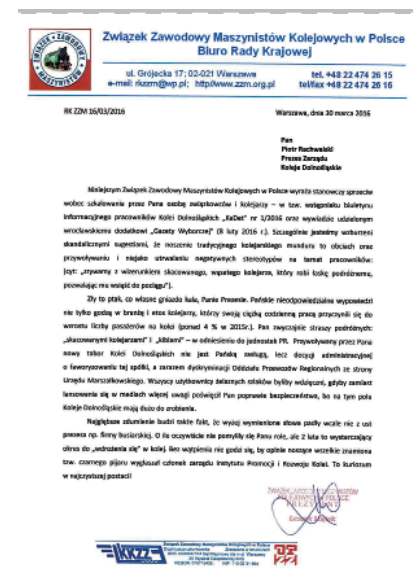
Stanowcza interwencja

W piśmie z 30 marca ZM ostro zaprotestował przeciwko działaniom prezesa samorządowej spółki Koleje Dolnośląskie Piotra Rachwalskiego wymierzonym w działaczy związkowych oraz kolejarzy. Szkalowanie miało miejsce w artykule wstępnym biuletynu informacyjnego pracowników Kolei Dolnośląskich „KaDet” nr 1/2016 oraz wywiadzie udzielonym wrocławskiemu dodatkowi „Gazety Wyborczej” (8.02.2016 r.).

Link do wywiadu zamieszczony m.in. na naszym fejsbukowym profilu wzbudził żywe reakcje i liczne głosy potępienia, również na innych stronach. Interwenujący prezydent ZM Leszek Miętek wyraził wzburzenie skandalicznymi sugestiami szefa KD, że noszenie tradycyjnego kolejarzkiego munduru to obciążenie oraz przywoływaniu i niejako utrwalaniu przez jego osobę negatywnych stereotypów na temat pracowników: (jedna ze „złoty myśli” prezesa Rachwalskiego, cyt.: „zrywamy z wizerunkiem skacowanego, wąsatego kolejarza, który robi łaskę podróżnemu, pozwalając mu wsiąść do pociągu”).

Zły to ptak, co własne gniazdo kała – prezydent tak przywołuje szefa KD w piśmie. „Pańskie nieodpowiedzialne wypowiedzi nie tylko godzą w branżę i etos kolejarzy, którzy swoją ciężką codzienną pracą przyczynili się do wzrostu liczby pasażerów na kolei (ponad 4% w 2015 r.). Pan zwyczajnie straszy podróżnych: „skacowanymi kolejarzami” i „kibłami”

– w odniesieniu do jednostek PR. Przywoływany przez Pana nowy tabor Kolei Dolnośląskich nie jest Pańską zasługą, lecz decyzją administracyjnej Oddziału Przewozów Regionalnych ze strony Urzędu Marszałkowskiego. Wszyscy użytkownicy żelaznych szlaków byłiby wdzięczni, gdyby zamiast lansowania się



w mediach więcej uwagi poświęcił Pan poprawie bezpieczeństwa, bo na tym polu Koleje Dolnośląskie mają dużo do zrobienia – radzi szef ZM.

Najgłębsze zdumienie budzi fakt, że wyżej wymienione słowa padły wcale nie z ust



prezesa np. firmy busiarskiej – czytamy dalej w piśmie. O ile oczywiście nie pomyliły się Panu role, ale 2 lata to wystarczający okres do „wdrozenia się” w kolej. Bez wątpienia nie godzi się, by opinie noszące wszelkie znamiona tzw. czarnego pijaru wygłaszał członek zarządu Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei. To kuriozum w najczystszej postaci – zwrócił się do adresata prezydent ZM, nawiązując do jego działalności. ■

(L)

Fot. G. Moc

Nasz kandydat

Tadeusz Stachaczyński, przewodniczący Sektora Przewozów Towarowych ZZM, podjął się trudnej misji reprezentowania załogi w radzie nadzorczej spółki PKP Cargo.

Procedura wyłaniania członków rady – przedstawicieli załogi – zbiegła się w czasie z drukiem GM. W chwili zamykania numeru było jasne, że Tadeusz Stachaczyński zgromadził wymaganą liczbę podpisów na listach poparcia. Nie wiadomo natomiast ilu jeszcze kandydatom udało się to uczynić. Jeśli więcej niż trzech spełni kryteria, zostaną ogłoszone wybory w terminie 9–13 maja. Będziemy o tym informować. Prosimy o czujność i zachęcamy do wsparcia naszego kandydata. – Reprezentacja w ważnych gremiach jest bardzo istotna, bo pozwala przedstawiać problemy pracownicze i uczyć decydentów na sytuację załogi – powiedział prezydent ZZM Leszek Miętek.



Tadeusz Stachaczyński



Kandydat na przedstawiciela załogi w Radzie Nadzorczej spółki PKP Cargo SA

- Kolejarz z krwi i kości, z 42-letnim stażem pracy w PKP
- Pracownik Południowego Zakładu PKP Cargo SA
- Doświadczony działacz związkowy (m.in. wieloletni przewodniczący organizacji zakładowych i członek Krajowej Komisji Rewizyjnej Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce)
- Przewodniczący Sektora Przewozów Towarowych ZZM
- Działacz społeczny (m.in. były radny Rady Miejskiej Jasła)
- Absolwent transportu w Podkarpackiej Szkole Wyższej oraz Technikum Kolejowego w Rzeszowie
- Ukończył kursy sposobów negocjacji, zdał państwowy egzamin do rad nadzorczych spółek Skarbu Państwa

Fachowy i kompetentny reprezentant załogi

OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE



Odpowiadając na potrzeby rynku PKP CARGO:

- powiększyło nowoczesny terminal kontenerowy w Poznaniu Franowie
- rozpoczęło rozbudowę strategicznego terminala intermodalnego w Paskowie pod Ostrawą
- zrealizowało kluczowe inwestycje infrastrukturalne i taborowe
- rozpoczęło współpracę przy projekcie Nowy Jedwabny Szlak

NAJWIĘKSZY
POLSKI
operator

oferujący

intermodalne
rozwiązania
LOGISTYCZNE



Kolej na symulatory

Od 2018 roku polscy przewoźnicy będą mieli obowiązek szkolenia maszynistów na symulatorach. W całym kraju mamy raptem cztery takie urządzenia. Warto zatem zastanowić się nad stworzeniem kompleksowego systemu szkoleń maszynistów w tym zakresie.

Zgodnie z zapisami rozporządzenia MIR z 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty, od 1 stycznia 2018 r. każdy czynny zawodowo maszynista będzie miał obowiązek spędzić w symulatorze minimum 3 godziny. Według szacunkowych danych, oznacza to konieczność przeszkolenia 15–17,5 tysięcy maszynistów przez ok. 70 licencjonowanych przewoźników. Dysponujących własnym urządzeniem da się policzyć na palcach jednej ręki. Główną barierą są koszty przedsięwzięcia, rzędu milionów złotych.

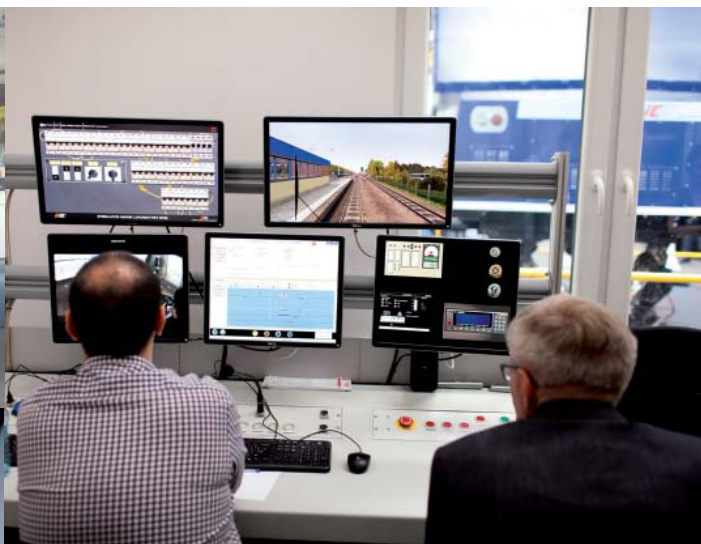
Symulatory nowej generacji pojawiły się niedawno u trzech przewoźników – PKP Intercity, Koleje Mazowieckie i Przewozy Regionalne. Wszystkie wyprodukowała firma AutoComp Management ze Szczecina.



Pierwszy symulator działał w Polsce jeszcze przed II wojną światową. Biuro Badań Psychotechnicznych PKP wykorzystywało go do badań maszynistów parowozów. W 1999 r. został zbudowany symulator lokomotywy elektrycznej z rozruchem oporowym serii EP09, znajdujący się przy ul. Minerskiej w Warszawie i będący w gestii spółki CS Szkolenie i Doradztwo. Nadal spełnia swoje funkcje, choć technika wizualizacji linii kolejowej trąci nieco myszką.



We wrześniu 2014 r. ruszyły szkolenia na symulatorze zespołu trakcyjnego EN76 „Elf”, wykonanym dla spółki KM. W bazie danych urządzenia jest ok. 50 km linii kolejowych. Nie posiada ono mechanizmu ruchu kabiny.



Od kwietnia 2015 r. maszyniści szkolą się na symulatorze lokomotywy elektrycznej (EP09 + ES64U4 „Husarz”) w PKP Intercity. Składa się nań jedna ruchoma platforma z sześcioma serwowmotorami oraz dwie kabiny wymienne. W bazie jest 350 km linii (w 4 odcinkach).



Od stycznia tego roku m.in. zapoznanie się z trasą kolejową pomiędzy Warszawą a Poznaniem umożliwia symulator zmodernizowanego eozt serii EN57A, który znajduje się w siedzibie Zakładu Napraw Taboru w Kruszewcu (k. Idzikowic).



Na kwestię maszynistowskich szkoleń rzutuje także inny problem – luka pokoleniowa. Średni wiek polskiego maszynisty wynosi 50 lat, co trzeci odejdzie niedługo na emeryturę. Wobec zaniku tradycyjnej ścieżki nauki profesji (warsztat, jazda za pomocnika) i często braku wykształcenia technicznego młodzieży przysposobienie do zawodu maszynisty kilku tysięcy młodych adeptów wydaje się

nie lada wyzwaniem. Tym bardziej, że jeździmy coraz szybciej po modernizowanych szlakach, a ruch będzie gęstniał. Wszystko to sprawia, że coraz wyraźniej słychać głosy, by szukać systemowych rozwiązań. Takich jak stworzenie kilku wyspecjalizowanych placówek szkoleniowych wyposażonych w symulatory.

■

R.

Jubileusz 23-lecia powstania PLP

Podczas uroczystości 23. rocznicy powstania Polskiego Lobby Przemysłowego im. Eugeniusza Kwiatkowskiego wręczano wyróżnienia honorowe Dobrze Zasłużony dla Polskiego Przemysłu. Jedno trafiło do przedstawiciela środowiska kolejowego.

W uroczystości 19 marca wzięło udział trzech posłów na Sejm RP: marszałek senior Kornel Morawiecki oraz Andrzej Smirnow i Artur Soboń z Sejmowej Komisji Obrony Narodowej, a ponadto przedstawiciele MON i Biura Bezpieczeństwa Narodowego przy Prezydencie RP, szefowie przedsiębiorstw i firm, dyrektorzy i pracownicy instytucji naukowych oraz działacze organizacji społecznych, w tym związków zawodowych współpracujących z PLP.

Koordinator PLP prof. nadzw. dr hab. Paweł Soroka, przedstawił dokonania PLP w ostatnim roku. Następnie po raz czwarty wręczono wyróżnienia „Bene Meritus pro Industria Poloniae” (Dobrze Zasłużony dla Polskiego Przemysłu). Kapituła na podstawie całokształtu dorobku zawodowego, znaczących dokonań w działalności przemysłowo-gospodarczej, osiągnięć naukowych wdrożonych do praktyki przemysłowej oraz ich znaczenia dla społeczeństwa i gospodarki narodowej, przyznała je m.in. Andrzejowi Rębaczowi

– wiceprezesowi zarządu, dyrektorowi Zakładu Serwisu Bombardier Transportation Polska Sp. z o.o., wieloletniemu menedżerowi i organizatorowi przemysłu taboru kolejowego i jego serwisu, zaangażowanemu w realizację projektów modernizacji taboru kolejowego w Polsce. Kandydaturę tę zgłosił Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce.

Ponadto wyróżnieni zostali:

- Prof. nadzw. dr inż. Tadeusz Gałązka – wieloletniemu pracownikowi naukowemu Przemysłowego Instytutu Automatyki i Pomiarów;
- Włodzimierz Hausner – doradca prezesa Federacji NOT;
- Prof. dr hab. inż. Andrzej Janicki – konsultant Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej;
- Zbigniew Karpiński – prezes zarządu, dyrektor naczelny Centrum Techniki Okrętowej S.A. w Gdańsku;

- Gen. bryg. w st. spocz. prof. dr hab. inż. Jerzy Lewitowicz – pracownik naukowy Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych;
- Gen. dyw. prof. dr hab. inż. Zygmunt Mierczyk – rektor – komendant Wojskowej Akademii Technicznej;
- Prof. dr hab. inż. Jan Pilarczyk – przez wiele lat dyrektorowi Instytutu Spawalnictwa w Gliwicach, aktualnie doradcy dyrektora tegoż Instytutu ds. rozwoju i badań;



Wiceprezydent ZZM Sławomir Centkowski gratuluje wiceprezesa PLP Andrzeja Rębaczowi.

- Prof. dr hab. Maksymilian Pluta (pośmiertnie), światowej sławy specjalista od mikroskopii, twórca patentów i autorowi wielu prac;
- Krzysztof Trofiniak – były prezes Huty Stalowa Wola S.A. i do niedawna członek zarządu Polskiej Grupy Zbrojeniowej SA.

Druga część uroczystości miała charakter programowy. Podczas niej dr Krzysztof Pająk omówił „Kierunki odbudowy i rozwoju przemysłu w Polsce proponowane przez Polskie Lobby Przemysłowe”, Stanisław Leśniak i Krzysztof Mroczkowski wystąpili z prezentacją na temat możliwości wykorzystania dla rozwoju polskiego przemysłu sektora elektronicznego, zaś Angelika Jarosławska z Ogólnopolskiego Klastera Innowacyjnych Przedsiębiorstw – z prezentacją poświęconą programowi infrastrukturalnemu „Polska 3.0”.

SRK



Laureaci wyróżnień ad 2015. Trzeci z prawej w pierwszym rzędzie koordynator PLP Paweł Soroka.

Kłopotliwa korespondencja

W mojej praktyce zdarza się, że klienci otrzymują podrobione pisma od komornika. Wygląda to w ten sposób, że otrzymują zawiadomienie o rzekomo toczącym się postępowaniu, gdy rzeczywistości nie ma żadnego postępowania. Jak rozpoznać takie podrobione pismo?

Zasady prowadzenia egzekucji komorniczej określone są precyzyjnie w kodeksie postępowania cywilnego. Podróbki, z którymi się spotkałam były łatwe do odróżnienia, ponieważ zazwyczaj były to czarno białe kserokopie. Pismo od komornika powinno zawierać jego pieczęć – zawsze czerwony orzeł, oraz podpis.

Poza tym pismo od komornika zawsze zawiera dane tytułu wykonawczego czyli nakazu zapłaty, wyroku lub postanowienia. Te dane to nazwa organu, który go wydał oraz sygnatura. W piśmie od komornika zawsze podana jest sygnatura sprawy komorniczej oraz dane wierzyciela.

Otrzymując podejrzaną pismo od komornika należy wykonać następujące czynności:

1. sprawdzić, czy taka kancelaria komornika w ogóle funkcjonuje i czy dane z pisma zgadzają się z danymi kancelarii,
2. zadzwonić do kancelarii komorniczej i upewnić się, czy postępowanie faktycznie jest prowadzone,
3. jeśli w piśmie znajduje się informacja o tytule wykonawczym, należy zadzwonić do sądu, który go wydał i telefonicznie ustalić, czy faktycznie taki nakaz lub wyrok został wydany i przeciw komu (podając PESEL telefonicznie uzyskamy taką informację).

Jeśli okaże się, że jakiegokolwiek dane się nie zgadzają, należy zawiadomić Policję o podejrzeniu popełnienia przestępstwa. Zawiadomienie należy złożyć pisemnie, załączając kopię otrzymanego pisma.

Jeśli natomiast okaże się, że przeciw nam faktycznie wydano wyrok lub nakaz, to w zależności od sytuacji można podjąć następujące alternatywne kroki:

1. zwrócić się o doręczenie orzeczenia,
2. złożyć wniosek o przywrócenie terminu do zaskarżenia tego orzeczenia,
3. jeśli sąd jest blisko – zamówić akta i przejrzeć je na miejscu.

Jeżeli nie wiemy, jak postąpić, to należy niezwłocznie skontaktować się z prawnikiem, ponieważ zaskarżanie orzeczeń lub przywracanie terminów obwarowane jest bardzo krótkimi, przeważnie 7 – lub 14-dniowymi terminami.

Wadliwe orzeczenia można uchylić, ale w tym zakresie konieczna jest pomoc prawnika z uwagi na to, że napisanie odpowiedniego pisma procesowego w tym przypadku wymaga znajomości zasad postępowania cywilnego. Z mojego doświadczenia wynika, że klienci działając samodzielnie mają z tym problem. ■

Małgorzata Karolczyk-Pundyk
Kancelaria-porada.pl

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

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

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

TECHNIKUM KOLEJOWE



im. Mikołaja Kopernika w Bydgoszcy
Bydgoszcz, ul. Unii Lubelskiej 4c
tel. 52 584 10 06, tel. 502 340 870

REKRUTACJA

Do klas pierwszych różnych specjalności przyjmujemy wszystkich chętnych absolwentów gimnazjów.

Nauka w szkole jest bezpłatna, trwa cztery lata i kończy się maturą.



Ostatnia droga

Na Cmentarzu przy Kościele Świętej Katarzyny w Czechowicach-Dziedzicach żegnaliśmy 17 marca naszego kolegę Kazimierza Adamca. Niech spoczywa w pokoju.



Kilka lat temu udał się na zasłużoną (na PKP od 1973 r.) emeryturę, ale nadal aktywnie działał w ZZM. Był zasłużonym działaczem związkowym – m.in. współzałożycielem ZZM w Lokomotywowni Czechowice Dziedzice oraz opiekunem miejscowej drużyny na turniejach piłki nożnej o Puchar Prezydenta ZZM.

Prywatnie lubił dobrą książkę i zabawę z tekstem – m.in. okolicznościowe rymowanki. W połowie lat 90. stworzył słowa do Hymnu Maszynistów. Wybrał również do

nich melodię, która dobrze się komponowała – „Jak długo na Wawelu”. Hymn ten zdobył ogromną popularność w naszym środowisku. Jest śpiewany po dziś dzień przy różnych uroczystościach związkowych. Doczekał się przy tym „zapożyczeń”, poprzez przerabianie paru słów i tytułu np. na „Hymn Kolejarzy”, na które Kazimierz Adamiec reagował ze spokojem: cyt. „Mam dużą satysfakcję, że coś po sobie pozostawię i tego nikt mi nie zabierze”.

Miał 64 lata. ■

Hymn Maszynistów

Jak długo w naszej Ojczyźnie
Żelazne drogi są
Tak długo maszyniści
Ostoją dróg tych są

Ref. Niech żyją maszyniści
Potęgą kolei
Bo gdyby nie ich praca
Diabli by ją wzięli

A związek maszynistów
Potęgą jest i basta
Kto jemu się przeciwstawi
Frajerem jest rzecz jasna

Ref. Zwycięży orzeł biały
I kolejarski ród
Może władza doceni
Maszynistowski trud

Instruktorzy zaś wszyscy
Powinni z nami być
A nie za każdą błahostkę
Nas po kieszeni bić

Ref. Więc bądźmy wszyscy razem
Bo tak powinno być
Szacunek w czasie pracy
Po pracy piwko pić



XIX TURNIEJ PIŁKI NOŻNEJ O PUCHAR PREZESA PKP CARGO I PREZYDENTA ZZM

Obiekty IKS Jeziorak Iława,
23–24 czerwca

- SPORT
- WYPOCZYNEK
- INTEGRACJA

Zgłoszenia drużyn do 30 kwietnia 2016 r.

Nie mówimy żegnaj

Swoje ostatnie hamowanie Fryderyk Kątny wykonał 31 marca, prowadząc pociąg EC 54001 na odcinku z Warszawy do Katowic. Tam czekało na niego grono kolegów i przyjaciół.

Po ukończeniu kolejowej ZSZ w 1974 roku rozpoczął pracę w charakterze pomocnika maszynisty w Lokomotywowni w Piotrkowie Trybunalskim. Następnie zdobył uprawnienia maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych i ukończył Technikum Elektromechaniczne. Od 1980 roku pracował na stanowisku maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych w Lokomotywowni Częstochowa – w ruchu pasażerskim i towarowym. W 1996 roku przeszedł do Zakładu Taboru w Katowicach.



Przechodząc kolejne etapy restrukturyzacji Cargo i Intercity, prowadząc pociągi ekspresowe i pospieszne przepracował tam do emerytury. Odznaczony srebrną i złotą odznaką Przewodzący Kolejarz.

Aktywny członek ZKM od reaktywacji związku. Wybierany do kolejnych zarządów zakładowych na przewodniczącego Komisji Rewizyjnej, delegat na Zjazd w VI kadencji, laureat honorowej odznaki „Zasłużony dla ZKM”. Zapowiada dalszą aktywność w naszej organizacji także na emeryturze. Trzymamy za słowo!

W życiu prywatnym wielki pasjonat kolejnictwa. Prezes Towarzystwa Przyjaciół Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i opiekun Muzeum Historii Kolei w Częstochowie Stradomiu – o czym pisaliśmy w GM 2/2015.

(JB)



w Szczecinie

ogłasza nabór
do klas pierwszych
na rok szkolny 2016/2017

do następujących szkół
ponadgimnazjalnych:

TECHNIKUM KOLEJOWE

- Technik elektryk
- Technik spedytor
- Technik eksploatacji portów i terminali
- Technik urządzeń i systemów energetyki odnawialnej
- Technik elektroenergetyk transportu szynowego
- Technik chłodnictwa i klimatyzacji

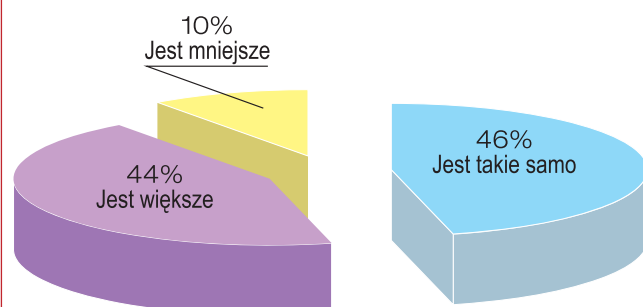
ZASADNICZA SZKOŁA ZAWODOWA NR 4

- Elektryk
- Elektromechanik

Zespół Szkół nr 4
im. Armii Krajowej
w Szczecinie
ul. Kusocińskiego 3
70-237 Szczecin
tel./fax (91) 43 39 328
e-mail:zs4@miasto.szczecin.pl
www.zs4.szczecin.pl

Barometr

Czy zmieniło się Pana/Pani wynagrodzenie w 2015 roku (w stosunku do 2014)?



Źródło: Ogólnopolskie Badanie Wynagrodzeń przeprowadzone przez Sedlak&Sedlak w 2015 roku.

LICZBA MIESIĄCA



3 lata i 3 miesiące ma odsiedzieć w więzieniu maszynista skazany za nieumyślne spowodowanie katastrofy w Babach

Cytat miesiąca

SYSTEMOWO ODCHODZIMY



OD LIKWIDACJI LINII KOLEJOWYCH

Piotr Stomma, minister ds. kolei w MIB, Kurier Kolejowy, 23 marca 2016 r.

Parada w Wolsztynie

Już po raz 23 PKP Cargo organizuje paradę parowozów. Kilkanaście lokomotyw z kraju i z zagranicy zaprezentuje się w sobotę, 30 kwietnia.



Fot. Maciej Panasiewicz, PKP Cargo

W tym roku ich liczba ma być większa niż w ostatnich latach. Zapowiadany jest przyjazd parowozów z Niemiec i Czech, a Polskę będą reprezentować maszyny z Parowozowni w Wolsztynie i Skansenu Zabytkowego Taboru PKP Cargo w Chabówce oraz z Jaworzyny Śląskiej, Wrocławia i Pyskovic. Niewątpliwą atrakcją tegorocznej Parady ma być parowóz Pt47-65 po naprawie głównej, wykonanej w Skansenie Taboru w Chabówce. Początek parady o godz. 13.00.

Od 10.00 będzie można zwiedzać zabytkową parowozownię i muzeum. Przewidziano także specjalne przejazdy zabytkowymi pociągami. Wieczorne widowisko artystyczne „Światło, dźwięk, para” z udziałem parowozów biorących udział w Paradzie rozpocznie się o 21.45.

Podziękowanie

Pragnę złożyć wyrazy podziękowania i szacunku Panu Mecenasowi Przemysławowi Zgórzakowi za pomoc prawną i wielkie zaangażowanie w bardzo zawiłej i bezprecedensowej sprawie, a mianowicie nabycia prawa do emerytury kolejowej dla repatrianta, maszynisty Przewozów Regionalnych Oddział Zachodniopomorski w Szczecinie.

Z wyrazami szacunku
Władysław Prochera

Kolej w miniaturze

Największa w Polsce i jedna z większych w Europie mobilnych makiet kolejowych od 2 kwietnia zagościła na Stadionie Narodowym w Warszawie.

Na ekspozycji o powierzchni 600 metrów kwadratowych można oglądać prawie kilometr torów, 150 rozjazdów i kilkadziesiąt pociągów. Makieta, połączona 14 kilometrami przewodów, oprócz sieci

kolejowej, w najdrobniejszym szczególe odwzorowuje tereny Dolnego Śląska. Na wystawie znajdują się małe i średnie stacje kolejowe, bocznice, fabryki, rampy przeładunkowe, farmy, a nawet zakłady

przemysłowe. Rozwinięta infrastruktura, soczysta zieleń bujnych lasów, granatowe wody jezior, nad którymi można spotkać wędkarzy, czy gospodarze uchwyceni podczas wykonywania codziennych obowiązków sprawiają, że miniaturowy świat kolei przypomina ten rzeczywisty.

Wystawę można oglądać do 29 maja. Jak podali organizatorzy, w pierwszy weekend odwiedziło ją 6 tysiące osób. Wejście bramą nr 1, wstęp płatny (17–23 PLN).



Siemasz młody kolego, przeczytaj to do Ciebie!

- ✓ Uczęszczasz na szkolenie na licencję maszynisty?
- ✓ Zdałeś egzamin i odbywasz staż na świadectwo maszynisty?
- ✓ Jesteś lub za chwilę będziesz pomocnikiem maszynisty?

DOBRZE TRAFIŁEŚ.

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

Nasz związek oferuje swoim członkom wiele atrakcyjnych i pomocnych narzędzi:

- 👍 ubezpieczenie na życie
- 👍 ubezpieczenie OC w pracy
- 👍 pomoc związkowego prawnika
- 👍 tanie telefony dla Ciebie i Twoich najbliższych
- 👍 możliwość realizowania się w związku, np. w Komisji Młodych ZZM
- 👍 integracja z kolegami ze szlaku.

TRZYMAJ Z NAMI – najpotężniejszą branżową organizacją zrzeszającą polskich maszynistów kolejowych.

ZM TO SIŁA ORAZ TRADYCJA WIELU POKOLEŃ. Działamy od 1919 roku. Jeśli chcesz do nas dołączyć, na stronie www.zzm.org.pl znajdziesz dane teledre-sowe do organizacji związkowych zrzeszonych w ZZM. Możesz także zadzwonić lub wysłać maila do Biura Rady Krajowej. Namiary znajdziesz w stopce redakcyjnej.



CZEKAMY NA CIEBIE!



Humor

– Szeffie, przyszedłem prosić o podwyżkę.
 – Podoba wam się praca u nas?
 – Tak, podoba.
 – To czemu mam płacić więcej za wasze przyjemności?

Przychodzi baba do lekarza.
 – Panie doktorze, dziękuję za wspiane leczenie.
 – Ale ja leczyłem nie panią, a pani męża.
 – Tak, wiem, ale ja po nim wszystko dziedziczę.

– Skarbie pójdziesz ze mną na siłownię?
 – Uważasz, że jestem gruba?
 – No dobra, skoro nie chcesz...
 – I do tego leniwa?
 – Uspokój się kochanie.
 – Myślisz, że jestem histeryczką?
 – Wiesz, że nie o to chodzi.
 – Czyli przeinaczam prawdę?
 – Nie. Nie musisz ze mną nigdzie iść!
 – Tak? A dlaczego ci tak zależy, żeby iść samemu?!

Przychodzi babcia do urzędu skarbowego złożyć PIT. Urzędniczka sprawdza i mówi:

– Wszystko dobrze, brakuje tylko podpisu.
 – Ale jak mam się podpisać?
 – No tak jak się pani zawsze podpisuje.

Babcia bierze długopis i pisze:

– Całuję was gorąco babcia Aniela.

– Jakie jest najszybsze zwierze na świecie?

– Gepard.
 – A najszybszy ptak?
 – Ptak geparda.

Fraszki Jerzego Szulca

PRZERZUT

*Rzucił te papierosy
 – powiedziała stara
 No to stary rzucił
 i pali cygara.*

POSEŁ

*Rzekł do tych,
 którzy go krytykowali:
 To jest wasza wina,
 wyście mnie wybrali.*

NIEMOC

*Nie mogła Irena
 Zmogła ją migrena.*



Modelarstwo



Model lokomotywy wąskotorowej w skali H0 firmy BEMO zaprezentowali podczas wystawy Makieta City na Stadionie Narodowym Artur i Filip Olesińscy z Błonia, na swoich modułach bocznicy „Błonie”.

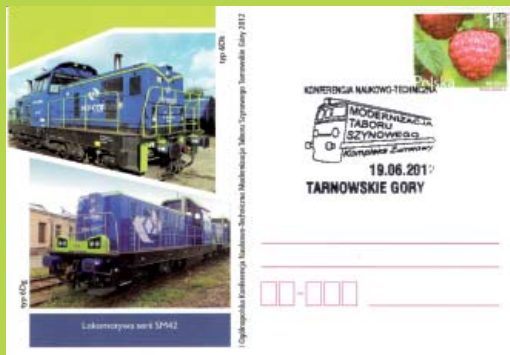
Fot. G. Moc

Filatelistyka

Kartka pocztowa upamiętnia I Ogólnopolską Konferencję Naukowo-Techniczną poświęconą modernizacji taboru szynowego, która odbyła się w 2012 roku w Tarnowskich Górach.

W części ilustracyjnej widnieje lokomotywa PKP Cargo serii SM42 dwóch typów 6 Dk i 6Dg. Zakres jej modernizacji obejmował zastosowanie silników spalinowych CAT: w lokomotywach 6Dg o mocy 652 kW (pierwsze 3 sztuki) oraz 70 kW, a w 6Dk 2 – o mocy 403 kW każdy. Zastosowano

również klimatyzację kabiny maszynisty oraz system ELTE GPS służący do lokalizacji pojazdu, śledzenia parametrów pracy i monitoringu zużycia paliwa za pomocą sieci GPS. Zabudowano ekran diagnostyczny PIXI i układ smarowania obrzeży kół. Wyposażono również kabinę maszynisty w umywalkę, lodówkę i szafkę odzieżową.



(amur)



Podmok- ły ... trzęsa- wisko	Mebel z półkami na książki	Imię Kartezju- sza	Pisarz francuski („Germi- nal”)	Aureola nad głową świętego	„To był maj, pachniała Saska ...”	1	„Ostatni ...”, z Bruce Willisem	„Meta” rejsu	1	...-Nowa Gwinea (Ocea- nia)	1/3 meczu hokejo- wego	Dekret Borysa Goduno- wa	Skala o budowie warstwo- wej	...	Japońska drukarka	... Winslet, gra w „Titanicu”
		3			Pasmo włosów Marleya					Ośrodek produkcji samowa- rów					... Kristof- feron („Konwój”)	
Bogini na ścianie sądu					5		Babysit- terka									4
Znany kabaret z Lublina										Meldunek dla szefa			7			
Beton zbrojony stalowymi prętami							Wykony- wanie poloneza									
Wierny pies Ody- seusza		Nad nim Kruszwica		Szkło imitujące drogie kamienie			Skrobia	Znana woka- listka z Irlandii	Namiot z Winne- tou	Fluores- cencyjny flamaster		Przyrząd geodezji- ny na trójnogu		... Anonim, kronikarz		Król z tragedii Szekspira
6					... Boho- siewicz	Szef flisaków (dawniej)							Szczyt w Hima- lajach (8463 m)		Między Gomułka a Kanią	
U boku kowboja						Połowa seksztetu		12				Oblicze, wizeru- nek, np. polityka				
Polska firma jubilerska							Wyspa na Morzu Śródziem- nym					Z Cardiff	15			
Zespół z Mickiem Jaggerem	Zespół z Jimem Morriso- nem		Era w dziejach Ziem; azoik										„Błyska- wiczne” ciastko			
							Uprzy- rzenie komuś życia	Śpiewa „Bo jo Cie kochom”	Mamuci- ca, to- warzysz- ka Mańka					Ktoś jak ..., czyli bardzo ładny		Soleni- zantka z 9 marca
Protest prezy- denta	Alpejczyk o przy- domku La Bomba	Skwarki do kaszy	Drugie „dno” czajnika						Protektor przy bucie			Bylina do produkcji kosmety- ków		10		
				Święty kielich	Dwuko- morrowy – w kuchni					11	Gra w karty (z sek- wensami)	Opako- wanie na pastę Colgate				
Jest nim kasyno							Do pisania, firmy Parker			14			Kropelki wody na trawie		Wypiek dla jubilat	
Sharif, aktor „Doktor Żywago”			8		Fala na włosach, rowek na lasce						Spis omyłek w książce					
Załoga, personel							Pustelnia					Powstaje, gdy grzmi; O ₃		13		
					Karetka w czasach PRL-u					2	Jeden z klawiszy kompu- tera					
Wzór na kilcie		Długa szata liturgicz- na					Stony lub kwaśny						Doku- menty urzędowe			

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 15 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązania krzyżówki nr 4 prosimy nadsyłać do 8 maja 2016 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 4”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy gadzety firmowe ZZM. Nagrodę wyślemy pocztą.

Rozwiązanie krzyżówki nr 3: „Zawór Oerlikona”. Nagrodę – pobyt weekendowy dla dwóch osób w wybranym ośrodku Natury Tour – wylosował **Krzysztof Gronda** z Somonina. Gratulujemy. Informację przesłaliśmy pocztą.

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



Głos Maszynisty
NIECH NAS SZCZĘŚLIWY I TRZEŹBIE ŻARODKOWA

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), Paweł Spychalski, Adam Murawski, Grzegorz Moc.

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

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

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

Na okładce: Maszynista instruktor Adam Półgrabek w symulatorze EN76. Fot. R. Zarzecki



MAJÓWKA

Zadzwoń lub
zarezerwuj on-line

www.naturatour.pl
Infolinia: 801 000 527

OW Półwysep Jastarnia

45 zł od osoby za dobę bez wyżywienia

OW Złota Rybka Dziwnówek

29.04-03.05, 340 zł za pobyt z wyżywieniem FB

OW Słoneczny Brzeg Mielno

29.04-03.05, 320 zł za pobyt z wyżywieniem FB

OW Siwana Zakopane Kościelisko

od 80 zł od osoby za dobę z wyżywieniem HB

OW Stokrotka Karpacz

29.04-03.05, 390 zł za pobyt z wyżywieniem HB

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