

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 2/ **150**

LUTY 2017



12

12

150 numer GM

Stuknął nam jubileusz – dojechaliliśmy wspólnie do 150 numeru Głosu Maszynisty. Odnalezione biuletyny z lat 1990-2005 są uwzględnione w tych rachubach. Dla zachowania ciągłości i chronologii podjęliśmy próby dotarcia do korzeni. Można przekonać się o tym na str. 10-12.

Pierwszy numer redagowałem dla Was, Szanowni Czytelnicy, w sierpniu 2005 roku, trafiając na pokład z ówczesnego „Kuriera PKP” (następcy „Nowych Sygnałów”). Zetknąłem tam się z ZZM, a jakże – takie to były czasy. Jako początkujący reporter „obsługiwałem” strajk maszynistów w 1998 r. i przeprowadziłem wywiad z prezydentem ALE. To było preludium, podobnie jak ogłoszenia płatne publikowane w „NS”, które z racji redakcyjnych obowiązków kierowałem wówczas do druku.

Koniec końców los (wraz z kierownictwem ZZM) dał mi szansę stworzenia czasopisma dla członków ZZM – właściwie od podstaw. Cyklicznego miesięcznika z numerem ISSN, skierowanego do środowiska maszynistowskiego i kolejarskiego, a zarazem opiniotwórczego.

Bez Was, Drodzy Czytelnicy, ten 150 numer nie byłby możliwy.

Rafał Zarzecki
Redaktor naczelny

Przeciwno oszczerstwom BBC

Brytyjska BBC News pomówiła polskich maszynistów o kolaborację i współudział w ludobójstwie dokonany przez nazistowskich Niemców m.in. w obozie koncentracyjnym Auschwitz-Birkenau. W obronie dobrego imienia i czci znieślawionych ZZM interweniował u ambasadora RP w Wielkiej Brytanii oraz podjął działania mające na celu uzyskanie na drodze prawnej wycofania oszczerstw. Poszukujemy rodzin maszynistów pracujących na kolei podczas II wojny światowej.

Dzień Pamięci o Holokauście został ustanowiony na 27 stycznia – w rocznicę wyzwolenia obozu koncentracyjnego Auschwitz-Birkenau przez wojska sowieckie. W tym roku państwowy, brytyjski kanał informacyjny BBC News w artykule „Beware hate speech, says Auschwitz Holocaust survivor” (z ang. – Unikaj mowy nienawiści, mówi ocalała) opublikował świadectwo Susan Pollack, której udało się przetrwać eksterminację. Do poruszających wspomnień świadka załączył komentarz dziennikarza BBC News Allana Little o charakterze obelżywym, wręcz bluźnierczym. Polskich maszynistów pomówił on o współudział w dokonywanych przez nazistowskich Niemców m.in. w Auschwitz-Birkenau zbrodniach ludobójstwa!

Postawił naszych przodków w jednym rzędzie z kolaborantami: norweskimi quislingowcami, francuskimi z Vichy czy ukraińskimi oddziałami paramilitarnymi!

W przesłanym do mediów komunikacie prezydent ZZM Leszek Miętek napisał: – To skandaliczna prowokacja, równie obrzydliwa jak sformułowanie „polskie obozy koncentracyjne”! Świadcząca albo o złej woli, albo o wyjątkowej głupocie i braku elementarnej wiedzy historycznej nie tylko niedouczonego dziennikarza z Wysp, ale całej redakcji publikującej plugawo oszczerstwa. Brednie okrywające hańbą BBC News na wieki.

Artykuł pomija podstawowe aspekty związane ze specyfiką życia w okupowanej Polsce, jak np. zmilitaryzowanie kolei



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



Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego za brak umowy z Przewozami Regionalnymi i ewidentne faworyzowanie spółki Koleje Dolnośląskie



PKP Intercity za przewiezione ponad 7 milionów pasażerów więcej niż rok wcześniej i pierwszy od lat dodatni wynik finansowy działalności

i nakazy pracy dla niemieckiego Ostbahn. Przemilczenia i przeinaczenia, jak zakrawające na absurd mylenie oprawcy z ofiarą, mają przypuszczalnie na celu próbę rozmycia odpowiedzialności za zbrodnie wojenne. W tym konkretnym przypadku za ludobójstwo dokonane przez III Rzeszę Niemiecką.

A że w rolę „advokata diabła” wciela się brytyjska prasa? Może dlatego, że obozy koncentracyjne to wynalazek brytyjski. Podczas tzw. wojen burskich na początku XX wieku ginęli w nich Burowie i Afrykanie, uwięzieni przez Brytyjczyków. Nie trzeba chyba dodawać, że tego z artykułu Allana Little z BBC News się nie dowiemy.

W liście do ambasadora RP w Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej Arkadego Rzegockiego z 28 stycznia, prezydent Miętek zapowiedział także, że powstały w 1919 roku ZZM podejmie wszelkie działania prawne w obronie honoru polskich maszynistów i polskich kolejarzy, którzy jako pierwsi za cenę życia stawili opór hitlerowskiemu najeźdźcy, którzy działali



w konspiracji i prowadzili działania dywersyjne wymierzone w okupanta. Nie pozwolimy na bezkarne oczernianie i znieważanie ich czci – zapowiedział.

Tak też się stanie. Podpisane 2 lutego porozumienie pomiędzy ZZM i Fundacją Reduta Dobrego Imienia – Polska Liga Przeciw Zniesławieniom, doświadczoną w prostowaniu nieprawdziwych informacji na temat historii Polski, a szczególnie przebiegu II wojny światowej, otwiera możliwość skutecznych kroków prawnych. Jednoczy siły obu organizacji w celu uzyskania na drodze prawnej

**DEATH
CAMPS
WERE
NAZI
GERMAN**

germandeathcamps.org

wycofania oszczerstw wymierzonych w polskich maszynistów, a w przypadku oporu ze strony pozwanych – reprezentowanie ZZM w procesie przeciw BBC News.

Podjęte działania wymagają wsparcia. ZZM poszukuje rodzin maszynistów pracujących na kolei podczas II wojny światowej. W grudniu ub.r. w procesie wytoczonym przez 95-letniego Karola Tenderę telewizji ZDF, Sąd Apelacyjny w Krakowie nakazał niemieckiej stacji przeproszenie byłego więźnia Auschwitz za użyte sformułowanie o „polskich obozach zagłady Majdanek i Auschwitz”. (raz)



**Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce
Biuro Rady Krajowej**

ul. Grójecka 17; 02-021 Warszawa tel. +48 22 474 26 15
e-mail: rkzzm@wp.pl; http://www.zzm.org.pl tel/fax +48 22 474 26 16

RK ZZM 14/01/2017

Warszawa, dnia 28.01.2017r.

Pan
Arkady Rzegocki
Ambasador Rzeczypospolitej Polskiej
w Zjednoczonym Królestwie
Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej

Szanowny Panie Ambasadore

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce składa niniejszym wyraz kraciowego oburzenia obelżywym komentarzem Allana Little z BBC News w artykule „Beware hate speech, says Auschwitz Holocaust survivor” z 27 stycznia 2017 r., pomawiającym m.in. polskich maszynistów o współudział w ludobójstwie dokonanym przez nazistowskich Niemców m.in. w obozie koncentracyjnym Auschwitz-Birkenau. To skandaliczna prowokacja, równie obrzydliwa jak sformułowanie „polskie obozy koncentracyjne”! Świadczące albo o złej woli, albo o wyjątkowej głupocie i braku elementarnej wiedzy historycznej nie tylko niedouczonego dziennikarza z Wysp, ale całej redakcji publikującej plugawie oszczerstwa. Brednie okrywające hańbą BBC News na wieki.

Artykuł pomija podstawowe aspekty związane ze specyfiką życia w okupowanej Polsce, jak np. zmilitaryzowanie kolei i nakazy pracy dla niemieckiego Ostbahn. Przemilczenia i przeinaczenia, jak zakrawające na absurd mylenie oprawcy z ofiarą, mają przypuszczalnie na celu próbę rozmycia odpowiedzialności za zbrodnie wojenne. W tym konkretnym przypadku za ludobójstwo dokonane przez III Rzeszę Niemiecką.

A że w rolę „advokata diabła” wciela się brytyjska prasa? Może dlatego, że obozy koncentracyjne to wynalazek brytyjski. Podczas tzw. wojen burskich na początku XX wieku ginęli w nich Burowie i Afrykanie, uwięzieni przez Brytyjczyków. Nie trzeba chyba dodawać, że tego z artykułu Allana Little z BBC News się nie dowiemy.

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce powstały w 1919 roku podejmie wszelkie działania prawne w obronie honoru polskich maszynistów i polskich kolejarzy, którzy jako pierwsi za cenę życia stawili opór hitlerowskiemu najeźdźcy, którzy działali w konspiracji i prowadzili działania dywersyjne wymierzone w okupanta.

Nie pozwolimy na bezkarne oczernianie i znieważanie ich czci.

Z uszanowaniem
Leszek Miętek
Prezesa
Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych w Polsce

W związku z podjętymi działaniami w walce o honor i prawdę historyczną Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce poszukuje rodzin maszynistów pracujących na kolei w czasie II Wojny Światowej.

ZZM postanowił wkroczyć na drogę prawną w egzekwowaniu prawdy w kwestii krzywdzącej tezy, jaką o polskich maszynistach wygłosił Allan Little z BBC News w artykule „Beware hate speech, says Auschwitz Holocaust survivor”.

Obrażliwe i nieprawdziwe słowa, jakoby polscy maszyniści brali udział w ludobójstwie dokonanym przez nazistów zostały opublikowane 27 stycznia 2017 roku.

W ramach porozumienia Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce i Fundacji Reduta Dobrego Imienia – Polska Liga Przeciw Zniesławieniom wszczęte zostanie postępowanie poczynawszy od podjęcia kroków prawnych przeciw autorowi tych słów. Oczekujemy wycofania oszczerstw. Brak rozwiązania tej sprawy w takim działaniu oznacza dla reprezentantów pokrzywdzonych walkę z BBC News.

Prosimy o kontakt na adres email:

rkzzm@wp.pl

lub pod numerem telefonów: **667 640 006**
(22) 474 26 15

Wzmacnianie kolei

Z Andrzejem Bittellem, podsekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, o wielkiej szansie modernizacyjnej, stawianych wyzwaniach, dialogu społecznym rozmawia Rafał Zarzecki.

– Objął Pan funkcję 20 września. Proszę powiedzieć, jakie były pierwsze podjęte działania?

– Niemal z marszu wszedłem w procedurę nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym. Jej pierwsze czytanie na posiedzeniu plenarnym Sejmu odbyło się bowiem dzień po rozpoczęciu przeze mnie pracy w ministerstwie. Mówimy tu o nowelizacji największej od 2003 roku, niezwykle ważnej, bo zawierającej elementy związane m.in. z konkurencyjnością transportu kolejowego, nowymi definicjami dotyczącymi infrastruktury kolejowej czy usytuowaniem prawnym regulatora rynku – prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Sprawne przeprowadzenie tego procesu było sprawą najwyższej wagi. Przypomnę, że termin wdrożenia Dyrektywy 2012/34 Parlamentu Europejskiego i Rady upłynął 16 czerwca 2015 r. Nad Polską wisiał swego rodzaju miecz Damoklesa, czyli zawieszona postępowanie przed Komisją Europejską ws. naruszenia prawa europejskiego.

Drugim dużym zagadnieniem wymagającym natychmiastowego uregulowania było zakończenie aktualizacji Krajowego Programu Kolejowego. Było to niezwykle ważne z punktu widzenia realizacji planów inwestycyjnych. Pozwoliło na stworzenie stabilnego fundamentu i harmonogramu dalszych działań. Wychodziło również naprzeciw oczekiwaniom rynku kolejowego.

– Wręczając nominację minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adam-

czyk wśród najważniejszych stawianych wyzwań wymienił inwestycje kolejowe, strategię rozwoju kolei i wspólny bilet. W styczniowym raporcie Najwyższa Izba Kontroli informuje o niewykorzystanych do końca 2015 roku miliardach unijnych środków na infrastrukturę kolejową. Czy ze strony resortu te zagadnienia zostały już dopięte na ostatni guzik i pieniądze na kolej w perspektywie do 2023 roku nam nie przepadną?

– Wytworzona została baza prawna przyspieszająca procesy inwestycyjne, jak wspomniany Krajowy Program Kolejowy czy nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym. Działania te umożliwiają spółce PKP Polskie Linie Kolejowe realizację ambitnego programu modernizacji infrastruktury. Trzeba mieć przy tym na względzie także potrzebę podjęcia wielu działań upraszczających procedury w spółce PLK. Dokonują się one np. w sferze związanej z ochroną środowiska. PLK dzięki odpowiednim zasobom kadrowym i merytorycznym zaczyna realizować to zadanie samodzielnie. Jego przeprowadzenie, razem z lepszą organizacją spraw administracyjnych, pozwoli znacząco przyspieszyć proces inwestycyjny.

– Jakiego rzędu kwoty będą przeznaczone na modernizację infrastruktury?

– W ramach obecnej perspektywy budżetowej Unii Europejskiej, liczymy że w 2017 roku podpiszemy w MIB umowy na inwestycje kolejowe za ok. 30 mld zł, a w 2018 r. – za ok. 8–10

mld zł. Przypominam, że trwa realizacja inwestycji kolejowych o wartości ponad 6 mld zł, a w ubiegłym roku zostały podpisane umowy na inwestycje warte ponad 2,5 mld zł. W 2018 r. PKP PLK SA rozpisze przetargi na prace na kolei warte ponad 11 mld zł. Kwoty te są szacunkowe, ale to ogromne środki, których kolej bardzo potrzebuje. To wielka szansa na modernizację i udowodnienie, że Polska potrafi realizować duże przedsięwzięcia.

– Przejdźmy do kolejnego z postawionych zadań – strategii rozwoju kolei. W jakie ramy prawne ma się wpisywać?

– Głównym dokumentem dla kolei będzie „Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju”. Po jej uchwaleniu przez Radę Ministrów, MIB przystąpi do uspoźniania resortowej „Strategii rozwoju transportu do roku 2020 z perspektywą do 2030 roku” z założeniami strategii rządowej. To będzie jedno z priorytetowych wyzwań na 2017 rok. Jako minister odpowiedzialny za sprawę kolei będę podkreślał jej rolę i potrzebę wzmocnienia w całym systemie transportowym państwa. Przemawia za tym szereg względów natury społecznej i ekologicznej, o których kolejarze doskonale wiedzą.

– Jaką ma Pan wizję kolejowych przewozów pasażerskich? Czy formuła funkcjonowania rynku w obecnym kształcie ulegnie zmianie?

– Przede wszystkim jestem zainteresowany doprowadzeniem do takiego modelu, w którym zarysowująca się tendencja wzrostu liczby pasażerów zostanie wzmocniona. Żeby uzyskać ten efekt należy sukcesywnie przywracać kolej w miejscach gdzie aktualnie nie funkcjonuje, lub jest obecna w minimalnym stopniu.

Na przyszłość kolei należy spojrzeć poprzez pryzmat IV Pakietu Kolejowego, kosztów utrzymania, a także zawartych umów na zakup taboru i wynikających

z nich zobowiązań. Perspektywa otwarcia rynku przewozów pasażerskich w Europie w 2030 r. sprawia, że musimy się do tego dobrze przygotować. W mojej ocenie proces konsolidacyjny jest nieuchronny.

– Na trzecim wyzwaniu, które przed Panem postawiono, wielu połamano sobie zęby. Mowa o wspólnym bilecie. Wie Pan ile to już trwa?

– W trakcie pierwszych rozmów na ten temat dowiedziałem się, że 12 lat. Ważne jest, że sami interesariusze tego przedsięwzięcia podejmują działania oddolne. Jestem przekonany, że w związku z tym nie będzie potrzeby przymuszania nikogo do uczestnictwa w projekcie.

Trzeba pamiętać, że przedsięwzięcie to obejmuje skomplikowane kwestie, dotyczące umów z przewoźnikami, wzajemnych rozliczeń, taryf, systemów informatycznych itd. Z punktu widzenia pasażera sprawa zasadniczo sprowadza się do możliwości zakupienia najlepszej, skrojonej do potrzeb, oferty na przejazd pociągami na danej trasie.

– Pracownikom i związkom zawodowych, jak ZZM, leży na sercu poprawa w obszarze bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Jakich działań możemy się spodziewać?

– O bezpieczeństwo trzeba dbać nieustannie, w przeciwnym razie ulega pogorszeniu. Każdy z nas ma świadomość, że wysoki poziom bezpieczeństwa to jeden z czynników przyciągających pasażerów do kolei. Jestem w stałym kontakcie z prezesem UTK. Analizujemy wszelkie sygnały płynące ze zdarzeń kolejowych i wyciągamy z nich wnioski. Znam dobrze także postulaty środowiska związkowego maszynistów, m.in. w zakresie czasu pracy. Zapewniam, że będziemy o tych sprawach dyskutowali i szukali najlepszych możliwych rozwiązań na posiedzeniach Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa.

– Jaka jest Pana filozofia dotycząca dialogu społecznego?

– Chcąc współpracować w szerokim zakresie nie należy się ograniczać i zamykać do jednej formuły. Oczywiście zinstytucjonalizowanie dialogu jest potrzebne, dlatego w ramach Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa stworzyliśmy kilka podzespołów, do których strony zgłosiły swoich reprezentantów. Podzespoły muszą się teraz zorganizować, przejść do działania i odpowiedzieć na wyzwania stawiane przed nimi przez resort, czyli wypracować rozwiązania.

Należy rozmawiać z partnerami społecznymi nawet wtedy, gdy rozmowy są trudne, a materia skomplikowana. To pozwala poznać zagadnienie z każdej strony.



ANDRZEJ BITTEL – podsekretarz stanu w MIB odpowiedzialny za transport kolejowy i realizację inwestycji na kolei. W 2006 r. był burmistrzem dzielnicy Wawer m.st. Warszawy. W latach 2007–2010 pracował w Centralnym Biurze Antykorupcyjnym. W latach 2010–2013 pełnił funkcję zastępcy burmistrza dzielnicy Ursynów, a od 2013 do 2014 był zastępcą burmistrza dzielnicy Targówek w Warszawie. Od 2015 r. naczelnik Wydziału Infrastruktury i Ochrony Środowiska w Starostwie Powiatowym w Pruszkowie. Absolwent prawa Uniwersytetu Warszawskiego. Ukończył także podyplomowe studia w zakresie zarządzania w administracji publicznej w Wyższej Szkole Przedsiębiorczości i Zarządzania im. Leona Koźmińskiego oraz Podyplomowe Studium Europejskiego Prawa Samorządowego w Polskiej Akademii Nauk.

Żeby podjąć najlepszą decyzję trzeba rozmawiać. Praca w samorządzie lokalnym nauczyła mnie współpracy z ludźmi. Tego chcę się dalej trzymać. Bez współpracy ze związkami zawodowymi i pracodawcami nie da się efektywnie funkcjonować w ramach rynku kolejowego.

– Powraca temat kolei dużych prędkości. Dobre przyjęcie Pendolino przez pasażerów można uznać za dowód zapotrzebowania na szybką kolej. Pytanie tylko, czy nas na nią stać?

– Powiedzmy sobie jasno, że w tej perspektywie finansowej nie ma środków na KDP. Zgodnie z obowiązującą strategią, decyzja w tej sprawie powinna zapaść do 2020 r., ale warto już teraz rozpocząć dyskusję, czy państwo potrzebuje takiego rozwiązania infrastrukturalnego, czy też nie. MIB zamierza zorganizować konferencję, która będzie pierwszym krokiem do podjęcia tej decyzji. Odbędzie się ona w tym roku, w najbliższym możliwym czasie.

– W karierze zawodowej nie miał Pan wcześniej styczności z koleją. A w życiu prywatnym?

– Trudno znaleźć w Polsce osoby, które nie mają w rodzinie lub gronie przyjaciół kolejarzy. Większą część swojego życia spędziłem na warszawskim Targówku, dzielnicy otoczonej z dwóch stron torami kolejowymi. Mieszkalem w ich pobliżu, w domu nocami słysząc było pociągi, które dawniej jeździły z większą częstotliwością.

Z perspektywy pasażera kolej towarzyszy mi od młodych lat. W pamięci utkwiły mi wypadki pociągiem nad morze, czy w góry – np. w dolinę Popradu. Z ostatnich wojaży dobrze wspominam podróż całą rodziną pociągiem Pendolino do Trójmiasta latem ubiegłego roku.

– Dziękuję za rozmowę.

Posiedzenie Zespołu Trójstronnego

Pierwsze tegoroczne posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa poświęcone było powołaniu podzespołów roboczych, które zajmą się wypracowaniem rozwiązań w konkretnych obszarach. Rozpoczną one swoje prace w lutym, już po zamknięciu tego numeru GM.

W spotkaniu 23 stycznia udział wzięli m.in. podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Andrzej Bittel, dyrektor departamentu jednostek nadzorowanych i podległych w Ministerstwie Rozwoju Wojciech Sawicki, zastępca dyrektora departamentu wspierania polityk gospodarczych w Ministerstwie Finansów Artur Kawaler, przedstawiciele pracodawców – z przewodniczącym Związku Pracodawców Kolejowych Maciejem Libiszewskim na czele, a także związków zawodowych – ze strony ZKM prezydent Leszek Miętek.

Na posiedzeniu omówiono kwestie organizacyjne – zmiany regulaminowe oraz harmonogramy działania czterech podzespołów roboczych, powołanych na posiedzeniu Zespołu Trójstronnego do spraw Kolejnictwa 1 czerwca 2016 r. Są to podzespoły:

- ds. infrastruktury (zajmie się planami inwestycyjnymi, Krajowym Programem

Kolejowym, stawkami dostępu do infrastruktury),

- ds. bezpieczeństwa (szeroko rozumianego – m.in. prowadzenie ruchu pociągów, czas pracy maszynistów i pracowników bezpośrednio zaangażowanych w eksploatację)
- ds. majątkowych (kwestie związane z wnoszeniem środków do Funduszu Własności Pracowniczej, wyposażaniem przez PKP SA w mienie spółek Grupy PKP)
- ds. przewozów pasażerskich (kwestie związane z funkcjonowaniem rynku, restrukturyzacją Przewozów Regionalnych, wspólnym biletem).

Z założenia gremia mają być „mobilne”, czyli m.in. niezbyt liczne. ZKM w podzespołach będą reprezentować: prezydent Leszek Miętek (ds. bezpieczeństwa, ds. przewozów pasażerskich) oraz wiceprezycenci: Krzysztof Ciećka (ds. majątkowych)

i Sławomir Centkowski (ds. infrastruktury). Rozpoczną one prace w drugiej połowie lutego, już po zamknięciu numeru GM. Dodajmy, że 23 stycznia strony zgodziły się także na powołanie podzespołu ds. zaplecza kolei.

Prezydent Miętek złożył ponadto na posiedzeniu Zespołu wniosek o dokonanie przez odpowiednie resorty wspólnej interpretacji przepisów dotyczących emerytur pomostowych, w celu jednolitego orzecznictwa przez ZUS. Chodzi o uzyskanie zgodności w nazewnictwie ustawy o emeryturach pomostowych z wchodzącymi w 2018 roku regulacjami dotyczącymi licencji i świadectwa maszynisty.

Zespół Trójstronny ds. Kolejnictwa – w skład którego wchodzi przedstawiciele strony rządowej, pracodawców kolejowych oraz pracowników – istnieje od 2003 r. W lutym 2016 r. wznowił prace po trzyletniej przerwie. ■



Protokół w rejestrze PIP

Protokół dodatkowy do ZUZP w PKP Intercity, dotyczący dodatku kilometrowego za prowadzenie pociągów powyżej 130 km/h w pojedynczej obsadzie na liniach wyposażonych w nowe systemy bezpieczeństwa, został 24 stycznia wpisany do rejestru zakładowych układów zbiorowych Okręgowego Inspektoratu Pracy w Warszawie pod numerem U-MCCXXXVIII/2.

Protokół dodatkowy nr 1 z 30 listopada 2016 r. do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy UZP dla pracowników zatrudnionych przez jednostki organizacyjne wchodzące w skład PKP Intercity jest zawarty na czas nieokreślony i wchodzi w życie z dniem zarejestrowania. ZZM podjął działania zmierzające do jego zawarcia zanim maszyniści dostrzegli negatywne skutki zapisu ZUZP. Przewidywał, że maszynista prowadzący pociąg w pojedynkę powyżej 130 km/godz. miał zarabiać mniej niż w podwójnej obsadzie. W myśl obowiązujących przepisów – otrzyma dodatek kilometrowy według obowiązujących stawek, zwiększony o 300 proc. za każdy kilometr jazdy z ww. prędkością.

Ze strony ZZM pod dokumentem podpisali się prezydent ZZM Leszek Miętek i wiceprezydent Krzysztof Ciećka.

Posiedzenie KOPP

Komisja Obrony Praw Pracowniczych ZZM pod przewodnictwem Czesława Azarczyka obradowała 7 lutego w siedzibie ZZM. Spotkanie z udziałem prezydenta Leszka Miętka poświęcone było sprawom związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, m.in. wystąpieniu do Urzędu Transportu Kolejowego ws. karty znajomości szlaku.

Fot. PS



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



1 w Polsce
i **2** w Unii Europejskiej
kolejowy przewoźnik
towarowy

**[szerokie
spektrum usług
dla grup
przemysłowych
i globalnych
korporacji]**

obecność
9
w krajach

 PKPCARGO



NIK: Mniej bezpiecznie na przejazdach

Ponad połowa skontrolowanych przejazdów kolejowo-drogowych nie była utrzymana we właściwym stanie technicznym, a przeszło 70 proc. – nie było odpowiednio oznakowanych. Zarządcy: linii kolejowych oraz dróg nie wykonywali należycie działań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa – alarmuje Najwyższa Izba Kontroli. W Polsce przejazd kolejowo-drogowy mamy co półtora kilometra linii kolejowej. To największe zagęszczenie w całej Europie.

Celem kontroli NIK była ocena działań zarządców infrastruktury kolejowej i drogowej oraz organów administracji publicznej w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach przez tory. Objęła ona 2015 r. i pierwsze półrocze 2016 r. Jako że sprawa ma bezpośrednie przełożenie na pracę każdego z osobna maszynisty, warto całemu zagadnieniu przyjrzeć się bardzo wnikliwie.

Pogorszony wskaźnik bezpieczeństwa

NIK odnotowuje, że poziom bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych wyrażony wskaźnikiem NRV w latach 2014-2015 pogorszył się. Wskaźnik określający to bezpieczeństwo wzrósł w 2015 r. o blisko 26 punktów procentowych w stosunku do roku poprzedniego i osiągnął poziom 94 proc. Zbliżył się zatem do granicznej wartości 100 proc., której przekroczenie oznaczać będzie zarazem przekroczenie akceptowanego poziomu ryzyka bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych.

W 2015 r. zmniejszyła się, w stosunku do 2014 r., liczba przejazdów (o ponad 1 proc.) oraz liczba wypadków na nich (o blisko 4 proc.). Znacznie wzrosła jednak liczba ofiar śmiertelnych takich wypadków (o ponad 27 proc.) i osób ciężko rannych (o 64 proc.).

Na przejazdach i przejściach kolejowych dochodzi do co trzeciego wypadku na kolei. Corocznie na przejazdach ginie ok. 50 osób, a ok. 35 zostaje ciężko rannych. Więcej zdarzeń ma miejsce tylko na dzikich przejściach (blisko 38 proc.). W 2015 r.



Przejazd kategorii C na linii nr 947 w km 1,405. Zły stan skrajnych płyt żelbetonowych i uszkodzony asfalt na dojeździe do przejazdu

Fot. NIK

zginęły na nich 173 osoby, a 49 zostało ciężko rannych. Ofiary śmiertelne wypadków na przejazdach oraz na dzikich przejściach stanowiły łącznie blisko 97 proc. ogółu ofiar wypadków kolejowych, zaś ciężko rannych ponad 80 proc.

Usterki i uszkodzenia

Jeśli chodzi o stan przejazdów kolejowych, z 240 skontrolowanych przez NIK aż 60 proc. posiadało różnego rodzaju usterki i uszkodzenia obniżające ich stan techniczny – nawierzchni drogowej oraz torów kolejowych i podtorza, a także urządzeń odwodnienia i oświetlenia.

Kontrolerzy zauważyli, że przejazdy kolejowe nie były także odpowiednio oznakowane – zarówno od strony drogi, jak i torów. Nieprawidłowości stwierdzili na 172 przejazdach (ponad 70 proc. skontrolowanych). Przede wszystkim oznakowanie było niekompletne, uszkodzone oraz nieczytelne i słabo widoczne, a znaki zasłonięte przez drzewa i przeszkody terenowe.

NIK zwraca także uwagę, że zarządcy dróg nie utrzymywali w odpowiednim stanie technicznym dróg dojazdowych do skrzyżowań z liniami kolejowymi. Więcej niż połowa spośród 64 skontrolowanych dróg dojazdowych do przejazdów miała złą nawierzchnię jezdni. Zarządcy linii kolejowych niestarannie wykonywali natomiast okresowe kontrole przejazdów, kładek i przejść podziemnych. Nie ustalali prawidłowo ich stanu technicznego i nie usuwali bezzwłocznie ujawnionych uszkodzeń. Kontrolerzy stwierdzili nieprawidłowe prowadzenie dokumentacji techniczno-eksploatacyjnej budowli kolejowych – głównie metryk przejazdowych i ksiąg obiektów budowlanych. Błędy i braki w dokumentacji uniemożliwiały właściwe monitorowanie zabezpieczenia i oznakowania przejazdów.

Wpływ kategorii na liczbę wypadków

Kontrola NIK udowodnia istotną korelację dwóch czynników – wpływu zabezpieczenia przejazdów na liczbę zdarzeń. Na kolei wyróżnić można sześć kategorii przejazdów ze względu na funkcjonujące na nich zabezpieczenia. W Polsce najczęściej jest tych kategorii D (54 proc.), czyli nie posiadających urządzeń ostrzegawczych i oznakowanych tylko znakiem drogowym. Dochodzi na nich do największej liczby wypadków (blisko 60 proc.



Przejazd kategorii D, w km 1,243 linia nr 503. Nierówne i zanieczyszczone żłobki na przejeździe kolejowo-drogowym Fot. NIK

na przejściach i przejazdach). Na najlepiej strzeżonych przejazdach kategorii A (jest ich 19 proc.), z rogatkami i sygnalizacją świetlną – do 8 procent.

Kontrola NIK wykazała nieprawidłowości na etapie ustalania kategorii przejazdów. Zasadniczą ich przyczyną było nieaktualizowanie iloczynów ruchu kolejowego i drogowego na przejazdach, wskutek niewykonywania na bieżąco pomiarów natężenia ruchu. Problem stanowi brak współpracy zarządców linii kolejowych z zarządcami dróg, którzy nie reagowali na monity o wykonanie pomiaru natężenia ruchu na drodze. Stwierdzono jednak również eksploatację 48 przejazdów z przekroczonym iloczynem ruchu w 4 skontrolowanych zakładach linii kolejowych. Czyli nawet gdy natężenie ruchu wskazywało na konieczność zmiany kategorii przejazdu i lepsze jego zabezpieczenie – nie robiono tego!

Do zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych może – zdaniem NIK – przyczynić się także wprowadzenie w październiku 2015 r. przez ministra właściwego ds. transportu rozporządzenia określającego nowe wyznaczniki – iloczyny natężenia ruchu – dotyczące nadawania kategorii przejazdom kolejowo-drogowym A – D. Według Izby, nowe przepisy stanowią podstawę do obniżania przez zarządców infrastruktury kolejowej dotychczasowych kategorii, kosztem bezpieczeństwa. Zarządcy, kierując się względami finansowymi, nie są bowiem zainteresowani utrzymaniem dotychczasowych wyższych kategorii i stosowania adekwatnych urządzeń zabezpieczenia na przejazdach. NIK alarmuje, że przepisy wprowadzono bez przeprowadzenia analiz skutków wpływu nowych regulacji na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

NIK zwraca także uwagę, że już przed wprowadzeniem nowych przepisów przejazdu kolejowe w Polsce należały do jednych z najmniej chronionych urządzeniami bez-

pieczeństwa w Europie. Tylko na 38 proc. z nich zamontowane były systemy zabezpieczenia ruchu, podczas gdy np. w Belgii, Bułgarii, Luksemburgu, czy Holandii są one na ponad 70 proc. przejazdów (patrz wykres poniżej).

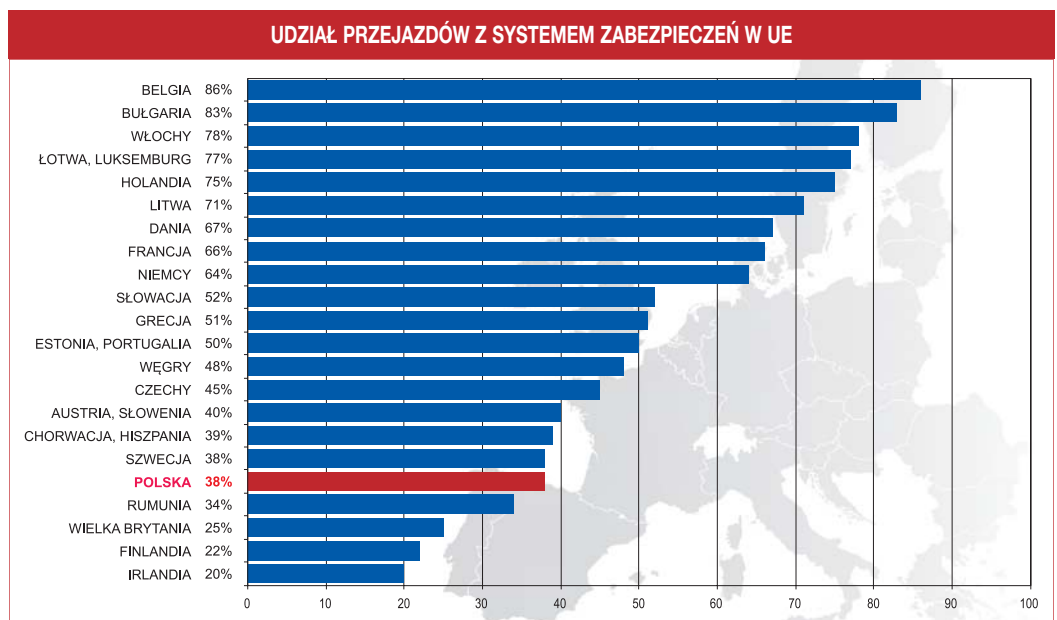
Coraz więcej dzikich przejść

Zagrożenie dla bezpieczeństwa stanowiły także dzikie przejścia przez tory kolejowe. Oprócz zagrożenia życia pieszych, przechodzenie przez tory w miejscach niedozwolonych powodowało również trwałe uszkodzenia torowiska. Zdaniem NIK, działania skontrolowanych zarządców mające na celu ograniczenie liczby dzikich przejść były nieskuteczne – w badanym okresie ich liczba wzrosła. Sprzyjać temu miał brak lub niewystarczająca współpraca zarządców linii kolejowych z komendami Straży Ochrony Kolei m.in. w zakresie identyfikowania tego rodzaju miejsc oraz egzekwowania zakazu poruszania się przez osoby postronne. Według kontrolerów Izby, brakowało także należytego zabezpieczenia dzikich przejść oraz oznaczenia ich tablicami ostrzegawczymi.

Kolejną przyczyną było wyłączenie z użytkowania kładek i przejść podziemnych, służących do bezkolizyjnego przemieszczania się przez tory kolejowe. Odrębną sprawą jest stan tych istniejących. Spośród skontrolowanych 75 kładek i 53 przejść podziemnych, aż ponad 80 proc. kładek oraz blisko 60 proc. przejść, miało różnego rodzaju usterki i uszkodzenia.

NIK skierowała wnioski pod adresem skontrolowanych jednostek, w celu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. Wskazała także na potrzebę podjęcia dodatkowych działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, wnosząc do ministra infrastruktury o analizę stosowania przepisów rozporządzenia w sprawie skrzyżowań linii kolejowych z drogami, dotyczących ustalania kategorii przejazdów.

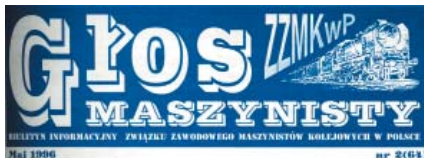
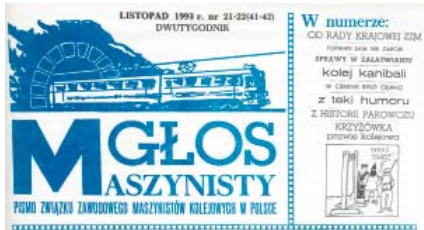
Opr. (raz)



Dane z 2012 r. Źródło: Opracowanie NIK według danych UTK

150 numer Głosu Maszynisty

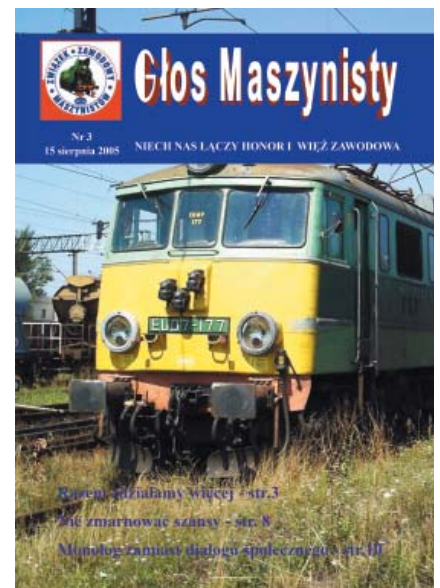
Jubileuszowy numer miesięcznika to dobra okazja by przypomnieć dzieje pisma, jego twórców oraz kilkanaście okładek, obrazujących czym się zajmowaliśmy przez minione lata.



Tak ewoluowała winieta „GM”



Pierwszy numer z 1990 r.



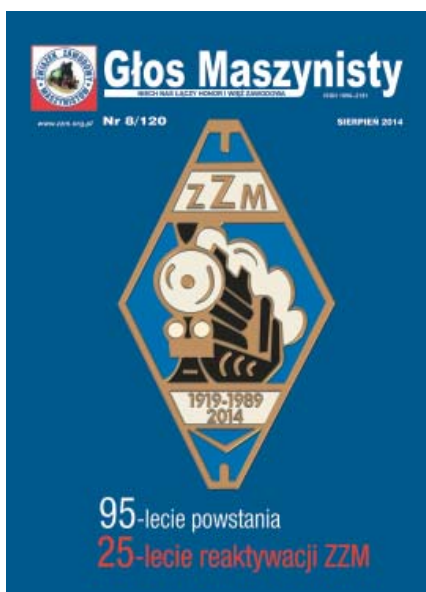
Od sierpnia 2005 „GM” ukazuje się jako miesięcznik

Zacznijmy od tytułu pisma, który został zapożyczony. Historyczne źródła podają, że periodyk pod nazwą Głos Maszynisty wychodził jeszcze przed II wojną światową. Na potrzeby publikacji z okazji 95-lecia i 25-lecia reaktywacji ZMZ przetrząsnęliśmy archiwa, ale nie udało nam się znaleźć żadnego numeru pisma z tego okresu. Co ciekawe, GM wydawała organizacja „konkurencyjna” wobec ówczesnego ZMZ – Bezpartyjny Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce. Założony w 1930 r., młodsza o 11 lat od ZMZ (i dużo mniej liczna).

Powstały zaraz po odzyskaniu niepodległości Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce kojarzony był z Narodową Demokracją. Wydawał własny organ związkowy pt. Maszynista. W latach 1920–25 i 1932–39 ukazywał się on w formie miesięcznika, a w latach 1926–31 jako dwutygodnik. Ówczesny związek kładł wielki nacisk nie tylko na informację, ale także na edukację i doskonalenie zawodowe. Oprócz







Maszynisty ZMZ wydawał specjalistyczny miesięcznik pn. Technika Parowozowa, publikacje fachowe typu „Jak ustrzec się wypadku zepsucia parowozu” oraz zakładał kółka techniczne z bibliotekami.

Po reaktywacji ZMZ w 1989 r. pierwsze próby stworzenia organu prasowego zostały podjęte na Górnym Śląsku. W sierpniu 1990 r. w Katowicach ukazuje się historyczny inauguracyjny numer Głosu Maszynisty pod egidą ZMZ PKP przy Śląskiej DOKP. Liczył 6 stron i przypominał nieco konspiracyjną „bibułę”. Kolegium redakcyjne tworzyli: przewodniczący Leon Flemming oraz członkowie Andrzej Jakubiec, Mirosław Mróz, Ryszard Zajączkowski.

Z założenia dwutygodnik, dość szybko przemienił się jednak w „nieregularnik”, a w 1997 r. przestał się ukazywać. Kolejna próba wznowienia wydawania biuletynu informacyjnego miała miejsce w 2001 r. Decyzja ówczesnego prezydium Rady Krajowej ZMZ nie przyniosła niestety spodziewanych efektów. Między 2002 a połową 2005 r. GM ukazywał się właściwie od przypadku do przypadku. Zawierał 8 lub 12 stron i prezentował się skromnie – jak na biuletyn przystało.

W 2005 r. Krajowy Zjazd Delegatów ZMZ powierzył kierowanie organizacji prezydium Rady Krajowej w składzie : prezydent Leszek Miętek oraz wiceprezydenci – Krzysztof Ciećka i Bogusław Sady, które postawiło sobie bardzo ambitne cele, m.in. związane

z szeroko pojętą komunikacją z członkami ZMZ przy pomocy czasopisma. Stworzyli podwaliny pod Głos Maszynisty w obecnej formule, wychodzący regularnie i profesjonalnie redagowany.

Od sierpnia 2005 roku GM jest miesięcznikiem. Zaczynaliśmy od 16 stron, w tym 4 kolorowych i 12 czarno-białych. Od stycznia 2006 r. „wychodzimy” całkowicie w kolorze, a objętość pisma rozrosła się do 20 stron (bywały i 24). Przy pierwszych numerach nieocenioną pomocą i radami służyli mi Roman Jordan i Kazimierz Jamrozik, tworzący kolegium redakcyjne. Najdłużej przez minione ponad 11 lat miałem przyjemność kierować redakcją z nieodżałowanym Eugeniuszem Śliwińskim, Adamem Murawskim i Grzegorzem Mocem. ■

Rafał Zarzecki



♥ Podaruj 1 procent podatku

Na operację ciężko chorego emerytowanego maszynisty Janusza Daniewskiego z Chelma.

Wpłaty prosimy kierować na konto: Fundacja Sedeka, Alior Bank SA

71 1060 0076 0000 3210 0020 7652

Tytułem:

11067 – Grupa OPP – Daniewski Janusz

Przełącz 1% podatku

W formularzu PIT wpisz numer: **KRS 0000338389**

W rubryce „Informacje uzupełniające – cel szczegółowy 1%” podaj:

11067 – Grupa OPP – Daniewski Janusz

Szanowni Darczyńcy, prosimy o zaznaczenie w zeznaniu podatkowym pola „wyrażam zgodę”

Lenka Biesik to radosna i pełna energii dziewczynka. Niestety, jej beztraskie dzieciństwo zaburzył guz nadnercza.

U naszej córki pod koniec września br. zdiagnozowano neuroblastomę IV stopnia o wieloogniskowej lokalizacji z wnikiem do kanału kręgowego, a także do szpiku kostnego i kości. Lena leczona jest w górnośląskim Centrum Zdrowia Dziecka w Katowicach. Dzielnie znosi leczenie i nie poddaje się. Lenkę w przyszłości czeka długie leczenie i niestety również długa rehabilitacja, która pomoże jej wrócić do prawidłowego rozwoju dziecka w jej wieku.



Darowizny prosimy wpłacać na konto:

FUNDACJA DZIECIOM „ZDAŹYĆ Z POMOCĄ”

ul. Łomianańska 5, 01-685 Warszawa

Bank BPH SA **15 1060 0076 0000 3310 0018 2615**

Z dopiskiem: **30296 Biesik Lena – darowizna na pomoc i ochronę zdrowia**

W formularzu PIT wpisz numer: **KRS 0000037904**

W rubryce „Informacje uzupełniające – cel szczegółowy 1%” podaj:

30296 Biesik Lena

Prosimy o zaznaczenie w zeznaniu PIT pola „wyrażam zgodę”.

Mam na imię Michał. Jestem bardzo pogodny i wesoły. Uwielbiam zwierzęta szczególnie słonie, żyrafy, delfiny, pluskać się w wodzie, biegać z bratem i mu dokuczać. Gdy skończyłem 2 lata, zdiagnozowano u mnie autyzm wczesnodziecięcy. Od tego czasu jestem pod opieką Fundacji Jaś i Małgosia, gdzie uczęszczam na terapię i do przedszkola.



Wielu rzeczy jeszcze nie rozumiem, ale bardzo szybko się uczę. Rodzice są bardzo dumni ze mnie. Chciałbym nauczyć się mówić. Na pewno odpowiednia terapia mi w tym pomoże. Dzięki wsparciu finansowemu, będzie mi łatwiej osiągnąć jak najwięcej w dążeniu do samodzielności. Mam nadzieję, że kiedyś sam będę mógł Wam podziękować.

Wpisz w PIT KRS Fundacji Jaś i Małgosia **0000127075**

W rubryce „cel szczegółowy” wpisz **#668 Michał Kajewski**

Zaznacz: **wyrażam zgodę**

lub

Wpłać darowiznę na konto

88 1240 2539 1111 0010 2766 0745

z dopiskiem **#668 Michał Kajewski**

Z prac Sektora PP

Sektor Przewozów Pasażerskich ZZM obradował 1 lutego w Warszawie z udziałem prezydenta Leszka Miętka oraz przedstawicieli centrali PKP Intercity – dyrektora Ewy Boguszewskiej i dyrektora Marka Kapusty.



Rada SPP omawiała m.in. sprawę czasowego przekazania części pracy z PKP Intercity do PKP Cargo. Wiceprezydent Krzysztof Ciećka i przewodniczący SPP Zbigniew Błaszowski przedstawili informację z przebiegu rozmów z zarządem IC na temat zmiany systemu wynagradzania. Do tej pory odbyły się dwa spotkania w tej sprawie, następne planowane jest na 20 lutego. Jak wyjaśniła dyrektor Boguszewska, zarząd chce wypracować rozwiązania spełniające oczekiwania obu stron, tj. pracodawcy i pracowników. Kierownictwo spółki pragnie, by wynagrodzenia motywowały pracowników do lepszej pracy oraz chce zminimalizowania liczby dodatków.

Na pytania o wynagradzanie maszynistów szkolących maszynistów stażystów dyrektor Boguszewska odpowiedziała, że trwają prace nad zmianą podstawy wynagrodzenia na czas szkolenia.

Nie mówimy żegnaj

Na pierwszy peron stacji Toruń Główny wjechał 22 listopada ub.r. kończący bieg pociąg z Włocławka. Maszynista Kujawsko-Pomorskiego Oddziału Przewozów Regionalnych Bogumił Niewczas ostatni raz w karierze siedział za nastawnikiem i czynnie przyprowadził pociąg do przystanku „Emerytura”.

Całą swoją karierę zawodową (45 lat i 2 m-ce) związany z Toruniem Kluczykami. Obsługiwał większość stacjonujących tam maszyn parowych – planowy Ty51-6 oraz parowozy serii

Tradycji Toruńskiego Węzła Kolejowego. W związku z przeprowadzką muzeum na Dworzec Główny w Toruniu, zaszła potrzeba ponownego organizowania placówki i budowy ekspozycji. Żywimy nadzieję, że upowszechni

młodszy pokoleniom historię kolejnictwa. W dalszym ciągu deklaruje także chęć współpracy z MNZZM w Toruniu. Rada Maszynistów MNZZM, wszyscy przyjaciele oraz znajomi dziękują za wieczną pogodę ducha i życzą samych szczęśliwych chwil w rozpoczętej karierze emeryta.

(ZM)



Ty2, OI49, Ty4, Ok1. Od 1987 roku maszynista trakcji elektrycznej. Rozpoczął od planowej ET21-520, poprzez ET22, by na dłużej zagościć w ruchu pasażerskim na EU07-452 i 515. W swojej karierze obsługiwał również inne serie pojazdów: Siemens ES64, Bombardier Traxx, Skoda E163, EN57, ED72 a ostatnią służbę wykonał na jeżdżącym pod banderą PR EN76Elf – 052.

Pomimo przejścia na emeryturę Bogumił Niewczas nie będzie narzekał na nadmiar wolnego czasu, jako twórca i założyciel Izby



Marek Pachol z Sekcji Eksploatacji Pojazdów Trakcyjnych w Katowicach PKP IC Zakład Południowy ostatnią jazdę w charakterze maszynisty odbył 22 grudnia, obsługując pociąg numer 54001 „Sobieski” relacji Gdynia – Wiedeń.

Pamiętkową wstęgę przeciął na stacji Katowice. Na peronie z kwiatami czekali przełożeni oraz koleżanki i koledzy z sekcji eksploatacji i handlowej, aby podziękować za wspólne lata i złożyć życzenia. Do życzeń dołączyli koledzy PLK.

Na kolei 45 lat. Od 1983 roku maszynista trakcji spalinowej, a od 1987 – trakcji elektrycznej. W lipcu 1991 roku podjął decyzję o przejściu z lokomotywni Szczakowa do Katowic, gdzie obsługując pociągi pośpieszne i ekspresowe dopracował do emerytury. Wyszkolił wielu maszynistów i został wyróżniony odznaką „Przodujący kolejarz”. Za pośrednictwem GM koledzy życzą rozwijania w zdrowiu pasji podróżniczej.

(JB)



Nowe kadry

W Opolskim Oddziale Przewozów Regionalnych odbyła się miła uroczystość. W poczet grona maszynistów przyjęto 13 nowych adeptów zawodu.

Są nimi Mateusz Drożdż, Łukasz Grabowski, Kamil Kaczmarzyk, Mateusz Kofodziej, Damian Krzyżowski, Tomasz Martin, Paweł Ocipiński, Przemysław Pendziatek, Maciej Szkucik, Andrzej Tarasek, Wojciech Winiarz, Dawid Zadworny, Michał Zagrodnik.

Uroczystość odbyła się 20 grudnia w sekcji PRSM Kędzierzyn-Koźle z udziałem dyrektora Oddziału Sylwestra Brząkały. Ponadto w spotkaniu udział wzięli dyrektor Departamentu Infrastruktury i Gospodarki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego Bartłomiej Horaczuk, naczelnik



nik działu Ireneusz Cieślak, naczelnik sekcji PRSM Krzysztof Bugajski, naczelnik działu ds. pracowniczych Elżbieta Krzyżostan, Sylwia Szadowska-Tyszka zajmująca się tymi adeptami w czasie szkolenia oraz przewodniczący Rady Zakładowej ZZM przy Przewozach Samorządowych Jan Plesch.

Henryk Karbownik prowadził swój ostatni pociąg 64404 relacji Opole Główne-Kędzierzyn-Koźle 28 listopada ub.r. Po zjeździe na grupę odstawczą koledzy zorganizowali miłą niespodziankę, w podziękę za długie lata pracy i współpracę. Na zdjęciu od lewej Krzysztof Miciak, maszynista instruktor Łukasz Zwoliński, przewodniczący RZ ZZM Jan Plesch, naczelnik sekcji Krzysztof Bugajski, Mirosław Kaczmarek, Jacek Padaszyński. Na krześle Henryk Karbownik.

(JP)



Ostatnią jazdę pociągiem 77010 z Kościana do Leszna wykonał 30 grudnia maszynista PR Poznań Sekcja Leszno Wiesław Kaczmarek. Przepracował 40 lat na pojazdach trakcyjnych – spalinowych oraz elektrycznych.



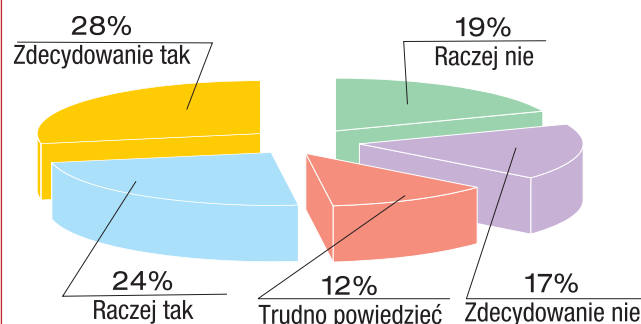
Na peronie, gdzie witali go koleżanki i koledzy z Sekcji Leszno, nastąpiło tradycyjne zerwanie taśmy prędkościomierza.

(BJ)

Barometr



Czy polski rząd powinien poprzeć ponowny wybór (kadencja kończy się 31 maja br.) Donalda Tuska na stanowisko przewodniczącego Rady Europejskiej?



Źródło: CBOS, badanie „Aktualne problemy i wydarzenia” z 2-9 lutego 2017 r.

LICZBA MIESIĄCA



Tyle milionów (a ściślej 7,3) pasażerów więcej przewiozła w 2016 roku spółka PKP Intercity, co przełożyło się na pierwszy od lat dodatni wynik finansowy w wysokości 47 mln zł.

Cytat miesiąca

PANIE PREZESIE



PROSZĘ MNIE NIE ODPYTYWAĆ

Jerzy Michałak, członek zarządu Województwa Dolnośląskiego, w odpowiedzi na pytania prezesa Przewozów Regionalnych Krzysztofa Mamińskiego o wysokość rekompensat dla Kolei Dolnośląskich oraz gdzie trafiło 20 z 22 mln zł z Funduszu Kolejowego. Rozmowa faktów, TVP 3 Wrocław, 7.02.2017 r.

Ulica Maszynistów?

W piątym turnieju halowym piłki nożnej o Puchar Przewodniczącego ZZM PR w Szczecinie po raz drugi z rzędu triumfował team SKM w Trójmieście.

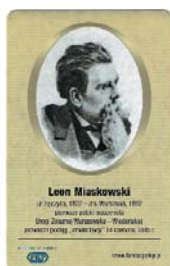


Futsalowe zawody zostały rozegrane w Chociwlu 28 stycznia. Rywalizowało w nich 7 ekip w składach 5-osobowych. Bój z maszynistami

toczyła m.in. drużyna gminy Chociwel, pod wodzą burmistrza Stanisława Szymczaka. Prym wiodły w niej trzy panie, które radziły sobie bardzo dobrze. W finale skuteczniejsza okazała się jednak drużyna SKM, która zdobyła okazały puchar.



Czterem zawodniczkom (trójce z Chociwla oraz Annie Szelidze z IC Szczecin) wiceprezydent ZZM Krzysztof Ciećka wręczył upominki w imieniu prezesa Leszka Miętka. Burmistrz Szymczak zapowiedział natomiast, że będzie zabiegał, by ulicy przy stacji w Chociwlu nadać nazwę Maszynistów Kolejowych.



Pożyteczna inicjatywa

Maszynista prowadzący inauguracyjny pociąg na otwarciu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej jest bohaterem kalendarza listkowego na 2017 r. Projekt służy upamiętnieniu kolejarzy pochowanych na Cmentarzu Powązkowskim w Warszawie.

Leon Miskowski uznawany jest za pierwszego polskiego maszynistę parowozu. Zachowały się dowody, że 14 czerwca 1845 r. prowadził jeden z dwóch pociągów otwierających „wiedenkę”. Urodził się w Łęczycy w 1822 r., a kształcił w Szkole Technicznej w Berlinie. Na kolei pracował krótko. Wyjechał na Ukrainę, gdzie zatrudnił się w jednej z budowanych cukrowni. Po powrocie do Królestwa Polskiego pracował w firmie Lilpop, Rau i Loewenstein. Zmarł w 1892 r. w wieku 70 lat.

– Warto upamiętniać kolejarzy pochowanych na Powązkach, przypominać postaci zapomniane i odkrywać nieznane – tłumaczy ideę projektu jego koordynator Marek Moczulski, członek Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei, dziennikarz, autor albumu „Stacya Stare Powązki”. Jednym ze sposobów są kalendarze-list-

ki, które ukazują się seryjnie od 2015 r. Figurowali na nich Stanisław Wysocki – projektant i budowniczy DŻWW, Władysław Reymont – m.in. pracownik służby drogowej tej linii kolejowej, Aleksander Wasiutyński – autor projektu przebudowy Warszawskiego Węzła Kolejowego,

Józef Nowkuński – budowniczy magistrali węglowej Śląsk–Gdynia. Tegoroczne przypominają postać pierwszego maszynisty, architekta Mariana Lalewicza, projektanta siedziby PKP PLK oraz inżyniera Kazimierza Szpotańskiego, pioniera przemysłu aparatów elektrycznych. ■



W obiektywie



EP 05 po „restauracji”. PKP Intercity uroczyście zaprezentowała 7 lutego lokomotywę z 1961 r. po pierwszej fazie remontu, wykonanego w Remtra-ku. Kierownictwo przewoźnika zapowiada, że wróci na tory i będzie prowadziła nie tylko pociągi okazjonalne, ale także rozkładowe – na wyznaczonej trasie. Fot. G. Moc

Etos

Patriotyzm

Uznanie

Profesjonalizm

ZYM

Honor

Służba

Odpowiedzialność

ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE
 Działamy od 1919 roku.
 Jeśli chcesz do nas dołączyć,
 na stronie www.zym.org.pl znajdziesz dane teleadresowe
 do organizacji związkowych zrzeszonych w ZYM

Humor

Dyrektor marketingu w T-Mobile wychodzi na postój taksówek. Podbiega do niego trzech taksówkarzy i pytają, dokąd chce jechać. Podaje adres, a taksiarze zaczynają się licytować. Pierwszy mówi:

- Zawiozę pana tam za 50 zł. Komfort, klima...

Drugi:

- A ja za 40 zł i nie mniej wygodnie.

Trzeci na to:

- A ja szybko i najkrótszą trasą, za 30 zł.

Dyrektor wybrał najtańszego. Dojechali na miejsce, taryfiarz mówi:

- 120 złotych się należy.

- Jak to?! Mówił pan, że kurs będzie za 30!

- Kurs jest za 30. Kolejne 30 zł za to, że po drodze grała muzyka.

- To jest płatne?! Dlaczego pan nie uprzedził?

- Mnie muzyka nie przeszkadza, a pan powinien być wcześniej spytać. No i jeszcze 30 zł za to, że pana bawiłem anegdotami i historyjkami.

- To też płatne?!

- A jak! Za wszystko trzeba płacić.

No i ostatnia pozycja – horoskop.

- Jaki znowu horoskop?!

- Wyskakuj z kasy, BARANIE, albo będą problemy!

- Jak wabi się pies złomiarza?

- Puszek.

- Poproszę jednego pączka.

- Tylko jednego?

- Tak.

- Jest pani na diecie?

- Nie, na emeryturze.

- Szefie, jestem zmuszony poprosić o podwyżkę. Interesują się mną trzy firmy.

- Jakie?

- Elektrownia, gazownia i wodociągi.

- Szefie, zagramy w statki?

- Dobrze.

- To ja zaczynam – L4.

Fraszki Jerzego Szulca

PANIENKA

Jeszcze przez pana
Nie opanowana.

WNIKLIWOŚĆ

Było po byku
Aż przyszli z NIK-u.

DYMISJA

Zdjęty został dzwon
Bo miał nie ten ton.



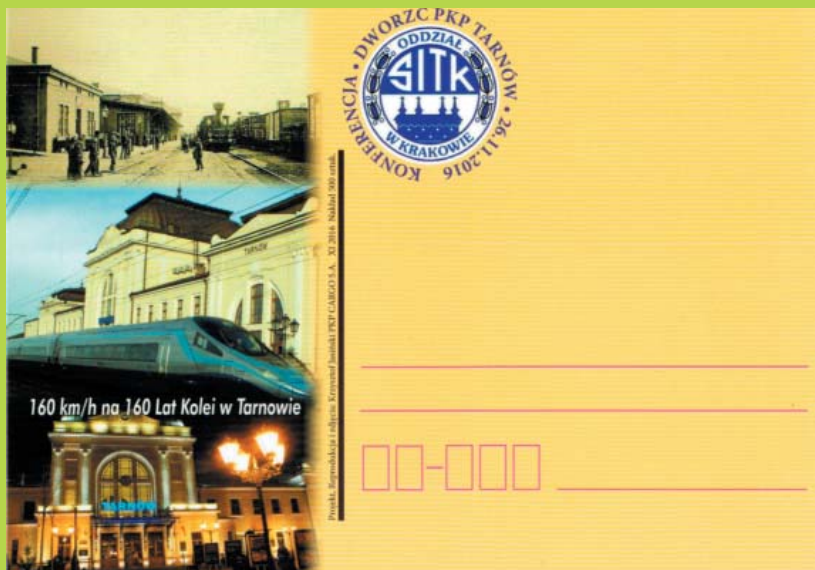
Modelarstwo



Makieta kolejowa w formie „tortu” Oświęcimskiego Klubu Modelarzy Kolejowych była prezentowana na wielu imprezach modelarskich w Polsce. Obecnie można ją podziwiać w holu głównym Centrali PKP Cargo S.A. w Warszawie. Fot. PS

Filatelistyka

Okołniczościowa kartka pocztowa, beznominałowa upamiętnia ubiegłoroczny jubileusz 160-lecia kolei w Tarnowie.



Została wydana w listopadzie 2016 roku w nakładzie 500 sztuk z inspiracji oraz według projektu Krzysztofa Jasińskiego z Sekcji Przewozów w Tarnowie Południowego Zakładu PKP Cargo S.A. Zdjęcia przedstawiają stary i teraźniejszy dworzec kolejowy oraz pociąg ED 250 „Pendolino”, kursujący tamtędy po wprowadzeniu rozkładu jazdy 13.12.2015 r.

(amur)

Etap rozwoju czegoś	Wyskoki, wybryki	Moneta w sakiewce Pызdry	Grecka bogini w zbroi 303" Fiedlera	I na ubrania, i do walki	Króluje w żurnalach	Skomponował „Wesele Figara”	Konica ... japońska firma	Joel i Ethan, reżyserzy	Pieczynie w przelyku	Odpoczynek + rozrywka	Haracz od podobiego kraju	Spryciarz
Komunia udzielana ciężko chorym			15		2		Drużyna Łukasza Piszczka						Choroba dziecięca; krztusiec
14					Drugi ..., poza cenzurą					Pojazd z noszami			
Rzęsisty deszcz; pompa					Dziewczy-na, panna (żart.)					Port nad Rodanem			
Władcy (najjaśniejsza ...)			11		Czer-wony, karciany romb			Zabawka w pias-kownicy					
					Metal na pociski do wiatrówki	Ptak leśny; bargiel	Np. podat-kowa			Jabłko króla			
Przejaw czegoś	Łukasz, znany tenisista	Kamizel-ka ratun-kowa	Matka Edypa (mit. gr.)					Lady ..., śpiewa „Alejan-dro”		Odgłos pukania			
Z Pomni-kim Bohaterów Getta	3	Pewne grono ludzi				Zaparzo-na lub napisana				Starszy pasterz owiec	PZL I-22 ..., polski samolot	Fajka z wielbłą-dem	Hrabstwo w Wielkiej Brytanii
						Powód ziewania	Urządza wnętrza	... szkoc-kie, forma masażu wodnego			12		
Morza, np. jadalny maż		Pracuje przy szalach	Pierwia-stek o symbolu V					Za grzechy, to pokuta					Spichlerz zbożowy
Albatros lub struś	6				Figurka z żółędzi i zapalek	1		10		Przy-smak, że palce lizać!			
					Pejzaż, krajobraz			Zielony w jakiejś dziedzi-nie		Ang. piosen-karka („Hello”)	4		9
Dzieli się na dys-cypliny	Picasso lub Neruda		Np. Seneka	Chodaki, łapcie	Wojtyła, został papieżem			„Fiasko” w menu		Ferguson, b. trener Manche-steru			
	5				Ani pion, ani poziom	Do opatry-wania ran	Droga obok karczmy				Krótki film rekla-mowy	Ultra-pienie (droga przez ...)	Ozdobne nakrycie łózka
Przednia strona monety; reszka						Bezpłatny serwis Google				Zmysł kojarzony z kubkami			
						Śliczna bryczka				Wianki kaszanki			
Strata na wadze		Ośrodek płytek ceramicz-nych						Młynarz ze „Zna-chora”					
Zarys, kontury czegoś	8					Interneto-wy – z małą				Atrybut praczki przy balii			

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 2 prosimy nadsyłać do 5 marca 2017 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 2”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę ufundowaną przez naszego sponsora – spółkę CS Natura Tour. Nagrodą jest pobyt weekendowy dla dwóch osób w wybranym ośrodku wypoczynkowym spółki.

Rozwiązanie krzyżówki nr 1: „Symulator jazdy pociągiem”. Nagrodę – gadzety związkowe wylosował: **Piotr Maćkowski** z Bukowna. Nagrodę wysłamy pocztą.

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



Głos Maszynisty
NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ 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), 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.

Fot na okładce: G. Moc



WCZASY ZIMOWE
7-dniowe
z wyżywieniem HB
Halny Karpacz - 625 zł/os.
Stokrotka Karpacz - 515 zł/os.

POBYTY ZIMOWE
1 doba
z wyżywieniem HB
(dowolna ilość dni)
Siwarna Kościelisko
80 zł/osobodoba
Kolejorz Zakopane
92 zł/osobodoba

GÓRY RODZINA LAS SPORT WAKACJE WYPOCZYNEK ZACHÓD SŁONCA
ZABAWA PRZYJACIELE LUZ CZAS WOLNY
URLOP LEŻAK SEN
PLAŻA MORZE LAS RELAKS WAKACJE WYPOCZYNEK ZACHÓD SŁONCA
PRZYGODA GÓRY

WYPOCZYNEK ZA GRANICĄ



BEZPIECZEŃSTWO
Natura Tour jest właścicielem sieci 14 ośrodków na terenie kraju



DOŚWIADCZENIE
Istniejemy od 16 lat, w samym 2015 r. obsłużyliśmy 335 tys. Klientów



MORZE I GÓRY
Ośrodki Natura Tour położone są w najbardziej znanych kurortach



NISKIE CENY
Pobyt w naszych ośrodkach kosztuje naprawdę niewiele

zadzwoń lub zarezerwuj on-line
infolinia: 801 000 527

www.naturatour.pl