



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 8/155

SIERPIEŃ 2017



Mamy swoją ulicę!



W przededniu naszego święta

Zbliżają się obchody Dnia Maszynisty – wielkie święto naszej grupy zawodowej.

Od 21 lat przypominają wszem i wobec o statusie naszej profesji. O rosnącej randze i poważaniu może świadczyć ulica Maszynistów Kolejowych, ustanowiona w Zachodniopomorskiem. W tym miejscu chciałbym serdecznie podziękować Radzie Miejskiej w Chociwlu za uchwałę, a w szczególności naszemu radnemu Wojciechowi Kalinowskiemu, a także Burmistrzowi Miasta!

Na tegorocznych Centralnych Obchodach Dnia Maszynisty spotkamy się w Chotowej, w woj. podkarpackim. Licząc na tradycyjnie miłą atmosferę, chciałbym aby naszemu świętu towarzyszyła szersza refleksja: nad zawodem i odpowiedzialnością związaną z jego wykonywaniem. Nad etosem kolejarskiego munduru i maszynistowskiej służby – służby społeczeństwu



Obchody EDM w 2016 r.

i narodowi. Abyśmy każdego dnia, zgodnie z hasłem „Niech nas łączy honor i więź zawodowa”, wykazywali wobec siebie więcej zrozumienia i życzliwości.

Leszek Miętek
Prezydent ZZM

PODZIĘKOWANIE



W związku z zakończeniem prac Rady Nadzorczej PKP SA w ostatniej kadencji, dziękuję za zaszczyt reprezentowania załogi w tym gremium, otrzymane przez cały okres wsparcie i owocną współpracę. Ze wszystkich sił starałem się spełnić zaufanie pokładane w mojej osobie.

Leszek Miętek

Od redakcji: Na mocy uchwalonej przez Sejm w grudniu 2016 r. ustawy o zarządzaniu mieniem państwowym, zmieniły się warunki jakie musi spełnić członek rady nadzorczej w spółkach Skarbu Państwa. Nie może być m.in. pracownikiem spółki zależnej. Walne Zgromadzenie PKP S.A. wybrało skład rady na następną kadencję, w której zabrakło przedstawicieli pracowników. Wszystkie reprezentatywne związki zawodowe, w tym OPZZ, zwróciły się do rządu i parlamentu o nowelizację przepisów eliminujących możliwość kandydowania wielu dotychczasowym reprezentantom załogi.



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



Spółka PKP PLK za forsowanie wysokich stawek dostępu do infrastruktury kolejowej



Maszynista PR Janusz Wyzlic – za profesjonalne zachowanie w obliczu niebezpieczeństwa

Mamy swoją ulicę!

Swojsko brzmiącą nazwę będzie nosić ulica w Chociwlu, w Województwie Zachodniopomorskim. Tamtejsi radni przemianowali jeden z traktów na ulicę Maszynistów Kolejowych!

Przyjęte przez Radę Miejską w Chociwlu uchwały z 17 maja o dokonaniu zmiany nazw ulic: Karola Świerczewskiego na Jana Pawła II oraz 25 Lecia PRL na Maszynistów Kolejowych weszły w życie z dniem 16 czerwca. Zostały podjęte w związku z przyjętą przez Sejm RP tzw. ustawą dekomunizacyjną – o zakazie propagowania komunizmu lub innego ustroju totalitarnego przez nazwy budowli, obiektów i urządzeń użyteczności publicznej.

Wielki wkład w powstanie Ulicy Maszynistów Kolejowych w Chociwlu ma tamtejszy radny Wojciech Kalinowski, maszynista PKP Cargo, przewodniczący szczecińskiego Koła ZZM w tej spółce. Odsłonięcie tablic z nowymi nazwami ulic jest jedną z atrakcji uroczystości dożynkowych, które odbędą się 26 sierpnia. Do tematu wrócimy we wrześniowym numerze GM.

Piękna inicjatywa i godna naśladowania. Z naszych informacji wynika, że w Polsce ulica Maszynistów znajduje się jeszcze tylko w jednej miejscowości – w Tarnowskich Górach (województwo śląskie) na tzw. Osiedlu Kolejowym.

■
(raz)



Radny Wojciech Kalinowski

Fot. Agnieszka Piotrowska

Podwyżka w Kolejach Śląskich

Od 1 września u samorządowego przewoźnika pasażerskiego wdrożony zostanie kolejny etap podwyżki uposażenia zasadniczego dla załogi.

Zgodnie z wynegocjowanym wcześniej porozumieniem, wysokość podwyżki dla pracowników spółki została uzależniona od spełnienia m.in. przez zarząd województwa śląskiego określonych warunków. – Na podstawie powyższych informacji, a także po spotkaniu z przedstawicielem zarządu wojewódz-

stwa uważam, że warunki do wdrożenia pełnej kwoty podwyżki zostały spełnione – mówi Mariusz Szczurek, przewodniczący Międzyzakładowego Związku Zawodowego Maszynistów Regionu Śląsko-Dąbrowskiego.

Docierają jednak informacje, że przygotowywane są porozumienia do umów

o pracę wdrażające niższy pułap podwyżek, czyli 100 zł. – Jeżeli stanie się to faktem, niezbędne będzie ponowne spotkanie z marszałkiem województwa odpowiedzialnym za transport w celu wyjaśnienia spornych kwestii oraz podjęcie uchwał co do dalszych działań – zapowiada przewodniczący Szczurek.

Kolejowy boom

W pierwszym półroczu 2017 r. liczba pasażerów przekroczyła 150 milionów. To najwyższy wynik w ciągu ostatnich 10 lat. Przewoźnicy towarowi zanotowali w tym czasie wzrost przewiezionej masy o 10, a pracy przewozowej o ponad 7 procent, co jest najlepszym wynikiem od 6 lat.

Przez pierwsze sześć miesięcy 2017 roku z usług kolei skorzystały 153,32 mln pasażerów. Ostatnio zbliżony wynik udało się osiągnąć w pierwszym półroczu 2008 roku, w którym to przewieziono ponad 145 mln pasażerów. Niemal każdego miesiąca 2017 r. liczba pasażerów przekroczyła 25 mln. Rok wcześniej statystycznie pociągami podróżowało 24,4 mln pasażerów miesięcznie.

– Z danych Urzędu Transportu Kolejowego wynika, że utrzymuje się pozytywny trend z poprzedniego roku. Pasażerowie wracają na kolej, co może cieszyć – podkreśla Ignacy Góra, prezes UTK.

Dane z pierwszego półroczu 2017 r. w porównaniu z danymi z roku poprzedniego wskazują wzrost liczby pasażerów o 5,1%, a pracy przewozowej o 9,1 %. Większość przewoźników odnotowała przyrost liczby pasażerów: Koleje Małopolskie o 42%, Koleje Dolnośląskie o 27%, PKP Intercity o 15%, Koleje Mazowieckie o 6%, a Przewozy Regionalne o 4%. Największy wzrost dotyczy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej – ponad 50%.

W czerwcu 2017 r. liczba pasażerów i praca przewozowa były wyższe odpowiednio o 5,6% i 12,1% niż w czerwcu 2016.

Powodem do zadowolenia mogą być też poprawiające się wyniki przewozów towarowych. W ciągu pierwszego półroczu 2017 r. przewieziono 114, 1 mln ton, tj. ponad 10 mln ton więcej



(10 %) niż w analogicznym okresie 2016 r. Praca przewozowa za ten sam okres wyniosła 25,8 mld tono-km i była wyższa o ponad 1,9 mld tono-km (7,8%).

Są to najlepsze wyniki od 2011 r., kiedy to w okresie styczeń-czerwiec przewieziono 122 mln ton, a praca przewozowa wyniosła 26,6 mld tono-km.

Czerwiec 2017 r. jest kolejnym miesiącem, w którym masa przewożonych ładunków przekroczyła 20 mln. Wyniki za czerwiec 2017 r. są lepsze o 7,3% i 8,2% odpowiednio pod względem masy i pracy przewozowej od czerwca 2016 r. – poinformowało UTK. ■

Wokół stawek dostępu

W rozkładzie jazdy 2017/2018 spółka PKP PLK będzie stosować dotychczasowy cennik opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (opłata podstawowa). Prezes Urzędu Transportu Kolejowego odmówił „peelce” zatwierdzenia projektu nowego cennika. ZSM także stoi na stanowisku, że stawki dostępu w Polsce są na tle innych krajów europejskich zbyt wysokie.

Jak informuje UTK, głównymi nieprawidłowościami wskazanymi w decyzji odmowy było przyjęcie kosztów nie stanowiących kosztów bezpośrednich wynikających z rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej jako rezultatu przejazdu pociągu lub manewrów oraz

przyjęty dobór współczynników korygujących średnią stawkę dostępu nie odzwierciedlający rzeczywistego stopnia zużycia infrastruktury oraz kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej.

W przypadku odmowy zatwierdzenia cennika zarządca może ponownie

opracować projekt cennika i poddać go akceptacji prezesa UTK lub zastosować cennik obowiązujący w poprzednim okresie rozkładu jazdy. Spółka PLK postanowiła skorzystać z drugiej możliwości – przekazał UTK. ■

Sekundy od tragedii

Do groźnego wypadku doszło w Warmińsko-Mazurskiem, gdzie przebudowywany wiadukt zawalił się na tory chwilę przed przejazdem pociągu. To, że nikomu nie spadł włos z głowy można zawdzięczać głównie maszyniście Przewozów Regionalnych. Nasz kolega zachował zimną krew i zminimalizował skutki zderzenia jednostki z żelbetonową płytą.

Zdarzenie miało miejsce 17 sierpnia na modernizowanej przez PKP PLK linii kolejowej z Olsztyna do Iławy. Pomędzy stacjami Samborowo i Rudzienice Suskie znajduje się poniemiecki łukowy wiadukt drogowy. Z tablicy informacyjnej budowy wynika, że został zamknięty dla ruchu 26 lipca. Z niewiadomych na razie przyczyn (zbyt duże obciążenie, złe zabezpieczenie?) konstrukcja złożyła się niczym domek z kart i wielkie żelbetonowe elementy sklepienia wiaduktu runęły na tory. Nie trzeba chyba dodawać, stanowiąc przy tym ogromne zagrożenie dla odbywającego się z prędkością ok. 100 km/h ruchu pociągów. Tym bardziej, że ów fragment szlaku znajduje się w lesie i obfituje w łuki.

Maszynista PR Janusz Wyżlic, członek ZZM, prowadził 17 sierpnia ezt ED72A-20 Polregio, relacji Bydgoszcz-Olsztyn. Według szacunkowych danych, z ponad 80 pasażerami na pokładzie. Jak mówi, wszystko

rozegrało się w ułamku chwili. Wyjeżdżając zza łuku w miejscu odległego o jakieś 200 metrów wiaduktu ujrzał jedynie tuman kurzu. W obliczu niebezpieczeństwa zachował zimną krew – wdrożył nagłe hamowanie i wyskoczył z kabiny ostrzec pasażerów o możliwym za parę sekund zderzeniu. Część podróżujących zdążyła już opuścić swoje siedzenia i stała przy drzwiach przygotowana do wysiadania na zbliżającej się stacji Samborowo.

Błyskawiczna reakcja maszynisty Janusza Wyżlica umożliwiła wyhamowanie pociągu do prędkości nie większej niż 30 km/h. W wyniku kolizji ze zwalonymi płytami żelbetonowymi jednostka ED72A ucierpiała i uległa wykołajeniu, ale na szczęście obyło się bez ofiar w ludziach. Przybyła natychmiastowo na miejsce wypadku dyrektor Oddziału



Warmińsko-Mazurskiego Przewozów Regionalnych w Olsztynie Elżbieta Załuska nie ma cienia wątpliwości, komu można ten fakt zawdzięczać. – Jestem zbudowana, że kieruję Oddziałem, w którym pracują tacy profesjonalści jak obsługa tego pociągu – powiedziała na gorąco. – Chylę czoła przed opanowaniem i prawidłowym reakcją w takim momencie – dodała dyrektor PR Olsztyn i zapowiedziała m.in. wystąpienie z wnioskiem do zarządu spółki o nagrody dla maszynisty i kierownika pociągu.

W podobnym tonie są relacje uratowanych pasażerów, które pojawiły się w mediach.

– Dzięki profesjonalnemu zachowaniu maszynisty i kierownika pociągu udało się uniknąć katastrofy kolejowej – powiedział prezydent ZZM Leszek Miętek, który przypomina również o tym, że jest to kolejne groźne zdarzenie mające miejsce na linii kolejowej poddawanej właśnie modernizacji. Na miejscu zdarzenia pracuje komisja powypadkowa. ■

(raz)



Z prac Sektorów ZZM

Pierwsze, pod przewodnictwem nowo wybranych władz, posiedzenie Sektora Spółek Samorządowych ZZM odbyło się 7 sierpnia w siedzibie w Warszawie. W posiedzeniu Sektora Przewozów Pasażerskich ZZM wzięli udział liczni przedstawiciele centrali PKP Intercity.

Jeden z wiodących punktów posiedzenia Sektora Spółek Samorządowych dotyczył dialogu społecznego toczonego się w spółce Przewozy Regionalne. Przedstawiciele Rad Zakładowych oraz Prezydium ZZM omawiali wytyczne dla negocjatorów związkowych w rozmowach z zarządem firmy w kontekście kolejnego spotkania ws. regulacji zasad i wysokości okresowych premii dla pracowników spółki.

Następnie „na tapetę” trafił projekt czwartego pakietu Programu Dobrowolnych Odejść, dotyczącego wszystkich grup zawodowych wśród pracowników PR odchodzących na emeryturę. Jak dotychczas z PDO skorzystało ponad 1400 osób. Zarząd PR chcąc zrealizować wytyczne Komisji Europejskiej, do końca 2017 roku musi przeznaczyć określone środki finansowe na ten cel. Strona związkowa nego-

cyjować będzie dogodne warunki odejść dla zainteresowanych zarówno dla pakietu czwartego, jak i zmiany w poprzednich.

Przedstawiciele Sektora omówili sytuację w poszczególnych spółkach samorządowych i wokół nich. W Przewozach Regionalnych systematycznie trwa wymiana taboru. Założenia zakupowe, zadeklarowane jeszcze przez byłego prezesa przewoźnika Krzysztofa Mamińskiego-

go, dotyczące 250 sztuk powinny zostać wykonane – poinformował członek rady nadzorczej Jarosław Sromała.

W województwie pomorskim urząd marszałkowski ogłosił przetarg na powierzenie linii, co w SKM w Trójmieście wywołuje niepewność załogi odnośnie zatrudnienia wskutek m.in. braku umowy długoterminowej ze spółką. W Kolejach Śląskich będzie podwyżka wynagrodzeń i został ufundowany sztandar. W Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej trwają negocjacje nad Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy. Koleje Dolnośląskie planują od grudnia uruchomienie połączenia Kłodzko-Międzylesie. Ze względu na niskie wynagrodzenia oferowane maszynistom, brakuje jednak chętnych do pracy. W Warszawskiej Kolei Dojazdowej trwa nabór nowych maszynistów, a obecnie szkolenie odbywa 8 osób. W Kolejach Wielkopolskich wdrożono podwyżki wynagrodzeń, a szkolący się maszy-



niści czasowo przesunięci na stanowisko kontrolerów powrócili do pracy.

Na zakończenie spotkania prezydent ZMZ Leszek Miętek zaapelował ponownie o bezwzględne stosowanie nakazu używania sygnału baczność przez maszynistów ze względów bezpieczeństwa, aby uniknąć traktowania jako współwinnych w wypadkach z ludźmi.

Gośćmi posiedzenia Sektora Przewozów Pasażerskich ZMZ, które odbyło się 9 sierpnia, byli dyrektorzy z centrali PKP Intercity S.A. – Ewa Boguszewska i Michał Zamorski – z Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi, Marek Kapusta – z Biura Realizacji Przewozów oraz instruktor Zbigniew Budziński.

Spotkanie otworzył przewodniczący Sektora Zbigniew Błaszowski, który podkreślił, że ważnym elementem wprowadzanej od lipca 2017 roku podwyżki jest zmniejszenie różnic w wynagrodzeniu zasadniczym w poszczególnych grupach zawodowych. Zebrani zwrócili uwagę na brak spotkań informacyjnych na temat zasad podziału wynegocjowanej podwyżki „w terenie”, co wywołuje niepokój wśród pracowników. Dyrektor Boguszewska zapewniła o gotowości spółki do organizacji spotkań i udzielenia wyczerpujących informacji.

We wrześniu kontynuowane będą prace nad opracowaniem nowego systemu



wynagradzania w spółce. Dyrektor Boguszewska przekazała, że zarząd oczekuje od strony społecznej współpracy przy ujednoczeniu systemu wynagradzania, który wg władz firmy jest mało motywacyjny i zbyt zawiły, mało zrozumiały dla przychodzących do pracy. PKP Intercity S.A. nie jest w stanie złożyć im klarownej oferty zarobków ze względu na system dodatków do podstawy. Jak wyjaśniła, dla pracodawcy najkorzystniejszy byłby rynkowy system wynagradzania, czyli część podstawy plus premie i ewentualne dodatki za umiejętności ponadnormatywne, np. podwójne prawa kierowania. W planach jest także powrót do stopni na danym stanowisku czyli maszynisty 1,2,3 stopnia, co jest według dyrektor bardziej przejrzyste.

Prezydent ZMZ Leszek Miętek zadał pytanie dotyczące okresu świadczenia usług wzajemnych z PKP Cargo. Dyrektor Kapusta poinformował, że umowa wygasa z dniem 31 sierpnia br. i nie ma planów

jej przedłużenia.

Kolejne zagadnienie dotyczyło mycia elektrowozów, problem szczególnie dotkliwy latem. Zabrudzone, nieprzejrzyste szyby czołowe to dyskomfort pracy maszynisty i zagrożenie dla bezpieczeństwa. Wiceprezydent ZMZ Krzysztof Ciećka stwierdził, że we wszystkich lokalizacjach wg deklaracji pracodawcy utrzymanie w czystości lokomotyw pozostaje w gestii sił własnych IC. Mycie szyb czołowych na przeglądach jednak nie wystarcza, podobnie jak sprzątanie kabiny w czasie naprawy rewizyjnej. Przewodniczący Błaszowski zaproponował przemyślenie tematu zorganizowania odpowiedniego serwisu, który podczas postoju (np. w połowie trasy) zadba o czystość szyb.

Bartosz Ciećka z ZZZM IC Szczecin poruszył kwestię wysokości świadczeń otrzymywanych przez pracowników, których absencja spowodowana jest np.



Z prac Sektorów ZZM

„wypadkiem z ludźmi”. Kolejna sprawa to zasiłek chorobowy wypłacany dla będących na zwolnieniu po takim właśnie wypadku. Maszyniści otrzymują 80% wysokości wynagrodzenia. Dyrektor Boguszewska zwróciła się z prośbą, aby zgłaszając takie zwolnienia dodawać odpowiednią adnotację. Wiceprezydent Ciećka argumentował, że maszynista biorący udział w takim wypadku powinien być bezwzględnie wyłączony z dalszej pracy tego dnia, ze względu na stan psychofizyczny. Zbyt częste są oczekiwania, że doprowadzi skład do stacji docelowej, a będąc w stresie może niewłaściwie ocenić swój stan psychofizyczny i pod presją wyrazić zgodę na dalszą jazdę. Dyrektor Zamorski odpowiedział, że do dyspozycji maszynistów jest opieka psychologiczna po wypadkach z ludźmi. Zapewnił,

że korzystanie z porad specjalisty jest objęte tajemnicą lekarską i nie ma wpływu na rozdział pracy.

Zgłoszono dalsze braki w magazynach pomimo deklaracji zakupów pełnego umundurowania maszynistów. Strona społeczna zasygnalizowała, że z tego powodu szczególnie w okresie letnim maszyniści proszą o możliwość pracy w koszulkach polo, zapewnianych przez organizację związkową, posiadających logo związku i pracodawcy. Dyrektor Boguszewska obiecała ponowny przegląd stanów magazynowych i dopilnowanie realizacji planu zakupowego.

Instruktor Budziński poruszył sprawę odnotowywanych przypadków nieprawidłowych działań pracowników drużyn trakcyjnych. Przypomniał o przestrzeganiu prędkości rozkładowych, odpowiednim traktowaniu wskaźnika W4, oraz bez-

względny podawaniu sygnału Baczność. Wspomniał o analizach nagrań video, które niejednokrotnie bezwzględnie bronią maszynistów, ale również bywają materiałem świadczącym na szkodę prowadzących pojazd trakcyjny.

Dyrektor Zamorski pod dyskusję podał kary stosowane wobec maszynistów w przypadku uchybień. Zdaniem spółki kara miesięcznej pracy na stanowisku pomocnika jest niewystarczająca. Zebrani związkowcy wymienili szereg uchybień ze strony PLK dotyczących nieprawidłowego rozmieszczenia wskaźników, co powoduje konsternację prowadzącego pociąg. Prezydent ZZM zaapelował do gości o zwrócenie uwagi na kwestie kontroli szlaku przez instruktorów. Zaproponował aby nagrania zjazd „wyczyszczone” z danych weryfikujących winnego, mogły stanowić element szkoleniowy dla maszynistów. ■

Tekst i fot.
Paweł Spychalski

Smutna rocznica

W sierpniu obchodziliśmy 6 rocznicę katastrofy kolejowej w Babach. Jak co roku połączyliśmy się w bólu z rodzinami ofiar. Nasze myśli, jako maszynistów, biegły także ku naszemu koledze, osadzonemu na skutek kompromitacji wymiaru sprawiedliwości.

Przypomnijmy, że sąd potraktował maszynistę jak pospolitego przestępcę obarczając winą za nieumyślne spowodowanie katastrofy w Babach 12 sierpnia 2011 roku skazując m.in. na 3 lata i 3 miesiące bezwzględnego więzienia oraz 4-letni zakaz prowadzenia pojazdów kolejowych. Sędziowie oparli się na stronniczych opiniach Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych oraz Instytutu Kolejnictwa, będącego „sędzią we własnej sprawie”. Odrzucili dowody wskazujące na wiele nieprawidłowości – również w Babach. Przygotowany przez ekspertów ZZM materiał dowodowy nie został nawet rozpatrzony.

Na stronach internetowych i fanpejdżu ZZM licznik codziennie wskazuje kolejny dzień gehenny naszego kolegi. Mimo podejmowanych w różnych gremiach działań, nie udaje się jej ukrócić. ZZM otrzymał pod koniec lipca decyzję Europejskiego Trybunału Praw Człowieka w Strasburgu odrzucającą naszą skargę i zamykającą dalszą procedurę. Zrzadzeniem losu, wydaną w momencie ostrych politycznych rozgrywek i konfliktu wokół polskiego sądownictwa, w który „wplątały się” instytucje europejskie.

Jakkolwiek, to nie koniec batalii o sprawiedliwość i godność maszynisty. ■

TOMEK



JESTEŚMY Z TOBĄ!

Nic nas nie powstrzyma – ZZM z całą mocą będzie domagał się poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego i bezwzględnie piętnował przypadki nieprawidłowości! Nie wolno dopuścić, by przyczyn zdarzeń szukano wyłącznie w „czynniku ludzkim”, a nie w wadliwie działających systemach. ■

PERSONALIA

KOLEJE MAZOWIECKIE. Podczas posiedzenia rady nadzorczej 31 lipca dokonano zmian w kierownictwie drugiej pod względem przewozów kolejowej spółki pasażerskiej w Polsce. Rada podjęła decyzję o powołaniu Roberta Stępnia na stanowisko prezesa zarządu, który tworzą ponadto Czesław Sulima – członek zarządu, dyrektor eksploatacyjny oraz Dariusz Grajda – członek zarządu, dyrektor handlowy.



Prezes Stępień z koleją związany jest od pięciu lat, od kiedy rozpoczął pracę w Kolejach Mazowieckich jako dyrektor biura handlowego spółki. Karierę zawodową rozpoczynał jako radca w Urzędzie Rady Ministrów. Następnie pracował m.in. jako główny specjalista ds. współpracy z mediami w Österreich Werbung – Austriackim Ośrodku Informacji Turystycznej, prezes zarządu Fundacji Rozwoju Warszawy, zastępca prezesa zarządu Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej

w Warszawie, członek zarządu, a następnie prezes MPR „Sarmatia” Sp. z o.o.

Absolwent Wydziału Historycznego Uniwersytetu Warszawskiego oraz Wydziału Nauk Politycznych Akademii Humanistycznej im. Aleksandra Gieysztora. W 2015 roku ukończył studia menedżerskie Executive MBA z dyplomem Master of Business Administration na Uniwersytecie Gdańskim.

PKP CARGO. Rada nadzorcza spółki na posiedzeniu 31 lipca podjęła uchwałę w sprawie odwołania Jarosława Klasy z pełnienia funkcji członka zarządu spółki ds. operacyjnych ze skutkiem natychmiastowym. Uchwała nie zawiera przyczyny odwołania.

KOLEJE UKRAIŃSKIE. Prezes Ukraliznycia Wojciech Balczun, były szef PKP Cargo, złożył 9 sierpnia dymisję z tej funkcji. Polski menedżer kierował ukraińskimi kolejami państwowymi od kwietnia 2016 roku (formalnie objął urząd w czerwcu tego roku), po wygraniu konkursu na to stanowisko. W ostatnich tygodniach był bez pardonowo krytykowany przez ministra infrastruktury Wołodymyra Omeliana.

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



PKP CARGO S.A.

infolinia 801 022 042 | 32 722 14 14

pkpcargo.com

Magia zabytków przyciągnęła tłumy

Byli i obecni toruńscy maszyniści-pasjonaci działający w Izbie Tradycji Toruńskiego Węzła Kolejowego pod wodzą pomysłodawcy Bogumiła Niewczasa, przy pomocy Międzyzakładowego Nadwiślańskiego Związku Zawodowego Maszynistów w Toruniu oraz dyrektora Kujawsko-Pomorskiego Oddziału Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy Waldemara Bachmatiuka, uświetnili wizytę pewnego znamienitego gościa i zrobili piękną promocję kolei.

W ramach realizowanego na zlecenie Biura Turystyki Kolejowej TurKol projektu Mazury, przez stację Toruń Główny dwukrotnie przejechał 21 lipca pociąg retro. Zestawiony był z klasycznych wagonów pasażerskich 1 i 2 klasy oraz wagonu barowego Wars – użytkowanych w latach 70-tych ubiegłego wieku, ciągniętych przez zabytkowy parowóz Pt47-65 z Parowozowni Wolsztyn. Pociąg pod nazwą Piernik niemal w samo południe przyjechał ze stacji Poznań Główny, by po dwudziestominutowym postoju jako Tężnia odwiedzić uzdrowisko Ciechocinek i po kolejnych dwóch godzinach ponownie zameldować się w Toruniu.

Znajdująca się na Dworcu Głównym w Toruniu Izba Tradycji udostępniła szerokiej publiczności do zwiedzania nieustannie powiększane zbiory wraz z okolicznościami wystawą obrazów o tematyce kolejowej autorstwa Krystyny i Mirosława Banach. Pan Mirosław, wielce ceniony na Pomorzu artysta,



zatrudniony jest w Kujawsko-Pomorskim Oddziale Przewozów Regionalnych w Bydgoszczy, gdzie wykonuje obowiązki kierownika pociągu. Zrzeszony jest w Międzyzakładowym Nadwiślańskim Związku Zawodowym Maszynistów w Toruniu.

Dzięki wyśmienitej współpracy z Automobilklubem Toruńskim, Towarzystwo Oldtimerowe im. Braci Cierpiakowskich nadało imprezie niebywały klimat. Na peronie drugim zorganizowana została wystawa zabytkowych samochodów, motocykli, sprzętu muzycznego oraz zainscenizowano sztukę pt. „W oczekiwaniu na pociąg w latach 30-tych ubiegłego wieku”. Oprawę muzyczną zapewniła kapela o jakże swojsko brzmiącej nazwie „Semafor”.



Impreza cieszyła się nadspodziewanie dużym powodzeniem. Przybyłe tłumy toruńian, wielbicieli kolejnictwa oraz motoryzacji świadczyły o dużej popularności oraz wysokim zapotrzebowaniu na tego typu widowiska.

Zdzisław Mazik



Ufo w szopie

Niezwykły pomnik techniki przyozdobił halę Szybkiej Kolei Miejskiej w Gdyni Cisowej. W ścianę wbudowano 11 lipca czoło EW58.

Elektryczne zespoły trakcyjne EW58 wyprodukowane w zakładach wrocławskiego Pafawagu w latach 1974–1980 w liczbie 28 sztuk były eksploatowane w Trójmieście od połowy lat 70. do 2009 roku. Nazywane przez miejscowych kolejarzy „Kolorami” lub „UFO” odznaczały się licznymi jak na ówczesne czasy nowinkami technicznymi dotyczącymi zawieszenia wagonów, hamulca elektrodynamicznego sterowanego tyrystorowo, urządzeniami przeciwpoślizgowymi, wysokiej klasy wielowarstwowymi belgijskimi szybami okien przednich, termostatai itp.

Emerytowany obecnie maszynista instruktor Andrzej Urbaniak został w 1974 r. delegowany do producenta na szkolenie na pierwszych trzech ezt serii EW58: – We



wrześniu 1974 r. nastąpił odbiór dwóch pierwszych zespołów. Po EW58-001 pojechała m.in. ekipa w składzie: maszynista instruktor Józef Zad, maszyniści Adam Rzeźnik i Włodzimierz Ciesielski albo Kazimierz Jankowski, a po EW58-002 kilka dni później ja z maszynistą instruktorem Mieczysławem Trojanowskim i maszynistą Zenonem Pomiećko. Zespoły wywarły na mnie bardzo dobre wrażenie. Przestronna, duża kabina, fotele dla maszynisty i kierownika pociągu zamiast twardych krzesłek, inna stylizacja pulpitu maszynisty. Ładnie prezentowała się też stolarka w przedziałach pasażerskich oraz aż po trzy pary drzwi wejściowych dla pasażerów w każdym wagonie. Zespoły EW58 składały się z trzech wagonów – dwóch skrajnych silnikowych i środkowego doczepnego. Każdy wagon silnikowy posiadał po cztery silniki trakcyjne połączone cały czas szeregowo. Odbieraki prądu były zamontowane na dachu wagonu doczepnego – wspomina Andrzej Urbaniak.

Z Gdyni Głównej do Elektrowozowni Gdynia Chylonia pojazdy holowano lokomotywami spalinowymi, ponieważ sieć trakcyjna na jej terenie była zasilana napięciem 800V. Z Gdańska Głównego do Gdyni Stoczni do grudnia 1976 r. kursowały jeszcze ezt na napięcie 800V. – Ze względu na dużą awaryjność nowego taboru, szczególnie w początkowym okresie, utarło się skojarzenie o pechu trzynastki. Pierwszy zespół EW58 dotarł 13 września, próby były na torze 13 i do tego seria dostała jako numer statystyczny 13! – dodaje uczestnik tych wydarzeń.

W miarę jak z Pafawagu przebywały następne ezt, które od nr 004 różniły się od prototypów ponieważ uwzględniano uwagi zjazd próbnych, skierowano je do obsługi pociągów na trasie od Gdańska do Gdyni Stoczni, a potem od grudnia 1976

do Wejherowa. – Kursowały w zestawieniu po trzy ezt w składzie pociągu. Duża energochłonność powodowała kłopoty w czasie jazdy. Jeżeli na jednej sekcji zasilania z podstacji znalazły się jadące w tym samym kierunku dwa pociągi złożone z tych ezt, będące w czasie jednoczesnego rozruchu, to zasilacze nie wytrzymały obciążenia i następowało wyłączenie napięcia. Często występowało też tzw. potocznie „wygaszanie” semaforów (zmiana sygnału z „wolna droga” na „stój”). Powodowało to konieczność porozumiewania się maszynisty przez rtf z dyżurnym ruchu celem wyjaśnienia sytuacji – wyjaśnia Andrzej Urbaniak.

– Dużo problemów stwarzało także hamowanie przy użyciu hamulca elektrodynamicznego, którego w czasie eksploatacji zespołów były różne wersje – z regulacją trzystopniową i z płynną regulacją siły hamowania. Często zdarzały się zaniki hamowania w czasie jego wdrażania. Maszynista musiał bardzo uważać w trakcie hamowania elektrodynamicznego, czy ono nie zaniknie. Jeżeli działało poprawnie, to droga hamowania była dość krótka. W razie jego zaniku następowało automatyczne wdrożenie hamowania elektropneumatycznego, jednak czas (mimo, że bardzo krótki) potrzebny na to przełączenie dość znacznie tę drogę wydłużał. Problemy powodowały, że maszyniści wyłączali go i używali hamulca elektropneumatycznego, a z czasem ten sposób hamowania został całkowicie zaniechany.

Zespoły zostały przystosowane do obsługi linii kolejowych tylko z wysokimi peronami. Pasażerowie chwalili, że nie ma luki przy krawędzi peronu, która występowała w czasie obsługi jednostkami EN57. Gorzej, gdy w czasie zakłóceń w ruchu występowała konieczność skierowania pociągu złożonego z EW58 na linię dalekobieżną z Gdańska do Gdyni, gdzie perony były „niskie”. – Pamiętam jak na stacji Reda niektórzy podróżni wchodzili do składu na kolanach. Ktoś wówczas powiedział: „widzicie z jakim szacunkiem ludzie wsiadają do tego pociągu” – śmieje się nasz emerytowany kolega. ■

Święto maszynisty a.d. 2017

Tegoroczne Centralne Obchody Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego odbędą się 15 września (piątek). Trudy organizacji wzięł na siebie Podkarpacki ZZM w Dębicy.

Wzorem ubiegłych lat impreza ma charakter rodzinny – maszyniści przyjeżdżają świętować z małżonkami lub partnerkami. W kościele w pobliskiej Dębicy odbędzie się nabożeństwo w intencji maszynistów, natomiast Akademia oraz Bal Maszyni-

sty – w trzygwiazdowym Grand Hotelu Spa&Resort w Chotowej, przepięknie położonym nad Zalewem Chotowskim.

Inicjatorem święta są Autonomiczne Europejskie Związki Zawodowe Maszynistów ALE. Datę polskiego branżowego

święta wyznaczono na 16 września w połowie lat 90. XX wieku. W Polsce pierwsze Centralne Obchody Europejskiego Dnia Maszynisty odbyły się w 1996 roku – w Czerwieńsku.



Nie mówimy żegnaj

Na zasłużone emerytury po długoletniej, w tych przypadkach, 40-letniej służby udali się kolejni maszyniści. Za pośrednictwem GM koledzy kierują na nowej drodze życia najlepsze życzenia oraz długich lat odpoczynku.



Delegacja MNZZM w Toruniu, przyjaciele z pracy i rodzina zebrał się na Dworcu Głównym, aby powitać wjeżdżającego 28 lipca po raz ostatni w perony, jednostką ED72A-001 R-50411 relacji Włocławek–Bydgoszcz Główna, starszego maszynistę Kujawsko-Pomorskiego Oddziału Przewozów Regionalnych Czesława Westfala.

Świeżo upieczony emeryt z trudem starał się ukryć wzruszenie odbierając z rąk najbliższych wiązanki kwiatów i okolicznościowe upominki, przyjmując przy tym jak najbardziej zasłużone słowa pochwał, podziękowań i życzeń. Nie obyło się bez wspomnień, ciekawych opowieści oraz historii napisanych i wyreżyserowanych przez życie.

Znakiem upływającego czasu było przekazanie służby jednemu z najmłodszych maszynistów Oddziału – Przemysławowi Staśkiewiczowi. (ZM)



Zbigniew Jabłoński zakończył karierę w zawodzie maszynisty prowadząc 14 lipca pociąg 95419 relacji Gdańsk Śródmieście–Gdynia Cisowa. W macierzystej stacji Gdynia Cisowa powitali go przedstawiciele władz SKM w Trójmieście oraz koleżanki i koledzy. Wzruszających chwil, wspomnień, życzeń oraz toastów przy bealkoholowym szampanie nie było końca. (KA)

Ostatnią służbę w charakterze maszynisty Ryszard Baczewski z Sekcji PKP IC Katowice odbył 25 lipca pociąg nr 14005 relacji Warszawa Wschodnia – Budapeszt.

Na peronie czekali przełożeni oraz koleżanki i koledzy. Na PKP od 1972 r. Po ukończeniu ZSZ podjął pracę na warsztacie. Od 1976 r. pomocnik maszynisty w Lokomotywowni Białystok, a od 1980 r. jako maszynista, pracował również na LHS. W 1981 r. podjął pracę w Lokomotywowni Katowice gdzie przechodząc kolejne etapy restrukturyzacji obsługiwał pociągi towarowe, osobowe i ekspresy. Laureat odznaki „Zasłużony dla Kolejnictwa”. Po 45 latach pracy koleżki życzą dużo zdrowia i szczęścia na zasłużonej emeryturze.

(JB)



Oblicza Parowozjady

W Skansenie Taboru Kolejowego w Chabówce w dniach 19–20 sierpnia odbyła się XIII edycja Parowozjady. Miłośnicy starej kolei mogli oglądać paradę w której udział wzięło 6 parowozów, przejechać się zabytkowym pociągiem i podziwiać umiejętności maszynistów.

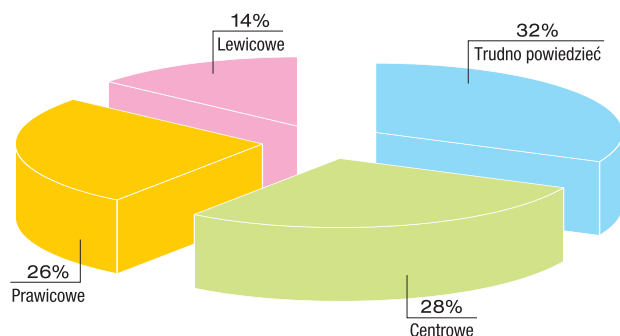
Fot. G. Moc



Barometr



Deklarowane polityczne postawy młodych Polaków (18–24 lata)



Źródło: CBOS „Czy młodzi Polacy są prawicowi”, sierpień 2017

LICZBA MIESIĄCA



Tyle skarg wpłynęło do Państwowej Inspekcji Pracy na niewypłacanie wynagrodzeń w ciągu pierwszych 7 miesięcy tego roku. O tysiąc więcej niż w analogicznym okresie 2016 r.

Cytat miesiąca

**POPURZEC BILET SAMORZĄDOWY
CHCEMY DAĆ
JASNY SYGNAŁ MIB,**



**ŻE CHCEMY BYĆ
DOPUSZCZENI DO TWORZENIA
WSPÓLNEGO BILETU**

Janusz Malinowski, prezes Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, Radio Łódź, 7.08.2017

Trako 2017

12. edycja Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO odbędzie się w dniach 26-29 września (wtorek-sobota) na obiektach Amberexpo w Gdańsku-Wrzeszczu. Organizatorami imprezy są Międzynarodowe Targi Gdańskie SA i Grupa PKP.

Największe i najbardziej prestiżowe w Polsce oraz drugie w Europie spotkanie branży transportu szynowego ma tradycyjnie bogaty program, z którym można zapoznać się na stronie internetowej Trakotargi.amberexpo.pl. Pokazy taboru, debaty, konferencje, seminaria i prezentacje przewoźników oraz producentów taboru rekompensują nieco fakt, że targi odbywają się w cyklu dwuletnim.



TRAKO to także „Świat Małej Kolei”, wydarzenie współorganizowane przez Polski Związek Modelarzy Kolejowych i Miłośników Kolei, uzupełniające program o ważny element propagowaniem kolei nie tylko wśród profesjonalistów.

12. edycja Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO została objęta Patronatem Honorowym ministra infrastruktury i budownictwa Andrzeja Adamczyka.

R.

Fot. R. Zarzecki



W obiektywie



Tak z problemem zabrudzonych szyb czołowych elektrowozów w sezonie letnim radzą sobie na Kolejach Czeskich. Stacja Bohumin.

Fot. G. Moc

Stacja poezja

Na ochłodę w gorące lato – odnaleziony w szufladzie wiersz naszego kolegi sprzed lat. Inspiracją do jego napisania były... warunki ówczesnego pokój oczekiwań dla maszynistów.

Czy to zima, czy to lato
tutaj zmarzniesz. Co ty na to?
Piec wygasły, grzejnik zimny
Leż spokojnie będziesz sztywny.
A do domu droga długa
Trzeba kręcić, zapal szluga.
Opadają ręce, marzną nogi
Taka dola kumpla drogi.
Inni jadą i się grzeją,
Siedź tu dalej, żyj nadzieją.
Wypoczynek tu morowy
Tu odpoczniesz, będziesz zdrowy.
Kiedy będziesz tu ponownie
Zabierz śpiwór, ciepłe spodnie.
Bo Syberia tu panuje
Jest już pociąg, ja dziękuję.

Grzegorz Jagielski

St. Maszynista Lokomotywowni
Szczecin Port Centralny

Słupsk, 23.12.1995, godz. 22.40–0.55

Z NAMI ZAJEDZIESZ DALEKO!

Etos

Honor

Patriotyzm

Uznanie

Służba

Profesjonalizm

Odpowiedzialność

ZZM

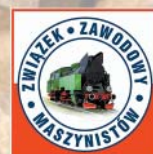
ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE

Działamy od 1919 roku.

Jeśli chcesz do nas dołączyć,

na stronie www.zzm.org.pl znajdziesz dane teleadresowe

do organizacji związkowych zrzeszonych w ZZM



Humor

Rozmowa dwóch pracodawców:
– Dlaczego zatrudniasz tylko żonatyh mężczyzn?

– Są przyzwyczajeni do ponizeń i obelg. Poza tym nie spieszy im się, żeby o czasie wychodzić z roboty.

– Dziadku, chcesz obejrzeć ze mną mecz?

- A kto gra?
- Austria-Węgry.
- Przeciwno komu?

Do kliniki medycznej wpada zdeenerwowany facet. Wydziera się na cały personel domagając się przeprowadzenia kastracji, szasta na prawo i lewo pieniędzmi. Lekarze odmawiają, ale dają się przekonać. Po wybudzeniu pielęgniarka pochyla się nad pacjentem:

– Jeśli mogę wiedzieć, czemu zdecydował się pan na zabieg kastracji?

– Moja narzeczona jest ortodoksyjną żydówką. Zagroziła, że inaczej nie wyjdzie za mnie.

– Zaraz, zaraz... Może chodziło o obrzezanie?

– Hm... A nie tak powiedziałem?

– Poproszę paczkę marlboro w miękkim opakowaniu.

– 15,50 zł.

– Niech pani mi jeszcze dorzuci honor i godność Polaka.

– Proszę, razem 515,50 zł.

– Co kupiłeś żonie na urodziny?

– Perły.

– O, to się wykosztowałeś!

– W sumie racja... cztery skubana wypiła!

– Nie będę miał dzieci. Nie lubię ich, kosztują kupę kasy i zderają nerwy.

– To kto ci poda na starość szklanke wody?

– Lokaj.

Fraszki Jerzego Szulca

SLIPKI

Skąpe gatki
Na pośladki.

ŻNIWA

Niejeden by głowy tak w górze nie nosił
Gdyby wyszło na jaw ile już zakosił.

MACHINACJE

Psuje się od nowa
Machina państwowa.

ZALOTNIK

Z przodu latał, z tyłu latał
I ni przypiął, ni przylatał.



Modelarstwo



W lipcu ruszyła długo oczekiwana sprzedaż modeli lokomotywy ET22 w skali H0 produkcji PIKO. Podczas X Wystawy Modeli w ławie została natomiast zaprezentowana jedna z pierwszych konwersji w tradycyjnych barwach PKP z lat 2004–2010. Na zdjęciu ET22-1127 Zakładu Taboru Czechowice Dziedzice wykonana przez „Ostbahn Modelle Kolorowe” ze składem pociągu IR na makiecie modułowej.

Fot. G. Moc

Filatelistyka

W upalne lato rodem z Afryki, znaczki pocztu z Etiopii upamiętniające linię kolejową łączącą stolicę Addis Abebę z portem w Dżibuti.



Budowaną przez Francuzów od 1897 r. legendarną linię wąskotorową o długości ok. 780 km pociągi zaczęły regularnie kursować 20 lat później. Zamknięto ją w latach 70. – wskutek konfliktów lokalnych, a także na przełomie wieków – z powodu katastrofalnego stanu technicznego torów i coraz częstszych wykolejeń. Ruch pociągów między Addis Abebą a Dżibuti wznowiono od października 2016 r., ale już

na zelektryfikowanej normalnotorowej linii kolejowej. Pierwszej takiej na kontynencie afrykańskim, wybudowanej przez Chińczyków.

Prezentowane znaczki przypominają o jubileuszach. Pierwszy został wprowadzony do obiegu 7.06.1967 r. i przypomina 50. rocznicę budowy, drugi zaś – 24.11.1998 r. i upamiętnia 100-lecie.

(Amur)





**Zakopane
Kościelisko
"Siwana"**
pobyt od poniedziałku
do niedzieli
z wyżywieniem
cena 460 zł/os.

**Mielno
"Słoneczny Brzeg"**
pobyt od poniedziałku
do niedzieli
z wyżywieniem
cena od 540 zł/os.

**Dziwnówek
"Złota Rybka"**
pobyt od poniedziałku
do niedzieli
z wyżywieniem
cena 540 zł/os.

**Cisna
"Peretka"**
pobyt od poniedziałku
do niedzieli
z wyżywieniem
cena 500 zł/os.

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

WYPOCZYNEK ZA GRANICĄ



BEZPIECZEŃSTWO
Natura Tour jest
właścicielem
sieci 13 ośrodków
na terenie kraju



DOŚWIADCZENIE
Istniejemy od
17 lat, w samym
2016 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