



Związek Zawodowy Maszynistów
Kolejowych w Polsce

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 1/173

STYCZEŃ 2019





To jest nasz rok!

W dniach 22-23 stycznia 1919 r. grupa maszynistów podjęła pierwsze działania, które doprowadziły do utworzenia Związku Zawodowego Maszynistów w Polsce.

Z pomocą historycznych materiałów (dziękujemy za nadsyłanie, nasz apel nadal aktualny!) staraliśmy się dotrzeć do początków, odtworzyć klimat tamtych dni, dowiedzieć czegoś więcej o założycielach, pierwszych latach działalności organizacji, pracy ówczesnych maszynistów itp. Efekty będziecie mogli zobaczyć w tym numerze Głosu Maszynisty i w kolejnych.

By jednak za bardzo nie zafiksować się w przeszłości Rada Krajowa ZZM podejmuje działania z myślą o teraźniejszości i przyszłości. Po pierwsze ustanowiła 2019 Rokiem Maszynisty, a inicjatywę tę wsparło szereg znamienitych instytucji: MI, UTK, Grupa PKP i przewoźnicy samorządowi. To warto pamiętać właśnie teraz, gdy dookoła wylewa się tyle jadu i nienawiści oraz uwidaczniają głębokie podziały. Liczę, że jubileusz ZZM uczymy wspólnie i godnie, na miarę 100-lecia! Uroczyste centralne obchody w Warszawie podczas których przewidujemy wiele atrakcji odbędą się 21 października, ale planujemy również inne wydarzenia.

ZZM jest związkiem ludzi których – jak stanowi nasze motto – łączą i jednoczą pewne wartości. Jestem przekonany, że codzienną pracą każdy z nas, z osobna, a zarazem wspólnie, dąży do podnoszenia rangi maszynistów i promocji zawodu. Młodzi koledzy zwracają mi uwagę, że ich rówieśnicy nie mają wiedzy na temat dróg prowadzących do zdobycia zawodu. Nie znają wymogów, trybów postępowania itp. Dotarcie do młodzieży, do uczniów szkół średnich technicznych wydaje się zatem potrzebą chwili. Pokażmy im w jaki sposób zostać maszynistą i opowiedzmy jak wygląda nasza praca. Jestem pewien, że to zaprocentuje w przyszłości. ■

Leszek Miętek
Prezydent ZZM



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

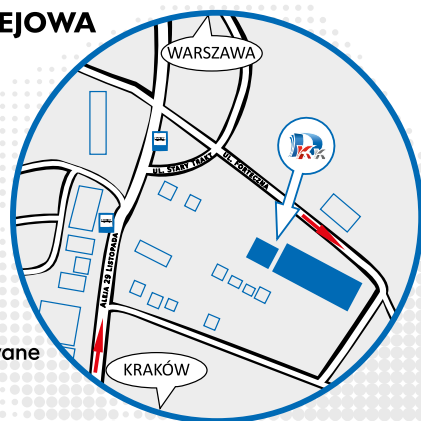
32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A
Centrala, Sekretariat
e-mail: biuro@drukkol.pl
tel./fax: 12 298-04-00

Oferuje usługi w zakresie:

- ⊕ składu i grafiki komputerowej
- ⊕ druku offsetowego
- ⊕ oprawy introligatorskiej

Wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

TRADYCJA
KONKURENCYJNE CENY
PROFESJONALIZM



www.drukkol.pl

pod semaforem



Ministerstwo Infrastruktury za przedłużający się proces legislacyjny ustawy o czasie pracy maszynistów.



Małopolscy maszyniści, za determinację i konsekwencję, które doprowadziły 100 lat temu do powstania ZZM

Kolejowe rewolucje

Rewolucja w obszarze bezpieczeństwa ruchu w obliczu piętrzących się problemów. Rzecz z wdrażaniem systemu ETCS/ERTMS i „placu budowy” na całej sieci kolejowej opatrzona jest bardzo wysokim ryzykiem.

Propozycji tzw. optymalizacji systemu sygnalizacji na sieci PKP PLK S.A. poświęcono sympozjum w Instytucie Kolejnictwa, które odbyło się 16 stycznia 2019 r. Z ramienia ZZM udział w spotkaniu wzięli wiceprezydent ZZM Sławomir Centkowski. W trakcie seminarium zaprezentowany materiał pracowników IK w osobach: Andrzej Toruń (kierownik zakładu sterowania ruchem i teleinformatyki) oraz Marcin Gołębiowski (kierownik pracowni systemów sterowania ruchem kolejowym), będącym jednocześnie prelegentem tego spotkania.

Zaproponowana zmiana sygnalizacji dotyczy przepustowości pociągów. Marcin Gołębiowski ujął to określeniem walki o każdą sekundę w celu polepszenia obecnych parametrów. Przedstawiona propozycja jest próbą rewolucyjnej zmiany systemu na kolejach polskich.

Oczywiście mamy świadomość funkcjonowania podobnych systemów np. w Niemczech czy w Czechach. W polskim transporcie kolejowym sygnalizacja jest uregulowana w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005 ws. ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. Ma również swoje uwarunkowania historyczne, które w procesie rozwoju

technologicznego wyeliminowały sygnalizację kształtową na rzecz sygnalizacji świetlnej.

Przedstawione zmiany dotyczą wskaźnika W21 umieszczonego na semaforze. Wskaźnik zastępuje się wyświetlaczem cyfrowym LED. Usuwa sygnały od S6 do S9 oraz od S 10a do S13a. Konsekwencją jest zmiana na tarczach ostrzegawczych i sygnalizatorach powtarzających. Dla mniej wtajemniczonych: chodzi o usunięcie zielonej i pomarańczowej belki na semaforach świetlnych i zastąpienie tych sygnałów wyświetlaczem cyfrowym LED. Co doprowadzi do usunięcia dolnego światła pomarańczowego na semaforze. Ostatnim elementem w dwuetapowym procesie zmian ma być dodanie kolejnego wskaźnika na głowicy semafora. Oczywiście wskaźnik według obowiązujących trendów ma być również wyświetlaczem cyfrowym LED.

Mimo zapowiedzi nie doszło do publikacji materiałów na stronach Instytutu do zamknięcia numeru GM. Wobec tego podjęcie merytorycznej dyskusji na temat walki o „każdą sekundę” staje się niemożliwe. Przy szeroko zakrojonych pracach modernizacyjnych i szeregu zmian dokonywanych przez PLK, trudno sobie wyobrazić rewolucję związaną ze zmianą sygnalizacji. – Obecnie prawie każdy pociąg

ma zabezpieczone ogromne rezerwy czasowe. Pomimo wydawanych miliardów na modernizację czas jazdy na wielu odcinkach jest na poziomie lat 80. Odrębna sprawa to jakość tych prac, np. na linii Warszawa – Gdynia semaforów umieszcza się za słupem trakcyjnym. Maszyniści często mają wrażenie, że projektantem i wykonawcą są ludzie, którzy pierwszy raz mają do czynienia z koleją – powiedział wiceprezydent Centkowski.

Każda poważna zmiana w tak newralgicznym obszarze wymaga szczegółowej analizy – postępowania człowieka, nawyków zachowania, przyzwyczajień i utrwalonych sposobów działania. Przez wzgląd na bezpieczeństwo ruchu kolejowego czynniki te powinny być elementami wnikliwych badań przez uprawnione instytucje. O tej m.in. sprawie, problemach z wydawaniem maszynistom uprawnień, harmonogramie prac legislacyjnych nad ustawą o warunkach zatrudnienia i czasie pracy maszynisty prezydent ZZM Leszek Miętek chce porozmawiać na Zespole Trójstronnym ds. Kolejnictwa. Pismem z 7 stycznia do podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzeja Bittela wniósł o możliwie pilne zwołanie posiedzenia. ■

Wokół instrukcji

Komisja Obrony Praw Pracowniczych ZZM pismem z 10 stycznia br. do prezesa PKP Intercity podejmuje kwestię zmian do instrukcji dla maszynisty Bt-1.

Przewodniczący KOPP Czesław Azarczyk zwraca się do prezesa Marka Chraniuka o podanie przepisów dających podstawę do ustalenia w spółce okresu 12 miesięcy znajomości odcinków linii kolejowych

od ostatniej jazdy na danym szlaku w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego lub wagonie z kabiną sterowniczą. Zdaniem Komisji wydłużenie ważności znajomości szlaku z sześciu do dwunastu miesięcy

może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Wśród nich wymienione są m.in. prace modernizacyjne na wielu liniach, zmiany w urządzeniach srk, uruchamianie LCS, blokady liniowej półsamoczynnej i samoczynnej dwu-, trzy i czterostawnej oraz szeregu zmian: usytuowania wskaźników, sygnałów nadawanych przez semaforów, położenia rozjazdów, przejazdów kolejowo-drogowych i sposobu ich zabezpieczenia. ■

Najważniejsze zmiany do ustawy

Z początkiem roku weszły przepisy nowelizujące ustawę z 23 maja 1991 roku o związkach zawodowych. Nowe regulacje wprowadzają ważne zmiany w prawie. Poniżej o tych, które zasługują na szczególną uwagę.

1. Realizacja wygranej przez OPZZ w dniu 2 czerwca 2015 roku sprawy przed Trybunałem Konstytucyjnym: rozszerzenie prawa koalicji związkowej na osoby wykonujące pracę na podstawie innej niż stosunek pracy, jeżeli:
 - nie zatrudniają do tego samego rodzaju innych osób, niezależnie od podstawy zatrudnienia, oraz
 - mają takie prawa i interesy związane z wykonywaniem pracy, które mogą być reprezentowane i bronię przez związek zawodowy.
 Prawo tworzenia i wstępowania do związków zawodowych otrzymały zatem osoby wykonujące pracę zarobkową na podstawie umów cywilnoprawnych (m.in. umowa o dzieło, zlecenia, świadczenia usług) oraz samozatrudnieni.
2. Podwyższono progi tzw. reprezentatywności zakładowej:
 - 8% (dla organizacji przynależących do reprezentatywnych central związkowych) oraz
 - 15% (dla pozostałych organizacji związkowych).
3. Przy ustalaniu regulaminu wynagrodzenia, premiowania, pracy, zakładowego funduszu świadczeń socjalnych, planu urlopów, określonych okresów rozliczeniowych przy określaniu reprezentatywności organizacji związkowej będzie brany pod uwagę dodatkowy czynnik, a mianowicie zrzeszanie co najmniej 5% pracowników zatrudnionych u pracodawcy. Jest to zabezpieczenie przed tym, aby w rozmowach dotyczących ważnych spraw pracowniczych uczestniczyły organizacje mogące się wykazać odpowiednią liczbą członków będących pracownikami, a nie jedynie np. zleceniobiorcami.
4. Wprowadzono zasadę: dana osoba może być uwzględniona na rzecz uprawnień tylko jednej – wskazanej przez tą osobę – zakładowej organizacji związkowej.
5. Wprowadzono szczegółowe zapisy dotyczące nierównego traktowania z powodu przynależności związkowej (np. odmowa zatrudnienia związkowca, niekorzystne kształtowanie jego wynagrodzenia, pomijanie przy podwyżkach czy awansach, a także przy typowaniu do szkoleń). Ciężar dowodu: po stronie pracodawcy, który musi udowodnić, iż podejmując konkretne decyzje kierował się obiektywnymi powodami.
6. Na rzecz uprawnień zakładowej organizacji związkowej, oprócz pracowników, będą zaliczane również inne osoby wykonujące pracę zarobkową pod warunkiem, iż osoby te świadczą pracę przez co najmniej 6 miesięcy na rzecz pracodawcy.
7. Obowiązek informacyjny zakładowej organizacji związkowej względem pracodawcy o liczbie członków – co 6 miesięcy, w terminie do 10 lipca i do 10 stycznia.
8. Każda z organizacji związkowych oraz pracodawca może zgłosić pisemne zastrzeżenie co do liczebności danej zakładowej organizacji związkowej. Wówczas ta organizacja związkowa musi wystąpić do sądu o weryfikację liczby członków. Jeżeli organizacja, wobec której zgłoszono zastrzeżenie, prawomocnie wygra sprawę, to wówczas przez okres 1 roku nikt nie może ponownie podważać jej liczby członków.
9. W przypadku dwóch lub więcej reprezentatywnych organizacji związkowych należących do centrali związkowej wchodzącej w skład RDS – w razie negocjacji spraw zbiorowych – należy utworzyć



wspólną reprezentację. W przypadku jej niewyłonienia, reprezentatywną organizacją związkową jest najliczniejsza oraz każda inna pod warunkiem, że zrzęsa co najmniej 15% załogi.

Uwaga: powyższa zasada nie ma zastosowania do pozostałych uprawnień reprezentatywnych organizacji związkowych, np. w zakresie szczególnej ochrony działaczy związkowych.

10. Wskazano przykładowy katalog informacji udzielanych przez pracodawcę na wniosek zakładowej organizacji związkowej. Znalazły się w nim m.in. informacje dotyczące:

- działalności i sytuacji ekonomicznej pracodawcy,
- warunków pracy i zasad wynagradzania,
- stanu i struktury zatrudnienia.

Pracodawca udziela zakładowej organizacji związkowej informacji w terminie 30 dni od dnia otrzymania wniosku.

11. Wprowadzono dwa terminy na wyrażenie zgody lub odmowę wyrażenia zgody przez zarząd zakładowej organizacji związkowej na zwolnienie chronionego działacza związkowego:

- 14 dni roboczych w przypadku zamiaru wypowiedzenia stosunku prawnego przez pracodawcę,
- 7 dni roboczych w przypadku zamiaru rozwiązania stosunku prawnego przez pracodawcę.

Uwaga: w przypadku upływu tych terminów – brak reakcji zarządu organizacji związkowej traktowany będzie jako wyrażenie zgody na dokonanie danej czynności przez pracodawcę.

12. W razie bezprawnego zwolnienia chronionego działacza związkowego, wykonującego pracę na innej podstawie niż stosunek pracy, działaczowi będzie przysługiwała jedynie rekompensata w wysokości 6-miesięcznego wynagrodzenia.

Osoba ta może jednak dochodzić odszkodowania lub zadośćuczynienia przenoszącego wysokość rekompensaty.

13. Wprowadzono regulacje karne (kara grzywny) w stosunku do działaczy związkowych w przypadku:

- podania zawyżonej liczby członków związku zawodowego w celu uzyskania uprawnień zakładowej organizacji związkowej lub reprezentatywnej zakładowej organizacji związkowej,
- przeznaczania dochodu z działalności gospodarczej prowadzonej przez związek na cele niesłużące realizacji zadań statutowych związku lub dzielenie go pomiędzy członków związku,
- braku zawiadomienia KRS w terminie 30 dni o zmianach do statutu.

■

Kolej na regiony

Z udziałem przedstawiciela ZM 7 stycznia odbyła się debata na temat perspektyw rozwoju i wyzwań rynku kolejowych przewozów regionalnych. Organizatorem wydarzenia był Instytut Jagielloński.

Debata w Ministerstwie Przedsiębiorczości i Technologii miała na celu dyskusję i skonfrontowanie wiedzy pomiędzy najważniejszymi ekspertami, przedstawicielami administracji publicznej, biznesu i związków zawodowych. Wśród prelegentów byli: Jądwiaga Emilewicz, minister przedsiębiorczości i technologii, prezes zarządu Przewozów Regionalnych Krzysztof Zgorzelski, członek zarządu ds. komponentu kolejowego spółki Centralny Port Komunikacyjny Piotr Malepszak, głos zabrał także prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek.

Szef ZM poruszył m.in. kwestię nierównego traktowania przewoźników przez

urzędy marszałkowskie – faworyzowania przez niektórych marszałków województw własnych spółek kolejowych, a także na potrzebę koncentracji kolejowych przewozów regionalnych wokół silnego podmiotu wykorzystującego korzyść skali, istotną w obliczu procesów związanych z implementacją IV pakietu kolejowego. Namawiał do czerpania z doświadczeń wynikających z liberalizacji rynku przewozów towarowych. Wyraził także zaniepokojenie szacunkami zawartymi w projekcie Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, przygotowanym przez resort infrastruktury. Prognozy zakładają stagnację w rozwoju transportu kolejowego,

przy zdecydowanym wzroście drogowego, czyli pogłębianie istniejących dysproporcji zamiast równoważenia rozwoju, zgodnego z rządową Strategią Odpowiedzialnego Rozwoju.

W raporcie Instytutu za jedną z przyczyn wolniejszego rozwoju regionalnych pasażerskich przewozów kolejowych uznano koncentrację samorządów wojewódzkich na rozwoju transportu kolejowego w oparciu o nowo utworzone koleje samorządowe, działające tylko w obrębie danego województwa. Eksperti dostrzegają malejący udział w rynku spółki Przewozy Regionalne, podczas gdy cyt. „w tym samym okresie wzrosła praca przewoźnicza przewoźników wojewódzkich, których charakteryzują relatywnie wysokie jednostkowe koszty operacyjne. Jednocześnie otrzymują oni rekompensaty znacznie przekraczające stawki uzyskiwane przez Przewozy Regionalne” – czytamy w raporcie Instytutu Jagiellońskiego.

■

R.

Czytelny sygnał marszałka

Kujawsko-pomorskie opublikowało 16 stycznia ogłoszenie informacyjne dotyczące usług publicznego transportu kolejowego. Na początku 2020 roku zamierza ogłosić przetarg na wykonywanie przewozów pasażerskich na regionalnych szlakach na okres 15 lat.

To oznacza, że marszałek województwa Piotr Całbecki nie zamierza na mocy powierzenia zlecać usług największemu polskiemu przewoźnikowi kolejowemu, czyli spółce Przewozy Regionalne. W szranki przyjdzie jej stanąć z konkurentami, m.in. należącą do koncernu Deutsche Bahn spółką Arriva RP, operującą obecnie na liniach niezelektryfikowanych.

Urząd marszałkowski chce ogłosić przetarg nieograniczony na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego w przewozach kolejowych na okres 15 lat – od 13 grudnia 2020 do 8 grudnia 2035 r. Zakres zamówienia obejmuje podział na trzy części, nazwane pakietami:

Pakiet bydgoski

Linia nr 18 Kutno–Piła Główna, odcinek: od Bydgoszczy do Wyrzyska Osieka

Linia nr 131 Chorzów Batory–Tczew, odcinek: od Inowrocławia do Smętowa

Linia nr 353 Poznań Wschód–Skandawa, odcinek: od Wydartowa do Torunia

Pakiet toruński

Linia nr 18 Kutno–Piła Główna, odcinek: od Kutna do Bydgoszczy

Linia nr 353 Poznań Wschód–Skandawa, odcinek: od Torunia do Biskupca Pomorskiego

Pakiet grudziądzki

Linia nr 27 Nasielsk–Toruń Wschodni, odcinek: od Sierpca do Torunia

Linia nr 131 Chorzów Batory–Tczew, odcinek: od Bydgoszczy do Laskowic Pomorskich

Linia nr 201 Nowa Wieś Wielka–Gdynia Port, odcinek: od Bydgoszczy do Bąka

Linia nr 207 Toruń Wschodni–Malbork, odcinek: od Torunia do Grudziądza



Tabor PR i Arrivy w kujawsko-pomorskim

Linia nr 208 Działdowo–Chojnice, odcinek: od Brodnicy do Chojnic

Linia nr 209 Kowalewo Pom.–Bydgoszcz Wsch., odcinek: od Chełmży do Bydgoszczy

Linia nr 215 Laskowice Pomorskie–Bąk, odcinek: od Laskowic Pomorskich do Czerska

Linia nr 353 Poznań Wschód–Skandawa, odcinek: w granicach miasta Torunia

Zdziwienia takim obrotem sprawy nie kryje przewodniczący Sektora Przewozów Samorządowych ZZM Bogdan Jańczak. – Szok i zaskoczenie – to pierwsze słowa cisnące się na usta po tym jak zobaczyłem ogłoszenie. Mieliśmy inne sygnały i zapewnienia z urzędu, które nie zwiastowały takiego scenariusza – dodaje Jarosław

Sromała, przewodniczący Międzyzakładowego Nadwiślańskiego ZZM w Toruniu.

– To kliniczny przykład zmiany poglądów zaraz po wyborach samorządowych. Marszałek nie ucieknie od odpowiedzi na pytania jak potraktował swoich wyborców – powiedział prezydent ZZM Leszek Miętek.

(raz)

Sprostowanie

W numerze 12/2018 GM w artykule „Nowy sztafeta ZZM” wkradł się błąd. Choćlikiem przemienił nam imię szefowej Lubelskiego Oddziału Przewozów Regionalnych. Funkcję tę pełni Justyna Mądry, a nie Jolanta.

Panią Dyrektora i Czytelników przepraszamy.

Redakcja

Pendolino pod Giewontem

Wnętrza siedziby ZZM wzbogaciły się 22 grudnia o wspaniały element wyposażenia – piękny obraz wykonany w technice malarstwa olejnego.

Tatrzański pejzaż z ED 250 na pierwszym planie w pobliżu Zakopanego namalował maszynista Stanisław Tatar, z Zakładu Południowego PKP Intercity, członek ZZM IC Kraków. Jazda testowa pojazdu odbyła się 23 marca 2017 r. Jak powiedział autor, obraz to świąteczny prezent w podziękowanie za dobrą współpracę z ZZM. Dziękujemy!

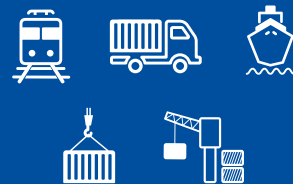
O malarskiej pasji naszego kolegi pisaliśmy szerzej w GM 12/2016. Spod jego pędzla wyszło m.in. ponad 100 obrazów olejnych, także z akcentami kolejowymi. Wiele wręcz z maszynistowskimi, bo z widokami z perspektywy kabiny. Jest także autorem monumentalnego dzieła (5 na 2 metry) na ścianie poczekalni zespołów drużyn trakcyjnych w Krakowie Płaszowie. (raz



Stanisław Tatar z prezydentem Leszkiem Miętkiem

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

LIDER RYNKU USŁUG LOGISTYCZNYCH



PKPCARGO



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

PKPCARGO

#ŁĄCZYMYPOLSKĘ

Sto lat ZZM!

W tym roku obchodzimy jubileusz 100-lecia założenia Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. Począwszy od bieżącego numeru Głosu Maszynisty, inicjujemy cykl artykułów traktujących o działalności naszej organizacji. Zaczynamy od korzeni.

Działalność ZZM pozostaje w ścisłej korelacji z historią Polski, która jesienią 1918 roku ponownie pojawiła się na mapach świata po 123 latach zaborów. Wolna i niepodległa, ale okrwawiona jak niemal cała Europa po I wojnie światowej, zdziesiątkowana przez kule, zarazy i głód. Pierwszym latem II Rzeczypospolitej towarzyszyła heroiczna walka o utrzymanie świeżo odzyskanej niepodległości – m.in. w wojnach ukraińskiej i bolszewickiej. A równocześnie mozolna (od)budowa państwa.

Na fali patriotyzmu

W tym wiekopomnym dziele związku zawodowe, jako jedna z najbardziej masowych organizacji społeczno-politycznych, odegrały ogromną rolę, biorąc na siebie trud jednoczenia klasy pracującej, scale-

nia praw pracowniczych z trzech zaborów oraz ciężar ochrony i reprezentowania swoich członków w relacjach z władzą.

Ignacy Daszyński, premier Tymczasowego Rządu Ludowego Republiki Polskiej powstałego w Lublinie 7 listopada 1918 r. wspominał to tak: „żaden wysiłek rządu nie dopiąłby celu, gdyby nie robotnicy! Klasę robotniczą, wyniszczoną przez długą wojnę, ogarnął w tych dniach pamiętnych święty zapał i poryw tak wspaniałego, tak czystego patriotyzmu, że zasługuje ona na podziw i podziękowanie.” Polskie władze doceniły tę postawę w tworzonym prawodawstwie – m.in. dekretem z 5 grudnia 1918 r. Naczelnika Państwa o ośmiogodzinnym dniu pracy (46-godz. tygodniu – przyp.red.), utworzeniu 3 stycznia 1919 r. Inspekcji Pracy, czy przepisów umożliwiających



Wizualizacja pierwszego znaczka ZZM, wydane-go na jubileusz 10-lecia organizacji.

tworzenie związków zawodowych (dekret z 8 lutego 1919 r.).

Terytorialnie początki ZZM wywodzą się z ziem dawnego zaboru austriackiego, czyli Galicji. W dwudziestolecie międzywojennym w Małopolsce nie brakowało opinii, że związek był swego rodzaju kontynuacją dawnego austriackiego „Lokomotivfuhrervereinu”. Nic z tych rzeczy. „Ferajna” nie była bowiem związkiem zawodowym maszynistów, bo takiego jakoby nie pozwolono w Cesarstwie Austro-Węgier utworzyć, a jedynie stowarzyszeniem. Zajmowała się udzielaniem pomocy prawnej, zapomóg, czy wydawaniem czasopisma „Der Lokomotivfuhrer”. Zaznaczmy, w kilku językach, także polskiej edycji pod nazwą „Maszynista”, co ciekawe wydawanej w... Wiedniu. Na łamach pisma publikowano artykuły o profesji i zagadnieniach ogólno-



Nowy Sącz, maszyniści ok. 1910 r. Źródło: Biblioteka Narodowa



Jedna z pierwszych legitymacji ZZM – z 1924 r.

kolejowych – skierowane do maszynistów ówczesnej Galicji. Ostatni numer ukazał się z datą 5 października 1918 r.

Wzrost świadomości

Stowarzyszenie choć nie ma nic wspólnego z powstaniem Zawodowego Związku Maszynistów Kolejowych w Polsce, odegrało pewną rolę – w obudzeniu pewnego rodzaju świadomości i integracji. W wydanym nakładem ZZM sprawozdaniu „Działalność Związku w czasie od 1 sierpnia 1928 do 31 lipca 1929 roku” (Warszawa, 1929) o stowarzyszeniu czytamy, że cyt. „dzięki silnie podkreślanej ekskluzywności, dzięki skrupulatnemu ograniczeniu swej działalności wyłącznie do maszynistów-fachowców i egzaminowanych kandydatów wyrobił w maszynistach małopolskich z jednej strony poczucie ścisłej wspólności interesów tej gałęzi służby, z drugiej zaś strony poczucie odrębności od reszty pracowników kolejowych. Ślady wyrobionej w ten sposób mentalności dają się odczuć w każdej fazie rozwoju Związku i dziś jeszcze są dość wyraźnie widoczne. W każdym razie istnienie „Lokomotivfuhrervereinu“ było jednym, choć nie jedynym powodem, iż kolebka Związku mieści się w Małopolsce, w szczególności zaś w Krakowie”.

ZZM wyłonił się z Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Kolejarzy Rzeczypospolitej Polski, (późniejszego Związku Zawodowego Kolejarzy, następnie ZZ Pracowników Kolejowych PRL, obecnie: Federacja ZZP PKP). Do procesów zjednocze-

niowych kolejarских organizacji działających w różnych zaborach i świeżo powstałych doszło zaraz po odzyskaniu niepodległości, w grudniu 1918 roku. W kilkudziesięciuosobowych władzach utworzonego wówczas Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Kolejarzy Rzeczypospolitej Polski znalazło się kilku maszynistów.

Szczególną uwagę przykuwa z naszej perspektywy jeden z nich. Julian Majlich z Jarostawia, członek tajnej Polskiej Organizacji Wojskowej założonej przez Józefa Piłsudskiego, w latach 1924-26 zostanie prezesem (według ówczesnego nazewnictwa) ZZM.

Ku niezależności

Z publicystyki okresu międzywojnia wynika, że poszczególne grupy zawodowe kolejarzy w poczuciu odrębności swoich interesów występowały na forum OZZK

RP z własnymi postulatami, na tle których dochodziło do tarć i konfliktów. Dla zwiększenia siły oddziaływania maszyniści zdecydowali się zatem utworzyć autonomiczną sekcję maszynistów. Zwołany na potrzeby jej organizacji Zjazd Maszynistów odbył się w dniach 22 i 23 stycznia 1919 r. w Warszawie. Z kilku źródeł wynika, że zażądał dla sekcji maszynistów pełnej autonomii. Bez efektu. Zarząd OZZK RP na posiedzeniu w dniach 12–13 lutego 1919 r. w Warszawie odrzucił żądania w całości i jednogłośnie (przeciwko odrzuceniu głosowali tylko maszyniści). Skutkiem tego maszyniści z marszu postanowili przystąpić do tworzenia odrębnej, własnej organizacji związkowej.

W lutym i marcu 1919 r. trwały intensywne prace nad statutem ZZM. W kwietniu trafia on do Rady Ministrów, która była wówczas jedynym organem kompetentnym do rejestracji statutów związków zawodowych pracowników państwowych. Proces ów niespodziewanie napotyka jednak na poważną przeszkodę. Według spr-

Publikacja na 100-lecie

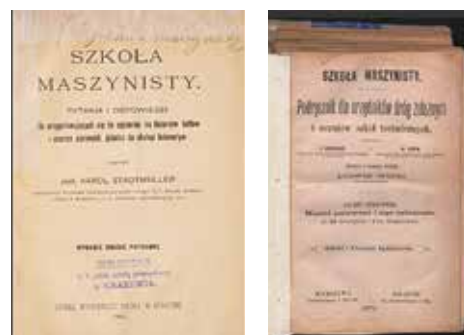
Szukamy archiwaliów

Przypominamy, że nadal poszukujemy archiwalnych materiałów na potrzeby specjalnej publikacji, którą planujemy wydać w 2019 roku – na stulecie założenia Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce.

Interesują nas wszelkie archiwalne dokumenty, typu legitymacje członkowskie czy wydawnictwa książkowe, zdjęcia ludzi, obiektów oraz/lub informacje naprowadzające na właściwy trop. Być może w Waszych domach nadal przechowywane są „skarby” związane z historią ZZM, nawet z okresu II Rzeczypospolitej.

Gwarantujemy zwrot materiałów po zeskanowaniu lub sfotografowaniu. Można także przysłać skany czy zdjęcia pod adres mailowy: glosmaszynisty@wp.pl najlepiej z dopiskiem: **Publikacja na 100-lecie**.

W razie pytań prosimy o kontakt pod numerem telefonu: 22 474 25 15



Razem utrwalmy przeszłość!

wozdania „Działalność Związku w czasie od 1 sierpnia 1928 do 31 lipca 1929 roku” związek kolejarzy cyt.: „dysponujący podówczas potężnymi wpływami czynił usilne zabiegi, aby do tej legalizacji nie dopuścić. Z walki tej wyszli organizatorowie Z. Z. M. zwycięsko, ku czemu nie mało dopomogły chwilowe konjunktury polityczne, walki partyjne, stosunki sejmowe itd.”.

Walka o swoje

Zorganizowanie pozwala podjąć starania o poprawę warunków płacowych. W niepodległej Polsce szaleje niestety inflacja, którą starano się rekompensować wypłatą tzw. dodatku drożyznianego, ale uposażenia kolejarzy nie dość, że pozostawały w tyle, to jeszcze znacząco różniły się w poszczególnych regionach scalanego kraju w ramach tych samych grup zawodowych. Popularne dzienniki „Ilustrowany Kurjer Codzienny” i „Popołudniowa Ziemia Lubelska” informowały o groźbie strajku w Małopolsce 18 lub 19 września 1919 r. – cyt.: „gdyż maszyniści odmówią prowadzenia lokomotyw, a reszta personelu porzuci pracę”. Jako przyczynę prasa podawała stanowisko rządu ws. regulacji płac kolejarzy – na terenie byłego Królestwa Polskiego przeprowadzonej czterokrotnie, gdy tymczasem w Galicji cyt.: „maszyniści otrzymują dotąd tylko 90 halerzy za godzinę” (czyli mniej niż 1 koronę austro-węgierską, będącą środkiem płatniczym do wprowadzenia marki polskiej w 1920 r. – przyp.red.). W listopadzie 1919 r. kolejarze protestują we Lwowie i Przemyślu, m.in. zgłaszając się do służby, lecz nie podejmując pracy. W dniach 4-5 stycznia 1920 r. ponownie strajkują kolejarze Lwowa, dzień później – Lublina, a 17 lutego w Nowym Sączu strajk wybuchł z powodu braku... żywności. Miesiąc później gorąco jest na węzłach kolejowych: Lublin, Radom, Kraków. W tym samym czasie na szczęblu rządowym procedowane jest ważne prawo – o militaryzacji kolei. Ustawa z 27 marca 1920 r. o kolejach

w czasie wojny wprowadza także surowe konsekwencje za „wszelkie rozmyślne naruszenia lub zaniedbania obowiązków zawodowych, obniżające sprawność kolei, samowolne porzucenie służby, wszelką agitację mogącą przynieść szkodę ruchowi kolejowemu”.



Ulica św. Tomasza 33 w Krakowie obecnie

I zjazd i władze ZZM

Powstanie związku uległo znacznemu opóźnieniu, ale celu udało się dopiąć, choć dopiero na jesieni. Od strony formalnej zielone światło pojawiło się na posiedzeniu Rady Ministrów 8 października 1919 (za nr. 12982/19 punkt 8 protokołu). Następnie 31 października Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zatwierdziło statut (nr Z 4227) i wciągnęło ZZM do rejestru stowarzyszeń i związków pod numerem 124. Przeprowadzona akcja pozyskiwania członków organizacji okazała się na tyle skuteczna, że dwa miesiące później zostaje zwołany Walny Zjazd, z którego pamiątkowe zdjęcie zamieszczamy na stronie 11.

Inauguracyjny zjazd odbył się 8 i 9 stycznia 1920 r. w Krakowie i wyłonił m.in. pierwsze kierownictwo ZZM. Na prezesa ZZM wybrany został Bronisław Daniszewski z Krakowa – Płaszowa (podówczas Wola Duchacka). Wiceprezesami zostali Józef Głowacki (Kraków Płaszów) i Jan Żurkowski (Lwów), sekretarzem Franciszek Cichy (Kraków), a skarbnikiem Hugon Weber (Kraków). Generalnie wśród członków 11-osobowego Zarządu Głównego ZZM, jak również wśród członków 9-osobowej Komisji Rewizyjnej przyniatająca większość stanowili maszyniści z Krakowa/Krakowa-Płaszowa. Poza grodem Kraka i okolicą początkowe wpływy naszego związku sięgały wówczas jeszcze tylko do dwóch innych małopolskich ośrodków administracyjnych, tj. do Lwowa i Stanisławowa. Nadmienić

także trzeba, że w inauguracyjnym zjeździe uczestniczyć mieli również jakoby maszyniści z dawnej „Kongresówki”, czyli dawnego zaboru rosyjskiego, ale na tym etapie nie odegrali żadnej większej roli.

Pierwsze postulaty i siedziba

Świeżo powołany Zarząd ZZM 9 lutego 1920 r. stawiał się u ówczesnego ministra kolei żelaznych Kazimierza Bartla i przedstawił spisane w 14. punktach żądania maszynistów oraz dyspozytorów parowozowni. Zachowały się wzmianki o kilku z nich – sprzeciwie wobec podziałowi maszynistów na klasy i żądanie ryczałtu w wysokości 1 tys. marek w zamian za wszelkie pobory niestałe, bez względu na rodzaj służby.

Pierwsza siedziba ZZM znajdowała się w Krakowie, choć określenie siedziba wydaje się trochę na wyrost. Do października 1921 r. przy ul. Św. Tomasza 33 funkcję tę pełniła skrzynka „przechowywana na kątem z grzeczności w mieszkaniach członków”. Cóż, takie to były trudne początki. Warta podkreślenia jest apolityczność organizacji, w przeciwieństwie do tworzonych w międzywojniu związków odwołujących się mniej lub bardziej bezpośrednio do socjalizmu, komunizmu, korzeni endeckich, czy później sanacyjnych. ZZM proklamował bezpartyjność i według ówczesnego nazewnictwa miał charakter typowo klasowy, cechowy. W 1921 roku liczył 3 tysiące członków. ■

Opr. Rafał Zarzecki



PIERWSZY WALNY ZJAZD

Założycieli zawod. Zw. Maszynistów kolejowych

W POLSCE

W KRAKOWIE dnia 8-9 Stycznia 1920.

Grupowe Ubezpieczenie na Życie dla Członków Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce oraz ich Rodzin



Zastanawiałeś się kiedyś, co mogłoby się stać, gdyby nieoczekiwanie pogorszył się Twój stan zdrowia lub Twoich najbliższych? Jak wyglądałaby Twoja sytuacja finansowa? Myślałeś o tym, jak zabezpieczyć swoich bliskich na wypadek, gdyby nagle Ciebie zabrakło? Pomyśl o ubezpieczeniu, które da Ci wsparcie finansowe i zapewni utrzymanie dotychczasowego standardu życia w nieprzewidzianych sytuacjach.

1 czerwca 2018 r. został uruchomiony nowy program grupowego ubezpieczenia na życie. **Obecnym ubezpieczycielem jest Generali**, jedna z największych grup finansowo – ubezpieczeniowych, która od ponad 185 lat jest synonimem bezpieczeństwa i innowacyjności, zaspokajając zróżnicowane i wciąż zmieniające się potrzeby milionów Klientów na całym świecie. W Polsce Grupa Generali obecna jest od 1998 r. Stale buduje swoją siłę stawiając na zdywersyfikowany model biznesowy oparty na trzech kluczowych obszarach: ochronie majątku, życia Klientów indywidualnych, zarządzaniu oszczędnościami emerytalnymi oraz ubezpieczeniach korporacyjnych.



Ubezpieczenie w Generali to:

- ✓ **ochrona 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu**, na całym świecie – w pracy i w życiu prywatnym,
- ✓ stały dostęp on-line do polisy i szczegółów Twojego ubezpieczenia poprzez **Konto Klienta**,
- ✓ **szybka wypłata roszczeń** przy minimum formalności,
- ✓ możliwość **indywidualnej kontynuacji ubezpieczenia** po ustaniu zatrudnienia.



Co możemy Ci zaoferować:

- ✓ **dzienne świadczenie za pobyt w szpitalu**,
- ✓ **specjalnie wynegocjowana definicja niezdolności do pracy obejmująca zawód maszynisty**,
- ✓ możliwość włączenia do ubezpieczenia Twoich bliskich (Współmałżonka/Partnera oraz Pełnoletniego Dziecka)
- ✓ szeroki zakres poważnych zachorowań - **aż 42 jednostki chorobowe**,
- ✓ ubezpieczenie od poważnych chorób takich jak: **zawał serca, nowotwór złośliwy, udar mózgu**.

Aby przystąpić do ubezpieczenia należy wypełnić Deklarację i złożyć u osoby prowadzącej sprawę ubezpieczeń w imieniu ZZM w danej lokalizacji.

Przystąp do programu już dziś!

Ochrona na wypadek zdiagnozowania poważnego zachorowania, wypłata dziennego świadczenia za pobyt w szpitalu, czy też wypłata świadczenia w przypadku powstania trwałych uszczerbków na zdrowiu wskutek nieszczęśliwego wypadku, to tylko niektóre z głównych zabezpieczeń jakie obejmuje ubezpieczenie na życie w Generali.

Niniejszy materiał ma charakter wyłącznie reklamowy i informacyjny oraz nie stanowi oferty w rozumieniu ustawy art. 66 §1 Kodeksu cywilny. Żadne z niniejszych informacji nie stanowią doradztwa inwestycyjnego lub podatkowego ze strony Generali Życie Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. Szczegółowe warunki ubezpieczenia oraz koszty i ryzyka z nimi związane, jak również informacje na temat ograniczenia odpowiedzialności ubezpieczyciela oraz zasady działania produktu określone są w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia na Życie Certum Nr 7 / 2015 z dnia 17 grudnia 2015 roku przekazywanych Klientowi przed zawarciem lub przystąpieniem do umowy ubezpieczenia, dostępnych na stronie www.generali.pl, u poszczególnych dystrybutorów lub w siedzibie Generali Życie Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. przy ul. Postępu 15B, 02-676 Warszawa.

PERSONALIA

Koniec ubiegłego roku i początek 2019 roku obfitował w zmiany kadrowe.

ZZM. Rada Maszynistów ZZMK w Łodzi z dniem 18.12.2018 r. powierzyła:

- zastępcy przewodniczącego ZZMK w Łodzi Tomaszowi Wasilewskiemu mandaty: członka Rady Krajowej ZZM, na posiedzenia Zebrań Delegatów oraz do uczestnictwa w posiedzeniach Sektora Przewozów Towarowych ZZM.
- zastępcy przewodniczącego Jarosławowi Świderkowi mandat do uczestnictwa w posiedzeniach Sektora Przewozów Samorządowych ZZM
- członkowi Rady Maszynistów ZZMK w Łodzi Tomaszowi Makuchowi mandat do uczestnictwa w posiedzeniach Sektora Przewozów Pasażerskich ZZM.



KOLEJE DOLNOŚLĄSKIE. Piotr Rachwalski decyzją rady nadzorczej przestał pełnić obowiązki prezesa zarządu spółki. Nowym prezesem został Damian Stawkowski (fot.), pełniący ostatnio funkcję sekretarza miasta Lubin, członek zarządu powiatu lubińskiego. W skład zarządu powołano także Witolda Lecha Idczaka, wcześniej kierującego Legnicką Specjalną Strefą Ekonomiczną oraz Wojciecha Zdanowskiego, wcześniej dyrektora departamentu infrastruktury dolnośląskiego urzędu marszałkowskiego.

KOLEJE MAŁOPOLSKIE. Nowo powołana rada nadzorcza odwołała 21 grudnia zarząd spółki – prezesa Grzegorza Stawowego i wiceprezesa Ryszarda Rębilasa. Obowiązki prezesa zarządu pełni Karol Kajetan Pietras, przewodniczący rady nadzorczej.

Wokół stulecia

Przewodniczącym organizacji zakładowych i międzyzakładowych przypominamy o przesłaniu do 8 marca 2019 r. informacji związanych z centralnymi uroczystościami 100-lecia ZZM, które odbędą się 21 października w Warszawie.

W szczególności o potwierdzenie udziału: członków Rady Krajowej, poczty sztandarowej, zamówień na dodatkowe zaproszenia, pokoi hotelowych, zamiarach organizacji dnia otwartego w zakładzie lub innych regionalnych wydarzeń, kontaktach ze szkołami ws. spotkań z młodzieżą popularyzujących zawód maszynisty.

Szczegóły na serwerze ZZM.

Dobre wieści

Co przyniesie 2019 rok w ruchu towarowym? Czas pokaże. Doniesienia o modernizacji floty spalinowej PKP Cargo mogą napawać optymizmem.

Na początku lat 90. kolej w naszym kraju zaczęła popadać w ruinę. Przestało się opłacać przewozić towar, zapomniano o społecznej roli przewozów pasażerskich, na masową skalę zamykano linie kolejowe. Gdy Europa dostrzegła w kolei alternatywę dla zatłoczonych dróg i najbardziej ekologiczny środek transportu, w Polsce przełomu wieków zezłomowano setki lokomotyw.

Po otrząśnięciu się z letargu i dostrzeżeniu niezbędności kolei w gospodarce i społeczeństwie okazało się, że nie ma kim, ani czym, ani po czym jeździć. Czyli zaczęło brakować ludzi, taboru i infrastruktury. Dzisiaj coraz częściej słyszymy o szkoleniu kadr, remontowane są szlaki

kolejowe, przywracany jest do życia wysłużony tabor.

Umiarkowanym optymizmem powinny napawać doniesienia o modernizacji floty spalinowej PKP Cargo. Zgodnie z podpisanymi umowami w nowym roku stopniowo będą oddawane do użytku zmodernizowane przez Nowag lokomotywy ST 48, czyli „Tamary”. Kontrakt zakłada modernizację 60 lokomotyw. W minionych latach zmodernizowano 30 maszyn.

Również w 2019 roku na szlak wyjadą kolejne zmodernizowane lokomotywy spalinowe, będą to niezawodne ST 44. 38 lokomotyw tej serii zmodernizuje Pesa. Uwzględniając przeprowadzone w 2007 i 2011 roku modernizacje tych maszyn



narodowy przewoźnik towarowy będzie posiadał 89 zestandaryzowanych lokomotyw tej serii.

Informacje o odnawianiu spalinowej floty PKP Cargo to dobra wiadomość. Zwłaszcza dla tych wszystkich, którzy na co dzień doświadczają pracy na wysłużonych dieslach z minionej epoki. Pocieszający również jest fakt, że zaczyna być dostrzegany potencjał niezelektryfikowanych linii kolejowych, które z powodzeniem mogłyby odciążać najbardziej obciążone szlaki.

Andrzej Dawcewicz

Nie mówimy żegnaj

Kolejna grupa naszych kolegów z końcem roku udała się na zasłużone emerytury po wieloletniej służbie.

Delegacja MNZZM w Toruniu, przełożony, koleżanki i koledzy z pracy, zebrał się 28 grudnia na miejscowej stacji aby powitać wjeżdżającego 28 grudnia po raz ostatni w perony (pociągiem relacji Bydgoszcz Główna–Włocławek) starszego maszynistę Kujawsko-Pomorskiego Oddziału Przewozów Regionalnych Romana Szymczaka.

Na kolei pracował 42 lata. Od 1985 roku pomocnik maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych. W 1990 r. uzyskał prawo kierowania na spt, a w 2008 r. – na elektryczne pojazdy trakcyjne. Za pośrednictwem GM świeżo upieczonemu emerytowi koledzy życzą dużo zdrowia i powodzenia na nowej drodze życia. (JS)



W Tarnowskich Górach w sali bankietowej „Orfeusz” 17 listopada odbyło się natomiast pożegnanie grupy kolegów, którą tworzyli: Andrzej Boder, Bronisław Sobala, Andrzej Pietryga, Piotr Dekowski, Norbert Imiołczyk, Czesław Broł, Andrzej Hul, Bronisław Dragon, Michał Wesołowski.

W spotkaniu uczestniczyli m.in. zastępca naczelnika działu Bronisław Goik, z-ca naczelnika sekcji Tomasz Kowalski, przewodniczący ZZMK CT Tarnowskie Góry Tomasz Pietrek i jego zastępca Mirosław Wolny. (TP)



Andrzej Melech z Oddziału Lubuskiego Przewozów Regionalnych z siedzibą w Zielonej Górze swoją ostatnią służbę odbył 19 grudnia ubiegłego roku. Na miejscowej stacji za wszystkie lata współpracy dziękowali mu przedstawiciele dyrekcji, administracji i koledzy maszyniści.

Rozpoczął w połowie lat 70. w Lokomotywowni Stargard, najpierw jako uczeń szkoły przyzakładowej, a następnie pomocnik maszynisty. Od 1983 r. maszynista elektrycznych pojazdów trakcyjnych. Jeździł na ET 22 i ET 41. Od 1990 r. w Lokomotywowni Szczecin Wzgórze Hetmańskie (EN 57 i ED72), a od 2009 r. w PR Zielona Góra. Do przejścia na zasłużoną emeryturę jeździł na EN 57, EN57AI oraz ED 78.

(TR)



Andrzej Jaroszewski odbył ostatnią swoją służbę jako maszynista 23.11.2018 r. prowadząc pociąg relacji Elbląg–Olsztyn na EN57ALc-1785. Na stacji końcowej przywitała go rodzina, koledzy maszyniści, przedstawiciele administracji oraz dyrekcja Warmińsko-Mazurskiego Oddziału Przewozów Regionalnych w Olsztynie.

Na kolei przepracował 44 lata. Zaczynał w 1977 r. jako pomocnik maszynisty. Maszynista trakcji spalinowej od 1984 r., a od 1995 – maszynista trakcji elektrycznej. Od 1998 r. starszy maszynista.



Długoletni członek zarządu ZZM w Olsztynie. Wyróżniony w 1998 r. złotą odznaką „Przodujący Kolejarz”, a w 2006 r. honorową odznaką „Zasłużony dla Kolejnictwa”.

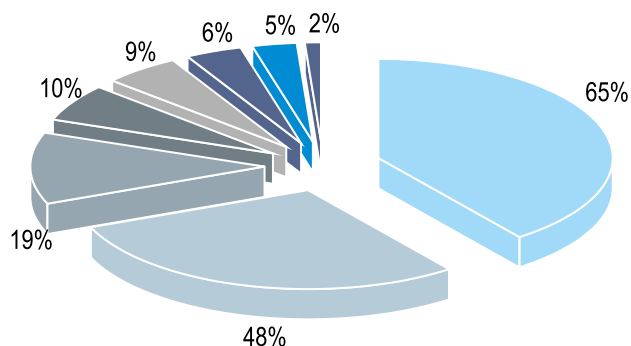
Dał się poznać jako dobry życzliwy kolega, zawsze można było na niego liczyć. Wszystkiego najlepszego na zasłużonej emeryturze, dużo zdrowia i szczęścia w życiu osobistym składają koledzy maszyniści.

(JD)

Barometr



Dlaczego przede wszystkim wziął(ęła) Pan(i) udział w wyborach samorządowych?



- Chciał(a)m poprzeć konkretnego kandydata/kandydatów
- Udział w wyborach jest moim obowiązkiem jako obywatela
- Chciał(a)m zapewnić dobry wynik partii, która mi odpowiada
- Nie miał(a)m żadnego szczególnego powodu – zawsze chodzę na wybory
- Chciał(a)m poprzeć lokalny komitet wyborczy
- Chciał(a)m utrudnić sukces wyborczy partii, która mi nie odpowiada
- Chciał(a)m utrudnić wybór konkretnego kandydata lub kandydatów, którzy mi nie odpowiadają
- Namówił mnie ktoś z rodziny, znajomych

* Odpowiedzi nie sumują się do 100% ponieważ badani mogli wybrać dwa powody.

Źródło: CBOS, Badanie „Motywy głosowania w wyborach samorządowych”, grudzień 2018

Zima na Głównym

Stacja Muzeum zaprasza dzieci i młodzież na ferie zimowe.

W trakcie warsztatów edukacyjnych zorganizowanych wspólnie z Warszawską Koleją Dojazdową uczestnicy dowiedzą się m.in., czy berło może przejąć jedynie następcę tronu, co to jest berło kolejowe i czy jest symbolem władzy. Podczas zwiedzania sal wystawowych i skansenów muzealnych z przewodnikiem możliwość poznania niesamowitej historii kolejnictwa w Polsce i na świecie.

Warsztaty odbywają się od 28 stycznia do 8 lutego br. w: siedzibie Stacji Muzeum, przy ul. Towarowej 3 w Warszawie (w poniedziałek, wtorek, czwartek i piątek w godz. 10.00–11.30 i 12.00–13.30) oraz Izbie Tradycji EKD/WKD na terenie siedziby spółki w Grodzisku Mazowieckim (środy w godz. 10.00–11.30 i 12.00–13.30).

Koledze i Przyjacielowi

Pawłowi Głuszcakowi

Przewodniczącemu Zakładowej Organizacji Związkowej Samorządowego Niezależnego Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Zduńskiej Woli Karsznicach wyrazy głębokiego współczucia z powodu śmierci

OJCA

składają
Zarząd i członkowie SNZZMK w Zduńskiej Woli Karsznice

Cytat miesiąca

**JEŚLI KOMUŚ MARZYŁO SIĘ
WIELKIE PAŃSTWO PKP,**



TO JEST TO BZDURA

Adrian Furgalski, wiceprezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, Rzeczpospolita, 14.01.2019

Naszemu Koledze

Pawłowi Głuszcakowi

wyrazy głębokiego współczucia z powodu śmierci

OJCA

składa
Rada Krajowa ZZM

Przekaż 1% podatku

Krzysztof Chebda pochodzi z Nowego Sącza. Urodził się w 1991 roku. Właśnie rozpętał się do samodzielnego życia. Trzy ostatnie lata spędził w Szczecinie, gdzie rozpoczął pracę jako maszynista.

Wypadek zdarzył się 13 sierpnia 2018 roku. Diagnoza po operacji nie pozostawiała złudzeń: ostre uszkodzenie rdzenia kręgowego i porażenie kończyn dolnych.

Olbrzymich wydatków jakie trzeba ponieść, aby Krzysiek mógł wracać do sprawności i żyć pełnią życia nie tracąc czasu na czekanie na lepsze dni, jego bliscy nie udźwigną bez pomocy życzliwych ludzi.

Pomoc koordynuje nowosądeckie Stowarzyszenie Sursum Corda. Numer konta na które można wpłacać darowizny na leczenie i rehabilitację:



26 8805 0009 0018 7596 2000 0080

Każdy może pomóc wpłacając 1 proc. podatku.

Numer KRS: 0000020382.

W rubryce cel szczegółowy wpisujemy:

Krzysztof Chebda

I. INFORMACJA O DOCHODACH (PRZYCHODACH) WYKAZYWANYCH NA PODSTAWIE ART. 45 UST. 3c USTAWY			
136. Kwota dochodów (przychodów)			
J. WNIOSEK O PRZEKAZANIE 1% PODATKU NALEŻNEGO NA RZECZ ORGANIZACJI POŻYTKU PUBLICZNEGO (OPP)			
Należy podać numer wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego (numer KRS) organizacji wybranej z wykazu prowadzonego przez Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej oraz wysokość kwoty na jej rzecz.			
137. Numer KRS	0000020382	Wnioskowana kwota Kwota z poz. 138 nie może przekroczyć 1% kwoty z poz. 126, po zaokrągleniu do pełnych dziesiątek groszy w dół.	138. Twój podatek
K. INFORMACJE UZUPEŁNIAJĄCE			
Podatnicy, którzy wypełnili część J, w poz. 139 mogą podać cel szczegółowy 1%, a zaznaczając kwadrat w poz. 140 wyrazić zgodę na przekazanie OPP swojego imienia, nazwiska i adresu wraz z informacją o kwocie z poz. 138. W poz. 141 można podać dodatkowe informacje, np. ułatwiające kontakt z podatnikiem (telefon, e-mail).			
139. Cel szczegółowy 1%	KRZYSZTOF CHEBDA		140. Wyrażam zgodę <input checked="" type="checkbox"/>
141.			

Z NAMI ZAJEDZIESZ DALEKO!

Etos

Honor

Patriotyzm

Służba

Uznanie

Odpowiedzialność

Profesjonalizm

ZZM

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



Humor

– Tato, tato! W tym roku na święta chcę pieska!

– No coś ty, oszalałeś?! Normalnie karp będzie!

– Mamusi, czy wszystkie bajki zaczynają się od „dawno, dawno temu”...?

– Nie, kochanie. Nie wszystkie. Niektóre zaczynają się od „skarbie, muszę dziś zostać dłużej w pracy”...

– Czy pochodzi pan z muzycznej rodziny?

– Tak. Dziadek ze strony matki nazywał się Trąbka, a drugi był klawiszem w Rawiczu.

– Jadę do ciebie. Wziąć jakieś wino?

– Mam z Biedronki.

– Rozumiem. Kupię normalne, z winogron.

– Tato, możesz powiedzieć kim był Hamlet?

– Oczywiście synku, ale chciałbym żebyś przy okazji czegoś się nauczył. Otwórz Biblię i sprawdź sobie.

W stołówce w kolejce po zupę rozmawiają dwaj studenci:

– Jakież wieści z domu?

– Niestety, ani złotówki.

Gospodarz pyta nowego sąsiada:

– Krowy macie?

– Mamy.

– A świnię chowacie?

– A przed kim?

Przychodzi facet do dentysty:

– Mam żółte zęby. Co mi pan poradzi?

– Brązowy krawat będzie pasował.

Fraszki Jerzego Szulca

PASYWNOŚĆ

*Na nic zdały się zaloty
Obiekt starań miał pas cnoty.*

DYGNITARZ

*Wlazło chamisko
Na stanowisko.*

SKARB

*Znaleziony skarb wariat
Zaniósł na komisariat.*

AMNEZJA

*Nie skazali delikwenta
Bo niczego nie pamięta.*



Modelarstwo



Czeski producent modeli kolejowych rozszerza gamę miniatur polskiego taboru. Niedawno w ofercie pojawił się model wagonu motorowego SN52
Fot. Remigiusz Cholda

Filatelistyka

Z okazji 200. rocznicy urodzin Ernesta Malinowskiego Poczta Polska S.A. wprowadziła do obiegu ciekawe walory.

Znaczek pocztowy został wydany w nakładzie 120 tys. sztuk. Autorem projektu jest Karol Tabaka. Koperta

Pierwszy Dzień Obiegu FDC wydana z tej samej okazji przedstawia pociąg na wiadukcie Verrugas.

Ernest Malinowski (1818–1899) – polski inżynier, budowniczy Centralnej Kolei Transandyjskiej jest patronem OKZ PZF „Kolejnictwo”. Budowa linii kolejowej Lima-La Oroya rozpoczęła się w 1872 roku. Najwyższa część leży na wysokości 4579 metrów n.p.m. Licząca niecałe 220 km trasa zawiera 62 tunele o łącznej długości 6000 metrów oraz blisko 50 mostów i wiaduktów.

(Lew)





Bardzo dobry wzrok	Szlachta na Litwie	Stosowane przez inkwizycję	Pecet (potocznie)	Układa pokosy	Kapitał panny młodej; wiano	Zapięcie ozdobne u pasa, butów	Złotowłos (roślina ozdobna)	Żrebak w tytule serialu TV	Taniec argentyński	
	4		10		Hamulcowe lub do zabawy	Rozmiar „S” (np. bluzki)	14		Gody pod wodą	
Zamknięta grupa społ. w Indiach	Proszek w kominie	Szarża ułańska	Rosjanin z „Pana Tadeusza”				... loteryjny, wygrana		9	
			Pieśń religijna			Miara dla Boryny				
Przyjęcie bez tańców			Okres w roku, kiedy leje	Strawiński, kompozytor ros.		Nośnik gazu lub ropy	Słynny franc. dyktator mody			
Kupon z zakrytym kodem					Tytułowa bohaterka opery Bizeta	2		Rytownik		
				Policzek, zniewaga	Złoto lub cynk	Niesprawność urządzenia	Graficzny symbol firmy			
Brawura, hazard	Ogórek w beczce	Równaj ...! – komenda wojsk.	Np. buta, ale nie pycha		15		Ze stolicą w Trypolisie	Kwiatostan zbóż	... chrześna lub samotna ...	13
Dawny dom ziemiański	Skorupiak z ciepłych mórz			Imienniczka Kreglickiej	Magnetofon ze słuchawkami					
	6	W parze z szydłem	12			Miasto nad jeziorem Jeziorak				
Np. orka w wodzie	Śpiewała hymn Euro 2012				Włoski na grządce	Damski but z wysoką cholewką ... boża, to zdolności, talent				
		Paski z żabkami, zamiast paska								
Miejsce przygotowane do spania	„... lodowcowa”	Internetowa pogawędka		Obszar z palmami na pustyni			Niejeden na liście Wildsteina	Powtórka ujęcia filmowego	7	
		Fusy, męty	Szał walki	Autor „Ojca chrześnego”	1	Zebrałe w bazie komputera	Stawiany oskarżonemu w sądzie	W rodzinie Poloneza	Sojusz, przymierze	
Składnik kremów kosmetycznych	11	Ułożenie ciała, układ postaci		Znany cykl mityngów w Polsce						
				Np. otarcie naskórka			W kawałach przychodzi do lekarza			
Wigry z siodełkiem	Dla niego espresso		5		8	Wymieniany na palto (w szatni)		3		
				Pospolity chwast polny z kolcami			Pukawka szeryfa			

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 1 prosimy nadsyłać do 8 lutego 2019 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzmm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 1”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – gadżety związkowe.

Rozwiązanie krzyżówki nr 12: „Kolej magnetyczna”. Nagrodę – pobyt weekendowy w wybranym ośrodku CS Natura Tour wylosował **Stanisław Busza** z Ostrowa Wielkopolskiego. Gratulujemy. Informację wysłamy pocztą na podany adres. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie adresu zamieszkania oraz pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



Głos Maszynisty
MIECH NAS ŁĄCZYĆ HONOR I TRZĘ ZAPROWODA

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: rkzmm@wp.pl

Zespół redakcyjny: Rafał Zarzecki (redaktor naczelny), Paweł Spychalski. Współpraca: Grzegorz Moc, Andrzej Dawcewicz, Józef Jakubina.

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

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




Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

Fot na okładce: Rafał Zarzecki

Kolej na wypoczynek

Katalog Wczasy 2019
Natura Tour

Sprawdź nasze oferty:

-  wypoczynku nad Bałtykiem,
-  wypoczynku w polskich górach,
-  wypoczynku za granicą.

ZAREZERWUJ JUŻ DZIŚ!
oferty First Minute z rabatem do 100 zł!