

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 3/127

MARZEC 2015

**Wesołych Świąt Wielkanocnych
życzy
Redakcja**

Szanowni Państwo,
z okazji Świąt Wielkanocnych
pracownikom i sympatykom kolei
oraz wszystkim korzystającym
z usług transportu kolejowego
pragnę życzyć, aby były one czasem
wzajemnej życzliwości w życiu prywatnym,
ale także w służbie ludziom
na kolejowych szlakach.
Życzę prawdziwie rodzinnych świąt,
które przyniosą Państwu radość i nadzieję
oraz pozwolą z ufnością
patrzeć w przyszłość.

Krzysztof Dyl
Prezes Urzędu Transportu Kolejowego



Z okazji Świąt Wielkanocnych
najserdeczniejsze życzenia zdrowia,
radości i wytchnienia od codzienności.
Obfitości przy świątecznym stole,
wiosny w sercu i odrodzenia
spełnienia w życiu osobistym i zawodowym
oraz realizacji zapomnianych marzeń

życzy

Rada Krajowa ZZM



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

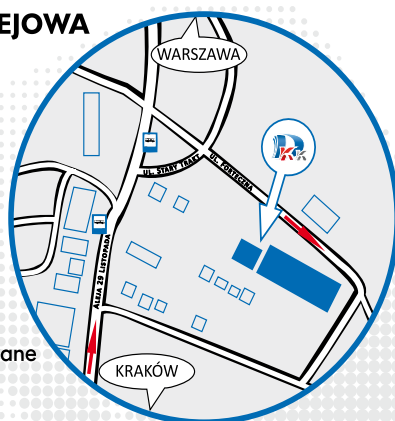
32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A
Centrala, Sekretariat
e-mail: biuro@drukkol.pl
tel./fax : 12 298-04-00

Oferuje usługi w zakresie:

- ✦ składu i grafiki komputerowej
- ✦ druku offsetowego
- ✦ oprawy inroligatorskiej

Wykonujemy wszelkie druki numerowane
z odpowiednimi zabezpieczeniami

TRADYCJA
KONKURENCYJNE CENY
PROFESJONALIZM



www.drukkol.pl

pod semaforem



Premier Ewa Kopacz
za brak jakiegokolwiek
reakcji na lutowy list
kolejarskich związków
zawodowych ws.
patologii rujnujących
system kolejowy



PKP Cargo za plany
odbudowy zawodu
maszynisty i zaawan-
sowane procesy
zatrudnieniowo-szko-
leniowe w związku
z luką pokoleniową

Tykająca bomba

W ostatnich latach na polskich torach gwałtownie wzrosła liczba tzw. zdarzeń kolejowych, a szczególnie mających swoje źródło w systemie kolejowym. W latach 2011–2014 kolizje wzrosły aż o 100%, a wykolejenia o ok. 30%. Miniony rok śmiało można nazwać rokiem incydentów, których w stosunku do 2013 r. było więcej o 73 procent! A w Ministerstwie Infrastruktury urzędowy optymizm...

Z oficjalnych danych Urzędu Transportu Kolejowego, Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych i PKP Polskich Linii Kolejowych wyłania się ponury obraz. Przede wszystkim dla kolejarzy, którzy są coraz bardziej i częściej narażeni na niebezpieczeństwo, ale i dla pasażerów, czy klientów przewoźników towarowych. Po katastrofie kolejowej w Szczekocinach stan bezpieczeństwa kolejowego w naszym kraju pod lupę wzięła Najwyższa Izba Kontroli. Nie dalej jak w listopadzie 2013 roku światło dzienne ujrzał miażdżący raport NIK. Z mrozącymi krew w żyłach danymi m.in. Międzynarodowego Związku Kolei (UIC), gdzie Polska zajęła haniebne drugie (po Rumunii) miejsce w Europie pod względem liczby wypadków na kolei. „Prymat” na kontynencie dźmierząc natomiast pod względem liczby ofiar znaczących wypadków kolejowych. Na polskich torach, według danych Europejskiej Agencji Kolejowej, ginęła co piąta śmiertelna ofiara wypadku kolejowego w Unii Europejskiej, podczas gdy Polacy stanowią zaledwie 1/13 populacji UE.

Co się od tego czasu zmieniło? Czy po „trzęsieniu ziemi” podjęte zostały skuteczne kroki przeciwdziałające zagrożeniom? Czy polska kolej stała się bezpieczniejsza? To czysto retoryczne pytania, na które powinni sobie odpowiedzieć decydenci, bo kolejarze odpowiedź znają. Podstawowe dane liczbowe świadczą, że tak niestety nie jest.

Wypadki kolejowe

W naszym prawie krajowym zdarzenia kolejowe klasyfikuje się w trzech następujących kategoriach: poważne wypadki, wypadki i incydenty (patrz ramka powyżej). Jeśli chodzi o poważne

ZDARZENIA KOLEJOWE

Wypadek – zgodnie z definicją przyjętą w ustawie o transporcie kolejowym – to niezamierzone, nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska. Do wypadków zalicza się w szczególności: kolizje, wykolejenia, zdarzenia na przejazdach, zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu, a także pożar pojazdu kolejowego.

Poważny wypadek – to zdarzenie mieszczące się w ramach definicji wypadku kolejowego, ale spełniające przy tym określone dodatkowe kryteria. Wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem pociągu lub innym podobnym zdarzeniem z:

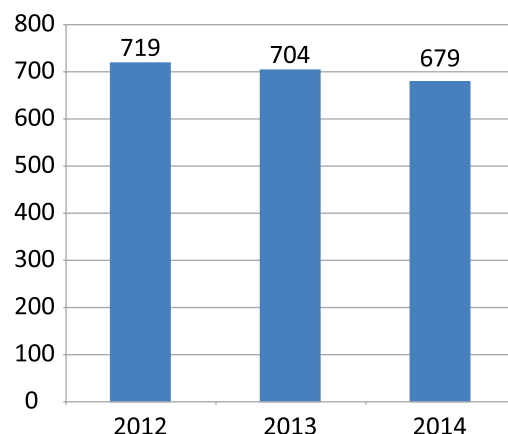
- przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi lub
- powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 mln euro.

Incident – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem pociągów i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

W ramach klasyfikacji europejskiej stosowane jest jeszcze pojęcie **znaczący wypadek**. Oznacza wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu :

- z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną lub
- powodujący znaczne szkody w taborze, infrastrukturze kolejowej, instalacjach lub środowisku (o wartości co najmniej 150 tys. euro),
- wywołujący znaczne zakłócenia ruchu obejmujące wstrzymanie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej 6 godzin.

WYKRES 1. WYPADKI KOLEJOWE W LATACH 2012–2014



Źródło: Dane UTK i PKBWK

DOKOŃCZENIE NA STR. 4–5

Tykająca bomba

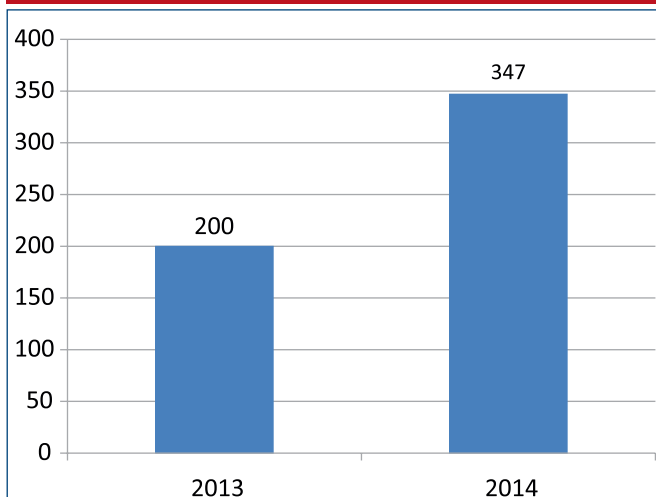
DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

wypadki, w ostatnich trzech latach na polskich torach każdego roku miało miejsce po jednym takim zdarzeniu. Najtragiczniejszy w skutkach wydarzył się w 2012 roku pod Szczekocinami. Liczba wypadków w latach 2012 i 2013, według danych UTK („Ocena funkcjonowania rynku transportu kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2013 roku), przekraczała natomiast 700. Statystycznie rzecz biorąc oznaczało to zatem dwa wypadki kolejowe dziennie! Wyżej wymieniony raport UTK za 2014 rok jeszcze się nie ukazał. Przewoźnicy i zarządcy infrastruktury mają termin nadsyłania danych do Urzędu do końca marca. Udało nam się jednak dotrzeć do innych miarodajnych informacji – Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Wynika z nich, że 2014 zamknął się liczbą 679 wypadków kolejowych (patrz Wykres 1).

Incydenty

Jest więc tendencja spadkowa, ale spadek jest minimalny, więc to w sumie marne pocieszenie. Tym bardziej, że z danych PKBWK rysuje się inne zagrożenie. Wynika z nich niezbiecie, że w 2014 roku zanotowano ogromny wzrost liczby incydentów w stosunku do roku poprzedzającego – aż o 73,5 procent! W 2013 roku było ich na kolei 200, natomiast w 2014 – już 347. Przez część ekspertów tłumaczone było to nawałem inwestycji infrastrukturalnych w ostatnim okresie. To mało przekonujące, jeśli uważnie przyjrzeć się kategoriom incydentów. W niczym nie zmienia to zresztą faktu, że proces modernizacji i rewitalizacji

WYKRES 2. INCYDENTY KOLEJOWE W LATACH 2013 I 2014



Źródło: Dane PKBWK

nie powinien odbijać się na bezpieczeństwie ruchu kolejowego, które powinno być absolutnym priorytetem.

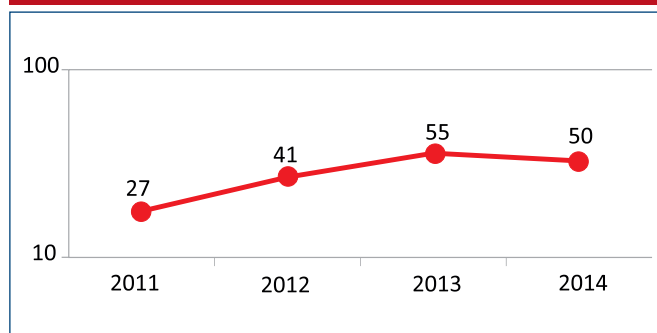
Największy wzrost incydentów między 2014 a 2013 rokiem nastąpił w kategoriach:

- uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem (1800 proc.),
- nie zatrzymanie pojazdu przed sygnałem „stój” lub w wyznaczonym miejscu (218 proc.),
- uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego bez napędu (182 proc.),
- wyprawienie, przyjęcie lub jazda po niewłaściwie przygotowanej drodze przebiegu (170 proc.),
- pożar w pociągu (123 proc.).

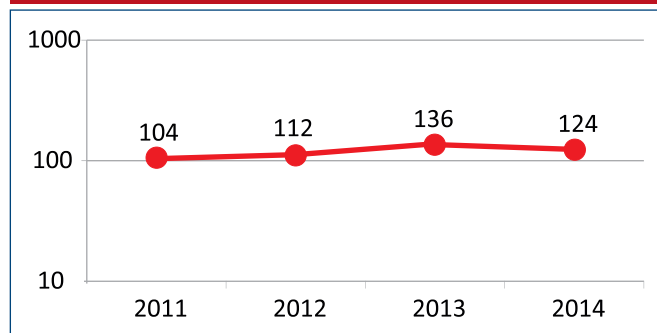
Wypadki w ramach systemu kolejowego

Większość wypadków kolejowych (ponad 70 proc. w 2014 roku) to zdarzenia na styku systemu kolejowego i strony trzeciej. Czyli niezależne od systemu kolejowego, wynikające np. z wtargnięcia pieszych na tory w miejscach niedozwolonych, czy nieostrości kierowców na przejazdach kolejowo-drogowych. Nawiasem mówiąc liczba tych ostatnich akurat mocno spada, dzięki pożytecznej kampanii społecznej PKP PLK „Bezpieczny przejazd. Zatrzymaj się i żyj!”. Nas jednak w tym przypadku bardziej interesują wypadki w ramach systemu kolejowego. Ich liczba musi niepokoić. Z danych UTK wynika, że

WYKRES 3. KOLIZJE W LATACH 2011–2014



WYKRES 4. WYKOLEJENIA W LATACH 2011–2014



Źródło: Oficjalne dane UTK (2011–13) i Biura Bezpieczeństwa PKP PLK – 2014 (wstępne)



w liczbie wypadków ogółem w 2012 roku stanowiły jeszcze ok. 21 procent, w 2013 – już 26,1 proc, a w 2014 r. – 26,42 procent.

Wypadki w ramach systemu ruchu kolejowego to przede wszystkim kolizje i wykolejenia. W latach 2011–2014 liczba tych pierwszych wzrosła aż o 100 procent, a tych drugich – o 30 procent! (patrz Wykres 3 i 4). Zaznaczmy przy tym wyraźnie, że dane za lata 2011–2013 zaczerpnęliśmy z oficjalnego raportu UTK. Natomiast te za rok 2014 są wstępne i pochodzą z Biura Bezpieczeństwa spółki PKP PLK. To o tyle istotne, że dane zarządcy infrastruktury związane z tą tematyką okazują się zawsze niższe od analiz UTK, PKBWK, a nawet MIR.

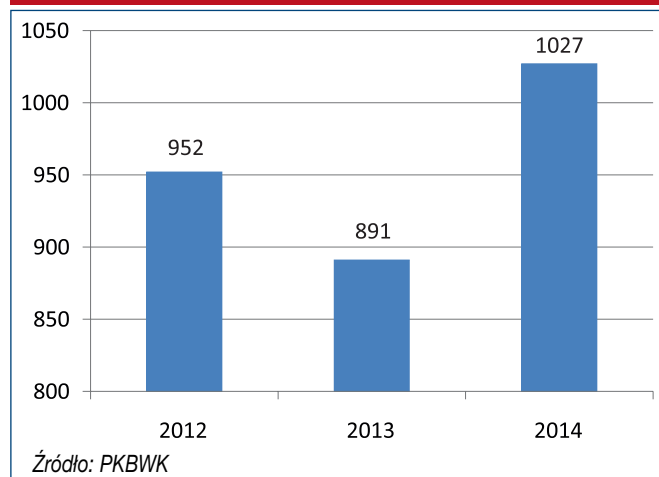
„Odłot” MIR

Tymczasem Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju albo ma jakiś błędny obraz sytuacji, albo stara się bagatelizować sprawę. Wygląda na to, że z radości ze spadku liczby poszkodowanych w wypadkach kolejowych resort usiłuje zarazić otoczenie optymizmem. Na początku marca MIR wydał komunikat informujący o „znacznej poprawie bezpieczeństwa na kolei”, podchwycony jedynie przez bezkrytycznie przychylne media. Ministerialni propagandziści pożonglowali w dokumencie paroma faktami i liczbami. Z mizernym skutkiem, bo treść komunikatu to już na pierwszy rzut oka historia grubymi nićmi szyta. Przykładowo w kategorii nakłady na infrastrukturę za cezurę posłużył rok 2013, a przy statystyce wypadków punktem wyjścia był już rok 2011, w którym według danych UTK

zdarzyło się 849 wypadków. To pozwoliło wiceministrowi Sławomirowi Żalobce na odtrąbienie sukcesu. – Od kilku lat resort prowadzi konsekwentne działania, których celem jest zwiększenie komfortu i bezpieczeństwa podróży. Realizowany jest największy w historii program inwestycji na kolei, a zmianom sprzyjają największe w historii dostępne środki finansowe. Od czterech lat liczba wypadków na kolei się zmniejsza, rok 2014 był pod tym względem najbezpieczniejszy w historii – tak brzmiała wypowiedź ministra Żalobki w komunikacie MIR. Nie pozostaje nic innego jak pogratulować dobrego samopoczucia. Bo według danych PKBWK w 2014 r. nastąpił 16-procentowy wzrost zdarzeń kolejowych w stosunku do 2013 roku (patrz Wykres 5).

Rafał Zarzecki

WYKRES 5. LICZBA ZDARZEŃ KOLEJOWYCH W LATACH 2012–2014



Na forum o zagrożeniach

Forum Bezpieczeństwa Kolejowego to coroczna konferencja poświęcona tej problematyce organizowana przez ZDG TOR. Co godne podkreślenia, jest platformą dyskusji z udziałem przedstawicieli pracowników. Jednym z prelegentów był prezydent ZKM Leszek Miętek.

Organizatorzy starali się zapewnić możliwie najszersze spektrum panelistów. W konferencji zorganizowanej w CS Szkolenie i Doradztwo w Warszawie 26 lutego wzięli udział m.in. przedstawiciele UTK z prezesem Krzysztofem Dylem i wiceprezesem Ignacym Górą na czele, a także Europejskiej Agencji Kolejowej, SiTK RP, Instytutu Kolejnictwa, przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Tadeusz Ryś, goście z hiszpańskiego zarządcy infrastruktury ADIF oraz eksperci ZDG TOR. Na objęciu patronatu nad imprezą poprzestało natomiast zasadniczo MIR.

Prezydent Miętek przygotował prezentację, w której mówił o warunkach potrzebnych do bezpiecznej realizacji zadań przez personel kolejowy w kontekście podnoszenia kultury bezpieczeństwa na kolei. Wyszczególniając kilka obszarów, w których wskazał występujące zagrożenia.

Pierwszy „blok” wiąże się z zagrożeniami wynikającymi ze stanu infrastruktury, zamknięć, sygnalizacji, remontów itp., takich jak:

- Wadliwe wskazania semaforów, błędy urzędników;

- Jazda na „Sz”;
- Nieosygnalizowane ograniczenia prędkości, szczególnie przy modernizacjach linii kolejowych;
- Kiepska organizacja prac modernizacyjnych lub ich brak;
- Częste zmiany rozkładów jazdy;
- Zbyt dużo informacji przekazywanych maszyniście (np. sygnalizacja przejazdowa);
- Ograniczenie prędkości na przejazdach;
- Brak osygnalizowania numerów rozjazdów;
- Brak wskaźników hektometrowych.

Drugi pozostaje w ścisłym związku z warunkami i czasem pracy:

- Brak ustawy o czasie pracy maszynistów;
- Niezaliczanie wielu elementów czasu pracy (miejsca pracy), elastyczne formy zatrudnienia;
- Brak realnej możliwości kontroli pracy u wielu przewoźników;
- Tolerowanie braku odpowiednich struktur przewoźnika do realizacji przewozów.

Trzeci dotyczy natomiast aspektu szkoleniowego:

- Zmiana systemu szkoleń maszynistów (brak stanowiska pomocnika maszynisty);
- Brak jasnych regulacji odpowiedzialności maszynisty stażysty za błędy w prowadzeniu pociągów;
- Brak możliwości ćwiczenia różnych sytuacji ruchowych na symulatorach przez wszystkich maszynistów.



Czwarty typ zagrożeń pozostaje w korelacji z wypadkami i opieką psychologiczną:

- Brak regulacji uniemożliwiających dalsze prowadzenie pociągu przez maszynistę po wypadku (szczególnie śmiertelnym);
- Brak odpowiedniej opieki psychologicznej dla maszynistów po wypadkach we wszystkich spółkach;
- Brak regulacji dających prawo do zwolnienia od wykonywanej pracy z zachowaniem prawa do wynagrodzenia dla maszynisty po wypadku śmiertelnym.

Kolejny ma ścisły związek z przepisami:

- Brak realizacji zapisów art. 20 a ustawy o transporcie kolejowym dotyczącego ujednolicenia instrukcji związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów u wszystkich przewoźników;
- Brak nadzoru nad czasem pracy maszynistów u różnych przewoźników.

Ostatni z wymienionych wiąże się natomiast z różnorodnością taboru kolejowego. Czyli mnogością rodzajów i typów pojazdów bez zunifikowanego wyposażenia (rozmieszczenia przyrządów, przełączników, ekranów) w kabinie maszynisty. Przysparza to trudności w ich obsłudze i nadmiernie absorbuje uwagę maszynisty podczas jazdy. Prezydent ZKM pokazał uczestnikom konferencji zdjęcia udanych modernizacji taboru oraz stosowane m.in. w kabinie rozwiązania będące zagrożeniami dla maszynisty.

R.



Nie ma ustawy, są nieprawidłowości

Urząd Transportu Kolejowego skontrolował oświadczenia maszynistów i przedsiębiorców dotyczące wykonywania pracy lub usług na rzecz więcej niż jednej firmy. Wyniki dają do myślenia – wykazały liczne nieprawidłowości.

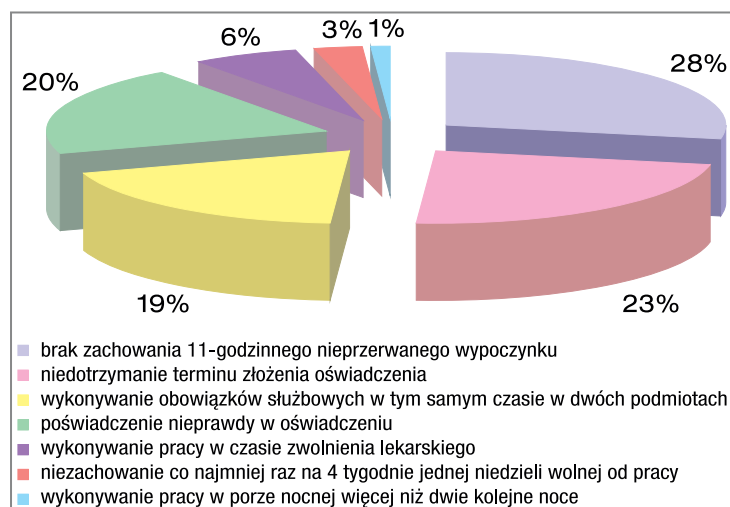
Podczas weryfikacji 128 maszynistów odnotowano je aż w 95 przypadkach. Jak podaje UTK, nieprawidłowości polegały m.in. na:

- przekroczeniu przez maszynistów norm czasu pracy i niezachowaniu przerw na odpoczynek,
- wykonywaniu czynności maszynisty pojazdów kolejowych w trakcie orzeczonej niezdolności do pracy, tj. zwolnienia lekarskiego,
- uchylaniu się przez maszynistów od złożenia oświadczenia, o którym mowa w art. 22ca ustawy o transporcie kolejowym,
- zawieraniu w oświadczeniach informacji niezgodnych ze stanem faktycznym,
- uchylaniu się od obowiązku lub nieterminowym przekazaniu przez przedsiębiorców prezesowi UTK oświadczeń, o których mowa w art. 22ca ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym,
- zatrudnianiu maszynistów bez odpowiednich kwalifikacji zawodowych lub

bez potwierdzenia spełniania wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych.

Dwa ostatnie to uchybienia pracodawców, nie mówiąc, że ogółem czynnych jest ok. 15 tysięcy maszynistów, ale to słaba pociecha. Jak podaje Urząd, ok. 75% kontrolowanych maszynistów dopuściło się bowiem więcej niż jednego naruszenia przepisów. W przypadku 128 osób łącznie odnotowano 199 nieprawidłowości. Dotyczyły one okresu od stycznia 2013 do maja 2014 roku.

Zwróciliśmy się do UTK o dodatkowe informacje. – Maszyniści byli weryfikowani w 44 różnych podmiotach. W spółkach Grupy PKP zostało poddanych weryfikacji łącznie 30 maszynistów, natomiast 22 w podmiotach wywodzących się z Grupy – poinformował nas Sławomir Sadowski z Biura Prezesa UTK. Nie udało nam się dowiedzieć, czy firmy te były głównym miejscem zatrudnienia, czy też maszyniści podejmowali w nich pracę dodatkową. – Szczegółowe



Udział procentowy poszczególnych nieprawidłowości.

nieprawidłowości, prezes UTK zobligowany był do podjęcia takich działań jak m.in.:

- skierowania do właściwego sądu wniosku o ukaranie karą grzywny w trybie Kodeksu postępowania w sprawach o wykroczenia, zgodnie z art. 65 ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym (w przypadkach uchylania się przez maszynistów od złożenia oświadczenia lub zawarcia w nim informacji niezgodnych ze stanem faktycznym),
- skierowania wniosków do Głównego Inspektoratu Pracy o podejrzenie naruszenia przepisów prawa pracy (w przypadkach przekroczenia norm łącznego czasu pracy u jednego lub kilku pracodawców),
- skierowania wniosków do ZUS o podejrzenie naruszenia przepisów z zakresu ubezpieczeń społecznych (w przypadkach wykonywania czynności maszynisty pojazdów kolejowych w trakcie orzeczonej niezdolności do pracy).

Ponadto Urząd Transportu Kolejowego nałożył, na podstawie art. 66 ust. 3a ustawy o transporcie kolejowym, kary pieniężne na dwóch przedsiębiorców, którzy uchylali się od obowiązku lub nieterminowo przekazywali prezesowi UTK oświadczenia. – Wyniki kontroli są najlepszym dowodem na to, jak potrzebna jest ustawa o czasie i warunkach pracy maszynistów. Rządowy projekt założeń powstał w lutym 2014 r., ale do dziś nic z nim nie zrobiono – powiedział prezydent ZZM Leszek Miętek.

R.

P. S. Szczegółowe uregulowania dotyczące czynności nadzorczych prezesa UTK w zakresie czasu pracy maszynistów pojazdów kolejowych, świadczących pracę lub usługi na rzecz więcej niż jednego podmiotu: przewoźnika kolejowego, zarządcy, użytkownika bocznic kolejowej lub przedsiębiorcy wykonującego przewozy w obrębie bocznic kolejowej są zawarte w art. 22ca ust. 1 – 5 ustawy z dnia 12 lipca 2013 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r., poz. 1033).

W wyniku stwierdzenia

Agencja Rozwoju PR

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju poinformowało o podpisaniu 26 lutego porozumienia ws. restrukturyzacji Przewozów Regionalnych przez kolejnych marszałków województw. Czy to wystarczy do rozwiązania kluczowych problemów dotyczących zarówno pracowników spółki, jak i pasażerów?

Do porozumienia przystąpiły samorządy następujących województw: mazowieckiego, śląskiego, kujawsko-pomorskiego, lubelskiego, świętokrzyskiego, opolskiego, pomorskiego, lubuskiego, wielkopolskiego, podlaskiego, podkarpackiego i małopolskiego. Według MiR, łącznie reprezentują ponad ¾ kapitału zakładowego spółki, co daje statutową większość do podejmowania kluczowych decyzji.

– Działania w procesie restrukturyzacji uzyskały zielone światło. Kluczowe w tej chwili jest, aby proces ten przebiegał zgodnie z harmonogramem. Jest to niezbędne, by fundusze zarezerwowane na oddłużenie i dokapitalizowanie spółki mogły zostać uruchomione – powiedział po podpisaniu dokumentu podsekretarz stanu w MliR Sławomir Żałobka.

Porozumienie zakłada przekazanie spółce środków finansowych w wysokości 750 mln zł, które zostaną przeznaczone na

splatę długów (wg szacunków – 600 mln zł) oraz na działania restrukturyzacyjne. Mają one być wniesione do spółki przez Agencję Rozwoju Przemysłu, która stanie się inwestorem strategicznym PR. Jednocześnie plan zakłada podpisanie co najmniej pięcioletnich umów na świadczenie usług przewozowych z samorządami.

Diabeł oczywiście tkwi w szczegółach. Takich jak np. wielkość zamawianych usług czy postawa reszty marszałków. Nie mówiąc o tym, że mecenat ARP nie zdał egzaminu w przemyśle stocznym. – Przewozy Regionalne powinny być ogólnopolską spółką dającą zinte-

growaną, dobrą ofertę podróżnym. By tak się stało, należy zlikwidować patologie systemu kolejowych przewozów regionalnych. Domagaliśmy się uzdrowienia sytuacji poprzez m.in. zmiany w fatalnej ustawie o usamorzędowaniu, ale tego nie uczyniono. Marszałkowie na mocy jej zapisów są zarówno zamawiającymi, jak i wykonującymi usługi przewozowe. Rynek jest sukcesywnie rozdrabniany, notujemy spadek podróży i wzrost kosztów funkcjonowania przewozów, a publiczne pieniądze zamiast na uruchamianie pociągów kierowane są na tworzenie kolejnych spółek wojewódzkich. Wszystko to pociąga za sobą zwolnienia pracowników czy kierowanie na nieświadczenia pracy – powiedział prezydent ZZM Leszek Miętek.



Fot. G. Moc

Ponad 2000 polubień!

Miło nam poinformować, że fanpejdż ZZM na portalu społecznościowym Facebook przekroczył kolejny próg liczbowy – 2 tysiące polubień.

Dwutysięcznym fanem strony ZZM został 5 marca Grzegorz Kostrzewa, dla którego przygotowaliśmy niespodziankę. Profil związkowy na Facebooku działa od końca 2010 roku. Sukcesywnie zdobywa popularność i rośnie w siłę. Dziękujemy i zapraszamy!

Z tej okazji ogłosiliśmy na fanpejdżu konkurs. Stwórzmy razem ranking lokomotyw w Polsce. Która według Was zasługuje na miano: **kultowej lokomotywy wszech czasów?**

Wysyłajcie swoje typy (z uzasadnieniem) na maila: glosmaszynisty@wp.pl



facebook

Dziękujemy!



Zamieścimy je w „GM”, a na autorów 3 najciekawszych opinii czekają nagrody-niespodzianki.

- Temat maila: konkurs
Prosimy o dodanie swoich danych teleadresowych wraz ze zgodą na ich przetwarzanie do celów konkursu.
- Jeśli w mailu nie zaznaczycie inaczej, opinie w Głosie Maszynisty będą podpisane imieniem i nazwiskiem.
- Opinie możecie przysyłać do 29.03.2015 r.

Prośba

Nazywam się **Jerzy Tomczak**. W 2003 roku straciłem obie nogi i rękę w wypadku komunikacyjnym. W chwili obecnej poruszam się na wózku elektrycznym. Planuję chodzić w protezach, ale te których używam od 2004 roku nie pozwalają mi na dłuższe i dalsze chodzenie.



Zwracam się z serdeczną prośbą do kolegów maszynistów o przekazanie 1% z podatku.

Zebrane pieniądze pragnę przeznaczyć na sprzęt ortopedyczny i dalszą rehabilitację. Podpisałem umowę z Oddziałem Polskiego Towarzystwa Walki z Kalectwem w Kutnie, które udostępniło mi numer konta, na które mogę zbierać.

KRS 0000076301 z dopiskiem dla Jerzego Tomczaka.

Z podziękowaniem

Jerzy Tomczak, maszynista – rencista z Kutna

Pomóżmy obudzić Macieja, jego synek czeka!

Przekaż 1% podatku dla chrześniaka Michała Pileckiego, który 5.12.2014 roku uległ wypadkowi i teraz jest w śpiączce.

By przekazać 1% podatku należy podać nazwę fundacji oraz numer KRS:

Fundacja „Światło”

KRS 0000183283

z dopiskiem

„dla Macieja Charabin”

Fundacja „Światło”,
ul. Grunwaldzka 64,
87-100 Toruń
Bank Pekao S.A.
34 1240 4009 1111 0000 4490 9943
tytułem przelewu
dla Macieja Charabin



„Pracodawcą Godnym Zaufania”

Tytuł przyznany przez:



STOWARZYSZENIE DEJNNIKARZY POLSKICH



Nowoczesny, odpowiedzialny i perspektywiczny pracodawca

25 tysięcy pracowników

95 proc. zatrudnionych objętych akcjonariatem pracowniczym

Przedstawiciel Pracowników w zarządzie spółki

Program szkolenia przyszłych maszynistów o wartości ponad 20 mln zł

Bogata oferta programów wsparcia i rozwoju pracowników

www.pkp-cargo.eu

infolinia 801 022 042

GRUPA PKP CARGO LOGISTICS



Pamiętamy!

Maszyści upamiętnili ofiary katastrofy w Szczekocinach. Pod Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju dopominali się również o poprawę stanu bezpieczeństwa kolejowego.

Wiec pod MIR został zorganizowany przez ZZM w trzecią rocznicę katastrofy – 3 marca. Pod gmachem resortu 300-osobowa delegacja maszynistów stawiała się z okazjonalnymi transparentami. Członkowie prezydium ZZM złożyli tam symboliczną wiązkę kwiatów upamiętniającą ofiary tragedii. Zapłonęły też znicze.

Przedstawiciele ZZM byli również obecni na uroczystościach w Szczekocinach oraz odwiedzili miejsca spoczynku.

R.

Fot. R. Zarzecki, G. Moc, T. Dziuba





Jak sprawuje się GAMA?

Przez ponad 2 lata GAMA MARATHON bydgoskiej Pesy przechodziła chrzest bojowy u przewoźników. Pierwsi maszyniści również zdążyli wyrobić sobie o niej dobre zdanie. Postanowiliśmy zapytać o wstępne opinie na jej temat.



GAMA Marathon miała światową premierę podczas InnoTrans 2012 w Berlinie. Jako pierwsza z rodziny GAMA, elektryczna lokomotywa 4-osiowa o mocy 5600 kW, zasilana napięciem 3kV DC o oznaczeniu 111Ed wzbudziła wówczas spore zainteresowanie. Ergonomiczna, bardzo funkcjonalna kabina GAMY została zaprojektowana przy udziale użytkowników – maszynistów z ZZM. Dlatego też związek udzielił rekomendacji producentowi.

Przewoźnicy w związku z trwającymi i przyszłymi przetargami nie chcą oficjalnie wypowiadać się na temat GAMY. Jednakże z ocen w dokumentacji po testach, która trafiła do producenta możemy wyciągnąć wnioski, że na tle innych, obecnie eksploatowanych lokomotyw wypada bardzo dobrze i wyróżnia się zastosowanymi rozwiązaniami.

Bardzo chwalony jest **system dojazdowy MARATHON**, który pozwala na pełniejsze wykorzystanie lokomotywy, „przeciągnięcie” pociągu przez odcinek bez zasilania w sieci trakcyjnej. Może on też służyć do manewrów na terenie bocznic i terminali oraz na stacjach końcowych, na których istnieje konieczność wjazdu ze składem wagonów na tor nieelektryfikowany. Lokomotywa przy zastosowaniu opcji MARATHON podczas testów

prowadziła składy pociągów towarowych o masie do 3200t brutto na szlakach, gdzie występowały wzniesienia. Dzięki opcji MARATHON przewoźnicy mogli realizować przewozy przy zastosowaniu tylko jednej lokomotywy. Potwierdza to jej bardzo dobre parametry trakcyjne. Pomimo występujących bardzo często wahań napięć w sieci trakcyjnej, (gdy podczas przejazdu lokomotywy 111Ed następował rozruch innego pociągu towarowego) jej praca przebiegała bez zakłóceń. Chwalono również duży zbiornik paliwa (940 l), który pozwala na nieprzerwaną pracę nawet powyżej 100 km.

Przewoźnicy podkreślają też, że **roz-mieszczenie oprzyrządowania na pulpicie oraz w przedziale maszynowym** pozwala na „intuicyjne” wykonywanie czynności niezbędnych do bezpiecznego prowadzenia pociągu, a maszyniści bardzo szybko opanowali obsługę pojazdu. Dodatkowe wyposażenie lokomotywy w kamery wsteczne i czołowe było pozytywnym aspektem wykorzystywanym głównie podczas prac manewrowych. W tym miejscu należy doprecyzować, że **system monitoringu**, składa się z dwóch kamer szlaku, dwóch kamer sprzęgu, czterech kamer bocznych, rejestratora oraz dwóch wyświetlaczy zamontowanych w kabinie A i B. Bardzo istotna



jest również **dobra widoczność do przodu**. Ponadto wielokrotnie wskazywanym walorem, było **wyposażenie socjalne** w kabinie maszynisty oraz **WC**.

Po zakończeniu eksploatacji testowej przewoźnicy wystawili GAMIE pozytywną opinię techniczną, w której wskazali m.in. na poprawne działanie zastosowanych rozwiązań technicznych, w tym silnika spalinowego oraz własności dynamicznych – w szczególności w zakresie spokojnego biegu i komfortu jazdy.

Tyle przewoźnicy, a jak oceniają GAMĘ sami maszyniści?

Maszyniści podkreślają szczególnie **dobre wyciszenie kabiny** – jest ona izolowana cieplnie i akustycznie, a jej wyłożenia wewnętrzne wykonane są z elementów poliestrowo-szklanych. Ważne są **wygodne, regulowane fotele** z mechanizmem ułatwiającym ewakuację. Fundamentalne znaczenie mają kwestie bezpieczeństwa takie, jak **kontrolowana strefa zgniotu**, gdzie zastosowano rozwiązanie plastra miodu i **pudło o podwyższonej wytrzymałości**. Dużo emocji wywołuje **funkcjonalność**



pulpitu – tutaj zdania są podzielone – niektórzy maszyniści go chwalą, inni krytykują. Pojawiły się również opinie, że poprawy wymaga oprogramowanie tempomatu.

Plus dla producenta za to, że bardzo elastycznie podszedł do uwag i zapowiedział wprowadzenie poprawek w następnych egzemplarzach po dodatkowych konsultacjach. Faktem jest, że **system diagnostyczny** w GAMIE jest bardzo rozbudowany – maszynista jest informowany o stanie lokomotywy w postaci zbioru sygnałów diagnostycznych pochodzących ze wszystkich systemów, o aktualnych parametrach jazdy oraz o wystąpieniu awarii wraz z informacjami dodatkowymi, względnie instrukcją o sposobie reakcji. Producent twierdzi, że układy diagnostyki pokładowej i serwisowej umożliwiają diagnozę wszystkich parametrów istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa oraz zapewniają wysoką niezawodność. Dodatkowym zabezpieczeniem jest redundancja VCU – rozwiązanie to pozwala na działanie systemu, kiedy podstawowy moduł ulegnie awarii. Wówczas druga jednostka samoczynnie przejmuje jej rolę i pozwala kontynuować jazdę. Ponadto, system sterowania jest sprzężony z rejestratorem, co umożliwia użytkownikowi dostęp do informacji o awariach, które wystąpiły w trakcie pracy pojazdu. System rejestruje moment wystąpienia awarii, rodzaj oraz czas jej trwania.

Producent podkreśla, że wszystkie niezbędne informacje i dane z systemu sterującego są wyświetlane w przejrzystej i zunifikowanej formie do dyspozycji na ekranie wyświetlacza, a w trakcie wyświetlania przyjęta została zasada minimalnego obciążania uwagi maszynisty, tzn. kiedy wszystko jest w porządku nie jest pokazywana żadna informacja. Tylko w przypadku awarii pojawia się ikona przynależna danej problematyce. Po naciśnięciu danej ikony (np. jazda zabroniona) pojawia się szczegółowy tekst o zaistniałym stanie.

Ważną zaletą, którą chwali maszyniści jest również **system zawieszenia** zapewniający płynność jazdy nawet przy



dużych prędkościach. Osiągnięto ją opierając pudło lokomotywy na każdym wózku za pomocą czterech sprężyn śrubowych typu „Flexicoil” umożliwiających przeniesienie obciążeń zarówno pionowych, jak i poprzecznych. W celu ograniczenia drgań i hałasu sprężyny oparte są na gumowym prowadzeniu. Układ sprężyn współpracuje z zespołem tłumików drgań pionowych, poprzecznych oraz wężykowania co zapewnia wysoki poziom amortyzacji. Opcjonalne zestrojenie II stopnia usprężynowania zapewnia bardzo dobre wskaźniki komfortu jazdy.

Dodatkowo lokomotywa wyposażona jest w **elektryczny układ przeciwpoślizgowy** oddziałujący niezależnie na każdą oś, zabezpieczający przed nadmiernym poślizgiem przy rozruchu i hamowaniu. Podczas hamowania układ zabezpiecza przed blokadą kół i zapewnia właściwą drogę hamowania lokomotywy w pogorszonych warunkach przyczepności kołoszlina. Praca układu polega m.in. na przeliczaniu impulsów z koła impulsowego umieszczonego bezpośrednio na osi koła na wartości chwilowe prędkości i opóźnienia. Uzyskane w ten sposób informacje o faktycznym ruchu koła są analizowane, po czym następuje obliczanie parametrów niezbędnego przeciwdziałania. Jeżeli opóźnienia osi przekraczają określone kryteria, wtedy zawory upustowe (antyopoślizgowe)

systemu regulują wybiórczo ciśnienie w cylindrach hamulcowych, w taki sposób aby przenosić jak najwyższe momenty hamowania możliwe w danej chwili przy chwilowej przyczepności. W ten sposób koła lokomotywy są chronione przed spłaszczeniami, a droga hamowania optymalizowana z uwzględnieniem chwilowych warunków przyczepności.

Oczywiście przychylności maszynistów zdobyło **zaplecze socjalne** – lodówka, kuchenka mikrofalowa, czajnik bezprzewodowy oraz WC przenosi komfort pracy w XXI wiek. Jeżeli dodamy do tego takie „szczegóły”, jak klimatyzacja, dodatkowe podświetlenie drzwi wejściowych oraz wózków i sprzęgów, to możemy już mówić o prawdziwym marathonie udogodnień.

Magdalena Szulecka

OPINIE NA STR. 14-15

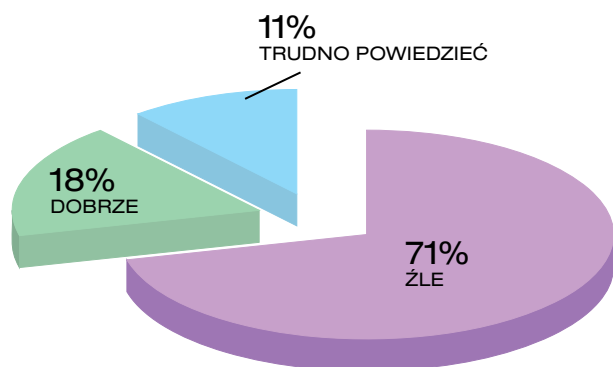


	STANISŁAW PŁOCHOCKI	DOMINIK DRYGALSKI	ZBIGNIEW MIKOŁAJCZYK	GRZEGORZ G
Jakie są Pana wrażenia po jeździe lokomotywą GAMA 111Ed?	Kilkakrotnie pełniłem służbę na tej lokomotywie, wrażenia z jazdy były pozytywne. Zapewnia ona maszyniście duży komfort pracy. Kabina jest wszechstronna, posiada dobre wyciszenie i przede wszystkim wygodne fotele z pełną regulacją. Wyposażenie lokomotywy w kuchenkę mikrofalową oraz lodówkę i WC jest ewenementem w skali światowej, sprawia, że warunki socjalne na tej lokomotywie są bardzo dobre. Jest również wyposażona w kontrolowane strefy zgniotu, a pudło wykonane jest ze stali o podwyższonej wytrzymałości co w znacznym stopniu podnosi bezpieczeństwo maszynisty w razie wypadku. Także poprzez diagnostykę pokładową i serwisową można kontrolować wszystkie istotne parametry pracy, co zwiększa wygodę pracy.	Lokomotywę prowadzi się podobnie jak EU 44.	Lokomotywę prowadzi się intuicyjnie. Można ją porównywać z EU44 (Siemens) lub Traxx i jak na pierwszą lokomotywę wyprodukowaną w Pesie nie wiele im ustępuje, a pod względem socjalnym nawet przewyższa (WC).	Wrażenia po jeździe typu GAMA 111Ed. Jest cicha i dobrze
Czy chciałby Pan pełnić służbę na lokomotywach typu GAMA?	Tak, zdecydowanie chciałbym pełnić służbę na tej lokomotywie.	Tak – zdecydowanie	Jak bym miał do wyboru lokomotywę z lat 50–90, albo GAME, to na pewno wybrałbym GAME.	Gdyby była taka ok
JAK NA TLE INNYCH LO				
• ergonomię kabiny maszynisty	Wypada dobrze, nie odbiega od powszechnych standardów wyposażenia. Kabina jest dobrze wyciszona, posiada klimatyzację, oraz dwustronne drzwi wejściowe z podświetlanymi stopniami, oraz liczne zabezpieczenia podnoszące bezpieczeństwo pracy.	Wystarczająca	Zadowalająca	Kabina maszynisty
• funkcjonalność pulpitu	Pulpit jest bardzo rozbudowany, posiada zbyt dużo przełączników i systemów kontrolnych. Ekran diagnostyki lokomotywy jest mało czytelny co sprawia, że maszynista który spędził mało godzin pracy na tej lokomotywie musi poświęcić dużo czasu na zapoznanie się z pulpitem i jego obsługę. Jego wadą jest mała intuicyjność, a także mało czytelne wskazania prędkościomierza (zbyt wiele kolorów i wskazań na jednym wyświetlaczu zwłaszcza przy jeździe z prędkością zadaną).	Zmieniłbym usytuowanie niektórych przełączników, a także powiększył ikony na ekranie oraz sam ekran monitora.	Po niewielkim przemieszczeniu przełączników idealny	Jest funkcjonalny i pod ręką.
• dwusystemowość (spalinowy system dojazdowy)	Na tle innych lokomotyw jest dobrym rozwiązaniem. Taki system posiada tylko jedna lokomotywa w Europie – firmy Bombardier. To sprawia, że GAMA może pracować na torach niezelektryfikowanych lub w razie awarii sieci trakcyjnej, albo braku napięcia w niej, to duża zaleta.	Dwusystemowość jest dobra podczas manewrów np. na torach bez sieci trakcyjnej i zjazdu awaryjnego lokomotywy ze szlaku.	System dojazdowy sprawdził się podczas braku napięcia w sieci trakcyjnej – w ruchu pasażerskim za niską prędkość.	To jest dobre rozwiązanie
Jakie szczególne zalety i ewentualne wady posiada ta lokomotywa?	Zaletami są wyposażenie kabiny lokomotywy, dwusystemowość, możliwość wymiany elementów konstrukcji po kolizji, co skraca czas naprawy i przestoju. Lokomotywa budowana jest jako wspólna platforma, na której mogą powstawać inne konstrukcje w różnych wariantach – to również jest zaleta. Wady to słaba ergonomia pulpitu, zbyt wiele przełączników, nieintuicyjna obsługa elementów diagnostyki lokomotywy oraz źle działający układ prędkości zadanej.	Jej zaletą jest polska, (bydgoska) myśl techniczna i rodzima produkcja. Jest zarówno lokomotywą elektryczną, jak i spalinową. Posiada dobre zaplecze socjalne tj. lodówkę, czajnik bezprzewodowy oraz WC! Zdecydowanie dłuższe wejściowych lokomotywy.	Jest wyprodukowana przez krajowego producenta, w sytuacjach awaryjnych zaletą jest system dojazdowy (podczas braku napięcia, przy oblodzeniu sieci trakcyjnej).	Zalet ma dużo w p lokomotyw na któ pełniły służby. Po małe wady np. prz komotywy z pociąg ciasne wejście w lu pojazd.

WASZE OPINIE			
ŁOMSKI	GRZEGORZ MIKOL	TOMASZ MADEJ	WOJCIECH BARTOSZ
e lokomotywę są pozytywne. się ją prowa-	Odczucia porównywalne do jazdy na po- jazdach innych czołowych producentów taboru.	Pierwsze wrażenia z jazdy lokomotywą były dość pozytywne – jestem przyzwyczajony do obsługi lokomotyw starszych serii i konstrukcji jak np. EU/EP 07, czy EP09, ale mam też punkt odniesienia do lokomotyw o podobnych rozwiązaniach konstrukcyjnych, jak np. EU44 Siemens czy EU43 TRAXX. Wygląd lokomotywy z zewnątrz jak również kabina oraz jej wyposażenie przy pierwszych jazdach robiło pozytywne wrażenie. Jednak w trakcie eksploatacji pojawiały się pewne problemy i niedogodności. Należały do nich mało czytelny ekran maszynisty z bardzo ciekawym, ale niepraktycznym prędkościomierzem. Sama jazda jest bardzo przyjemna obsługa zadajnika mocy jaki i manipulatora hamulca bardzo prosta. Pozostałe przełączniki istotne w czasie prowadzenia pociągu znajdowały się w zasięgu ręki maszynisty. W czasie jazdy jest dość cicho w kabinie, ale pojawił się problem z jej dogrzaniem w warunkach zimowych. Tempomat nie spełniał swojej roli ponieważ skoki poza prędkość zadaną na tempomacie dochodziły do plus lub minus 30 km/h. Rozruch lokomotywy luzem lub z pociągami – w pierwszej fazie pojawiał się efekt lekkiego szarpnięcia co np. utrudniało dojazd lokomotywą do stojących wagonów. Potem zasadniczo z rozruchem i sama jazdą nie było większych problemów.	Lokomotywa robi dobre wrażenie. Ciekawa jest sylwetka zbudowana z komponentów dostarczonych przez uznanych producentów.
aża to bardzo łużbę na loko- MA 111Ed.	Tak	Jest to lokomotywa o nowej konstrukcji, bardziej przyjazna pod względem ergonomii dla maszynisty, niż starsze pojazdy trakcyjne. Jeżeli zostałyby poprawione np. monitory – były bardziej czytelne dla maszynisty i zawierały tylko istotne parametry dotyczące pociągu oraz pracy lokomotywy, uszynianie lokomotywy nie wymagałoby biegania kilka razy z kluczykami do zamków uszyniaczy i pantografów od 1 do 2 kabiny i z powrotem to jak najbardziej mógłbym obsługiwać pociągi na tej lokomotywie.	Jakość pracy w porównaniu do lokomotyw starszych typów wypada na korzyść GAMY, w porównaniu z lokomotywami typu EU44 i EU43 warunki pracy są porównywalne.
LOKOMOTYW OCENIA PAN:			
jest ładna, ci- sażona. Fotele e i wygodne.	Bardzo dobrze wyciszona, dobrze zorgani- zowana część socjalna.	Ergonomia kabiny jest dość pozytywna. Bez problemu można otworzyć drzwi do lokomotywy stojąc na gruncie – klamki drzwi wejściowych na dwóch poziomach. Kabina bardzo bogato wyposażona pod względem socjalnym tzn. chłodziarka mikrofalówka czajnik elektryczny. Zamiast lusterek wstecznych są kamery z możliwością przełączania podglądu na monitorze.	GAMA w stosunku do innych lokomotyw wyróżnia się bogatym wyposażeniem socjalnym, jest w kabinie kuchenka mikrofalowa, czajnik elektryczny, w maszynowni zabudowano przedział z umywalką i toaletą.
wszystko jest	Estetyczny design, co do funkcjonalności faza testów jest zbyt krótka, żeby wydać ocenę.	Słabo tzn. niezrozumiałe albo źle opisane są przełączniki na pulpicie. Na monitorze pojawiają się ikonki, jeżeli powstaje jakaś usterka, a brak jest informacji dla maszynisty o dalszym postępowaniu czy np. jest w stanie sam usunąć usterkę dokonując odpowiednich przełączeń, czy można dalej jechać z daną usterką, czy jazda jest niedopuszczalna. Pozytywnym elementem są pulpity na ścianach bocznych kabiny – tak zwane manewrowe.	Poprawy wymaga monitor maszynisty, ma- ła przejrzystość parametrów pracy, słaba grafika wskazań szybkościomierza. Układ przełączników na pulpicie mało funkcjonal- ny (np. przełącznika świateł krótkie/długie), pulpit sprawia wrażenie przeładowanego ilością przycisków.
ążanie i może w awaryjnych	Największa zaleta – pozwala na awaryjny zjazd pociągu ze szlaku lub dokonywanie prac manewrowych przy obsługiwanym składzie.	Silnik spalinowy w ruchu pasażerskim byłby przydatny w przypadku np. uszkodzenia lub oblodzenia sieci trakcyjnej, czy ewentualnie manewrów na torach bez sieci trakcyjnej. Minusem tego rozwiązania był dość długi czas rozgrzania silnika (do 40 min.) żeby można było go wykorzystać do pracy trakcyjnej, ale jest to ciekawe rozwiązanie i przydatne w nietypowych, awaryjnych sytuacjach.	Lokomotywa posiada zabudowany agregat prądoworczy, który pozwala na jazdę bez zasilania z sieci trakcyjnej na odległość ok. 40 km
porównaniu do rych obecnie siada również yłączeniu lo- em jest bardzo kę by połączyć	Dobra widoczność do przodu, płynność jazdy nawet przy dużych prędkościach, podświetlenie drzwi wejściowych. Plusem jest też, że konstruktorzy GAMY, podobnie jak czołowi producenci taboru prowadzą konsultacje z przyszłymi użytkownikami w celu dostosowania pojazdów do ich ocze- kiwań, np. funkcjonalność kabin oraz części „socjalnej”, czego efektem jest zabudowa toalety na lokomotywie. Po stronie „mecha- nicznej” należy podkreślić bardzo spokojny bieg pojazdu pomimo znanego nam stanu torowisk.	Zalety– bardzo ciekawy i nowoczesny wygląd zewnętrzny, dwusyste- mowość polegająca na wyposażeniu lokomotywy w silnik spalinowy w sytuacjach awaryjnych i nietypowych, krótki czas uruchomienia lokomotywy. Wady – podstawowa to mało czytelne ekrany: maszy- nisty i diagnostyczny, brak informacji dla maszynisty o postępowaniu w sytuacjach awaryjnych oraz czynności uszyniania wymagające kilkukrotnego przemieszczania się z jednego końca przedziału ma- szynowni na drugi przynajmniej dwukrotnie z kluczykami do uszy- niaczy i pantografów, co może łatwo doprowadzić do upuszczenia i zgubienia takiego kluczyka powodując unieruchomienie lokomo- tywy. Jednak czas eksploatacji lokomotywy w Intercity był za krótki żeby w pełni ocenić jej zalety i wady.	Poprawy wymaga również oprogramowanie tempomatu i hamulca elektrodynamiczne- go.

Barometr

Jak Pan/i ocenia działalność parlamentu?



Źródło: CBOS, badanie „Aktualne problemy i wydarzenia” przeprowadzone 5–11 lutego 2015 r. na reprezentatywnej próbie losowej dorosłych mieszkańców Polski.

LICZBA MIESIĄCA



O tyle procent wzrósł przez ostatni rok majątek 100 najbogatszych Polaków. Według miesięcznika Forbes wynosi on obecnie prawie 116 miliardów złotych.

Cytat miesiąca

**CZASEM PRZESADZAMY
W NASZYCH OPINIACH**



**ALE TO DLATEGO, ŻE MYŚLIMY
O PRZYSZŁOŚCI**

Henryka Bochniarz, prezydent Konfederacji Pracodawców Lewiatan w wywiadzie zatytułowanym „Etatów nie będzie”, magazyn Duży Format/Gazeta Wyborcza, 19.02.2015.

NIE ZAŁAMUJ RĄK – NARZEKANIE NIC NIE ZMIENIA



Trzeba się organizować!

Razem możemy więcej!



Zobacz co robimy i dlaczego **warto być w ZZM** na www.zzm.org.pl

facebook

YouTube



SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI:

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
tel. 22 474 26 15
e-mail: rkzzm@wp.pl

W dniu 4 marca 2015 r. odszedł na wieczną służbę
nasz kolega

ANDRZEJ PIOTROWICZ

starszy maszynista Małopolskiego Oddziału Przewozów
Regionalnych w Krakowie

Rodzinie i bliskim

wyrazy współczucia

składają

koledzy z PR Kraków i Kolei Śląskich

Z głębokim żalem informujemy, że w dniu 15 marca 2015 r.
odszedł w wieku 65 lat nasz Kolega

KRZYSZTOF KUBICKI

były przewodniczący Śląskiego Okręgu ZZM

Rodzinie i bliskim

wyrazy współczucia

składa

Rada Krajowa ZZM

Naszemu Koledze

Piotrowi Kwiecień

wyrazy smutku i współczucia z powodu śmierci

ŻONY i OJCA

składają

przyjaciele z Zachodniopomorskiego ZZM w IC Szczecin



Z raportów SOK

UDAREMNIONA KRADZIEŻ WĘGLA.

Do zdarzenia doszło 24 lutego niemalże w samo południe. Pociąg PKP Cargo relacji Ruda Bielszowice–Zdzieszowice z ładunkiem węglowym znajdował się wówczas w torach postojowych stacji Ruda Bielszowice. Grupa pięciu osób zrzuciła właśnie węgiel z dwóch wagonów, które znajdowały się w składzie pociągu. Wtedy na terenie stacji pojawili się funkcjonariusze z gliwickiej Grupy Operacyjno-Interwencyjnej SOK. Udaremniono kradzież pięciu ton węgla. Funkcjonariusze ujęli łącznie pięć osób w wieku od 23 do 50 lat, w tym jedną kobietę. Wszyscy ujęci są mieszkańcami Rudy Śląskiej. Dalsze postępowanie w sprawie prowadzi Policja z IV Komisariatu w Rudzie Śląskiej.



Funkcjonariusze ujęli łącznie pięć osób w wieku od 23 do 50 lat, w tym jedną kobietę. Wszyscy ujęci są mieszkańcami Rudy Śląskiej. Dalsze postępowanie w sprawie prowadzi Policja z IV Komisariatu w Rudzie Śląskiej.

ODZYSKANY KOKS.

Na szlaku Katowice Dąbrowka Mała–Siemianowice Śląskie funkcjonariusze z Komendy Regionalnej SOK w Katowicach ujęli 28 lutego sprawcę kradzieży 850 kg koksu (tj. 21 worków) pochodzącego z usypu dokonanego z wagonu wchodzącego w skład pociągu PKP Cargo S.A. nr 444496 relacji Zdzieszowice–Sławków. Na miejscu zabezpieczono samochód marki Fiat, w którym znajdowały się dwa worki z koksem. Ujętego 22-letniego mieszkańca Katowic przekazano do V Komisariatu Policji w Katowicach, który prowadzi dalsze czynności w sprawie. Odzyskane mienie zabezpieczyli przedstawiciele PKP Cargo.

NIEBEZPIECZNE „ZABAWY”.

Na szlaku Lutol Suchy–Międzyrzecz patrol mieszany SOK z Posterunku w Zbąszynku i Policji z Komendy Powiatowej w Międzyrzeczu ujął 3 marca ok. godz. 18.30 na gorącym uczynku trzech sprawców ułożenia przeszkody. Nastoletni chłopcy ułożyli na szynach kolejowych drewniany pień o długości dwóch metrów.

Ujęci zostali przewiezieni do Komendy Policji w Międzyrzeczu. Okazuje się, że ów incydent nie był jednorazowym ich wybrykiem. W toku prowadzonych czynności, chłopcy przyznali się bowiem do układania przeszkód we wskazanej lokalizacji także w dniach 1 i 2 marca br.

Wszyscy sprawcy byli niepełnoletni. Mieli od 13 do 17 lat. Dalsze postępowanie w sprawie prowadzi KPP Międzyrzecz.

Skontaktuj się z nami!

- UCZĘSZCZASZ NA SZKOLENIE NA LICENCJĘ MASZYNISTY?
- ZDAŁEŚ EGZAMIN I ODBYWASZ STAŻ NA ŚWIADECTWO MASZYNISTY?
- JESTEŚ LUB ZA CHWILĘ BĘDZIESZ POMOCNIKIEM MASZYNISTY?

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

Na stronie www.zzm.org.pl znajdziesz dane teleadresowe do organizacji związkowych zrzeszonych w ZZM. W ofercie związku znajdziesz ponadto wiele atrakcyjnych i pomocnych narzędzi dla Ciebie i Twoich najbliższych.

Dzwoń do biura Rady Krajowej ZZM: 22 (922) 47 42 615.

Jeśli jesteś pracownikiem PKP Intercity S.A. – bezpośrednio do przewodniczącego Sektora Przewozów Pasażerskich ZZM

Piotra Rybikowskiego,
(42 lub kol. 942) 205 66 34.

Do zobaczenia.

REKLAMA

REKLAMA

REKLAMA

REKLAMA

REKLAMA

REKLAMA

REKLAMA



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych

RAZEM SILNIEJ

Utwórz konto Zaloguj Mapa serwisu

Strona Szukaj Szukaj

Start Struktura OPZZ Prawo Eksperti Dialog społeczny Szkolenia i projekty Dla mediów Kontakt Porady

OPZZ Start

Wydział Prawo-Interwencyjny

Wydział Międzynarodowy

Zespół ds. Zdrowia, Warunków Pracy i Niepełnosprawnych

Zespół ds. Ubezpieczeń, Polityki Rodzinnej i Pomocy Społecznej

Zespół ds. Rynku Pracy

Zespół ds. Polityki Gospodarczej

LGBT

Zespół ds. Zagrożeń Psychospołecznych

Przedstawiciel ZZ jako Pełnomocnik Procesowy

Newsletter Związkowiec Kronika Związkowca

Twitter Facebook YouTube

Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych w okresie od 1 września 2013 r. realizuje projekt „Przedstawiciel związku zawodowego jako pełnomocnik procesowy”. Dzięki pozyskanym środkom z Europejskiego Funduszu Społecznego będzie przeszkolonych 300 związkowców w zakresie reprezentowania pracowników w postępowaniu sądowym dotyczącym prawa pracy.

Wykaz przeszkolonych osób – „baza ekspertów” na stronie www.opzz.org.pl

Projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej, w ramach Priorytetu V. Dobre rządzenie, Działania 5.5. Rozwój dialogu społecznego, Poddziałania 5.5.2. Wzmocnienie uczestników dialogu społecznego, Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki.



PRZEDSTAWICIEL
ZWIAZKU ZAWODOWEGO JAKO
PEŁNOMOCNIK PROCESOWY



Humor

Kobieta znalazła lampę Aladyna. Pociera, tradycyjnie wyskakuje dżin.

– Czego pragniesz, o pani?
– Bardzo kocham swojego męża. Chcę być dla niego najważniejsza. Chcę, by zawsze spał obok mnie. Chcę, żeby każdy dzień zaczynał kierując na mnie swój wzrok. By bez przerwy mnie dotykał i zabierał wszędzie ze sobą.
No i dżin zamienił ją. W smartfona...

Przychodzi starszy pan do kliniki. Taszczy dwa wiadra tak wypełnione jakimś płynem, że zawartość rozlewa się po całym korytarzu. Podchodzi do okienka i gromko oznajmia:

– Dobry! Ja z moczem do analizy...
– Panie! A na cholerę aż tyle? Przecież mała fiołka wystarczy!
– A bo gadacie, że my poznaniacy to skąpi jesteśmy. A ja proszę – nie żałuję, wszystkim wystarczy.

Babka machnęła ręką i wskazała drogę do laboratorium. Po godzinie pacjent wraca – drepcze ostrożnie z wiadrami, by nie uрониć z nich ani kropli. Zdziwiona pielęgniarka:

– A co pan to tak ostrożnie niesie?
– Zabieram z powrotem do domu. Cukier wykryli!

Rozmawia dwóch przyjaciół o polityce na świecie:

– Co tam nowego?
– Ukraina prowadzi wojnę z Rosją.
– I jak wygląda sytuacja?
– Ukraina straciła 2 mln obywateli, półwysp Krym, kilkanaście helikopterów i samolotów, kilkaset wozów opancerzonych i czołgów, kilkadziesiąt tysięcy zabitych żołnierzy i w perspektywie dwa przemysłowe obwody chcą się odłączyć.
– A jak wygląda sytuacja w Rosji?
– A Rosja jeszcze nie wkroczyła.

– Panie, kup pan róże żonie!
– Nie mam żony.
– No to kobiecie!
– Nie mam kobiety.
– No to sobie. Z radości, że ma pan takie spokojne życie!

Fraszki Jerzego Szulca

EMERYTURKA

*Dylu-dylu, dylematy
Od wypłaty do wypłaty.*

DOBRANI

*On był stuknięty, a ona
Też była lekko trącona.*

PERSWAZJA

*Za pomocą ostrej mowy
Wybijanie głupot z głowy.*

ODCHUDZANIE

*Kromeczkę zjeść trzeba
A nie pąjdę chleba.*



Modelarstwo



Na ubogim do niedawna polskim rynku modelarskim toczy się walka producentów. Gdy jedna z firm zapowiada produkcję modelu serii lokomotywy, inna wprowadza go już na rynek. Jak np. prezentowany seryjny model lokomotywy ET41 firmy PIKO.

Fot. G. Moc

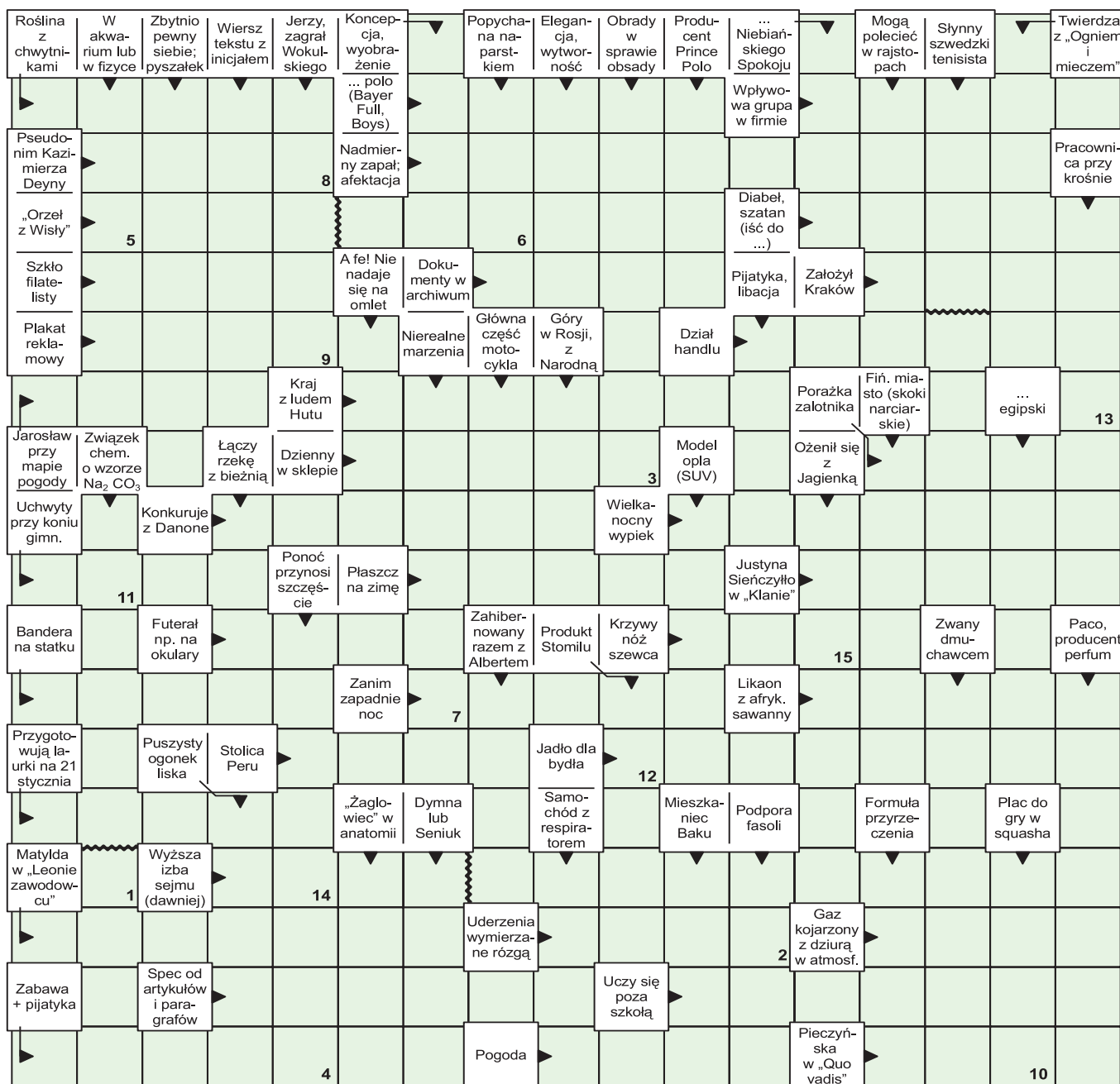
Filatelistyka

Robi się coraz cieplej, więc przedstawiamy trzy znaczki brytyjskimi „Novelty” (1829 r.) i „Prince of Wales” (1911) oraz niemieckim „Klasse 05” (1935).

W latach 1983–1986 tamtejsza poczta wydała 6 serii znaczków z parowozami świata. W tzw. parkach przedstawiających różne konstrukcje pojazdów z różnych krajów. Jeden zawsze przedstawia schematycznie przedstawiony profil i czoło parowozu, a drugi – ten sam typ na torach, w czasie pracy.



(amur)



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 3 prosimy nadsyłać do 6 kwietnia 2015 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 3”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – pobyt weekendowy dla dwóch osób w wybranym ośrodku Natury Tour.

Rozwiązanie krzyżówki nr 2: „Peronowa wiata”. Nagrodę – pobyt weekendowy dla dwóch osób w wybranym ośrodku Natury Tour – wylosował **Piotr Sawczuk** z Bielska Podlaskiego. Gratulujemy. Informację prześlemy pocztą.

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



Głos Maszynisty

NIEMASZ NASZĄCIE HONORU I WIELKĄ ZARODKOWA

BIULETYN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE

Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

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

e-mail: rkzzm@wp.pl

Zespół redakcyjny: Rafał Zarzecki (redaktor naczelny), Magdalena Szulecka, Adam Murawski, Grzegorz Moc.

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

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

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

**Sieć ośrodków
w całej Polsce!**

Organizujemy:

wczasy i pobyty weekendowe
wycieczki i zielone szkoły
kolonie i zimowiska
oferty świąteczne
promocje dla seniorów
konferencje i narady
specjalne oferty
dla grup zorganizowanych

Zadzwoń lub
zarezerwuj on-line

więcej ofert na
www.naturatour.pl
Infolinia: 801 000 527

**OSTATNIE MIEJSCA NA
WIELKANOC I MAJÓWKĘ!**

KARPACZ, STOKROTKA
na święta już od 395 zł/ os

USTRONIE MORSKIE, KORAB
na weekend majowy już od 360 zł/os