



Podwyżki w Intercity

7 sierpnia br. reprezentatywne związki zawodowe działające w spółce podpisały z zarządem porozumienie dotyczącego podwyżek wynagrodzeń zasadniczych dla pracowników.

Jak pisaliśmy w poprzednim numerze Głosu Maszynisty, związki zawodowe wysunęły postulaty finansowe do prezesa Spółki, uzasadniając je wzrostem pracy przewozowej oraz poprawą wydajności pracy, przekładającej się na poprawę wyników finansowych.

Po negocjacjach strony ustaliły, że Spółka wdroży od dnia 1 września 2019 r. podwyżki wynagrodzeń zasadniczych dla pracowników wynagradzanych wg. Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych przez jednostki organizacyjne wchodzące w skład PKP Intercity S.A. w kwocie 250 zł miesięcznie średnio na jednego zatrudnionego pracownika wynagradzanego wg ZUZP (proporcjonalnie do wymiaru etatu) wg stanu zatrudnienia odnotowanego na dzień 1 września 2019 r.

PZUP

W numerze 7/179 Głosu Maszynisty pisaliśmy o prowadzonych przez partnerów Społecznych negocjacjach Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy zapoczątkowanych w lutym br.

Strona związkowa, czyli związki zawodowe reprezentujące pracowników zatrudnionych przez pracodawców zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych złożyła przygotowany przez siebie projekt – strona pracodawców przedstawiła własny. Oba będą przedmiotem rokowań podczas najbliższego – jeszcze bez konkretnej daty – spotkania. ■

Środki na podwyżki wynagrodzeń zasadniczych dla pracowników Zakładów Spółki wynagradzanych wg ZUZP zostaną rozdzielone w ramach poszczególnych sekcji w Zakładach. Minimalna wysokość indywidualnej podwyżki wynagrodzenia zasadniczego w przeliczeniu na pełen etat wyniesie 200 zł, a maksymalnie 300 zł.

Środki na podwyżki wynagrodzeń zasadniczych dla pracowników Centrali Spółki wynagradzanych wg ZUZP zostaną rozdzielone w ramach pionów.

Wysokość gratyfikacji pieniężnej na Święto Kolejarza 2019 zostanie omówione przez Spółkę i Stronę Społeczną w październiku br., z uwzględnieniem sytuacji finansowej Spółki.

Dla pracowników wyłączonych z zasad wynagradzania według Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy od pierwszego września bieżącego roku wynagrodzenie brutto będzie stanowić iloczyn aktualnego ich mnożnika (krotności) i kwoty 4 050 zł.

Według zawartego porozumienia powyższe ustalenia wyczerpują roszczenia strony Społecznej dotyczące podwyżek wynagrodzeń w Spółce zgłoszone przez nią w czerwcu br. ■





PKP POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE
Spółka Akcyjna

Wydział ds. Poligrafii PKP S.A.
(dawna Drukarnia Kolejowa Kraków)

Oferuje usługi w zakresie projektu, składu i druku:

-  **KSIĄŻEK, CZASOPISM, KATALOGÓW, INSTRUKCJI**
z oprawką klejoną lub zeszytową
-  **ULOTEK, FOLDERÓW, AKCYDENSÓW**
falcowanych, sztancowanych, bigowanych
-  **BŁOCZKÓW SAMOKOPIUJĄCYCH,**
klejonych i szytych z numeracją, perforacją
-  **DRUKÓW Z NUMERACJĄ ORAZ ZABEZPIECZENIAMI**
takimi jak: papier ze znakiem wodnym, hologramem, farby fluororescencyjne, farby sekretne
-  **ROLEK DO KAS FISKALNYCH I BILETOWYCH**
Z NADRUKIEM I ZABEZPIECZENIAMI

32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A, tel. 12 298-04-13, e-mail: poligrafia@pkp.pl

pod semaforem



Koleje Wielkopolskie – w oczekiwaniu na podpisanie ZUZP



PKP Intercity – za podpisane porozumienie w sprawie podwyżek dla pracowników

Nowa koncepcja semaforów

Koncepcja optymalizacji sygnalizacji świetlnej przeznaczonej do zastosowania na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A.

W ramach realizacji umowy zawartej pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Instytutem Kolejnictwa „Racjonalizacja, optymalizacja, uproszczenie, usprawnienie sygnalizacji świetlnej na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK SA. zostały zorganizowane dwa spotkania konsultacyjne w Centrali PLK w Warszawie na ulicy Targowej 74 w dniach 08.02.2019 oraz 29.03.2019. Na obydwu spotkaniach zostali zaproszeni przedstawiciele większych spółek kolejowych, Departamentu Kolejnictwa przy Ministerstwie Infrastruktury, Urząd Transportu Kolejowego oraz Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce. W spotkaniach ZZM był reprezentowany przez kolegów Zbigniewa Budzińskiego oraz Bogdana Jańczaka.

Zdaniem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dzisiejszy system sygnalizacji kolejowej stosowany na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. jest bardzo rozbudowany, zawiera dużą ilość sygnałów i wskaźników, jednocześnie jest mało wydajny tj. brak jest możliwości precyzyjnego jednoznacznego i jednolitego przekazania maszyniście pojazdu kolejowego informacji o obowiązującej prędkości jazdy. Jednocześnie informacja ta jest w niektórych przypadkach przekazywana zbyt późno, wymuszając na maszynistach nagłą redukcję prędkości lub zbyt późne przyspieszanie, co skutkuje nieuzasadnionymi stratami czasu oraz energii”. W związku z powyższym opracowane zostały dwa warianty ewolucyjne systemu sygnalizacji.

Proponowane warianty sygnalizacji będą ocenione z uwzględnieniem następujących kryteriów:

- wykorzystanie geometrii drogi kolejowej,
- płynność jazdy,
- przepustowość

Ogólny wygląd semafora proponowanego w wariantcie przejściowym, wyposażonego w maksymalną ilość elementów sygnałowych i wskaźników wyświetlanych (na podstawie rys. 3 z instrukcji Ie-117 [7]).



Ogólny wygląd semafora proponowanego w wariantcie docelowym, wyposażonego w maksymalną ilość elementów sygnałowych i wskaźników wyświetlanych (na podstawie rys. 3 z instrukcji Ie-117 [7]).



- straty czasu w ruchu pojazdów,
- straty energii w ruchu pojazdów,
- liczba koniecznych do zidentyfikowania wskazań nadawanych sygnałów.

Proponuje się wprowadzenie nowego elementu sygnałowego umieszczanego na semaforze zamiast obecnie stosowanych pasów świetlnych – sygnału prędkości. Będzie on przeznaczony do wskazania prędkości obowiązującej bezpośrednio za semaforem, wyrażonej w dziesiątkach kilometrów na godzinę i wyświetlany łącznie z dolnym światłem pomarańczowym na semaforze. Wskazania te będą wyświetlane w postaci liczby koloru pomarańczowego. Przedwskaznik prędkości będzie umieszczany powyżej głowicy sygnalizatora i będzie się odnosił do na-

stępującego po nim sygnalizatora wyposażonego w sygnał prędkości. Pojedynczy sygnalizator mógłby być wyposażony tylko w jeden sygnał prędkości i jeden przedwskaznik dlatego nie można wykluczyć, że oba byłyby elementami komutowanymi tzn. możliwe by było wyświetlanie na nich liczb od 5 do 15 w zależności od potrzeb. Wygląd semafora w maksymalnej konfiguracji proponowanego w wariantcie przejściowym.

Propozycja ta umożliwi płynne z dokładnością do 10 km/h możliwość dopasowania prędkości jazdy do możliwości układu torowego.

Zdaniem przedstawicieli ZZM możliwe jest wdrożenie wariantu przejściowego. Konieczne jest pozostawienie wskaźników

Zestawienie obrazów sygnałowych semaforów powtarzających, tarcz ostrzegawczych (wskazania To dotyczą wskaźników ostatnich semaforów samoczynnych blokad liniowych) oraz przedostatnich semaforów odstępowych samoczynnych czterostawnych blokad liniowych.

	V max	Bez osłony listwy awaryjnej	V (50: 150)	40 km/h	0 km/h	Semafor powtarzający	10-osobny semafor listwy awaryjnej	Przedostatni semafor listwy awaryjnej
V max	S2	S3a	S4a	S4	S5	Sp2	Os2 / S2	S2
V -<30:150->	S6a	S7a	S8b	S8a	S9a	Sp4	Os4a / S4a	S3b *)
40 km/h	S10	S11	S12b	S12	S13	Sp4	Os4 / S4	S3a
0 km/h			S1			Sp1	Os1 / S5	

*) tylko dla przypadku, gdy ostatni odstęp samoczynnej czterostawnej blokady liniowej jest krótszy od drogi hamowania.

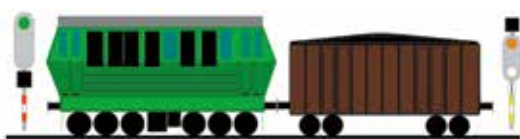
Zasada działania:

a) Semafor wskazuje sygnał zezwalający, odcinek między sygnalizatorem powtarzającym a semaforem jest niezajęty:



Sygnalizator powtarzający wskazuje sygnał Sp2 „Semafor wskazuje sygnał zezwalający na jazdę z największą dozwoloną prędkością” (w przypadku semafora wjazdowego może być również Sp4).

b) Semafor wskazuje sygnał zezwalający, odcinek między sygnalizatorem powtarzającym a semaforem jest zajęty:



Sygnalizator powtarzający wskazuje sygnał Sp1 „Semafor wskazuje sygnał S1 Stój”.

Zmiana sygnału wyświetlanego przez sygnalizator powtarzający może nastąpić dopiero w momencie gdy:

- w przypadku semafora wjazdowego – zostanie nastawiony kolejny przebieg wjazdowy, a odcinek między sygnalizatorem powtarzającym a semaforem jest będzie niezajęty (zmiana na Sp2 lub Sp 4 w zależności od drogi przebiegu);
- w przypadku semafora odstępowego sbl – zostanie zwolniony odstęp osłonięty tym semaforem, a odcinek między sygnalizatorem powtarzającym a semaforem jest będzie niezajęty.

W19 i W20 i stosowanie ich również na semaforach odstępowych sbl czterostawnej. Można natomiast rozważyć rezygnację ze stosowania wskaźników W26a i W26b. Niedopuszczalne jest stosowanie przedwskaźnika w kolorze zielonym – z uwagi na charakter ostrzegawczy powinien on mieć barwę pomarańczową. Można rozważyć zmianę kształtu przedwskaźnika na trójkątny. Dodatkowo przedstawiciel ZZM zwrócił uwagę, że trzeba wymagać aby na bramkach sygnałowych wskaźnik W24 był zawsze umieszczany pod latarnią, a listwa wyróżniająca znajdowała się obok latarni

sygnałowej, a nie nad nią. Przedstawiciele ZZM wyrazili pozytywną opinię o możliwości sukcesywnego zastępowania malowania masztów semaforów na rzecz użycia listw wyróżniających. W ocenie ZZM listwy wykonane z materiałów odblaskowych, w kontekście doświadczeń zagranicznych zarządców są dobrym rozwiązaniem i można brać pod uwagę stosowanie ich na polskiej sieci kolejowej. Reprezentant PKP PLK wyjaśnił, że takie rozwiązania są już stosowane w obecnie realizowanych projektach.

Specjaliści z ZZM potwierdzili dobrą

czytelność obecnie zabudowywanych wskaźników W21 wykonanych w technologii LED, które są bardziej widoczne niż pasy świetlne. Pasy świetlne są słabo widoczne w słoneczny dzień. Generalnie ZZM stoi na stanowisku aby rozpowszechnić technologię LED do wszystkich podświetlanych elementów sygnalizacji na sieci. Zakłada się wstępnie, że sygnał prędkości powinien być czytelny z odległości co najmniej 200–300 m, a ostateczne decyzje co do jego kształtu i wielkości oraz określenia wymogu minimalnej widoczności i czytelności zostaną podjęte po sprawdzeniu praktycznym w terenie. Uzgodniono i pozytywnie zaopiniowano propozycje zmian w sygnalizacji kolejowej, w tym kolory przedwskaźnika (pomarańczowy) i sygnału prędkości (biały). Biuro Automatyki i Telekomunikacji przekazało zainteresowanym stronom do konsultacji propozycje zapisu dotyczącego „widoczności ciągłej”.

Tematem kolejnego spotkania było wypracowanie rozwiązania pozwalającego na zastosowanie sygnalizatorów powtarzających na szlakach wyposażonych w wieloodstępową blokadę liniową w sposób zapewniający zachowanie bezpieczeństwa prowadzenia ruchu.

Pozytywnie oceniono propozycję stosowania na szlakach z wieloodstępową samoczynną blokadą liniową sygnalizatorów powtarzających (powtarzaczy) nadających sygnały zgodnie z dotychczasowymi zasadami, wyposażonych w listwy wyróżniające z żółto-białymi pasami. Odcinki do kontroli niezajętości za powtarzaczem mogą nie być konieczne.

W celu wdrożenia proponowanych zmian zostanie opracowany projekt nowelizacji Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. 2015 poz. 360 z późn. zm.).

Przewiduje się cykliczne prowadzenie konsultacji na temat sygnalizacji świetlnej stosowanej na kolei.

PERSONALIA



W dniu 31 lipca br. Rada Nadzorcza Kolei Śląskich rozstrzygnęła konkurs na prezesa Zarządu Kolei Śląskich. Od 1 sierpnia stanowisko to piastuje pan Aleksander Drzewiecki.

Przed objęciem posady prezesa Zarządu Kolei Śląskich pan Aleksander Drzewiecki sprawował funkcję dyrektora Oddziału Terenowego Urzędu Transportu Kolejowego w Katowicach. W swoim dorobku zawodowym posiada również doświadczenie w pracy na stanowisku maszynisty pojazdów trakcyjnych, rewidenta taboru kolejowego oraz biegłego sądowego z zakresu transportu szynowego.

Z wykształcenia pan Aleksander Drzewiecki jest absolwentem studiów doktorskich na Polskiej Akademii Nauk w Warszawie oraz na Politechnice Śląskiej, ukończył również studia na Katedrze Transportu Szynowego Wydziału Transportu Politechniki Śląskiej. Jest autorem licznych ekspertyz, opracowań oraz publikacji naukowych i popularnonaukowych z dziedziny kolejnictwa. Prywatnie entuzjasta kolei od najmłodszych lat.

Podziękowanie

Bardzo się cieszę z mianowania mnie na stanowisko prezesa kolei śląskich i czekających mnie z tego tytułu wyzwań. Wierzę, że wspólnie z całą załogą będziemy mogli dalej rozwijać transport kolejowy w regionie i sukcesywnie podnosić poziom świadczonych usług. Trzy główne obszary, na których chciałbym się skupić w mojej pracy to bezpieczeństwo, dalekowzroczność w rozwoju spółki i jakość świadczonych usług.

Aleksander Drzewiecki



ŁĄCZYMY KLUCZOWE SEKTORY GOSPODARKI

Jesteśmy liderem
rynku usług logistycznych



www.pkpcargo.com
infolinia@pkp-cargo.eu

Udane półrocze PKP Intercity

Pod względem liczby przewiezionych pasażerów pierwsze półrocze 2019 roku było dla PKP Intercity najlepsze od 10 lat. To także czas kolejnych inwestycji w nowoczesną flotę. Wartość podpisanych w tym okresie umów to ponad pół miliarda złotych. Kwota ta znacząco wzrosła w drugim półroczu. Spółka planuje także ogłoszenie wielu nowych postępowań przetargowych.

PKP Intercity cały czas utrzymuje pozytywny trend wzrostu liczby pasażerów. Od stycznia do czerwca bieżącego roku pociągami PKP przewoźnika podróżowało 22,8 mln pasażerów, co oznacza 6-procentowy wzrost w stosunku do analogicznego okresu 2018 roku.

Pierwsze półrocze przyniosło także kolejne podpisane lub rozszerzone umowy w ramach największego programu inwestycyjnego w historii spółki pt. „PKP Intercity – Kolej Dużych Inwestycji”. Przewoźnik m.in. podpisał wartą blisko 275 mln zł brutto umowę na modernizację 14 elektrycznych zespołów trakcyjnych ED74 z konsorcjum spółek Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Mińsk Mazowiecki” oraz PESA Bydgoszcz. Prawie 224 mln zł brutto PKP Intercity za-inwestowało w rozszerzenie umowy z H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych

w Poznaniu na dostarczenie 55 nowych wagonów pasażerskich. Umowa przewidywała prawo opcji na kolejne 26 wagonów, z którego skorzystało PKP Intercity. Z poznańskim producentem taboru przewoźnik podpisał także umowę na modernizację 10 wagonów osobowych z przekształceniem na wagony restauracyjne. Wartość kontraktu wynosi 61,3 mln zł brutto.

PKP Intercity inwestuje nie tylko w tabor. Spółka równolegle dba o zabezpieczenie zaplecza technicznego. W minionym półroczu zawarła z firmą Agat umowę na dostawę i montaż

urządzenia myjącego dla stanowiska mycia taboru kolejowego. Jest to pierwszy etap inwestycji, dzięki której na bocznicy Warszawa-Grochów uruchomiona zostanie całoroczna myjnia automatyczna spełniająca najwyższe standardy ekologiczne. Wartość umowy wynosi 7,4 mln zł brutto.

Istotnym wydarzeniem w pierwszym półroczu 2019 r. była także zmiana nazwy należącego do PKP Intercity Zakładu Usług Taborowych Remtrak na PKP Intercity Remtrak Sp. z o.o. Jednocześnie rozpoczął trzeci etap modernizacji oddziału w Ildzikowicach. Modernizacja spółki i rozbudowa oddziału ma na celu urynkowanie spółki i rozwój niezbędnych kompetencji. Spółka planuje zatrudnić 400 nowych pracowników.

Drugie półrocze przyniesie podpisanie kilku kolejnych umów taborowych, m.in. na zakup nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz na wykonanie naprawy okresowej na piątym poziomie utrzymania (P5) wraz z modernizacją 13 lokomotyw spalinowych serii SM42.

W drugim półroczu 2019 roku PKP planuje także ogłosić kolejne postępowania przetargowe mające na celu wzmocnić park taborowy przewoźnika. W planach są m.in.:

- zakup 10 nowych (lekkich) lokomotyw manewrowych (powtórzenie postępowania);
- zakup 10 (plus 5 w opcji) lokomotyw elektrycznych wielosystemowych.



intercity.pl



PKP INTERCITY – KOLEJ DUŻYCH INWESTYCJI

7 mld złotych na zakup i modernizację taboru oraz stacji postojowych.

PKP INTERCITY. TYSIĄCE POWODÓW DO PODRÓŻOWANIA.

icc
PKP INTERCITY

I Forum Kultury Bezpieczeństwa 2019

W Warszawie, w dniu 17 lipca br. odbyło się pierwsza edycja Forum Kultury Bezpieczeństwa. Idea tego spotkania powstała z inicjatywy dr. inż. Ignacego Góry, Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, w myśl doskonalenia projektu „Deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

„Maszynista – zawód w służbie na rzecz bezpieczeństwa kolei” – temat Forum został wybrany nieprzypadkowo. W ostatnich latach, według wyników badań UTK, zauważalny był wzrostowy trend jeśli chodzi o liczbę zdarzeń związanych z niezatrzymaniem pociągu przed semaforem wskazującym sygnał „:stój” lub w miejscu wyznaczonym do zatrzymania.

Dr inż. Ignacy Góra, Prezes UTK zaprezentował najnowsze dane dotyczące

zdarzeń kategorii B04 i C44 polegających na niezatrzymaniu pociągu przed sygnałem zabraniającym jazdy lub wskazującym miejsce zatrzymania. W pierwszym półroczu 2019 r. było 13 zdarzeń B04 i 33 incydenty C44. W całym 2018 r. takich zdarzeń i incydentów było odpowiednio 35 i 85. Głównymi przyczynami tych zdarzeń są: niedostateczna obserwacja przedpola, niewłaściwa organizacja pracy manewrowej lub zła komunikacja

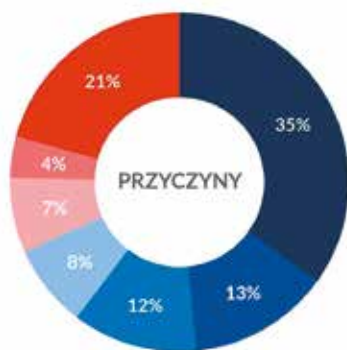
w zakresie manewrów oraz brak reakcji maszynisty lub niewłaściwa interpretacja sygnałów. Do największej liczby zdarzeń przyczynili się maszyniści, którzy pracują mniej niż 5 lat. Najczęściej do zdarzeń dochodzi w drugiej i jedenastej godzinie pracy maszynisty.

Prezes UTK przedstawił również koncepcję rozwoju nowego projektu jakim jest Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów.

W debacie dotyczącej możliwych działań zmniejszających ryzyko popełnienia błędu przez maszynistę udział wzięli Krzysztof Mamiński – Prezes PKP S.A. Marek Olkiewicz – Wiceprezes PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Witold Bawor – Członek Zarządu PKP Cargo S.A., Ignacy Góra – Prezes UTK i reprezentując związek a zarazem punkt widzenia maszynistów Leszek Miętek – Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. Podziękował za zorganizowanie konferencji w roku oficjalnie ogłoszonym „Rokiem Maszynisty”, pokrywającym się ze 100 rocznicą powstania ZZM. Stwierdził, że dla maszynistów nie ma ważniejszej kwestii niż bezpieczeństwo. W kwestii szkoleń na symulatorach wyraził zadowolenie, że wieloletnie zabiegi związku, aby ujęte zostały wydarzenia, których żaden maszynista nie chciałby przeżyć ale na które przygotowani być musi, możliwe tylko do przeszkolenia w wirtualnej rzeczywistości, zakończyły się sukcesem.

Podkreślił, jak ważną kwestią jest czas pracy w który często nie jest wliczany do-

B04 i C44 - PRZYCZYNY*



- Niedostateczna obserwacja przedpola jazdy
- Niewłaściwa organizacja pracy manewrowej lub nieprawidłowa komunikacja w zakresie manewrów
- Brak reakcji maszynisty lub niewłaściwa interpretacja sygnałów
- Niedostosowanie techniki hamowania do warunków atmosferycznych
- Nieprawidłowa obsługa pojazdu lub brak drużyny manewrowej na czele składu
- Zbyt późne wdrożenie hamowania
- Inne

Do kategorii „inne” zostały przyporządkowane m.in.:

- prowadzenie rozmowy przez telefon komórkowy,
- uruchomienie pojazdu bez zezwolenia,
- niewłaściwa obserwacja składu,
- podanie sygnału do jazdy bez upewnienia się o możliwości jazdy,
- przyczyny incydentalne (występujące tylko raz).

*na podstawie PUK, dane za rok 2018

ZDARZENIA W PODZIALE NA GODZINĘ PRACY MASZYNISTY



Liczba zdarzeń w zależności od godziny pracy maszynisty



Liczba zdarzeń w zależności od godziny ich występowania

jazd z miejsca zamieszkania i oczekiwanie na rozpoczęcie służby. Przypomnił również, że maszyniści nadal czekają na ustawowe uregulowanie warunków zatrudnienia i czasu pracy. Kolejną ważną sprawą jest brak elastyczności w wykorzystaniu pracy maszynistów – o ile do przeskoczenia jest kwestia świadczenia wzajemnych usług przez spółki, bariera prawna w postaci różnych świadectw, szczegółowości autoryzacji utrudnia rozwiązanie problemu. Wyraził nadzieję, że pociągnięciem zainteresowania pracą maszynisty i jego wpływu na bezpieczeństwo będzie finalnie ustanowienie, wielokrotnie już na naszych łamach wspomnianego Centralnego Rejestru Maszynistów. Pozwoli on na monitoring pracy, właściwą ewidencję godzin eksploatacji zarówno lokomotywy jak i prowadzącego.

Debatę podsumował Prezes UTK. Wskazał, że obecnie nie ma jednego panaceum, którego zastosowanie zagwarantowałoby wyeliminowanie wszystkich źródeł zagrożenia. – Musimy skupić się na odpowiednim wyszkoleniu maszynisty, symulatory to właściwie rozwiązanie. Trzeba zastanowić się jednak jak szkolenia te robić w sposób atrakcyjny oraz na co zwracać uwagę na pouczeniach. Nie zawsze trzeba wymyślać coś nowego, tylko wdrażać gotowe rozwiązania – wskazywał Prezes UTK. – Polska kolej znajduje się obecnie w takim momencie, że dzieje się na niej dużo dobrych rzeczy z punktu widzenia bezpieczeństwa: wykorzystanie symulatorów, modernizacja infrastruktury, wdrażanie ERTMS. Ale poza tym potrzebna jest również konsekwencja wszystkich uczestników rynku i odpowiedzialność w zakresie bezpieczeństwa – podsumował.

W trakcie Forum zaprezentowany został reportaż „Ganz. Kolejowy emeryt na chodzie”. To opowieść o przeżyciach i doświadczeniach zawodowych oraz pasji Pana Romana Szymańskiego ze Szczecina. Był maszynista obsługujący wagony motorowe SN 61, po groźnym wypadku od



lat pięćdziesięciu dba o zachowanie w dobrym stanie technicznym pojazdu potocznie zwanego Ganzem. To dzięki m.in. jego staraniom wagon przetrwał do dziś i cały czas stanowi atrakcję w Zachodniopomorskiem. Bohater reportażu, Roman Szymański był obecny w trakcie premierowego pokazu. Wzruszony dziękował za przedstawienie historii pojazdu,

którym się opiekuje. Żartował, że dziękuje w imieniu swoim i Ganzu.

Prezentację dotyczącą uwagi i sprawności psychomotorycznej jako czynnika determinującego funkcjonowanie maszynisty i liczbę popełnianych błędów przedstawił Jakub Niklas z firmy IPRON Consulting.

Parawozjada 2019

Nieopodal Rabki leży wieś Chabówka, która jest węzłem kolejowym na trasie do Zakopanego. Właśnie w tym miejscu łączą się tory z Krakowa oraz z Nowego Sącza, i za pewne dlatego właśnie tu, niedaleko dworca, powstał Skansen Taboru Kolejowego.

Skansen powstał w 1993 roku w starej parowozowni z okresu II wojny światowej. Zbieranie eksponatów rozpoczęło jednak już w latach 80. XX wieku i obecnie jest najliczniejszą i najbardziej różnorodną ekspozycją starego taboru. Działania te rozpoczęły się wraz z zamianą lokomotyw parowych na elektryczne w roku 1975. Najpierw sprzęt gromadzono w parowozowni w Suchej Beskidzkiej, następnie, na niedziałających już torach oraz w parowozowni w Chabówce ustawiono wycofane z ruchu parowozy, ale także lokomotywy spalinowe i elektryczne, pługi czy dźwigi kolejowe oraz wagony osobowe, towarowe, bagażowe i pocztowe. Część



z nich udało się odrestaurować do tego stopnia, że są maszynami jeżdzącymi i mogą brać udział w historycznych przejazdach m.in. w czasie corocznej imprezy Parawozjada.

PKP CARGO i Fundacja Era Parowozów w tym roku byli gospodarzami Paro-



wozjady 2019. Piętnasta edycja Parawozjady odbyła się w dniach 20 i 21 lipca. Impreza była kulminacją tegorocznego „Lata z parowozami”. Parawozjada ma charakter pikniku dla fanów kolei i rodzin z dziećmi. Centralnym punktem imprezy była Chabówka i skansen taboru kolejowego. Główną atrakcją były pokazy (prezentacje) parowozów i zabytkowych składów pociągów. W tym roku Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce, świętujący obchody 100-lecia istnienia oraz przykładając się do ogłoszonego w roku 2019 Roku Maszynisty – czyli roku promowania zawodu, wzięły czynny udział w tym wydarzeniu. Wiceprezydent Sławomir Centkowski miał okazję opowiedzieć zebranym o historii naszego związku, a także przeprowadził konkurs wiedzy o kolei. ■



Józef Jakubina



Cześć pamięci założycielom!

9 sierpnia przypada 93. rocznica śmierci pierwszego prezesa ZZM. Poczёт sztandarowy reprezentujący nasz związek z PKP Intercity w Krakowie odwiedził grób Bronisława Daniszewskiego na cmentarzu Rakowickim w Krakowie.

Kolej to nie tylko przedsiębiorstwo transportowe, infrastruktura budowlana, sprzęt i urządzenia wspomagające pracę zespołów trakcyjnych, zbiór lokomotyw, wagonów, biura, perony i kasy. Nie tylko budynki, przestrzeń między nimi czy urządzenia i pojazdy. To przede wszystkim, ludzie, którzy tworzą jej historię, nieustannie ją kształtując, swoimi decyzjami, budując jej rozwój lub upadek, a także korzystając z niej na co dzień. „A człowiek to brzmi dumnie! My ludzie – kolejarze powinniśmy być tego przykładem. Choćby

po przez nigdy nie splamiony mundur i trudy naszej codzienności, która niestety jest zatracana pod jarzmem mijającego czasu i coraz bardziej szarego dnia” – pisał w swoim tomie poezji Marek Płóciennik. W setną rocznicę założenia Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce szczególnie zwracamy się ku początkom – ku ludziom, którzy naszą organizację tworzyli.

Bronisław Daniszewski – pierwszy prezes Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce (styczeń 1920–marzec 1921) urodził się 2 sierpnia 1869 r. w Przemyślu. Na maszynistę kształcił się w Wiedniu. Po ukończeniu szkoły osiadł w Krakowie i zamieszkał na stacji państwa Zacharskich (kolejarzy), przy ul. Strzeleckiej. Z ich córką Marią wzięł ślub. Mieli 6 dzieci – 4 córki i 2 synów. Rodzina była w stanie utrzymać się z maszynistowskich poborów Bronisława Daniszewskiego, co dowodzi, że zawód maszynisty był dobrze płatny. Prowadził pociągi na trasie Lwów–Kraków–Wiedeń. W 1924 r. przeszedł na emeryturę, w tym samym roku stracił żonę a sam wkrótce zachorował na raka gardła. Zmarł 9 sierpnia 1926 roku, został pochowany na Cmentarzu Rakowickim w Krakowie.

W rocznicę śmierci hołd zmarłemu oddali członkowie ZZM: Marcin Hebda, Artur Wójcik, Łukasz Witek, Szymon Talaga. ■





Ładowanie baterii c.d.

W poprzednim numerze artykuł traktował o tym, jak powinniśmy odpoczywać na urlopie. W tym skupię się na tym, jak gospodarować swoją energią, by naładowane po urlopie baterie starczyły na dłużej.

Wyobraźmy sobie, że cały zasób naszej energii w organizmie dzieli się na dwa akumulatory. Pierwszy to „akumulator życiowy” – dostajemy go z określoną energią, która powinna nam wystarczyć na całe życie. Drugi to „akumulator dobowy” – posiada energię na funkcjonowanie organizmu przez 24 godziny. Jeżeli będziemy prawidłowo gospodarować energią akumulatora dobowego to nasz organizm nie będzie miał problemów z pokonywaniem codziennych trudności. Jednak, gdy zuży-

cie tego akumulatora będzie zbyt duże, to organizm będzie czerpał energię z „akumulatora życiowego”, co odbije się na naszej wydajności i zdrowiu. W jaki sposób prawidłowo gospodarować swoją energią?

Nasz dzień powinien być zaplanowany tak, by uwzględniał wszystkie aspekty naszego życia: pracę, obowiązki domowe, przyjemności i sen. Im więcej rzeczy robimy świadomie, tym większą mamy kontrolę tego co nas otacza, a co za tym idzie większe poczucie bezpieczeństwa. Dzięki planowaniu oszczędzamy czas, który możemy poświęcić na regenerację. Jeżeli wypełniasz swój dzień zadaniami to zaplanuj czas na regenerację. Odpoczynek to nie tylko zaprzestanie pracy – to wszystkie działania, które nas odprężają, wyciszają.

Planuj posiłki – świetnym sposobem na naładowanie naszej dobowej energii jest zdrowy zbilansowany posiłek, który zjemy w czasie na to przeznaczonym. Błędem jest jedzenie w biegu – jemy szybko i niezdrowo, co zamiast dawać nam energię powoduje jedynie uczucie sytości, ale jednocześnie ociężałości. Staraj się jeść, by zaspokoić głód i nie odczuwać przejedzenia.

Planuj czas na sen. Często, by zdążyć ze wszystkimi obowiązkami skracamy czas snu po nocnej zmianie lub później kładziemy się spać ze względu na natłok spraw. W przypadku pracy zmianowej jest bardzo ważne, by zaplanowany sen był jak najdłuższy. To właśnie sen najlepiej zabezpiecza nas przed błędami wynikającymi ze zmęczenia naszej percepcji.

Jakub Niklas
Ipron Consulting

WSPÓŁPRACA Z



CAPITAL LEX S.A.
Kancelaria Prawno-Podatkowa

Statystycznie dochodzi do ok. 1000 wypadków na torach rocznie. Kancelaria Prawno-Podatkowa Capital Lex S.A. rozpoczęła współpracę ze Związkiem Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce. Wspólnie z Prezydium ZZM został przygotowany pierwszy w Polsce i jeden z pierwszych w Europie program, mający na celu pomoc w walce o odszkodowanie za traumę i cierpienie na jakie są narażeni maszyniści i drużyny konduktorskie po wypadkach kolejowych.

Wypadek to silna trauma zarówno fizyczna jak i psychiczna, kwalifikująca do uzyskania odszkodowania za poniesione straty. Bardzo często dochodzi również do wypadków śmiertelnych i tu, oprócz osób, które utraciły życie lub zdrowie, bardzo ważną kwestią jest zwrócenie uwagi na maszynistę i drużynę konduktorską, która była świadkiem wypadku, widząc zdarzenie z bliska. Często są to makabryczne sceny, a trauma związana z wypadkiem jest tak silna, że osoby, będące świadkami takich zdarzeń nie są w stanie dalej pracować w dotychczasowym zawodzie.

Kancelaria Capital Lex S.A. służy pomocą maszynistom oraz drużynom konduktorskim, którzy byli świadkami wypadku, w wywalczeniu odpowiedniego odszkodowania. Głównym celem jest rekompensata poniesionych strat psychicznych i fizycznych, a wysokość uzależniona m.in. od natężenia doznanej krzywdy oraz wieku – zawsze jest to kwestia rozpatrywana indywidualnie.

Specjalne warunki tylko dla członków ZZM. Capital Lex nie pobiera żadnych kosztów wstępnych. Wynagrodzenie jest pobierane wyłącznie od wygranej sprawy. Capital Lex pokrywa również koszty sądowe za poszkodowanych maszynistów, członków drużyn konduktorskich oraz członków rodzin poszkodowanych w różnych wypadkach losowych.

Kancelaria Prawno-Podatkowa Capital Lex S.A. zajmuje się następującymi rodzajami odszkodowań:



Wypadek przy pracy

Pracownik, który doznał krzywdy na skutek wypadku przy pracy gdyż firma nie zapewniła mu bezpiecznych warunków pracy, może dochodzić od niej odszkodowania niezależnie od tego, czy otrzymał odszkodowanie z ZUS.



Wypadek komunikacyjny

Rodziny ofiar wypadków mogą dochodzić odszkodowania i zadość uczynienia z tytułu poniesionej straty nawet do 20 lat wstecz.



Odmowy z ubezpieczeń grupowych

Jeśli ubezpieczyciel odmawia wypłaty świadczenia, powołuje się na regulaminowe wyłączenia lub ograniczenia odpowiedzialności np. przyczynienie do wypadku, czyn przestępczy, stan po spożyciu alkoholu.



Błąd medyczny

Jeżeli doznałeś uszczerbku na zdrowiu i podejrzewasz, że mogło dojść do błędu w sztuce lekarskiej skontaktuj się z nami.

Zgłoszenia spraw prosimy kierować poprzez Prezydium Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych na adres e-mail

capitalzzm@wp.pl

Turniej w Babach

Z okazji Jubileuszu 110-lecia powstania ZKS Concordia Piotrków Trybunalski oraz 100-lecia powstania PZPN i 100-lecia powstania Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce odbył 21 lipca mecz piłkarskich wspomnień Oldboy Pionier Baby–Oldboy Concordia.



Dyplom uznania dla Concordii Piotrków wręczył wicestarosta powiatu piotrkowskiego Dariusz Magacz. Obecni byli: Marceli Piekarek – pasjonat sportu i kolejnictwa, Małgorzata Śmiechowicz – wójt oraz wiceprzewodnicząca rady gminy Moszczenica, Jacek Kozakowski – radny. Licznie przybyli członkowie Koła

Emerytów ZZM Piotrków Trybunalski oraz sympatycy piłki nożnej z Piotrkowa Trybunalskiego i okolic.

Znaczącą przewagą (7:1) zwyciężył jubilat ZKS Concordia Piotrków Trybunalski. Nie tylko pogoda dopisała, ale również zaproszeni goście.

Marek Kraska



Sparring KKS Olimpia Karsznice–LKS Pionier Baby odbył się 3.08.2019 r. Na zdjęciu emerytowani maszyniści których połączył nie tylko honor i praca na PKP oraz Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych ale także pasja do piłki nożnej.

Wielkie łowienie

Wznanym już chyba wszystkim maszynistom Chociwlu, 16 sierpnia br. odbyły się zawody o Puchar Rady Koła Szczecin w 100-lecie powstania ZZM.

W pięknych okolicznościach przyrody zawodnicy skupili się na dobrej zabawie oraz złapaniu jak największej ryby. Jury skrupulatnie – jak na gospodynie domowe przystało – oceniło i przydzieliło nagrody:

I miejsce – Waldemar Klepak,
 II miejsce – Krzysztof Baszkiewicz,
 III miejsce – Mieczysław Pawlak. Nagrodę za największą rybę otrzymał Jan Skibiszewski, a nagrodę specjalną Prezydenta ZZM – Krzysztof Budziński. Nagrodę wręczył reprezentujący Prezydium ZZM – wiceprezydent Krzysztof Ciećka.

Fot. Agnieszka Piotrowska



Nie mówimy żegnaj

Kolejny nasz kolega przeszedł na zasłużoną emeryturę.

W dniu 24.07.2019 r. swój ostatni pociąg nr 61112 do stacji Skarżysko-Kamienna przyprowadził Ryszard Kowalik, maszynista elektrycznych pojazdów trakcyjnych PKP Intercity Zakład Południowy.

Po ponad 46-letniej służbie jako rzemieślnik, pomocnik maszynisty, a od roku 1983 maszynista elektrycznych pojazdów trakcyjnych został doceniony i w 2006 roku otrzymał odznakę „Zasłużony dla Kolejnictwa”. Był wzorem dla kolegów po fachu, a w szczególności dla młodych stażem maszynistów. Na peronie żegnała go rodzina, koledzy z pracy oraz przyjaciele. Wzruszającym chwilom, wspomnieniom i życzeniom nie było końca.

W dniu tak pięknym i wspaniałym życzymy Ci sercem całym, aby na emeryturze żyło ci się jak najdłużej – maszyniści z Krakowa i Skarżyska.



Z czynną służbą pożegnał się nasz kolega Jacek Szydlik, starszy maszynista Śląskiego Zakładu Spółki PKP CARGO S.A. w Tarnowskich Górach, gniazdo drużyn trakcyjnych w Kluczborku.

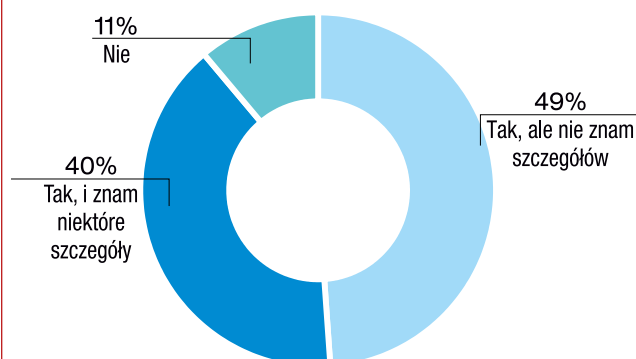
Ostatnią służbę odbył dnia 25.07.2019 r. prowadząc pociąg 744002 relacji Poznań-Tychy na lokomotywie ET22-842. Pracę na kolei rozpoczął w 1974 roku jako rzemieślnik, po czym kontynuował pracę jako młodszy maszynista, następnie w 1998 r. uzyskał prawo kierowania. Do 2019 roku pracował na stanowisku maszynista pojazdów trakcji elektrycznej.

W bieżącym roku, po przepracowaniu 45 lat, odszedł na zasłużoną emeryturę. Wyrazy uznania i szacunku oraz podziękowania za wieloletnią współpracę złożyli koleżanki i koledzy, współpracownicy, instruktorzy i kierownictwo sekcji.



Barometr

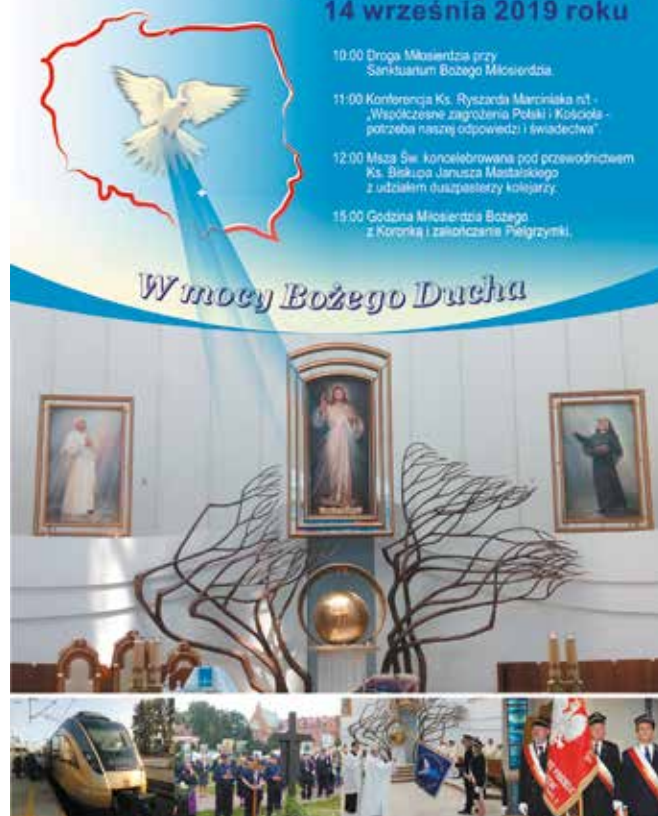
Czy słyszałaś/łeś o RODO (regulacja o ochronie danych osobowych)?



Źródło: Badanie własne ARC Rynek i Opinia.



XVII Ogólnopolska Pielgrzymka Kolejarzy do Sanktuarium Bożego Miłosierdzia w Krakowie Łagiewnikach 14 września 2019 roku



LICZBA MIESIĄCA

> 90 tys.

na tyle szacuje UTK liczbę osób zatrudnionych w Polsce na kolei.

Cytat miesiąca

WSZYSTKIE PRACE ZARÓWNO DROGOWE I KOLEJOWE POSTĘPUJĄ ZGODNIE Z HARMONOGRAMEM,



A UNIJNE ŚRODKI SĄ DOBRZE ZAPLANOWANE W ZWIĄZKU Z CZYM NIE SĄ ZAGROŻONE.

Konferencja prasowa z Andrzejem Adamczykiem, ministrem infrastruktury.



To największe i najbardziej prestiżowe w Polsce oraz drugie w Europie spotkanie branży transportu szynowego. Prezentacja aktualnego poziomu rozwoju systemów transportowych oraz infrastruktury kolejowej w Polsce, Europie i na świecie. TRAKO to doskonała okazja do promowania transportu szynowego (kolej i tramwaj), spedycji i logistyki kolejowej, prezentacji najnowszych technologii oraz spotkania w środowisku branżowym. Targi odbywają się w cyklu dwuletnim.

Targi TRAKO są organizowane przez Międzynarodowe Targi Gdańskie SA oraz Grupę PKP. Partnerami są firmy Bombardier, Knorr-Bremse, Medcom, Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz SA oraz TRACK TEC. Imprezie towarzyszy bogaty program m.in. debaty, konferencje, liczne seminaria i prezentacje firm oraz Dzień Edukacji i Kariery TRAKO.

Organizatorzy, partnerzy i wystawcy wspólnie wspierają potrzeby chorych dzieci w ramach trwającej już od 2003 roku Akcji TRAKO Dzieciom.

TRAKO to także Wystawa Modelarska „Świat Małej Kolei”, uzupełniająca program targów o ważny element propagowania kolei nie tylko wśród profesjonalistów.

Książki? Mamy i czytamy!

Ponieważ w Polsce w 2018 roku zaledwie 37 proc. badanych osób zadeklarowało przeczytanie jednej książki w ciągu roku, postanowiliśmy przyłączyć się do międzynarodowego ruchu bookcrossingowego. Naszym celem jest promocja czytelnictwa wśród pracowników spółek Grupy PKP i podróżnych.

Bookcrossing to idea nieodpłatnego przekazywania książek poprzez pozostawianie ich w miejscach publicznych, jak również w miejscach celowo utworzonych, tzw. półkach bookcrossingowych (stoliki, regały, gabloty), po to, by każdy mógł je wziąć, przeczytać i przekazać dalej. Pomysł zrodził się w 2001 roku w Stanach Zjed-

noczonych. Inicjatorem był programista komputerowy, Ron Hornbaker. Miał ambitne plany, bowiem chciał zarazić swoim pomysłem cały świat. Po 18 latach można śmiało potwierdzić, że osiągnął swój cel.

Zachęcamy kolejarzy do czytania

– „Czytam i lubię to robić w każdej, wolnej chwili. Zabieram książki do pociągu, czytam na urlopie, praktycznie zawsze mam coś drukowanego w torebce. Swoją pasją chciałabym zarazić innych. Mam wielu znajomych, również kolejarzy, którzy chętnie dzielą się książkami z innymi” – przyznaje Katarzyna Kucharek, Prezes Zarządu Fundacji Grupy PKP.

Głęboko wierzymy w sens takich działań, dlatego Fundacja Grupy PKP stworzyła taką przestrzeń w swojej siedzibie przy ulicy Szczęśliwickiej 62 w Warszawie. Książki możecie zabrać i również przynieść do nas. W holu, tuż przed samym wejściem ustawiliśmy półki z książkami. Serdecznie zapraszamy wszystkich chętnych, miłośników literatury oraz tych, którzy chcieliby podzielić się swoimi książkami z innymi.

Być może to właśnie w Waszym miejscu pracy stworzymy wspólnie kolejną strefę wymiany książek?

Piszcie na naszym profilu na FB: www.facebook.com/FundacjaGrupyPKP lub poprzez adres e-mail: fundacja@pkp.pl



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 dołączyć,
na stronie www.zzm.org.pl znajdziesz dane teleadresowe
do organizacji związkowych zrzeszonych w ZZM



Humor

Żona wróciła z wczasów.

– Czy byłaś mi wierna? – dopytuje się mąż.

– Tak samo jak ty mi...

– No, moja droga, ostatni raz pojechałaś na wczasy.

Jaka jest różnica między wczasami w górach a wczasami nad morzem?

W górach ceny są wysokie, a nad morzem – słone

Hotel, recepcjonista zagaja do nowo przybyłej pary:

– Urlop?

– Tak...

– A dzieci państwo posiadają?

– Posiadają...

– A to tym razem państwo nie zabrali?

– Nie zabrali...

– Tylko we dwoje? Romantyczny wypad!

– Tak...

– A kto został z dziećmi?

– Żona.

Przewodnik tatrzański mówi do grupy turystów:

– Zbliżamy się do bardzo niebezpiecznego miejsca. Wiele osób pośliznęło się tu i spadło w przepaść. Gdyby komuś z państwa to się przytrafiło, proszę zwrócić głowę w lewą stronę. Z lotu ptaka rozciąga się piękny widok na dolinę.

Turysta ogląda w Sopocie pokój do wynajęcia.

– Miał być pokój z widokiem na morze.

– A ten obraz przedstawiający statek podczas sztormu, który wisi na ścianie to co?!

Fraszki Jerzego Szulca

W POCIĄGU

Mam pociąg do Pani – nieśmiało powiedział
A ona – ja kuszetkę oraz wolny przedział

POPLECZNIICY

Tak go po plecach klepali
Aż mu kręgosłup złamali

1 Z 10

Jeden z dziesięciu milionów się chwalił
Że sam w pojedynkę komunę obalił

STRACH

Najbardziej się boją, że posady stracą
Ci, co pierdzą w stolki i im za to placą.

Filatelistyka

Gliwicki Klub Kolekcjonerów wydał okolicznościową kartkę i znak opłaty pocztowej z serii „Industrializacja Gliwic XIX i XX w.”.

Kartka przedstawia kopalnianą zabudowę: łaźnię, cechownię i maszynownię po byłej KWK Gliwice, a do 1945 roku znanej jako Gleiwitzer Grube. Budynki z czerwonej cegły zostały postawione w 1901 roku wg projektu znanych architektów Emila i Georga Zillmanów z Charlottenburga. Na kartce widnieją także szyb kopalniany oraz plac drzewny z siecią torów. Tory używane w górnictwie miały szerokość 600, 750 oraz 900 mm. Na kartce znajduje się także wagon dwuosiowy urobkowy o pojemności jednej tony.

Ostatnia tona węgla wydobyta w tej kopalni wyjechała na powierzchnię 15 września 1999 roku, co zostało upamiętnione symbolicznym wagonikiem znajdującym się na terenie byłej KWK Gliwice.

Znak opłaty pocztowej przedstawia kopalnianą cechownię.

Kartkę i znaczek zaprojektował Władysław Gębczyk.

(Lew)



Może być z mamuta	Rozwój, rośnięcie Krewny krewetki	Ludwik Jerzy ... („Proszę stonia”)	Prymitywne łóżko	Chlebowy lub octowy	Trwa 3 minuty na ringu	Samochody jak swetry	Łączy wiertarkę ze słońcem	„Mieszkanie” dzina	Określenie pasujące do Pinokia	Franz von ... z „C.K. Dezerterzy”
			Dawniej nazywane było iluzjonem			8	Głos Szalopina	Znak firmowy		
Wierna w tytule powieści Żeromskiego	4			„Rozwesi” podatnika			Szczapy na opał			Paliwo kottowe
			7					Dostaje laurkę 26 maja		
Aktor w roli Hana Solo				Namalował „Płonącą żyrafę”	Bal, belka (dać ...; uciec)	2	Funkcja w magnetowidzie			
Stolica RFN	Składnik czekolady	Przeplęwa przez Głogów				Amer. piosenkarka („Believe”)	Mitologiczny mąż Harmonii	Mikołaj zw. ojcem literatury polskiej	Samobije z bajki	Tkanka pod korą drzew; floem
Dokumenty (urz.)			Pracownik CBA	Czarny i twardy na jezdni	„Przód” z potem	Owca z lokami				
Naczynko na jajko na miękko	Muzyczny lub narzędzie	Polak dla Chmielnickiego			3	Dobry znajomy, przyjaciel	Wyższe sfery, wielki świat	5		16
Twórca postaci Doktora Faustusa										Nad nim Frankfurt (Hesja)
			9	... jądrowy, urządzenie	Internetowa forma dyskusji		Ludzka ręka (dać w ...)	Wersja pokazowa Corela		
Artyle-ryjska kanonada						Zanosić ... , czyli modlić się			Fanatyk owładnięty jakąś ideą	10
Białozielone warzywo	Wyziew (np. z bagien)	Głos kobiecy niższy od sopranu	Egipski kwiat wodny				Ogłoszenie w prasie	Obi przy kimonie		
		Popierany bratanek szychy		Nieporozumienia, kłótnie	Krótką, stercząca fryzura	Styl D. Ellingtona	Baran do burzenia murów	6		Znane biuro podróży
... rock, muzyka Sex Pistols		15	Koń z Janowa Podlaskiego	Odpozynek południowy					Rosyjska ciężarówka	
				Ogień, zapal	11			Ocena dla Dawida Kubackiego		
Nitki na choince						Grupa z Arturem Gadowskim		Porządek np. w szafie		
Dzieło publicysty										
Śpiewający Karel z Czech	Kryjówka borsuka			12	Wzdłuż okapu dachu			Krewna stonia morskiego		14
	1		Rodzaj ściąg w postaci broszury				13			
										Surowiec na opium

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 16 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----

Rozwiązania krzyżówki nr 8 prosimy nadsyłać do X września 2019 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 8”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – weekendowy pobyt dla dwóch osób w wybranym ośrodku CS Natura Tour. Rozwiązanie krzyżówki nr 7: „Lokomotywa z ogłoszenia”. Nagrodę – gadzety związkowe wylosował **Leszek Lewandowski** z Iławy. Gratulujemy. Nagrodę wysłamy pocztą. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie adresu zamieszkania oraz pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



Głos Maszynisty

BIULETYN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE

Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

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

e-mail: rkzzm@wp.pl

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

Druk: Wydział ds. Poligrafii PKP S.A., 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.

Na okładce: Parowóz Ty42-107 jako pociąg retro w Chabówce | Fot. Filip Miksa

Jesiennie weekendy *we wrześniu*

Siwarna Zakopane - Kościelisko cena 195 zł/os. HB *

Meduza Świnoujście cena od 250 zł/os. FB **

Słoneczny Brzeg Mielno cena od 205 zł/os. FB **

Złota Rybka Dziwnówek cena 215 zł/os. FB **

Stokrotka Karpacz cena 198 zł/os. HB *

* HB - śniadania i obiadowe kolacje.

** FB - pełne wyżywienie (śniadania, obiady, kolacje).