



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 6/189

CZERWIEC 2020



Teraz LKA

PKP Polskie Linie Kolejowe i Samorząd Województwa Lubelskiego podpisały porozumienie ws. współpracy w zakresie opracowania koncepcji programowo-przestrzennej Lubelskiej Kolei Aglomeracyjnej.

Dokument ma powstać w latach 2020–2021, a jego koszt szacowany jest na ok. 400 tys. zł. Lubelski samorząd zobowiązał się pokryć połowę kosztów opracowania. Drugą część sfinansuje spółka PKP PLK, które zajmie się też m.in. przeprowadzeniem przetargu na wybór wykonawcy koncepcji oraz będzie sprawowała nadzór nad jej przygotowaniem.

Powstanie koncepcji umożliwi opracowanie studium wykonalności, które określi szczegółowy zakres prac. Realizacja robót budowlanych w ramach Lubelskiej Kolei Aglomeracyjnej zaplanowana jest na lata 2021–2027. (raz)



PERSONALIA



POLREGIO. Nowym prezesem zarządu spółki został Artur Martyniuk, który zastąpił Krzysztofa Zgorzelskiego. Karierę zawodową rozpoczynał w firmie doradczej KPMG, gdzie kierował projektami dla średnich i dużych polskich przedsiębiorstw oraz międzynarodowych koncernów. Pracował również w bankowości: szwajcarskim oddziale Goldman Sachs oraz madryckiej centrali Santander. W latach 2013–2020 dyrektor doradztwa finansowego w Deloitte, zarządzając zespołem projektowym dla wielu sektorów gospodarki w kraju oraz w regionie Europy Środkowo-Wschodniej.



Członkiem zarządu, dyrektorem handlowym w Polregio został Adam Pawlik. W spółce od 2017 roku, był zastępcą dyrektora Oddziału/Zakładu Wielkopolskiego. Członek zespołu doradczego Pełnomocnika Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego. W latach 2006–2017 związany z Urzędem Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego. Radny miasta Poznania z ramienia Prawa i Sprawiedliwości w kadencji 2014–2018.

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO. Radosław Pacewicz, dotychczasowy wiceprezes Urzędu został prezesem spółki Polski Tabor Szynowy (dawniej FPW Invest), wchodzącej w skład grupy kapitałowej Agencji Rozwoju Przemysłu. Jak poinformowało biuro prasowe UTK, dotychczas realizowany przez niego obszar regulacji nadzorować będzie prezes Ignacy Góra. ■

pod semaforem



Zarząd PKP Intercity za wprowadzenie odpłatnej miejscówki do biletów okresowych-sieciowych w pociągach kategorii TLK



Zarząd PKP Intercity za skrócenie o miesiąc tzw. porozumienia Covid-19 w zakresie obniżenia o 20% normy czasu pracy i wynagrodzeń



Non omnis moriar

W rocznicę śmierci Marcelęgo Tomczaka delegacja ZZM zapaliła znicze i złożyła kwiaty w miejscu Jego spoczynku.

Wspomnienie o Koledze – str. 11.

Wsparcie dla Śląskiego Polregio

Trzy reprezentatywne centrale związkowe – ZKM, Federacja ZZK oraz kolejarska „Solidarność” w wystąpieniu do premiera Mateusza Morawieckiego i ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka wyraziły swoje poparcie dla planów odtworzenia Śląskiego Zakładu Polregio z siedzibą w Częstochowie.



Warszawa, dn. 26 maja 2020 r.

Szanowny Pan
Mateusz Morawiecki
Prezes Rady Ministrów

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Wystąpienie trzech reprezentatywnych central związkowych w spółkach kolejowych

Szanowny Panie Premierze, Szanowny Panie Ministrze,

W imieniu Kolejarzy zrzeszonych w trzech reprezentatywnych centralach związkowych funkcjonujących na polskiej kolei, chcemy wyrazić nasze poparcie dla planów przedłożonej przez Zarząd spółki POLREGIO sp. z oo. dotyczącego odtworzenia Śląskiego Zakładu POLREGIO z siedzibą w Częstochowie.

To inicjatywa, którą przyjmujemy z uwagą i satysfakcją. Należy wskazać, iż jest to stanowisko nie tylko reprezentatywnych central związkowych, ale przede wszystkim trzech organizacji związkowych działających na terenie Częstochowy.

Sekcja w Częstochowie od 2012 roku organizacyjnie podlega pod Łódzki Zakład POLREGIO w Łodzi (w okresie tym przez trzy lata Sekcja w Częstochowie przynależna była do Zakładu Napraw Taboru w Kruszwcu). Rok 2012 był rokiem zamkniętym działalności ówczesnego Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych z siedzibą w Katowicach. Likwidacja Śląskiego Zakładu była działaniem wręcz nielogicznym, które niejako „oczyszczało przedpole” dla władz samorządowych województwa śląskiego, którego aspiracje dotyczyły utworzenia własnej spółki samorządowej - Kolei Śląskich. Decyzja ta już na etapie planowania była – mówiąc wprost – niedorzeczna. Jedynie ze względu na fakt, że Sekcja w Częstochowie obsługiwała i utrzymywała tabor na kierunku łódzkim, a powstałe Koleje Śląskie nie były zainteresowane operowaniem na liniach znajdujących się poza obszar woj. śląskiego, zdecydowano na postawienie Sekcji w Częstochowie i włączenie jej w strukturę Łódzkiego Zakładu Przewozów Regionalnych.

Zwracamy się do Panów o wsparcie inicjatywy odtworzenia Zakładu Śląskiego. Przedsięwzięcie to nie jest związane z wysokimi kosztami, bowiem Sekcja w Częstochowie posiada niezbędną infrastrukturę, którą z powodzeniem można po raz kolejny wykonać. Według organizacji związkowych działających w regionie, Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego nie jest zadowolony z faktu zatrudnienia pracowników z innego województwa. Istotę problemu stanowi fakt, że podarki od wynagrodzeń nie pozostają w województwie łódzkim: przepływają one do województwa śląskiego.

Odtworzenie Śląskiego Zakładu POLREGIO załatwiłoby ten problem całkowicie. W Sekcji w Częstochowie zatrudnionych jest obecnie 179 osób, w tym jedynie 4 osoby z administracji. Są to wy kwalifikowani pracownicy mogący realnie przyczynić się do bezproblemowego funkcjonowania Zakładu. Min. dzięki samowom zawartym z władzami samorządowymi pozwalają na pełne samofinansowanie się Zakładu, bez konieczności angażowania dodatkowych środków finansowych.

W wystąpieniu z 26 maja prezydent ZKM Leszek Miętek oraz przewodniczący „F” i „S”: Jan Przywoźny i Henryk Grymel apelują o wsparcie inicjatywy odtworzenia Zakładu. Jak przekonują, cyt. „jest to decyzja racjonalna, która wymaga możliwie szybkiego wdrożenia”. Swoje stanowisko argumentują przesłankami ekonomicznymi, kwestiami związanymi z potencjałem technicznym i ludzkim, a także możliwością zwiększenia oferty przewozowej na terenie województwa.

W piśmie wymieniają pięć kierunków: trasę Częstochowa–Lubliniec–Opole–Wrocław, Częstochowa–Włoszczowa–Kielce, Częstochowa–Radomsko–Piotrków Trybunalski–Łódź, Częstochowa–Katowice, Tarnowskie Góry–Wieluń oraz Częstochowa – Zduńska Wola, a także dwie lokalizacje warsztatów naprawczych wyposażonych w niezbędną infrastrukturę torową.

– Zakład na Śląsku zwiększy szanse Polregio na operowanie na nowych szlakach, czy też na przywrócenie tych linii, na których spółka obecna była przed laty – piszą liderzy związkowi. ■

Dobre wieści

Okres obowiązywania rozwiązań dotyczących obniżonego wymiaru czasu pracy lub przestoju ekonomicznego w PKP Intercity został skrócony o miesiąc.

Tym samym od 1 lipca br. wszyscy pracownicy spółki (i zleceniobiorcy) powrócą na swój dotychczasowy wymiar czasu pracy lub zostaną odwołani z przestoju ekonomicznego.

Podpisane w tej sprawie z końcem kwietnia porozumienie zarządu ze związkami zawodowymi obejmowało okres trzymiesięczny – od 1 maja do 31 lipca 2020 r. Spółka PKP Intercity w związku z łagodzeniem obostrzeń, skutkującym systematycznym wzrostem liczby pasażerów, a co za tym idzie zwiększeniem ilości pracy eksploatacyjnej, postanowiła w porozumieniu ze związkami zawodowymi ten okres skrócić.

– Jeszcze raz pragniemy wyrazić słowa uznania i podziękowania za Państwa postawę i wykazaną odpowiedzialność za losy spółki, czego wyrazem było uzgodnienie warunków trudnego, ale niezbędnego w tamtym momencie porozumienia. Dziś jesteśmy już w innym miejscu. Mam nadzieję że będzie tylko lepiej, ale podkreślić trzeba, że jest tak m.in. dzięki naszym wspólnym, partnerskim działaniom – mówi Ewa Boguszewska, dyrektor ds. zarządzania zasobami ludzkimi PKP Intercity. ■



IV pakiet nieco później

Na skutek pandemii koronawirusa przesunięta została data wejścia w życie technicznego filaru IV pakietu kolejowego. W dziesięciu państwach, w tym w Polsce, ma to nastąpić 31 października br.

Dyrektywy unijne z 2016 r. przewidywały dwa możliwe terminy transpozycji, czyli włączenia norm prawa międzynarodowego do krajowego porządku prawnego: 16 czerwca 2019 r. i 16 czerwca 2020 r., pozostawiając wybór jednego z nich państwom członkowskich. Dziesięć państw zdecydowało się na implementację technicznej części IV pakietu kolejowego w 2019 roku. Polska skorzystała z drugiego terminu, podobnie jak szesnaście innych krajów Unii Europejskiej. Ograniczenia związane z pandemią pokrzyżowały te plany.

Na początku maja rozpoczęły się negocjacje zmierzające do wydłużenia tegorocznego terminu transpozycji. Ostatecznie Rada Unii Europejskiej, gromadząca przedstawicieli wszystkich państw

członkowskich, przyjęła nowe regulacje. Na mocy nowej dyrektywy państwa członkowskie otrzymały możliwość kolejnego przedłużenia terminu transpozycji – do 31 października 2020 r., po uprzednim notyfikowaniu woli skorzystania z tej możliwości. Poza Polską zdecydowały się na to: Austria, Belgia, Czechy, Estonia, Hiszpania, Irlandia, Litwa, Luksemburg, Portugalia, Szwecja, Węgry i Wielka Brytania. Pięć krajów: Niemcy, Słowacja, Chorwacja, Dania i Łotwa nie skorzystało z możliwości przedłużenia terminu.

Jak informuje Urząd Transportu Kolejowego, zmiana ostatecznego terminu wdrożenia technicznego filaru IV pakietu kolejowego z 16 czerwca 2020 r. na 31 października 2020 r. w praktyce oznacza,

że do tej daty możliwe jest wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych na dotychczasowych zasadach. Nowa data dotyczy także zagadnień z tym związanych, jak na przykład doposażenia pojazdu kolejowego w urządzenia radiowej łączności głosowej GSM-R. Wobec nowego terminu wdrożenia IV pakietu kolejowego modyfikacja ta wykonana przed 31 października 2020 r. (co potwierdza wystawienie deklaracji weryfikacji WE podsystemu sterowanie – urządzenia pokładowe) nie wymaga uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

Zmiana terminu dotyczy również zasad uzyskiwania certyfikatów bezpieczeństwa. ■

Trudna decyzja

Ważą się losy tegorocznych Centralnych Obchodów Dnia Maszynisty, które zaplanowano na 17-19 września w Bornem Sulnowie (woj. zachodniopomorskie).

Ostateczna decyzja w tej sprawie jeszcze nie zapadła, ale szczerze mówiąc trudno o optymizm. Sytuacja epidemiologiczna w Polsce nie napawa optymizmem. Informacje o kolejnych ogniskach zapalnych, codziennie wysokich liczbach zakażonych oraz zgonów wywołują uzasadnione obawy o zdrowie. Nie sposób także przewidzieć czy na jesieni będą prawne możliwości do zgromadzenia w dużej liczbie osób, jakie gromadzi zwykle wydarzenie propagujące naszą grupę zawodową.

W najbliższych dniach kierownictwo ZZM stanie przed trudną decyzją. W tym roku koronawirus pokrzyżował organizację czerwcowego turnieju piłki nożnej o Puchar Prezydenta ZZM w ławie, rozgrywanego od 1997 roku. Druga flagowa impreza ZZM – Centralne Obchody Dnia Maszynisty mają dłuższy rodowód. Odbywają się od 1995 roku. Raz już zostały odwołane – w 2013 roku z powodu Ogólnopolskich Dni Protestu. ■



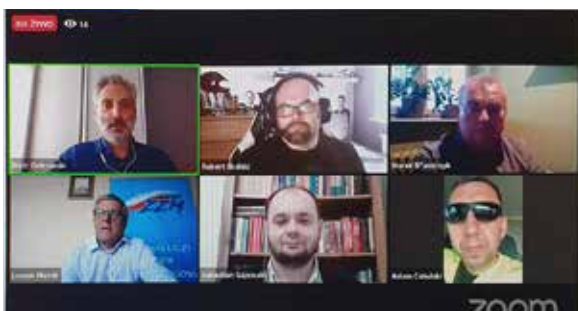
Centralne Obchody Dnia Maszynisty w Mielnie w 2018 r.

Co zmieni pandemia?

Przedstawiciele Branży Transport OPZZ wzięli udział w debacie on-line na temat sytuacji pracowników w czasach kryzysu spowodowanego pandemią koronawirusa SARS-CoV-2. Pochylili się nad tym co było i jest, zastanawiali nad długofalowymi skutkami i perspektywami oraz starali wypracować środki zaradcze.

Debatę zorganizowały wspólnie 10 czerwca OPZZ, Centrum im. Ignacego Daszyńskiego oraz Fundacja Friedricha-Eberta. Przewodniczący Branży Transport OPZZ Leszek Miętek ocenił, że pandemia odbiła się mniej lub bardziej na każdej gałęzi transportowej. Lotnictwo zostało dosłownie „uziemione”, a inne świadczyły usługi w ograniczonym stopniu, pomimo nierentowności, by np. utrzymać funkcjonowanie aglomeracji. Nakreślił szczegółowo rozmówcom m.in. realia kolejowe: drastyczne spadki, odwoływanie i puste pociągi pasażerskie, zawieszona wykonanie przewozów towarowych oraz omówił kwestie bezpieczeństwa pracowników.

Przyszłość określił jako niepewną, bo można przewidywać zaledwie skutki zmiany w organizacji pracy innych branż. Przykładowo odwoływane są wyjazdy służbowe, alokacja między miastami pra-



owników spadła, a wiele firm przeszło na tzw. zdalny system pracy i tego się trzyma. Szkolenia natomiast zmieniły charakter z typowo wyjazdowych na online. Wszystko to przekłada się na liczbę pasażerów podróżujących koleją, podobnie zresztą jak młodzież szkolna.

Szef Branży Transport OPZZ zaznaczył, że rolą związków zawodowych jest skupienie się na ochronie miejsc pracy oraz samych pracowników, których sytuacja zmieniła się dość diametralnie. Wyzwaniem staje się także odzyskanie utraconego zaufania pasażera czy klienta – utraconego nie przez źle wykonywa-



Od góry: wiceprzewodniczący OPZZ Piotr Ostrowski i Leszek Miętek

ną pracę, ale strach przed zakażeniem i chorobą.

Innym omawianym problemem było pojawienie się tzw. wykluczenia komunikacyjnego mieszkańców niektórych regionów kraju. To efekt cięć siatki połączeń zwłaszcza przez prywatnych przewoźników autobusowych. (PS)

Wideoczat z kierownictwem ZZM

W związku z pandemią koronawirusa i trudnościami z organizacją bezpiecznych bezpośrednich spotkań członków ZZM ze ścisłym kierownictwem kontynuujemy wideoczat, na którym istnieje możliwość rozmowy i zadawania pytań. Kolejny odbędzie się 19 czerwca (piątek), w godzinach 14–15.

Prezydent Leszek Miętek jest tą drogą dostępny dla wszystkich członków ZZM od połowy kwietnia, kiedy odbył się pierwszy wideoczat. Przez 1,5 miesiąca

spotkania online odbywały się w trybie cotygodniowym, teraz wracają po nieco dłuższej przerwie. Tematycznie dotychczasowe oscyływały wokół bieżących działań związku i sytuacji w spółkach

kolejowych w dobie pandemii, ale oczywiście jest okazja zapytać o coś innego.

Wprowadzona została również możliwość przesyłania pytań pisemnie, podpisanych imieniem i nazwiskiem oraz nazwą organizacji związkowej. Można je nadsyłać na adres email: glosmaszynisty@wp.pl lub poprzez fanpejdż ZZM na portalu społecznościowym Facebook.

JAK WZIĄĆ UDZIAŁ W WIDEOCZACIE:

1. Zainstalować bezpłatny program Cisco Webex Meeting na urządzeniu (smartfon, tablet, komputer).
2. Zarejestrować się tam pod własnym imieniem i nazwiskiem
3. Skorzystać z linku zamieszczonego na serwerze informacjazzm.pl

Z prac sektorów

Sytuacja w kraju nadal nie sprzyja bezpośrednim kontaktom, więc kolejne rozmowy z pracodawcami odbyły się online. W posiedzeniu Sektora Przewozów Towarowych ZZM 1 czerwca wzięli udział przedstawiciele kierownictwa PKP Cargo.

Po omówieniu bieżącej sytuacji w spółkach, związkowcy wysłuchali wystąpień gości. W spotkaniu prowadzonym przez przewodniczącego sektora Tomasza Pietrka udział wzięło ściśle kierownictwo ZZM oraz członkowie zarządu ds. operacyjnych i pracowniczych PKP Cargo: Witold Bawor, Zenon Kozendra oraz dyrektor Biura Kierowania Przewozami Zbigniew Prus.

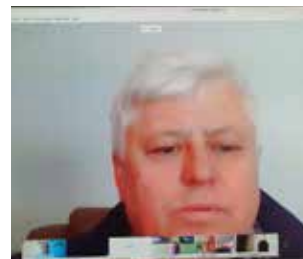
Witold Bawor rozpoczął od kwestii bezpieczeństwa – wyposażenia pracowników w niezbędne środki higieniczne, czy wykryciu zakażenia, które się jednak nie rozprzestrzeniło. Zbigniew Prus zapewnił, że względy bezpieczeństwa są także priorytetem przy organizacji szkoleń zawodowych. Dojazdy uczestników planowane są w godzinach poza szczytami komunikacyjnymi i odbywają się w obiektach odpowiednio przygotowanych i zabezpieczonych. Ze względu na utrudniony dojazd, co podnosi ryzyko, czasowo z organizacji szkoleń wyłączony został ośrodek Natury w Spale. Puczenia okresowe przeprowadzane są obecnie za pomocą tabletów. Przetestowano to w Zakładzie Śląskim,

a po dopracowaniu detali pracodawca planuje wprowadzenie tego rozwiązania na stałe.

W związku z pandemią spółka nadal odnotowuje spadek pracy przewozowej. Trudna sytuacja w śląskich kopalniach ma znaczący wpływ na wyniki. Członka zarządu dyrektora handlowego Cargo powinniśmy poznać w połowie lipca.

Prezydent Leszek Miętek podniósł problem nastawienia instruktorów zgłaszanych przez szkolących się. Przedstawiciele pracodawcy zaapelowali o zgłaszanie uwag do organizacji związkowych, a te poprzez Prezydium ZZM rozmawiać będą z organizatorami.

(PS)



PKPCARGO

ŁĄCZYMY KLUCZOWE SEKTORY GOSPODARKI

Jesteśmy liderem
rynku usług logistycznych





Siła terażniejszości

Złapanie zdrowego dystansu i odzyskanie spokoju wydaje się kluczowe w radzeniu sobie z negatywnymi skutkami pandemii. Szczególnie w dzisiejszych czasach, gdy przyszłość jest schowana za „ostrym cieniem mgły” i trudno przewidzieć jak sprawy dalej się potoczą.

Nasz mózg jest tak zbudowany, by wyłapywać z otoczenia zagrożenia lub przewidywać te, które mogą się pojawić. To dzięki świetnie działającym procesom uwagowym maszynista nawet kątem oka zauważy zmieniający się semafor. Ten sam system będzie jednak wciągał w tworzenie negatywnych, zagrażających przyszłości wizji. Na przykład o braku pracy, ciężkiej chorobie i utracie kontroli nad własnym życiem. Wszystko po to, by zmobilizować do przeciwdziałania potencjalnym zagrożeniom. Niestety, poza lękiem i złym samopoczuciem nie zmieni to obecnej sytuacji. Tym bardziej, że większość tych scenariuszy nigdy się nie ziści.

Na co mamy wpływ?

Sekret budowania naszej odporności na nieznaną przyszłość i siły potrzebnej do działania w sytuacji zagrożenia kryje się, moim zdaniem, w tzw. pozostaniu w terażniejszości. Na docenieniu małych rzeczy doświadczanych każdego dnia. Na skupieniu uwagi na czynnościach wykonywanych w danym momencie. Na tym, co przynosi każdy dzień – bez nadmiernego wybiegania w przyszłość lub wspomniania tego, co za nami. Można powiedzieć, że gros zagrożeń czai się na nas w przyszłości, a większość smutków ma źródło w przeszłości. To co jest bez-

pieczne to nasza terażniejszość. Na nią mamy wpływ i możemy ją kreować poprzez realizację swojego planu.

Za powstawanie emocji w naszym organizmie jesteśmy całkowicie odpowiedzialni tak naprawdę my sami. Nasza ocena sytuacji będzie kreowała to jak się czujemy. Jeżeli skupimy się na faktach i osobistym doświadczeniu wynikającym z tego co tu i teraz, może się okazać, że świat wokół jest całkiem bezpieczny.

Patrząc na jasną stronę życia

Nie bez znaczenia jest również dostrzeganie pozytywnych aspektów naszej nowej rzeczywistości. Większość prowadzonych obecnie szkoleń w ramach projektów powypadkowego wsparcia psychologicznego rozpoczynamy od pytania o podanie jednej rzeczy, z której jesteś zadowolony w ostatnim okresie 3 miesięcy. Może to być coś, co zrobiłeś by sprawić sobie przyjemność. Czy też coś, co dało satysfakcję, np. długo odkładana sprawa na którą wcześniej brakowało czasu, a teraz w dobie spowolnienia udało się ją załatwić. Albo dostrzegana w zaistniałej sytuacji wartość, jak np. więcej czasu wolnego dla rodziny. Czy choćby to, że w końcu porządnie się wypałeś i udało się zatęsknić za służbami, których było ostatnio mniej. Wbrew pozorom każdy z nas ma takie doświadczenia i wśród wielu złych są też i dobre.

Dlatego warto się zastanowić co zdarzyło się ostatnio pozytywnego, za co można być wdzięcznym. Nie muszą to być wielkie rzeczy. Te zwyczajne wbrew pozorom są ważniejsze. ■

Jakub Niklas

Powypadkowe Wsparcie Psychologiczne
jakub.niklas@ipron.pl

Koleżance na ratunek

Maszyniści z ZMZ IC Centralny wsparli akcję pomocową dla konduktorki PKP Intercity zmagającej się z ciężką chorobą.

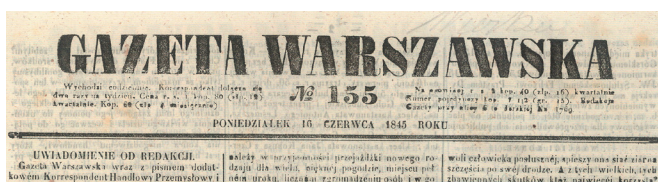
31-letnia Katarzyna Grucela walczy z chorobą nowotworową – glejakiem złośliwym. Po chemioterapii kolejnym krokiem do wyleczenia jest wykonanie terapii protonowej, innowacyjnej i kosztownej metody (między 16 a 60 tys. euro, w zależności od liczby naświetleń). W Polsce na naświetlania trzeba czekać do dwóch lat, więc w planach jest wyjazd do Czech.

W akcję pomocową zaangażowała się Fundacja Grupy PKP, natomiast na portalu społecznościowym Facebook znajomi pani Katarzyny uruchomili licytację, z których środki przeznaczone zostaną na pokrycie kosztów leczenia. ZMZ IC Warszawa przekazał na ten cel związkową kurtkę typu softshell, która została wylicytowana na 130 zł.



Początki ery parowozów

Dokładnie 175 lat temu prowadzący pociąg z Warszawy do Grodziska maszynista Leon Miaskowski zapoczątkował erę kolei żelaznej na ziemiach polskich. Ówczesna prasa ze swadą rozpisywała się o tym epokowym wydarzeniu i dzieła na miarę... akweduktów starożytnego Rzymu.



W dniu onegdajszym nastąpiło uroczyste otwarcie kolei Warszawsko-Wiedeńskiej. Dzień ten będzie pamiętnym dla Warszawy: odtąd zyskuje ona jeden potężny organ życia i ruchu, jedną arterję niezmierną, która powiększy dobry byt kraju, ułatwi stosunki, zbliży odległości, wpłynie przeważnie na rozwinięcie przemysłu i handlu krajowego i w swoich dalekich połączeniach zwiąże nas ściślej jeszcze z innymi stronami. Uroczystość ta od godziny trzeciej trwała dla mających w niej udział do późnego wieczora. Rozpoczęło ją przejście 10 ozdobionych w kwiaty lokomotyw w pełnym biegu, przy dźwięku muzyki, przed JO. Xięciem Namiestnikiem Królestwa i gośćmi przez tegoż zaproszeniem. Po tym przeglądzie, nowym zupełnie dla nas, zebrani goście znakomici wraz z swym J. Oświeconym Gospodarzem ruszyli osobnym pociągiem około godziny w pół do czwartej do Grodziska, ostatnie dotąd stacji kolei. O piątej pociąg pociągnął za sobą drugi pociąg z 600 osobami wszelkich stanów; byli to niby reprezentanci miasta naszego, zaproszeni przez JO. Xięcia Namiestnika jako członkowie uroczystości, jako świadkowie aktu otwarcia drogi, której skutki dla ich współobywateli tak wkrótce ważnymi, tak wielkimi będą. W przeciągu 42 ch minut przebyto cztery mile, dzielące Warszawę od Grodziska, i o godzinie trzy kwadransie na szóstą, pociąg drugi zajeżdżał przed tamteż dworzec witalny muzyką, ku jego przyjęciu na brzegu drogi ustawioną. Wkrótce park i ogród pobliski napęłnił się gośćmi; osoby, pierwszym konwojem przybyłe, opuściły już poprzednio namioty, w których JO. Xięciem Namiestnik przyjmował je śniadaniem, i znajdowały się w alejach parku. Do godziny dziewiątej wieczorem nikt nie pomyślał o odjeździe, a drugi konwój dopiero o 10 w Warszawie stanął. Taką była ta uroczystość, cechą jej stanowiło zadowolenie powszechne, wesołość, swoboda, których przyczyny szukać

należy w przyjemności przejazdu nowego rodzaju dla wielu, pięknej pogodzie, miejscu pełnym uroku, licznie zgromadzeniu osób i w gościnnym przyjęciu, jakiego wszyscy bez wyjątku z hojności JO. Xięcia Namiestnika doznali. Dotąd na kolei Warszawsko-Wiedeńskiej kurs odbywa się tylko na przestrzeni czterech mil, to jest z Warszawy przez Pruszków do Grodziska; za kilka miesięcy prace podobno tak daleko posunięte zostaną, że ruch odbywać się będzie na przestrzeni mil około dwunastu. — Jednak dla ludzi, którzy w tym łatwym sposobie podróży pragną tylko przyjemności, te cztery mile drogi, te 40 minut jazdy bez trudu, wynagrodzonemi zostaną widokiem ogrodu i parku w Jordaniowicach. Grodzisk jest tylko stacją kolei, ale od dworca ścieżka, nie dłuższa nad czterysta kroków, prawie cała drzewami najpiękniejszego parku ocieniona, prowadzi do ogrodu Jordaniowic. Warszawa w całej swjej okolicy podobno nie równego nie posiada, bo tam gust połączył się z naturą; stawy i strumyk, drzewa odwieczne i małe kłoby, szpalery francuskie przy zapuszczonym parku angielskim, a wszędzie cień i najpiękniejsze z drzew obraz. —



Pamiętkowy mural na stacji w Grodzisku Mazowieckim

Jak pisały gazety, inauguracji pierwszego odcinka Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej towarzyszyły ogromne nadzieje i wielka feta. Zaciekawieni mieszkańcy cyt. „wszelkich stanów” wylegli na ulice miast, miasteczek i wsi znajdujących się na trasie przejazdu. W samej Warszawie 14 czerwca 1845 roku odbyła się parada z udziałem 10 parowozów.


23-letni Leon Miaskowski prowadził tego dnia jeden z dwóch inauguracyjnych pociągów otwierających pierwszy odcinek „wiedenki”, zaprojektowanej przez inżyniera Stanisława Wysockiego. Nie zachowały się niestety wzmianki czy jedyny wówczas etatowy maszynista DŻWV objął skład wcześniej czy później. Pierwszy pociąg z Warszawy do Grodziska wyruszył o godzinie 15 i do stacji docelowej dotarł po 42 minutach. Składał się z 12 wagonów wypełnionych najwyższymi dostojnikami, m.in. namiestnikiem Królestwa Polskiego. Za parowozem jechała orkiestra wojskowa, która umilała podróżującym czas muzyką. W Grodzisku pod ustawionymi namiotami miał miejsce okazały bankiet i tańce. Drugi pociąg wyruszył z Warszawy dwie godziny później. Składał się z 23 wagonów, a na jego pokładzie znajdowało się 600 zaproszonych gości, m.in. władze miejskie. Po kilkogodzinnej zabawie w parkach i ogrodach oba pociągi ruszyły w drogę powrotną do Warszawy, a od następnego dnia – 15 czerwca 1845 roku – linia została oddana do użytku publicznego. Początkowo kursowały nią dwa pociągi dziennie – tam i z powrotem.

KURJER WARSZAWSKI.

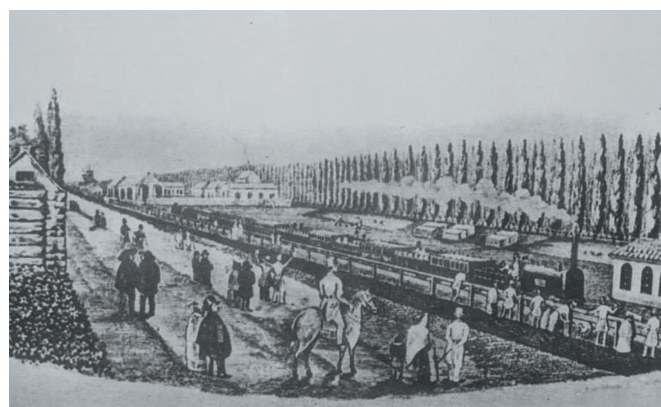
D. 15. Czerwca. — Rok 1845. № 155. Jutro, Siy Benon. v. s. NN. TROJKA.

Kiedyśin zaczęli XIX wiek ery głównej świata, pierwsze tego lata a jednak tak ważnemi pod względem postępu kunsztów i nauk naznaczone wypadkami, ani by były śmiały uwierzyć w wielki i skuteczny rezultat wynalazku, który sposób podróżowania na lądzie i morzu w zupełności przekształcił. Wynalazek *statków parowych* i późniejsze onemu zastosowanie *sily pary* do *kolei żelaznych*, uczyniły minione za nami lata, na wielki pamiętnemi. W chwili kiedy cała *Europa i Stany Zjednoczone w Ameryce* wzbogacały się w tę ważną dzwignię przemysłu i handlu, pierwsza myśl urzędzenia *kolei żelaznej w Polsce* rzuconą została. Dziś ta myśl urzeczywistniła się w zupełności, i właśnie wczoraj nastąpiło pożądane i oczekiwane przez kraj cały, uroczyste otwarcie drogi *Warszawsko-Wiedeńskiej*, której ukończenie w lat parę, zbliży handel *Warszawy* do handlu *Śródziemnego morza*, a przez oboczne odnogi zetknięgo z handlem całego ładu stałego. Dzięki więc myśli urzędzenia *kolei żelaznej*, dzięki *Opiekunom Rzadowi*, który tę myśl pożyteczną, silną wolą wsparł i zasobami swoimi urzeczywistnił, doprowadzając do skutku olbrzymie dzieło, którego pamiętkę jak owych niegdys wielkich wodociągów i bitych dróg *Azji*, najodleglejsze wieki zachowają. Dzień wczorajszy należący do tych które w późne wieki słynne będą w kronice *Warszawy*, trwał bez przerwy w przyjemnej pogodzie. O godzinie 3ciej z południa, *JO. Xiążę NAMIESTNIK* przybył na miejsce, z którego rozpoczyna się przy ulicy *Jerozolimskiej* Droga żelazna. Mnóstwo *Warszawian* wszelkich stanów już oczekiwało na tę radosną chwilę. Wielu było takich, którzy od kilku lat nie będąc w tej części *Warszawy*, nie mogli jej poznać, widząc tyle nowych gmachów budowy odznaczających się pięknością. Członkowie Komitetu pod przewodnictwem *JO. Xcia Gorczakowa* Jenerała Arty.; i *J.W. Jen: Inż: Dehna*, powitali *Xięcia Jegomości*, który następnie oglądał wszystkie *Lokomotywy* ozdobione kwiatami, i nowy *Aparat* godzin podziwu dla swej doskonałości. Zaproszone *Damy* i znakomite *Osoby* oczekiwały w nowej *Galerji*. *Xiążę NAMIESTNIK* zajął miejsce w wagonie z znakomitemi *Osobami*, a 12 takich wagonów napełniło 200 zaproszonych. Gdy rozpoczęła się podróż, *Lud* zanosił modły do *WSZECHMOCNEGO* aby zlewał błogosławieństwo na *żaskawego MONARCHE*, wspierającego to wszystko co staie się *kraiowi* użytecznem, i na Jego *Dostojnego NAMIESTNIKA*, będącego

wykonawcą tylu dobrodziejstw. Pierwszy *Wagon* zajął *Orkiestra wojskowa*; muzyka przez nią wykonywana była w ciągu całej podróży. Przejechano przez pierwszą stację *Pruszkow* do *Grodziska*, iakby lotem ptaka. *JO. Xiążę NAMIESTNIK* zaprosił wszystkich używających tej *rozkosznej przejażdżki*, na świetne *śniadanie* obiadowe, przy stołach ustawionych pod namiotami. O godzinie 5ej, powtownie ruszyły z *Warszawy* wagony z *Osobami* zaproszonymi; wagonów było 23, a *Osób* iadących 600. Gdy wjeżdżali do *Grodziska*, ucieszyli się, widząc witaącego Ich *Xięcia WARSZAWSKIEGO*, a muzyki *zabrzmiły* miłeni odgłosy. *Starożytny Grodzisk* ieszcze za czasów *Xiążąt Mazowieckich* inż był *znany* iako jedno z dawniejszych miasteczek, i dla tego zwano je *starem Grodziskiem*; wczoraj to *stare Grodzisko* odmłodziło, zaiasniało świeżością, gdy jego powietrzem oddychało tyle *Dam* ozdobionych uwielbianemi wdziękami, a których bukiety połączyły się z bukietami *tamecznego ogrodu*. Nastąpiła jedna z najprzyjemniejszych *przechadzek* po *tamecznych gałach*; echa muzyki rozlegały się nawet w dalsze okolice, a radość ozd-



Maszynista Leon Miaskowski prowadził jeden z pociągów



Historyczna rycina upamiętniająca wydarzenie i rozkład jazdy „wiedenki” z jesieni 1845 roku.

Droga żelazna

WARSZAWSKO- WIEDEŃSKA.

Rozkład jazdy. — Rok 1845. Miesiące Listopad i Grudzień.

Pociągi odchodzą:

	OSOBOWE		Z TOWARAMI	
	do Łowicza	do Warszawy	do Rogowa	do Warszawy
z Warszawy	godz. 10	godz. 8	godz. 8	godz. 6
z Pruszkowa	— 10	— 10	— 8 1/2	— 6 1/2
z Grodziska	— 11	— 5	— 10	— 5 1/2
z Biedy	— 11 1/2	— 4 1/2	— 10 1/2	— 4 1/2
z Radziwiłłowa	— 11 1/2	— 4	— 11 1/2	— 4 1/2
z Skarżewka	— 12 1/2	— 3 1/2	— 11 1/2	— 3 1/2
z Płocin	—	—	— 12	— 3 1/2
z Rogowa	—	—	—	— 3
z Łowicza	—	—	—	— 3

(w godz. 3 po południu)

Pociągi przychodzą do Warszawy:

OSOBOWE z **Łowicza** o godzinie 6 wieczór; z **TOWARAMI** z **Rogowa** o godzinie 7 wieczór.

Pociągi osobowe przewożą także towary i wszelkie produkty.

Pociągi z towarami przewożą osoby lecz tylko porządkami 3^{im} i 4^{im} klasy.

Źródło: Stacja Muzeum



Na zawsze w naszej pamięci

Minał rok od czasu gdy pożegnaliśmy dwie wielkie osobowości – przewodniczącego OPZZ Jana Guza oraz wieloletniego skarbnika ZZM Marcelego Tomczaka. Dwóch związkowców z krwi i kości.

Przewodniczący OPZZ od 2004 roku, współtwórca i wiceprzewodniczący Rady Dialogu Społecznego Jan Guz odszedł niespodziewanie 24 maja 2019 roku w Warszawie. Został pochowany na cmentarzu parafialnym w Białej Podlaskiej.

W OPZZ mówią, że był prawdziwym przywódcą i przyjacielem – wzorem do naśladowania. Łamał wszystkie, głównie krzywdzące, stereotypy o działaczach związkowych. Dbał o swój wygląd, uwielbiał mleko i owoce – co roku przywoził na ul. Kopernika najprawdziwsze kosze ze swojego ogrodu. Z równą zręcznością poruszał się na salonach władzy i w halach fabrycznych. Ze wszystkimi umiał znaleźć wspólny język, nawet kiedy nie przebierał w słowach, o czym przekonali się członkowie Rady Dialogu Społecznego, szczególnie przedstawiciele kolejnych rządów.

Wielki chłop, walił tubalnym głosem między oczy, ale zawsze w słusznej sprawie. I co ciekawe – nigdy nikogo nie obraził. A kiedy już uzyskał co chciał, stawał się „bratem łąką” zjednującym wszystkich swoim rubasznym poczuciem humoru. Jednak gdy trzeba było użyć „ostrzejszych” argumentów potrafił wyprowadzić na ulice Warszawy rzesze ludzi.

Urodził się na podlaskiej wsi. Część dzieciństwa spędził w domu dziecka. Tam się nauczył, że w życiu nie ma czasu na mazganie. Szanował pracę. Może dlatego, że wszystko do czego doszedł ciężko wypracował. Skończył technikum mechaniczne jako technik, mechanik obróbki skrawaniem, później studia politologiczne. W zakładzie, w którym rozpoczął pracę, poznał żonę i poślubił babcyla działalności społecznej. Nigdy nie wstydił się swojej przeszłości. Polska była jego

ojczyzną a PRL państwem, które dziecku z „bidula” dało podmiotowość, możliwość nauki i pracę.

Szefem OPZZ został w dramatycznych okolicznościach. Kiedy OPZZ znalazło się na skraju przepaści, powiedział: „Pewnie wielu z was odejdzie a ci, którzy zostaną będą musieli mocno dociśnąć pasa”.

To dzięki niemu lista osiągnięć OPZZ jest bardzo okazała. W kolejnych kadencjach pod jego przewodnictwem udało się wiele dla ludzi pracy. To między innymi: uzyskanie prawa do zrzeszania się w związkach zawodowych osób pracujących na umowach cywilnoprawnych oraz samozatrudnionych; wprowadzenie składki na ubezpieczenia społeczne od umów zleceń, szybszy wzrost płacy minimalnej i wyłączenie z niej dodatku za pracę w porze nocnej; wprowadzenie minimalnej stawki godzinowej; zwiększenie zakresu stosowania klauzul społecznych w zamówieniach publicznych; ograniczenie nieprawidłowości związanych z zatrudnianiem pracowników tymczasowych; powrót do poprzedniego, niższego wieku emerytalnego; stworzenie Krajowego Funduszu Szkoleniowego. To tylko niewielka część sukcesów. Wszystkie te inicjatywy były przedmiotem rzetelnego, merytorycznego, a niekiedy twardego dialogu na forum Trójstronnej Komisji, a po jej niesławnym upadku, w Radzie Dialogu Społecznego. Jako przywódca największej konfederacji związkowej w Polsce miał też osiągnięcia w skali kontynentalnej.



Kochał ludzi i potrafił ich jednoczyć wokół wspólnych problemów ale i wspólnych świąt. Nigdy nie zapominał o pracownikach. Bronił ich praw, stawał również po stronie Konstytucji oraz w obronie praw kobiet. Mógł być posłem, ministrem, czy szefem partii politycznej. Uważał jednak, że najwięcej zrobi dla ludzi jako związkowiec.

Andrzej Radzikowski, przewodniczący OPZZ:

– Miałem przyjemność pracować z Janem kilkanaście lat, najpierw jako członek Prezydium OPZZ, później jako Jego zastępca. Najbardziej troszczył się o warunki pracy pracowników i o naszą Konfederację, jako ich reprezentację. Objął kierownictwo OPZZ w bardzo trudnych warunkach finansowych i wyprowadził nas na prostą. Konsekwentnie budował autorytet OPZZ i doskonalił skuteczność oddziaływania na realizację postulatów pracowniczych. Obaj planowaliśmy zakończyć czynną działalność na tej kadencji, przekazując ustabilizowaną „firmę” w młodsze ręce. Los zdecydował inaczej. To co zrobił zostawiło trwały ślad w historii ruchu związkowego w Polsce, a także w mojej pamięci.

Leszek Miętek, prezydent ZMZ, przewodniczący Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych i szef Branży Transport OPZZ:

– Jan był najbardziej zapracowanym związkowcem jakiego miałem okazję w życiu poznać. Nigdy nie chodził na skróty, zawsze musiał dogłębnie poznać każdy detal sprawy, którą aktualnie się zajmował. Nie pomijał żadnej – nawet pozornie banalnej sprawy. Posiadał dar do przewidywania długofalowych skutków podjętych przez siebie działań, wizję kierunku rozwoju spraw. Był człowiekiem z niezwykłym talentem do zjednywania dookoła siebie ludzi, a to cecha prawdziwego lidera. Ta umiejętność pozwalała mu gromadzić pod sztandarem OPZZ branże, których interesy, problemy były równie odmienne jak zawody członków do nich należących. Wraz z Jego niespodziewanym odejściem my wszyscy i cały ruch związkowy w Polsce utraciliśmy wielkiego działacza związkowego, wizjonera pełnego empatii do ludzi i naszego przyjaciela, którego nam bardzo brakuje.

Marceli Tomczak, współtwórca pierwszego statutu ZMZ po reaktywacji organizacji w 1989 r. zmarł 14 czerwca 2019 r. Spoczął na cmentarzu na warszawskim Tarchominie. Był prawdziwym „człowiekiem-instytucją” w ZMZ. Przede wszystkim absolwent Technikum Kolejowego na Szczęśliwickiej to jeden z inicjatorów reaktywowania związku maszynistów. Uczestniczył w spotkaniu założycielskim w świetlicy noclegowni Warszawa Praga 7 lipca 1989 r., gdzie zapadła decyzja o wznowieniu działalności. Tak je wspominał po latach:

– Na spotkanie przybyło ok. 30 maszynistów. W tym przedstawiciele Solidarności i ZZZ, którzy usiłowali je storpedować. Usiłowali nam wyperswadować, że związki zawodowe już są na kolei i zakładanie jeszcze jednego nie ma sensu. Ostatecznie skończyło się na tym, że musieli opuścić salę. Wśród kolejarzy byliśmy pierwszą branżową organizacją powstałą po ustaleniu Okrągłego Stołu. W należącym do CRZZ ZZZ i w „S” o maszynistów nie dbano. Tak to odbieraliśmy, sami będąc często ich członkami – powiedział w jednym z wywiadów do Głosu Maszynisty.

Marceli Tomczak znalazł się w składzie 4-osobowego zespołu roboczego ds. opracowania statutu ZMZ, tworzonego przez maszynistów z Grochowa. – To było dla nas coś nowego. Wiadomość o zespole i jego misji rozeszła się po kraju. Koledzy z całej Polski zdobywali statuty różnych organizacji i przysyłali je do nas. Na ich podstawie powstał Statut ZMZ, napisany na maszynie przez żonę naszego kolegi Mietka Piłarskiego w biurze CDOKP – wspominał.

Dziś wiemy, że były to podwaliny działalności powojennego ZMZ. Ów statut został bowiem przyjęty przez grupę założycielską 20 września 1989 r. w Olsztynie, a następnie złożony w Sądzie Wojewódzkim w Warszawie, który 13 października 1989 roku zarejestrował nasz związek.

Po przeniesieniu siedziby do Warszawy Marcelemu powierzono funkcję skarbnika ZMZ. Z tego tytułu uczestniczył



we wszystkich zjazdach, począwszy od pierwszego w Gdańsku – Stogach, choć akurat tam jeszcze w innej roli. Miał możliwość współpracy z każdym kierownictwem ZMZ po reaktywacji. Co jest najlepszym dowodem na to, że potrafił porozumieć się ze wszystkimi oraz sumiennie wywiązywał z obowiązków. Cechowała go przy tym lojalność i skromność. Pytany o porównania poszczególnych kadencji nawet dociskany do muru potrafił się wywinąć niczym rasowy dyplomata: – Nie chciałbym oceniać nikogo z byłych ani obecnych członków Prezydium związku, ponieważ z racji pełnionej funkcji byli to moi przełożeni. Uważam, że przełożonych może oceniać tylko Bóg lub historia, a nigdy podwładny.

Najlepiej to o Nim świadczy. ■

(raz)

Kolejowe murale

W Warszawie wiosną sypnęło olbrzymimi muralami z motywami kolejowymi.

W sąsiedztwie Dworca Wschodniego spółka PKP Intercity podziękowała tą drogą kolejarzom za służbę w czasie pandemii. Przypominający puzzle mural zwieńczony jest hasłem „Wszystko dobrze się ułoży”. Motyw ma także trafić na jedną z lokomotyw przewoźnika.

Efekt konkursu plastycznego dla uczniów „Akcja Mural – odkryj w sobie muralowca” można oglądać na Placu Zawiszy. To inicjatywa Urzędu Transportu Kolejowego prowadzona w ramach kampanii Kolejowe ABC, zachęcającej do bezpiecznego zachowania na przejazdach kolejowo-drogowych.



LICZBA MIESIĄCA

26

Do tego dnia sierpnia przyjmowane będą wnioski od samorządów do Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej Plus.

Szczegóły:

<https://www.plk-sa.pl/program-kolej-plus/>



W obiektywie



Czytelnicy przestali nam zdjęcie wskaźnika ostrzegania W6b znajdującego się na linii kolejowej nr 403. Dolny to zwykła kartka papieru umieszczona w foliowej „koszulce” przypięta trytką do słupka!

Cytat miesiąca

**INWESTYCJA CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY
W ŻADNYM WYPADKU
NIE JEST ZAGROŻONA**

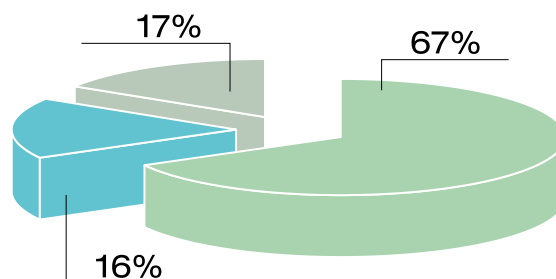


**I W ŻADNYM WYPADKU NIE ROZWAŻAMY
I NIE BĘDZIEMY ROZWAŻAĆ
WYCOFANIA Z TEJ INWESTYCJI**

Jacek Sasin, wicepremier, minister aktywów państwowych, Polska Agencja Prasowa, 1.06.2020.

Barometr

Nowe przepisy wprowadzone w związku z epidemią przewidują bardzo wysokie kary za ich łamanie. Czy, Pana(i) zdaniem:



- Wprowadzone przepisy dają zbyt wiele władzy policji, bo zależą od subiektywnej oceny danego funkcjonariusza
- W obecnych okolicznościach policja powinna mieć dużą władzę, a ludzie powinni się jej bać
- Trudno powiedzieć

Źródło: CBOS, badanie „Opinie o epidemii koronawirusa i związanych z nią restrykcjach”, maj 2020

FUNDACJA GRUPY



Pomagamy

Fundacja Grupy PKP zwraca się za naszym pośrednictwem z ogromną prośbą o pomoc Judycie, która ma 21 lat, jest studentką II roku Politechniki Śląskiej na kierunku Transport Kolejowy i pochodzi z rodziny kolejarskiej.

Tata Judyty jest pracownikiem spółki PKP Cargo – czwarte z kolei pokolenie, które związało się zawodowo z koleją! Judyta z początkiem roku uległa ciężkiemu wypadkowi. Teraz potrzebuje 65 tys. zł na zakup protez i rehabilitację. Pomóżmy jej w zdobyciu funduszy na leczenie!

Judyta od zawsze chciała pracować na kolei. Jest miłośnikiem kolei oraz studentką II roku kierunku Transport Kolejowy na Politechnice Śląskiej. W dążeniu do realizacji planów związanych z karierą zawodową przeszkodził wypadek, w wyniku którego amputowano jej obie kończyny dolne na wysokości podudzia. Koszt obu protez bez kosztów rehabilitacji wynosi 65 tysięcy złotych. Judytę oraz jej rodziców

koszty obu protez przerastają, a pomogłyby one w jakimś stopniu powrócić do życia, jakie Judyta prowadziła przed wypadkiem. Wcześniej bardzo lubiła podróżować koleją i zwiedzać nowe miejsca. Jej ulubionym zajęciem w domu jest gotowanie i pieczenie ciast, co jest bardzo utrudnione przy poruszaniu się na wózku inwalidzkim. Co więcej, Judyta bardzo chciałaby móc też znów pomagać swojemu niepełnosprawnemu wujkowi, który mieszka razem z nią i jej rodziną.

Koleżanki i Koledzy, zwracamy się o pomoc i wsparcie finansowe dla Judyty. Prosimy o dokonanie wpłat na konto Fundacji Grupy PKP:

92 1320 0019 1649 3010 2000 0005

wpisując w treść przelewu:
darowizna na cele statutowe
– dla Judyty.

Zbiórka będzie prowadzona do 30 czerwca. Liczy się każda złotówka. ■



Z NAMI ZAJEDZIESZ DALEKO!

Etos

Honor

Patriotyzm

Służba

Uznanie

Odpowiedzialność

Profesjonalizm

ZMZ

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 ZMZ



Humor

Wpada wnuk z niezapowiedzianymi odwiedzinami do dziadka:

– Cześć dziadek, co robisz?
– A siedzę sobie, film historyczny oglądam.

– Przecież to porno!
– Dla ciebie może porno, dla mnie to już historia...

Rozmawia dwóch kolegów.

– Dzwonili do mnie z banku, że przekroczyłem limit na karcie.

– To musisz dokonać wpłaty.
– Tak zaproponowałem. Mówiłem też że wróciłem z Chin i że jutro do nich wstąpię. Powiedzieli mi, że nie trzeba i zwiększyli mi limit kredytowy...

– Kochanie, jak wrócisz z pracy, będę leżała nago w łóżku.

– Dzieci zostają dziś u dziadków?
– Tak!
– Świetnie. Położę się w ich pokoju.

Wywiad z solenizantem.

– Jak pan dożył stu lat?
– Raz w roku urządzam organizmowi alkoholową terapię szokową.

– Naprawdę? A ile wtedy pan wypija?

– Tego dnia nie piję.

– Synu, musimy porozmawiać. Chcę ci opowiedzieć o życiu.

– Ale tato, ja mam już 18 lat i wiem co to seks.

– Chodzi mi raczej o znalezieniu pracy i płaceniu czynszu, ty cholerny obiboku.

Fraszki Jerzego Szulca

MUTACJE

*Czasami tak głosy zmieniają się w urnie
Że trzeba je znowu przeliczać powtórnie.*

NAGROBEK PALANTA

*Taki był wielki, tyle miał siły
I papierosy go wykończyły.*

RÓWNOWAGA

*Najlepiej się stoi
Tam gdzie sami swoi.*

RADOCHA

*Jesień życia także może być radosna
Kiedy lata lecą, a w sercu wciąż wiosna.*



Modelarstwo

Nasz czytelnik Jacek Rogatka z PR Bydgoszcz jest maszynistą w okresie szkolenia na świadectwo maszynisty. Okres pandemii wykorzystał na wykonanie pracochłonnego, prawie 3-metrowego modelu EN 57 z kartonu, w skali 1:25. (raz)



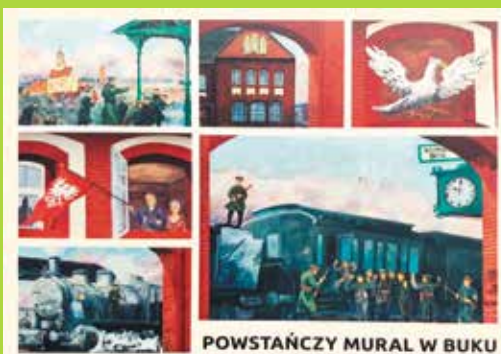
Filatelistyka

Urząd Miasta i Gminy Buk wydał kartkę pocztową i spersonalizowane znaki opłaty pocztowej, upamiętniające setną rocznicę Powstania Wielkopolskiego.

Przedstawia scenę rozbrojenia przez powstańców niemieckiego pociągu na bukowskim dworcu kolejowym. Została ona odtworzona na muralu znajdującym się na budynku hali sportowej w Buku.

Mural stworzyła grupa artystyczną pod kierunkiem Radosława Barka. Kartkę pocztową zaprojektowała Kamila Mankiewicz.

(Lew)



Postaw
na wypoczynek
w Polsce!



Wakacje 2020



6 ośrodków nadmorskich
1 ośrodek w Spale
4 ośrodki górskie

Wybierz jeden z naszych
11 ośrodków i zaplanuj
letni odpoczynek już dziś!

www.naturatour.pl infolinia: 801 000 527

