



# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

[www.zzm.org.pl](http://www.zzm.org.pl)

**Nr 1/197**

**STYCZEŃ 2021**



# Ważny krok

Mamy wymierne efekty dialogu społecznego wszczętego przez ZZM we wrześniu ws. poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych u największych przewoźników. Pierwsze porozumienie zostało podpisane w spółce Polregio 29 grudnia ub. r.

Przedmiotem regulacji są m.in. następstwa tzw. wypadków z udziałem człowieka, czyli śmiertelnych. Na mocy porozumienia, pracodawca zobowiązał się do podmiany drużyny trakcyjnej po takim wypadku z zachowaniem prawa do wynagrodzenia, obliczanego jak za urlop wypoczynkowy, za dalszą część zmiany roboczej. Jeśli dany pracownik – członek drużyny trakcyjnej o to zawnioskuje, otrzyma także 3-dniowe zwolnienie z wykonywania pracy z zachowaniem prawa do wynagrodzenia obliczanego jak za urlop wypoczynkowy oraz pomoc psychologiczną.

Rodzina pracownika, który uległ śmiertelnemu wypadkowi w pracy otrzyma dodatkowe wsparcie. Będzie nim odszkodowanie w wysokości 10-krotności wynagrodzenia pracownika obliczanego jak za urlop wypoczynkowy.

Pracodawca zobowiązał się także do naprawienia szkód rzeczowych lub osobowych poniesionych przez pracowników Polregio w wyniku wypadku kolejowego. W zakresie szkody osobowej w razie uszkodzenia ciała lub wywołania

rozstroju zdrowia – zakres pomocy obejmuje wszelkie wyniki z tego powodu koszty. Na żądanie poszkodowanego pracodawca zobowiązany do naprawienia szkody powinien wyłożyć sumę potrzebną na koszty leczenia i zalecanej oraz zrealizowanej rehabilitacji.

Strony ustalił, że postanowienia zawarte w porozumieniu z 29 grudnia obowiązują do czasu wprowadzenia ich do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy obowiązującego w Polregio. Z ramienia ZZM dokument podpisali prezydent Leszek Miętek i wiceprezydent Sławomir Centkowski. ■



## pod semaforem



**PKP PLK** za propozycję cenika opłat na rozkład jazdy 2021/2022, który przewiduje wzrost stawek dostępu do infrastruktury kolejowej.



**Spółka Polregio** za podpisanie porozumienia z ZZM uruchamiającego pomoc dla pracowników uczestniczących w wypadkach kolejowych.

**Papillon**  
DRUKARNIA OFFSETOWA

[www.drukarniapapillon.pl](http://www.drukarniapapillon.pl)  
[www.drukarniaopakowan.eu](http://www.drukarniaopakowan.eu)

# Sprawy najwyższej wagi

Z Leszkiem Miętkiem – prezydentem ZZM – m.in. o kwestiach poprawy bezpieczeństwa, wyzwaniach na 2021 rok, trwających negocjacjach z pracodawcami, starszych i nowszych inicjatywach rozmawia Rafał Zarzecki

**– W Nowy 2021 Rok wchodzimy z ważnym porozumieniem podpisanym z końcem grudnia przez ZZM z zarządem Polregio. To dobry prognostyk.**

– Tak. Zbieramy pierwsze owoce dialogu społecznego prowadzonego w spółkach w kwestiach bezpieczeństwa ruchu kolejowego, związanego z wypadkami na przejazdach kolejowo-drogowych. Podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego to jeden z priorytetów ZZM. Z oczywistych względów dla maszynistów jest sprawą najwyższej wagi. Zakres postulatów w ramach prowadzonego dialogu społecznego można z grubsza pogrupować na kwestie infrastrukturalne oraz techniczne i socjalne. Porozumienie z Polregio zalicza się do tej trzeciej grupy.

**– Wynegocjowane zapisy dotyczą podmioty trakcyjnej po wypadku śmiertelnym z udziałem człowieka z zachowaniem prawa do wynagrodzenia, pomocy pracodawcy w rehabilitacji i dochodzeniu do zdrowia po wypadku kolejowym, dni wolnych i pomocy psychologicznej na wniosek pracownika oraz odszkodowania pośmiertnego dla rodziny. Na ile w przypadku PKP Cargo i PKP Intercity blisko do podobnego porozumienia?**

– Dopóki trwają negocjacje zawsze trudno to ocenić. Po ostatniej turze w PKP Cargo 20 stycznia jest bardzo prawdopodobne, że będziemy zmuszeni nasze postulaty wyartykułować w ramach żądań sporu zbiorowego. Mówię to z goryczą, cały czas wierząc w możliwość porozumienia. Wierzę także, że dojdziemy do konsensusu i podpiszemy porozumienie w PKP Intercity. Trudności przysparza postulat zwiększenia dodatku za pracę na lokomotywach starszego typu, gdzie nie ma stref zgniotu, klatki

bezpieczeństwa. Obsługa takiego taboru na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK stanowi w moim przekonaniu pracę w warunkach niebezpiecznych. Nie ma na to zgody przewoźników. Mamy nadzieję, że ten postulat rozstrzygniemy w czasie dalszych negocjacji.



**– W gestii zarządcy infrastruktury pozostaje wiele z postulatów ZZM ws. zapewnienia bezpieczeństwa na przejazdach. Czy jest odpowiedź PKP PLK na wspólne pismo przewoźników z 16 października ub.r., dotyczące kwestii infrastrukturalnych?**

– Nie, co uważam za skandal. Wiodący przewoźnicy PKP Cargo, PKP Intercity oraz Polregio na bazie umów o wykorzystanie zdolności przepustowych oczekują właściwego bezpieczeństwa na polskich torach, a tymczasem są traktowani jak petenci. Statystycznie nadal co drugi dzień mamy poważny wypadek na przejeździe kolejowo-drogowym, a zarządca infrastruktury uchyla się od podjęcia nadzwyczajnych środków. Mało tego, tamie rozporządzenie zobowiązujące go do końca listopada 2020 r. do skategoryzowania przejazdów skrzyżowanych z drogami publicznymi i zamknięcia lub zabezpieczenia tych, które nie są skrzyżowaniem z drogą publiczną. Nie zrobiono tego.

Przejazdy stwarzające niebezpieczeństwo są nadal czynne. W obliczu skrajnie nieodpowiedzialnego zarządzania infrastrukturą przez PLK zagrożone jest bezpieczeństwo maszynistów i podróżnych. ZZM jest zatem zmuszony do zaostrzenia działań w tym zakresie.

**– Przejdźmy do kolejnej, trzeciej grupy. Jak przebiegają negocjacje z przewoźnikami wokół postulatów dotyczących zagadnień technicznych?**

– Raczej konstruktywnie. Ten blok obejmuje kilka aspektów, które ze względu na kwestie proceduralne mogą być dość czasochłonne, czego mieliśmy świadomość. Nie chcemy hasłowych zapisów w kategoriach ogólnych, tylko konkretów w postaci harmonogramów dojścia do wypracowanych rozwiązań.

Postulaty zmian konstrukcyjnych w taborze mają na celu zabezpieczenie przestrzeni bezpiecznej dla maszynisty, tzw. klatki bezpieczeństwa, w nowym i modernizowanym taborze. Rozmawiamy o harmonogramach i zakresie tych zmian.

Domagamy się również opracowania przez ekspertów, czyli konstruktorów taboru i instruktorów, procedur awaryjnej ewakuacji drużyny trakcyjnej do przestrzeni bezpiecznej w pojeździe każdego typu i serii. Chcemy by wiedza o zaleceniach dotyczących ewakuacji z kabiny w sytuacji zagrożenia trafiała do maszynistów w ramach pouczeń okresowych.

Postulujemy również wprowadzenie tzw. przycisku awaryjnego w kabinie, co skróci czas reakcji maszynisty w sytuacji nieuchronnego wypadku i zagrożenia zdrowia lub życia. Za pomocą jednego przycisku maszynista będzie uruchamiał hamowanie nagłe, nadawał sygnał radio-stop, używał

syreny dźwiękowej ostrzegawczej, wyłączał silnik spalinowy lub opuszczał pantograf. W tym obszarze prowadzone są analizy techniczne oraz związane z dopuszczeniem do stosowania na takich pojazdach eksploatowanych w Polsce. Realizujemy harmonogram realizacji tego postulat.

### **– Jakie są inne największe wyzwania na 2021 rok?**

– Dotyczą obrony miejsc pracy, w szerszym tego słowa znaczeniu. Nie jedynie w kontekście zatrudnienia pracowników, ale i jakości miejsc pracy. Nie wolno dopuścić, by sytuacja kryzysowa była wykorzystywana przez pracodawców do obniżania wynagrodzeń, czy braku podwyżek. Trzeba oczywiście przy tym pamiętać, o skutkach pandemii w postaci ograniczenia ilości pracy, spadku liczby podróżnych czy ilości przewożonych towarów.

Cały czas jesteśmy czujni i trzymamy rękę na pulsie. Negocjujemy protokoły dodatkowe do układów zbiorowych pracy np. w PKP SKM czy ŁKA, pracujemy nad zmianą systemu premiowania w PKP Intercity. Cieszę się z pozytywnego finału sprawy podwyżek w Polregio, które pracownicy otrzymają z wyrównaniem. Dobrze to rokuje na przyszłość. Z drugiej strony mamy zastrzeżenia dotyczące niektórych umów zawieranych w poszczególnych województwach. Fatalnie zakończyły się negocjacje w Kujawsko-Pomorskiem, gdzie decyzją marszałka podróżni zostali pozbawieni możliwości dojazdu do pracy i szkół. Będziemy podejmowali działania żeby zmienić ten stan rzeczy.

Kolejne wyzwanie dotyczy dążenia do wdrożenia ustawy o czasie pracy maszynisty. Smutkiem napawa duże opóźnienie z tym związane. Mimo obietnic ministra Bittela projekt ustawy nie trafił przed świętami do Sejmu. Trudno oprzeć się wrażeniu, że ta sprawa jest traktowana jak „gorący kartofel”. Nasze stanowisko jest niezmiennie. To co dzieje się z czasem pracy maszynistów jest zagrożeniem dla bezpieczeństwa całego systemu kole-

jowego. Większej aktywności od strony rządowej oczekujemy również w sferze poprawy stanu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

### **– Od 1 lutego wracają badania okresowe dla pracowników, zawieszane w wyniku pandemii koronawirusa. Temat wywołał poruszenie...**

– Pracodawca będzie miał możliwość wysyłania, ale przy zachowaniu ważności dotychczasowych badań. Czyli brak skierowania na badania nie oznacza utraty uprawnień. Trzeba się na pewno liczyć z tym, że pracodawcom będzie zależało na objęciu nimi w pierwszej kolejności osób związanych z prowadzeniem ruchu pociągów.

Mam zapewnienie, że badania będą się odbywać w pełnym reżimie sanitarnym. Według moich informacji przepustowość Kolejowej Medycyny Pracy nie przekroczy 65 procent badań w normalnych warunkach. Grupa osób która nie jest poddawana badaniom okresowym będzie rosła, a nie malała, ale takie są skutki pandemii. Wznowienie kontroli stanu zdrowia w stosunku do osób mających bezpośredni wpływ na jakość bezpieczeństwa ruchu kolejowego ma dużą wagę.

Z tym się zresztą wiąże inna sprawa. Jestem po rozmowach z prezesami spółek kolejowych na temat zaangażowania pracodawców w procesy weryfikacji pracowników pod kątem szczepień przeciw koronawirusowi. Uważam, że w pierwszej kolejności należy nimi objąć pracowników bezpośrednio związanych z procesem przewozowym i mających duży kontakt z podróżnymi, czy innymi pracownikami. Zapewnienie ochrony dla tej grupy jest priorytetowe.

### **– Pracodawca wysunął propozycje zmian w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy PKP Cargo. Co było tematem kilku dotychczasowych spotkań?**

– To dość niepokojący ruch w kontekście sytuacji spółki. Nie jest przecież na tyle dobra, żeby pracodawca miał dodatkowe pieniądze na wdrożenie zmian

typu wyrównania zapisów. Co należy rozumieć jako nakierowanie zmian w stronę oszczędności na pracownikach.

Wstępne propozycje pracodawca podzielił na obszerny blok zagadnień. Tak się złożyło, że w ponad 60 procentach dotyczą wyłącznie pracowników drużyn trakcyjnych, np. w zakresie organizacji pracy, czy dodatków. Dotychczas przedmiotem rokowań były sprawy związane z kwestiami posiłków regeneracyjno-wzmacniających, które pracodawca chciałby włączyć do wynagrodzenia zasadniczego. Dodatkowym urlopie w wymiarze 8 dni, który pracodawca chciałby wykupywać za zgodą pracownika, wykazie prac które powinny być wykonywane przez dwie osoby, czy odpowiedzialności materialnej pracowników za wyrządzone szkody.

Można się zastanawiać co nastąpi dalej, natomiast nam trudno będzie podejmować decyzje mające wpływ na pogorszenie warunków umowy o pracę.

### **– Nowa inicjatywa ZZM wpisuje się w wysiłki inicjatorów Europejskiego Roku Kolei i Zielonego Ładu, czyli ograniczenie emisji gazów cieplarnianych do środowiska naturalnego.**

– Skoro w obliczu zmian klimatycznych zamyka się w Polsce kopalnie i walczy z emisją CO2 to należy zachować analogiczne standardy także w transporcie kolejowym, nieprzypadkowo uznawanym za ekologiczny. Widzimy potrzebę ograniczenia w Polsce eksploatacji pojazdów spalinowych pod siecią trakcyjną, czyli na liniach zelektryfikowanych. Niedopuszczalne, że wielu przewoźników tak jeździ, a proceder może się rozszerzyć.

W naszym przekonaniu obsługa linii zelektryfikowanych pojazdami spalinowymi nie powinna być dopuszczalna na więcej niż 20 proc. trasy przebiegu pociągu. Niech będzie dozwolona na krótkich odcinkach, dla zachowania pewnych relacji, ale nic więcej. Ten obszar wymaga systemowych regulacji i będziemy o nie zabiegać. ■

# Podwyżka w Polregio

Z dniem 1 stycznia zostaje wdrożona druga transza podwyżki wynagrodzeń w spółce Polregio, zapisana w porozumieniu między związkami zawodowymi a zarządem spółki z 5 kwietnia 2019 roku.

Pierwsza transza w wysokości średnio 350 złotych na pracownika (nie mniej niż 300, ale nie więcej niż 400 PLN) weszła w życie od 1 sierpnia 2019 r. W sierpniu ubiegłego roku miała zostać wdrożona druga wynegocjowana transza – w wysokości średnio 250 złotych (nie mniej niż 200 i nie więcej niż 300 PLN). Została odwołana w czasie ze względu na sytuację pandemiczną oraz niepewną perspektywę negocjacji umów PSC z samorządami, które musiały się zakończyć najpóźniej do 12 grudnia 2020 r.

Ostatecznie wejdzie w życie od 1 stycznia, co pracownicy odczują w portfelach w lutym, gdy wpłynie wynagrodzenie za styczeń. Zarząd spółki uwzględnił apele i rozszerzył grono uprawnionych pracowników – o zatrudnionych nie

później niż 31 sierpnia 2020 r. i pozostających w zatrudnieniu na 1 stycznia br. Ponadto podjął decyzję o wypłacie rekompensaty, której wysokość wyrówna załozde brak wdrożenia podwyżek od 1 sierpnia 2020 r. Ma obejmować zarówno różnicę w wynagrodzeniu zasadniczym, jak i składnikach wynagrodzenia, dla których wynagrodzenie zasadnicze stanowi podstawę do obliczania ich wysokości, z uwzględnieniem wypłaconej gratyfikacji. Uprawnieni do wypłaty rekompensaty będą analogicznie pracownicy zatrudnieni nie później niż 31 sierpnia 2020 i pozostający w zatrudnieniu



na dzień 1 stycznia br. Rekompensata zostanie wypłacona wraz ze styczniowym wynagrodzeniem. ■

# Interwencja OPZZ

OPZZ nie ustaje w wysiłkach ws. wprowadzenia emerytur stażowych – zapewnienia kobietom i mężczyznom, którzy osiągnęli okres składkowy i nieskładkowy wynoszący odpowiednio co najmniej 35/40 lat możliwości przejścia na emeryturę wcześniej niż przewiduje powszechny wiek emerytalny.

Przewodniczący OPZZ Andrzej Radzikowski z końcem roku przypomniał prezydentowi RP Andrzejowi Dudzie o petycji w tej sprawie, złożonej 29 września 2020 r. Do dnia dzisiejszego nie spotkała się ona z jednoznaczną odpowiedzią. OPZZ od lat domaga się, aby dać pracownikom prawo wyboru momentu przejścia na emeryturę. Emerytury stażowe to szczególnie dobre rozwiązanie dla tych, którzy wcześniej rozpoczęli swoją aktywność zawodową.

**OPZZ** OGÓLNOPOLSKIE POROZUMIENIE ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH  
NIP: 526-625-13-39 Regon: 081133916 KRS: 000052476

OPZZ/PI/2020/Warszawa, 31 grudnia 2020 r.

Szanowny Pan  
Andrzej Duda  
Prezydent  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Prezydencie!*

29 września 2020 r. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych dotychczasowego Prezesa Kancelarii petycję w sprawie emerytur stażowych. Pomimo upływu ustawowego terminu nie otrzymaliśmy jeszcze odpowiedzi. O złożonej petycji przypominaliśmy również w piśmie do Pana Prezydenta z 30 listopada 2020 r. oraz na videokonferencji z Panem Ministrem Pawłem Szottem, która odbyła się 8 grudnia 2020 r.

OPZZ jako centrala związkowa, zzeszczająca setki tysięcy pracowników zainteresowanych wprowadzeniem emerytur stażowych, podjął wiele działań na rzecz wdrożenia tego rozwiązania. Przypominamy, że pod projektem ustawy w przedmiotowej sprawie zebraliśmy niemal 800 tysięcy podpisów. Inicjatywa ta uzyskała także duże poparcie społeczne. W grudniu przekazaliśmy do Pana Kancelarii ekspertyzę dotyczącą wprowadzenia emerytur stażowych, którą opracował prof. Ryszard Szarlerberg. Ekspertyza poświęcała uwagę między innymi Zakładowi Ubezpieczeń Społecznych o wysokich kosztach wdrożenia tego rozwiązania. Ta sama droga przekazałmy również publikację będącą zbiorem przejmujących listów od pracowników z wieloletnim stażem pracy.

Panie Prezydencie, pracownicy i pracownice nie mogą dłużej czekać na wprowadzenie rozwiązania, które wielokrotnie publicznie deklarował Pan wprowadzić.

W mediach pojawiają się doniesienia o świątecznych z Pana Inspekcji pracoch, również nad naszym projektem. Jednak nie mamy żadnego oficjalnego potwierdzenia w tej sprawie.

Oczekujemy zatem jednoznacznej, odpowiedzi na naszą petycję. W przypadku pozytywnej decyzji deklarujemy współpracę i o oczekujemy włączenia naszej organizacji w proces tworzenia ustawy o emeryturach stażowych.

*Z poważaniem*

Przewodniczący  
OPZZ  
Andrzej Radzikowski

OGÓLNOPOLSKIE POROZUMIENIE ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH

00-224 Warszawa, ul. Sopotka 30/04

tel.: 22 591 59 86, fax: 22 591 59 84

e-mail: opzz@opzz.org.pl, www: www.opzz.org.pl

# Zdalna świąteczna

Tegoroczne uroczyste „opłatkowe” posiedzenie Rady Krajowej ZZM odbyło się w formie wideokonferencji.

Zaproszeni goście – m.in. sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel, prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra, przewodniczący OPZZ Andrzej Radzikowski oraz szefowie kolejowych spółek z Krzysztofem Mamińskim na czele przekazali 18 grudnia członkom Rady świąteczno-noworoczne życzenia. Tym razem ze zrozumiałych względów niestety nie osobiście, lecz za pomocą łącza internetowego.

Kilka dni wcześniej także zdalnie odbyło się „robocze” posiedzenie Rady Krajowej we własnym gronie, którego przebieg relacjonowaliśmy w poprzednim numerze GM. ■



## Z prac sektorów

Sektor Przewozów Samorządowych obradował zdalnie 13 stycznia z udziałem Członków Prezydium ZZM i przewodniczących organizacji zakładowych działających w spółce Polregio.

Tematyka spotkania koncentrowała się na zagadnieniach związanych z podpisanym porozumieniem i uruchomieniem drugiej tranzy podwyżek wynagrodzeń w Polregio. Szczegółowo opisujemy te wydarzenia na stronach 2 i 5. Przewodniczący Sektora Bogdan Janiak poinformował także o umowach z samorządami i ich skutkach. ■



## PERSONALIA

**RADA KRAJOWA ZZM.** W związku ze śmiercią kolegi Mirosława Wolnego, Międzyzakładowy Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Tarnowskich Górach na podstawie podjętych uchwał i zgodnie ze Statutem ZZM powierzył czasowo pełnienie obowiązków członka Rady Krajowej ZZM Pawłowi Wiśniewskiemu.

**PKP CARGO.** Rada nadzorcza spółki ma od 14 stycznia nowego członka. Tego dnia został do niej powołany Marcin Kowalczyk, pełniący funkcję szefa Gabinetu Politycznego Ministra Aktywów Państwowych. Tym samym organ nadzorczy spółki powiększył się do 11 osób. ■

# Symulator dla KW

Koleje Wielkopolskie finalizują zakup symulatora jazdy pociągami. Inwestycja pozwoli na stałe podnoszenie kwalifikacji przez maszynistów.

– Codziennie uruchamiamy kilkaset pociągów, a jednym z podstawowych elementów o jakie się troszczymy jest bezpieczeństwo. Zakup symulatora pozwoli na stałe podnoszenie kwalifikacji przez maszynistów, którzy będą mogli utrwalać właściwe postępowanie w sytuacjach, które mogą wydarzyć się w codziennej pracy podczas prowadzenia pociągu – poinformowała spółka.

Symulator znajdować się będzie w powstającym Punkcie Utrzymania Taboru w Wągrowcu. Urządzenie będzie wyposażone w stanowisko szkoleniowe, instruktorskie oraz obserwacyjne, w postaci pomieszczenia wyposażonego w ekrany do wyświetlenia obrazu związanego z prowa-

dzoną sesją i używanego dla celów edukacyjnych, kontrolnych oraz szkoleniowych. Ponadto oprogramowanie wraz z systemami wizualizacji, dźwiękowymi oraz ruchowymi pozwoli

na szkolenie zarówno w zakresie jazdy na podstawie wskazań sygnalizacji przytorowej, jak również w oparciu o system ETCS. Urządzenie umożliwi również symulować dowolną porę roku i doby, a także tworzyć zdarzenia nietypowe i niebezpieczne.



Umowa na dostawę urządzenia została podpisana 18 grudnia ub.r. Producent – firma SIM Factor na realizację zamówienia ma 12 miesięcy. Koszt urządzenia wraz z montażem wynosi ponad 1,8 mln zł. Przedsięwzięcie będzie dofinansowane ze środków unijnych. ■

MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI

 PKPCARGO

**ŁĄCZYMY  
KLUCZOWE SEKTORY  
GOSPODARKI**

Jesteśmy liderem  
rynku usług logistycznych



# Dzielenie Mazowsza

Na tapetę wraca temat podziału administracyjnego Mazowsza. Projekt ustawy umożliwiającej powstanie siedemnastego województwa jest podobno gotowy. Co by to oznaczało dla spółki Koleje Mazowieckie i jej pracowników? Tego tak naprawdę nie wiadomo.

Pod koniec 2020 roku na antenie Radia Plus wypowiedział się w tej sprawie poseł Prawa i Sprawiedliwości Marek Suski, szef radomskich struktur partii. Jak się wyraził, projekt ustawy dzielącej Mazowsze na województwo warszawskie i mazowieckie jest gotowy. Stwierdził, że nie trafił jeszcze do Sejmu wyłącznie z powodu pandemii koronawirusa SARS-CoV-2. Według posła, może być tam skierowany późną wiosną tego roku. Liczy bowiem na to, że dzięki szczepionkom, lokautowi i izolacji społecznej poprawi się wówczas sytuacja pandemiczna. W audycji oszacował, że głębokie zmiany administracyjne mogą wejść w życie na przełomie 2021 i 2022 roku.

## Radom stolicą Mazowsza

Plan nie jest niczym nowym – o podziale Mazowsza na dwa województwa

**1999** – w tym roku przeprowadzono obowiązujący dziś podział Polski na 16 województw. W jego ramach wyodrębniono województwa: dolnośląskie, kujawsko-pomorskie, lubelskie, lubuskie, łódzkie, małopolskie, mazowieckie, opolskie, podkarpackie, podlaskie, pomorskie, śląskie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie, wielkopolskie i zachodniopomorskie.

**2004** – w tym roku została powołana do życia spółka Koleje Mazowieckie.

**2008** – w tym roku doszło do tzw. usamodzielnienia spółki Przewozy Regionalne, co nie powstrzymało procesu tworzenia nowych, „własnych” przewoźników przez władze samorządowe.

partia rządząca mówi co najmniej od lata ubiegłego roku. Poseł Suski przed skierowaniem projektu do Sejmu o szczegółach mówić nie chciał. Z przecieków wynika, że w skład warszawskiego wejdzie prawdopodobnie miasto stołeczne Warszawa wraz z przylegającymi powiatami tzw. obwarzanka warszawskiego. Pozostałe terytorium przynależać ma do nowoutworzonego województwa mazowieckiego – ze stolicą i siedzibą wojewody w Radomiu. Wprawdzie Radom do Mazowsza nie należy, ale widocznie nie ma to większego znaczenia. Część instytucji samorządowych może zresztą trafić do innych dużych miast. W tym kontekście wymieniane są najczęściej Płock i Siedlce.

Przez pomysłodawców idea uzasadniana jest przede wszystkim potrzebą umożliwienia biedniejszym częściom dzisiejszego Mazowsza łatwiejszego pozyskania środków unijnych. Twierdzą, że bogactwo stolicy jakoby psuje innym wskaźniki umożliwiające lepszą ich absorpcję, co dementują władze Warszawy. W argumentacji przebija się także kwestia impulsu rozwojowego dla Radomia i okolic wskutek wygenerowania nowych miejsc pracy w kolejnym województwie. Przeciwnie idei są władze samorządowe „obwarzanka”, którym nie ułatwi on pozyskiwania środków, a także stolicy. Według oponentów koncepcja podziału Mazowsza ma wymiar wyłącznie polityczny i jest podyktowana chęcią poszerzenia wpływów PiS w regionie.

## Co po „rozwodzie”?

Scenariusz ten wymaga bowiem przeprowadzenia wyborów do dwóch



nowych sejmików. Poseł Suski mówił o nich w kontekście jesieni tego roku. Zabrzmiało niczym urzędowy optymizm – takie prawdopodobieństwo jest niskie. Nie tylko ze względu na procesy legislacyjne czy pandemię, co na reperkusje jakie niesie za sobą „rozwód”. W kwestii transportowej oznacza m.in. konieczność nowych uzgodnień w sprawie funkcjonowania spółki Koleje Mazowieckie, będącej własnością samorządu „dzisiejszego” województwa mazowieckiego. Jednego z największych polskich przewoźników, według danych za 2019 rok przewożącego co piątego pasażera w Polsce i mającego według miernika pracy przewozowej 10 proc. rynku.

Czy „rozwód” w tym przypadku oznacza np. podział majątku? Czy tylko modyfikację, rozrost administracji, a może będzie obejmował podział pracy? Tego na razie nie wiadomo. Jakkolwiek, perspektywa „nowego” wzbudza wśród pracowników Kolei Mazowieckich niepokój o miejsca pracy. Inne obawy towarzyszą pasażerom, co można wyczytać na forach internetowych. Dotyczą m.in. siatki połączeń, perspektywy dojeżdżania np. do Radomia z Ostrołęki w celu załatwienia spraw urzędowych, czy też wleczonej się modernizacji linii kolejowej nr 8.

■  
(raz)



## Igranie z ogniem

Prywatni przewoźnicy towarowi nie przestrzegają przepisów dotyczących znajomości szlaku przez maszynistów – wynika z kontroli UTK. Tylko u jednego spośród skontrolowanych przedsiębiorców inspektorzy nie stwierdzili nieprawidłowości. U innego było ich tak wiele, że wszczęte zostało postępowanie o cofnięcie certyfikatu bezpieczeństwa umożliwiającego działalność!

Jesienią Urząd Transportu Kolejowego prowadził działania nadzorcze wobec przewoźników towarowych, których udział w rynku jest relatywnie niewielki. Szczególny nacisk położono na znajomość przez maszynistów szlaków kolejowych. Wyniki kontroli pokazały nieszczelność w obszarach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Stanowi ona zagrożenie dla całego systemu.

Prawdopodobieństwo spotkania za nastawnikiem osoby bez wymaganych

uprawnień jest na polskich torach całym realne. Na siedmiu skontrolowanych przez UTK przewoźników towarowych, tylko u jednego nie stwierdzono nieprawidłowości. Jak wynika z wniosków pokontrolnych, nadzór pozostałych podmiotów w tym zakresie jest niewystarczający. W skrajnych przypadkach dochodziło do świadomego zadysponowania do prowadzenia poszczególnych pociągów maszynistów bez znajomości szlaku.

Urząd wszczął postępowania administracyjne, w wyniku których przewoźnicy muszą usunąć nieprawidłowości w wyznaczonym terminie lub zapłacić kary pieniężne. Przygotowane zostały również wnioski do sądu o ukaranie osób, które dopuściły do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego pracowników nieposiadających do tego wymaganych kwalifikacji.

W przypadku jednego z przewoźników stwierdzone naruszenia były na tyle rażące, że wszczęto postępowania administracyjne o cofnięcie certyfikatu bezpieczeństwa. Ustalenia w zakresie nieprzestrzegania czasu pracy przez maszynistów tego przewoźnika zostały ponadto przekazane Państwowej Inspekcji Pracy.

UTK zapowiedziało kontynuowanie kontroli, tak aby weryfikacją nadzoru nad znajomością szlaku maszynistów objąć wszystkich przewoźników i docelowo wyeliminować tego rodzaju nieprawidłowości. ■

MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI

## Rok 2021 z zapowiedzią nowości taborowych

2021 rok przyniesie pierwsze efekty umów taborowych podpisanych na przestrzeni ostatnich kilkunastu miesięcy. Bydgoska PESA modernizuje dla przewoźnika wagony w ramach dwóch kontraktów, wartych razem blisko 560 mln zł brutto. Obejmują one unowocześnienie łącznie 120 pojazdów. PKP Intercity odebrało już pierwsze wagony z tej puli, kolejne będą systematycznie przekazywane.

W najbliższych miesiącach park taborowy przewoźnika zaczną wzmacniać także pierwsze z 81 nowych wagonów, które w ramach wartego niemal 700 mln zł brutto kontraktu dla PKP Intercity produkuje H. Cegielski Fabryka Pojazdów Szybowych w Poznaniu. Wagony wyposażone m.in. we wzmacniacze sygnału komórkowego, Wi-Fi, gniazdko elektryczne oraz indywidualne oświetlenie będą przystosowane do prędkości 200km/h.

W 2021 roku flotę przewoźnika wzmocnią także elektryczne zespoły trakcyjne (EZT). PKP Intercity odbierze pierwsze 2 z 14 pojazdów serii ED74, któ-

re modernizuje Konsorcjum Pojazdy Szybowe PESA Bydgoszcz S.A. oraz Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Mińsk Mazowiecki” S.A. w ramach wartego 275 mln zł brutto zamówienia. W drugiej połowie 2021 roku do przewoźnika trafią także pierwsze 2 z 12 EZT typu FLIRT z miliardowego kontraktu zawartego przez przewoźnika w sierpniu 2019 roku ze Stadler Polska. Pociągi będą dostosowane do prędkości 160 km/h, co pozwoli efektywnie korzystać ze zmodernizowanych linii kolejowych. Będą także wyposażone w system ETCS zapewniający najwyższe bezpieczeństwo podróży.

Ponadto w najbliższych miesiącach PKP Intercity planuje otwarcie ofert w przetargu na modernizację 90 wagonów typu 141A/111A oraz wykonanie naprawy okresowej na 5. poziomie utrzymania z odnową 40 wagonów typu Z1. Dodatkowo pod koniec grudnia 2020 roku otwarto oferty przetargowe na modernizację 14 wagonów typu 111ALux/112ALux. Przewoźnik planuje podpisać kontrakty na zakup 10 manewrowych lokomotyw spalinowych oraz 10 (z opcją na dodatkowych 5 pojazdów) elektrycznych lokomotyw wielosystemowych. ■

# Lata 20., lata 30.

W przygnębiającym okresie pandemii koronawirusa pokrzejająca historia z dziejów przedwojennego ZZM, który powstał podczas innej globalnej zarazy – grypy „hiszpanki”.

Jej przyczyną była nowopowstała odmiana wirusa, będąca wynikiem gwałtownej mutacji wirusów grypy ptasiej i ludzkiej, do której doszło w organizmie... świni. W latach 1918–20 pandemia „hiszpanki” dziesiątkowała ludzką populację w przetrzebionej I wojną światową Europie. Zwalczano ją desperacko „chałupniczymi” – jak na dzisiejsze czasy – sposobami, bo wirusa grypy naukowcom udało się odkryć dopiero w 1933 r.

Po opanowaniu sytuacji możemy sobie tylko wyobrazić, jakże lepiej musiało smakować życie. Kolorów nabierało zwłaszcza towarzyskie. W niepodległej Polsce okresu międzywojennego nastąpił ogromny rozkwit życia kulturalno-rozrywkowego w postaci kabaretów, rewii, dansingów itp. Sprzyjały temu nowe zdobycze techniki i środki przekazu, jak kino czy radio.

W ten nurt epoki II Rzeczypospolitej wpisały się przedwojenne kolejarские

związki zawodowe. Wzięły na siebie nie tylko ciężar ochrony swoich członków. Bez mała spełniały także funkcje edukacyjne i kulturotwórcze. Świadczą o tym choćby teatralne korelacje siedzib dwóch wiodących organizacji – Związku Zawodowego Kolejarzy przy ulicy Jaracza (Teatr Ateneum) i Związku Zawodowego Maszynistów przy Chmielnej (Teatr, a później Kino-Teatr Palace). W nieprzypadkowo nazywanej wówczas Paryżem Wschodu Warszawie.

Podczas karnawału to właśnie w stolicy odbywały się największe i najbardziej wytworne bale, gdzie obowiązywała specjalna etykieta. Były szeroko komentowane w ówczesnej prasie. Gwarantowały nie tylko świetną zabawę – przywiązywano do nich dużą wagę również ze względu na stosunki towarzyskie.

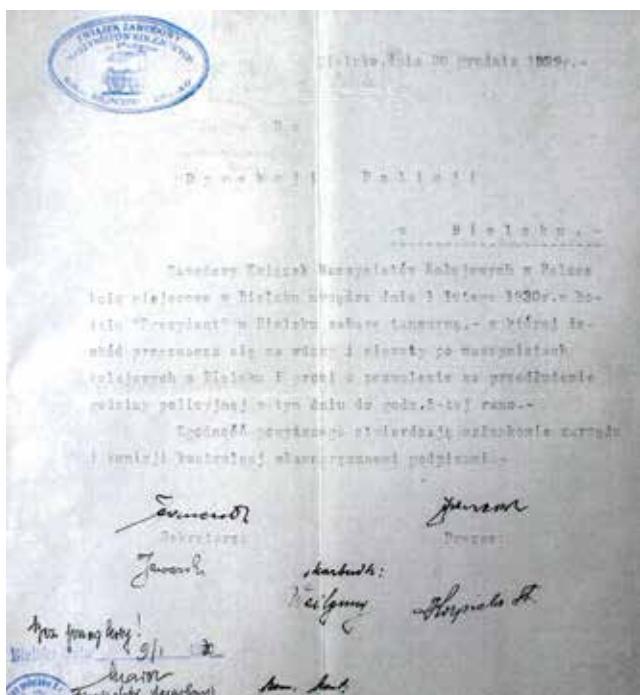
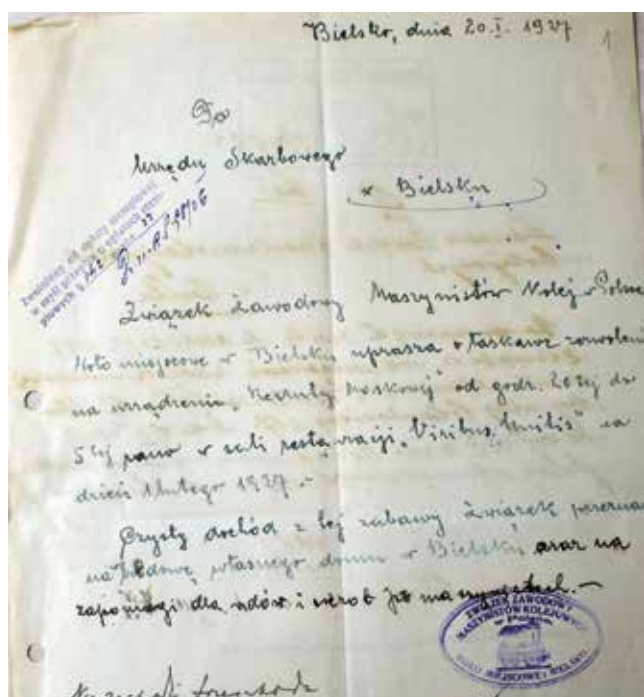
Te i inne walory sprawiły, że organizowały je rozmaite środowiska, także

kolejarskie. Przedwojenny ZZM czynił to zresztą nie tylko w Warszawie, ale na terenie całego kraju. Czasem nazywając bardziej swojsko zabawami tanecznymi. Zdarzały się również... „reduty maskowe”. Z zachowanych dokumentów będących najlepszym świadectwem tej epoki wynika m.in., że wymagały zgody władz i instytucji skarbowych ze względu na obowiązującą godzinę policyjną, czy planowaną zbiórkę pieniędzy. Uzyskane dochody często kierowano na cele dobroczynne – pomoc wdowom i sierotom po maszynistach-ofiarach wypadków kolejowych.

Wstęp na imprezy odbywał się za zaproszeniami, a do tańca zwykle przygrywała kolejarska orkiestra. Zabawa zaczynała się późnym wieczorem i trwała do białego rana. W 2011 roku do przedwojennych tradycji nawiązały władze reaktywowanego ZZM, zmieniając częściowo formułę Dnia Maszynisty. Biesiadę w stylu karczmny piwnej zastąpił właśnie Bal Maszynisty – z żonami i partnerkami.

Na następny trzeba poczekać do czasu, gdy „korona” podzieli los „hiszpanki”. Miejmy nadzieję, że skreśli kark jak najszybciej. ■

(raz)



Pisma przedwojennego Koła ZZM do Urzędu Skarbowego i Dyrekcji Policji ws. organizacji „reduty maskowej” i zabawy tanecznej z 1927 i 1930 r.



Lata. 30. Odświętnie udekorowany parowóz z okazji 150-lecia odsieczy wiedeńskiej i ówczesni kolejarze



Bał maskowy kolejarzy w Nowym Sączu w 1933 r.



Przedwojenne afisze



## NIEGO HUMORU...

Nawet w najcięższych czasach nie zaszkodzi odrobina wesołości i pogodnego humoru. Ze względu zatem na aktualność tematu z okazji dobiegającego do końca karnawału, podajemy młodszym kolegom wzorową receptę na fachowo-maszynistowskie oświadczyń. Artykułik, przedrukowany jest z jednego z czasopism górnośląskich — niestety, korespondent nasz przez zapomnienie nie podał ani tytułu czasopisma, ani numeru, z którego pochodzi wycinek.

O ile złożone według poniższej recepty, oświadczyń będą skuteczne, należy zawiadomić Redakcję, aby mogła policzyć stosowne honorarium (w procentach od posagu).

### JAK MASZYNISTA KOLEJOWY OSWIADCZAŁ SWĄ MIŁOŚĆ.

Najdroższa Panno Gertrudo!

Od pierwszego wejrzenia zostałem pchnięty buforem miłości dla Ciebie, miłości, która jak ekscentryk, zweekłowała mnie z drogi mego żywota na Twoją bocznicę, Panno Gertrudo! Czuję, że jesteśmy, niby 2 pociągi, jadące z przeciwnych stron na siebie: nawet czerwony sygnał nie zdoła ich zatrzymać. Całą więc siłą pary pędzę do Ciebie, aby wyszłofować u stóp Twych cały ładunek mych uczuć i błagam o rękę, gdyż tylko Ty jedna możesz być odpowiednią lokomotywą na żelaznym torze żywota mego, a ja — wentylem bezpieczeństwa trosk naszych. Wspólne szczęście nasze, jak olej wysmaruje oś życia małżeńskiego, a wtedy będziemy mogli gładko jechać po torach, wiodących do przyszłości, pewni będąc, że nie nastąpi wykoślenie przeznaczenia naszego.

Jeżeli nasyp projektów moich podoba Ci się, najdroższa moja lokomotywo, to ksiądz pobłogostawi nas i będziemy już wspólnie dbać o przyszłość naszego pociągu małżeńskiego. Jeśli zaś odmówisz, to dawszy kontrparę, wjadę na tarczę obrotową wspomnień, lub też będę się błąkał, jak stara weksłówka po torach zapasowych.

Mam jednak nadzieję, że usłyszę wkrótce gwizdek nadchodzącego pociągu szczęścia naszego, a odliczając kilometrówki wspólnych naszych rozkoszy, całuję Cię i czekam, gwizdząc niecierpliwie pod semaforem na Twoją odpowiedź.

Twój Franek, maszynista.

Maszynistowski savoir-vivre z 1927 r

Na potrzeby publikacji wykorzystano materiały graficzne i zdjęcia: Biblioteki Narodowej, Narodowego Archiwum Cyfrowego, Archiwum Państwowego w Bielsku-Białej



## Ku narodowej odporności

Ruszyły zapisy na dobrowolne szczepienia przeciwko COVID-19. Chciałoby się rzec, że zaczynamy panować nad pandemią i wygrywać walkę z koronawirusem. Z sondaży wynika jednak, że niewiele ponad połowa z nas planuje się zaszczepić, co plasuje Polskę na czele „narodów szczepionkosceptycznych”.

Nie będąc ekspertem z tej dziedziny nie jestem w stanie wypowiedzieć się na temat skuteczności i bezpieczeństwa nowych szczepionek przeciwko Covid-19. Spróbuję jednak przybliżyć naturę naszej szczepionkowej ostrożności.

Skuteczność walki z pandemią zależy od wytworzenia się tzw. odporności stadnej. Jak największa liczba osób musi zdobyć w jak najkrótszym czasie odporność immunologiczną, by ograniczyła się zdolność do przenoszenia wirusa. W przypadku SARS-CoV-2 powinna ona – według Warszawskiego Uniwersytetu Medycznego – uzyskać poziom 67 procent. Tyle osób musi uodpornić się na tzw. „koronę”, by społeczeństwo poradziło sobie z pandemią.

Patrząc na skalę zakażeń w naturalny sposób mogłoby dojść do tego tylko w przypadku kilkunastokrotnego wzrostu dziennej zachorowalności. Żadna gospodarka ani żadna służba zdrowia nie wytrzyma takiej kumulacji. Jedynym sposobem jest przeprowadzenie procesu w sposób sztuczny, planowy – właśnie za pośrednictwem szczepionek. Oczywiście najważniejsze by szczepionka była na tyle skuteczna, żeby udało się nam uodpornić na taki okres czasu, który pozwoli zaszczepić jak największą liczbę naszej populacji. Nawet najefektywniejsza szczepionka na niewiele się jednak zda, gdy nie zostanie w odpowiedniej skali użyta.

Kilkakrotnie pisałem już o tym, że wiele osób nie odczuwa bezpośredniego zagrożenia związanego z wirusem. Miniony rok dzięki zdolności do adaptacji pozwolił nam „okrzepnąć” w nowej sytuacji. Myśl o zakażeniu nie budzi już tyle lęku co na początku. Często wręcz myślimy o nim jak o czymś, co mamy już za sobą i nam nie zagraża. Nauczylimy się żyć zgodnie z nowymi regułami, redukując lęk i obawy o nasze zdrowie. Pomaga to w codziennym życiu, ale nie wpływa motywująco na podjęcie decyzji o zaszczepieniu. Sprzyja podejściu zachowawczemu i sprawia, że podchodzimy z rezerwą do tematu.

Tak jak na początku 2020 roku nowy był COVID-19, a myśli z nim związane generowały lęk i obawy, to w 2021 roku podobne odczucia wzbudza „widmo” szczepień. Staramy się unikać zagrożenia, unikać nowego, które budzi w nas lęk. Z natury ostrożni i nieufni nie lubimy zmian, mimo iż zmiana jest stałą i niezmienną częścią naszego życia. Staramy się żyć według schematów i rytuałów, tworząc codzienne przyzwyczajenia.

Pozwalają one wierzyć, że potrafimy kontrolować otaczający nas świat.

Co odróżnia osoby zmotywowane do szczepienia od niezmotywowanych? Moim zdaniem pierwsi doświadczają bezpośredniego zagrożenia i konsekwencji pandemii, a w szczepionce widzą szansę na powrót do normalności. Drudzy nie odczuwają bezpośrednich konsekwencji i zagrożenia, natomiast boją się powikłań szczepionki bardziej niż wirusa, który subiektywnie im nie zagraża. Powoduje to tendencje do podejmowania działań wygodniejszych dla siebie niż służących dobru ogółu.

Jestem przekonany, że czynnikiem sprzyjającym zwiększeniu motywacji do szczepień będzie zwiększająca się sukcesywnie liczba zaszczepionych osób i coś co w psychologii tłumu nazywane jest „konformizmem informacyjnym”. Konformizm sam w sobie jest zmianą zachowania jednostki w kierunku zachowań grupy w jakiej przebywa po to by, grupa nas akceptowała. Przykładem może być klasa szkolna, gdzie po zadany pytanie wszyscy milczą i nikt nie chce odezwać się nawet znając odpowiedź. Nasze zachowanie jest zgodne z zachowaniem grupy – ta grupa milczy, więc i ja milczę.

W przypadku konformizmu informacyjnego motywatorem jest chęć posiadania racji i podejmowania słusznych, adekwatnych decyzji. Im mniej obiektywnych informacji pozwalających podjąć ową słuszną decyzję, tym bardziej opieramy się na wskazówkach płynących z zachowania innych osób. Nie jesteśmy jeszcze przekonani do bezpieczeństwa szczepionki, więc obserwujemy zachowanie grupy i czekamy co się wydarzy. Wraz z liczbą zaszczepionych osób najprawdopodobniej wzrośnie przekonanie do bezpieczeństwa szczepionki, co będzie skutkowało podejmowaniem „słusznej” decyzji o szczepieniu.

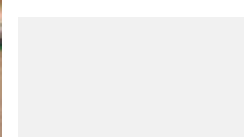
Osobiście podjąłem decyzję, że zaszczepię siebie i moich bliskich jak tylko będzie to możliwe. Moją motywację mógłbym nazwać swoistym „zakładem Pascala”. Jeżeli szczepionka jest skuteczna – zyskujemy odporność i powrót do normalności. Jeśli nie – będzie tak jak przed szczepieniem, a my będziemy bogatsi o wiedzę, że szczepionka nie dała pożądanego efektu. ■

Jakub Niklas

Powypadkowe Wsparcie Psychologiczne  
jakub.niklas@ipron.pl

# Ostatnia droga

Delegacja ZZM uczestniczyła w ostatnim pożegnaniu Mieczysława Wolnego, członka Rady Krajowej, wiceprzewodniczącego Międzyzakładowego Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Tarnowskich Górach i przewodniczącego tamtejszego Koła w Kluczborku. Uroczystości odbyły się 23 grudnia ub.r. w Byczynie. Mirosław Wolny żył 59 lat. Cześć Jego pamięci.



# Promocja kolei

Institucje unijne ogłosiły 2021 rok Europejskim Rokiem Kolei. Inicjatywa ma na celu promowanie transportu kolejowego jako zrównoważonego, inteligentnego i bezpiecznego.

Inicjatywa zaproponowana przez Komisję Europejską została przyjęta w grudniu przez Parlament Europejski i Radę. Jest częścią wysiłków UE w ramach Europejskiego Zielonego Ładu, czyli planu uczynienia unijnej gospodarki bardziej zrównoważoną dzięki osiągnięciu neutralności klimatycznej do 2050 r. Jednym z kluczo-

wych elementów planu jest wprowadzenie bardziej ekologicznych i zdrowszych środków transportu.

Sektor transportu odpowiada obecnie za ok. 25 proc. emisji gazów cieplarnianych w Unii, aczkolwiek kolej – za mniej niż 0,5 proc. emisji gazów cieplarnianych związanych z transportem. Sprawia to,

że jest to jedna z najbardziej zrównoważonych form ruchu pasażerskiego i towarowego. Oprócz innych korzyści, kolej jest również wyjątkowo bezpieczna oraz łączy ludzi i przedsiębiorstwa w całej UE za pośrednictwem transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T). Pomimo tego dziś jedynie ok. 7 proc. pasażerów i 11 proc. towarów podróżuje koleją. Europejski Rok Kolei ma dać impuls do zwiększenia jej udziału w transporcie pasażerskim i towarowym.

Europejski Zielony Ład ma na celu ograniczenie emisji z transportu o 90 proc. do 2050 r. W grudniu 2020 r. Komisja przyjęła strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, która zakłada podwojenie kolejowych przewozów towarowych i trzykrotne zwiększenie działalności kolei dużych prędkości do 2050 r.

Na uruchomionej 1 stycznia przez Komisję Europejską stronie [https://europa.eu/year-of-rail/index\\_pl](https://europa.eu/year-of-rail/index_pl) zamieszczane będą dalsze informacje na temat inicjatywy oraz działaniach.



# Nie mówimy żegnaj

Kolejna grupa naszych kolegów z końcem roku 2020 roku szczęśliwie dojechała do stacji Emerytura, po ponad 40 latach czynnej służby.

Maszynista Joachim Skubała ostatnią służbę odbył 24 listopada ub.r. Pracę na kolei rozpoczął w 1976 r. w Tarnowskich Górach. W 1989 r. ukończył kurs na maszynistę spalinowych pojazdów trakcyjnych, a 5 lat później na trakcję elektryczną.

Dał się poznać jako sumienny, służący pomocą i poradą kolega. Za pośrednictwem GM koledzy dziękują za 45 lat wspólnej pracy, życzą realizacji marzeń oraz radości z każdego dnia spędzonego na emeryturze.

(TP)



Starszy maszynista Adam Kania ostatnią służbę przed przejściem na emeryturę odbył 8 grudnia na EN57ALd-2231, prowadząc pociąg nr 90100/1, relacji Gdynia Główna–Olsztyn Gł.

Tam przywitała go rodzina, instruktorzy, koledzy maszyniści, emeryci oraz kierownicy pociągu. Wszyscy dziękowali za współpracę.

Swoją karierę rozpoczął w 1979 r. jako rzemieślnik w Lokomotywowni Pozaklasowej w Olsztynie. Następnie od 1980 r. jako pomocnik maszynisty. Jako maszynista trakcji spalinowej pracował od 1986 r., a trakcji elektrycznej od 1991 r.

Wieloletni członek ZZM oraz chorąży Pocztu Sztandarowego ZZMK Polregio w Olsztynie. W 1997 r. odznaczony srebrną odznaką „Przo-



dujący Kolejarz”. Dał się poznać jako życzliwy kolega i przyjaciel, na którego w każdej sytuacji można było liczyć. Koledzy z ZZMK Polregio Olsztyn przekazują życzenia 100 lat w zdrowiu i wszystkiego najlepszego na zasłużonej emeryturze.

(JD)

Z dniem 22 grudnia na zasłużoną emeryturę przeszedł po przepracowaniu ponad 40 lat Paweł Samulczyk.

Absolwent Technikum Kolejowego w Poznaniu pracę na kolei rozpoczął w 1980 roku. Od 1984 r. – maszynista trakcji spalinowej. W 1990 r. uzyskał uprawnienia do prowadzenia pojazdów trakcji elektrycznej.

Od 2008 roku pracował jako maszynista instruktor w Przewozach Regionalnych w Poznaniu. Podczas swojej pracy wyszkolił bardzo wielu maszynistów, również jako wykładowca w ośrodku szkolenia maszynistów w PR Poznań. Przechodząc na emeryturę wskazał jako następcę pierwszą koleżankę maszynistkę, która będzie wykonywać obowiązki maszynisty instruktora.

(BJ)



Na stację Katowice 26 października o godzinie 15.58 wjechał pociąg 40765 relacji Sosnowiec Główny–Gliwice, obsługiwany składem Elf II 22 Wed 005. Przyprzewodził go maszynista Janusz Ornacki, dla którego była to ostatnia służba przed odejściem na zasłużoną emeryturę.

Karię zawodową rozpoczął 1976 roku w Elektrowozowni Katowice jako elektromonter-specjalista, a następnie jako brygadzysta w Lokomotywowni Pozaklasowej Tarnowskie Góry. Jako maszynista elektrycznych zespołów trakcyjnych pracę rozpoczął w 2000 roku w Zakładzie Taboru w Katowicach.

W pożegnaniu na peronie w Katowicach uczestniczyła rodzina oraz koledzy maszyniści, którzy za pośrednictwem GM życzą wszystkiego najlepszego na nowej drodze życia.

(MS)



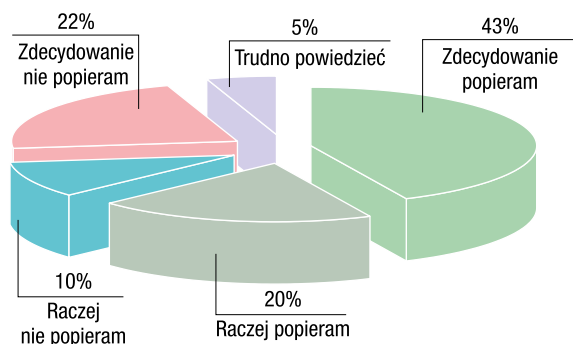
## W obiektywie



Od lat Międzyzakładowy Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Czechowicach Dziezicach honoruje swoich członków oryginalnym upominkiem. Z okazji długoletniej, wzorowej służby jubilatki (oraz jubilatki) otrzymują dyplomy z podziękowaniami oraz prezent w postaci firmowego zegarka na rękę. Prezentujemy jego „męską” edycję.

## Barometr

Czy popiera Pan(i), czy też nie protesty społeczne po orzeczeniu Trybunału Konstytucyjnego o niezgodności z Konstytucją dopuszczalności aborcji w przypadku ciężkiego i nieodwracalnego upośledzenia płodu lub nieuleczalnej choroby zagrażającej jego życiu? (w proc.)



Źródło: CBOS, Badanie „O dopuszczalności przerywania ciąży i protestach po wyroku Trybunału Konstytucyjnego”, grudzień 2020

## LICZBA MIESIĄCA

19

Tyle procent pracowników zatrudnionych na podstawie umowy o pracę zamierza zwolnić narodowy przewoźnik lotniczy PLL LOT. Przekłada się to na 300 etatów, z czego 50 stanowią piloci.

## Cytat miesiąca

**CHĘTNIE ZAPOZNAM SIĘ Z PROPOZYCJAMI MINISTRA.**



**TYM BARDZIEJ ŻE NASZE CELE SĄ DOKŁADNIE TAKIE SAME.**

Tak marszałek kujawsko-pomorski Piotr Calbecki odpowiada na krytykę ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka ws. cięcia siatki połączeń w regionie. Źródło: Radio PiK, 13.01.2021



## Modelarstwo



Nowość z PIKO dla kolekcjonerów polskiego taboru kolejowego w skali H0. Bardzo precyzyjnie odwzorowany model ET21 zwraca uwagę m.in. takimi detalami jak oświetlenie podwozia.

(gm)

Fot.

Grzegorz Gransicki

Z wielkim smutkiem przyjęliśmy wiadomość o śmierci

**JOLANTY FEDAK**

b. Posłanki na Sejm RP  
Minister Pracy i Polityki Społecznej

**Rodzinie i bliskim**

wyrazy współczucia

składa

Rada Krajowa ZZM

Z głębokim smutkiem przyjęliśmy wiadomość o śmierci

**ANDRZEJA KWALIŃSKIEGO**

Głównego Inspektora Pracy

**Rodzinie, bliskim i współpracownikom**

wyrazy współczucia

składa

Rada Krajowa ZZM

Dnia 20 grudnia 2020 r.  
na wieczną służbę udał się nasz Kolega

**MIECZYŚLAW WOLNY**

Członek Rady Krajowej ZZM

Wiceprzewodniczący

Międzyzakładowego Związku Zawodowego  
Maszynistów Kolejowych w Tarnowskich Górach  
Przewodniczący MZZMK – Koło w Kluczborku

**Rodzinie i bliskim**

wyrazy głębokiego współczucia i żalu

składa

Rada Krajowa ZZM





## Humor

Rozmowa o pracę:

- Dlaczego wybrał pan naszą firmę?
- Bo szukacie pracownika.
- A co pan może zaoferować naszej firmie?

- Nowego pracownika.

•  
- Ta karkówka jest zupełnie bez smaku. Żuję, żuję i nic!

- Może maskę zdejmij...

•  
Żona widzi w kuchni męża z łapką na muchy.

- Nie mów, że muchy łapiesz.

- Właśnie tak.

- Ile już złapałeś?

- Pięć. Trzy samce i dwie samice.

- A po czym rozpoznałeś?

- Trzy były na butelce od piwa, a dwie wisiąły na telefonie.

•  
- Aniu, pójdziesz ze mną do łóżka za dwie stowy?

- Oszalałeś?! Nie ma mowy!

- Zlituj się. Pilnie kasy potrzebuję.

•  
- Kochanie, w lodówce był sernik. Nie wiesz gdzie jest?

- Zjadłem jeden kawałek.

- No dobrze, a gdzie reszta?

- Nie kroilem...

•  
W więzieniu:

- Za co siedzisz?

- Za święta.

- Jak to za święta?

- Byłem szósty na wigilii.

•  
- Czym się zajmujesz?  
- Finalizacją transakcji w okienku transferowym.

- Ooo! Jesteś agentem piłkarskim?

- Nie, wydaję posiłki w McDrive.

## Fraszki Jerzego Szulca

### PIECZĄTKI

Z malinką na szyi wrócił chwiejnym krokiem  
A żona zrobiła mu śliwkę pod okiem.

### TRUDNOŚCI

Nie ma lekko i osilek  
Gdy za ciężki już ma tyłek.

### WYCZUCIE

Nie wtykaj nosa lub unik zrób  
Gdy czuć, że można zarobić w dziób.

### MŁOCIARZ

Bił rekordy w rzucie młotem  
Aż mu dysk wyskoczył potem.

## Filatelistyka

Z okazji 175-lecia kolei w Kędzierzynie-Koźlu, Poczta Polska we współpracy z miejscowymi: PZF Koło nr 15 i Wojskowym Kołem Filatelistów nr 33 oraz spółką Polregio zorganizowały „Kolejową Poczta Specjalną”.

Przesyłki zostały przesłane 23 października ub. r. z UP Opolu 1 na miejscowy dworzec, dalej linią kolejową nr 136 do dworca w Kędzierzynie-Koźlu, skąd dotarły do tamtejszego UP 4.

Poczta Polska wydała dwie okolicznościowe kartki pocztowe w nakładzie po 700 sztuk każda, przedstawiające pomnik w Opolu – parowóz Tkt48-127 oraz pomnik w Kędzierzynie-Koźlu z parowozem Ty2-2118. Kartki opatrzone zostały dwoma datownikami okolicznościowymi. Widoczny jest na nich także stempel informacyjny.

Zabytkowe parowozy jako eksponaty w Opolu Głównym i w Kędzierzynie-Koźlu oraz linię kolejową nr 136 przedstawia także arkusz (SZOP).

Projekt kartek pocztowych i arkusza Adam Szuler, fot. Agata Mielnik.

(LEW)



Pod nakrętką; szajba	Filmowy cyborg policjant	Rzymski bóg wiatru pin.	Kurcze – w rosole	... reanimacyjna; erka	Plac ze stacją	Gaz szlachetny (Xe)	Okruch, który wpada do oka	Nierealny pomysł; mrzonka	Nasze włókno poliestrowe	
11		4			Człowiek wśród małych	Chwyć poniżej pasa	19		Reprezentacja w sporcie	
Występ kuglarza	Drugi ... trawy, czyli potraw	Zbocze wzgórze	Związek przedsiębiorstw		14		Buduje gniazdo			
			Gwałtowny wicher z burzą	8		Krewna kruk				
Rewolver z westernu			Grom w kształcie ognistej kuli	Waluta Słowacji		Element kółka wózka	Atmosferyczny, np. mżawka		6	
Wszystkowiedzące oko								Rytownik		
5		9		Zwierzę... do podderwania	Ziemio-plody	Jedno z imion Sztaludyngera	Miasto, siedziba hol. parlamentu			
„Pączki” serowe z dziurkami	Wonny kwiat o barwie śniegu	„Perły z lamusa” (TVP2)	Rodzaj parape-tu; łzawnik				Król Krety, ojciec Ariadny	Postawiony bal	... Królewski na Wawelu	... złocisty, krewny karpia
Koń białoszarej maści	W rodzinie Poloneza				Córka Ewy Horeszkówny	But ze skóry z meszkim				
		10					Miasto nad Jeziorakiem			
Ażurowa tkanina na woalki	Dolina rzeczna; jar						Kierunkow-y lub ziółko, ananas		1	17
			Zatrudnia krupierów							
							Dramat muzyczny z ariami		15	
Szwedz. kwartet („Fernando”)	18	Dychawica (choro-ba)	Bagaż na osie		Gr. bogini z jabłkiem niezgody			Plac obok ratusza	Współza-łożyciel Micro-softu	
			Martynowski w hucie	Silna emocja; wstrząs	Może sygnąć iskrami	Jeden z muszkie-terów Dumasa	Imię wynalaz-cy lampy naftowej	„Mieszka-nie” lisa	16	Opatrun-kowa w apteczce
Literacki utwór naśladowczy	Treści – na końcu książki				Szwed lub Norweg					
	2									
					Ojciec (dziecka)			Ocena dla Dawida Kubackiego		
„... Michla”, hymn „Parasola”	Jeden z patronów Europy					Tworzy szuwały				
						„Przykrót-ki” diabeł		Miejsce wpląt i wypląt		12

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 19 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Rozwiązania krzyżówki nr 1 prosimy nadsyłać do 8 lutego 2021 r. pod adresem: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: [rkzzm@wp.pl](mailto:rkzzm@wp.pl) z dopiskiem „Krzyżówka nr 1”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy gadzety związkowe.

Rozwiązanie krzyżówki nr 12: „Pożegnanie z czynną służbą”. Nagrodę – weekendowy pobyt w wybranym ośrodku CS Natura Tour dla dwóch osób wylosował **Zdzisław Konarkowski** z Jarocina. Gratulujemy. Informację 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](mailto:rkzzm@wp.pl)

Zespół redakcyjny: Rafał Zarzecki (redaktor naczelny), Paweł Spychalski. Współpraca: Grzegorz Moc, Józef Jakubina.  
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.  
Druk – Drukarnia Papillon w Krakowie.

Fot. na okładce: Archiwum PKP Intercity

OFERTA  
FIRST MINUTE!

Lato 2021



100 zł/os.  
rabatu przy rezerwacji  
do 28.02.2021

ZAREZERWUJ JUŻ DZIŚ!  
sprawdź oferty w naszym nowym  
katalogu dostępnym na stronie  
[www.naturatour.pl](http://www.naturatour.pl)