



Zdrowych Świąt
Wielkanocnych!



Szanowni Państwo,

Wielkanoc to czas nadziei i pokoju, który umacnia wiarę we wciąż odradzające się życie. To symbol zwycięstwa dobra nad złem, światła nad ciemnością i życia nad śmiercią.

Niech Zmartwychwstały Chrystus napelni nasze serca radością, otuchą i życzliwością.

Życzę zdrowych, spokojnych, pełnych łask i Bożego błogosławieństwa Świąt Wielkiej Nocy.

Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury



Szanowni Państwo,

z okazji nadchodzących Świąt Wielkiej Nocy życzymy Państwu zdrowia, spokoju i wszelkiej pomyślności. Niech ten wyjątkowy czas będzie wypełniony nie tylko refleksją, ale także radosną i rodzinną atmosferą – na przekór otaczającej nas rzeczywistości. Przez tych kilka dni pozwólcie sobie odetchnąć od trudów dnia codziennego. Nabierzmy energii na kolejne, nadchodzące miesiące oraz nadziei na to, że przyniosą one tylko dobre zmiany i pomyślność.

Szczególnie dziękujemy wszystkim Kolejarzom, którzy w tym świątecznym czasie będą pełnić służbę. To dzięki ich pracy wielu pasażerów będzie mogło bezpiecznie i komfortowo dotrzeć do swoich najbliższych.

Życzymy Państwu pogodnych i spokojnych Świąt.

Zarząd i Rada Nadzorcza PKP S.A.



Zmartwychwstanie Chrystusa to nowy początek, źródło otuchy i nadziei – tych wartości, których tak bardzo potrzebujemy w trudnym czasie, jakiego doświadczamy. Życzymy, by nadchodzące święta Wielkiej Nocy napelniły nimi Państwa serca, obfitowały w wiosenne ciepło i wzmocniły wiarę, że przed nami już tylko to, co dobre. Niech radość i siłę przyniosą spotkania z bliskimi, z rozwagą i wzajemną troską, by w zdrowiu, ze spokojem kroczyć przez życie i wypełniać kolejarską służbę.



Zarząd PKP Intercity SA

Koleżanki i Koledzy, Kolejarze

Z okazji nadchodzących Świąt Wielkanocnych, składamy Wam i Waszym rodzinom serdeczne życzenia zdrowia i pomyślności. Życzymy Wam, abyście te święta spędzili w radosnej i pogodnej atmosferze, nawet jeśli nie będziecie się mogli spotkać z bliskimi.

Niech zmartwychwstały Chrystus będzie dla Was znakiem wiary i nadziei, niech doda Wam sił w pokonywaniu codziennych wyzwań w życiu osobistym i zawodowym, zwłaszcza teraz w trudnym czasie pandemii.

Wesołego Alleluja!

Zarząd i Rada Nadzorcza PKP CARGO S.A.



Wielkanoc to wyjątkowy czas odrodzenia i dzielenia się dobrem. Życzę, aby nadchodzące Święta wniosły w naszą codzienność nową energię, wiele radości, wzajemnej życzliwości, optymizmu, a przede wszystkim zdrowia!

Życzę ciepłych i rodzinnych Świąt Wielkanocnych. Niech siła płynąca ze świątecznej atmosfery będzie zwiastunem samych szczęśliwych chwil, przyniesie nadzieję i sprawi, że w sercach zagości szczęście i spokój.

W Europejskim Roku Kolei wszystkim, którzy dbają o to, aby każda podróż koleją była bezpieczna, życzę zadowolenia i sukcesów w pełnieniu tej zaszczytnej służby.

Wesołego Alleluja!

Ignacy Góra

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego



Droga Rodzino Kolejarska!

Zbliżają się Święta Zmartwychwstania Pańskiego, święta pokoju i miłosierdzia. Z wielką nadzieją oczekujemy na słowa, które zwiastują nam wielką radość: Chrystus prawdziwie zmartwychwstał! Dzisiaj, gdy cała ludzkość zмага się z pandemią koronawirusa, gdy lękamy się o bliskich, szczególnie potrzebujemy, aby światło Zmartwychwstania rozpromieniło i umocniło nasze serca.



Życzę wszystkim, abyśmy przeżyli Wielką Niedzielę w duchu wdzięczności za dar tajemnic paschalnych, z wiarą w bezgraniczną Bożą miłość, która jest potężniejsza od śmierci. Niech paschalna radość pogłębi w Waszych rodzinach ufność w moc Bożego miłosierdzia.

Niech Zmartwychwstały Chrystus obdarza całą rodzinę kolejarską zdrowiem, radością i siłą do podejmowania stojących przed nią nowych zadań. Niech umacnia wiarę, nadzieję i miłość, tak bardzo potrzebne do czynienia dobra i przekazywania pokoju. Niech wreszcie w znaku pustego grobu napelnia nas pewnością, że właśnie do Niego należy ostateczne zwycięstwo nad śmiercią.

Ogarnijmy wdzięcznością i modlitwą szczególnie tych kolejarzy, którzy z ogromnym oddaniem i odpowiedzialnością służą społeczeństwu na swoich posterunkach pracy. Otoczmy też życzliwością i troską tych, którzy potrzebują naszej pomocy, zwłaszcza osoby starsze i samotne.

Niech pokój, będący pierwszym darem Zmartwychwstałego, ogarnia nas samych i wszystkich bliskich naszym sercom.

Z radosnym „Alleluja”, darem modlitwy i błogosławieństwem dla kolejarskich rodzin.

Eugeniusz Zarębiński
Krajowy Duszpasterz Kolejarzy



Efektywny dialog

Wszczęty przez ZZM 7 września 2020 roku dialog społeczny ws. poprawy bezpieczeństwa na przejazdach przynosi kolejne żniwo. Po załodze Polregio powody do zadowolenia mogą mieć pracownicy PKP Intercity i PKP Cargo.

W PKP Cargo po kolejnej turze negocjacji 5 marca doszło do zbliżenia stanowisk dotyczących części naszych postulatów o tzw. charakterze socjalnym. Pracodawca przesłał ZZM i pozostałym związkom zawodowym działającym w spółce projekt protokołu dodatkowego do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy.

PKP Cargo zgadza się w nim na zmiany w zakresie rozdziału V ZUZP dotyczącego zasad wynagradzania pracowników i innych świadczeń. Dotyczą one m.in. następstw wypadków kolejowych na służbie. I tak po wypadku z udziałem człowieka – podmianny pracownika drużyny trakcyjnej lub bezpośrednio związanego z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, który znajdował się w czynnej kabinie maszynisty lub miał bezpośredni związek z wypadkiem. Co ważne, z zachowaniem prawa do wynagrodzenia za dalszą część zmiany roboczej obliczonego jak za urlop wypoczynkowy.

Ponadto na wniosek pracownika biorącego udział w wypadku kolejowym z co

najmniej jedną ofiarą śmiertelną, PKP Cargo daje gwarancję 3-dniowego zwolnienia ze świadczenia pracy z zachowaniem prawa do wynagrodzenia obliczonego jak za urlop wypoczynkowy oraz zapewnia pomoc psychologiczną.

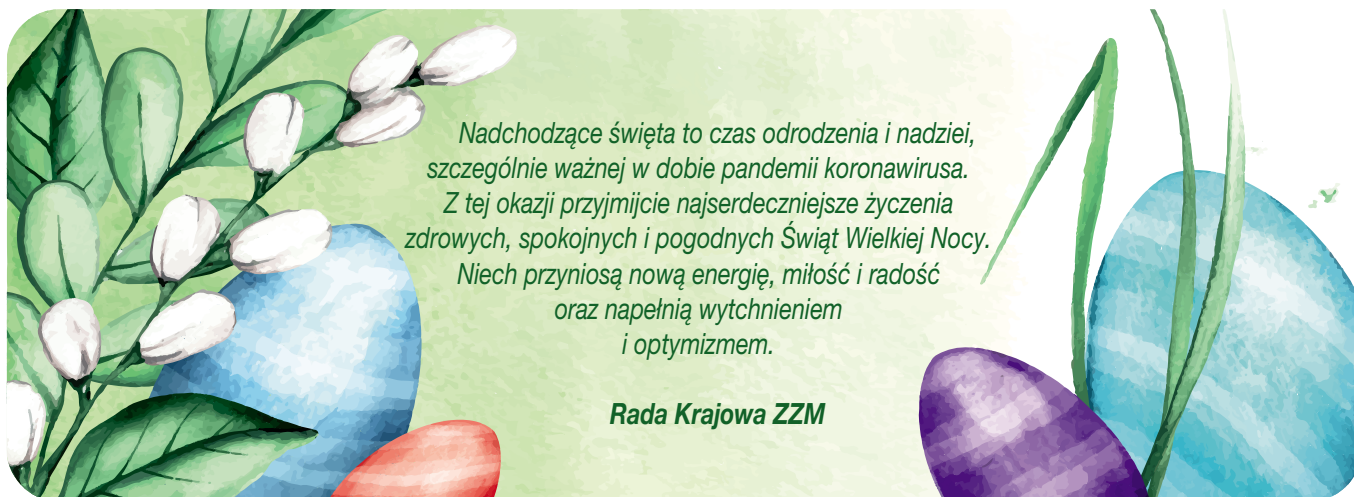
Spółka zobowiązuje się również do pokrywania niezbędnych kosztów leczenia i rehabilitacji swoich pracowników, którzy ulegli wypadkowi kolejowemu w trakcie wykonywania obowiązków służbowych (wypadek przy pracy).

Kolejna część dotyczy świadczeń na okoliczność przykrych zdarzeń, które w naszych realiach także trzeba mieć jednak na względzie. Jest zgoda na ustanowienie dodatkowej odprawy pośmiertnej dla rodziny pracownika PKP Cargo w przypadku jego śmierci w następstwie wypadku przy pracy. Ma stanowić równowartość 10-krotności miesięcznego przeciętnego wynagrodzenia w spółce w poprzednim roku. W przypadku śmierci pracownika w następstwie choroby zawodowej, rodzinie zmarłego zostanie zwiększona o 100 proc. odprawa pośmiertna wynikająca z zapisów Kodeksu pracy.



W obu tych sytuacjach (śmierć w wyniku wypadku przy pracy lub choroby zawodowej) pracodawca jest gotów ponosić udokumentowane koszty pogrzebu pracownika do wysokości kwoty tzw. zasiłku pogrzebowego.

(raz)



Nadchodzące święta to czas odrodzenia i nadziei, szczególnie ważnej w dobie pandemii koronawirusa. Z tej okazji przyjmijcie najserdeczniejsze życzenia zdrowych, spokojnych i pogodnych Świąt Wielkiej Nocy. Niech przyniosą nową energię, miłość i radość oraz napełnią wytchnieniem i optymizmem.

Rada Krajowa ZZM



Uwaga, ważne!

Wdobie kolejnej fali pandemii koronawirusa i szczytu zakażeń szczególnie ważne jest zadbanie o warunki pracy. W związku z licznymi indywidualnymi zapytaniami dotyczącymi zachowania czystości i higieny pracy przypominamy o wciąż obowiązujących ważnych ustaleniach w PKP Cargo.

Mowa o porozumieniu zawartym 24 października 2006 roku pomiędzy związkami zawodowymi działającymi w PKP Cargo, w tym ZZM, a ówczesnym kierownictwem spółki w osobach członków zarządu Zenona Kozendry i Witolda Bawora. Dotyczy m.in. zapewnienia odpowiednich warunków pracy dla pracowników drużyn trakcyjnych w czasie oczekiwania na podjęcie pracy na pojeździe oraz wyposażenia i stanu kabiny maszynisty zgodnych z wymogami BHP.

Załącznik nr 2 traktuje właśnie o wyposażeniu kabin i powinnościach zakładów w czasie przeglądów okresowych:

- uzupełnienie przysłon przeciwsłonecznych na szybach czołowych i bocznych,
- uzupełnienie wentylatorków w kabine maszynisty,
- uzupełnienie kuchenek elektrycznych i wyposażenie w czajnik,

- naprawa uszkodzonych umywalek,
- uszczelnienie drzwi i okien kabiny,
- wymiana piór wycieraczek okien czołowych,
- uzupełnienie oświetlenia kabin (właściwa moc żarówek), przyrządów pomiarowych szybkościomierza i pulpitu rozkładu jazdy,
- uzupełnienie wsporników i lusterek bocznych w lokomotywach do obsługi ruchu pasażerskiego,
- uzupełnienie grzejników nóg przy siedzisku maszynisty,
- naprawa lub wymiana termostatów,
- w czasie każdego PK mycie: zewnętrznych szyb czołowych i bocznych, reflektorów, lusterek bocznych, pulpitu sterowniczego, a także zamiatanie kabiny i uzupełnienie wody w umywalkach,
- w czasie każdego PO mycie: zewnętrznych i wewnętrznych szyb czołowych i bocznych, reflektorów, lusterek

flektorów, lusterek bocznych, gruntowne mycie ścian, sufitów, pulpity i podłóg kabin, kloszy lamp oświetlenia kabin, szafek w kabinach maszynisty, a także uzupełnienie wody w umywalkach.

Załącznik nr 1 odnosi się do pomieszczeń oczekiwania i obejmuje sprawy lokalizacji, kubatury i powierzchni, warunków sanitarnych, czy wyposażenia pomieszczeń m.in. w leżanki, czajnik elektryczny, kuchenkę mikrofalową oraz środki czystości.

Problematyka dbania o warunki pracy i czystość w miejscu pracy podnoszona jest nie tylko w odniesieniu do spółki PKP Cargo. W PKP Intercity związane z tym sprawy są na etapie wyjaśniania, a o szczegółach więcej będziemy mogli napisać za miesiąc. ■

(R)

Ulepszanie układów

Ustalenia ZZM z zarządami przewoźników pasażerskich poczynione na bazie wszczonego jesienią dialogu społecznego ws. poprawy bezpieczeństwa na przejazdach staną się prawdopodobnie tzw. materią układową, czyli częścią układów zbiorowych.

Uzgodnienia ZZM z zarządem PKP Intercity, o których pisaliśmy w GM miesiąc temu, zostały przekazane na projekt Protokołu dodatkowego nr 3. Zarząd spółki wystąpił z taką inicjatywą i przedłożył go związkom zawodowym działającym w spółce. Do chwili zamknięcia bieżącego numeru GM, pod dokumentem jeszcze nie figurowały

wszystkie wymagane podpisy. Jeśli tak się stanie, Protokół dodatkowy nr 3 do ZUZP PKP Intercity trafi do okręgowego inspektora pracy. W przypadku jego szybkiej rejestracji, korzystne regulacje dla pracowników mają szansę wejść w życie nawet od kwietnia.

Podobną ścieżką chce podążać kierownictwo spółki Polregio, która

jako pierwsza przychyliła się do części wyartykułowanych naszych postulatów w ramach dialogu społecznego. Postanowienia zawarte w porozumieniu ZZM z zarządem 29 grudnia ub.r. już z mocy prawa oczywiście obowiązują, natomiast spółka chce ich zawarcia w protokole dodatkowym do ZUZP. ■



Z prac Rady Krajowej

Na ostatnim posiedzeniu Rada Krajowa ZMZ podjęła szereg uchwał dotyczących dalszego sprawnego funkcjonowania oraz omówiła sytuację w spółkach i kwestie współpracy z instytucjami współpracującymi ze związkiem.

Na wstępie głos zabrali przewodniczący sektorów ZMZ oraz organizacji działających u poszczególnych przewoźników. Szef Sektora Spółek Samorządowych Bogdan Jańczak poinformował o wdrożeniu podwyżki oraz wypłacie rekompensat w spółce Polregio. Przedstawiciele ZMZ w PKP SKM i ŁKA podziękowali za uchwały, które w następstwie umożliwiły podpisanie protokołów dodatkowych do układów zbiorowych tych spółek, zawierających korzystne regulacje dla maszynistów. Z innych ważniejszych rozstrzygnięć wart odnotowania jest wreszcie „zdjęty” z maszynistów WKD obowiązek sprzedaży pasażerom biletów na przejazd. Montaż biletomatów na przystankach sprawił, że mogą koncentrować się już wyłącznie na bezpiecznym prowadzeniu pociągu.

Z gorszych wiadomości – gniew, irytację i poczucie krzywdy wywołało skazanie naszego kolegi za nieumyślne potrącenie osoby postronnej znajdującej się w miejscu niedozwolonym. Członkowie Rady wyrazili oburzenie wyrokiem Sądu Rejonowego w Raciborzu, który przychylił się do oskarżeń wysuwanych wobec maszynisty przez prokuraturę o nieumyślne spowodowanie śmierci. Rozprawa apelacyjna miała ruszyć już po oddaniu tego numeru GM do druku.

Dobrych wieści próżno także szukać odnośnie zawarcia Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy w Kolejach Wielkopolskich. W telegraficznym skrócie negocjacje zostały niestety zamrożone i dla takich regulacji nie ma obecnie ani dobrej woli ani sprzyjającego klimatu.

W tematyce obejmującej sprawy Sektora Przewozów Pasażerskich, którego pracami kieruje Zbigniew Błaszowski, poruszono aspekty trwającego dialogu społecznego na tle poprawy bezpieczeństwa, negocjowanego systemu premiowego, wdrażania ETCS oraz odbywania szkoleń okresowych.

W zakresie Sektora Przewozów Towarowych kierowanego przez Tomasza Pietrka na tapecie były kwestie związane z PKP Cargo oraz spółkami prywatnymi, w których ZMZ już posiada związkowe struktury lub też spობi się do ich utworzenia.

Rada zajęła się także kalendarzem wyborczym na nową kadencję związku. Kolejna fala pandemii koronawirusa SARS-CoV-2 i wynikające z niej wymogi zachowania dystansu społecznego nie ułatwiają decyzji w tej sprawie. Utrzymująca się sytuacja wprost przekłada się na konieczność zorganizowania Krajowego Zjazdu Delegatów ZMZ w dniu 22 kwietnia w formie wideokonferencji.

Do Sejmu trafił projekt ustawy przedłużającej kadencję organom związkowym, ale równolegle Rada Krajowa przedsięwzięła własne kroki. Jednogłośnie uchwaliła przedłużenie VIII kadencji ZMZ we wszystkich władzach związkowych i organach kontrolnych ZMZ do czasu wyborów na nową kadencję, nie dłużej niż do 60 dni od odwołania stanu epidemii.

Rada zapoznała się także ze skutkami współpracy z Fundacją Reduta Dobrego Imienia, a także omówiła sprawy Polkomtela, Warty i Generali.

(raz)





W trosce o nowy tabor

Związki zawodowe działające w Polregio, w tym oczywiście ZZM, podjęły interwencję na najwyższych szczeblach w celu umożliwienia spółce inwestycji taborowych. Stawka jest wysoka.

Dziewięć organizacji związkowych działających w spółce w piśmie z 5 marca do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka wyraziło stanowczy sprzeciw wobec zapisów projektu Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (w skrócie KPO) w zakresie komponentu dotyczącego pasażerskiego taboru kolejowego. Uważają, że zapisy w obecnym stanie dyskryminują największego polskiego przewoźnika, czyli spółkę Polregio, gdyż do roli beneficjenta wsparcia inwestycji taborowych z KPO predestynuje tylko spółka PKP Intercity.

Jak twierdzą sygnatariusze, tak sformułowane zapisy mogą zaważyć negatywnie nie tylko na przyszłości Polregio, ale również kolejowych przewozów pasażerskich w wielu regionach oraz zatrudnieniu tysięcy kolejarzy. Z ramienia ZZM pismo podpisał przewodniczący Sektora Przewozów Pasażerskich Bogdan Jańczak.

Związkowcy w piśmie do ministra wnoszą o modyfikację projektu w kierunku wskazania wprost możliwości pozyskania przez spółkę Polregio środków z KPO na inwestycje na zakup nowego

taboru. Przypominają, że część taboru będącego własnością spółki to składy z „rodziny EN57”, które nie zostały poddane żadnej modernizacji, więc komfort podróżowania 40-, 50-letnimi pojazdami nie spełnia współczesnych standardów oraz oczekiwań pasażerów. Wyrażają ubolewanie, że projekt dokumentu nie przewiduje środków nawet na ich ewentualną modernizację, nie mówiąc już o zakupach nowego taboru przez Polregio.

Dalsze wykluczanie?

Jak piszą, pominięcie spółki w środkach na inwestycje w nowy tabor kolejowy z KPO byłoby fatalne w skutkach, gdyż w dalszym ciągu boryka się ona z poważnymi problemami taborowymi. Przypominają, że w kilku województwach Polregio jest jedynym lub zdecydowanie dominującym operatorem i obsługuje obszary mocno zagrożone zjawiskiem wykluczenia społecznego. Wyrażają obawę, że brak inwestycji taborowych może w skrajnym przypadku przybrać fatalne skutki w postaci braku technicznych możliwości świadczenia usług w dotychczasowym zakresie. Co w konsekwencji prowadzi do dalszej marginalizacji tych regionów i utrudnień dla ich mieszkańców.

Związki zawodowe z Polregio przypominają również, że spółka nie

otrzymała w poprzednich latach wsparcia na inwestycje taborowe. Proces restrukturyzacji z 2015 roku, odbywający się jeszcze pod szyldem Przewozów Regionalnych, praktycznie uniemożliwił ubieganie się o fundusze unijne na ten cel.

Na straconej pozycji

Jak przekonują, cała sytuacja stawia Polregio na straconej pozycji w rywalizacji o przyszłe zamówienia bez względu na to czy chodzi o regiony w których spółka obecnie ma konkurencję, czy też nie. Brak właściwego przygotowania pod kątem taborowym w niedalekiej przyszłości może przełożyć się na przegranie kontraktów ze spółkami samorządowymi bądź zagranicznymi przewoźnikami, patrzącymi łakomym okiem na polski rynek przewozów kolejowych. W tym kontekście sygnatariusze pisma podnoszą zresztą także inny aspekt. Skoro większość użytkowanego obecnie przez Polregio nowoczesnego taboru stanowi własność samorządów, a spółce jest on użyczony na czas realizacji kontraktów, to w przyszłości może zostać użyczony innemu przewoźnikowi. Być może spoza Polski, co – jak dowodzą – nie leży w narodowym interesie.

W chwili oddawania numeru GM do druku z Kancelarii Prezesa Rady Ministrów na ręce prezydenta ZZM Leszka Miętka wpłynęła informacja (z prośbą o poinformowanie sygnatariuszy listu), że wystąpienie związkowe trafiło do Ministerstwa Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej.

■
(raz)

Fot. J. Jakubina





Coraz więcej maszynistek

W marcowym GM z 2014 roku przedstawialiśmy pierwszą naszą koleżankę za nastawnikiem. Dwa lata później pionierkom profesji „oddaliśmy” dwie strony pisma. Zbliży się czas kiedy można będzie im poświęcić cały numer. W Polsce pociągi może prowadzić już 61 kobiet.

To nadal rzadkość, bo według danych Urzędu Transportu Kolejowego wszystkich wydanych licencji maszynisty jest ok. 19 tysięcy. Najwięcej kobiet na stanowisku maszynisty – 19 – pracuje w spółce Polregio. Na drugim miejscu znajduje się PKP Intercity z 8 paniami, które prowadzą pociągi. Na podium znalazły się jeszcze ex aequo Koleje Małopolskie oraz Koleje Dolnośląskie. Obie spółki zatrudniają po 5 kobiet na tym stanowisku.

Liczby mogą w rzeczywistości być nieznacznie większe, ponieważ 16 pań, które uzyskały licencję w ostatnich 2 latach, nie wykonywały jeszcze badań

na świadectwo maszynisty – zastrzega UTK.

Najmłodsza kobieta z uprawnieniami do wykonywania zawodu ma 22 lata, najstarsza 51. Najwięcej pań wykonujących zawód maszynisty, bo aż 25, nie skończyło jeszcze 30 roku życia. W 2019 roku do grona kobiet prowadzących pociągi dołączyło 17 pań. Jak zatem widać wymagający zawód maszynisty systematycznie wybiera coraz więcej kobiet. Znacznie więcej decyduje się jednak na inne zawody



Maszynistki Patrycja Głydziak i Żaneta Nowacka

kolejowe – w drużynach konduktorskich, zespołach zajmujących się obsługą i utrzymaniem taboru, jako kasjerki, dyżurne ruchu czy dróżniczki. ■

MATERIAŁ PARTNERSKI MATERIAŁ PARTNERSKI MATERIAŁ PARTNERSKI MATERIAŁ PARTNERSKI MATERIAŁ PARTNERSKI MATERIAŁ PARTNERSKI MATERIAŁ PARTNERSKI MATERIAŁ PARTNERSKI

20 lat
PKP
CARGO

PRZEWÓZ
TOWARÓW

SPEDYCJA

TERMINALE

TRANSPORT
INTERMODALNY



PKPCARGO

GRUPA PKP CARGO TWÓJ PARTNER LOGISTYCZNY





O bezpieczeństwie na forum

Forum Bezpieczeństwa Kolejowego – cykliczna konferencja organizowana przez Tor-Audytor we współpracy z Urzędem Transportu Kolejowego, odbyła się w tym roku w trybie zdalnym i przypadła na 9 rocznicę katastrofy pod Szczekocinami. Nazwa zobowiązuje, więc na forum swojej reprezentację miał także ZZM.

W roku ustanowionym Europejskim Roku Kolei poruszone zostały takie zagadnienia jak stan bezpieczeństwa w 2020 roku i plany na bieżący, polska kolej w dobie pandemii, IV pakiet kolejowy i jego następstwa oraz specyfikacja pracy na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem kolejowym.

Josef Doppelbauer, dyrektor wykonawczy Europejskiej Agencji Kolejowej, poruszył m.in. kwestie tzw. zielonego ładu w kontekście odzyskania rynku transportowego przez przewoźników kolejowych. Ekologia staje się jednym z głównych unijnych priorytetów, podobnie jak ochrona klimatu poprzez ograniczenie emisji szkodliwych substancji. Zaznaczył, że nie tylko przejście na pojazdy elektryczne, ale przede wszystkim rozwinięcie i przystosowanie infrastruktury kolejowej do elastycznej obsługi załadunku i wyładunku to cele większości przewoźników, na realizację których Unia przeznacza olbrzymie kwoty.

Prezes UTK Ignacy Góra przedstawił raport o stanie bezpieczeństwa na polskiej kolei. Następnie poruszył kilka kwestii istotnych dla maszynistów. Po pierwsze zbliżające się zmiany w systemie egzaminowania kandydatów. Podniesienie poziomu kompetencji zawodowych, zwiększenie bezpieczeństwa, zapewnienie bezstronności egzaminów i monitorowanie cyklu życia zawodowego maszynistów – to podstawowe cele Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów. Powstaje w UTK i ma w pełni rozpocząć funkcjonowanie w nowym otoczeniu prawnym od stycznia 2023 r. Szkolenie będzie prowadzo-

ne na dotychczasowych zasadach w ośrodkach szkolenia, natomiast przeprowadzanie egzaminu będzie należało do zadań Urzędu. Egzamin na licencję maszynisty będzie egzaminem państwowym, przeprowadzanym w powstającym w Warszawie ośrodku. Złoży się na niego część teoretyczna pisemna, część praktyczna w postaci jazdy na szlaku w obecności instruktora i pracownika UTK oraz egzamin na symulatorze sprawdzający umiejętności i znajomości procedur w sytuacjach nietypowych i kryzysowych.

W panelu pn. „Szkolenie i ocena kwalifikacji pracowników związanych z bezpieczeństwem kolejowym w dobie pandemii” omawiano sytuację załogi i stosowane zabezpieczenia, a także rozważano jak postrzegane obecnie są kolejarskie zawody. Swoimi refleksjami podzielił się prezydent ZZM Leszek Miętek. Poruszył m.in. kwestię skandalicznego wyroku skazującego maszynistę za potrącenie osoby postronnej znajdującej się na torach w niedozwolonym miejscu. Przekaz i odbiór społeczny tej absurdalnej decyzji uznał za czynnik odstrasżający potencjalnych kandydatów do zawodu maszynisty.

Czynników sprawiających że do zawodów kolejarskich nie garnie się młodzież szef ZZM wymienił dużo więcej. Należą do nich także m.in. niepewność wynikająca z konieczności spełnienia wysokich wymagań zdrowotnych, długi proces kształcenia i mało klarownie sprecyzo-



wane warunki zatrudniania i wynagrodzenia. W przypadku profesji maszynistów dochodzi jeszcze świadomość obciążenia emocjonalnego, wynikające z tzw. ciemnej strony zawodu. Utrzymująca się w Polsce zatrwajająco wysoka liczba potrąceń i wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych oraz ofiar śmiertelnych z tego tytułu stanowią problem przy rozważaniu przyszłej ścieżki kariery. ■

Paweł Spychalski



PERSONALIA



ZZM. Nastąpiła zmiana na stanowisku przewodniczącego Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych na Dolnym Śląsku w Legnicy. Nowym przewodniczącym organizacji zrzeszonej w strukturach ZZM, a jednocześnie delegatem na Krajowy Zjazd Delegatów i członkiem Rady Krajowej ZZM oraz Sektora Spółek Samorządowych jest Łukasz Sulikowski.

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO. Czteroetapowa procedura naboru na stanowisko wiceprezesa ds. regulacji rynku kolejowego została zakończona wyborem Marcina Treli, dyrektora Departamentu Obsługi Prawnej UTK i rzecznika dyscypliny. Nominację na tę funkcję musi jeszcze ogłosić premier Mateusz Morawiecki.

CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY. Rezygnację ze stanowiska członka zarządu spółki złożył w marcu Patryk Demski. Pełnił tę funkcję od kwietnia 2020 r., a jego zakres obowiązków obejmował kwestie nabywania gruntów pod planowaną inwestycję, zabezpieczenia gruntów zamiennych oraz współpracy z innymi podmiotami ws. zagospodarowania przestrzennego wokół CPK. ■

Z prac RDS

Na posiedzeniu Zespołu problemowego ds. polityki gospodarczej i rynku pracy Rady Dialogu Społecznego 26 lutego omówiono m.in. kwestię 17. tematów skierowanych przez przewodniczącego Rady do Zespołu celem rozpatrzenia.

W trakcie dyskusji zgodzono się z propozycją przewodniczącego Zespołu Leszka Miętka, aby pogrupować powtarzające się zagadnienia w bloki tematyczne oraz odrzucić kwestie, które staną się przedmiotem odrębnych rozmów prowadzonych w ramach prac nad umową społeczną.

Omówiono także projekt stanowiska strony pracowników i strony pracodawców ws. projektu nowelizacji ustawy o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa oraz ustawy Prawo telekomunikacyjne. Zdaniem partnerów społecznych praktycznie nieograniczona możliwość blokowania dostępu do zasobów Internetu na okres nawet do 2 lat w drodze „poleceń zabezpieczających wydawanych przez Ministra właściwego ds. informatyzacji” stanowi istotne ograniczenie wolności słowa i swobody wypowiedzi publicznych oraz prowadzenia działalności gospodarczej. ■

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

ED74 powrócą unowocześnione

Dobiega końca modernizacja pierwszych dwóch elektrycznych zespołów trakcyjnych ED74. Unowocześniane pojazdy zaczną wozić pasażerów w drugim półroczu 2021 roku.

PKP Intercity podpisało umowę na modernizację 14 elektrycznych zespołów trakcyjnych ED74 z konsorcjum spółek Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Mińsk Mazowiecki” oraz PESA Bydgoszcz w czerwcu 2019 roku. Wartość kontraktu wynosi 274,8 mln zł brutto. Na pierwszym z nich trwają obecnie wewnętrzne testy ruchowe i informatyczne, a w dalszej kolejności rozpoczną się testy z jednostką notyfikowaną. Drugi pojazd jest obecnie lakierowany i w trakcie zabudowy wnętrza.

Będą one objęte wstępną 7-dniową eksploatacją obserwowaną bez pasażerów (tzw. „rozjeżdżanie”), a następnie 90-dniową eksploatacją nadzorowaną, podczas której na pokładzie wykonawcy zapewnią całodobowe wsparcie techniczne. Oceniane i sprawdzane będą rozwią-

zania techniczne zastosowane podczas naprawy i modernizacji. Pozwoli to wprowadzić ewentualne zmiany w pozostałych pojazdach tak, aby na tory wyjechały składy sprawdzone i o jak najwyższej niezawodności. Dostawa wszystkich 14 zmodernizowanych elektrycznych zespołów trakcyjnych nastąpi w terminie do 48 miesięcy od chwili podpisania umowy, czyli do czerwca 2023 roku.

Modernizacja podniesie standard składów, tak aby jak najlepiej odpowiadały na potrzeby i oczekiwania pasażerów. W tych pociągach pasażerowie skorzystają m.in. z klimatyzacji, wygodnych foteli i Wi-Fi. Każde miejsce będzie miało dostęp do gniazdka elektrycznego. W składach zostaną zainstalowane wzmacniacze sygnału komórkowego oraz po dwie maszyny



vendingowe z napojami i przekąskami. Pojazdy będą również dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Dodatkowo w każdym będzie miejsce przeznaczone do przewozu rowerów. Pojazdy zostaną lepiej wygłuszone, co pozytywnie wpłynie na komfort podróży. Unowocześnione pociągi mają planowo być wykorzystywane głównie na trasach Wrocław–Lublin i Wrocław–Kielce. ■



PamiętaMY!

W 9 rocznicę katastrofy kolejowej pod Szczekocinami przedstawiciele ZMZ złożyli wieńce i zapalili znicze na grobach kolegów – ofiar wypadku w Szczecinie i Warszawie oraz w miejscach upamiętniających tragedię – przy pomniku w Chałupkach i torowisku w Szczekocinach.







Sześćdziesiątka „Czesia”

W kwietniu będzie 60. rocznica wpisania na inwentarz PKP jedynej czynnej obecnie lokomotywy EP05. Oznaczony numerem 23 „Czesiek” to kawał historii polskiego kolejnictwa. Możliwość jego podziwiania zawdzięczamy ogromnemu zaangażowaniu grupy pracowników PKP Intercity, a szczególnie emerytowanego maszynisty.

EP05-23 to najstarszy czynny pojazd trakcyjny w parku taborowym spółki PKP Intercity. Ostatnio zasłużonego „Czesia” łatwiej wypatrzeć na terenie Olszynki Grochowskiej niż na szlakach. A szkoda, bo prezentuje się i spisuje na medal. Ostatni rejsowy pociąg IC do Kołobrzegu prowadził w sierpniu 2020 roku, w marcu ściągał z Pilawy wagony. Jego 60-lecie służby w barwach spółki, a wcześniej – przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe przypada dokładnie na 15 kwietnia br.

Historia „Czesia” zaczyna się w 1961 r. Wyprodukowany w zakładach Skody w byłej Czechosłowacji pojazd zalicza się do serii liczącej w PKP zaledwie 30 sztuk. Wszystkie stacjonowały w Lokomotywowni Warszawa Olszynka Grochowska. Pojazdy tej serii jako pierwsze przystosowano w latach 70. do kursowania z prędkością 160 km/h. Standardowa prędkość maksymalna wdrażanych wówczas do eksploatacji lokomotyw wynosiła bowiem w zależności od serii 125, 120 lub 100 km/h.

Pozwoliło to trafić PKP do elitarnego grona kolei europejskich uruchamiających

szybkie pociągi ekspresowe. To właśnie dzięki elektrowozom EP05 możliwe było osiągnięcie czasów przejazdów zbliżonych do obecnych w relacjach ze stolicy do Poznania, Katowic czy Krakowa jeszcze w latach 80. Począwszy od końca lat 80. były stopniowo zastępowane pojazdami nowszej serii EP09. Koniec końców EP05-23 pozostał ostatnim czynnym „egzemplarem”. Maszyna została w 2008 r. wyłączona z eksploatacji, jednak dzięki wstawiennictwu wielu pasjonatów ocalona od zapomnienia.

Wśród nich szczególną rolę przypada Danielowi Rolskiemu, emerytowanemu maszyniście i członkowi ZZM IC Warszawa. A zarazem opiekunowi Izby Tradycji gromadzącej cenne pamiątki kolejnictwa, znajdującej się na Olszynie. Za nastawnikiem spędził 36 lat życia zawodowego, z czego większość na „piątkach”, które chwali za prostą obsługę i małą awaryjność. Prowadząc EP05-23 w latach 90. przeżył poważny wypadek na przejeździe kolejowo-drogowym. Po przejściu na emeryturę rozpoczął batalię o uratowanie odstawionej „w krzaki” i rdzewiejącej lokomotywy. Przychodził na sekcję i odpalał pojazd, stał liczne pisma, interweniował gdzie tylko się dało. Szukał także sojuszników, którym leżą na sercu takie sprawy jak dziedzictwo i tradycje kolejnictwa.

Dziś to już kilkadziesiąt



cioosobowa grupa skupiona wokół byłej Lokomotywowni Warszawa Olszynka Grochowska. Poświęcająca swój wolny czas krzewieniu historii kolei i pielęgnowaniu etosu profesji, starająca się ocalić od zapomnienia chlubne wydarzenia z dziejów polskiego kolejnictwa. Można ich znaleźć m.in. na Fejsbuku pod adresem <https://www.facebook.com/groups/ep05.23.czesia>

W 2017 roku dzięki życzliwości PKP Intercity, ZUT Remtrak oraz ZNTKiM Gdańsk lokomotywa EP05-23 dostała „drugie życie”. Została odbudowana i przywrócona do służby jako czynny pojazd w barwach historycznych. Spółka PKP Intercity uroczystie zaprezentowała „Czesia” podczas ówczesnych targów Trako, gdzie wzbudził nie lada sensację i podziw. Miejmy nadzieję, że w kwietniu jubilat doczeka się diamentowych godów na miarę swoich zasług. Europejski Rok Kolei jest doskonałą ku temu okazją. ■

(raz)





Meandry pamięci

Czy zdarzyło Wam się wykonać jakieś czynności, a później zastanawiać nad ich przebiegiem lub czy w ogóle miały miejsce? Jak np. przekręcenie klucza w zamku, wyłączenie żelazka, czy zapamiętanie miejsce parkowania. Przypuszczam, że nie raz. Mogą także dotyczyć zadań związanych z prowadzeniem pociągu lub czynnościami podczas sytuacji nagłych, awaryjnych, kiedy nie potrafimy sobie przypomnieć istotnych szczegółów.

Mózg składa się ze 100 miliardów komórek nerwowych, a jedna taka komórka tworzy aż 25 tysięcy połączeń z innymi komórkami. Chcąc szczegółowo opisać działanie wszystkich jego części musiałbym wykorzystać łamy „Głos Maszynisty” przez najbliższe kilka lat. Na potrzeby tego artykułu postaram się streścić tę wiedzę do niezbędnego minimum.

Krótką i długą drogą

Wśród wielu funkcji automatycznych mózg ma dwie instrukcje działania podczas przetwarzania informacji. To tzw. „długa droga” i „krótka droga” przetwarzania informacji.

Odpowiedzialna za wstępną analizę bodźców doływających do naszego ciała część mózgu zwana wzgórzem będzie decydować, którą drogą przekazywać informacje. Jeżeli będą to czynności nie wymagające analizy, a jedynie zastosowania prostych wyuczonych działań, to informacja zostanie przekazana bezpośrednio do płata potylicznego i skroniowego. Wówczas automatycznie wykonamy daną czynność: np. naciśniemy przycisk czuwaka, zareagujemy sygnałem „bacność” (krótka droga).

W sytuacji złożonej, wymagającej od nas analizy, ścieżka zostanie początkowo skierowana do płata czołowego. Będzie on odpowiedzialny za analizę, podjęcie strategii działania i rozpoczęcie procesu uczenia się nowej sekwencji lub łączenia kilku sekwencji w jedną złożoną całość (długa droga).

Rejestrator hipokamp

W obu procesach ważny udział będzie miał hipokamp, który jak czujne oko kamery będzie rejestrować jak najwięcej szczegółów (pamięć krótkotrwała) i po analizie zapisywać w naszej pamięci długotrwałej te najistotniejsze pod względem naszego funkcjonowania w otoczeniu.

Im szybszy proces przepływu informacji i ich natłok lub im mniej istotne są to informacje pod względem analizy, tym mniejsza skłonność hipokampu do zapisywania tych informacji w naszej pamięci długotrwałej. Jeżeli powtarzamy daną czynność na skutek prostych reakcji, tym większe prawdopodobieństwo przechowywania w naszej głowie takiej informacji przez krótki czas.



Na działanie naszego rejestratora pamięci hipokampu wpływ ma również oddziaływanie silnego stresu, który może towarzyszyć podczas wypadku. Uruchamia się wtedy tzw. oś stresu, czyli: podwzgórze, przysadka i nadnercza, które wydzielają między innymi kortyzol, co znacząco osłabia działanie hipokampu. Badania dowodzą, że osoby nie potrafiące radzić sobie ze stresem lub zmagające się z depresją mają znacząco uszkodzony hipokamp, co wpływa na ich jakość pamiętania.

Jak zatem dbać o to, by umysł bardziej koncentrował się na tych prostych czynnościach? W sukurs przychodzi „uważność” (ang. mindfulness), czyli nasza zdolność do pozostawania w ciągłym kontakcie z otoczeniem i skupianiu się na jego aspektach. Na temat treningu uważności napiszę za miesiąc.

Warto wiedzieć, że osiągnięcia tej dziedziny psychologii wykorzystano w kolejach japońskich. Tamtejszy maszynista obsługujący tor jazdy musi na głos komentować to co widzi i w jaki sposób reaguje na daną sytuację. Wszystko po to, by mózg uważnie koncentrował się nawet na najprostszyc zadaniach i eliminował ryzyko powstawania błędów.

Jakub Niklas

Powypadkowe Wsparcie Psychologiczne
jakub.niklas@ipron.pl

DRUKARNIA OFFSETOWA

www.drukarniapapillon.pl
www.drukarniaopakowan.eu



PODARUJ 1 PROCENT PODATKU

Jerzy Tomczak

Jeśli doceniasz jak ważne jest sprawne poruszanie się siłą nóg, które zaprowadzą Ciebie tam gdzie pragniesz i sprawność Twoich rąk, to podaj dłoń potrzebującemu Jerzemu.

Za tak niewiele można tak wiele. Wystarczy 1 procent.

KRS 0000076301

z dopiskiem dla **Jerzy Tomczak**.

Z podziękowaniem maszynista-rencista z Kutna



Wiktoria Łukomska



Wiktoria – wnuczka emerytowanego maszynisty – Krzysztofa Łukomskiego ma 9 lat. W wieku 7 lat wykryto u niej nieuleczalną Chorobę Stargardta, w wyniku której dochodzi do nieodwracalnej degradacji siatkówki

obu oczu. A co za tym idzie – gwałtownego, postępującego spadku ostrości wzroku, do granicy jego utraty.

Choroba spowodowała w krótkim czasie zanik widzenia centralnego oraz spadek ostrości wzroku do zaledwie 5–10%. Obecnie Wiktoria rozpoznaje twarze znanych jej osób jedynie z bliskiej odległości. Nie jest też w stanie nic odczytać bez odpowiedniego powiększenia (zarówno z bliska, jak i z daleka). Potrzebuje specjalistycznego sprzętu dla osób niedowidzących, który umożliwi jej odczytywanie treści zapisanych na tablicy szkolnej oraz powiększanie tekstu w podręcznikach.

Rodzina stale ponosi koszty związane z wymianą szkieł w okularach, zakupem suplementów diety wspomagających wzrok czy wizytami okulistycznymi. Stara się pozyskać środki na zakup specjalnych okularów teleskopowych, dzięki którym Wiktoria przy użyciu zaledwie jednego urządzenia będzie miała możliwość wyraźnego widzenia na wiele odległości (bliskie, średnie i dalekie) zachowując swobodę ruchu, czyli bez użycia rąk. Ich koszt to 14,5 tys. zł.

Przekaz swój 1%:

Fundacja Pomocy Osobom Niepełnosprawnym „SŁONECZKO”

Numer KRS: 0000 1864 34

Cel szczegółowy: Wiktoria Łukomska 30/Ł

lub darowiznę na konto tej Fundacji:
Nr konta 89 8944 0003 0000 2088 2000
0010

z dopiskiem Wiktoria Łukomska 30/Ł

**sursum
corda**
FUNDACJA POMOCY OSOBOM
NIEPEŁNOSPRAWNYM



Krzysztof Chebda

Przedemną najtrudniejsze wyzwanie ze wszystkich, z jakimi przyszło mi się w życiu mierzyć. Przeżyłem wypadek motocyklowy, po którym straciłem władzę w nogach. Nie mogę chodzić, ale nie oznacza to, że nie mogę być potrzebny moim bliskim i całemu światu. Przed wypadkiem rozpoczynałem samodzielne życie. Zdobyłem zawód, znalazłem wymarzoną pracę, zostałem maszynistą. Dziś walczę o powrót do sprawności, choć wiem, że nie jest to ani szybki, ani łatwy proces. Nie osiągnę niczego w pojedynkę, proszę więc o to, abyście byli ze mną.



www.sc.org.pl

Darmowy program do rozliczania PIT i wysyłki ePIT do US

Jak pomóc?

Wpłać darowiznę:
Stowarzyszenie Sursum Corda
26 8805 0009 0018 7596 2000 0080
tytułem: **Krzysztof Chebda 5086**

1% **KRS 00000 20382**

cel szczegółowy:
Krzysztof Chebda 5086

wyślij bezpłatny SMS o treści KRS
na nr **4321** -> odeślemy Ci nr KRS



naratunek.sc.org.pl



Pamięć o pionierach

Poczet ZZM wziął udział w patriotycznych uroczystościach związanych z przybyciem Polaków do Olsztyna.

Pierwsza grupa Polaków przybyła do wyzwolonego po 173 latach zaborów Olsztyna 19 lutego 1945 roku. Prekursorami byli kolejarze z Białegostoku, którzy osiedlili się w budynku przy ul. Marii Zientary-Malewskiej 2. Zawiesili tam biało-czerwoną flagę i brali udział w odbudowie miasta.

W obchodach 76 rocznicy tego wydarzenia, które stało się symboliczną datą powrotu Olsztyna do Macierzy, jak co roku brał udział poczet



sztandarowy miejscowego Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Polregio. Przy dźwięku syren lokomotyw



członkowie ZZM złożyli wieniec pod pamiątkową tablicą zawieszoną przed laty na kamienicy. ■

Ostatnia droga

Na Cmentarzu Centralnym w Gliwicach pożegnaliśmy 25 lutego naszego śp. kolegę maszynistę Henryka Mitasa.

W dniach 5–6 kwietnia 1990 roku Henryk Mitas reprezentował Lokomotywnię Pozaklasową w Gliwicach na I Krajowym Zjeździe Delegatów ZZM, który odbył się w Gdańsku-Stogach.

Żył 81 lat. Wieczny odpoczynek racz Mu dać Panie. ■

(LEW)



Nie mówimy żegnaj

Po 45 latach pracy przeszedł na zasłużoną emeryturę Andrzej Pinkas, starszy dyspozytor Gniazda Dęblin Wschodniego Zakładu Spółki PKP Cargo S.A.

Zaczynał w 1975 r. od stanowiska rzemieślnika. Następnie pracował jako pomocnik maszynisty, maszynista pojazdu trakcyjnego, a od 1983 r. jako dyspozytor drużyn trakcyjnych.

Delegat na wszystkie Krajowe Zjazdy Delegatów ZZM. Dał się poznać jako wysokiej klasy specjalista oraz dobry i uczynny kolega. Laureat odznaczeń „Zasłużony dla Kolejnictwa”, „Zasłużony dla Transportu” oraz naszej związkowej honorowej odznaki „Zasłużony dla ZZM”.

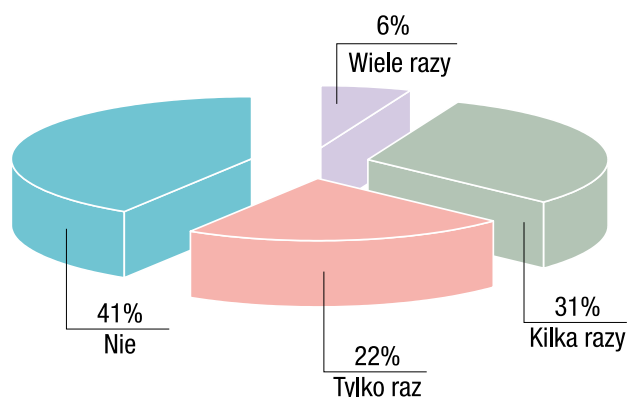
Podziękowania za długoletnią pracę składają koleżanki i koledzy z Gniazda Dęblin oraz kierownictwo ZZMK w Polsce Wschodniego Zakładu Spółki. (AO)





Barometr

Czy w minionym roku przekazał(a) Pan(i) pieniądze na cele dobroczynne?



Źródło: CBOS, Badanie „Aktywności i doświadczenia Polaków w 2020 roku”, luty 2021

Sprawca przeprasza

Fejsbukowy profil „Pociąg do Wielkopolski” pokazał film z niezwyklego spotkania kierowcy samochodu z obsługą pociągu. Kierująca autem pani Małgorzata spowodowała wypadek na przejeździe kolejowo-drogowym, za który postanowiła oficjalnie przeprosić maszynistę i kierownika pociągu.



Gest warty odnotowania. Autorefleksja i publiczne przyznanie się kierowców do błędu jest niestety rzadkością. Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych to duże obciążenie dla systemu kolejowego. W ubiegłym roku w Polsce doszło do 170. Zginęło w nich 47 osób, a 21 zostało ciężko rannych.

LICZBA MIESIĄCA

3

Z trzecią falą koronawirusa mamy do czynienia mniej więcej w rocznicę odnotowania pierwszego przypadku zakażenia w Polsce, które miało miejsce 4 marca 2020 r.

Cytat miesiąca

PKP CARGO SKORZYSTAŁO Z DOFINANSOWANIA WYNAGRODZEŃ PRACOWNIKÓW ZE ŚRODKÓW FGŚP.



OGÓLEM SPÓŁKI GRUPY PKP CARGO OTRZYMAŁY NISPEŁNIA 115 MLN ZŁ W UB.R., Z CZEGO PONAD 102 MLN ZŁ PRZYPADŁO NA NAJWIĘKSZEGO PRZEWOŹNIKA TOWAROWEGO

Krzysztof Mamiński, prezes PKP SA, dla portalu Trybuna Górnicy, 10.03.2021



W obiektywie



Przebudowa Dworca Zachodniego w Warszawie weszła w kolejną fazę. Jedną z większych inwestycji PKP PLK stanowi także duże wyzwanie dla pasażerów pragnących dostać się do pociągu czy kas od strony Woli. Oprócz kilometrowego spaceru po betonowych płytach wzdłuż placu budowy mają niepowtarzalną okazję skorzystania z ekologicznego transportu, który zapewnił wykonawca. Meleks kursuje wahadłowo od poniedziałku do piątku między 5.30 a 18.30, z wyłączeniem godzinnej przerwy na ładowanie.



Listy

Nie jest znane w kręgach maszynistów, a zwłaszcza byłych maszynistów przysługujące im pewne prawo. Otóż wszystkim byłym maszynistom, którzy skończyli pracę na kolei przed powszechnym wiekiem emerytalnym (65 lat) przysługuje po osiągnięciu tego wieku ponowne obliczenie emerytury skutkujące kilkusetzłotową podwyżką – dzieli się swoją wiedzą nasz Czytelnik.

Na swoim przykładzie: pracę zawodową kończyłem w IC Zakład Północny jako maszynista i w wieku 60 lat na emeryturę przeszedłem w 2015 roku. Gdy skończyłem 65 lat złożyłem wniosek do ZUS (uwaga, ważne: wniosek EMP). Po trzech tygodniach dostałem pozytywną odpowiedź, czyli podwyżkę o 371 zł netto, czyli na konto co miesiąc.

Ta możliwość nie była powszechnie znana w gronie byłych słupskich kolejarzy, w tym maszynistów. Rozpowszechniłem to i ok. 20 osób dostało w 2020 roku podwyżki, niektórzy

ponad 700 zł! Chyba tylko 3 wnioski zostały odrzucone. Powodem były: urzędniczka dała zły wniosek (druk do wypełnienia) lub niespełnianie pewnych warunków stażowych.

Powyższe prawo przysługuje nie tylko tym, co na wcześniejszą emeryturę przeszli, tak jak ja, ze stanowiska maszynisty. Również:

- kończyli pracę na innych stanowiskach (dyspozytor itp.),
- byli na zasiłku przedemerytalnym,
- na pomostówce,
- na rencie,
- a także tym złożyli wniosek dużo po przekroczeniu 65 lat. Przykładowo kilku byłych słupskich maszynistów z rocznika 1952, czyli w wieku 68 lat, którzy o tej możliwości nie wiedzieli, złożyli wnioski i dostali nawet po 700 zł!

Ważne, że mieli wymagany staż pracy w warunkach szczególnych lub o szczególnym charakterze. I chyba też na kolei, ale tego nie dociekałem.

Nie wiem czy temat jest znany w innych rejonach Polski. U nas w Słupsku



niewielu o tym wiedziało. Proszę więc o doprecyzowanie wymogów potrzebnych do skorzystania z powyższego prawa oraz rozpowszechnienie informacji w środowisku maszynistów.

Jeszcze jedno ważne: nie wszyscy pracownicy ZUS wiedzą lub udają, że nie wiedzą, że coś takiego przysługuje. Zdarzało się, że były maszynista w wieku 65 lat na ustne pytanie w ZUS otrzymał wiadomość: „Pan w wieku 60 lat przechodząc ze stanowiska maszynisty na emeryturę dostał już wszystko”. Nieprawda, śmiało proszę składać wnioski.

**Tadeusz Skóra
emeryt, były maszynista IC**

Fot. <https://pl.freepik.com/darmowe-zdjecie>

Z NAMI ZAJEDZIESZ DALEKO!

Etos

Honor

Patriotyzm

Służba

Uznanie

Odpowiedzialność

Profesjonalizm

ZZM

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





Humor

Syn dzwoni do ojca:

– Tatu, zostałem ojcem sześcioraczków!

– Możesz powtórzyć?

– Tato, oszalałeś?! Jak ja utrzymam dwanaścioro?!

– Zupełnie nie wygląda pan na 70 lat.

– Mam telefon stacjonarny.

– W takim razie proszę siadać – już szczepimy.

Przychodzą policjanci do kościoła:

– Pan z wami – wita ksiądz.

– Pan z nami – zapraszają policjanci.

Pracownik zagaduje szefa:

– Jestem zmuszony wystąpić o podwyżkę ponieważ poważnie interesują się mną trzy firmy.

– Rozumiem. Mogę wiedzieć co to za firmy?

– Elektrownia, gazownia i telekomunikacja.

Przychodzi facet do lekarza:

– Panie doktorze, okropnie mnie boli po wypiciu Red Bulla.

– Proszę pokazać dokładnie gdzie pojawia się ból?

– O tutaj, pod skrzydłami.

Rozmawia dwóch kolegów:

– Mój dziadek się rozwodzi.

– Jak to? W jego wieku?!

– Twierdzi, że musi się pozbyć „choroby współistniejącej”.

Spacerującego przechodnia zatrzymuje młodzieniec z puszką:

– Mógłby pan wrzucić trochę drobnych? Zbieramy na chorą dziewczynkę.

– A po co wam chora dziewczynka?

Fraszki Jerzego Szulca

NIEDOSYT

Już mamy coś niecoś, ale jakoś tak
Że jak niecoś mamy to znowu coś brak.

SZCZĘŚCIE

Trafili w dychę – rzecz niebywała
Kompletne zero i durna pała.

ŚCIŚLE TAJNE

Czasami tak ścisnąć da się
Że aż przecieki są w prasie.

NIEWINIĄTKO

Ani w nim krztyny
Poczucia winy.

Filatelistyka

Na Cmentarzu Najświętszego Serca Pana Jezusa w Bydgoszczy pożegnaliśmy 29 stycznia śp. kolegę Krystiana Żurawskiego. Żył 68 lat.

W 1978 roku wstąpił do Polskiego Związku Filatelistów, a siedem lat później do powstałego Ogólnopolskiego Klubu Zainteresowań Polskiego Związku Filatelistów „Kolejnictwo” im. Ernesta Malinowskiego. Od 1988 r. był przewodniczącym jego Pomorsko-Kujawskiej Sekcji Regionalnej. W 1989 r. został wybrany na wiceprezesa, a w 1993 r. – na prezesa OKZ PZF „Kolejnictwo”.

Był redaktorem naczelnym: „Kroniki” Zarządu Okręgu PZF w Bydgoszczy, „Przeglądu Rocznego” – czasopisma filatelistów tematycznych transportu szynowego wydawanego przez OKZ PZF „Kolejnictwo” i klubowego kwartalnika „Aktualności”.

Autor „Vademecum filatelisty kolejnictwa” (1987), współautor cyklicznej publikacji „Spis pocztowych ambulansów kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej 1921–1939”.

Założyciel i prezes Koła Filatelistów Transportu Szynowego przy Oddziale Bydgoskim SITK.

Wystawca filatelistyczny i współorganizator pokazów. Wyróżniony Złotą Odznaką Honorową PZF, Złotą Odznaką „Za Zasługi dla Polskiej Filatelistyki”, dwukrotnie medalem „Za Zasługi Dla Rozwoju Publikacji Filatelistycznych”, tytułem „Zasłużony dla Okręgu Bydgoskiego PZF”, medalem „Zasłużony dla Okręgu Wrocławskiego PZF”, Złotą Odznaką Honorową SITK RP i Srebrną Odznaką Honorową NOT.

Projektant wielu wydań kartek pocztowych, beznominałowych, kopert okolicznościowych oraz SZOP. Inicjował wydania Poczty Polskiej związane tematycznie z transportem szynowym.

Wieczny odpoczynek racz Mu dać Panie.

(LEW)

Fot. J. Jakubina



nocleg z pełnym
wyżywieniem
w MIELNIE

30.04-03.05.2021 r.

od **120**
zł/os./doba

kolej na... **MAJÓWKĘ!**

nocleg
ze śniadaniem
i obiadową kolacją
w ZAKOPANEM

30.04-03.05.2021 r.

od **140**
zł/os./doba



infolinia: 22 266 87 65



www.naturatour.pl