Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA

ISSN 1896–2181

www.zzm.org.pl

Nr 5/201

MAJ 2021

Polregio z notyfikacją

Dobre wieści z Brukseli. Komisja Europejska nareszcie zatwierdziła pomoc restrukturyzacyjną dla Przewozów Regionalnych, co otwiera nowe perspektywy i horyzonty przed spółką Polregio.

Dofinansowanie spółki Przewozy Regionalne (obecnie Polregio) przez Agencję Rozwoju Przemysłu w wysokości ponad 770 mln zł, do którego doszło w 2015 roku, jest zgodne z unijnymi zasadami pomocy państwa – uznała 20 kwietnia Komisja Europejska, po przeprowadzeniu kompleksowego postępowania. Decyzja kończy definitywnie formalne postępowanie w tej sprawie. Oznacza, że KE wyjaśniła i potwierdziła konieczność oraz celowość pomocy publicznej na rzecz spółki z obowiązującymi unijnymi zasadami.

– To niezwykle ważna informacja, z której bardzo się cieszymy. Wydanie pozytywnej decyzji Komisji Europejskiej poprzedziła czasochłonna i wieloaspektowa procedura sprawdzająca. Dziękuję wszystkim, którzy zaangażowali się w ten proces. Otwieramy właśnie nową kartę w historii Polregio i polskich kolei oraz kontynuujemy dalsze intensywne prace dla poprawy jakości usług świadczonych pasażerom – powiedział prezes spółki Artur Martyniuk.

W ubiegłym roku mimo pandemii Polregio utrzymało przychody na poziomie blisko 1,5 mld zł i wypracowało 23 mln zł zysku netto. Spółka podpisała wieloletnie umowy przewozowe z samorządami 14 województw na obsługę połączeń kolejowych o wartości 9 mld, w tym w 8 regionach aż na 10 lat.

Ponadto, jak poinformowała firma w komunikacie, w 2020 r. przewoźnik wyszedł z definicji spółki będącej w trudnej sytuacji ekonomicznej, co otwiera nowe możliwości rozwoju. Pozwala np. planować modernizację oraz zakup nowego taboru (patrz str. 5). ■

Fot. G. Moc

Papillon
DRUKARNIA OFFSETOWA
www.drukarniapapillon.pl
www.drukarniaopakowan.eu

pod semaforem

Dyrektor Biura Kierowania Przewozami PKP Cargo – za wdrożenie wytycznych pozwalających na pozostawienie bez dozoru maszynisty uruchomionej lokomotywy celem wykonania próby hamulca przy innym pociągu

Członek Zarządu PKP Cargo ds. operacyjnych – za przekazywanie pracy przewozowej poza spółkę celem ominięcia zapisów Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy

Skuteczne działania

Wszczęty przez ZZM 7 września 2020 roku dialog społeczny ws. poprawy bezpieczeństwa na przejazdach w spółkach Polregio, PKP Intercity i PKP Cargo przynosi efekty w postaci pro-pracowniczych zapisów w protokołach dodatkowych do układów zbiorowych.

Dotyczą one całego spektrum następstw wypadków kolejowych na służbie. Począwszy od kwestii obligatoryjnych podmian np. maszynistów po wypadkach „z człowiekiem" z zachowaniem prawa do wynagrodzenia za dalszą część zmiany roboczej. A następnie gwarancji kilkudniowego zwolnienia ze świadczenia pracy z zachowaniem prawa do wynagrodzenia obliczonego jak za urlop wypoczynkowy, czy zapewnienia zainteresowanym pomocy psychologicznej ze strony pracodawcy.

Kolejne są swego rodzaju polisą ubezpieczeniową. Dotyczą pokrywania kosztów leczenia i rehabilitacji pracowników, którzy ulegli wypadkowi kolejowemu w trakcie wykonywania obowiązków służbowych (wypadek przy pracy). A w najczarniejszym scenariuszu, który oby nigdy się nie ziścił – ustanowienia m.in. dodatkowej odprawy pośmiertnej dla rodziny pracownika w przypadku jego śmierci w następstwie wypadku przy pracy. Stanowiącej 10-krotność wynagrodzenia.

W Polregio na mocy grudniowego porozumienia ZZM z zarządem przewoźnika regulacje tego typu obowiązują już od nowego roku, natomiast spółka chce je wprowadzić do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy. Przedstawiciele ZZM w maju złożyli podpisy pod stosownym protokołem dodatkowym.

W PKP Intercity wszystkie wymogi formalne zostały spełnione. Podpisany przez tamtejsze związki zawodowe protokół dodatkowy został przesłany do inspekcji pracy. Gdy zostanie zarejestrowany, korzystne dla pracowników przepisy wejdą w życie z początkiem następnego miesiąca. Jest duża szansa, że stanie się to od czerwca.

W PKP Cargo pod protokołem dodatkowym jeszcze nie podpisały się wszystkie organizacje związkowe, więc nie mógł trafić do inspekcji pracy, przez co sprawa się przeciąga. Przedstawiciele ZZM oczywiście złożyli swoje podpisy pod dokumentem. ■

(raz)

Na wokandzie

Na 21 czerwca wyznaczony został nowy termin rozprawy apelacyjnej naszego kolegi maszynisty skazanego przez sąd pierwszej instancji za nieumyślne potrącenie osoby postronnej, która znalazła się na torach w niedozwolonym i nieoświetlonym miejscu.

Jak informowaliśmy miesiąc temu, z powodu nieobecności jednego z sędziów kwietniowa rozprawa w Sądzie Okręgowym w Rybniku została odroczona. Ostatecznie sprawa stanie na wokandzie 21 czerwca o godzinie 9.00.

W pierwszej instancji Sąd Rejonowy w Raciborzu skazał naszego kolegę z Kolei Śląskich na pół roku pozbawienia wolności w zawieszeniu na rok. To rzecz bez precedensu. Wyroku skazującego maszynistę za nieumyślne potrącenie osoby postronnej na torach nie pamiętają najstarsi kolejarze.

Dla każdej osoby z elementarną wiedzą z zakresu kolejnictwa bulwersujący werdykt musi wydawać się grubymi nićmi szyty. Zapadł bowiem pomimo tego, że kolejowa komisja powypadkowa nie doszukała się odpowiedzialności maszynisty za wypadek. Miał miejsce zimową nocą na modernizowanej linii, gdzie ruch prowadzony był po jednym torze, a przeprowadzony w toku postępowania eksperyment procesowy na tym samym odcinku przeprowadzono w krańcowo odmiennych warunkach. Latem, już po skończonej modernizacji linii. Jakby tego było mało, raciborski sąd przychylił się do opinii biegłego z zakresu ruchu… drogowego.

Maszynista jest objęty związkowym systemem pomocy prawnej Lex Secure. ■

(L)

Pierwszy taki Zjazd

W dobie pandemii koronawirusa zorganizowanie Krajowego Zjazdu Delegatów wydawało się nie lada wyzwaniem. W trosce o bezpieczeństwo odbył się on 22 kwietnia w formule wideokonferencji. Nie wpłynęło to na frekwencję ani sprawność przeprowadzenia obrad oraz głosowań.

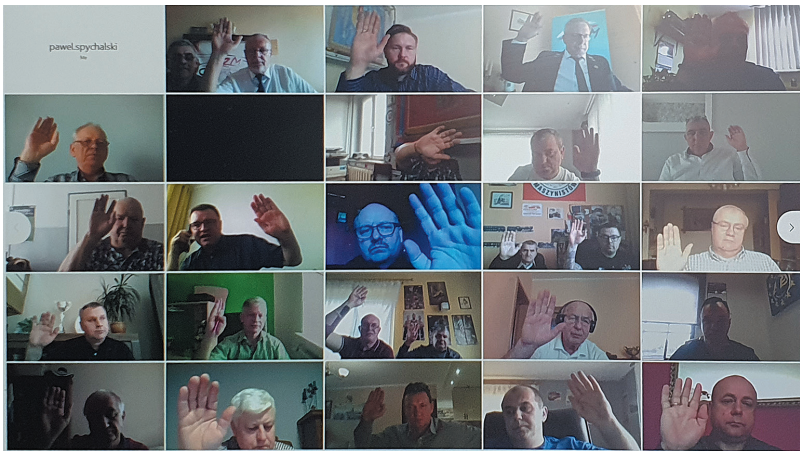
Zjazd tradycyjnie rozpoczął się odtworzeniem Hymnu Maszynistów i minutą ciszy dla uczczenia pamięci tych, którzy w minionym roku odeszli na wieczną służbę.

Przedstawiając sprawozdanie z działalności Rady Krajowej prezydent ZZM Leszek Miętek poruszył temat wpływu pandemii na codzienną pracę – zarówno operacyjną, jak i związków zawodowych. Utrzymanie możliwości pracy w warunkach lockdown-u wymagało wprowadzenia w trybie pilnym zasad i narzędzi komunikacji zdalnej, koniecznych do właściwego kierowania strukturami ZZM. Szybko i skutecznie udało się wdrożyć system odbywania posiedzeń zdalnych. Podczas pandemii ZZM dostosował priorytety do nowych okoliczności, m.in. włączając się czynnie w wypracowanie i wdrożenie procedur ochrony osobistej, by przeciwdziałać zakażeniom w miejscu pracy.

Prezydent przypomniał także działania minionego roku w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz zwiększenia zabezpieczenia na pojazdach trakcyjnych. Owoce zbierają działania ukierunkowane na kwestie socjalne doskonalące procedury powypadkowe w kierunku zwiększenia wsparcia pracodawcy dla pracowników, którzy uczestniczyli w wypadkach. Dzięki wszczęciu dialogu społecznego ZZM zwrócił także uwagę na narastający problem wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i potrąceń osób postronnych. Wskazał na zagrożenia i skutki tych wypadków dotykające maszynistów.

W minionym roku dało się niestety odczuć eskalację zarzutów prokuratorskich w stosunku do maszynistów po wypadkach kolejowych. Dzięki współpracy z Lex Secure i asyście prawnej sprawy naszych kolegów udaje się rozstrzygać jak dotychczas pozytywnie.

W sprawozdaniu prezydent Miętek omówił również inne działania związku podejmowane z pracodawcami oraz organami ustawodawczymi. W ramach struktur OPZZ i Rady Dialogu Społecznego dotyczyły zapisów ustawowych tzw. tarcz anty-



kryzysowych, gwarantujących pomoc finansową dla przewoźników, a także utrzymania uprawnień zawodowych. Zarówno pod względem ważności okresowych badań lekarskich, jak też szkoleń i egzaminów okresowych.

W minionym roku wiele uwagi poświęcono także negocjacjom protokołów dodatkowych do układów zbiorowych, skutecznie negocjując korzystniejsze dla pracowników regulacje. Podejmowano wiele interwencji w sprawach indywidualnych członków oraz rozwiązywania problemów na styku pracodawca-związki zawodowe. Także na szczeblu rządu i parlamentu.

W głosowaniu Krajowy Zjazd Delegatów ZZM przyjął przedstawione sprawozdania z działalności Rady Krajowej, Krajowej Komisji Rewizyjnej oraz finansowe. ■

(PS)

Turniej odwołany

Pandemia kładzie się cieniem na kalendarz flagowych imprez organizowanych przez ZZM. Zjazd zadecydował, że tegoroczny turniej piłki nożnej się nie odbędzie.

Mowa oczywiście o jednej z największej imprez o charakterze sportowo-rekreacyjno-integracyjnych na kolei, czyli XXIII Turnieju Piłki Nożnej o Puchar Prezesa PKP S.A. i Prezydenta ZZM. Obecna sytuacja pandemiczna, obostrzenia w stosunku do imprez masowych, ślamazarne tempo szczepień i względy bezpieczeństwa uczestników powodują, że planowane na czerwiec rozgrywki zostały odwołane. Podobnie niestety jak w ubiegłym roku. Miejmy nadzieję, że na obiektach „Jezioraka" ława uda nam się spotkać za rok.

Kwestia organizacji tegorocznych obchodów Europejskiego Dnia Maszynisty we wrześniu nie została jeszcze rozstrzygnięta. Decyzję w tej sprawie Zjazd pozostawił w gestii Rady Krajowej, na kolejnym jej posiedzeniu. ■

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

POLREGIO wnioskuje o środki na zakup taboru w ramach KPO

30 kwietnia rząd zaprezentował nową wersję Krajowego Planu Odbudowy, w której pojawiły się środki na pasażerski tabor dla kolei regionalnych. Będzie to 500 mln euro do podziału w ramach mechanizmu pożyczkowego i 482,5 mln euro w trybie grantowym.

– Cieszę się, że w nowej wersji planu pojawiły się środki grantowe na kolej regionalną, która ma najstarszy tabor i wymaga najpilniejszych inwestycji. Będziemy aplikować zarówno o środki z grantów, jak i funduszu pożyczkowego. Pomoże w tym niedawna decyzja Komisji Europejskiej zatwierdzająca przyznaną spółce pomoc publiczną. Potrzeby transportu regionalnego są ogromne – powiedział Artur Martyniuk, prezes zarządu POLREGIO.

Wcześniej POLREGIO złożyło wniosek o ponad 6,3 mld zł na unowocześnienie taboru kolejowego. Plany POLREGIO obejmują 4,6 mld zł na zakup 180 nowych EZT-ów oraz 525 mln zł na modernizację kolejnych 50 sztuk. Ponadto przewoźnik zaaplikował o 1,2 mld zł z dostępnych środków na zakup 40 sztuk hybrydowych zespołów trakcyjnych. Pozwolą one nie tylko na bardziej elastyczną obsługę tras obejmujących odcinki zelektryfikowane oraz niezelektryfikowane, jak również przyczynią się do ograniczenia emisji szkodliwych substancji przez transport, co z kolei doskonale wpisuje się w założenia KPO.

Z konieczności na niektórych trasach w Polsce wciąż kursują niezmodernizowane EZT pochodzące nawet z lat '60. Tego typu tabor nie spełnia współczesnych oczekiwań pasażerów, jeśli chodzi o komfort podróży (np. brak klimatyzacji,

Fot. Justyna Grzesik

POLREGIO. Impuls ED78-022 na stacji Poznań Gł.

czy też udogodnień dla osób z niepełnosprawnościami) i nie jest atrakcyjną alternatywą dla autobusu czy samochodu. Wkrótce też modernizacja najstarszych pojazdów może stać się nieracjonalna lub nawet niemożliwa. ■

Nie ma na to zgody!

ZZM wyraził sprzeciw dla wdrażanych w PKP Cargo zasad zagrażających bezpieczeństwu ruchu pociągów.

Mowa o wydanych przez Biuro Kierowania Przewozami PKP Cargo „Zasadach postępowania maszynisty obsługującego lokomotywę podczas uproszczonej próby hamulca przy innym pociągu". Interwencja w tej sprawie została wystosowane 10 maja do członka zarządu ds. operacyjnych Witolda Bawora, a także do wiadomości m.in. prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. ZZM zwraca w piśmie uwagę, że cyt. „wskazane zasady nie mają odzwierciedlenia w obowiązujących w spółce PKP Cargo instrukcjach i przepisach" oraz dokładnie wymienia budzące największe kontrowersje zapisy.

Wątpliwości wzbudza tryb wprowadzania znaczących zmian do systemu kolejowego – bez konsultacji z zainteresowanymi stronami. Co jest wymogiem m.in. Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 ws. wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka. Zdaniem ZZM zmiana dotyczy nie tylko jednego podmiotu kolejowego, ale ma również wpływ na inny, a zatem powinna być przeprowadzona przez interdyscyplinarny „zespół" oceniający „międzyzakładowy".

W związku z powyższym ZZM oczekuje włączenia organizacji do konsultacji wprowadzanych zmian do systemu kolejowego, a także zawieszenia wydanych przez dyrektora Biura Kierowania Przewozami – do czasu przeprowadzenia wyceny i oceny ryzyka przez PKP Cargo. ■

Najpierw raport

Na wniosek pracodawcy związki zawodowe działające w PKP Cargo wyraziły zgodę na odłożenie rozmów o podwyżkach wynagrodzeń dla załogi. Nie dalej jednak jak do końca czerwca.

Na spotkaniu w ramach dialogu społecznego 10 maja strona pracodawcy zaproponowała odłożenie negocjacji płacowych do czasu publikacji „Skonsolidowanego raportu za pierwsze półrocze 2021 r.". Strona związkowa wyraziła zgodę na prolongatę, z zastrzeżeniem że cyt. „nie później niż do 30 czerwca br.".

ZZM, Federacja ZZK i „Solidarność" wszczęły dialog społeczny z pracodawcą na tle płacowym pismem z 8 kwietnia. Dla pracowników zatrudnionych zgodnie z ZUZP domagają się podwyżek wynagrodzeń w uposażeniu zasadniczym w wysokości średnio 500 złotych na jednego zatrudnionego od 1 lipca br., a także proporcjonalnego wzrostu wynagrodzeń dla pracowników wynagradzanych według wskaźnika oraz zatrudnionych w spółkach Grupy PKP Cargo.

Wystąpienie związki zawodowe uzasadniają wzrostem pracy przewozowej oraz galopującą inflacją. ■

W skrócie

SEKTOR PRZEWOZÓW TOWAROWYCH ZZM w kwietniu podjął oficjalne interwencje w PKP Cargo ws. wyposażenia drużyn trakcyjnych, manewrowych oraz rewidentów w nowe radiotelefony, a także drużyn manewrowych oraz rewidentów w nowe latarki. Z uzyskanych ze spółki odpowiedzi na oba pisma wynika, że procedury zakupów i wyposażania pracowników w sprzęt są finalizowane.

W POLREGIO od 1 maja korzystniejsze zasady premiowania pracowników drużyn konduktorskich. ZZM jest jednym z sygnatariuszy porozumienia dotyczącego zmiany zasad premiowania pracowników z tytułu odprawy osób, rzeczy i zwierząt w pociągach, które zostało podpisane 29 kwietnia. Zakłada wzrost wysokości stawek będących podstawą do naliczenia premii za odprawę przy użyciu kas mobilnych o 29 procent.

Jak widać ZZM dba o interesy wszystkich swoich członków. ■

Wniosek o podwyżki

ZZM wspólnie z Federacją ZZK i „Solidarnością" dopomina się wdrożenia podwyżek wynagrodzeń w PKP Intercity.

Trzy wiodące organizacje związkowe pismem z 21 kwietnia do prezesa PKP Intercity Marka Chraniuka domagają się wdrożenia w spółce od 1 lipca br. podwyżek wynagrodzeń w uposażeniu zasadniczym w wysokości średnio 500 złotych na jednego zatrudnionego. Postulat proporcjonalnej wielkości wysunięty został również w stosunku do pracowników wynagradzanych według wskaźnika.

Strona związkowa uzasadnia ten postulat płacowy brakiem systemowego wzrostu wynagrodzenia w spółce od września 2019 r., przy jednoczesnym wzroście wynagrodzenia w sektorze gospodarki i firmach konkurencyjnych w tym okresie. Wysuwa także argument galopującej inflacji.

ZZM, Federacja ZZK i „Solidarność" w piśmie do pracodawcy domagały się podjęcia rozmów w tej sprawie do 15 maja. O ich przebiegu będziemy oczywiście informować w następnym GM.

Z ramienia ZZM pod pismem podpisał się przewodniczący Sektora Przewozów Pasażerskich Zbigniew Błaszkowski. ■

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

PKPCARGO

GRUPA PKP CARGO
TWÓJ PARTNER LOGISTYCZNY

www.pkpcargo.com

O wzrost płacy minimalnej

OPZZ proponuje, aby w 2022 roku płaca minimalna wzrosła o co najmniej 500 zł netto. Można to osiągnąć hybrydowo: poprzez obniżenie klina podatkowego o 250 zł oraz nominalny wzrost minimalnej płacy o tę samą wartość. OPZZ oczekuje, że „Nowy Polski Ład" zapewni pracownikom godną płacę minimalną w wysokości co najmniej 2562 zł netto.

Wzrost wynagrodzeń powinien być jednym z kluczowych komponentów powrotu gospodarki na ścieżkę wzrostu. O tym, że wyjście z kryzysu gospodarczego wynikającego z pandemii musi być oparte o działania na rzecz podniesienia wynagrodzeń mówią czołowi ekonomiści, w tym prof. Mariana Mazzucato i prof. Thomas Piketty. Nie uda się zbudować silnych, nowoczesnych i konkurencyjnych przedsiębiorstw bez wyższych płac i godnie wynagradzanych pracowników. Płaca minimalna w wysokości co najmniej 2562 zł netto pomoże w odbudowie gospodarki i zagwarantuje pracownikom odpowiedni standard życia.

Od początku pandemii pracownicy nisko wynagradzani stali się grupą społeczną w największym stopniu narażoną na skutki Covid-19. Specyfika ich pracy (rolnictwo, handel, transport, ochrona, sprzątanie) sprawia, że trudno w tych sektorach gospodarki przejść na pracę zdalną. Pracownicy ci, podobnie jak lekarze i pielęgniarki, działają na pierwszej linii frontu. Niestety uruchamiane przez rząd kolejne tarcze antykryzysowe są kierowane bezpośrednio tylko do przedsiębiorców. Nie zabezpieczają w zbliżonym stopniu interesów pracowników. Rząd w kolejnych tarczach nie porusza kwestii płacy minimalnej. Podczas gdy przedsiębiorcy otrzymują pomoc finansową, pracownikom obniża się płace. Najwyższa pora to zmienić i podnieść w sposób znaczny minimalne wynagrodzenie. Jest to konieczne, aby przestać konkurować niskimi wynagrodzeniami i kosztami pracy.

Polskę pod względem zarobków dzieli przepaść od czołówki państw Unii Europejskiej. Ponad 20 proc. osób zatrudnionych w naszym kraju zarabia mniej niż 2 tys. zł miesięcznie na rękę. To trzeci najgorszy wynik wśród krajów OECD. Nie można zapominać, że niskie wynagrodzenia hamują nakłady na badania i rozwój. Polska przeznacza na nie jedynie 1,32% PKB, podczas gdy europejscy liderzy innowacyjności ponad 3 proc. Stanowi to poważną przeszkodę popytową oddziałującą na wzrost zamożności społeczeństwa, które w niewielkim stopniu nabywa innowacyjne dobra i usługi. W konsekwencji duża część przedsiębiorstw nie jest zainteresowana zwiększaniem konkurencyjności poprzez innowacyjność, woli konkurować niską ceną oraz kosztami produkcji. Element ten stanowi poważną barierę systemową, która uniemożliwia podnoszenie wynagrodzeń i tym samym wydostanie się Polski z pułapki średniego dochodu.

Niskie wynagrodzenia idą w parze z niskim kosztami pracy. Pracownik w Polsce jest prawie trzy razy tańszy niż wynosi unijna średnia. Koszt pracy pracownika w Polsce w 2020 r. (11 euro na godzinę), kształtuje się na poziomie niższym niż unijna średnia (28,5 euro). Przez osiem lat średnia godzinowa płaca w Polsce zwiększyła się tylko o 3,1 euro za godzinę. Jednocześnie wzrosła wydajność pracowników, ale efekty ich pracy w znacznej części zostały zatrzymane przez przedsiębiorców.

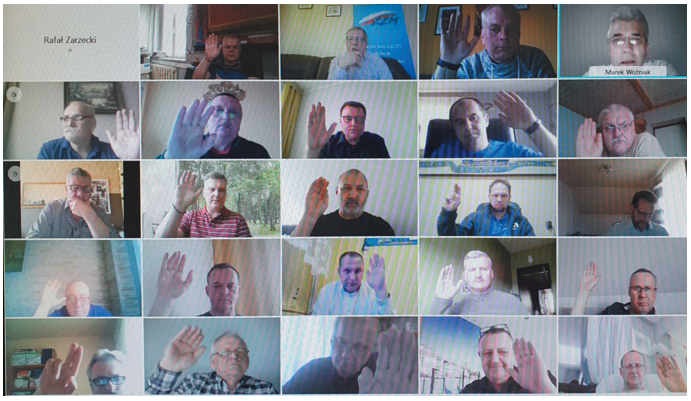
Polska jest także niechlubnym liderem wśród państw Unii Europejskiej biorąc pod uwagę wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych. Za wysoką inflację odpowiadają głównie drożejące usługi oraz ceny paliw i energii elektrycznej. Powoduje to, że zmniejsza się siła nabywcza i tak już niskich wynagrodzeń.

Obecna sytuacja wskazuje na potrzebę ustabilizowania dochodów gospodarstw domowych z pracy jako ważnego elementu strategii przezwyciężenia kryzysu Covid-19.

Andrzej Radzikowski

Z prac sektorów

Sektor Spółek Towarowych zajmował się 5 maja sytuacją w spółce PKP Cargo.



Po dyskusji i głosowaniu Sektor przyjął uchwały ws. wdrażania w spółce wytycznych tzw. wielozawodowości oraz wyprowadzania zasobów taborowych i przewozów wraz z obsługą do spółki zależnej. Decyzje dotyczą podejmowanych działań w przypadku fiaska zaplanowanych rozmów z pracodawcą. Odbędą się one już po zamknięciu tego numeru GM.

Sektor Spółek Towarowych ZZM jest zdecydowanie przeciwny takim praktykom. ■

Wolne na szczepienie?

ZZM podpisał się pod inicjatywą zawarcia protokołu dodatkowego do ZUZP PKP Cargo ws. udzielenia pracownikom poddającym się szczepieniom dnia wolnego od pracy – z zachowaniem prawa do wynagrodzenia obliczonego jak za urlop wypoczynkowy.

Obowiązujące w Polsce przepisy prawa pracy nie regulują obecnie tej sprawy. Brzmienie zaproponowanego zapisu w protokole odnosi się do dobrowolnych szczepień pracownika w związku ze stanem epidemii lub zagrożenia epidemicznego w kontekście roku kalendarzowego.

W zamyśle ma to umożliwić skorzystanie z uprawnionego dnia wolnego nie tylko w dniu szczepienia, ale także później. Jak bowiem pokazuje życie, wielu zaszczepionych odczuwa objawy lub pogorszenie samopoczucia następnego dnia, czy też kilka dni po iniekcji. ■

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

Pierwsze wagony COMBO

PKP Intercity odebrało pierwsze 4 z 60 wagony COMBO zmodernizowane przez Konsorcjum Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz i Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego Mińsk Mazowiecki.

Wagony typu 111A-30 COMBO są pierwszymi takimi pojazdami w Polsce. To wielofunkcyjne wagony o podwyższonym standardzie, w których zadbano o odpowiednie wyciszenie wnętrza, wydzielono przedziały rodzinne, przedział dla osób z niepełnosprawnościami, w tym poruszających się na wózku. W pojeździe znalazła się też część bezprzedziałowa i przestrzeń na rowery.

Kontrakt na modernizację został podpisany w kwietniu 2018 roku. W listopadzie tego samego roku przewoźnik wykorzystał prawo opcji i rozszerzył zamówienie. Wartość kontraktu wzrosła do 310 mln zł brutto i objęła łącznie 60 wagonów. Odbiór wszystkich wagonów przewidziany jest do końca grudnia 2021 roku.

Modernizacja 60 wagonów COMBO jest współfinansowana przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Wagony COMBO posiadają liczne udogodniania dla osób z niepełnosprawnościami. Znajduje się w nich specjalny przedział, który posiada dwa fotele oraz dwa miejsca na wózek inwalidzki z trójpunktowymi pasami bezpieczeństwa. Rampa pozwoli osobom poruszającym się na wózku bezpiecznie wjechać do wagonu. Pojazdy posiadają dostosowane toalety, a także kontrastowe drzwi wejściowe, klamki, poręcze i przyciski, umieszczone na wysokości odpowiedniej dla osób poruszających się na wózkach.

PKP Intercity przystąpiło do partnerstwa w ramach programu Dostępność Plus. Koordynowany przez Ministerstwo

Funduszy i Polityki Regionalnej program ma stworzyć możliwości udziału w życiu społecznym i publicznym osobom o szczególnych potrzebach. PKP Intercity zobowiązało się do poszerzania działań na rzecz tych osób, w tym szczególnie osób z niepełnosprawnościami, czy seniorów. Ponadto wagon COMBO uzyskał certyfikat „Transport bez barier" przyznany przez Fundację Integrację po szczegółowym audycie dostępności tego pojazdu. ■

Zalecana procedura powypadkowa

Ze względu na wagę i skalę problemu, poniżej przedstawiamy cenne wskazówki dotyczące postępowania maszynisty po wypadku z udziałem osób postronnych.

I tak: kran/manipulator hamulca – pozostawić w pozycji hamowanie nagłe.
Nastawnik w zero/zadajnik mocy – w zero.

1. Natychmiast po zdarzeniu należy poinformować dyspozytora, dyspozytora sekcji. Podać mu wszystkie informacje dotyczące wypadku oraz numer kontaktowy do osoby bliskiej. Podczas wykonywania połączeń telefonicznych warto pamiętać, że wszystko jest rejestrowane przez urządzenia w kabinie. Dlatego wszelkie „prywatne" rozmowy dobrze jest wykonywać na zewnątrz pojazdu, zwracając uwagę na monitoring zewnętrzny.
2. Dobrze wywietrzyć kabinę, szczególnie zimą, kiedy używa się denaturatu.
3. Po przyjeździe na miejsce Policji, powołując się na wewnętrzne przepisy bezpieczeństwa spółki kategorycznie odmawiać opuszczenia lokomotywy przed przybyciem na miejsce zmiennika. Czyli kolegi maszynisty, który po nas ma prowadzić dalej pociąg, a nie np. kogoś z PLK.
4. Bardzo ważna rzecz. Masz prawo odmówić zeznań w dniu zdarzenia – powołaj się na art. 183 § 1 Kodeksu postępowania karnego!
5. Jeśli zdecydujesz się zeznawać, czego sugerujemy nie robić – mów ogólnikowo. Pamiętaj o prawie do odmowy zeznań w dniu zdarzenia – powołaj się na art. 183 § 1 Kodeksu postępowania karnego.
6. Gdy na lokomotywę wejdzie osoba postronna, jak np. policjant, prokurator itp. dobrze poinformować, że wszystkie rozmowy w kabinie są nagrywane. Z dużym prawdopodobieństwem wyeliminuje to głupie insynuacje.
7. Poprosić o wpisanie się do książki pokładowej z napędem.
8. Jeśli prokurator/policjant zażąda badań na obecność narkotyków – zgodzić się, ale powiedzieć, że tylko i wyłącznie poprzez badanie krwi. Sugerując, że testy ze śliny nie są do końca wiarygodne.
9. W razie pozytywnego wyniku na obecność alkoholu zażądać ponownego badania po 15 minutach. Nie palić papierosów. Przepłukać usta wodą.
10. Zanim podpiszemy cokolwiek, dwa razy uważnie przeczytać co podpisujemy. Szczególną uwagę trzeba zwrócić na swoje zeznania, które spisuje policjant. Jeszcze raz ważne przypomnienie: masz prawo odmówić zeznań w dniu zdarzenia – powołaj się na art. 183 § 1 Kodeksu postępowania karnego!
11. Taśmę, o ile jest, wyciągamy wyłącznie w obecności członka komisji powypadkowej. Prosimy o stosowny odpis w książce pokładowej pojazdu.
12. Taśmę powinniśmy opisać przy członku komisji, a następnie mu ją oddać.
13. Po zakończeniu czynności zgłosić ten fakt dyspozytorowi, który powinien zadbać o nasz bezpieczny powrót do domu (taxi).
14. Przysługuje nam pomoc psychologa, na którą jesteśmy zgłaszani automatycznie przez dyspozytora. Jest to całkowicie anonimowe i niezobowiązujące, dlatego poleca się z tego skorzystać.
15. Warto jest być w kontakcie z Przewodniczącym Związku, aby w razie konieczności szybko uruchomić asystę prawną. Poproś o asystę prawną – masz do tego prawo!
16. Nie należy śpieszyć się z powrotem do pracy. Jeżeli zachodzi taka konieczność przedłużyć „wolne" udając się do lekarza rodzinnego.

Łącząc Europę

Zagęszcza się grafik wydarzeń związanych z Europejskim Rokiem Kolei. Komisja Europejska zaplanowała uruchomienie specjalnego pociągu, który przemierzy nasz kontynent jesienią. Zawita oczywiście także do Polski.

W przedsięwzięciu, oprócz Komisji, uczestniczy wiele organizacji branżowych zrzeszających przewoźników, zarządców infrastruktury i innych partnerów na szczeblu unijnym, krajowym i lokalnym. W Polsce koordynatorem Europejskiego Roku Kolei jest prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra.

Rozkład jazdy pociągu „Łącząc Europę" (ang. – Connecting Europe Express) został ogłoszony 9 maja w Dniu Europy. Data nawiązuje do podpisania historycznej Deklaracji Schumana, będącej początkiem integracji i jednoczenia kontynentu.

Ze względu na brak pełnej interoperacyjności między niektórymi częściami europejskiej sieci kolejowej i różny rozstaw szyn pociąg będzie zestawiany z 3 różnych składów, pasujących do różnych szerokości torów w Europie. Na infrastrukturze normalnotorowej w składzie znajdzie się sześć wagonów. W dwóch będą mobilne wystawy poświęcone nowym technologiom i innowacjom w sektorze kolejowym oraz wsparciu projektów infrastrukturalnych przez UE. Całość uzupełni wagon konferencyjny, restauracyjny, wypoczynkowy i sypialny.

Inny skład podstawiony zostanie w Portugalii i Hiszpanii, gdzie rozstaw torów wynosi 1 668 mm. Po szerokim torze w Estonii, Łotwie i Litwie będzie natomiast poruszał się trzeci z planowanych składów.

Pociąg zacznie swoją podróż 2 września w Lizbonie i odwiedzi ponad 40 miast w 26 krajach, docierając do Paryża 7 października. Polskie miasta odwiedzi we wrześniu, jego przyjazd do Gdańska będzie miał miejsce w przeddzień otwarcia Międzynarodowych Targów Kolejowych Trako 2021.

Szczegółową mapę i regularne aktualizacje dotyczące pociągu „Łącząc Europę" oraz Europejskiego Roku Kolei można znaleźć na stronach www.connectingeuropeexpress.eu oraz https://europa.eu/year-of-rail/index_pl

Kalendarium polskich wydarzeń związanych z Europejskim Rokiem Kolei jest dostępny na stronie www.rokkolei.pl. Na stronie zamieszczono również formularz umożliwiający zgłoszenie wydarzenia. ■

Ostatnie pożegnania

Rodzina, przedstawiciele pracodawcy i grono kolegów towarzyszyło 10 maja w ostatniej drodze Markowi Kośnemu. Zmarł nagle 10 kwietnia w wieku 67 lat pełniąc obowiązki służbowe na Olszynce Grochowskiej. Spoczął na Cmentarzu Bródnowskim w Warszawie.

Wspomnienia

Marek Kośny urodził się 30.05.1953 w Mińsku Mazowieckim. Był absolwentem Technikum Kolejowego w Warszawie. Całe życie zawodowe związany z transportem kolejowym.

Jako maszynista lokomotywowni Praga rozpoczął pracę w 1974 roku. Pracował także w lokomotywowni Odolany. Następnie pełnił obowiązki maszynisty w Zakładzie Centralnym PKP Intercity S.A. na Olszynce Grochowskiej.

W latach 80. przyczynił się do budowy infrastruktury drogowej w Iraku. Jako maszynista w polskiej firmie Dromex pracował przy budowie autostrad. Aktywnie bronił praw pracowniczych. Był inicjatorem powołania Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce w PKP Intercity w Zakładzie Centralnym oraz wieloletnim przewodniczącym organizacji. Jako członek Rady Krajowej ZZM oraz delegat na zjazdy krajowe zasiadał w Komisji Mandatowej. W 2014 r. podczas Centralnych Obchodów Dnia Maszynisty został wyróżniony honorową odznaką „Zasłużony dla ZZM".

Pełniąc obowiązki przewodniczącego Związku dał się poznać jako osoba zaangażowana oraz pełna pasji. Chęć niesienia wsparcia i pomocy innym realizował także poprzez pracę ławnika w Rejonowym Sądzie Pracy na warszawskiej Pradze. Ponieważ jego pasją były szachy, należał do Polskiego Związku Szachowego. Był członkiem klubu sportowego sekcji szachowej „Polonia Warszawa" oraz „Zieloni" Zielonka. Uczestniczył w wielu turniejach szachowych, zarówno krajowych jak i zagranicznych. Najlepszy indywidualny rezultat uzyskał w Poczdamie, godnie reprezentując polskich kolejarzy w tej dyscyplinie.

Marek dał się poznać jako osoba godna zaufania. Potrafił przekazać wiedzę i umiejętności nowym adeptom zawodu maszynisty ze spokojem szachowego arcymistrza. Zawsze mogliśmy na Niego liczyć i szukać Jego wsparcia. Będzie nam Go bardzo brakowało.

Koledzy z Olszynki

Ceremonia pogrzebowa 29-letniego maszynisty Zakładu Centralnego PKP Intercity Pawła Kuśnierka odbyła się 10 maja w rodzinnej miejscowości zmarłego – Końskowoli.

Na ostatnim pożegnaniu nie mogło zabraknąć delegacji z ZZM IC Warszawa, która w asyście pocztu sztandarowego złożyła wieńce od organizacji związkowej i kolegów z sekcji.

Pawła zapamiętamy jako Człowieka o szczerym i dobrym sercu, nadzwyczaj koleżeńskiego i uczynnego. Cześć Jego pamięci! **(ŁG)**

W Suchej Beskidzkiej 10 maja odbyły się uroczystości pogrzebowe Józefa Steczka.

Ś.P. Józef Steczek od początku był członkiem Małopolskiego Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Suchej Beskidzkiej. Maszynista Małopolskiego Oddziału Polregio. Pracował w Lokomotywowni Oświęcim i Suchej Beskidzkiej. Bardzo koleżeński i uczynny, chętnie służył pomocą. Miał 62 lata. **(GD)**

Fot. Krzysztof Kramarz

W PKP SKM w Trójmieście z bólem serca pożegnaliśmy naszych Kolegów, którzy odeszli na wieczną służbę.

W lutym wieloletniego członka związku, maszynistę Sławka Nowakowskiego. Nie umarł na Covid. Zgłosił się na pogotowie potrzebując pomocy po wcześniej przeprowadzonym zabiegu medycznym. Niestety, sześć godzin podróżowania w karetce i szukania miejsc w kolejnych szpitalach okazało się ponad Jego siły. Zmarł w karetce. Być może w innych czasach Sławek by żył. Mieszkał 10 minut od szpitala. Zdążył wziąć jedną emeryturę. Miał 57 lat.

Andrzej Daszkiewicz zmarł w wieku 58 lat i został pochowany w maju. Do końca swoich dni pracował jako starszy maszynista w naszej spółce, członek ZZM. Bolało go gardło. Diagnoza lekarska nie pozostawiała żadnej nadziei. Było za późno. Oficjalnie nie umarł na Covid, ale być może w czasach wolnych od Covida mógłby jeszcze długo żyć. Dostęp do lekarzy specjalistów nie za pośrednictwem teleporady, ale bezpośrednia wizyta w gabinecie i kontakt z zaszczepionymi lekarzami być może zapobiegłyby tragedii.

Jurek Klein w marcu obchodził swoje 60. urodziny. Zmarł 2 miesiące później w specjalistycznym, covidowym szpitalu. Samotnie, nie w otoczeniu bliskich. Nie wiadomo jak się zaraził. Ostatnio pracował jako starszy dyspozytor w naszej spółce. Wcześniej maszynista, wieloletni członek związku. Zmarł, bo nie zdążył nabrać odporności na SARS-Cov-2.

Ponad 30 lat pracuję w SKM. Nie pamiętam żeby kiedykolwiek na wieczną służbę odeszło tylu w tak krótkim czasie.

Krzysztof Apostel

Kto pomoże najlepiej?

Psychologia w kręgach kolejowych w ostatnich latach nabiera na znaczeniu. Coraz więcej przewoźników stara się zapewnić swoim pracownikom dostęp do pomocy powypadkowej, a i np. sami maszyniści nie krępują się szukać profesjonalnej opieki po traumatycznych zdarzeniach na służbie. Dla uzyskania pożądanego efektu w szybkim czasie kluczowy jest wybór odpowiednich specjalistów.

Jak to bowiem w życiu zwykle bywa, diabeł tkwi w szczegółach. Zastanawiając się nad doborem specjalisty pierwszym krokiem powinna być odpowiedź na pytanie jakim problemem ma się on zajmować. Jeżeli zależy nam na zwykłej diagnozie i konsultacji – to wystarczy psycholog. Jeśli w grę wchodzi próba rozwiązania problemu lub poradzenia sobie z traumą – trzeba poszukać psychologa prowadzącego praktykę terapeutyczną w ramach której zajmuje się również interwencją kryzysową.

Kompetencje psychologa w dość łatwy sposób można zweryfikować ze względu na precyzyjnie określone standardy w ustawie o zawodzie psychologa. W przypadku pomocy terapeutycznej nie będzie to takie proste, ze względu na brak ustawy o zawodzie terapeuty i dużą liczbę podejść teoretycznych w samej terapii. Wśród samych terapeutów nazywanych nurtami.

Dobór odpowiedniej metody

W obecnych czasach mamy cztery główne nurty psychoterapii: psychodynamiczny, poznawczo-behawioralny, humanistyczny i systemowy. Wszystkie uznawane są przez NFZ jako skuteczne formy leczenia. W każdym proces certyfikacji specjalisty obejmuje kilkuletnie szkolenie pod stałą superwizją (kontrolą doświadczonych terapeutów). Dopiero tak wyszkolony specjalista jest wyposażony w odpowiednie kompetencje do pracowania ze złożonymi problemami natury psychicznej. Trzeba jednak przy tym pamiętać, że każdy nurt będzie specjalizować się w różnych dziedzinach i podejściu do danej problematyki.

Jaki zatem specjalista będzie najlepszy do radzenia sobie z traumą po wypadkach kolejowych i objawami ASD (Ostrej Reakcji na Stres) i PTSD (Zespołu Stresu Pourazowego)? Ze względu na największą liczbę badań i najlepiej udokumentowanie wyniki prac naukowych za najskuteczniejszą metodę radzenia sobie z traumą i leczeniem objawów PTSD i ASD uważane jest podejście poznawczo-behawioralne. W ramach tego nurtu opracowane zostały procedury pracy z poszczególnymi przypadłościami, które przynoszą efekt już po pierwszych spotkaniach. Dzięki procedurom można zapewnić powtarzalność działań z kolejnymi pacjentami, co pozwala prowadzić wiarygodne badania podnoszące jakość i standard prowadzonych usług.

Od czego zależy sukces?

Warto pamiętać, że o sukcesie spotkań z psychologiem terapeutą decydować będą dwa kluczowe czynniki. Przede wszystkim nasze zaufanie i zaangażowanie w rozwiązanie problemu, a z drugiej strony kompetencje specjalistów, którzy działając odpowiednio dobranymi metodami będą gwarantować pożądany efekt. By tak się stało należy świadomie wybrać danego psychologa, któremu zaufamy i powierzymy tajemnice.

Za miesiąc postaram się przedstawić Państwu jak wygląda standardowe spotkanie z psychologiem terapeutą i czego można spodziewać się idąc do specjalisty. Czyli trochę faktów i mitów na temat pracy ludzi dbających o nasze zdrowie psychiczne. ■

Jakub Niklas
Powypadkowe Wsparcie Psychologiczne
jakub.niklas@ipron.pl

Nie mówimy żegnaj

Kolejni nasi koledzy udali się na zasłużone emerytury po ponad 40-letniej służbie na polskich kolejach.

Z dniem 25 lutego po ponad 41 latach pracy uczynił to Jan Mazgaj, członek Rady Maszynistów ZZM w Białymstoku.

Pracę na PKP rozpoczął w styczniu 1980 roku. Najpierw jako pomocnik maszynisty parowozu, a następnie od 1983 r. jako maszynista parowozu. W 1987 r. ukończył kurs na maszynistę spalinowych pojazdów trakcyjnych, a siedem lat później – na maszynistę elektrycznych pojazdów trakcyjnych.

Od 2008 r. maszynista instruktor. Jan Mazgaj wyszkolił wielu wartościowych maszynistów. Wykładowca na kursach i egzaminator kandydatów na maszynistę. Laureat odznaczeń „Zasłużony dla Kolejnictwa" oraz „Zasłużony dla Transportu RP".

Podziękowanie za długoletnią pracę złożyli zwierzchnicy oraz koleżanki i koledzy z Sekcji PKP Cargo w Białymstoku.

Jan Mazgaj na tle pamiątkowego banera ufundowanego przez kolegów

Tego samego dnia po ponad 45 latach pracy przeszedł na zasłużoną emeryturę Wiesław Babynko.

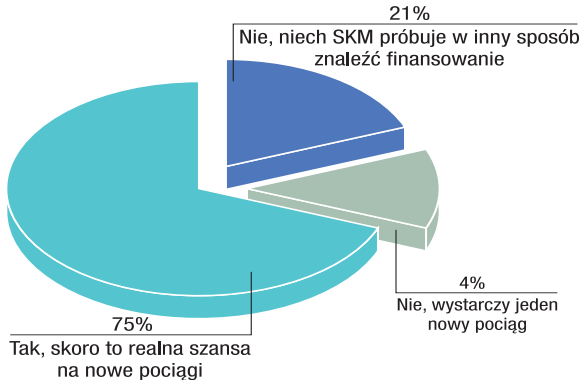
Do PKP trafił w 1975 roku jako uczeń szkoły kolejowej. W drużynach trakcyjnych od 1979 r. Kolejno jako: pomocnik maszynisty spalinowych pojazdów trakcyjnych, maszynista spalinowych i elektrycznych pojazdów trakcyjnych. Wyszkolił również wielu wartościowych maszynistów.

Za długoletnią pracę podziękowania złożyli zwierzchnicy oraz koleżanki i koledzy z białostockiej Sekcji PKP Cargo.

(JS)

Barometr

*Czy Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego powinien wydłużyć umowę PKP SKM w Trójmieście?**



** Dłuższy czas umowy z samorządem umożliwia spółce ubieganie się o niezbędny kredyt bankowy. Projekt zakupu większej ilości taboru ma duże szanse na dofinansowanie ze środków unijnych (przyp.red).*

Źródło: Ankieta czytelników na portalu Trójmiasto.pl, 29.04.2021

LICZBA MIESIĄCA

43

Tyle przypadków użycia sygnału Radio-Stop przez osoby nieuprawnione zanotowała w kwietniu na terenie całego kraju Straż Ochrony Kolei.

Cytat miesiąca

NATURALNYM KIERUNKIEM JEST PRZEJŚCIE NA ZASILANIE Z OZE

CO POZWOLI NAM ZAOFEROWAĆ PODRÓŻE NEUTRALNE KLIMATYCZNIE

Janusz Malinowski, prezes Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, po podpisaniu listu intencyjnego ws. dołączenia do programu transformacji energetycznej pn. Zielona Kolej. ŁKA uczyniła to jako pierwszy przewoźnik pasażerski.

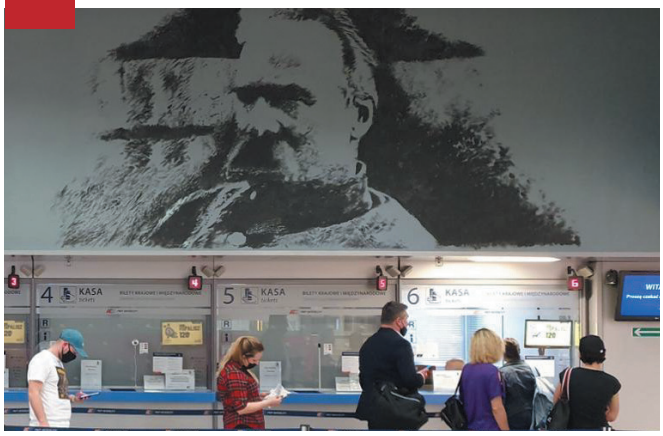
Wokół CPK

Spółka Centralny Port Komunikacyjny rozstrzygnęła przetargi na wykonanie prac przygotowawczych – tzw. studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, dla dwóch zadań inwestycyjnych.

Pierwsze dotyczy planowanej nowej linii kolejowej Warszawa – CPK – Łódź o długości 140 km. Jak podaje spółka, ma być ona pierwszym elementem systemu kolei dużych prędkości w Polsce. Za najkorzystniejszą uznano ofertę konsorcjum firm IDOM, Multiconsult, Transprojekt Gdański i Arcadis.

Drugie rozstrzygnięcie obejmuje wykonanie studium wykonalności dla planowanego węzła kolejowego CPK, obejmującego odcinki linii kolejowych w relacjach dalekobieżnych i regionalnych. Za najkorzystniejszą uznano ofertę Konsorcjum Egis Poland, Egis Rail (Francja) i Jaf-Geotechnika.

W obiektywie



Dworzec Kraków Główny jest trzecim tego typu obiektem w Polsce, który otrzymał swojego patrona. Podczas oficjalnych uroczystości nadano mu imię Józefa Piłsudskiego. Stało się to dokładnie 11 maja, w przeddzień 86. rocznicy śmierci Marszałka. Z tej okazji w holu z kasami biletowymi odsłonięty został także okolicznościowy mural.

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że 18.04.2021 r. odszedł od nas niespodziewanie po nagłej chorobie nasz serdeczny Kolega

PAWEŁ KUŚNIEREK

maszynista, członek ZZM IC Warszawa

Żył 29 lat

Rodzinie i bliskim

wyrazy głębokiego współczucia i żalu

składają

Zarząd i członkowie ZZM IC Warszawa

Kresowe portrety

Stacja Muzeum szuka zdjęć na potrzeby wydawnictwa dotyczącego kolejarzy z Kresów. Poniżej publikujemy apel w tej sprawie.

Drodzy Państwo!

Stacja Muzeum (d. Muzeum Kolejnictwa w Warszawie) przystępuje do realizacji projektu „Wydanie drukiem książki (reportażu historycznego) Dominiki Leszczyńskiej pt. Kolejarze z Wileńszczyzny", realizowanego w ramach dofinansowania ze środków Ministra Kultury, Dziedzictwa Narodowego i Sportu pochodzących z Funduszu Promocji Kultury. Dotację uzupełnią środki z budżetu Samorządu Województwa Mazowieckiego oraz środki własne Stacji Muzeum.

Dworzec kolejowy w Wilnie, zbiory Stacji Muzeum (nr inw.: Arch 859)

Oparte na faktach historie kilku rodzin kolejarzy kresowych trafią do drugiego tomu z serii „Historie kolejowe". Chcielibyśmy, aby powstającej książce towarzyszył Portret Zbiorowy Kolejarza Kresowego, tworzony wspólnie z Państwem – Czytelnikami „Głosu Maszynisty". Stąd nasza gorąca prośba o sięgnięcie do archiwów rodzinnych i udostępnienie skanów bądź fotografii pracowników dróg żelaznych z dawnych Kresów Wschodnich (od Wilna po Lwów).

Pliki w formie elektronicznej można nadsyłać na adres: dominika.leszczynska@stacjamuzeum.pl lub historia@stacjamuzeum.pl (rozdzielczość 300–600 dpi, TIFF, zapis bez kompresji, jeżeli zdjęcia są w sepii – skan w kolorze, jeśli czarno-białe – skan w skali szarości). Zachęcamy też do kontaktu korespondencyjnego lub telefonicznego (Stacja Muzeum, ul. Towarowa 3, 00-811 Warszawa, tel. 22-620 04 80 w. 123).

Wszystkim Darczyńcom, których materiały trafią do książki lub utworzą Portret Kolejarza, zechcemy odwdzięczyć się egzemplarzem autorskim „Kolejarzy z Wileńszczyzny".

Więcej informacji o całym przedsięwzięciu przekażemy Państwu w następnym numerze. ■

Zespół Stacji Muzeum

Mazowsze. serce Polski
STACJA MUZEUM
Ministerstwo Kultury Dziedzictwa Narodowego i Sportu.
PKP POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE Spółka Akcyjna

Humor

Blondynka wchodzi do gabinetu psychiatry i rozgląda się:

– Ojej, przepraszam. Chciałam wejść do dentysty, ale coś mi mówi, że źle trafiłem.

– Wcale nie. Jeżeli coś do ciebie mówi, to idealnie trafiłaś.

•

W restauracji. Gość zwraca się do kelnera:

– Proszę pana, ta zupa mi nie odpowiada!

– Rozumiem. A często zdarza się panu rozmawiać z zupą?

•

Rozmowa dwóch kolegów:

– Czy ja dobrze widzę, że niesiesz skrzynkę butelkowanego wina?

– Tak. Byłem u spowiedzi i ksiądz zalecił odkupienie win.

•

W szkole. Nauczycielka pyta Jasia:

– Czy tata nadal odrabia za ciebie lekcje?

– Nie. Ostatnia pała zupełnie go załamała.

•

Awantura domowa:

– Znowu przychodzisz do domu o trzeciej nad ranem!

– Przestań podważać decyzje lekarza! Zalecił mi regularny tryb życia!

•

Sędzia na rozprawie rozwodowej zwraca się do męża.

– Postanawiam przyznać pańskiej żonie 2 tysiące złotych miesięcznie.

– Doskonale, wysoki sądzie. Ja też od czasu do czasu coś od siebie dorzucę.

•

Na gałęzi wiszą sobie 3 nietoperze i rozmawiają ze sobą.

W pewnej chwili jeden z nich zaniemówił i jak sprężyna stanął głową do góry.

Ci dwaj pozostali popatrzyli na siebie i jeden z nich:

– Kurczę, znowu zemdlał.

Fraszki Jerzego Szulca

GAPOWE

Nie oglądaj się po burzy
Bo się wpieprzysz do kałuży.

KARIERA

Czasami niestety trzeba upaść nisko
Jeśli się wysokie chce mieć stanowisko.

BATY

Aż tak osła bili
Że go osłabili.

WIELKA CZWÓRKA

Kawałeczek, ociupinka
Ździebełeczko oraz krztynka.

Filatelistyka

Z okazji jubileuszu 30-lecia Klub Sympatyków Kolei we Wrocławiu wydał spersonalizowane znaki opłaty pocztowej (SZOPY).

Przedstawiają klubowy tabor tj. lokomotywę parową T3A/ Fablok Chrzanów/ 1953/Tkh 05353 Ferrum, lokomotywę spalinową 1D/Fablok Chrzanów/ 1958/ SM30 507, lokomotywę spalinową Ls40/ Fablok Chrzanów/1959/Ls40 5434.

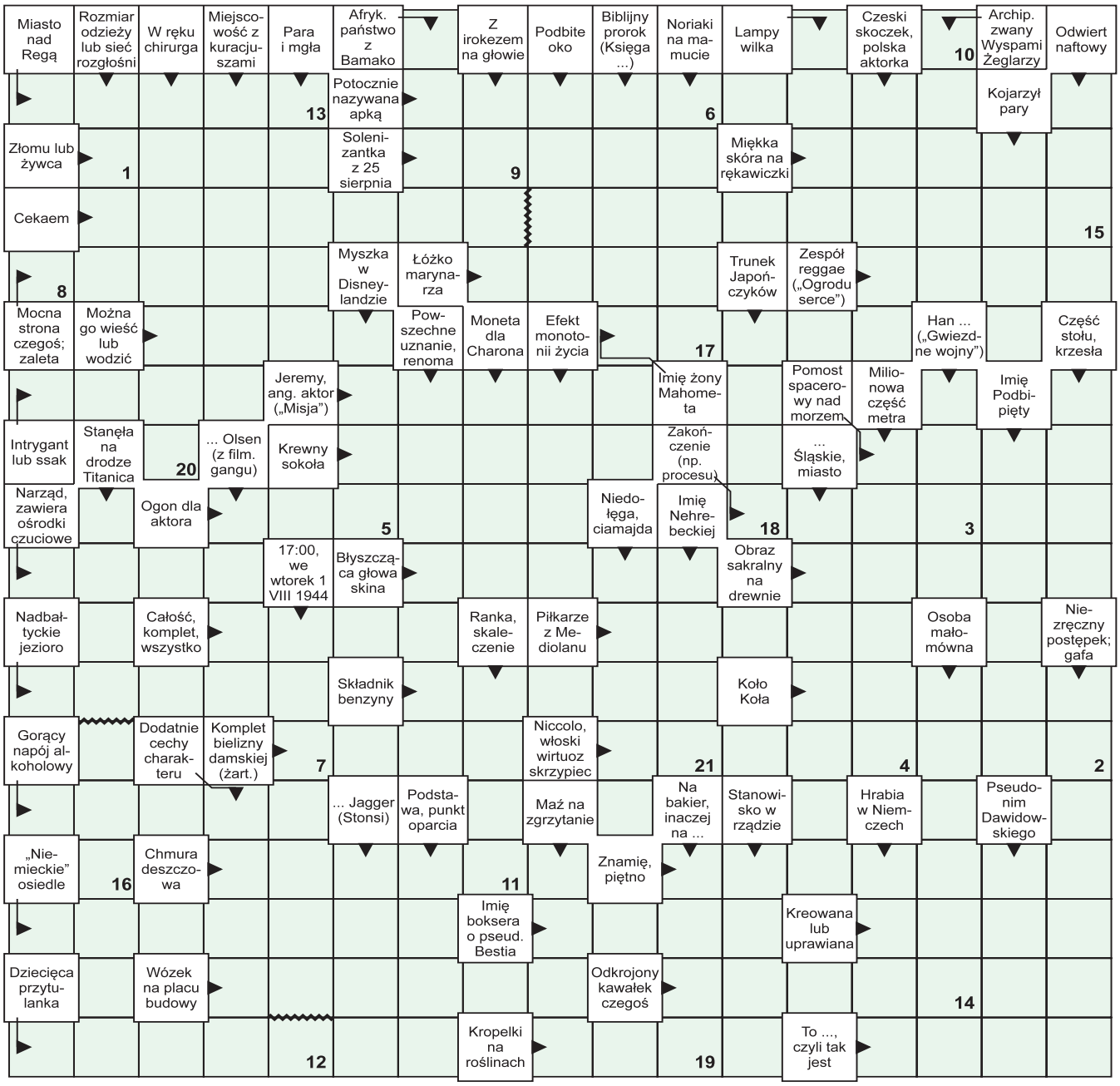
Stowarzyszenie prowadzi szeroką działalność w zakresie ochrony i promocji kolei na terenie Dolnego Śląska. Zajmuje się m.in. gromadzeniem zabytkowego taboru, pamiątek, dokumentów i modeli związanych z kolejnictwem. Organizuje także przejazdy pociągami retro. ■

(LEW)

Hobby

Na mocy ogłoszonego tzw. luzowania obostrzeń pandemicznych swoje podwoje dla zwiedzających mogły otworzyć placówki.

Od 4 maja można ponownie zwiedzać sale wystawowe i ekspozycję zewnętrzną Stacji Muzeum w Warszawie. Od 26 maja mają tam ruszyć jazdy symulatorem lokomotywy EU07, na które bilety są do nabycia na platformie eWejściówki.pl. Na 30 maja przewidziana jest natomiast giełda modelarska.



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 21 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21

Rozwiązania krzyżówki nr 5 prosimy nadsyłać do 7 czerwca 2021 r. pod adresem: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 5". Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – gadżety związkowe.

*Rozwiązanie krzyżówki nr 4: „Karta próby hamulca". Nagrodę – weekendowy pobyt dla dwóch osób w wybranym ośrodku CS Natura Tour wylosował **Rafał Szcześniak** z Olsztyna. Gratulujemy. Informację wyślemy pocztą. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie adresu zamieszkania oraz pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.*

Głos Maszynisty
ISSN 1896-2181
BIULETYN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE
Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, tel. (22) 474 26 15, fax (22) 474 26 16, tel. kol. 922 474 26 15 lub 16
e-mail: rkzzm@wp.pl
Zespół redakcyjny: Rafał Zarzecki (redaktor naczelny), Paweł Spychalski. Współpraca: Grzegorz Moc, 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.
Na okładce: Pociąg POLREGIO w Szklarskiej Porębie Górnej. Fot Dominik Lebda

MORZE GÓRY LASY

JESTEŚMY TAM
GDZIE SŁOŃCE

NATURAtour

7 DNI
DZIWNÓWEK
od **1.060** zł

10 DNI
USTKA
od **1.835** zł

10 DNI
USTRONIE MORSKIE
od **2.000** zł

7 DNI
SPAŁA
od **840** zł

7 DNI
KARPACZ
od **600** zł

7 DNI
ZAKOPANE
od **1.050** zł

WIĘCEJ INFORMACJI O OFERTACH:

22 266 87 65

www.naturatour.pl