





Apel Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych

KKZZ z całą mocą potępia haniebną napad wojsk rosyjskich na niepodległą Ukrainę. Głęboko wierzymy, że brutalny zamach na wolność naszych sąsiadów, na pokój w Europie i światową równowagę zostanie skutecznie odparty. Że raz na zawsze skutecznie zostanie odegnane widmo koszmaru II Wojny Światowej, która zostawiła krwawy ślad szczególnie na słowiańskich ziemiach. A akt barbarzyństwa ze strony Rosji na wiele lat stanie się przestrogą dla wszystkich niedemokratycznych reżimów.

Prawo do samostanowienia, suwerenności i wolności obywateli Ukrainy to sprawa fundamentalna – ponad wszystkimi podziałami. Ze źródeł tego prawa obficie czerpią takie zdobycze cywilizacyjne jak podstawowe prawa człowieka, w tym prawo do tworzenia związków zawodowych.

W imieniu naszych członków przesyłamy wyrazy wsparcia i słowa otuchy dla wszystkich osób osobiście dotkniętych perfidnym atakiem rosyjskich agresorów. Zwracamy się z apelem do wszystkich związków zawodowych wchodzących w skład KKZZ, a także do każdego człowieka dobrej woli z osobna, o czynne włączenie się w pomoc uciekającym przed wojną uchodźcom organizowaną i koordynowaną przez organizacje państwowe, samorządowe, pożytku publicznego. ■

Podziękowanie

Nasz kolega z ZMZ PR Lublin (prosił o niepodawanie nazwiska) dał schronienie grupie uchodźców z Ukrainy. Za pośrednictwem Głosu Maszynisty serdecznie dziękuje Prezydium Rady Krajowej ZMZ, koleżankom i kolegom ze Wschodniego Zakładu Polregio S.A. oraz członkom ich rodzin, a także wszystkim ludziom dobrej woli za udzieloną pomoc.



www.drukarniapapillon.pl
www.drukarniaopakowan.eu

pod semaforem



Właściciele Polregio SA – rządowa Agencja Rozwoju Przemysłu i marszałkowie – za ignorowanie postulatów pracowników.



Polskie społeczeństwo za ofiarą pomoc uchodźcom uciekającym przed wojskami najeźdźców z putinowskiej Rosji.

Co się odwlecze...?

Mędzyzwiązkowy Komitet Strajkowy w Polregio odwołał strajk ostrzegawczy zaplanowany na 2 marca. Decyzja zapadła w przededniu – w obliczu rosnącego kryzysu humanitarnego i konieczności ewakuacji uchodźców pociągami. W żaden sposób nie oznacza zaprzestania słusznej walki o należne pracownikom podwyżki wynagrodzeń, o czym świadczy m.in. list otwarty do premiera Mateusza Morawieckiego.

Wszystkie sprawy organizacyjne strajku w godzinach porannych 6.00–8.00 w środę 2 marca były dopięte na ostatni guzik. MKS nie pozostał jednak obojętny na wydarzenia dookoła, a zwłaszcza losy tysięcy uchodźców uciekających koleją przed wojną i szukających schronienia w bezpiecznym miejscu. W piśmie do prezesa Polregio Artura Martyniuka z 1 marca MKS wyraźnie to podkreślił.

„...Decyzja o zawieszeniu strajku wynika tylko i wyłącznie z sytuacji geopolitycznej. Została przez nas podjęta w imię wyższej potrzeby, pomimo prowokacyjnych działań mających doprowadzić do eskalacji sporu. W obliczu zapowiedzianej akcji strajkowej Zarząd spółki nie zdecydował się choćby na zorganizowanie spotkania mediacyjnego

ws. realizacji postulatów wysuniętych przez przedstawicieli załogi. Ograniczył się jedynie do wystosowania jednego pisma, a ostatnie kilkadziesiąt godzin zmarnował na maskowanie nieudolnego zarządzania” – czytamy w ww. piśmie do prezesa Martyniuka.

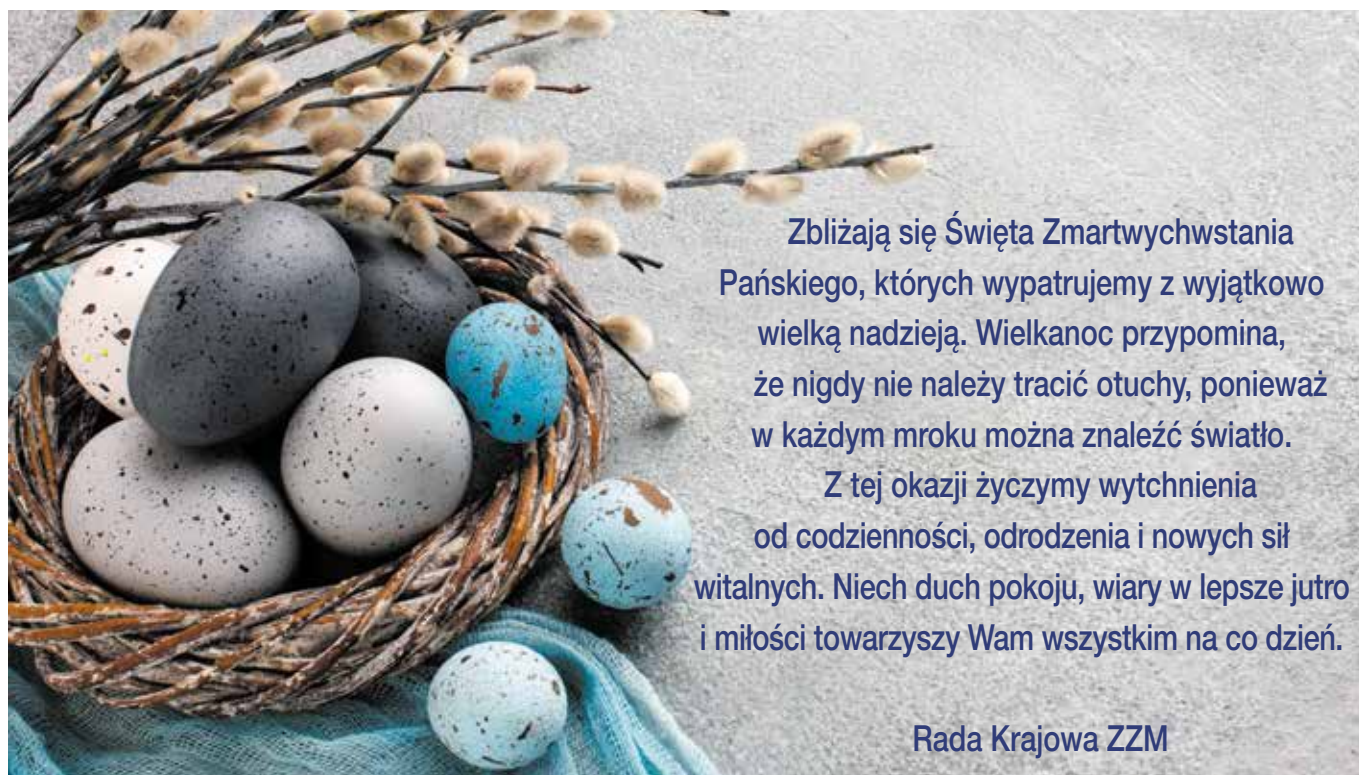
MKS ostrzegł, że dalsze lekceważące podejście do postulatów płacowych strony społecznej skutkować będzie wznowieniem i kontynuowaniem protestu w Polregio ze zdwojoną siłą. Jeśli zajdzie taka potrzeba, uruchomieniem nie tylko strajku ostrzegawczego, ale także generalnego.

Wiele na to wskazuje, bo kolejna tura negocjacji w ramach sporu zbiorowego, która odbyła się 8 marca, nie przyniosła spodziewanych efektów. Jeśli chodzi o systemową podwyżkę w spółce, strona

pracodawcy zaproponowała 400 zł brutto do wynagrodzenia zasadniczego od 1 stycznia br., którą jednakże obwarowała warunkiem. A jest nim – uwaga – uzyskanie najpierw na ten cel... finansowania. Ponadto w swej szczodrości i uznaniu dla załogi pracodawca zobowiązał się na jednorazową gratyfikację w wysokości 500 zł.

W odpowiedzi strona związkowa przedstawiła ostateczne stanowisko. Wyraża w nim zgodę na podział wnioskowanej kwoty na dwa etapy. Czyli podwyżkę wynagrodzeń dla wszystkich pracowników spółki wynagradzanych według ZUZP w kwocie 700 złotych w następujących ratach:

- 400 złotych w uposażeniu zasadniczym od 1 grudnia 2021 roku,



Zbliżają się Święta Zmartwychwstania Pańskiego, których wypatrujemy z wyjątkowo wielką nadzieją. Wielkanoc przypomina, że nigdy nie należy tracić otuchy, ponieważ w każdym mroku można znaleźć światło.

Z tej okazji życzymy wytchnienia od codzienności, odrodzenia i nowych sił vitalnych. Niech duch pokoju, wiary w lepsze jutro i miłości towarzyszy Wam wszystkim na co dzień.

Rada Krajowa ZZM

Spór zbiorowy w PKP Cargo

Rokowania w ramach dialogu społecznego na tle postulatów płacowych w PKP Cargo nie przyniosły rezultatów. Formuła dialogu społecznego została oficjalnie zakończona, a rozpoczął się spór zbiorowy z pracodawcą na tle wdrożenia podwyżek wynagrodzeń dla pracowników.

Związki zawodowe nie zgodziły się 1 marca na próbę odwołania sprawy, nie wiadomo na jak długo. Pracodawca zwrócił się wówczas o przedłużenie prowadzonego dialogu społecznego do czasu oceny wyników finansowych

spółki za 2021 rok i pierwszy kwartał 2022 r.

Strona społeczna jeszcze tego samego dnia wystosowała wystąpienie z żądaniem wdrożenia z dniem 1 kwietnia br. podwyżki wynagrodzeń w uposażeniu zasadniczym

w wysokości 600 złotych dla pracowników wynagradzanych wg ZUZP i w analogicznej kwocie – dla „wskaźnikowców”. Pracodawca w odpowiedzi wystosowanej 7 marca br. nie zmienił swojego stanowiska. Wśród powodów nie pozwalających spełnić postulatów płacowych zarówno co do wysokości, jak i terminu wdrożenia wymienił kolejno: aktualną sytuację finansową, wysokie ryzyka oraz niepewne perspektywy wynikające z niekorzystnych warunków otoczenia, pandemii i agresję na Ukrainę.

Koniec końców poinformował o przyjęciu do wiadomości informacji o wszczęciu przez związki zawodowe sporu zbiorowego 1 marca oraz o niezwłocznym powiadomieniu o tym fakcie właściwego inspektora pracy. ■

Co się odwlecze...?

- 300 złotych w uposażeniu zasadniczym od 1 września br.

W protokole ze spotkania 8 marca znalazły się także dwa inne ważne zapisy. Pierwszy, że MKS oczekuje zawarcia porozumienia płacowego w terminie nie później niż do 31 marca. Drugi – że jeśli tak się nie stanie, podejmie decyzję o strajku.

Kilka dni później MKS w Polregio wystosował list otwarty do prezesa Rady Ministrów Mateusza Morawieckiego. Przedstawia premierowi genezę i diagnozę sytuacji, informując przy tym o groźbie eskalacji konfliktu:

„Podejmowane przez MKS próby rozwiązania sporu napotykają na mur obojętności i lekceważenia ze strony zarówno większościowego właściciela Spółki, czyli Agencji Rozwoju Przemysłu, jak i mniejszościowego – Marszałków Województwa. (...) W podległych marszałkom kolejowych spółkach samorządowych w ubiegłym roku wdrożono podwyżki wynagrodzeń. Pracownicy Spółki POLREGIO S.A. zostali natomiast potraktowani jak kolejarze drugiej kategorii, mimo że pieczętowanie wykonują te same obowiązki. Nie wiadomo z czego

wynika ta dysproporcja i dlaczego przewoźnik ogólnokrajowy jest mniej ważny dla marszałków niż ich regionalna kolej. Mało tego, dwa urzędy marszałkowskie do tej pory nie zawarły umów PSC na bieżący rok! Jako pracownicy POLREGIO S.A. widzimy jak na dłoni, że właścicielom nie zależy na rozwoju firmy” – napisali w liście związkowcy.

Wyrażają także ubolewanie, że znajdującą się pod pieczęcią premiera Morawieckiego Agencja Rozwoju Przemysłu, z którą wiązali spore nadzieje, odcina się od problemu. „Głównie markuje podejmowanie działań i wiążących decyzji. Nawet w tak fundamentalnych sprawach jak program inwestycyjny Spółki, blokowany przy czynnym współudziale Rady Nadzorczej POLREGIO S.A. Pasywność i brak poczucia odpowiedzialności to powolna, ale nieuchronna droga do upadku firmy”.

Wśród bolączek MKS wymienia także zarządzanie w obszarze działalności handlowej spółki. „Na ostatnim spotkaniu z udziałem mediatora Członek Zarządu – Dyrektor Handlowy Adam Pawlik dał rażący przykład ignorancji i braku kompe-

tencji. Na zarzut o bierność w dążeniu do rozwiązania sporu oświadczył, że nie był zapraszany na rokowania i nic nie wiedział o negocjacjach w ramach sporu zbiorowego. Co więcej, nie potrafił nawet wymienić działań podejmowanych w przypisanym mu obszarze” – alarmują premiera.

MKS wskazuje także nowe źródła niepokojów pracowników Polregio, nie szczędzących sił oraz zaangażowania w służbę w celu realizacji dodatkowych, odpowiedzialnych zadań. Chodzi o docierające informacje, że cyt.: „wciąż nie uregulowana jest ustawowo kwestia zabezpieczenia środków na pokrycie kosztów związanych z bezpłatnym przewozem uchodźców. Wzmaga to negatywne nastroje wśród załogi” – informuje strona związkowa.

Wobec napiętej sytuacji MKS zwraca się do premiera Morawieckiego o pilną interwencję i precyzyjne działania, w tym również zmiany personalne, które oddalą widmo bezterminowego strajku generalnego we wszystkich zakładach Polregio. Podjętego przez zdesperowanych pracowników w imię przywrócenia kolejarskiej godności i godziwych płac pozwalających na utrzymanie rodzin. ■

(raz)

infolinia@pkpcargo.com

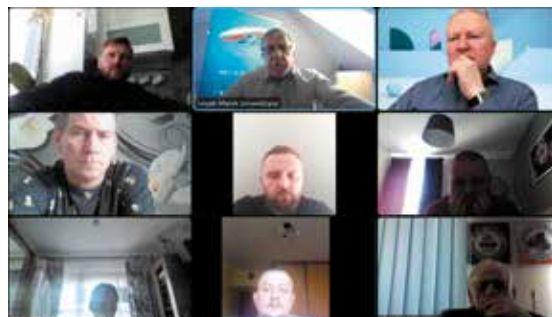
Z prac sektorów...

Sektor Przewozów Pasażerskich ZZM na posiedzeniu 1 marca m.in. wyłonił swojego kandydata w mających wkrótce odbyć wyborach przedstawiciela załogi w radzie nadzorczej PKP Intercity.

W pierwszej części spotkania szczegółowo omówiona została sytuacja w tej spółce, także w kontekście działań Międzyzwiązkowego Komitetu Strajkowego w Polregio. W wyborach na przedstawiciela pracowników w radzie nadzorczej PKP Intercity S.A. zgłoszona została kandydatura pełniącego tę funkcję w obecnej kadencji Krzysztofa Ciećki. Sam zainteresowany wyraził zgodę na start i po chwili otrzymał pełne poparcie SPP.

Jego całkowite rozeznanie sytuacji w spółce i bogate doświadczenie naberają szczególnej wagi w obliczu niepewnej przyszłości. Jeśli chodzi o sprawy organizacyjne – harmonogram i regulamin wyborów nie został jeszcze ogłoszony. Nie wiadomo zatem czy pracownicy spółki będą mogli udzielić poparcia tylko jednemu kandydatowi, podobnie jak to się dzieje w PKP Cargo.

W kwestiach personalnych, Marcinowi Dylowiczowi, pełniącemu przez wiele lat funkcję przewodniczącego Komisji Młodych ZZM i wiceprzewodniczącego jej odpowiednika w OPZZ, powierzono funkcję p.o. głównego instruktora w Centrali PKP IC.



...i Branży Transport OPZZ

Tematykę posiedzenia Branży Transport OPZZ 1 marca zdominowały sprawy związane z konsekwencjami agresji putinowskiej Rosji na Ukrainę.

Uczestniczyło w nim kierownictwo OPZZ w pełnym składzie. Przewodniczący Andrzej Radzikowski wyraził satysfakcję ze zmiany podejścia do kwestii uchodźczej w kontekście ubiegłorocznych działań rządu na granicy z Białorusią. Poinformował, że OPZZ zachęca do pomocy i koordynacji działań partnerów społecznych na wszystkich szczeblach. Porozumienie pozostaje także w stałym kontakcie z Federacją Ukraińskich Związków Zawodowych. Zagadnienia z tej problematyki omówione zostały również z perspektywy sektorów Branży.

Trwają przygotowania do X Kongresu OPZZ, zaplanowanego na grudzień br. Branża Transport podjęła decyzję o skierowaniu do prac swoich przedstawicieli. Do Komisji Programowej Kongresu, opracowującej kierunki działania na lata 2022–2026, przewodniczącego Leszka Miętka, a do Komisji Statutowej – Zofię Ostrowską.

Krzysztof Ciećka

Kandydat na przedstawiciela Załogi w wyborach do Rady Nadzorczej Spółki PKP Intercity SA



PKP INTERCITY

Twój człowiek na trudne czasy

- Pracownik Zakładu Północnego PKP Intercity SA
- Skuteczny negocjator z wieloletnim doświadczeniem w reprezentowaniu Załogi
- Wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
- Zaangażowany w działalność społeczną w środowisku lokalnym. Były ławnik w sądzie pracy i ubezpieczeń społecznych
- Wnuk i syn kolejarza, ojciec kolejarzy

Niech Twój głos ma znaczenie!
Razem przywróćmy prestiż i poszanowanie pracownika!



Jak być wsparciem

Większość z Was ma na służbie styczność z uchodźcami, część nawet oferuje schronienie, dlatego tym razem parę słów o budowaniu prawidłowego kontaktu z osobami przyjeżdżającymi z terenów ogarniętych wojną.

Przede wszystkim trzeba pamiętać, że są to osoby, których świat dosłownie i w przenośni runął w gruzy. Wojna zmusiła ich do ucieczki dla ratowania życia, pozostawienia części rodziny, całego dorobku i zdania się na dobrą wolę nieznajomych w obcym kraju. Poczucie bezpieczeństwa, zaufanie do ludzi, świat wartości i prawidłowa ocena sytuacji zostały zaburzone.

W bezpośrednim kontakcie powinniśmy przede wszystkim postawić na naturalność i wyrozumiałość. To co usłyszymy może być dla nas trudne emocjonalnie, a zachowanie uchodźców zaskakujące lub nawet niezrozumiałe. Dlatego starajmy się nie oceniać.

Należy także akceptować ich emocje. Płacz, smutek, lęk, a czasem nawet i złość będą naturalne w takiej sytuacji. Emocje mogą przychodzić falami i pojawiać się w nietypowych dla okoliczności momentach. Jeżeli dana osoba ma potrzebę

opowiadać o trudnych przeżyciach powinniśmy wysłuchać. Jeżeli nie chce – trzeba dać jej przestrzeń do tego by milczała.

Wyznacznikiem naszego działania powinno być budowanie poczucia bezpieczeństwa. Warto zastanowić się co nam je daje i postarać zapewnić to samo. Klucz do szybkiego powrotu komfortu to zaspokojenie podstawowych potrzeb życiowych. Czyli miejsce do spania, dostęp do jedzenia i picia, przestrzeń dająca trochę prywatności, zapewniony kontakt z bliskimi np. przez internet oraz dostęp do informacji i udzielanie informacji.

Wielu uchodźców może borykać się z takimi objawami stresu pourazowego jak:

- problemy z koncentracją,
- problemy ze zrozumieniem sytuacji,
- silne emocje takie jak żal, strach czy złość wpływające na ich zachowanie,
- podejmowanie działań nieadekwatnych do sytuacji lub paraliż w działaniu,
- wycofanie lub wyłączanie się i trudności z podejmowaniem decyzji,
- problemy z pamięcią,
- myśli i próby samobójcze.

Jakub Niklas

Powypadkowe Wsparcie Psychologiczne
jakub.niklas@ipron.pl

PKP Intercity wspiera Ukrainę

PKP Intercity koncentruje się na działaniach wspierających Ukrainę i jej obywateli. Wraz z Kolejami Ukraińskimi przewoźnik utrzymuje połączenia kolejowe z Kijowem, Lwowem i Odessą, umożliwiając uchodźcom przyjazd do Polski.

W sobotę – 26 lutego br., nad ranem wyjechał ze stolicy specjalny pociąg sanitarny, który został uruchomiony we współpracy z Ministerstwem Zdrowia. W pociągu przystosowano pomieszczenia sanitarne dla rannych osób. Skład w tym pierwszym kursie dodatkowo zatowarował najpotrzebniejsze produkty, w tym suchy prowiant i koce dla uchodźców. W drodze powrotnej pociąg zabrał ponad 600 osób. Skład pozostaje w gotowości i będzie wykorzystywany w zależności od potrzeb.

Ponadto PKP Intercity w ramach pomocy humanitarnej w kierunku Ukrainy przewozi produkty z Rządowej Agencji Rezerw Strategicznych. Pierwszy taki pociąg wyjechał z Przemyśla 28 lutego br. w godzinach popołudniowych.

Pracownicy PKP Intercity angażują się w swoje obowiązki 24h na dobę, m.in. na dworcach w Przemyślu, Lublinie, Warszawie. Zajmują się koordynacją realizowanych przewozów, kierowali potokami podróżnych i dokonywali odpraw pasażerów.

Od 26 lutego br. obywatele Ukrainy po przekroczeniu granicy polskiej mogą nieodpłatnie korzystać z przejazdów w 2. klasie pociągów kategorii ekonomicznych TLK i IC uruchamianych przez PKP Intercity na terenie Polski z uwzględnieniem przesiadek na kolejne połączenia krajowe wskazanych kategorii. Przejazd odbywa się na podstawie dokumentu potwierdzającego obywatelstwo ukraińskie oraz na podstawie pobranej w kasie/u drużyny konduktorskiej nieodpłatnej miejscówki.

PKP Intercity stale obserwuje frekwencję w pociągach, które odjeżdżają z południa kraju. Dodatkowe wagony dokładane są do składów, którymi obywatele Ukrainy docierają do różnych części Polski.

Spółka uruchomiła też specjalną infolinię w języku ukraińskim. To dedykowany numer dla obywateli Ukrainy, którzy chcą uzyskać informacje w ojczystym języku w sprawie rozkładu jazdy PKP Intercity oraz innych tematów pasażerskich:

+48 22 473 00 86

koszt połączenia zgodny z taryfą operatora.

800 033 022

darmowa infolinia dla wszystkich operatorów krajowych.

Numery dostępne są w godzinach 8.00–20.00, 7 dni w tygodniu.

Głos maszynistki

Z każdym rokiem przybywa kobiet w naszym zawodzie. Kilka z nich zgodziło się podzielić swoimi spostrzeżeniami na temat służby. Głos oddajmy naszym koleżankom.

Edyta Martyna – PR Lublin



Jak długo jeżdżę? Egzamin na świadectwo maszynisty zakończyłam w maju 2021 r. Jak się pracuje w profesji wykonywanej głównie przez mężczyzn? Pracę w głównie męskim gronie oceniam bardzo dobrze. Czasami brakuje mi tylko pewnego zrozumienia z ich strony. Jako kobieta naprawdę jestem w stanie sama naprawić usterkę, czy rozwiązać problem techniczny. Koledzy czasem nie dowierzają: „ale jak to, dałaś sobie radę?” A właśnie tak!

Moje zaangażowanie w akcję pomocy uchodźcom z Ukrainy? Przyszło dość spontanicznie. Jeden z naszych emerytowanych pracowników przyciągnął dużą grupę i przyjął pod swój dach. Jako pracownicy uruchomiliśmy szybko zbiórkę pieniędzy, a prywatnie zorganizowałam jeszcze zbiórkę potrzebnych artykułów.

Bez wahania zgodziłam się również jeździć pociągami specjalnymi dla uchodźców. Generalnie kursy do Chelma to nie są teraz przyjemne widoki. Obserwowanie tego co się tam dzieje, bólu i przerażenia w oczach niewinnych ludzi: dzieci i kobiet. W takich chwilach czuję, że wypełniam swoją służbę w całkowitym tego słowa znaczeniu.

Co bym przekazała paniom myślącym o zawodzie? To ciężka fizycznie oraz ob-

ciążająca psychicznie praca. Nie każdy jest w stanie dozorować pojazd 3 godziny i w środku nocy wstać by przewozić pasażerów. Do tej służby trzeba mieć powołanie. Początki są trudne, ale praca daje dużą satysfakcję.

Monika Kaczmarek – PR Poznań



Samodzielnie prowadzę pociągi od półtora roku. Panowie? Są świetnymi współpracownikami i tworzą przyjemną atmosferę. Grono maszynistów to bardzo solidarna grupa zawodowa. W razie potrzeby koledzy i koleżanki zawsze służą pomocą lub radą. Nie zdarzają się sytuacje odmowy pomocy, niezależnie od płci. Nasi panowie stawiają nas – kobiety pracujące w zawodzie maszynisty – na równi, więc czujemy się dobrze wykonując ten zawód.

Czy coś może sprawić w nim wyjątkową trudność kobiecie? W myśl powiedzenia „gdzie diabeł nie może tam kobietę posłać” odpowiem, że raczej nie. Potrafimy sobie poradzić nawet w trudnych warunkach.

Jak na widok kobiety za sterami pociągu reagują podróżni? Czasem zabawnie. Jest nas wciąż niewiele, dlatego spotyka-

my się z sytuacjami, że podróżni starają się zaglądać do kabiny, żeby upewnić się czy dobrze widzą. Zdarza się, że dopytują drużynę konduktorską czy rzeczywiście pociąg prowadzi kobieta.

Co bym doradziła zainteresowanym zawodem? Żeby nie obawiały się zrobić pierwszego kroku. Praca maszynisty wymaga wielu poświęceń, odwagi, cierpliwości oraz wiedzy wymagającej ciągłego poszerzania. Wszystko po to żeby każdego dnia bezpiecznie pełnić swoje obowiązki. Odpowiedzialność jaką bierzemy na siebie zaczynając każdą kolejną służbę jest ogromna, ale praca przynosi mnóstwo radości, satysfakcji i jest ciekawym doświadczeniem.

Patrycja Głydziak – PR Poznań



Samodzielnie jeżdżę od 5 lat. Męskie grono? Początkowo z pewnym dystansem podchodziło do zajmowania tego stanowiska przez kobiety, ale żaden z kolegów nigdy nie odmówił pomocy. Doceniam, że zawsze mogłam liczyć na wiedzę i doświadczenie

starszych stażem pracowników, co na pewno pomogło mi przebrnąć przez trudne początki. Do dziś zdarza się zresztą, że trzeba przedyskutować jakiś temat, niespotkaną dotychczas usterkę czy nowy zapis w instrukcji. Mogę śmiało powiedzieć, że dobrze pracuje mi się w naszym gronie.

Co przysparza największą trudność? Według mnie w tym zawodzie najtrudniejsza jest śmierć na torach. Do tej pory na mojej drodze stawały tylko zwierzęta, ale trudno przejść obojętnie obok nieszczęścia nawet najmniejszego stworzenia ginącego na torach. Życzę sobie i innym jak najmniej tragicznych zdarzeń – zarówno z udziałem ludzi, jak i zwierząt.

Koleżankom rozpatrującym dołączenie do grona maszynistów chciałabym powiedzieć, że to piękny zawód. Wymagający, ale przynoszący satysfakcję. Jestem szczęśliwa, że mogę robić to, co lubię. Warto było podjąć wyzwanie.

Sylwia Dębska – PR Lublin



Samodzielnie jeżdżę prawie rok. Praca głównie w męskim środowisku? Muszę przyznać, że dla mnie to nowość. Mam pozytywne odczucia, gdyż spotkałam się z serdecznym przyjęciem. Panowie służą zawsze pomocą i dobrymi radami, można także pożartować i podyskutować na wiele tematów.

Co przysparza trudności? Jeśli o mnie chodzi, wysiłku wymagają typowo siłowe rzeczy jak np. dźwignięcie kabla do ogrzewania czy wymiana bezpieczników w szafie WN.

Reakcje pasażerów? Kobieta za sterami wzbudza ciekawość. Rozbawiło mnie zwłaszcza gdy widząc mnie za nastawnikiem pasażerka powiedziała do kierownika: „jak baba prowadzi to ja nigdzie nie jadę”. Ogólnie wskazana jest odporność na zniechęcające komentarze i konsekwentne dążenie do osiągnięcia celów.

Kto częściej za nastawnikiem w domowym zaciszu? Mąż ma większy staż pracy jako maszynista, więc jeśli chodzi o kolej znam swoje miejsce w szeregu. Nazywam go żartobliwie nauczycielem pierwszego kontaktu. Początkowo był przeciwny mojej pracy w zawodzie. Obawiał się, że będzie za ciężka i będziemy się mijać w domu. Tematy kolejowe często goszczą nie tylko w naszym domu, ale również jak odwiedzamy rodziców czy brata, z którym byłam na kursie. Opowiadamy sobie o usterekach czy przygodach na szlaku dopóki nie padnie hasło „już dość tej kolei”!

■

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

POLREGIO pomaga uchodźcom z Ukrainy

Specjalne pociągi dla uchodźców oraz darmowe przejazdy we wszystkich pociągach POLREGIO na terenie całego kraju – to najważniejsze formy pomocy, jaką spółka niesie uchodźcom z Ukrainy.

Od 28 lutego specjalne pociągi POLREGIO kursują regularnie, dowożąc uchodźców z przejść granicznych z Ukrainą w głąb naszego kraju. Specjalne składy są zaopatrzone w środki czystości oraz materiały opatrunkowe, a ich kursy są na bieżąco koordynowane z Urzędami Marszałkowskimi oraz Wojewódzkimi Sztabami Kryzysowymi.

Odpowiednią rezerwę taborową wraz z załogami zabezpieczyły regionalne zakłady POLREGIO z woj. podkarpackiego, małopolskiego, lubelskiego, opolskiego, łódzkiego oraz warmińsko-mazurskiego. Od 28 lutego br. do 7 marca br. POLREGIO uruchomiło w związku z tym ogółem

ponad 120 pociągów, w tym 50 pociągów specjalnych na potrzeby transportu uchodźców ze wschodniej granicy. Pociągi specjalne POLREGIO kursują codziennie w województwach lubelskim, małopolskim i na podkarpaciu i przewiozły już prawie 50 tys. uchodźców. Ponadto w całym kraju w pociągach POLREGIO kursujących regularnie obywatele Ukrainy są uprawnieni do bezpłatnego przejazdu na podstawie ważnego paszportu lub dowodu osobistego.

Pociągi POLREGIO w miarę możliwości w uzgodnieniu z UM zaopatrzone są w paczki żywnościowe, wodę oraz książki dla dzieci. Na pokładach rozdawane są również ulotki w języku polskim, ukraińskim i angielskim.

– Kryzys humanitarny spowodowany wojną w Ukrainie to niewyobrażalny do niedawna dramat. Musimy zrobić wszystko,



Uchodźcy na stacji w Przemyślu na chwilę przed odjazdem do Krakowa.

aby pomóc uchodźcom, którzy uciekają z terenów objętych walkami. Naszą granicę z Ukrainą codziennie przekracza co najmniej kilkadziesiąt tysięcy osób. POLREGIO jako największy pasażerski przewoźnik w Polsce utrzymuje rezerwę taborową wraz z załogami, aby w razie konieczności uruchomić kolejne składy – mówi Artur Martyniuk, prezes POLREGIO.

■

Zapiski wojenne

Do niedawna żyliśmy w przeświadczeniu, że cywilizowany świat odrobił lekcje i wyciągnął wnioski z niechlubnej przeszłości. Rankiem 24 lutego obudziliśmy się w innej rzeczywistości.

PRZEMYSŁ/MEDYKA

1,5 doby po napaści Rosji na Ukrainę telefon od roztrzęsionej koleżanki. Rozpaczliwym głosem opowiada o rodzinie ewakuującej się z Kijowa w stronę polskiej granicy. Z potoku słów udaje się wytuskać, że dostali się do pociągu wkrótce po tym jak spadły pierwsze bomby. Od kilku godzin nie ma z nimi kontaktu.

Zabrzmiąło jak wołanie o pomoc. Może pakując się w popłochu nie wzięli ładowarki, siadły baterie? Sobotnim rankiem obieramy samochodem kurs na Przemyśl, na wszelki wypadek zabierając paszporty. Nie przydadzą się, ale wyprawa zakończy

się tylko częściowym powodzeniem i zabierze kilkadziesiąt godzin.

Pierwszych kilka upływa na krążeniu między przemyskim dworcem, punktem pierwszej pomocy przy Lwowskiej, a przejściem granicznym Medyka-Szeginie. Wszędzie straszne obrazy – potoki uciekających przed wojną kobiet z dziećmi i seniorów z niewielkim bagażem. Mężczyznom władze Ukrainy uniemożliwiły wyjazd z kraju dobie po inwazji. Z powodu skrupulatnej odprawy granicznej, wysadzania panów lub braku dokumentów tylko po stronie ukraińskiej pociągi do Polski mają kilku-kilkunastogodzinne opóźnienia. Nawet te z oddalonego o 100 kilometrów Lwowa. A ponieważ formalności długo trwają także po polskiej stronie, wielu docierających uchodźców jest w stanie wyziębienia i skrajnego wycieńczenia.

Przepiękny, świeżo odnowiony dworzec w Przemyśle zamienia się w noc-

„Pomoc jednej osobie nie zmienia całego świata, ale może zmienić świat dla jednej osoby”



legowisko. Połówek ani ławek nie starcza dla chętnych, ludzie leżą pokotem na podłogach. Niektórzy szybko pojedą dalej, to ci co mają do kogo. W sukurs przychodzą im pierwsze pociągi specjalne i rejsowe z możliwością bezpłatnego przejazdu po pobraniu miejscówki. W nieopisanym zgłębku informują o nich służby PKP Inter-city oraz komunikaty z megafonu.

Inni uchodźcy wyraźnie jednak nie wiedzą co począć. Często nie mają pieniędzy, bo kantory nie chcą wymieniać



hrywien. Szczęście w nieszczęściu, że dramat w Ukrainie uwolnił najlepsze pokłady – dobroci i bezinteresownej życzliwości społecznej. Polska wystawiła na tę wojnę armię w postaci pospolitego ruszenia. Najpierw setki, a potem tysiące prywatnych osób zaangażowanych w podwózkę w głąb kraju, oferujących dach nad głową itp. Na początku państwo i samorządy wyraźnie zapały. Zanim powstały namiastki systemowej pomocy, na ratunek oddolnie rzuciło się społeczeństwo, które nie zabiega z tego tytułu o rozgłos. To bardzo szlachetne postawy, budujące wielki kapitał na przyszłość.

CHEŁM/DOROHUSK/ZOSIN

Parę dni później ładujemy kartony ze środkami higienicznymi, żywnością, wodą, lekami i kocami termicznymi. Planujemy je dostarczyć możliwie blisko potrzebujących. Do uchodźców czekającym po kilkadziesiąt godzin na wjazd do Polski na przejściach drogowych. Nic z tego. Nie dostajemy zgody na wjazd do stref neutralnych, ale kombinujemy i sposobem udaje się dostarczyć ładunek w dobre ręce.

Od razu w oczy rzuca się za to coraz lepsza organizacja pomocy. W Chełmie mam okazję zorientować się w sytuacji kolejowej w tym rejonie. Tego dnia miały stamtąd odjeżdżać m.in. trzy pociągi dla uchodźców PKP Intercity i przejeżdżać pierwszy Kolei Mazowieckich z Dorohuska do Warszawy (ostatecznie pojechał nocą z Chełma).

Polskie składy są sprawnie komunikowane z przybywającymi ukraińskimi, notującymi duże opóźnienia. Kijów–Warszawa Express jest wzmocniany dodatkowymi wagonami, więc na chełmskim dworcu nie widać koczujących tłumów. Z każdym dniem tłoczniej robi się za to na innych dworcach. Generalnie wymaga odnotowania, że niektóre samorządy wsparły działania PKP Intercity i Polregio, wysyłając pod granice składy mniejszych przewoźników. Z Ukrainy do Polski uchodźcy docierają także linią hutniczo-szerokotorową pociągami jadącymi do Olkusza. W obliczu nadciągającej fali wszystko wydaje się jednak kroplą w morzu potrzeb.

UKRZALIZNICYA

Mimo agresji wojsk rosyjskich, regularnych działań wojennych i bombardowań na szeroką skalę Koleje Ukraińskie (UŻ) pozostają jednym z najbezpieczniejszych sposobów ewakuacji ludności cywilnej z zagrożonych terenów. Jak podaje UŻ, w dniach 24 lutego–13 marca br. pociągami wywoziły stamtąd 2 mln osób. Nawet takie miasta jak Charków czy Kijów do chwili zamykania numeru utrzymywały połączenia z resztą kraju, czyli m.in. Lwowem. Ze względu na konieczność długiego oczekiwania i czas przejazdu podróże pociągami stały się prawdziwą drogą przez mękę. Przy czym dla wielu naszych sąsiadów stanowiły jedyną drogę ucieczki z piekła. ■

Tekst i fot. Rafał Zarzecki

Yevgen Samborsky



PamiętaMY!

W 10. rocznicę katastrofy kolejowej pod Szczekocinami oddawaliśmy cześć pamięci ofiarom tej tragedii. Przedstawiciele ZZM czynili to w miejscu zdarzenia oraz na cmentarzach w Warszawie i Szczecinie.



– Miejsce w którym stoimy uczy nas pokory, do czego może doprowadzić „chodzenie na skróty” w kwestii bezpie-

czeństwa kolejowego – mówił w miejscu katastrofy prezydent ZZM Leszek Miętek. Delegacja ZZM w asyście pocztów sztandarowych oddała cześć kolejarzom, który wraz z pasażerami zginęli w katastrofie. W pociągu interREGIO 13126 maszynista Andrzej Mikołajczyk, kierownik pociągu Benedykt Szmidt i konduktor

Zbigniew Rudnik, a w pociągu TLK 31101 maszynista Szymon Cieślak i pomocnik maszynisty Radosław Pustola.

Burmistrz Szczekocin Jacek Lipa przypomniał pokłady solidarności, bezinteresownej pomocy i wspólnoty, jakie wyzwoliła tragedia. – Nieśli ją mieszkańcy Chałupek, Szczekocin i innych okolicznych miejscowości, wszystkie służb. Ludzie szli z dobrego serca – by nieść nadzieję, by dać otuchę – mówił.

Pod pamiątkowym pomnikiem złożone zostały wiązanki, a przybyli przedstawiciele kolei oraz samorządów oddali hołd pamięci ofiar.

Dostęp do krzyża stojącego przy samej trasie został utrudniony przez siły przyrody. Delegacji przyszedł z pomocą Pan Roman Kwiecień, który wraz z rodziną uczestniczył 10 lat temu w akcji ratowniczej. Dziękujemy. ■

(PS)



Przeciwdziałanie wibracjom

Zadaniem podstawy amortyzującej fotela jest amortyzowanie – przyjmowania wszystkich „złych sił” działających na kręgosłup.

Zapewne mało kto słyszał o Dyrektywie EU 2002/44/EC, powstałej z dbałości o zdrowie pracowników wystawionych na ekspozycję wibracji. Trzeba sobie uświadomić, iż zadaniem fotela amortyzowanego jest niedopuszczenie do zbyt dużych obciążeń kręgosłupa człowieka na siły tworzone przez poruszający się pojazd, niezależnie czy pozostaje w ruchu czy stoi w miejscu i np. pracuje mu silnik. Wielu z nas w dzieciństwie próbowało „złamać” przewód miedziany. Za pierwszym razem nie udawało się to, ale po kil-

ku wygięciach w tę i z powrotem ów drut pękał. Podobnie ma się to do naszego kręgosłupa. Pojedynczy wstrząs nie powoduje uszczerbku, jednak ekspozycja stała i powtarzana w odstępach czasowych może już go powodować.

Fotele amortyzowane dzielimy ze względu na budowę na fotele o amortyzacji mechanicznej (odchodzącej do lamusa, ewentualnie stosowanej w specyficznych pojazdach, którymi tutaj nie będę się zajmował) oraz o amortyzacji pneumatycznej.

Taka amortyzacja ze względu na swoją specyfikę działania i zalety wypiera tę opartą o sprężyny. Lepiej przyjmuje bowiem „złe siły”, łatwiej dostosować ją do zmiennego obciążenia i regulować, nie ma pokrętła którym trzeba kręcić, nierzadko z oporem.

Kolejnego podziału można dokonać pod względem sposobu łożyskowania nożyc, dzięki którym fotel może pracować góra-dół. Rozróżniamy trzy rodzaje dostępnego łożyskowania:

– Łożyska w formie „kostki”. Mają bardzo dużą powierzchnię

pracy, jednak ze względu na pracę wymagającą częstego smarowania oraz wymian.

– Łożyska w formie „rolki”. Toczą się, więc nie zużywają się tak szybko jak kostki, natomiast rolki jednorzędowe na dolnej powierzchni czynią to zgodnie z kierunkiem pracy, a na górnej w drugą.

– Rolki dwurzędowe. Jedna rolka toczy się po dolnej powierzchni, a druga po górnej. Na ten moment najlepsze rozwiązanie, gdyż zapobiega szybkiemu zużywaniu się.

Skąd powietrze w fotelu? Tutaj mamy dwa rozwiązania:

– Z instalacji pojazdu. Z uwagi na to, iż powietrze w instalacji pociągu to medium do uruchamiania hamulców, bezpieczniej jest zostawić ten typ rozwiązania do implementacji dla producentów pociągów.

– Fotel z wbudowanym kompresorem. Rozwiązanie dużo prostsze do zastosowania w eksploatowanym już taborze, gdyż potrzebne jest tylko doprowadzenie 24 V.

Często słyszę pytanie, co się stanie jak zepsuje się kompresor? Po pierwsze producent o ugruntowanej rynkowej pozycji daje gwarancję, że taka awaria nie powinna się zdarzyć. Przewiduje m.in. w dokumentacji techniczno-ruchowej okresowe przeglądy, a wybiera takie rozwiązania, które sprawdziły się na innych rynkach, nierzadko o cięższej specyfice pracy. Ale nawet jeśli zdarzy się tak, że kompresor mimo wszystko się zepsuje, fotel nie zmieni swojego położenia o ile operator nie będzie go regulował.

A co jak pęknie sprężyna? Różnica jest zasadnicza, gdy pęknie sprężyna fotel po prostu opadnie.

Damian Midura

d.midura@damiro.pl



Zawieszenie mechaniczne



Zawieszenie pneumatyczne z kompresorem



Rolki dwurzędowe

Stacja Emerytura Nie mówimy żegnaj

Na zasłużone emerytury po długoletniej służbie na kolei udała się następna grupa naszych kolegów.

Starszy maszynista Bogusław Świątkowski odbył ostatnią służbę jako maszynista prowadząc ALd-2225 relacji Gdynia-Olsztyn Główny 22 grudnia ub.r.

Na olsztyńskim peronie przywitała go rodzina, przedstawiciele dyrekcji Polregio Olsztyn oraz koledzy maszyniści i emeryci.

Pracę na kolei rozpoczął w 1979 r. Najpierw rzemieślnik, od 1980 r. pomocnik maszynisty, od 1987 r. do końca służby – maszynista. Dał się poznać jako sumienny i życzliwy kolega. Zawsze można było na niego liczyć.

Wieloletni członek zarządu ZZM w Olsztynie. Za swoją pracę i zaangażowanie w działalność związkową w 2021 r. Bogusław Świątkowski został doceniony odznaką „Zasłużony dla ZZM”.

Koledzy życzą samych pogodnych dni na zasłużonej emeryturze, spełnienia wszystkich marzeń oraz dużo zdrowia.



(jd)



Swoją ostatni pociąg jako maszynista przyprowadził do Białegostoku 27 stycznia Andrzej Cudowski. Na peronie przywitała go liczna grupa kolegów i kierownictwa PKP IC.

Pracę na kolei rozpoczął jako młodociany pracownik Lokomotywowni Białystok w 1977 r. Do końca kariery zawodowej cały czas pracował w drużynach trakcyjnych. Maszynista trakcji spalinowej i elektrycznej, zawsze oddany pracy zawodowej.



Od reaktywacji ZZM w 1989 r. znacząca postać w naszej organizacji. Wielokrotnie swoją postawą udowodnił, że „więź zawodowa i honor maszynisty” to dla niego cechy najważniejsze. Jako maszynista, a zarazem członek ZZM był zawsze wzorowym przykładem dla młodych adeptów zawodu.

Dziękujemy Andrzejowi i życzymy dużo zdrowia na zasłużonym odpoczynku!

(tp)



Na stacji Grodzisk Mazowiecki Radońska 23 lutego ZKM w Warszawskiej Kolei Dojazdowej, wraz z kierownictwem spółki i współpracownikami, pożegnał grupę kolegów maszynistów.

Swoje długoletnie służbę zakończyli Sławomir Barański, Stanisław Bugajski (oba odznaczeni swego czasu odznaką „Zasłużony dla Kolejnictwa”), Sławomir Kosiec i Zbigniew Ślusarczyk.

Życzymy dużo zdrowia oraz radości z każdego dnia na zasłużonej emeryturze.

(sw)

Pielęgnowanie pamięci

Olsztyńscy kolejarze uczcili jak co roku rocznicę przybycia w 1945 r. polskich kolejarzy do ogarniętego jeszcze wojną miasta.

W uroczystości przed pamiątkową tablicą uczestniczył m.in. poczet sztandarowy ZZMK Polregio Olsztyn, a także dyrektor Warmińsko-Mazurskiego zakładu Polregio Elżbieta Załuska.

Pierwsi polscy kolejarze przybyli do powojennego Olsztyna w lutym 1945 r. Grupa licząca 47 osób przybyła z Białegostoku z zamiarem m.in. odbudowania obiektów kolejowych. Jako symbol uży-

skania niepodległości tych ziem po latach zaborów kolejarze zatknęli 19 lutego 1945 r. polską flagę na kamienicy mieszczącej się obecnie na ulicy Marii Zientary-Malewskiej 2. Powstała z białego prześcieradła i czerwonej wyspy na pierzynie. Zawisła w oknie na pierwszym piętrze budynku.

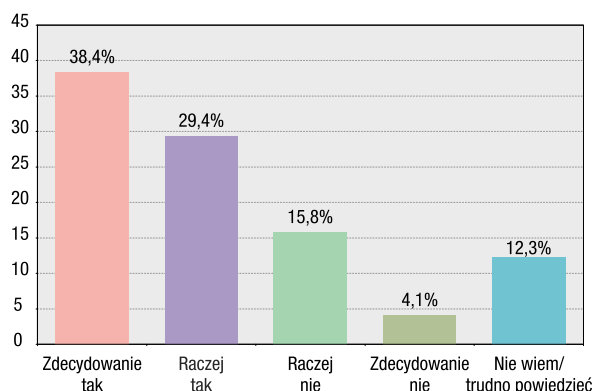
– To wymagało wielkiej odwagi, dlatego kultywujemy pamięć o tym wydarzeniu.

Wtedy były tu Ziemie Odzyskane, które Rosjanie uważali za swoje. Było naprawdę ciężko – trzeba było krwi i potu, żeby Olsztyn stał się pięknym miastem i dużym węzłem. W tamtych czasach kolej miała jeszcze większe znaczenie niż obecnie. Umożliwiała transport niezbędnych materiałów umożliwiających odbudowę i rozwój – przypomina Jacek Dybowski, przewodniczący ZZMK w PR Olsztyn. ■



Barometr

Czy należy zrezygnować z rosyjskiego gazu, ropy i węgla nawet za cenę wyższych rachunków?



Źródło: Sondaż United Surveys dla RMF FM i DGP, 4 marca 2022

LICZBA MIESIĄCA



tylko 30 kobiet na polskiej kolei jest czynnymi maszynistkami, posiadającymi licencję i świadectwo maszynisty, wydane przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. W trakcie szkolenia na świadectwo obecnie jest ponadto 17 pań, wynika z danych UTK.

Cytat miesiąca

**DZIEJA SIĘ HISTORYCZNE RZECZY.
GŁÓWNYM BOHATERAMI**



**SĄ KOLEJARZE
Z ZAGÓRSKIEJ SEKCJI PKP PLK
KTÓRZY PODJĘLI SIĘ
SZALEŃCZEGO ZADANIA
PRZYWRÓCENIA DROŻNOŚCI TORÓW**

Tak Jerzy Zuba, radny powiatu sanockiego i prezes stowarzyszenia Dolina Kolejowa, relacjonował na swoim kanale YouTube prace na linii kolejowej 108, na odcinku Uherce-Krościenko. Zadanie chyba przerosło wykonawców. Zmagania PLK zakończyły się dwa dni później, tj. 3 marca, wykojeniem pierwszego przejeżdżającego tamtędy pociągu z uchodźcami.

Nowe biuro CSNT

CS Natura Tour otworzyła biuro podróży w centrum szkoleniowym przy ul. Minerskiej/Edisona w Warszawie.

Znajduje się ono na parterze w pobliżu recepcji. Od połowy stycznia wizytę w obiekcie można połączyć z zapoznaniem się z atrakcyjną ofertą wypoczynkową w ośrodkach spółki na terenie całego kraju. Polecamy.



FUNDACJA GRUPY



Zbiórka dla Ukrainy

Wpłaty prosimy kierować na nr konta:
92 1320 0019 1649 3010 2000 0005

Tytuł przelewu:
darowizna na cele statutowe – pomoc dla Ukrainy



#SolidarnizUkrainą

FUNDACJA GRUPY



Przekaz **1%**
na Fundację Grupy PKP

KRS: 0000499069



1 procent dla maszynistów i ich rodzin

Przekaż swój 1%
na Fundację
Pomocy Osobom Niepełnosprawnym
„SŁONECZKO”

Numer KRS: **0000 1864 34**

Cel szczegółowy:

Wiktoria Łukomska 30/Ł



Poza przekazaniem 1%
można również dokonywać innych wpłat-darowizn na konto:
Fundacja Pomocy Osobom Niepełnosprawnym
„SŁONECZKO”
Stawnica 33, 77-400 Złotów SBL Zakrzewo
Nr konta 89 8944 0003 0000 2088 2000 0010
z dopiskiem Wiktoria Łukomska 30/Ł

1% dla Witka

Schorzenie: Zespół Aspergera



Fundacja Dzieciom „Zdążyć z Pomocą” KRS 0000037904

Droży Państwo, w imieniu swoim oraz Fundacji Dzieciom „Zdążyć z Pomocą” bardzo prosimy o wsparcie dla naszego dziecka. Zebrane środki przeznaczamy na refundację leczenia, rehabilitacji, sprzętu medycznego i leków oraz innych specjalnych potrzeb związanych ze stanem zdrowia naszego dziecka.

Jak przekazać 1% podatku?

Skorzystaj z darmowego programu PITax.pl do wypełniania formularzy PIT zamieszczonego na stronie internetowej www.dzieciom.pl.
Rozlicz się online lub pobierz program na Twój komputer

W rozliczeniu PIT w rubryce „Numer KRS” wpisz:

0000037904

W rubryce „Informacje uzupełniające - cel szczegółowy 1%” podaj:

39131 Zawadzki Witold

Prosimy o zaznaczenie w zeznaniu podatkowym pola „Wyrażam zgodę”

Przez cały rok można przekazywać darowizny na rzecz naszego dziecka:

Fundacja Dzieciom „Zdążyć z Pomocą”

Numer konta bankowego: 42 2490 0005 0000 4600 7549 3994

Tytułem: 39131 Zawadzki Witold darowizna na pomoc i ochronę zdrowia

Nasze dziecko, syn maszynisty, potrzebuje pomocy.

Twój 1% to dla niego szansa na powrót do zdrowia.

Pamiętaj o nas w czasie rozliczenia podatkowego.



Krzysztof Chebda

[ID: 5086]

Uszkodzenie kręgosłupa
po wypadku, porażenie nóg

Jak pomóc?

Przekaż 1% podatku w PIT

1% KRS 00000 20382

cel szczegółowy: **wpisz 'imię i nazwisko'**
podopiecznego lub jego nr ID

Wpłać darowiznę:

Stowarzyszenie Sursum Corda

26 8805 0009 0018 7596 2000 0080
tytułem: **Krzysztof Chebda**



chcephomagac.org

Zeskanuj kod QR
i poznaj moją historię

Fotele
maszynisty

**Najwyższa jakość
i bezpieczeństwo**

www.damiro.pl | www.isri.pl

www.midura-group.pl

Humor

Dzwoni telefon.

- Halo księżniczko, jak się masz?
- Tu jej chłopak.
- Cześć chłopaku. Jak się ma nasza księżniczka?

Rozmowa pracowników:

- Dyrektor jest dziś wściekły! Podobno zwolni pół zakładu!
- Bez obaw, na pewno nie nas. Pokłócił się z żoną i pozwalnia jej krewnych...

Kłótnia domowa. Żona do męża:

- Ile razy mówiłam, żebyś przestał być taki drobiazgowy?
- Siedemnaście!

Nauczyciel zwraca się do klasy:

- Jeśli na stole siedzą cztery muchy i jedną zabiję to ile zostanie?
- Jedna.
- Jak to jedna?
- Ta zabita, pozostałe odlecą.

Rozmowa w dyskotekce:

- Cześć mała, śliczna jesteś. Byłaś kiedyś na Kubie?
- Nie, nigdy.
- Miło mi, Kuba jestem.

Okulista do pacjenta:

- Mam dla pana dwie nowiny – dobrą i złą.
- Niech pan zacznie od dobrej, doktorze.
- Niedługo będzie mógł pan czytać bez okularów.
- To wspaniale! A ta zła?
- Ucz się pan Braille'a.

Fraszki Jerzego Szulca

WZLOTY

*Kiedy trąby kręcą, wtedy w tym ferworze
Nawet ciemny tuman wysoko zająć może.*

ROZWÓD

*Oto lichy koniec tej wielkiej miłości
Trochę miło było, potem tylko ości.*

W SĄDZIE

*Delikwenta pod włos brano
Choć był łysy jak kolano.*

WIDOCZNOŚĆ

*Czasem jest spojrzenie dużo więcej warte
Przez dziurkę od klucza, niż przez drzwi otwarte.*



Modelarstwo



Modelarstwo kolejowe to nie tylko tabor, jak widać na załączonym obrazku. Na lutowej wystawie w Kozach można było podziwiać m.in. stację Czudec.

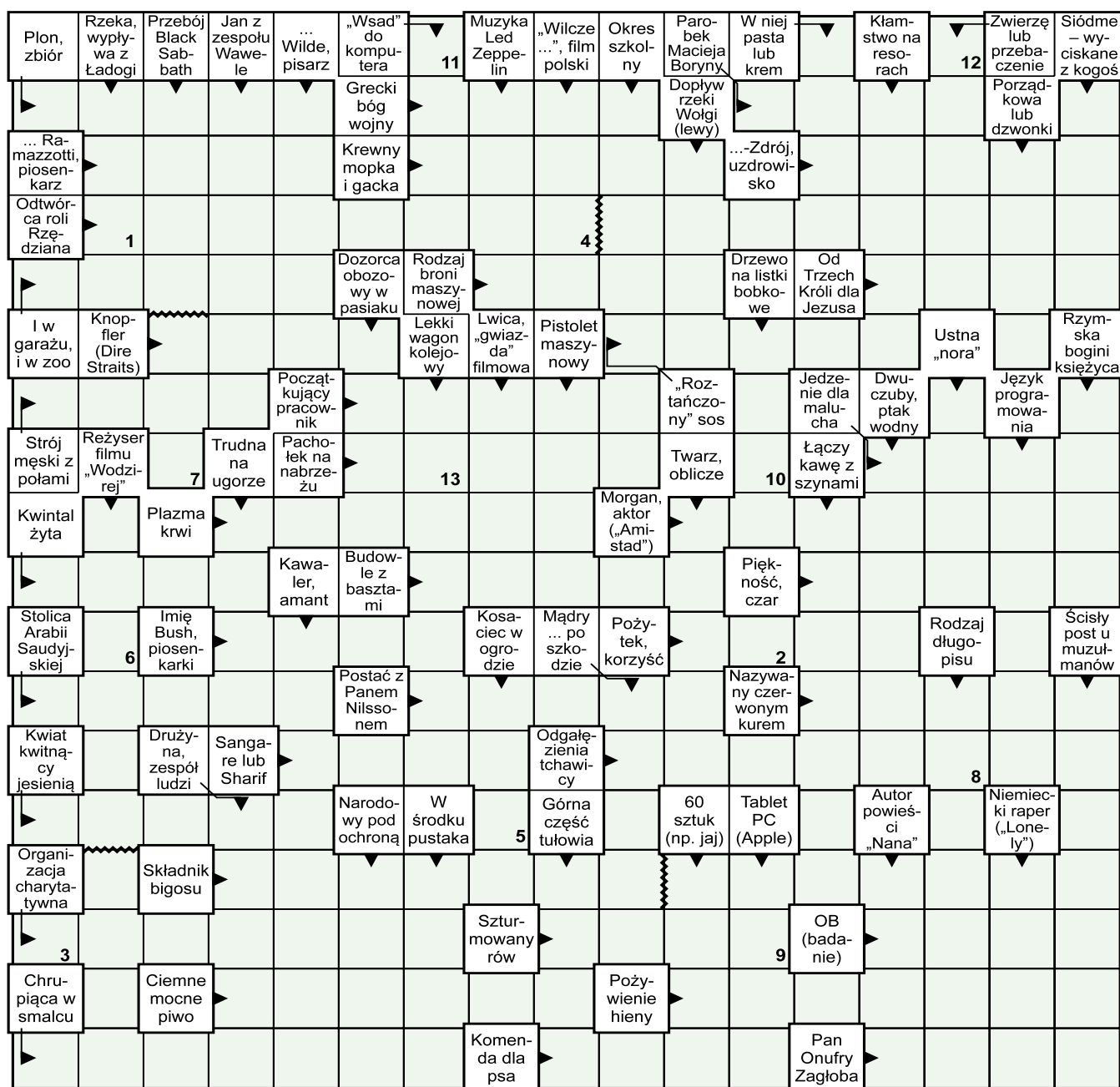
(gm), fot. Marek Kempa

Filatelistyka

Tym razem rzadki okaz z dalekiej Republiki Środkowoafrykańskiej. Tamtejsza poczta z okazji Międzynarodowej Azjatyckiej Wystawy Znaczków Poczтовых w Nanning (Chiny) wydała w 2016 roku dwa walory.

Jeden z nich przedstawia chińskie pociągi dużych prędkości: Shinkansen CRH380A, Bombardier Zefiro CRH1E, Bombardier Regina CRH1 oraz Siemens Valero CRH380B. (LEW)





Litery z pól ponumerowanych od 1 do 13 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązania krzyżówki nr 3 prosimy nadsyłać do 6 kwietnia 2022 r. pod adresem: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 3”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – gadżety związkowe.

Rozwiązanie krzyżówki nr 2: „Lokomotywa wodorowa”. Nagrodę – weekendowy pobyt dla dwóch osób w wybranym ośrodku CS Natura Tour wylosował **Piotr Szutkowski** z Chełmży. Gratulujemy. Informację wysłamy pocztą. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie adresu zamieszkania oraz pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



Głos Maszynisty

BIULETYN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE

Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, tel. (22) 474 26 15, fax (22) 474 26 16, tel. kol. 922 474 26 15 lub 16
e-mail: rkzzm@wp.pl

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: Kijów–Warszawa Ekspres na stacji Chełm Główny. Fot. Rafał Zarzecki

ŚWIĘTA WIELKANOCNE z Naturą



TERMIN: 15-18.04.2022

Spała: 15-19.04.2022

10%
RABATU*

- Świnoujście od **660** zł/os./pakiet
- Ustka od **690** zł/os./pakiet
- Spała od **700** zł/os./pakiet
- Karpacz od **590** zł/os./pakiet
- Zakopane od **670** zł/os./pakiet

Wyżywienie HB - śniadanie i obiadokolacja



BON
TURYSTYCZNY

www.naturatour.pl
Infolinia: 22 266 87 65

*10% RABATU:
KARTA DUŻEJ RODZINY