



Związek Zawodowy Maszynistów
Kolejowych w Polsce

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 8/216

SIERPIEŃ 2022



Posiedzenie Rady Głównej ZZM

Kwestie organizacji pracy z udziałem nowo wybranych przewodniczących Sektorów ZZM w nowej, IX kadencji zdominowały tematykę pierwszego posiedzenia Rady Głównej.



Od lewej: Łukasz Gwiazdoń – przewodniczący Sektora Przewozów Pasażerskich ZZM, Leszek Miętek – prezydent ZZM, Krzysztof Ciećka – wiceprezydent ZZM, Tomasz Pietrek – wiceprezydent ZZM, Paweł Górzynski – przewodniczący Sektora Przewozów Towarowych ZZM, Sławomir Centkowski – wiceprezydent ZZM. Zdalnie dołączył do spotkania Bogdan Jańczak – przewodniczący Sektora Spółek Samorządowych ZZM

Omówiono m.in. kwestie związane z zasadami pracy Rady, przepływu informacji o działaniach ZZM wewnątrz Rady Krajowej, a także do członków ZZM, priorytety realizacji strategii Związku na IX kadencję, ze szczególnym uwzględnieniem problemów w sektorach ZZM w kontekście sytuacji gospodarczej i działań związanych z ustawą o emeryturach pomostowych. Rada pochyliła się nad tematami ustawy o czasie pracy maszynistów oraz aktami prawnymi dotyczącymi członków związku i pracowników kolei, sprawami organizacyjnymi związanymi z obchodami Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego, a także planami zorganizowania szkoleń dla kadry związkowej. Wybrała również delegatów ZZM na Kongres ALE.

Postulat płacowy w PKP Intercity

Związki zawodowe działające w PKP Intercity wystąpiły do zarządu spółki o wdrożenie podwyżek wynagrodzeń dla pracowników w wysokości 500 złotych.

Pismo w tej sprawie zostało skierowane do prezesa Marka Chraniuka 26 lipca. Z ramienia ZZM podpisał się pod nim przewodniczący Sektora Przewozów Pasażerskich Łukasz Gwiazdoń. Centrale związkowe domagają się w nim dla pracowników wynagradzanych zgodnie z zapisami ZUZP podwyżek w wysokości 500 zł do wynagrodzenia zasadniczego, plus pochodne, przeciętnie na jednego zatrudnionego oraz proporcjonalną podwyżkę dla „wskaźnikowców”. W obu przypadkach – z dniem 1 sierpnia br.

W uzasadnieniu wnioskodawcy podnoszą sprawę permanentnie rosnącej w Polsce inflacji, sięgającej już blisko 16 procent, a tym samym drastycznego wzrostu kosztów utrzymania rodzin.

raz



pod semaforem



PKP Cargo S.A. Północny Zakład w Gdyni – za zmuszanie maszynistów do łamania zasad bezpieczeństwa ruchu poprzez niewłaściwe zabezpieczenie składów pociągów na stacji Gdynia Port



PKP Intercity S.A. – za otwarcie nowoczesnej, bardzo wydajnej i ekologicznej myjni taboru na warszawskim Grochowie

Papillon
DRUKARNIA OFFSETOWA

www.drukarniapapillon.pl
www.drukarniaopakowan.eu

Sezon podwyżkowy – cd.

W kolejnych spółkach udało się doprowadzić do pokaźnego wzrostu wynagrodzeń. W portfelach odczują go pracownicy PKP Cargo Service oraz Kolei Dolnośląskich.

Podwyżka w PKP Cargo Service, wchodzącej w skład Grupy PKP Cargo, została wdrożona z dniem 1 czerwca br. na mocy porozumienia zawartego 31 maja między zarządem spółki a organizacjami związkowymi, w tym ZZM. Kwotowo podwyżka wynagrodzenia zasadniczego dla każdego pracownika na stanowisku operacyjnym wynosi 450 zł na etat, natomiast dla pracownika zatrudnionego na stanowisku administracyjnym – 650 zł na etat.

W porozumieniu znalazł się również zapis dotyczący możliwości indywidualnej zmiany kwoty podwyżki ze strony zarządu w celu minimalizowania dysproporcji w średnich stanowiskowych. Chodzi o pracowników spółki zatrudnionych po 1 stycznia 2022 r.

W dokumencie strony ustaliły także termin rozpoczęcia kolejnych negocjacji ws. płacowych. Wyznaczono go na listopad tego roku.

*

W Kolejach Dolnośląskich związki zawodowe, w tym należący do ZZM Międzyzakładowy Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych na Dolnym Śląsku, w czerwcu wynegocjowały z pracodawcą wdrożenie podwyżki dla pracowników od 1 lipca.

I tak wynagrodzenie zasadnicze wzrosło o 200 zł brutto, a dodatek absencyjny został zwiększony o kwotę 300 zł brutto. Strony ustaliły także potrzebę dokonania zmian niektórych zapisów w regulaminie wynagradzania spółki. W kwestii zasad otrzymywania dodatku absencyjnego w ten sposób, by w przypadku krótkiej absencji chorobowej do 5 dni na przełomie 2 miesięcy utrata dodatku dotyczyła tylko jednego miesiąca. A ponadto obniżenia kryterium otrzymania dodatku stażowego po dwóch nieprzerwanych latach pracy w spółce, a nie po trzech, jak było to do tej pory.

Strony zadeklarowały również wolę negocjacji ustaleń płacowych jeszcze w 2022 roku – w przypadku bardzo istotnego wzrostu inflacji i sytuacji w kraju. Oświadczyły również, że negocjacje ws. ZUZP zostają zawieszane na czas nie krótszy niż do końca 2023 r.

raz



Zapewnienie bezpieczeństwa to nasza misja

Zprezydentem ZMZ Leszkiem Miętkiem o zadaniach i planach ZMZ na nadchodzący czas, w czasie kryzysu i jego wpływie na rynek pracy oraz odmłodzeniu kadr związkowych – rozmawia Paweł Spychalski

– Rozpoczęła się kolejna, IX kadencja ZMZ. Nadal pod Twoim przywództwem, lecz w zupełnie innych realiach. Jakie kierunki działania są priorytetem ZMZ aby zapobiec pogorszeniu się warunków pracy i życia?

– Rzeczywiście, w nową kadencję wkraczamy w niezwykle trudnym okresie. Otoczenie gospodarcze w Polsce i na świecie pokazuje wyraźną groźbę spowolnienia gospodarczego, a nawet recesji, w wyniku której należy spodziewać się narastających trudności na rynku pracy i wzrostu kosztów utrzymania rodzin. Dziś trudno przewidzieć jak głęboki to będzie kryzys i jak bardzo dotknie Polską Kolej. Jedno jest pewne – jako reprezentanci pracowników będziemy musieli się z tym wyzwaniem zmierzyć i za wszelką cenę obronić nasze miejsca pracy.

Oprócz tego niezwykle istotna jest walka o jakość zatrudnienia, zwłaszcza poziom wynagrodzeń, które nie mogą uciec przed postępującą inflacją. Obserwujemy, jak bardzo różni się sytuacja pracowników w poszczególnych spółkach kolejowych. Nie wynika to jednak wcale z inaczej wykonywanej pracy maszynistów, czy pracowników związanych z ruchem pociągów, ale przede wszystkim z jakości zarządzania firmami kolejowymi. Błędy i niedociągnięcia próbuje się usprawiedliwić wyłącznie kryzysem. Takie podejście nie może się dobrze skończyć. Jako związek nie pozwolimy aby za niekompetentne zarządzanie cenę płacili pracownicy. W kilku spółkach nadal trwają spory zbiorowe, głównie na tle płacowym, a na horyzoncie widać też kolejne. U kilku przewoźników występują problemy z prze-

strzeganiem zasad bezpieczeństwa i czasu pracy. To także będzie obszar naszej interwencji. Listę problemów z którymi musimy się zmierzyć i jakich możemy się spodziewać mógłbym wymieniać jeszcze długo. Mam nadzieję, że wszystkie a co najmniej większość, uda nam się rozwiązać na drodze dialogu.

Duży nacisk w tej kadencji chcemy położyć na zawieranie nowych układów zbiorowych pracy i ulepszenie już istniejących. Tak, aby próbować wyrównywać zasady zatrudnienia u różnych przewoźników. Prawdziwym miejscem pracy maszynisty jest kabina lokomotywy i szlak kolejowy, a te nie różnią się w zależności od tego, z którym pracodawcą jedziemy. Układy zbiorowe winny być podstawowym aktem prawnym regulującym zasady zatrudniania u wszystkich przewoźników.

– Obserwujemy aktywizację młodego pokolenia członków ZMZ. W strukturach władz związku pojawiły się nowe twarze. Zmieniają się warunki przyjmowania, szkolenia, kwalifikowania, a także samej pracy maszynistów. Na ile działalność związkowa powinna być dla młodych ważna?

– Bardzo cieszymy się z odmładzania naszych szeregów oraz aktywizacji młodego pokolenia związkowców, którzy chcą działać w kierunku poprawy sytuacji pracowników. Musimy zrobić wszystko, aby ci pracownicy znajdowali oparcie w strukturach ZMZ. Szczególną uwagę zwracamy na wchodzących do zawodu. Chcemy pomóc we wdrażaniu i asymilacji w środowisku pracy. Nasza praca, choć piękna, ma też niestety swoje ciemne stro-

ny. Warto wtedy mieć za sobą organizację, która stanie murem za swoim członkiem. Tę podstawową zasadę chcemy przekazać młodemu pokoleniu. Przekonać, że każdy z członków ZMZ ma bezpośredni wpływ na strategię Związku i na cele, które sobie stawiamy. Tego w pojedynkę nie da się zrobić. Zależy nam na tym, aby młodzi i wszyscy inni pracownicy mieli pewność, że ZMZ jest ich związkiem zawodowym. Chcemy aby wiedzieli, że wstępując w nasze szeregi znajdą poczucie wspólnoty i wsparcie szczególnie gdy wydarzy się coś złego w pracy. Myślę, że wymownym przykładem może być przypadek kolegi Dariusza, którego dzięki staraniom ZMZ udało się w ostatnim czasie obronić przed niesłusznym skazaniem. Z maszynistów często próbuje się zrobić kozły ofiarne wadliwego systemu. Członkostwo w ZMZ jest gwarantem, że w takich sytuacjach nie pozostaniemy sami.

W odpowiedzi na licznie zgłaszane uwagi dotyczące komunikacji, w tej kadencji wprowadzimy nową strategię informacyjną. Chcemy aby każdy członek naszego związku był dobrze poinformowany, posiadał sprawdzone informacje z wiarygodnego źródła i nie czerpał ich z fake newsów, które opanowują przestrzeń medialną. Włączymy w tą pracę jak największe grono naszych działaczy, którzy mają coś do powiedzenia i chcą podzielić się tym z innymi.

Kolejnym punktem, niezwykle istotnym dla młodego środowiska, jest walka o zatrzymanie wygasającego charakteru emerytur pomostowych. Jestem przekonany, że przy dużym wsparciu pracowników i współdziałaniu z innymi związkami

kolejowymi oraz zainteresowanymi branżami może nam się to udać.

Sporo uwagi chcemy też poświęcić rozwojowi systemowi szkolenia przyszłych maszynistów. Z naciskiem na jego jakość i przygotowywanie zawodowe zarówno maszynistów, jak i innych stanowisk związanych z ruchem pociągów. Jesteśmy gotowi do współpracy w dalszym rozwoju szkolnictwa kolejowego. Uważam, że jest to szczególnie istotne dla przyszłych kadr trafiających na kolej. Dobrze gdyby udało nam się doprowadzić do tego, by absolwent technikum kolejowego o specjalności maszynistowskiej kończył szkołę już z licencją maszynisty.

– Poważnym zagrożeniem jest nadal podejście do zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W dalszym ciągu temat traktowany jest jako łatwy obszar oszczędności kosztów funkcjonowania spółek kolejowych. Co więcej, nadal w pierwszej kolejności winą próbuje się obarczać wyłącznie pracowników.

– Sprawa walki o przestrzeganie zasad bezpieczeństwa kolejowego nadal pozostaje priorytetem. Nie możemy dopuścić, aby w pogoni za oszczędnościami pogarszano bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Będziemy w dalszym ciągu aktywnie uczestniczyli w tworzeniu aktów prawnych związanych z bezpieczeństwem, a także radykalnie przeciwstawiali się obchodzeniu tych zasad.

Zamierzamy dalej skutecznie rozwijać ochronę prawną naszych członków. Zrobimy wszystko, aby odpowiedzialnymi za wypadki kolejowe nie byli tylko maszyniści i dyżurni ruchu, ale by za wypadek odpowiadały także osoby z nadzoru i dopuszczające do stwarzania sytuacji zagrożenia.

W poprzedniej kadencji udało nam się wprowadzić w niektórych spółkach właściwe zapisy do układów zbiorowych pracy, chroniące pracowników po takich zdarzeniach i dające gwarancję pokrycia kosztów leczenia i rehabilitacji. W wielu

spółkach nie ma jednak takich rozwiązań i to stanowi dla nas zadanie na najbliższy czas.

Chcemy bardziej rozpowszechnić współpracę z Capital Lex, w ramach której nasi członkowie uczestniczący w wypadkach kolejowych mogą starać



– Z maszynistów często próbuje się zrobić kozły ofiarne wadliwego systemu. Członkostwo w ZZM jest gwarantem, że w takich sytuacjach nie pozostaniemy sami

się o odszkodowania. Już mamy przykłady wygranych procesów i to powinno zachęcić pozostałych do dochodzenia odszkodowań.

Musimy skończyć również z wykorzystaniem przez przewoźników ubezpieczenia OC obejmującego członków ZZM jako dodatkowego źródła dochodu. W tej sprawie liczymy na dużą aktywność Komisji Obrony Praw Pracowniczych, a jeśli to nie pomoże, to nie wykluczamy drogi sądowej.

– Kontynuując temat bezpieczeństwa – nadal finału nie doczekały się prace nad ustawą o czasie pracy maszynistów. Co ma na to wpływ i jakie będą dalej jej losy ?

– Rzeczywiście, ustawa o czasie pracy maszynisty to niekończąca się opowieść – o tym, jak zrobić żeby jej nie wdrażać. Może byłoby to i zabawne, gdyby nie było śmiertelnie poważne, dlatego

na pewno nie odpuścimy. Jeżeli nie pomogą obszary kompromisu, które jako jedyni uczestnicy dialogu w tej sprawie nakreśliśmy, to użyjemy innych związkowych metod aby wreszcie w Polsce zakończyć nadużycia w obszarze czasu pracy maszynistów. Dla mnie osobiście to czy ustawa zostanie uchwalona czy nie jest miarą wiarygodności obecnego rządu, który ustami swoich przedstawicieli wielokrotnie deklarował, że ustawa na pewno stanie się obowiązującym prawem.

Nasza aktywność nakierowana będzie również na liberalizację warunków zdrowotnych, jakie musi spełnić maszynista. Chcemy aby nie odbiegały one od norm określonych przez UE.

– UTK uruchamia centrum egzaminowania maszynistów. Czy wyczerpuje to ten temat, czy czegoś w projekcie brakuje?

– Kwestia kontroli jakości przygotowania zawodowego maszynistów przez tak wiele firm obecnie szkolących przez państwowy organ, jakim jest UTK, jest niezwykle istotna. Daje gwarancje jakości przygotowania do zawodu. Chcemy bardzo aby w ramach monitoringu maszynistów został uruchomiony system kontroli czasu pracy i autoryzacji na infrastrukturę i tabor w czasie rzeczywistym (online). To niezwykle istotny aspekt dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

– W planach rządu jest wprowadzenie zmian w prawie pracy i zasadach funkcjonowania związków zawodowych.

– Te obszary są dla nas niezwykle istotne, dlatego zamierzamy je współtworzyć i opiniować w ramach współpracy z KKZZ i docelowo OPZZ. Wymagana też jest nasza aktywność w pracach Rady Dialogu Społecznego. Innym bardzo istotnym obszarem jest też tworzenie prawa wspólnotowego UE w dziedzinie transportu kolejowego i ten obszar będziemy współtworzyć w ramach działań ALE. ■

Z wizytą w Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów

Jakie będą zasady egzaminowania kandydatów na maszynistów, jak w praktyce będą wyglądały egzaminy na licencję i pierwsze świadectwo maszynisty prowadzone przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, jakie możliwości mają symulatory w Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów. To tylko niektóre z tematów poruszanych w trakcie spotkania prezesa Ignacego Góry z przedstawicielami ZZM.

Spotkanie dotyczące zmian w egzaminowaniu kandydatów na maszynistów odbyło się 10 sierpnia w tworzonym przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów, które powstaje w ramach projektu „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów”. Nowe zasady obowiązywać będą od 2023 r. Egzaminy na licencję i pierwsze świadectwo maszynisty będą państwowe, prowadzone przez prezesa UTK. Dodatkowym elementem w części praktycznej egzaminu na świadectwo, będzie jazda na symulatorze.

Przedstawiciele Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce mieli okazję zobaczyć salę przeznaczoną

do egzaminów teoretycznych, pomieszczenia w których zorganizowana będzie recepcja CEMM, symulatory oraz zaplecze techniczne Centrum. Maszyniści-instruktorzy zainteresowani byli szczególnie przeprowadzania egzaminów. Wśród poruszanych tematów pojawił się również dobór egzaminatorów.

Z dużym zainteresowaniem spotkały się symulatory pojazdów kolejowych oraz możliwości budowy różnych scenariuszy, nietypowych zdarzeń oraz sprawdzania reakcji w ekstremalnych sytuacjach. Egzaminatorzy będą wspierani przez system, który automatycznie wychwyci ewentualne błędy popełniane przez egzaminowanego. Kabiny lokomotywy elektrycznej i manewrowej oraz elektrycznego zespołu trakcyjnego zabudowane są tak, by były uniwersalne. Symulatory mają badać przede wszystkim adekwatność reakcji przyszłego maszynisty a nie znajomość danego pojazdu. Do dyspozycji będzie ponad 5 tys. km tras, tak by każdy z egza-



minowanych mógł przejść egzamin na odcinku szlaku, który zna.

– Powstające Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów realnie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa systemu kolejowego, w tym wszystkich maszynistów prowadzących obecnie pociągi. Egzaminy będą zdawać tu wyłącznie kandydaci na maszynistów. Egzamin państwowy da pełną gwarancję, że wchodzący do zawodu będą mieli odpowiedni poziom wiedzy i umiejętności – w trakcie spotkania podkreślał dr inż. Ignacy Góra, prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Prezes UTK podziękował związkowcom za zaangażowanie w proces legislacyjny, który umożliwił wdrożenie Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów oraz przeprowadzanie państwowych egzaminów na licencję i pierwsze świadectwo maszynisty. Prezydent ZZM Leszek Miętek otrzymał statuetkę Kultury Bezpieczeństwa w transporcie kolejowym za wkład w poprawę bezpieczeństwa systemu kolejowego. ■

(utk)



Ulga z tytułu składek związkowych

Od 1 stycznia 2022 roku istnieje możliwość odliczenia ulgi z tytułu składek członkowskich na rzecz związków zawodowych. W ramach wprowadzonych przez rząd od lipca regulacji zwanych Niskimi Podatkami, limit ulgi z tego tytułu zwiększył się z 300 do 500 złotych.

Stworzenie mechanizmu podatkowego wspierającego działalność związków zawodowych było postulatem OPZZ. Został on zrealizowany po uzyskaniu wsparcia ze strony Ministerstwa Finansów i pracodawców, m.in. na forum Rady Dialogu Społecznego. Jesienią 2021 roku wprowadzono przepisy, że ulgę z tytułu składek członkowskich na rzecz związków zawodowych podatnik może odliczać od 1 stycznia 2022 r. Będzie można zatem to zrobić w przyszłorocznym rozliczeniu.

Znowelizowana właśnie ustawa o podatku dochodowym od osób fizycznych zwiększyła limit odliczenia zapłaconych składek z 300 zł do 500 złotych w roku po-

datkowym. Zniesiony został również wymóg uzyskania oświadczenia organizacji związkowej w tej sprawie. Obecnie podatnikowi do udowodnienia wysokości poniesionych na ten cel wydatków wystarczy informacja zamieszczona w PIT-11, gdy składki związkowe są potrącane przez pracodawcę.

– Podstawę obliczenia podatku stanowi dochód po odliczeniu kwot składek członkowskich zapłaconych na rzecz związków zawodowych, w wysokości nieprzekraczającej w roku podatkowym kwoty 500 zł. Wysokość tychże wydatków ustala się na podstawie dowodu wpłaty składek członkowskich na rzecz związku zawodowego, z którego wynikają

co najmniej: dane identyfikujące członka związku zawodowego dokonującego wpłaty, nazwa organizacji związkowej, na rzecz której dokonano wpłaty, tytuł i data wpłaty oraz kwota wpłaconych składek, a w przypadku składek potrącanych przez pracodawcę – na podstawie informacji. Innymi słowy w sytuacji gdy składki na rzecz związku zawodowego potrącają się przez pracodawcę, podatnikowi do udowodnienia wysokości poniesionych na ten cel wydatków wystarczy jedynie informacja płatnika zamieszczona w PIT-11 – wyjaśnia Paweł Galec z Wydziału Prawno-Interwencyjnego OPZZ. ■

(R)

POLREGIO po raz kolejny w kampanii „BohaterON – włóż historię!”

1 sierpnia miała miejsce 78. rocznica Powstania Warszawskiego. To jedno z najważniejszych, ale i najbardziej tragicznych wydarzeń w nowożytnej historii naszego kraju. Tym ważniejsze jest więc, by zachować pamięć o Powstaniu oraz o jego Uczestnikach – zwłaszcza dziś, gdy wielu z Nich nie ma już pośród nas.

Pielęgnowaniem pamięci zajmują się organizatorzy akcji „BohaterON – włóż historię!”. Działa ona od 2016 roku, a celem jest budowanie tożsamości narodowej oraz edukowanie wszystkich pokoleń naszych rodaków. W poprzednich edycjach kampanii możliwe było m.in. wysyłanie życzeń do Powstańców Warszawskich. Uczestnicy bohaterskich walk o stolicę otrzymali ponad 830 tys. kartek, listów i laurek. Wiele

z nich stało się początkiem pięknego, trwającego często do dziś, dialogu międzypokoleniowego.

Od lat w akcję angażują się szkoły, uczelnie, fundacje, instytucje i firmy, zarówno prywatne, jak i publiczne – dbanie o pamięć o bohaterach Powstania to nasz wspólny obowiązek.

POLREGIO już po raz piąty angażuje się w kampanię BohaterON, pełniąc rolę jednego z Partnerów Strategicznych. W piątek, 29 lipca, odbyła się konferencja inauguracyjna 7. edycję akcji, podczas której POLREGIO reprezentował prezes Artur Martyniuk.

– Jestem dumny, że spółka POLREGIO może mieć ważny udział w tym



dziele, dbając tym samym o międzypokoleniową pamięć historyczną, także wśród młodszego pokolenia. Upamiętnienie bohaterów tego trwającego 63 dni powstania, wśród których było również wielu kolejarzy, jest naszym moralnym obowiązkiem. Zwłaszcza dziś, w oblicz tragicznych wydarzeń, które rozgrywają się obecnie za naszą wschodnią granicą – podkreślił prezes POLREGIO Artur Martyniuk. ■

Ekomyjnia na Grochowie

Zakończyła się przebudowa automatycznej myjni pociągów PKP Intercity na stacji postojowej Warszawa Grochów. Dzięki inwestycji skrócił się czas mycia pojedynczego składu i podniósł standard utrzymania taboru. Najnowocześniejszy obiekt w Polsce będzie działać całorocznie, niezależnie od warunków atmosferycznych. Ponadto zapewnia poprawę warunków pracy obsługi przygotowującej pociągi do odprawy.

Uroczystość otwarcia obiektu miała miejsce 26 lipca br. z udziałem: Macieja Małeckiego – Sekretarza Stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych, Andrzeja Bittela – Sekretarza Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Joanny Lech – Dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych, Marka Chraniuka – Prezesa Zarządu PKP Intercity i Tomasza Gontarza – Członka Zarządu PKP Intercity.

Myjnia na każdy tabor

Jedna godzina – tylko tyle czasu potrzeba, aby umyć w grochowskiej myjni elektryczny zespół trakcyjny lub jeden pociąg składający się z maksymalnie dziewięciu wagonów. Dotychczas proces ten odbywał się ręcznie i trwał około 3 godzin. Sercem myjni są trzy samojedne portale ramowe, które w sposób zautomatyzowany wykonują proces czyszczenia pociągu stojącego na stanowisku. Odpowiednio zaprojektowane i zaprogramowane urządzenia można dostosować do poszczególnych rodzajów taboru. Myjnia pozwala także na mycie dachów, jak również nablyszczanie i osuszanie składów. Umożliwia też czyszczenie wnętrza pociągów.

Chcemy, żeby polska kolej była przyjazna dla podróżnych, dlatego rozwijamy również stacje postojowe, czego przykładem jest myjnia na warszawskim Grochowie. Do 2030 w ramach strategii inwestycyjnej w całej Polsce PKP Intercity wybuduje 7 nowoczesnych, proekologicznych myjni – mówił Maciej Małecki, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych.

Inwestycja z myślą o środowisku

Strategiczne znaczenie ma program inwestycyjny PKP Intercity, dzięki któremu na tory wyjeżdżają kolejne nowoczesne pojazdy i zmieniają się obsługujące je zaplecza techniczne. Co ważne, projekty taborowe i infrastrukturalne zostały zaplanowane z uwzględnieniem prośrodowiskowych rozwiązań – podkreślił Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

W trosce o środowisko naturalne zastosowaliśmy gamę rozwiązań, które ograniczają wpływ myjni na otoczenie. Dzięki oczyszczalni ścieków o obiegu zamkniętym i pozyskiwaniu wody z opadów atmosferycznych, myjnia będzie zużywać stosunkowo nieduże ilości tego cennego surowca – mówił Marek Chraniuk, Prezes Zarządu PKP Intercity.

Przebudowa z unijnym dofinansowaniem

Myjnia była współfinansowana ze środków unijnych w ramach POIŚ 2014–2020 dla projektu „Przyspieszamy komfortowo – unowocześnienie wagonów i zakup lokomotyw dla PKP Intercity S.A.” [POIS.05.01.00-00023/17]. PKP Intercity na ten projekt pozyskało 495 765 401,97 zł dotacji.

Inwestycje kolejowe to ponad 22 mld zł dofinansowania tylko z Programu Ope-



Od lewej: Maciej Małecki – sekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych, Andrzej Bittel – sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Marek Chraniuk – prezes PKP Intercity S.A.



racyjnego Infrastruktura i Środowisko, a w ramach którego również dofinansowano właśnie myjnię – zaznaczyła Joanna Lech, Dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych,

Inwestując w zaplecza techniczne przygotowujemy się do obsługi coraz większej liczby pociągów, które w kolejnych latach będą wyjeżdżać na tory. Nowoczesne stacje postojowe zapewniają wyższy standard obsługi technicznej naszej floty – podsumował Tomasz Gontarz, Członek Zarządu PKP Intercity. ■

Odpowiedź na wniosek ws. ulg przejazdowych

Apel do prezesa Związku Pracodawców Kolejowych ws. potrzeby przedłużenia terminu składania wniosków dotyczących ulg przejazdowych na 2022 rok, wynikającej z przedłużającej się pandemii COVID-19, przyniósł pożądany skutek.

Do ZZM wpłynęło 29 lipca pismo skierowane do Ponadzakładowych Organizacji Związkowych informujące o pozytywnym rozpatrzeniu wniosku. Jak czytamy, wszyscy przewoźnicy realizujący ulgowe usługi transportowe oraz ZPK wyrazili zgodę na przyjęcie wspólnego ustalenia, że w tym roku składanie przez uprawnionych pracowników wniosków do pracodawcy o nabycie UUT na 2022 rok dla siebie i uprawnionych członków rodziny zostaje przedłużone do 31 sierpnia br.

Wiodące kolejarские związki zawodowe – ZZM, Federacja ZZK oraz SKK NSZZ „Solidarność” wystosowały 28 czerwca wniosek o wprowadzenie odstępstwa od postanowień paragrafu 6 ust. 1 Porozumienia w sprawie ulgowych usług transportowych z 27 listopada 2013 r., mówiącego o warunkach uzyskiwania ulg. Uzasadniły go bezprecedensową sytuacją związaną z pandemią koronawirusa. Jak pamiętamy, wprowadzone wówczas ograniczenia przemieszczania się zostały zniesione późną wiosną. Termin do którego można było występować o uzyskanie świadczenia dawno wówczas minął.



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

Duże zainteresowanie nową ofertą PKP Intercity

Nowa oferta PKP Intercity dla rodzin i małych grup już w pierwszych dniach funkcjonowania wzbudziła duże zainteresowanie pasażerów. Po niedawnych rekordach przewozowych, zainteresowanie nową ofertą to kolejny dowód rosnącej popularności kolei w Polsce.

Od 1 lipca do 31 lipca sprzedano 372,1 tys. biletów promocyjnych Taniej z Bliskimi na przejazd 967,1 tys. osób. Aby skorzystać z oferty wystarczy podróżować w grupie od 2 do 6 osób – wszyscy jej członkowie otrzymują wtedy 30% zniżki od bazowych cen biletów. Taniej z Bliskimi obowiązuje w pociągach kategorii TLK oraz IC w relacjach krajowych, a w pociągach ekspresowych – EIC oraz EIP – niezmiennie można korzystać z Biletów Rodzinnych. Aby skorzystać z oferty bilety należy kupić najpóźniej 1 dzień

przed wyjazdem – z tego powodu w ramach tej promocji nie można zakupić ich u konduktora. Bilety są dostępne na 30 dni przed odjazdem pociągu w kasach biletowych i kanałach online. Oferta łączy się z ulgami ustawowymi, dzięki czemu osoby do nich uprawnione będą podróżować jeszcze taniej.

Taniej z Bliskimi to kolejna oferta po Promo, która pozwala obniżyć koszty kolejowych podróży. Dzięki wprowadzonej na początku maja do pociągów kategorii TLK i IC ofercie Promo w sprzedaży pojawiły się bilety w cenach niższych niż do tej pory. Możliwość tańszych podróży wpłynęła na rekordowo wysokie zainteresowanie usługami PKP Intercity:



- od początku roku do 31 lipca PKP Intercity przewiozło 32 mln osób;
- w maju z usług PKP Intercity skorzystało 5,3 mln osób, w czerwcu – 5,3 mln, w lipcu 6,4 mln osób;
- rekordowym dniem był 19 czerwca – tylko tego dnia w podróż z PKP Intercity wyruszyło 247 tys. osób.

„Fefsi” z kadry narodowej

Wśród członków ZZM i generalnie maszynistów nie brakuje uznanych sportowców. Niektórzy podzielili się już z nami swoimi osiągnięciami. Do zaszczytnego grona dołącza Paweł Friszkemut, przez kilkanaście lat reprezentujący Polskę na arenie międzynarodowej w swojej dyscyplinie – plażowej piłce nożnej (ang. beach soccer).

Choć samych występów z orzelkiem na piersi ma ponad 200, o swoich piłkarskich dokonaniach Paweł Friszkemut, maszynista PKP SKM w Trójmieście, ze skromności woli mówić przygoda, a nie kariera. Zaczęła się – jak mówi – „od dziecka”, grania z kolegami gdzie się dało. Wiodła przez dużą piłkę nożną, tzn. tradycyjny futbol w 11-osobowym wydaniu. „Fefsi” bronił barw Bałtyku Sztutowo (skąd pochodzi) i Pomezanii Malbork.

Równocześnie próbował sił w piłce nożnej halowej, czyli futsalu (w AZS UG Gdańsk), a także... siatkonodze. Do gier na takich arenach predestynowały naszego kolegę warunki fizyczne. Na mniejszych boiskach od siły bardziej liczą się umiejętności techniczne, zwrotność i spryt. Filigranowy Paweł Friszkemut bazuje



na wyborowej technice. „Jeden z najbardziej rozpoznawalnych piłkarzy plażowych, jego największym atrybutem jest umiejętność szybkiego wykonywania przewrotek” – można przeczytać o zawodniku w interwencie.



Jego kariera (czy też jak woli – przygoda) nabrała tempa po zdobyciu mistrzostwa Polski w siatkonogę w singlu w 2005 roku. Na tych oraz późniejszych zawodach został wypatrzony, trafił do odpowiedniego notesu, skutkiem czego otrzymał powoła-

Integracja przy wędkach

Przy sprzyjającej pogodzie i w szczytnym celu 29 lipca odbyły się w Chociwlu VI Zawody w Wędkarstwie Spławikowym o Puchar Rady Koła ZZM w Szczecinie.

Zmagania wędkarskie to już tradycja w za-przyjaźnionym Chociwlu. Przypomnijmy – jest to pierwsze miasto w Polsce, w którym maszyniści kolejowi mają oficjalnie ustanowioną swoją ulicę. W spotkaniu zorganizowanym przez Wojciecha Kalinowskiego i Bogdana Nawrockiego reprezentujących nasz związek, udział wzięli między innymi burmistrz Chociwla Stanisław Szymczak, naczelnik Bogusława Jasiczak z małżonkiem i tradycyjnie Krzysztof Ciećka, wiceprezydent ZZM. Zawodom ze spotkaniem integracyjnym przyświecał szczytny cel zbiórki charytatywnej dla małego Stasia, chłopca chorego na białaczkę limfoblastyczną.

Klasyfikacja: I miejsce Waldemar Klepak, II miejsce Krzysztof Baszkiewicz, III miejsce Irena Klepak, która otrzymała także statuetkę za największą rybę (płoc 25 cm).



nie do reprezentacji Polski w beach soccerze. W 2006 roku pojechał z naszą kadrą do Brazylii na Mistrzostwa Świata, gdzie Polacy zajęli 11 miejsce. Ogółem w latach 2006–19 zagrał w reprezentacji ponad 200 meczów – wiele z nich za granicą, dzięki czemu miał okazję zobaczyć trochę świata. Występował na pozycji skrzydłowego lub pivota, czyli najbardziej wysuniętego zawodnika z pola. Strzelił dużo bramek, ale w pewnym momencie przestał liczyć ile. Polskę reprezentował także w Mistrzostwach Świata w siatkonce w 2008 roku.

Podobnie jak w futbolu, aby grać w kadrze trzeba grać w lidze, i to dobrze. W rodzimej lidze beach soccera Paweł Friskemut najdłużej reprezentował barwy Hemako Szutowo, gdzie był postacią wiodącą. Grał także w LSS Team Lębork. Dodajmy, że Hemako to bardzo zasłużona drużyna dla naszej piłki plażowej – m.in. wielokrotny medalista mistrzostw Polski (wicemistrzostwo w latach 2010, 2013, 2014, 2015) oraz uczestnik Euro Winners Cup, odpowiednika Ligi Mistrzów na plaży.

W 2012 roku nasz kolega został wybrany najlepszym zawodnikiem na międzyna-

rodowym turnieju Open Beach Soccer League Winter w Sankt Petersburgu. Dobra postawa znowu zapocentrowała „transferem”. Z oddalonego o 70 km od Sztutowa rosyjskiego Bałtjiska przyszła atrakcyjna propozycja gry dla klubu Kronschtadt Promenada, gdzie występował w 2012 roku.

Wyczynowe uprawianie sportu nie trwa jednak wiecznie. Szczęśliwie „Fefsiego” omijały kontuzje, ale stosunkowo wcześniej zaczął rozglądać się za fachem, który pozwalałby na utrzymanie się po karierze. Pomysł z zawodem maszynisty podsunął wówczas kolega „z boiska” – Łukasz Knioch z Zakładu Północnego PKP Inter-city. W 2015 roku Paweł Friskemut rozpoczął szkolenie, by od 2017 roku jeździć samodzielnie jako maszynista w PKP SKM w Trójmieście.

Pracę za pulpitem potrafi pogodzić ze sportem. W 2018 roku, czyli już jako maszynista, zdobył kolejną ważną nagrodę indywidualną – został wybrany najlepszym



zawodnikiem finałów Mistrzostw Polski w beach soccerze. W barwach Hemako, które wygrało wówczas ligę i zdobyło złote medale. – W pracy szefowie i koledzy wykazują duże zrozumienie i bardzo idą mi na rękę z grafikami. Czasem posiłkuję się urlopami. Bez tego trudno takie rzeczy łączyć – podkreśla Paweł Friskemut.

Sezon w piłce plażowej w pełni, więc nadal występuje i stara się szlifować formę. Po pandemii zniknął niestety z radarów sztabu trenerskiego reprezentacji Polski, ale może nie na długo. Póki co ominą go wrześnie finały European Beach Soccer League w Portugalii, do których Polakom udało się zakwalifikować. ■

Rafał Zarzecki

Nagrodę specjalną ufundowaną przez Prezydium Rady Krajowej ZZM (profesjonalna torba wędkarska) przyznaną przez specjalną komisję, której przewodniczyła Edyta Nawrocka wręczył w imieniu prezydenta ZZM wiceprezydent Krzysztof Ciećka najmłodszej i najbardziej wytrwale wędkującej Julii Furmańskiej.

Podziękowania za pomoc organizatorzy składają właścicielom Pałacu nad Jeziorem, Kołu PZW nr 6 „Okoń” w Chociwlu, Agnieszce Piotrowskiej, a wszystkim uczestnikom – za miłą atmosferę, dobrą zabawę i otwarcie swoich serc dla małego Stasia. ■



Różnice pokoleniowe

Choć większość z nas uważa wymianę pokoleniową, to czy jesteśmy świadomi tego, że aż 4 pokolenia maszynistów są obecnie na rynku kolejowym? Jak postrzegają otaczający nas świat, podchodzą do swojej pracy i widzą swoją karierę poszczególne pokolenia maszynistów spróbują odpowiedzieć w tym artykule.

Na rynku pracy mamy następujące pokolenia:

BABY BOOMERS – obecnie najstarsze pokolenie aktywne na rynku pracy. Są to osoby urodzone w latach 1946–1964, w czasie powojennego wyżu demograficznego. Część z tych osób przeszła już na emeryturę, jednak niektórzy wciąż pozostają aktywni zawodowo. Są to ludzie, których jest obecnie najmniej na naszej kolei. Stanowią oni najbardziej lojalną i oddaną grupę pracowników. Wychowani w czasach, w których największą wartością była stabilność, a jedyną drogą do sukcesu ciężka i solidna praca, której poświęcało się większość siebie. Oddani autorytetom, szanują stworzone normy i zasady. Pracę postrzegają przez pryzmat kompetencji twardych i nabytych umiejętności. Należą do najbardziej zadowolonej z pracy grupy zawodowej, ponieważ traktują pracę jako cel sam w sobie. Często przepracowują w jednym miejscu całe życie i traktują to jako sukces.

POKOLENIE X – to pokolenie jest obecnie najliczniejsze na rynku pracy. Są to osoby urodzone w latach 1965–1979. Pokolenie przemian i niepewności. Poczucie bezpieczeństwa, unikanie zagrożeń i spokój to główne priorytety tego pokolenia. Z reguły unikają konfliktów – powtarzalność, rutynę i znajomość swojego otoczenia cenią najwyżej dzięki czemu mało chętnie zmieniają swoje miejsce pracy, ale też nie lubią zmian w samej organizacji. Lubią czuć się dobrze i wygodnie w miejscu pracy. Należą do pokolenia, które identyfikuje się ze swoją pracą często przenosząc ją w sferę swojego życia osobistego. Głównym motywatorem są pieniądze, które pozwalają budować stabilność. Umiejętności interpersonalne mają opanowane na bardzo wysokim poziomie, co zostało wymuszone przez ciągle dopasowywanie się do przyspieszającego świata.



POKOLENIE Y – tzw. mileniali, to osoby urodzone w latach 1979–1995. Pokolenie najbardziej aktywne na rynku pracy. Pokolenie ludzi wysoko wykształconych, ceniących sobie równowagę między pracą a domem. To wielopoziomowa osobowość, gdzie praca stanowi jedynie element charakterystyki. Wolą definiować siebie poprzez zainteresowania i swój samorozwój. Często łączą pracę z zainteresowaniami. Stosunkowo łatwo potrafią dostosować się do zmian, a nawet w miarę potrzeby zmienić branżę. Dopóki mogą się rozwijać a praca stanowi dla nich wyzwanie, będą oddanymi i zaangażowanymi pracownikami. W tym pokoleniu zaczyna się kształtować zmiana podejścia do autorytetu.

POKOLENIE Z, czyli osoby urodzone po 1995 roku. Jest to najmniej rozpoznane pokolenie, które dopiero wchodzi na rynek pracy. To młodzi ludzie wychowani w czasach dobrobytu, technologii i dostępności do wszystkiego. Często wychowywani w sposób bezstresowy bywają niepokorni, bezpośredni, wprost komunikujący swoje potrzeby, ale też nieodporni na stres. Są wielozadaniowi, obcy z technologią, nie boją się zmian, bezkompleksowo podchodzą do otaczającego ich świata i często przesadzają ze swoimi oczekiwaniami względem oferowanych w zamian zdolności. Mają trudności w pracy monotonnej, jednozadaniowej, bez dodatkowych stymulujących ich zadań stanowiących wyzwanie. Prognozuje się, że będzie to pokolenie podobne do pokolenia Y.

Bezpośrednie porównania pokoleniowe najczęściej prowadzą do negatywnej oceny zarówno w jedną jak i w drugą stronę, przyczyniając się do tworzenia stereotypów dotyczących poszczególnych grup i dużych uogólnień. Musimy pamiętać, że każde pokolenie wnosi nową perspektywę i wpływa na rozwój wartości społecznych. Dzięki tym zmianom jako cywilizacja jesteśmy w stanie dopasować się zarówno do zmieniającego się świata, jak i zmieniającej się kolei.

Jakub Niklas

Powypadkowe Wsparcie Psychologiczne
jakub.niklas@ipron.pl

Testy w PKP Cargo

Po udanej eksploatacji nadzorowanej w PKP Intercity oraz głosach kolegów maszynistów z firm, gdzie są już stosowane fotele Damiro, przyszła kolej na PKP Cargo. Do testów na początek wytypowane zostały lokomotywy ET22.



Jak zapewne każdy wie, popularny „byk” to ciężka lokomotywa do prowadzenia pociągów towarowych. Specyfika pracy na tym typie lokomotywy jest zupełnie odmienna niż na pociągach osobowych. Od fotela wymaga się nie tylko komfortowych warunków pracy przy prowadzeniu pociągu, ale i możliwości odprężenia się w momencie np. postoju pod semaforem.

Z tego powodu wytypowany został fotel z największą na obecną chwilę możliwością odchylenia oparcia. Można powiedzieć, że przy odpowiednim wyregulowaniu z fotela tworzy się coś na wzór leżanki. Dodatkowo fotel jest wyposażony w:

- amortyzację pneumatyczną,
- regulowany amortyzator – twardość amortyzacji,
- regulację lędźwiowe,
- zagłówek regulowany góra dół i odchylany do przodu,
- regulację kąta pochylenia oparcia,
- regulację kąta pochylenia siedziska (regulacja wysokości w tym przypadku to 100 mm – stosowane dotychczas fotele miały 60 mm),
- mechanizm obrotowy łożyskowany o stałej osi obrotu,
- naszytą na oparciu kieszeń na dokumenty dotyczące np. lokomotywy.

Co jest jeszcze ważne? W momencie, kiedy fotel podniesiemy maksymalnie do góry to nadal mamy możliwość regulacji kąta pochylenia siedziska, czego niewątpliwie brakowało w fotelach poprzedniej generacji.

Damian Midura

Głos Maszynisty

Fotele maszynisty



Najwyższa jakość i bezpieczeństwo

www.damiro.pl | www.isri.pl

www.midura-group.pl

Coraz mniej kolejarzy

W ciągu ostatniej dekady liczba kolejarzy zmniejszyła się o 10 procent – wynika z danych Urzędu Transportu Kolejowego. Prawie co drugi to pracownik PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Z opublikowanego przez UTK „Sprawozdania z funkcjonowania rynku transportu kolejowego 2021” wynika, że ogółem kolej zatrudniała na koniec ubiegłego roku 89 181 osób pracowników. W 2011 roku dla porównania było to prawie 100 tysięcy. W następnych latach liczba ta sukcesywnie spadała, by właśnie w 2021 r. po raz pierwszy zejść poniżej pułapu 90 tysięcy.

W podziale na poszczególne segmenty rynkowe, w 2021 roku zarządcy infrastruktury zatrudniali niemal 40 tys. pracowników. U przewoźników towarowych pracowało prawie 26 tys. osób, a pasażerskich – 23,5 tys. osób. W ostatnim roku przewoźnicy pasażerscy zwiększyli zatrudnienie, a u przewoźników towarowych i zarządców infrastruktury liczba pracowników się zmniejszyła.

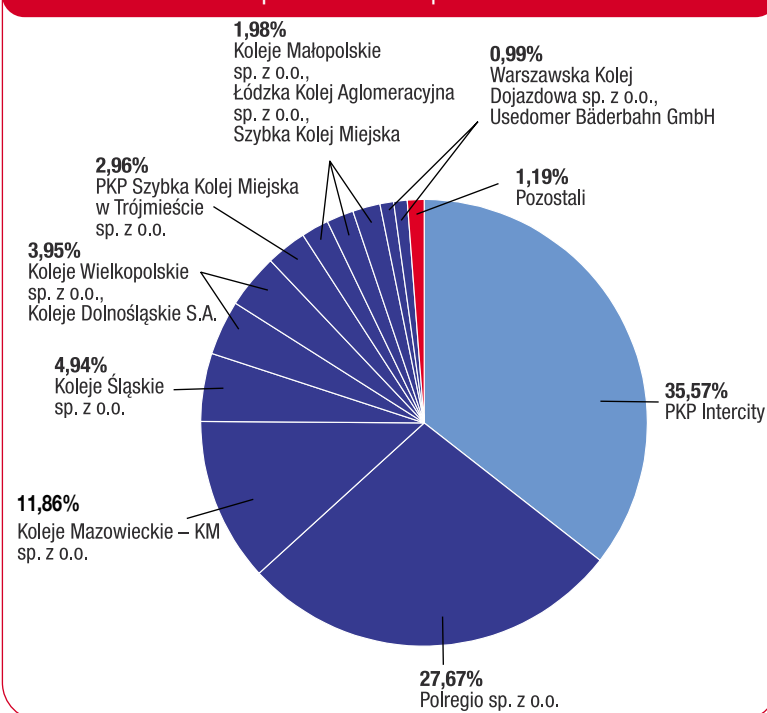
Przewoźnicy pasażerscy w 2021 r. odnotowali najwyższą liczbę pracowników od 9 lat. Wzrost zatrudnienia osiągnął poziom 1,5 proc. (340 osób) względem 2020 r. i dotyczył większości spółek przewoźowych. Liczba pracowników najbardziej wzrosła w Kolejach Wielkopolskich – o 80 osób. Ten sam przewoźnik wraz z Kolejami Małopolskimi odnotował największy wzrost procentowy zatrudnienia, o 10,3 proc. Znaczący wzrost nastąpił również w Kolejach Dolnośląskich (+8,8 proc.) i Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (+8,1 proc.). Liczba stanowisk w największym stopniu zmniejszyła się w spółce PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście – o 2,6 proc.

Przewoźnicy towarowi w 2021 r. zatrudniali najmniejszą liczbę pracowników na przestrzeni dekady. W sektorze przewozów towarowych w ubiegłym roku kolejny raz z rzędu odnotowano spadek liczby zatrudnionych – względem 2020 r. o 956 osób (-3,6 proc.). Na dane całego tego sektora wpłynął spadek zatrudnienia u największego pracodawcy – PKP Cargo (6,6 proc. w porównaniu do 2020 r.). Redukcje objęły 32 spółki, z większych pracodawców mniejsze zatrudnienie wykazały również Grupa DB (-9,3 proc.), PUK Kolprem (-5,8 proc.), Pol-Miedź (-1,9 proc.) oraz Grupa CTL (-2,6 proc.).

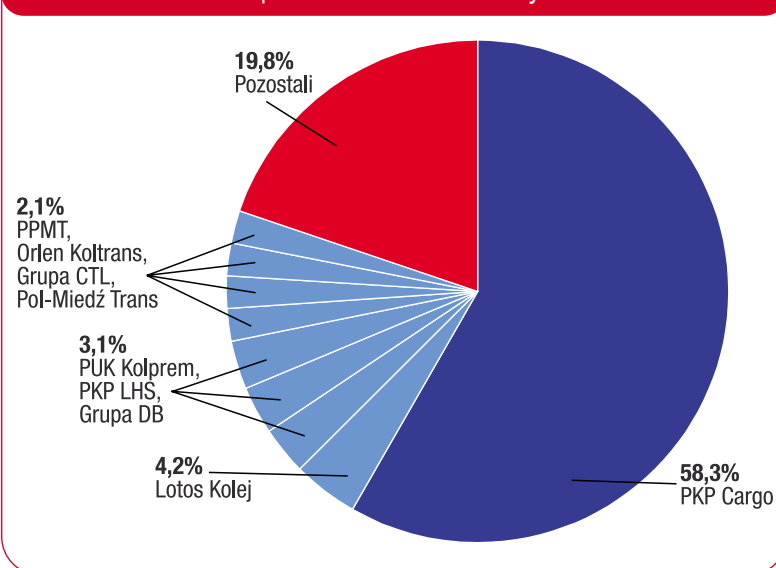
Wzrost liczby pracowników o 1,1 proc. odnotowała natomiast w 2021 r. spółka Lotos Kolej, która uplasowała się na drugim miejscu pod względem wielkości zatrudnienia, a także PKP LHS (0,6 proc.).

Jeśli chodzi o zarządców infrastruktury, w 2021 roku zatrudniali o 1 proc. mniej pracowników w porównaniu do 2020 r.

Struktura zatrudnienia przewoźników pasażerskich w 2021 r.



Struktura zatrudnienia przewoźników towarowych w 2021 r.



Największy w tej grupie pracodawca, czyli spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zmniejszyła zatrudnienie o 1,1 procent. Łączny udział w rynku „peelki” wyniósł natomiast 96,1 proc. ■

(raz)

Stacja Emerytura Nie mówimy żegnaj

Na zasłużoną emeryturę szczęśliwie dojechał nasz kolega Krzysztof Pasko. Swoją ostatnią służbę odbył 22 lipca.

W 1980 roku ukończył Przemysłową Szkołę Kolejową w Czechowicach Dziedzicach. W latach 1984–1985 zatrudniony jako mechanik pojazdów trakcyjnych w lokomotywowni Oświęcim. Od 1 kwietnia 1985 r. pomocnik maszynisty, a od 1986 roku maszynista elektrycznych pojazdów trakcyjnych. W 2017 roku wyróżniony odznaką „Zasłużony dla Kolejnictwa”.

Od momentu reaktywacji członek Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce oraz członek zarządu Międzyzakładowego Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Czechowicach Dziedzicach.

Od 2004 roku przewodniczący Komisji Rewizyjnej MZZM Czechowice Dziedzice. Członek Krajowej Komisji Rewizyjnej ZZM w VII i VIII kadencji. Laureat honorowego odznaczenia „Zasłużony dla ZZM” w 2015 roku.

Wspaniały człowiek, kolega, zawsze skory do pomocy.

(pg)



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



PKP CARGO – siła logistyki

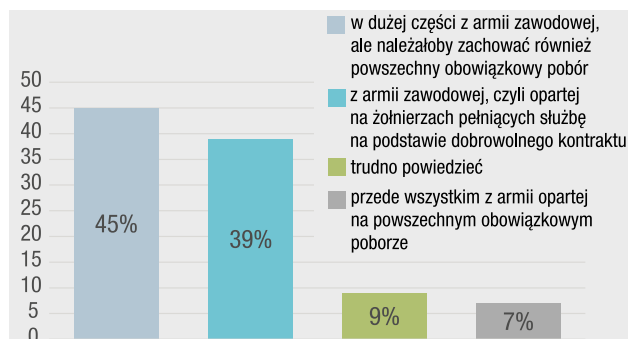
www.pkpcargo.com

infolinia@pkpcargo.com

Barometr



Jak Pan(i) myśli, czy polskie siły zbrojne powinny składać się:



Źródło: CBOS, Badanie „O bezpieczeństwie państwa i kwestiach związanych z obronnością”, czerwiec 2022

LICZBA MIESIĄCA

4,9

Tyle w procentach wyniosła w czerwcu stopa bezrobocia rejestrowanego — wynika z opublikowanych danych Głównego Urzędu Statystycznego. To najniższy wskaźnik od września 1990 roku. Przekłada się to na 818 tys. bezrobotnych zapisanych w rejestrach urzędów pracy.

Cytat miesiąca

SPOŚRÓD 85 DWORCÓW ZAPLANOWANYCH DO ODDANIA W LATACH 2016–2021, WG STANU NA 30.06.2021



ODDANO DO UŻYTKU JEDYNNIE 37. OPÓŹNIENIA W REALIZACJI INWESTYCJI DOTYCZYŁY 160 DWORCÓW I ŚREDNIO WYNIOSŁY 450 DNI.

Najwyższa Izba Kontroli w informacji o wynikach kontroli realizacji Programu Inwestycji Dworcowych, sierpień 2022



W obiektywie



Stacja radiowa RMF FM po raz kolejny wykorzystwała transport szynowy do promocji. Prowadzony przez oklejoną lokomotywę griffin Przebojowy Pociąg RMF FM przejechał 26 lipca trasę z Wrocławia do Gdyni. Pasażerom – słuchaczom na poszczególnych odcinkach umiłały podróże gwiazdy. Z recitale na pokładzie wystąpili m.in. Michał Szpak, Margaret czy Blue Cafe.



Z głębokim smutkiem przyjęliśmy wiadomość o nagłej śmierci naszego kolegi

MACIEJA WALISZEWSKIEGO

maszynisty z Polregio

Wielkopolski Zakład w Poznaniu oraz członka Międzyzakładowego Związku Zawodowego Maszynistów w Poznaniu.

Rodzinie i przyjaciołom

składamy wyrazy współczucia oraz słowa wsparcia i otuchy.

Zarząd MZZM w Poznaniu

Z przykrością informujemy, że w dniu 30.07.2022 w wieku 61 lat na wieczną służbę udał się nasz kolega, przyjaciel, wieloletni członek ZZM, kolega

STEFAN KLIMEK

Cześć Jego pamięci.

Koleżanki i Koledzy z ZZM POLREGIO Kraków

Naszej serdecznej Koleżance

Elżbiecie Góreckiej

Redaktor technicznej i graficze wyrazy głębokiego współczucia i żalu z powodu śmierci

MAMY

składa

Redakcja Głosu Maszynisty

Pożyteczna „apka”

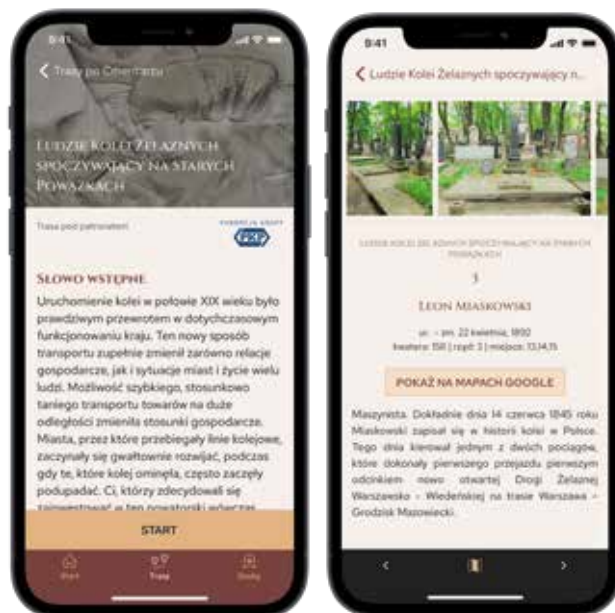
Powstała aplikacja mobilna i ścieżka tematyczna popularyzująca sylwetki ojców-założycieli kolei na ziemiach polskich. Wśród nich pierwszego polskiego maszynisty.

„Ludzie kolei żelaznych spoczywający na Starych Powązkach” – tak brzmi tytuł ścieżki historycznej poprzez XIX-wieczną epokę pary i węgla. Stworzona przez Fundację Grupy PKP we współpracy z Fundacją Stare Powązki ścieżka jest jedną z 21 tras w nowej, bezpłatnej aplikacji mobilnej. Oprogramowanie można znaleźć w sklepach App Store oraz Google Play.

Wśród sylwetek ojców-założycieli kolei na ziemiach polskich znajdziemy wiele znanych nazwisk. Nie mogło wśród nich zabraknąć Leona Miaskowskiego (1822–1895), z racji prowadzenia inauguracyjnego pociągu na „Wiedence” 14 czerwca 1845 r. nazywanego pierwszym polskim maszynistą.

W zamyśle twórców „apka” ma służyć upowszechnianiu wiedzy na temat cmentarza, historii Warszawy i Polski przez pryzmat pochowanych na Starych Powązkach osób. Aplikacja posiada funkcje geolokalizacyjne, dzięki czemu może pełnić rolę przewodnika po warszawskiej nekropolii. Ułatwia także odnajdywanie grobów. Wyszukiwanie jest możliwe m.in. po nazwisku osoby zmarłej, czy jej profesji.

W aplikacji są również dostępne spacery śladami m.in. wybitnych pisarzy, poetów, czy filmowców.



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

Zmęczony mąż wraca z pracy. Żona pyta:

- Zrobić ci kotlety?
- Oj tak, zrób!
- Ale mięsa nie mam...
- To nie rób.
- Co?! Nie smakuje ci moja kuchnia?

•

- Chyba do wykończenia mieszkania zatrudniłam niewłaściwą ekipę.

- Dlaczego tak sądzisz?
- Z lodówki zniknął cały zapas alkoholu i jedzenia.

•

Spotykają się dwaj starsi panowie z brzuskami:

- Podobno codziennie intensywnie uprawiasz gimnastykę?

- Zgadza się.
- To wspaniale. A możesz już dotknąć prawą ręką lewą nogę?

- Jeszcze nie, ale pomału zaczynam ją widzieć.

•

Galeria handlowa. Do pięknej dziewczyny podchodzi mężczyzna:

- Przepraszam, żona gdzieś mi się zapodziała, czy moglibyśmy chwilę porozmawiać?

- Tak, tylko w jaki sposób to może pomóc?

- Zapewniam panią, że zaraz się pojawi – nie wiadomo skąd...

•

- Nic mi się nie chce!

- To pij wodę.
- Dlaczego?
- Będzie ci się chciało sikać.

•

- Co tak siedzisz? – pyta kolega kolegę.

- Żona odeszła.
- Ojej, stary... Kup może pół litra i utop żal!

- Nie mogę.
- Nie masz forsy?
- Nie. Nie mam żalu.



Modelarstwo



Austriacka firma ROCO próbuje zawojować rynek polskich modeli kolejowych. Tym razem prezentuje model lokomotywy EU45-846 (ex E189-846) firmy Siemens. Ta ciekawa pozycja dla polskich modelarzy to pierwsza lokomotywa wielosystemowa będąca własnością PKP Cargo S.A.

Fot. G. Moc

Koniec lata w Nysie

Ten rok nie zapisał się niestety w historii jako rok dużych imprez „pod parą”. Nie było parad w Wolsztynie ani w Chabówce, natomiast zapowiada się w Nysie.

VIII Paradę Lokomotyw [TurKol.pl](https://turkol.pl) zamierza zorganizować na torach klimatycznej stacji kolejowej w Nysie (woj. opolskie). Niez elektryfikowany węzeł kolejowy stanie się w niedzielę 28 sierpnia tłem dla kilku starszych pojazdów, które zaprezentują się w trakcie pokazów dynamicznych i statycznych. Będą także przejazdy pociągami specjalnymi.

Więcej: <https://turkol.pl/>.

Filatelistyka

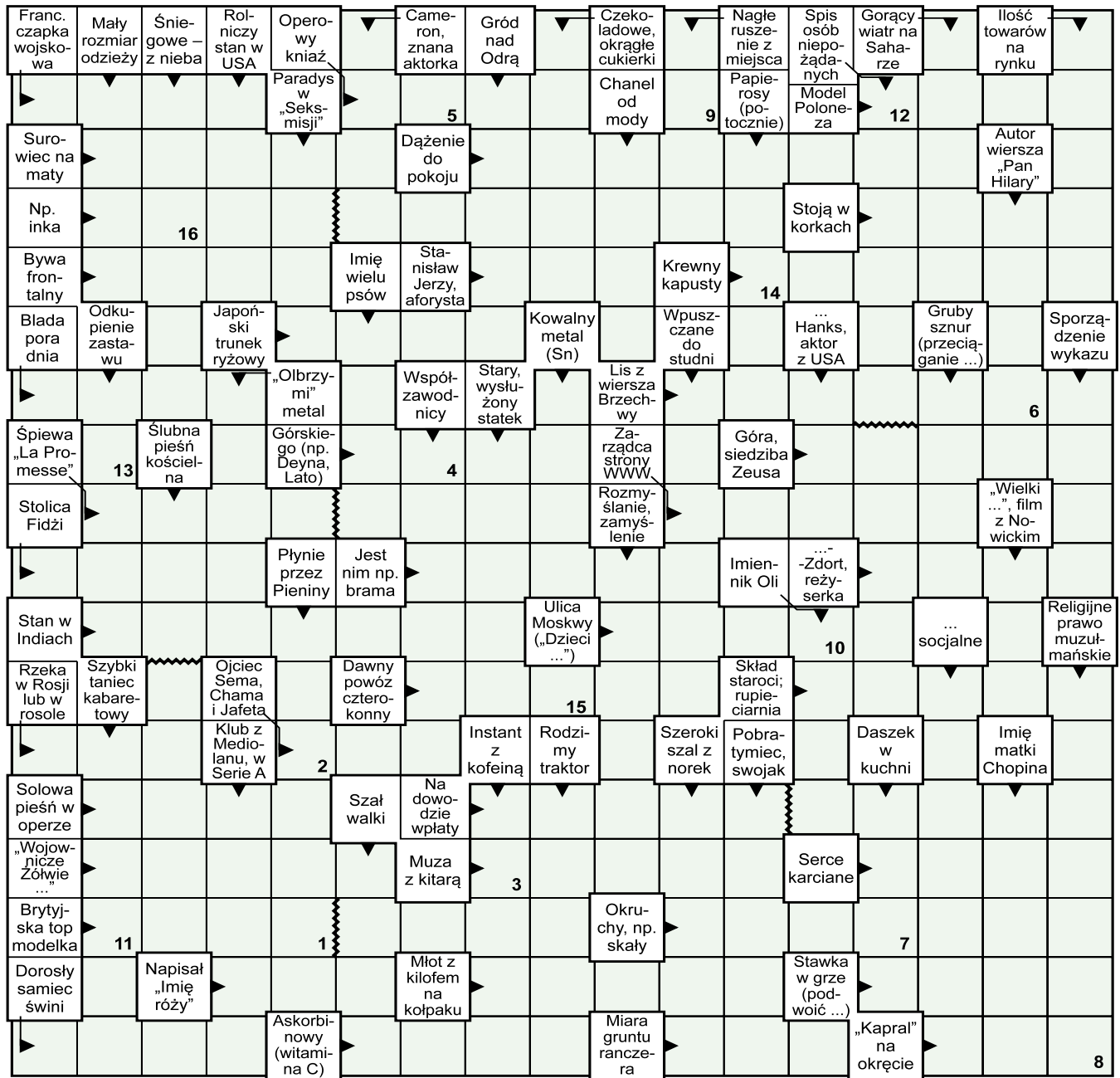
Poczta Narodowa Turcji 7 stycznia wprowadziła do obiegu serię czterech znaczków pocztowych pt. nostalgiczne pojazdy transportowe. Przedstawiają elektryczny pociąg podmiejski, trolejbus, prom i tramwaj.

W tym pierwszym przypadku pociąg kolei tureckiej TCDD E8000, zbudowany w 1955 roku przez grupę francuskich producentów (oznaczenie fr. SNCF BB6052). Głównym wykonawcą był Alstom, a turecka kolej państwowa zamówiła 30 składów.

Zasilany prądem 25 kV 50 Hz pociąg obsługiwał połączenia na trasie Sтамбул Sirkeci-Halkalı. Maksymalna szybkość wynosiła 90 km/godz. Elektryfikację linii kolejowej przeprowadzono w 1955 r.



(LEW)



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 16 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązania krzyżówki nr 8 prosimy nadsyłać do 9 września 2022 r. pod adresem: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzmm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 8”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – weekendowy pobyt dla dwóch osób w wybranym ośrodku CS Natura Tour. Rozwiązanie krzyżówki nr 7: „Sygnał zezwalający”. Nagrodę – gadzety związkowe wylosował **Jarosław Bola** z Chojnic. Gratulujemy, nagrodę wyślemy 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: rkzmm@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 adjutacji, a także zmiany tytułów.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

Druk – Drukarnia Papillon w Krakowie.



PAKIET
7DNI

W TERMINIE:
27.08-30.09.2022

Kolorowa jesień z Naturą

- Świnoujście od **1050** zł/os./pakiet
- Dziwnówek od **820** zł/os./pakiet
- Ustronie Morskie od **980** zł/os./pakiet
- Mielno od **860** zł/os./pakiet
- Ustka od **985** zł/os./pakiet
- Jastarnia od **750** zł/os./pakiet
- Spała od **650** zł/os./pakiet
- Karpacz od **680** zł/os./pakiet
- Zakopane od **795** zł/os./pakiet

Wyżywienie HB: śniadanie i obiadokolacja

www.naturatour.pl

SZCZEGÓŁY OFERTY:

Infolinia 22 266 87 65

oraz nasze Biura Podróży

RABAT*
10%

* 10% RABATU: SENIOR 60+ i KARTA DUŻEJ RODZINY