



Zwycięska batalia o „pomostówki”

Podpisana przez prezydenta RP Andrzeja Dudę nowelizacja ustawy o emeryturach pomostowych „wieńczy dzieło”, czyli uchyla wygasający charakter tego świadczenia. Postawiony cel udało się osiągnąć dzięki determinacji i czynnemu zaangażowaniu.

Wieloletnia walka o słuszenie należące się pracownikom prawo do świadczenia zakończyła się sukcesem 16 sierpnia. Na każdym możliwym szczeblu i w różnych gremiach decyzyjnych przedstawiciele ZZM i OPZZ przekonywali, że skonstruowane w 2008 r. przepisy uzależniające prawo do świadczenia od momentu rozpoczęcia pracy przed 1 stycznia 1999 r. mają charakter dyskryminujący. Batalia przeniosła się również na ulice, gdzie miała charakter masowy – z udziałem wielu przedstawicieli ZZM, by przypomnieć stacjonarną pikietę pod Ministerstwem Pracy wiosną 2019 roku, czy manifestację ulicami Warszawy 19 października 2022 r.

Jak wskazano w uzasadnieniu do projektu nowelizacji, postęp technologiczny zakładany w momencie wprowadzania przepisów ustawy z 19 grudnia 2008 r. nie poprawił warunków pracy w stopniu

upoważniającym do stwierdzenia, że warunki szkodliwe zostały w całości wyeliminowane.

Nowelizacja realizuje postulaty związkowe i uchyla wygasający charakter emerytur pomostowych, a także dokonuje korekty w instytucji rekompensaty. Usunięcie warunku dotyczącego wykonywania prac w szczególnych warunkach lub prac o szczególnym charakterze przed 1 stycznia 1999 r. umożliwia nabycie prawa do emerytury pomostowej również osobom znacznie młodszym. Świadczeniobiorcy nie będą musieli udowodnić rozpoczęcia wykonywania takiej pracy przed 31 grudnia 1998 r. i mogą ją rozpocząć po 31 grudnia 2008 r.

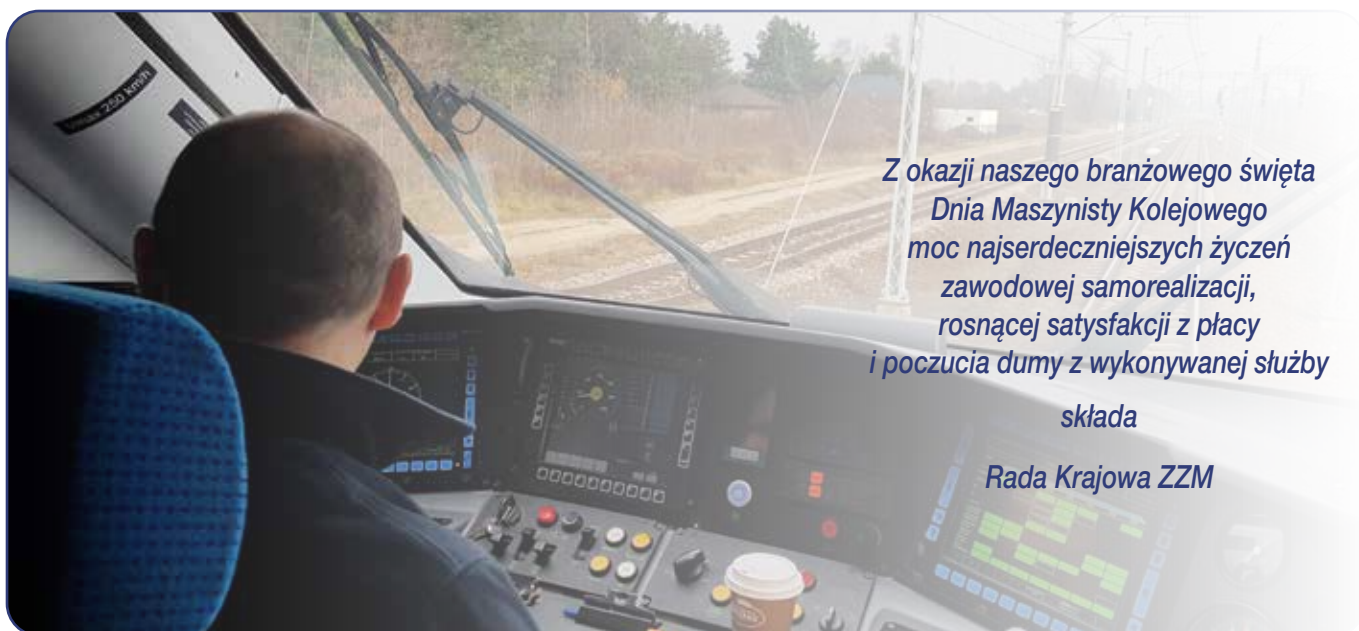
Oprócz likwidacji wygasającego charakteru emerytur zmianie uległy także przepisy dotyczące instytucji rekompensaty. Rekompensata to odszkodowanie



za utratę możliwości nabycia prawa do wcześniejszej emerytury z tytułu pracy w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze dla osób, które nie nabydą prawa do emerytury pomostowej.

Ustawa z 28 lipca 2023 roku o zmianie ustawy o emeryturach pomostowych oraz niektórych innych ustaw wejdzie w życie 1 stycznia 2024 roku. ■

(PS)



*Z okazji naszego branżowego święta
Dnia Maszynisty Kolejowego
moc najserdeczniejszych życzeń
zawodowej samorealizacji,
rosnącej satysfakcji z płacy
i poczucia dumy z wykonywanej służby*

składa
Rada Krajowa ZZM

O wyższe płace

W ramach sporu zbiorowego na tle płacowym w spółce Polregio przeprowadzone zostało referendum strajkowe, którego wyniki pokazały nastroje załogi. W toczących się równolegle mediacjach nastąpiło zbliżenie stanowisk.

Na mediacjach 30 sierpnia z udziałem mediatora (Wioletta Kandziak, dyrektor wykonawcza ds. kadr w Orlenie), stronie społecznej udało się doprowadzić do wypracowania projektu porozumienia między związkami zawodowymi a pracodawcą. Zakłada ono wdrożenie podwyżek dla pracowników wynagradzanych według ZUZP w kwocie 800 zł do wynagrodzenia zasadniczego od 1 września br., czyli począwszy od październikowej wypłaty. Póki co zostało parafowane przez strony, co stanowi krok w dobrym kierunku. Sęk w tym, że wymaga jeszcze „dopięcia”, czyli wzajemnych ustaleń pracodawcy z urzędami marszałkowskimi w kwestii finansowania. W kilku regionach może nie być o to łatwo, dlatego warto zachować czujność.

Protokół i referendum w Polregio

Jeśli projekt porozumienia nie zostanie podpisany do 25 września, z ramienia prawa protokół z 30 sierpnia stanowić będzie protokół rozbieżności, ze wszystkimi tego konsekwencjami. Zgodnie z ustawą o rozwiązywaniu sporów zbiorowych protokół rozbieżności otwiera związkom zawodowym m.in. drogę do przeprowadzenia akcji strajkowej. Dodajmy jeszcze, że zarząd Polregio złożył w protokole deklarację o wycofaniu powództwa złożonego do sądu 5 lipca, gdy próbował podważyć zaistnienie sporu zbiorowego oraz wystąpił o udzielenie tzw. zabezpieczenia.

Równolegle w ramach trwającego sporu zbiorowego Międzyzwiązkowy Komitet Referendalno-Strajkowy w Polregio przeprowadził w dniach 21 sierpnia–7 września referendum strajkowe wśród pracowników spółki. Pytanie referendalne brzmiało: „Czy jesteś za przeprowadzeniem strajku w POLREGIO S.A. w przypadku niespełnienia przez Zarząd POLREGIO S.A. żądań dotyczących podwyżki płac zgłoszonych w sporze zbiorowym wszczętym pismem z dnia 19 czerwca 2023 roku?”.



Referendum strajkowe w Olsztynie...



Mimo środka wakacji frekwencja okazała się wysoka – średnio wyniosła 76,85 procent. W przygniatającej większości (blisko 100 proc.) głosujący pracownicy opowiedzieli się za strajkiem w przypadku braku porozumienia płacowego z zarządem. Referendum jest ważne we wszystkich zakładach spółki.

Podwyżki, dodatki i nagrody

W kilku spółkach udało się zapewnić pracownikom dodatkowe pieniądze, w innych poszły oficjalne wystąpienia w tej sprawie.

W samorządowych Kolejach Mazowieckich od lipca wdrożona została systemowa podwyżka wynagrodzeń w wysokości 500 zł do grupy. W Kolejach Dolnośląskich również od lipca w porozumieniu ze stroną społeczną o 100 procent wzrósł dodatek za godzinę czynnej jazdy pociągiem (do 10 zł brutto), a od sierpnia wprowadzona została nagroda dla 30 proc. maszynistów z każdego gniazda za tzw. dodatkowe ponadplanowe czynności.

W PKP Intercity 24 sierpnia związki zawodowe wystąpiły o wypłatę dodatkowej premii za zaangażowanie załogi w proces przewozowy skutkujący dobrymi wynikami spółki. Postulat zostanie zrealizowany w formie nagrody w kwocie 1800 zł brutto na pracownika, wraz z październikową wynagrodzeniem. O 2000 zł z wypłatą do 10 października br. wystąpiły również 7 września organizacje związkowe w DB Cargo SA. Wniosek motywują obecną sytuacją na rynku pracy oraz wzrostem płacy minimalnej.

(raz)



...i spotkanie przedstawicieli pracowników z załogą w Lublinie

Z prac Rady Krajowej

Rada Krajowa ZM obradowała 6 września w Warszawie, wypracowując stanowiska w podejmowanych sprawach oraz podejmując szereg ważnych uchwał.

Z perspektywy sektorowej Rada zapoznała się z sytuacją w poszczególnych spółkach zrzeszających członków ZM. Obszernie potraktowała zwłaszcza sprawy płacowe, w tym kwestie związane ze sporem zbiorowym na tle płacowym w spółce Polregio i trwającym w tym czasie referendum strajkowym wśród załogi. Równolegle na mediacjach 30 sierpnia z udziałem mediatora stronie społecznej udało się doprowadzić do wypracowania projektu porozumienia między związkami zawodowymi a pracodawcą.

Rada Krajowa zdecydowała również o upoważnieniu przedstawicieli ZM do podpisania protokołów dodatkowych do układów zbiorowych, wdrażających nowe, korzystne rozwiązania dla załogi u kilku przewoźników. I tak w PKP Intercity: protokołu dodatkowego nr 6 do ZUZP, włączającego do dodatku językowego znajomość czeskiego oraz wprowadzającego dodatek za czynności instruktorskie – na stanowisku maszynisty instruktora. W Polregio SA protokołu dodatkowego nr 5, traktującego o przedłużeniu umowy na pakiet medyczny w PZU Zdrowie dla pracowników, rozszerzeniu tabeli zaseregowania o 25 szczebli, a także likwidacji stanowiska pomocnika maszynisty i wpisania do układu stanowiska maszynista zakładowy oraz wzrostu stawki dodat-

ku kilometrowego. W PKP Szybka Kolej w Trójmieście natomiast – protokołu dodatkowego nr 30, dotyczącego m.in. wdrożenia nowej tabeli wynagrodzeń.

Przewodniczący ZM w Kolejach Małopolskich, naszej nowej struktury u kolejnego samorządowego przewoźnika, Mateusz Motyka podzielił się informacjami na temat działalności swojej organizacji oraz z zakresu funkcjonowania firmy. Rada zajęła się również sprawami organizacyjnymi Centralnych Obchodów Dnia Maszynisty w Chotowej, w tym również nadawanych odznaczeń honorowych „Zasłużony dla ZM”. Podjęła również decyzję ws. następnej tury szkoleń. Członkowie Rady lub osoby przez nich delegowane będą nabywać lub doskonalić swoje umiejętności w listopadzie w Jastrzębiej Górze.

Przedstawiciel platformy informacyjnej, z której od nowego roku korzysta ZM, zaprezentował dwie nowe funkcjonalności systemu, nazwane Kafeteria oraz Wnioski i sprawy. Ta pierwsza umożliwia m.in. korzystanie ze sporego pakietu zniżek, które dostawca oprzyrządowania przygotował dla użytkowników. Druga pozwala przewodniczącym organizacji rozdystrybuować np. środki na paczki świąteczne.

Spośród innych zagadnień Rada poruszała kwestie ubezpieczeń w towarzystwie

Warta oraz kart rabatowych na tańsze tankowanie oraz inne produkty i usługi w sieci PKN Orlen, w ramach umowy z narodowym dostawcą zawartej przez OPZZ. Szczegółowo pisaliśmy o tym w GM 08/2023.

W związku z docierającymi niepokojącymi sygnałami z terenu, Rada przyjrzała się również realizacji badań okresowych w poszczególnych zakładach Kolejowej Medycyny Pracy. Prezydent Leszek Miętek zaapelował o wysyłanie szczegółowych informacji o nieprawidłowościach w tym zakresie do przewodniczących organizacji. Ich wyjaśnieniu zostanie nadany odpowiedni bieg na właściwym szczeblu. ■

(raz)

PS. Okręgowy Inspektorat Pracy w Warszawie powiadomił o wpisaniu do rejestru układów zbiorowych pracy Protokołu dodatkowego nr 15 do ZUZP PKP Cargo.

Od 11 września figuruje tam pod nr U-MLXIII/30. Jego zapisy wejdą w życie od 1 października br. Dotykają istotnych regulacji w zakresie czasu pracy, okresu wypoczynku, czy zasad wynagradzania. M.in. wprowadzają nowe świadczenie w postaci dodatku dojazdowego oraz zakładają wzrost stawek dodatku kilometrowego zarówno w pracy pociągowej, jak i pozapociągowej oraz manewrach.



Wystąpienie Prezydenta ZZM na Centralnych Obchodach Europejskiego Dnia Maszynisty Chotowa 15.09.2023 r.

Szanowni Państwo, Drodzy Goście

Witam serdecznie na Centralnych Obchodach Europejskiego Dnia Maszynisty. Pozwólcie, że dzisiejsze okolicznościowe wystąpienie z okazji Święta Maszynisty rozpocznę od podzielenia się z Wami tym, co mnie nie dawno spotkało.

Zadzwoił do mnie Pan Naczelnik, że muszę pojechać 16-ego na szkolenie na symulatorze. Wracając do domu mówiłem żonie, że muszę wcześniej położyć się spać, bo na symulator jadę do Warszawy i wstaję o 3.00 w nocy. Kładąc się spać okazało się, że dziecko ma temperaturę i nie można czekać do rana, trzeba pojechać do lekarza. Jak wróciliśmy zrobiła się noc i postanowiłem się położyć, żeby choć trochę wypocząć.

Dzień dobry, panie mechaniku. Witam na symulatorze nowej generacji z użyciem sztucznej inteligencji. Zobacz pan, jak realne jest szkolenie. Mam nadzieję, że się panu spodoba.

Wchodząc do kabiny poczułem się trochę nieswojo, bo kabina lokomotywy, na której nie jeździłem. Muszę się rozeznać co gdzie jest. Ok, ruszyłem. Taka zła pogoda, a słabo widać. Szyby pełne robaków, znowu nie umyli, a w związkach mówili, że jest uzgodnione mycie co najmniej na każdym przeglądzie kontrolnym. Oni tylko gadają, a szyby brudne.

Będzie kłopot – słabo widzę, a szlaku, po którym jadę nie znam. Uruchomię wycieraczki, pewnie da się to zmasać, gdzie ten wyłącznik wycieraczek? Jest. O rety, jeszcze gorzej, wszystko rozmazane, spróbujemy spryskiwacza. O nie, nie ma płynu. Dmucha i dmucha, a tu nic.

Tutaj jest mała przestrzeń czystego, może jakoś dojadę.

Jedziemy, powoli robi się ciemno. Sygnał baczność. Trzeba trąbić, bo bardzo tego pilnują, żeby dbać o bezpieczeństwo. Jedziemy. Sygnał baczność. Robi się coraz ciemniej, przyjeżdżamy przez miasto.

Sygnał baczność.

Tak się zastanawiam: jak każdy pociąg tak trąbi 24 godziny na dobę to jak ci ludzie mogą spać na tych osiedlach?

Sygnał baczność.

Dzieci pewnie do snu się kładą, a tu co chwilę pociąg trąbi.

Sygnał baczność.

Kiedyś w związkach mówili, że przepisy mają zmienić w taki sposób, aby sygnał baczność był używany tylko decyzją maszynisty w sytuacjach zagrożenia. Albo najwyżej przed przejazdami kategorii C i D, a na tych strzeżonych to już nie.

Widać nic się nie zmieniło, bo zarządca infrastruktury co kawałek wskaźniki postawił. Nie chce odpowiadać – jak coś się stanie, to będzie na maszynistę.

Sygnał baczność, sygnał baczność.

Najlepiej wcisnę na stałe syrenę i tak cały czas będę jechał. Głowa boli od tego ciąglego trąbienia. Gdzieś czytałem, że przewoźnicy muszą wydać wiele milionów złotych na ciche hamulce, taki wymóg UE.

Sygnał baczność.

Dbałość o ciszę w transporcie kolejowym. Ciche hamulce i sygnał baczność nadawany co chwilę, gdzie w tym logika?

Poznań Garbary. Dużo ludzi na peronie. Na jaki pociąg czekają, przecież teraz nic nie ma? Może na mój? Dali w Poznaniu rozkład jazdy, może wprowadzili postój? Rzeczywiście, jest postój!

Ostre hamowanie, hamuj. Uff, udało się, ale przecież trzy dni temu tędy jechałem i nie było postoju.

Ostatni raz uległem presji, że pociąg opóźniony i nie studiowałem rozkładu przez kilkanaście minut, tylko zgodziłem się pojechać.

Jak dostanę rozkład to najpierw czytanie zawartości, a nie słuchanie kierownika, że pociąg opóźniony a podróżni nie zdążą na samolot.

Kiedyś jak wprowadzali postój informowali rozkazem pisemnym. Człowiek od razu zwracał na to uwagę, ale to podobno zbyt duże obciążenie PLK.

Mają rozkład to niech jadą, dyżurny nie będzie sługą maszynisty – tak mówili.

Dobra, jedziemy dalej. Ale pięknieje nasza kolej, coraz lepsze tory, piękne dworce. Teraz nie musimy się wstydzić, że jesteśmy kolejarzami. Jest zatrzymanie, hamujemy. Długi ten nowy peron, zmieszczą się nawet długie pociągi. Ale ci ludzie stoją przy wyjściu z tunelu na końcu peronu. Nie wiedzą, że muszę się zatrzymać w połowie peronu, bo tu wisi wskaźnik oznaczający miejsce zatrzymania czoła pociągu? Przecież nie mogę do nich podjechać, mam wskaźnik to muszę się zatrzymać.

Stoimy, poczekam aż przybiegną. O, przewróciła się pani. Zdarte kolana a pięknie ubrana, pewnie jedzie na jakąś rozmowę kwalifikacyjną lub załatwić ważną sprawę. Jak ty kobieto będziesz teraz wyglądała?

No i czego pan się po tym czole puka? Co wy ludzie nie widzicie, że jest wskaźnik, a ja musiałem się zatrzymać w połowie peronu?

Pisałem w tej sprawie już pięć raportów i nic – wskaźnik jak wisi tak wisi.

Kiedyś zgodnie z przepisami pojechałbym do was, największej grupy podróżnych, ale teraz wskaźnik rzecz święta.

Dobra, wsiedli, odjazd. Pewnie pomyśleli, że jakiś nieudolny maszynista albo złośliwy. O, tam daleko widzę ludzi w kamizelkach. Coś robią, zaraz zaraz – mam w rozkazie ograniczenie prędkości do 20 km/h. Ostre hamowanie, uff... wyrobiłem się.

Ale dlaczego jest nie osygnalizowane? Nie było żadnych wskaźników.



Panie dyżurny, dlaczego to ograniczenie nie jest osygnalizowane?

Było już zgłaszane dwa tygodnie temu, ale brakuje monterów. Wie pan mechaniku: LCS, długie odcinki, a ludzi nie przybywa.

Boże, co by było gdybym 160 km/h wjechał na ten przepust. Mam nadzieję, że koledzy też w porę zwolnią na tym ograniczeniu.

To ważne żeby czytać rozkazy, rozkłady, bo może być niespodzianka nieosygnalizowana.

Dla PLK to bez znaczenia. Przecież jakby coś się stało, to maszynista miał przecież rozkaz z ograniczeniem prędkości. Mógł uważać.

Czytać, obserwować wskaźniki, monitory w kabinie, na szlaku. Szkoda, że mamy tylko dwoje oczu.

Rozmawiałem z Marianem co miał wypadek nad ranem. Nie szczęście, przejechał staruszkę leżącą na torze. Bardzo to przeżył. Roboty torowe, rozebrany jeden tor. Podkłady w stertach, tłuczeń ograniczały pole widzenia, a tu za przejazdem coś leży. Hamował wiedząc że nie da rady zatrzymać tego pociągu. Ta przenikająca bezradność... Stało się, śmierć na torach, przykra sprawa. Prokurator po przybyciu na miejsce pyta:

Dlaczego nie zatrzymał pan pociągu? Przecież z daleka mógł pan widzieć, że kobieta leży?

Ale panie prokuratorze, droga hamowania...

Pierwsza instancja, maszynista skazany. Boże, szczęście, że związek ma asystę prawną i zapewnił mu adwokata.

Wizja lokalna. Pełna kabina ludzi. Czemu panów tylu? Wszyscy będziemy obserwować, kiedy maszynista mógł zauważyć osobę w torze. Czy w odpowiednim momencie rozpoczął hamowanie.

Jedziemy, obserwujemy. O, widzimy już tę przeszkodę. Hamuj, hamuj!

Nie mam czym hamować. Nie mam powietrza, sprężarka się zawiesiła i nie pompowała, ciśnienie powoli spadło. Nie widzieliście panowie manometrów? Czyli patrzyliście tylko na tory, kto pierwszy zobaczy przeszkodę, a nie na to co się dzieje w kabinie?

Sprężarka się zawiesiła chyba gdy opuszczałem pantograf, bo wieszak sieci trakcyjnej wisiał, prawie wpadł nam do kabiny. Nie widzieliście panowie tego?

Nie widzieliście, bo obserwowaliście jedynie kiedy ktoś zobaczy przeszkodę. Na tym się skoncentrowaliście. A ja widziałem, bo takie są moje obowiązki. Nie tylko obserwacja szlaku, ale też sieci trakcyjnej, urządzenia pokładowe, rozkazy pisemne, WOS, rozkład jazdy, obsługa radiotelefonu.

Mariana w końcu uniewinnili, ale zostanie z nim do końca życia to uczucie, że ktoś próbował mu wmawiać, że mógł dwie sekundy wcześniej hamować.

Dojeżdżam do Kielc. Tu kończę zmianę, czas do domu.

Kochanie wróciłem! Proszę zrób mi szybko kanapki. Przebiorę koszulę, wezmę prysznic i muszę wyjeżdżać do pracy.

Przecież dopiero wróciłeś!

Tak, ale kończy mi się wypoczynek za 4 godziny, a następną służbę rozpoczynam w Białymstoku. Muszę tam dojechać.

Jak to wypoczynek ci się kończy za 4 godziny? To gdzie byłeś tyle czasu?

Normalnie, skończyłem pracę w Kielcach o 6.00 rano.

W Kielcach? To gdzie ty pracujesz?

Moim miejscem pracy jest teren całej Polski, a schodząc z lokomotywy kończę czas pracy i rozpoczynam wypoczynek. Przyjechałem do domu, lecz za 4 godziny muszę być w Białymstoku.

To nie jest normalne, przecież nic nie wypocząłeś. Nie możesz czegoś z tym zrobić?

Związki już od ponad 10 lat z tym walczą, ale nikt tego nie chce uregulować. Jak coś się stanie to będzie na maszynistę i tyle.

Kolejna służba z Białegostoku. Jedziemy do Warszawy. Lokomotywa trochę szwankuje, ale mam nadzieję, że uda się dojechać.

Różnicowy, jakieś zwarcie na silnikach? Odblok, znowu zadziałał.

Co się dzieje panie mechaniku? Wydłuża pan czas jazdy.

Panie dyżurny, potrzebny krótki postój. Zaraz się naprawię i pojedziemy.

Jedziemy, wtem znowu różnicowy. Nie da rady jechać. Szkoda, bo ludzie się spieszą do stolicy, a tu defekt. Może dojadę rozbiegiem do peronów. Udało się. Stoi pociąg towarowy, super lokomotywa Vectron, maszynista znajomy.

Heniek, co tu robisz? Ze Śląska przygnało cię aż pod Białystok?

Czekam na wyjazd już 8 godzin z tym kruszywem, ale nie biorą.

Szkoda, że nie możesz przypiąć się do mojego pociągu i pojechać do Warszawy. Ja defektuję i mają mi przysłać podmienną lokomotywę, ale musi dojechać 200 kilometrów, więc to potrwa. Kiedyś jak defektowała lokomotywa przy pociągu osobowym, odpinano najbliższą lokomotywę od towarowego i opóźnienie było dużo krótsze. Dzisiaj to niemożliwe, bo przecież nie masz autoryzacji na osobowe ani ja na twoją lokomotywę. Ale Heniu, skąd się wzięłeś pod Białymstokiem? Ze Śląska masz szlak prawie przez całą Polskę?

Na papierze mam. Rok temu pokazali nam na filmie z kamery na lokomotywie i takie miałem zapoznanie. Jakoś dojechałem, ale Boga prosiłem żeby nie było mgły.

A kto tam z tobą jest? Zdzisiek? To wy razem pracujecie?

W pewnym sensie. Jak ja prowadzę pociąg, to on śpi w tylnej kabinie i potem się zmieniamy. Zawsze to lepsze gdy on mnie zmienia niż tylko zmieniać wykaz pracy jak godziny się skończą.

Długo tak jeździcie po całej Polsce?

Bywa, że nawet po 2 tygodnie domu nie widzimy.

Zgadzacie się na taki system?

Co zrobić, kredyty...

Nie boicie się tak jeździć?

Ryzyko jest. Na przykład Marek z Piły: na emeryturze chciał dorobić i też jeździł w takim systemie, dopóki nie wjechał w ukres pośpiecha w Smętowie. Szlaku nie znał dobrze, pomylił semafony i teraz odsiaduje karę. Ale wiesz, kasa potrzebna.

Przypomniało mi się, jak wysłali mnie na delegację na Pomorze. Wzięli dodatkowe pociągi do obsługi, a nie mieli wystarczająco maszynistów i trzeba było pomóc. Wysłali mnie na nadgodziny. Po dwóch miesiącach zrobiłem tam ponad 200 godzin nadliczbowych. Jazda-odpoczynek, jazda-odpoczynek.

A nie bałeś się kontroli UTK?

Tam nikt nie martwi się kontrolą, bo wszyscy wiedzą, że inspektor czeka tylko na zdarzenie kolejowe. Ma za zadanie być na wypadku przed komisją kolejową żeby w razie czego nic nie było na PLK, tylko na maszynistę. Dlatego nie będą kontrolować jakiegось czasu pracy.

Lato w tym roku takie upalne. Dobra, włączamy klimatyzację. Dmucha i dmucha, ale nie chłodzi. Co tu jest napisane? Klimatyzacja brak czynnika, klimatyzacja niesprawna. Odpisywane kilka razy, ale nadal nieczynna. Jak otworzę okna w kabinie to przy tej prędkości nic nie będę słyszał, nawet radiotelefonu.

Jedziemy, wolna droga. Gdzie oni mnie tutaj kierują? Przecież ja na Wschodnią jadę! Muszę się zatrzymać.

Panie dyżurny zatrzymałem pociąg, skierował mnie pan w niewłaściwym kierunku. Pomylił się pan.

No tak. Wie pan, kiedyś numery pociągów mówiły jaki to pociąg i jakiej relacji. Trudno było pomylić. A dzisiaj są brane chyba z Totalizatora Sportowego.

Wiem, panie dyżurny. Ma pan 60 monitorów na nastawni, roboty torowe, łatwo o błąd.

To cofamy? Panie kierowniku będziemy cofać na stację, źle pojechaliśmy. Niech się pan nie martwi. PLK się pomyliła, zwykła trudność eksploatacyjna...

Jedziemy dalej. Cały czas pada deszcz. Lokomotywa co chwilę roluje. Dobrze, że nie muszę się zatrzymywać – pewnie ślizgałbym się jak na mydle. Na pouczeniach mówili, że po raportach o śliskich szynach PLK kazała pouczyć maszynistów, że jak jest jesień to są liście. Dobrze, że kończymy w Warszawie. Jutro pojedziemy kuriera.

Panie dyspozytorze, ja dzisiaj na kurierka do Katowic. Nie widzę Henia, miał ze mną jechać...

Pojechał do Poznania, bo nie miałem kogo obsadzić.

To jadę w pojedynkę? Znowu będzie po premii.

Dlaczego?

Będę jechał do 130 km/h zamiast 160. Jak pociąg będzie opóźniony, to po premii za punktualność. Wiem, że od dawna powinien być ETCS. PLK od lat buduje, tylko postępy słabo widoczne.

Nic nie poradzimy, podobno urządzenia są ze sobą niekompatybilne.

Ja wiem panie dyspozytorze, że to nie jest normalne, że zarządca infrastruktury nie instaluje systemów a przewoźnicy muszą za to płacić podwójną obsadę, wolniejszą jazdą i wykorzystaniem większym taboru. A może być jeszcze gorzej. Podobno do umowy wpisują że przewoźnicy będą płacić kary dla PLK za niepełną obsadę i wolniejszą jazdę. ETCS nie ma, przepisy nie pozwalają na 160 km/h w pojedynkę, firma płaci kary, a ja bez premii. Podobno związkowcy rozmawiali o tym już półtora roku temu, ale chyba się nie da. UTK na straży bezpieczeństwa czy coś tam, choć ze skracaniem okresu szkolenia to nie miał problemu.

Jutro jadę na badania okresowe. Kawał drogi, ale tak skierowali. Właściwie żaden problem, tylko muszę wyjechać o 4 rano na czczo do badania krwi. Chyba dam radę, gorzej jak mnie zapytają na badaniach psychologicznych, czy jestem wypoczęty? Jak powiem że nie, bo musiałem wcześniej wstać i daleko

jechać, to każą przyjechać na następny dzień. Lepiej powiem, że jestem wypoczęty.

Śmiesznie wygląda badanie moczu na zawartość środków psychotropowych. Pielęgniarka, pojemnik, toaleta i badanie czy ciepły mocz, żeby nie podmieniać. Wiem, że nie ma podstaw prawnych, aby z każdym badaniem obligacyjnie badać wszystkich. Mimo to badają, taki mają fetysz.

Jedziemy, kolejna służba. O, ktoś się kręci przy torze! Sygnał baczność. Sygnał baczność. Chłopie gdzie włączysz! Hamuję, hamuję! O Boże, uderzyłem go. Mam nadzieję, że żyje.

Panie dyżurny, mamy wypadek! W kilometrze 174,6 potrąciłem człowieka! Proszę pilnie o karetkę. Wszedł nagle na tory i nie zdążyłem zatrzymać pociągu.

Panie kierowniku, proszę powiedzieć podróżnym, że będziemy dłużej stali. Musimy zobaczyć czy żyje, udzielić pierwszej pomocy zanim przyjadą służby.

Panie maszynisto, proszę dmuchać. Zero, zero. Jeszcze raz proszę dmuchać. Teraz zeznania.

Panie policjancie, jestem zdenerwowany, nie w tej chwili.

Proszę zeznawać, dlaczego pan odmawia?

Co pan chce mi udowodnić? Odlóżmy tę rozmowę na później. Muszę skład zabezpieczyć, mamy podróżnych.

Proszę zeznawać!

O, jest prokurator.

Zabieramy pana na krew!

Nie mogę zostawić pociągu bez nadzoru aż przyjedzie zmiana...

Na krew natychmiast, na krew!

Budzik dzwoni, 3 w nocy. O Boże, miałem zły sen, cały jestem spocony. Dobrze, że się obudziłem. Dlaczego ten budzik dzwonił? Aha, to dzisiaj jadę na symulator, trzeba wstawać.

O, sms przyszedł:

„Wszystkiego najlepszego w Dniu Święta Maszynisty” życzy prezydent ZM.

Dziękuję, całkiem zapomniałem. W takim razie i ja złożę życzenia: Wszystkim Gościom, Koleżankom i Kolegom maszynistom wszystkiego najlepszego w Dniu Święta Maszynisty.

Życzę, abyście myśląc o kolei mieli tylko dobre sny i jeszcze lepsze decyzje, które podejmujecie.

Rządzącym Polską Koleją życzę, abyście widzieli w kolei ważny podmiot rozwoju polskiej gospodarki, a w pracownikach, kolejarzach, upatrywali sojuszników do dalszego jej rozwoju.

Emerytom i rencistom kolejowym życzę wiele zdrowia, uśmiechu na twarzach i poczucia zadowolenia z wielu lat kolejarzkiej służby.

Koleżankom i Kolegom maszynistom życzę satysfakcji z wypełniania kolejarzkiej służby, dumy z bycia kolejarzem.

Życzę aby praca dawała poczucie bezpieczeństwa materialnego zarówno Wam, jak i Waszym rodzinom.

Samych zielonych świateł i bezpiecznych powrotów do domu.

Niech nas łączy honor i więź zawodowa. ■

Leszek Miętek
Prezydent ZM

Jak za dawnych lat

Centralne Obchody Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego odzyskały należny blask. W Chotowej (województwo podkarpackie) 15 września branżowe święto naszej grupy zawodowej uczciło ponad 500 uczestników i uczestniczek.

Po raz pierwszy po pandemicznej smucie uroczystości miały odpowiednią dla rangi wydarzenia skalę, rozmach i frekwencję. W imieniu organizatorów zadbał o to Zdzisław Motyka, były członek Rady Krajowej ZZM, obecnie na zasłużonej emeryturze. Uroczystości rozpoczęła msza św. w intencji maszynistów w parafii pw. Matki Bożej Bolesnej w Cho-

towej. Sprawowało ją trzech kapłanów, z duszpasterzem kolejarzy Eugeniuszem Zarębińskim na czele.

Po nabożeństwie nastąpił efektowny przemarsz do miejsca akademii, która odbyła się na obiektach hotelowego kompleksu Spa&Resort Grand Chotowa. Kolumnę z pocztami sztandarowymi na przedzie prowadziła Orkiestra Dęta Ochotniczej Straży Pożarnej w Pilźnie. Nie tylko zadbała o oprawę muzyczną na najwyższym poziomie, ale również powyciągała z domów mieszkańców Chotowej, którzy mieli okazję obserwować na własne oczy barwny i głośny przemarsz.

Akademii prowadził tradycyjnie



Akademii prowadzi wiceprezydent Krzysztof Ciećka

wiceprezydent ZZM Krzysztof Ciećka. Rozpoczęła się ona od minuty ciszy upamiętniającej osoby, które w ostatnim czasie odeszły na wieczną służbę, a następnie odtworzenia hymnu „Marsz Polonia”. Korzystając z przywileju gospodarza przemówienia rozpoczął prezydent ZZM Leszek Miętek. Głos zabrali również parlamentarzyści (poseł Jan Warzecha), przedstawiciele władz państwowych (sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel), a tak-



Główny organizator Zdzisław Motyka (stoi) z małżonką





Akademia rozpoczęła się od minuty ciszy



że kierownictwa przewoźników kolejowych (prezes Polregio Adam Pawlik, członek zarządu PKP SA Rafał Zgorzelski, prezes PKP Cargo Dariusz Seliga, dyrektor PKP Intercity Ewa Boguszewska) oraz koordynator Polskiego Lobby Przemysłowego Paweł Soroka. Generalnie nasi goście podkreślali ważną rolę maszynistów w systemie kolejowym i kierowali najlepsze życzenia do naszego środowiska.

W trakcie akademii honorowano również odznaczeniami. Minister ds. kolei Andrzej Bitel, w imieniu prezydenta RP Andrzeja Dudy, wręczył szefowi ZMZ Leszkowi Miętkowi Złoty Medal za Długoletnią Służbę. Kilkudziesięciu uczestników odebrało ponadto resortowe odznaki „Zasłużony dla Transportu RP” i „Zasłużony dla Kolejnictwa”, a także związkowe „Zasłużony dla ZMZ”.

Uroczystości zwieńczyły okazały bal, na którym maszyniści i maszynistki pływali na parkiecie ze swoimi „lepszymi połówkami”. Przy dźwiękach wygrywanych przez zespół Kama Band zabawa na parkiecie trwała w najlepsze do późnych godzin wieczornych. ■

Tekst i fot. (raz)



Obchody zwieńczyły wspólny bal

Podziękowanie

Partnerom Centralnych Obchodów Dnia Maszynisty w Chotowej składamy serdeczne wyrazy podziękowania za pomoc w organizacji wydarzenia



MEDAL ZŁOTY ZA DŁUGOLETNIĄ SŁUŻBĘ



Leszek Miętek

ZASŁUŻONY DLA TRANSPORTU RP



Jarosław
Milczanowski,
Arkadiusz
Wach,
Paweł Wilkosz.

ZASŁUŻONY DLA KOLEJNICTWA



Grzegorz Brylewski, Jan Buczkowski, Sylwester Czerwonka, Marcin Dylowicz, Krzysztof Graczyk, Krzysztof Grzegorzek, Paweł Janicki, Paweł Józefiak, Wiesław Kalarus, Zbigniew Kępa, Kazimierz Kuna, Marek Kur, Jerzy Kurc, Mirosław Kołodziejczyk, Rafał Latuszewski, Bogusław Listwan, Adam Łątkowski, Stanisław Mazurek, Ryszard Neuwerth, Sławomir Niedziółka, Andrzej Ostrowski, Jacek Padaszyński, Wojciech Pajdowski, Wojciech Potocki, Roman Raczyński, Janusz Rojek, Andrzej Sawicki, Jan Sidor, Krzysztof Smoliński, Artur Synus, Tomasz Szymańczyk, Grzegorz Szymoniak, Bogusław Szczerbin, Kazimierz Walaszkowski, Stanisław Wiktorowicz, Marek Wiluś, Bronisław Wołek, Mateusz Woźniak.

ZASŁUŻONY DLA ZZM



Marian Adamczyk, Jarosław Błażkiewicz, Kazimierz Borowy, Mirosława Czyżewska, Mieczysław Gibowski, Grzegorz Grochał, Marcin Hebda, Mariusz Jankowski, Bogdan Jańczak, Artur Kaznowski, Monika Kaźmierczak, Sylwester Marusik, Krzysztof Mechocki, Grzegorz Nowak, Wiesław Nowakowski, Sławomir Pastucha, Piotr Petrykowski, Tomasz Pietrek, Krzysztof Romanowski, Michał Skalka, Krzysztof Sucharowski, Piotr Szutkowski, Marek Woźniak.

PKP Intercity rozbuduje stację postojową w Poznaniu

PKP Intercity zainwestuje w rozbudowę zaplecza technicznego na stacji Poznań Główny. Jest to jedna z najważniejszych bocznic kolejowych w Polsce dla pociągów przewoźnika. Prace modernizacyjne obejmą obszar około 1,2 hektara. Za zaprojektowanie będzie odpowiedzialna firma Multiconsult Polska, z którą PKP Intercity podpisało umowę wartą blisko 2,2 mln zł brutto.

Przebudowa bocznic kolejowej PKP Intercity Poznań Główny przy ulicy Kolejowej wpłynie na zwiększenie standardu utrzymania taboru. W efekcie rozbudowy i modernizacji zoptymalizowany zostanie czas obsługi pojazdów, a poprawie ulegnie gospodarka wodna w obiekcie. Wszystkie te czynniki pozytywnie wpłyną na standard podróży dla pasażerów

jeżdżących z i do Poznania. Dzięki wykonanym pracom bocznicą będzie dostosowana do obsługi już posiadanych przez spółkę pojazdów, jak i nowoczesnego taboru, który PKP Intercity planuje zakupić w przyszłości.

Zaprojektowane obiekty będą spełniać warunki ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem w zakresie powietrza atmosferycznego, a także gruntu i wód gruntowych. Dodatkowo zaplecze techniczne będzie przystosowane do pracy 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu przez cały rok.

Na terenie poznańskiej bocznic kolejowej będą stacjonowały składy wagonowe, elektryczne zespoły trakcyjne, jak i lokomotywy elektryczne oraz spalinowe. Dzięki przeprowadzonym pracom możliwe



staną się w Poznaniu także naprawy okresowe poziomu pierwszego (P1) oraz drugiego (P2). Inwestycja została podzielona na dwa etapy, w ramach których prace zaczną się od wykonania projektu budowlanego wraz z pozyskaniem wszelkich decyzji i zgód administracyjnych, a skończą na wykonaniu robót budowlanych oraz pozyskaniu prawomocnej decyzji o pozwoleniu na użytkowanie. ■

Kłopoty z „radio-stopem”

Końcówka sierpnia upłynęła pod znakiem plagi nieuprawnionego użycia sygnału radio-stop, które skutkowało zatrzymaniem pociągów w kilku województwach. Z uwagi na natężenie incydentów, sprawą obecnie zajmuje się Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego.

W samym Zachodniopomorskiem w nocy z 25 na 26 sierpnia z tego tytułu opóźnień doznało ponad 20 pociągów. Do kolejnych nieuzasadnionych nadań sygnału radio-stop doszło 26 sierpnia w sobotnie popołudnie – najpierw w Gdyni, a następnie na linii Białogard–Runowo Pomorskie. W niedzielę 27 sierpnia pod Łąpami w województwie podlaskim, a dwa dni później w: pomorskim, mazowieckim i łódzkim. W wyniku tych działań zatrzymanych zostało 12 pociągów pasażerskich.

System radio-stop cechuje się prostotą. Nadużyć w jego obszarze użytkownicy obawiali się od początku jego wprowadzania, choć obecna skala na pewno skłania do przemyśleń. Decyzja o instalowaniu w pociągach radiotelefonów (na paśmie UKF) w celu umożliwienia łączności głosowej, do których dodawano urządzenie dekodujące odpowiednią sekwencję tonów i w przypadku jej wystąpienia aktywujące SHP – potocznie znany jako radio-stop, zapadła po katastrofie pod Otłoczynem w 1980 r. Szeroko zaczęto wdrażać je w okolicach

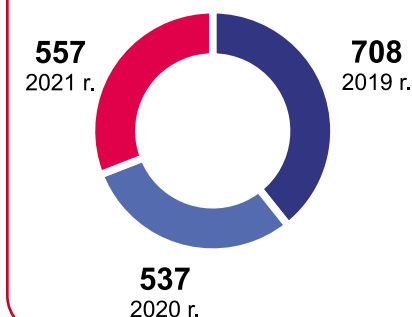
1987 roku, umożliwiając dowolnemu maszyniście, dróżnikowi czy uczestnikowi kolejowej sieci łączności radiowej zatrzymanie wszystkich pociągów w zasięgu łączności.

Policjant-żartowniś

W przeszłości zdarzały się już przypadki nadawania sygnału na częstotliwościach kolejowych przez osoby nieuprawnione, najczęściej dla żartu. Informacje o zakresach są publiczne. Zostały opublikowane w decyzji Komisji Europejskiej z 7 listopada 2006 r. dotyczącej specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (TEN-R). Dyskutowano o nich na wielu forach entuzjastów kolei i elektroniki. Mało kogo dziwić może zatem fakt, że osoby na co dzień posługujące się komunikacją radiową czy pasjonaci z łatwością „włamują się” do systemu. Niepokoić musi na pewno wysoki wskaźnik, ale nie tylko. Jeden z mężczyzn zatrzymanych ostatnio w związku z nadawaniem

nieuprawnionego sygnału radio-stop w województwie podlaskim okazał się... policjantem. Usłyszał już prokuratorskie zarzuty i wszczęto wobec niego postępowanie dyscyplinarne, a także procedurę zwolnienia ze służby.

Nieuprawnione użycie sygnału „Radiostop” w latach 2019–2021



Źródło: UTK

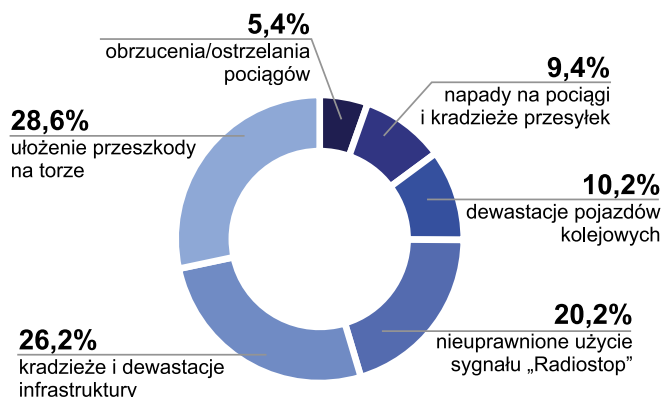
Publikowane przez UTK dane statystyczne użycia sygnału radio-stop wskazują, że nieuprawnione jego wykorzystanie jest na polskiej kolei codziennością. W latach 2018–2021 odnotowywano odpowiednio: 541, 708, 537 i 557 takich przypadków.

GSM-R leży i kwiczy

W krajach Unii Europejskiej wysłużony radio-stop jest zastępowany systemem globalnej łączności cyfrowej GSM-R. Polska zobowiązała się do wdrożenia systemu ERTMS, której jest częścią. To jeden z priorytetowych projektów „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”, przyjętej uchwałą Rady Ministrów. Dokument ten odwołuje się do Krajowego Programu Kolejowego, w którym zobowiązano się do połączenia do 2023 r. ośrodków wojewódzkich zmodernizowanymi liniami kolejowymi, co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h oraz wdrożenia ERTMS na najważniejszych szlakach kolejowych.

Niestety, prace nad wdrożeniem systemu GSM-R są, delikatnie mówiąc, coraz bardziej opóźnione. W lipcowym raporcie

Udział procentowy poszczególnych kategorii występów chuligańskich zarejestrowanych w 2021 r.



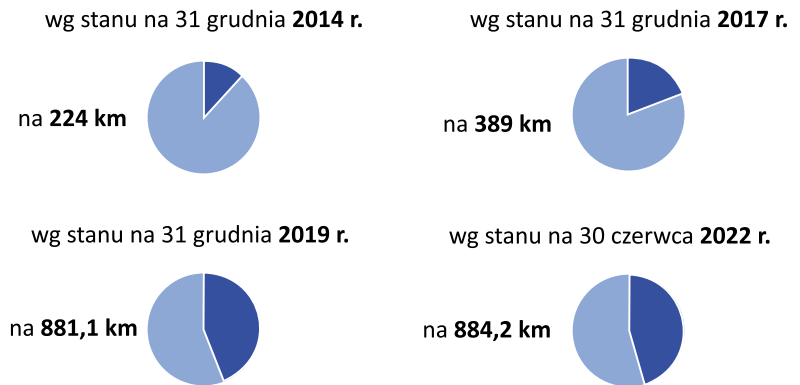
Źródło: Opracowanie własne UTK na podstawie informacji uzyskanych od zarządcy infrastruktury.

Najwyższa Izba Kontroli nie pozostawiła suchej nitki na realizacji KPK w zakresie budowy systemów ERTMS/ETCS i GSM-R na liniach zarządzanych przez PKP PLK S.A. Zdaniem Izby, cele nie zostały zrealizowane nawet w minimalnym stopniu. Jak czytamy w raporcie, cyt.: „od 2017 r. PKP PLK S.A. nie zainstalowała systemu GSM-R, czyli specjalnej łączności cyfrowej przeznaczonej dla kolei na żadnym z ok. 14 tys. km linii zaplanowanych do zabudowania tym systemem w ramach projektu pn. „Budowa infrastruktury systemu ERTMS GSM-R na liniach kolejowych PKP PLK S A w ramach NPW ERTMS”.

Nagminne przypadki nieuzasadnionego nadawania sygnału radio-stop to tylko jedno ze zmartwień, nie od dziś przez środowisko maszynistowskie sygnalizowanych. Głupie żarty skutkują zwykle co najwyżej chaosem i opóźnieniami, ale problem jest dużo głębszy. W obliczu toczącej się za naszą wschodnią granicą wojny w Ukrainie każdy

Zabudowa systemu ETCS w latach 2015–2022 (I półrocze)

System ETCS zabudowano łącznie



Przy czym w latach 2019–2021 ETCS zabudowano na zaledwie **3,1 km**

Źródło: Opracowanie własne NIK

przypadek ingerencji w środki wzajemnej komunikacji w transporcie powinien być rozpatrywany jako potencjalne źródło zagrożenia. W tej materii prezydent ZZM Leszek Miętek wielokrotnie zwracał uwagę na brak

szczelności systemu, choćby w zakresie zgłaszania drogą radiową przewozu ładunków niebezpiecznych przez PKP Cargo czy innych przewoźników towarowych. ■

Paweł Spychalski

MATERIAŁ PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI



Dziękujemy
za przestrzeganie
zasad bezpiecznej
pracy



PamiętaMY!

Przedstawiciele ZMZ wzięli udział w państwowych obchodach 84. rocznicy wybuchu II wojny światowej w Szymankowie oraz odwiedzili miejsce pamięci w Chojnicach.

Delegacja ZMZ, z prezydentem Leszkiem Miętkiem oraz przewodniczącymi: Rafałem Latuszewskim z ZMZ Cargo Gdynia oraz Danielem Biernackim z ZMZ IC Gdynia na czele, oddała hołd bohaterom kolejarzom oraz inspektorom celnym z Szymankowa.

1 września 1939 r. o 4 rano tamtejsi kolejarze skierowali na ślepy tor niemiecki pociąg pancerny, umożliwiając polskim żołnierzom wysadzenie strategicznych mostów w Tczewie. Za swój heroiczny czyn zapłacili najwyższą cenę – zostali zamordowani przez hitlerowców. Pamięć o ich bohaterskiej postawie jest wciąż żywa w środowisku kolejarzkim. Od kilku lat obchody wybuchu II wojny światowej w Kałdowie k. Malborka, Szymankowie i Tczewie zyskały oficjalny charakter państwowy.

W Chojnicach pod Pomnikiem Pomordowanych Kolejarzy o godzinie 4.23 pojawili się natomiast przedstawiciele miejscowego ZMZ w Polregio oraz Towarzystwa Kolejowego. Wspólnie oddali pamięć ofiarom ataku innego niemieckiego pociągu pancernego PZ-3. Na stację graniczną w Chojnicach wjechał z drugiej strony tzw. korytarza pomorskiego 1 września 1939 roku o 4.23 nad ranem.

(raz)



Delegacja ZMZ pod pomnikiem ku czci pomordowanych kolejarzy i inspektorów celnym w Szymankowie...



...oraz Pomnikiem Pomordowanych Kolejarzy w Chojnicach

Hołd pod Otłoczynem

ZKM dbając o stan bezpieczeństwa na kolei pamięta także o momentach zwrotnych w historii jej kształtujących. Takim momentem była katastrofa pod Otłoczynem, gdzie wiceprezydent Sławomir Centkowski złożył kwiaty i hołd pamięci ofiar.

Katastrofa kolejowa pod Otłoczynem to największe takie zdarzenie po 1945 r. w Polsce. W efekcie zderzenia składu osobowego z towarowym zginęło 67 osób, a 64 zostały ranne. Katastrofę spowodował maszynista składu towarowego, który zniecierpliwiony dwugodzinnym oczekiwaniem na wolny tor ruszył pod prąd. Kolejarz pracował bez przerwy 24 godz. Katastrofa przyniosła jeden pozytywny skutek. Od czasu tego zdarzenia maszyniści otrzymali na wyposażenie radiotelefony. Wcześniej po ruszeniu ze stacji nie było z nimi żadnej komunikacji, poza semaforową – w konsekwencji wprowadzono również radio-stop. Przez lata w znaczący sposób poprawiał stan bezpieczeństwa na kolei. (ps)



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

Polregio na drodze do 100 mln pasażerów w 2023 r.

Blisko 8 mln pasażerów w samym tylko lipcu, wzrost liczby podróży o 17% od początku roku oraz coraz większa popularność zdalnych kanałów sprzedaży. 2023 rok dla największego kolejowego przewoźnika pasażerskiego zapowiada się rekordowo pod każdym względem.

W drugim kwartale tego roku zdalną formę zakupu biletu wybrało już ponad 35% podróży Polregio. Według szacunków spółki od stycznia do lipca za pośrednictwem aplikacji mobilnej mPolregio, strony www przewoźnika, videomatów oraz aplikacji oferujących bilety różnych przewoźników (skycash, bilkom, e-podróżnik i koleo) zrealizowano już ponad 19,3 mln przejazdów pociągami Polregio. Udział sprzedaży biletów Polregio w kanałach zdalnych wzrósł ponad trzykrotnie od 2019.

– Jeśli utrzymamy to tempo wzrost do końca tego roku, to w całym 2023 przebijemy barierę 100 mln pasażerów. Wzrost sprzedaży to również zasługa rozwoju zdalnych kanałów sprzedaży – mówi Adam Pawlik, prezes zarządu Polregio S.A. – Widzimy wyraźnie, że wprowadzane przez nas nowe narzędzia zakupu biletów, w tym videomaty, przekładają się na zwiększenie zainteresowania usługami Polregio. Potencjał do wzrostu jest duży. Biorąc pod uwagę wyniki liderów z innych branż w sprzedaży zautomatyzowanej, w tym gastronomicznej czy handlu detalicznego, w przypadku Polregio realne jest osiągnięcie co najmniej 40–50% udziału zdalnych kanałów w najbliższym czasie – dodaje prezes Pawlik.

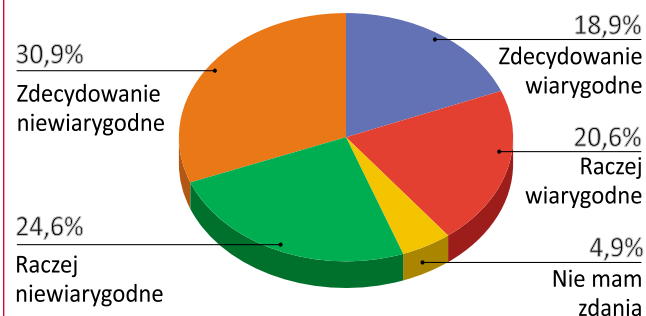
W tym celu spółka rozwija sieć videomatów, czyli innowacyjnych biletomatów z możliwością połączenia wideo z kon-

sultantem. W tym roku spółka uruchomi 18 dodatkowych urządzeń tego typu, które uzupełnią 10 już funkcjonujących videomatów do sprzedaży. Łącznie do końca roku będzie ich ok. 30, a w 2024 roku sieć videomatów Polregio rozszerzy się o prawie 100 kolejnych urządzeń. Nowe videomaty zostaną rozmieszczone na dworcach – w opolskim, wielkopolskim oraz lubelskim, ale najwięcej z nich stanie na Pomorzu:

– Cieszymy się, że Polregio intensywnie się rozwija i to właśnie w województwie pomorskim w tym roku pojawi się najwięcej nowych videomatów. Partnerskie relacje między organizatorem transportu a przewoźnikiem dają efekt w postaci wymiernej korzyści dla pasażerów kolei regionalnej oraz aglomeracyjnej w województwie pomorskim – mówi Mieczysław Struk, marszałek Województwa Pomorskiego. ■

Barometr

Jak Pan/Pani ocenia zapewnienia rządu, że „odpowiednio zabezpiecza granice Polski przed niekontrolowaną migracją i dba o sprawdzenie osób wjeżdżających do Polski”?



Źródło: United Surveys dla Wirtualnej Polski, 17.09.2023

Na pielgrzymce



Przedstawiciele ZZM wzięli udział w XXI Pielgrzymce Kolejarzy do Sanktuarium Bożego Miłosierdzia w Krakowie-Łagiewnikach. W uroczystościach 9 września brał udział m.in. poczet sztandarowy Małopolskiego ZZMK w Suchej Beskidzkiej.

Cytat miesiąca

POLACY DOCENIAJĄ WASZE POŚWIĘCENIE.



Z BADAŃ PRZEPROWADZONYCH NA ZLECENIE NASZEJ SPÓŁKI WYNIKA, ŻE AŻ 85 PROCENT RODAKÓW MA WIELKI SZACUNEK DO WASZEJ TRUDNEJ I WYMAGAJĄCEJ PROFESJI.

Zarząd Polregio, w liście do Maszynistek i Maszynistów Kolejowych, 15 września br.

Z głębokim żalem
żegnamy naszego długoletniego współpracownika

JERZEGO SZULCA

Autora fraszek i wierszy satyrycznych
w Głosie Maszynisty

Rodzinie i bliskim

wyrazy głębokiego współczucia

składa
Redakcja Głosu Maszynisty

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że 10 sierpnia 2023 r.
w wieku 37 lat
zmarł nasz Kolega

PRZEMYSŁAW SZCZECZOWICZ

Działacz związkowy MZZM Warszawa

Pozostawił żonę i dwoje dzieci

Rodzinie i bliskim

wyrazy głębokiego współczucia i żalu

składa
Zarząd MZZM w Warszawie

Spotkanie koła

Z okazji Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego 6 września w miejscowości Kostkowo na Kaszubach odbyło się spotkanie Koła Emerytów i Rencistów ZZM SKM w Trójmieście.

Przy wspaniałej, gwarnej atmosferze wracano wspomnieniami do spotkań integracyjnych z dawnymi lokalnymi obchodów EDM, między innymi w: Krzesznej, Szymbarku, Zakopanem, Karpaczu, Augustowie, Sztabinie nad Biebrzą, Jastarni czy Ochotnicy Dolnej.

Z życzeniami 100 lat w zdrowiu do zobaczenia na następnym spotkaniu, czy jak to się mówi na Kaszubach: „do uzdrzeni”!

Tadeusz Winiarski



Święto na stacji

Dzień Maszynisty uczciła Stacja Muzeum.

Zwiedzający mogli zasiąść 16 września za nastawnikiem symulatora lokomotywy EU07 i spróbować swoich sił. Instruktorami byli maszyniści Kolei Mazowieckich: Damian Kusak i Marcin Jabłoński, który dodatkowo oprowadzał po wnętrzu pługą odśnieżnego 414S.

Odwiedzający mogli także wejść do wnętrza wagonu salonowego Ashx 01, wagonu artyleryjskiego oraz kabiny maszynisty ET21-66. Najmłodszy mogli skleić własną czapkę maszynisty.

Do muzealnego inwentarza trafił zabytkowy sztandar Związku Zawodowego Pracowników Kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej w Jeleniej Górze z 1946 r. Został przekazany przez Andrzeja Ziółkowskiego z Oddziału Historycznego Wojskowej Akademii Technicznej, autora publikacji Umundowanie kolejarzy Rzeczypospolitej Polskiej w latach 1918–1948.

(L)

Fot. Tomasz Kurowski



Humor

Kobieta do mężczyzny:

– Znamy się już kilka lat, więc chyba nadszedł czas by porozmawiać o naszej przyszłości?

– Oczywiście, jak sobie życzysz. Przymuszczalnie sztuczna inteligencja niebawem bardzo zyska na znaczeniu, a na skutek m.in. efektu cieplarnianego upowszechnią się wyprawy w kosmos. Co o tym myślisz, kochanie?

Pacjent u dentysty:

– A ile kosztuje wyrwanie zęba?

– Dwieście złotych. Ze znieczuleniem trzysta.

– To chyba jakiś żart? Tyle pieniędzy za kilka minut pracy?!

– Spokojnie, mogę także wyrwać powoli.

U notariusza:

– Mojej żonie zapisuję pyralginę, paracetamol i ibuprofen. Całą resztę majątku postanawiam zostawić w spadku mojej sąsiadce, której nigdy nie bolała głowa.

Jaś obserwuje matkę nakładającą sobie starannie maseczkę na twarz.

– Mamusiu, dlaczego tak się smarujesz? – pyta.

– Żeby być piękną, skarbie.

Po paru minutach matka czyści twarz, na co Jaś:

– Mamo, poddajesz się?

W biurze. Dyrektor bierze na spotkanie nową sekretarkę:

– Czy w poprzedniej firmie spotkało panią coś strasznego?

– Nie. A dlaczego pan pyta?

– Bo zauważyłem, że pani strasznie się boi pracy.



Modelarstwo



Kolejny producent wchodzi na rynek z modelami lokomotyw eksploatowanych w Polsce. Firma Albert Modell zaprezentowała model lokomotywy ST43. Sklepowi Świat Modeli z Rybnika dziękujemy za udostępnienie fotografii

(gm)

Filatelistyka

Gliwicki Klub Kolekcjonerów zaprojektował i wydał walory filatelistyczne: kartkę beznominałową oraz znak opłaty pocztowej Mój Znaczek z okazji – Dnia Maszynisty.



Kartkę pocztową zdobi stojący na bocznicy Huty Łąbędy w Gliwicach – jako pomnik – parowóz normalnotorowy Tkp12800 „Śląsk”, wyprodukowany w 1951 r. Model parowozu powstał w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie po zakończeniu II wojny światowej na podstawie dokumentacji niemieckich parowozów Oberschlesien. W sumie wyprodukowano 406 lokomotyw, z czego 90 zostało wyeksportowanych do Chin.

Na znaczku pocztowym widnieje czynny parowóz wąskotorowy (785 mm) LAS49 3343, wyprodukowany w 1954 roku w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie, znajdujący się obecnie w Zabytkowej Stacji Kolei Wąskotorowej w Rudach. Parowóz pracował w Hucie Welnowiec, a następnie w Hucie Zygmunt w Bytomiu. Po zakończeniu eksploatacji został odstawiony do Skansenu Maszyn Parowych w Tarnowskich Górach, a 28.07.2009 r. przewieziony do Rud. Naprawa główna została przeprowadzona w 2011 roku na terenie Huty Pokój w Rudzie Śląskiej.

Projekt – W. Gębczyk, nakład kartki pocztowej – 48 sztuk, arkusze znaczków – 5 sztuk.

(LEW)





WJEDŹ NA WŁAŚCIWY TOR!

Naszym Członkom oferujemy m.in.:

- ✓ Profesjonalną pomoc prawną 24/7 po zdarzeniach kolejowych i w sprawach prywatnych w ramach partnerskiej umowy z kancelarią Lex Secure
- ✓ Sprofilowane do potrzeb ubezpieczenia OC i NNW
- ✓ Fachowe konsultacje z zakresu wykonywanego zawodu i prawa pracy
- ✓ Możliwość dochodzenia roszczeń z tytułu wypadków na przejazdach
- ✓ Niezależny, bezpośredni kontakt i atrakcyjne taryfy w sieci Plus GSM
- ✓ Dostęp do nowoczesnej platformy informacyjnej, będącej połączeniem intranetu z mediami społecznościowymi
- ✓ Możliwość integracji z koleżankami i kolegami po fachu np. na obchodach Dnia Maszynisty oraz rozgrywkach sportowych



ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE

Działamy skutecznie w interesie środowiska maszynistowskiego i pracowników związanych z ruchem kolejowym od 1919 roku.

DOŁĄCZ DO NAS – RAZEM LEPIEJ, RAZEM BEZPIECZNIEJ!

Więcej na: www.zzm.org.pl

