

# Nasz kandydat w wyborach do rady PKP

Ruszyła procedura wyboru przedstawicieli załogi w Radzie Nadzorczej PKP SA na nową kadencję. Rada Krajowa ZM wyłoniła 1 lutego naszego kandydata. O tę ważną funkcję ubiega się Leszek Miętek.

Trzech przedstawicieli załogi w radzie nadzorczej PKP S.A. mają prawo wybierać pracownicy następujących spółek:

- PKP S.A.
- PKP Cargo S.A.
- PKP Intercity S.A.
- PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.
- CS Natura Tour Sp. z o.o.
- PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o.
- Xcity Investment Sp. z o.o.
- Kolejowe Zakłady Łączności Sp. z o.o.
- PKP Informatyka Sp. z o.o.
- PKP Telkol Sp. z o.o.

Co ważne, każdy pracownik swoim podpisem może poprzeć tylko jedną kandydaturę.

Do 11 marca kandydaci muszą dostarczyć listy poparcia zawierające przynajmniej 3 tysiące podpisów. W przypadku gdy kandydatów będzie więcej niż trzech, odbędą się wybory. W 2020 roku procedura wyboru przedstawicieli załogi w radzie nadzorczej PKP SA zakończyła się na etapie zbierania podpisów. Wymagany próg przekroczyło tylko trzech kandydatów, w tym prezydent ZM Leszek Miętek.

Apelujemy o pełną mobilizację w zbieraniu podpisów na listach poparcia naszego kandydata.



**LESZEK MIĘTEK**

**KANDYDAT  
NA PRZEDSTAWICIELA ZAŁOGI  
W RADZIE NADZORCZEJ PKP S.A.**



**SILNA I SKUTECZNA  
REPREZENTACJA PRACOWNIKÓW**

- 41 lat na kolei, zawsze blisko Pracowników
- Doświadczenie w reprezentowaniu interesów Załogi w organach nadzorczych PKP Cargo S.A. i PKP S.A.
- Twardy i skuteczny negocjator
- Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
- Absolwent Technikum Kolejowego w Bydgoszczy i Warszawskiej Szkoły Zarządzania – Szkoły Wyższej

**Twój głos ma znaczenie. Zrób z niego użytek!**



**Papillon**  
DRUKARNIA OFFSETOWA

[www.drukarniapapillon.pl](http://www.drukarniapapillon.pl)  
[www.drukarniaopakowan.eu](http://www.drukarniaopakowan.eu)

## pod semaforem



**Dyrektor PR Olsztyn** zapowiedź wypowiedzenia warunków płacy pracownikom Warmińsko-Mazurskiego Zakładu Polregio



**Zarząd PKP Cargo** za doprowadzenie swoimi decyzjami lub zaniechaniami do zaognienia sytuacji w spółce

# Wywalczone podwyżki w WKD

**P**rowadzony przez ZMZ spór zbiorowy na tle placowym w Warszawskiej Kolei Dojazdowej zakończył się podpisaniem porozumienia wdrażającego podwyżki wynagrodzeń w spółce w wysokości średnio 700 zł brutto w uposażeniu zasadniczym od 1 lutego br.

Negocjacje z zarządem samorządowego przewoźnika okazały się bardzo trudne. Kolejne tury spotkań zamieniały się w „rozmowy ostatniej szansy”, które nie przynosiły spodziewanego efektu. W ramach sporu ZMZ przeprowadził najpierw dwugodzinny strajk ostrzegawczy 15 listopada ub.r., a następnie pięciodniowy strajk generalny w dniach 18–24 stycznia. Polegał na powstrzymaniu się od pracy w dni powszednie w godzinach szczytu przewozowego 6.00-8.00 i 15.00-17.00.

Nacisk przyniósł skutek. Bez strajkujących w komplecie maszynistów nie mógł pojechać i nie pojechał żaden pociąg WKD. W proteście naszych kolegów wsparli także przedstawiciele innych grup zawodowych, co może zaprocentować. ZMZ w WKD stanowi najsilniejszą organizację związkową w spółce, zrzeszającą 30 proc. pracowników. Z tendencją ewidentnie zwykłą, bo determinacja i jej efekty przysporzyły dowodów uznania.

## PODZIĘKOWANIE

Dziękujemy serdecznie wszystkim Pracownikom, którzy zaangażowali się w batalię o wzrost wynagrodzeń w spółce WKD. Wasze wsparcie przełożyło się wprost na skuteczność i przyniosło efekt w postaci podwyżki wynagrodzeń.

Nasze wspólne działania pod sztandarem Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce cechowała jedność i determinacja. Razem tworzymy silną społeczność pracowniczą gotową do podejmowania wielu wyzwań. Nie ustaniemy w dążeniu do celu jakim jest poprawa warunków pracy każdego z nas.

Dziękujemy za Wasze zaangażowanie i liczymy na dalszą owocną współpracę.

Ze związkowym pozdrowieniem  
Za Radę Maszynistów ZMZ WKD  
**Stanisław Wiktorowicz**

Koniec końców z „wyjściowego” żądania wprowadzenia podwyżki w wysokości 800 zł brutto od 1 stycznia stanęło ostatecznie na 700 zł od 1 lutego. Podpisane porozumienie wyczerpuje roszczenia placowe ZMZ w „wukadce” dotyczące 2024 roku.

Strajk w WKD był pierwszym strajkiem generalnym na polskich kolejach od 2013 roku, kiedy to kolejarze przeciwstawili się próbie odebrania uprawnień do ulg przejazdowych. A zarazem pierwszym zorganizowanym samodzielnie przez ZMZ od 1998 r.

(raz)



# Zaognienie sytuacji w PKP Cargo

Zgodnie z zapowiedzią, 7 lutego w PKP Cargo doszło do dwugodzinnego strajku ostrzegawczego polegającego na powstrzymaniu się od pracy. Od 5 lutego trwa referendum strajkowe wśród pracowników spółki

Zarząd PKP Cargo odmówił 6 lutego podpisania projektu porozumienia z 5 lutego, parafowanego przez wszystkie związki zawodowe będące stroną ZUZP w spółce. Dokument określał termin i wysokość wdrożenia podwyżki za 2024 rok oraz gratyfikacji za brak podwyżek od 1 grudnia 2023 r. Miał stanowić podstawę zakończenia sporu zbiorowego, ale tak się niestety nie stało. Zarząd doprowadził swoją decyzją do eskalacji konfliktu, a także wprowadził chaos informacyjny wśród załogi.

W efekcie doszło do nasilenia działań protestacyjnych w ramach prowadzonego sporu zbiorowego. Zaplanowany na wypadek braku porozumienia strajk ostrzegawczy w PKP Cargo odbył się 7 lutego w godzinach 10.00–12.00. Pomimo sygnowania projektu wspólnego związkowego porozumienia z zarządem, które nie zostało przez kierownictwo przewoźnika podpisane, do strajku nie przyłączyli się oficjalnie SKK NSZZ Solidarność i Federacja ZZK.

Związki pozostające w sporze, w tym ZZM, zdecydowały się także na przesłanie pisma do premiera Donalda Tuska – z prośbą o interwencję. Wyraża ono m.in. niepokój dotyczący sytuacji w spółce, działań jej zarządu. Z KPRM nadeszła wiadomość, że zostało przekierowane do Ministerstwa Aktywów Państwowych.

Koniec końców pracownicy PKP Cargo odnotowali w lutym na swoich kontach 400 zł podwyżki od 1 stycznia br. Jej uruchomienie zarząd nazwał w komunikacie cyt.: „wyjściem naprzeciw oczekiwaniom pracowników”. Trudno to tak nazwać, w sytuacji gdy lwia część załogi oczekuje wdrożenia podwyżki za 2023 r. Zarząd proponuje zastąpić ją gratyfikacją finansową w wysokości 750 złotych brutto, wypłacaną w... trzech ratach.

Równoległe od 5 lutego trwa referendum strajkowe, organizowane przez Międzyzwiązkowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy, zrzeszający 8 spośród 11 związków zawodowych – sygnatariuszy PUZP w PKP Cargo. Pracownicy odpowiadają w nim na pytanie: Czy jesteś za podjęciem strajku w przypadku braku porozumienia w sprawie wdrożenia z dniem 1 października 2023 r. podwyżki wynagrodzeń w wysokości 400 zł dla pracowników wynagradzanych wg ZUZP oraz proporcjonalnej podwyżki dla pracowników wynagradzanych wg wskaźnika?



Warszawa, dnia 06.02.2024 r.

Pan  
Donald Tusk  
Premier Rządu RP

Adres do korespondencji:  
Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce  
02-021 Warszawa  
Ul. Grójecka 17

Jako przedstawiciele Związków Zawodowych reprezentujących pracowników Spółki PKP CARGO S.A. w trosce o przyszłość Spółki i 14 tysięcy miejsc pracy jesteśmy zmuszeni zwrócić się do Pana Premiera z pytaniem „czy mamy uznać, że kierowany przez Pana Premiera Rząd legitymizuje działania a w zasadzie brak działań Zarządu PKP CARGO S.A.?”

Nasze pytanie jest uzasadnione tym, że przez kilka ostatnich lat katastrofalne zarządzanie Spółką sprawiło, iż jest ona teraz w naszej ocenie w kondycji zagrażającej jej funkcjonowaniu i grozi utratą miejsc pracy przez pracowników.

Związki Zawodowe od 2020 roku wielokrotnie występowały do Ministrów, Rady Nadzorczej i Zarządów o pilne wdrożenie procesów naprawczych w Spółce. Niestety nasze wystąpienia spotkały się z całkowitą biernością a Spółka dalej pograżała się w utracie rynku, spadkiem przewozów i niespotykanym w historii Spółki zadłużeniem.

Zwróciliśmy się też pismem z dnia 2 stycznia 2024 r. w tej sprawie do obecnego Ministra Aktywów Państwowych, ale dotąd pomimo upływu ponad miesiąca nie doczekaliśmy się nawet odpowiedzi na nasze wystąpienie a tym bardziej jakichkolwiek działań właścicielskich. Ostatnie decyzje Rady Nadzorczej w sprawie zawieszenia Prezesa i jednego z Członków Zarządów nastąpiło z inicjatywy Członka Rady Nadzorczej – przedstawiciela załogi a nie właściciela.

W związku z dramatyczną sytuacją Spółki apelujemy do Pana Premiera o zainteresowanie sprawą i podjęcie pilnych działań właścicielskich, które mamy nadzieję uratują Spółkę przed upadłością.

W załączeniu przesyłamy:

- pismo z 2 stycznia 2024 r. kierowane do Ministra Aktywów Państwowych
- wystąpienia związków zawodowych w sprawie wdrożenia procesów naprawczych w Spółce

ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE  
PKK Z WYSTĄPIENIEM  
Leszek Młętek

Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu PKP  
Sektor Towarowy  
Dyżurni - Moderni  
Anna Sniżyńska-Madziar

Związek Zawodowy Dyspozytorów PKP  
Przewodniczący  
Rady Branżowej Przy PKP CARGO S.A.  
Balcerek  
Rafał Balcerek

Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych  
PRZEWODNICZĄCY  
Grzegorz Samek

PRZEWODNICZĄCY  
Zarządu Głównego ZZA PKP  
Janusz Machnik

MOZZI  
Przewodniczący  
Krzysztof Sidor

# Dialog społeczny w PKP Intercity

Związki zawodowe działające w spółce wystąpiły z postulatem wdrożenia wynagrodzeń dla załogi. Po spotkaniu z zarządem spółki, które odbyło się 6 lutego, dalsze rozmowy będą prowadzone w formule dialogu społecznego.



Jedenaście central związkowych, w tym oczywiście ZZM, w piśmie do prezesa Marka Chraniuka wystąpiło 24 stycznia z postulatem wdrożenia od 1 lutego br. podwyżek wynagrodzeń w kwocie 1000 zł do wynagrodzenia zasadniczego dla pracowników PKP Intercity wynagradzanych zgodnie z zapisami ZUZP, a także analogicznej kwoty dla „wskaźnikowców”. Wniosek uzasadniają merytorycznie: rekordowymi przewozami i wynikiem finansowym przewoźnika, wypracowanymi dzięki zaangażowaniu i poświęceniu załogi.

Kwestia podwyżek była następnie, obok nowego systemu wynagrodzeń oraz posiłków profilaktycznych, tematem spotkania związków zawodowych reprezentujących pracowników z przedstawicielami pracodawcy 6 lutego. Wiceprezes PKP Intercity Tomasz Gontarz poinformował, że zarząd dostrzega potrzebę podniesienia wynagrodzeń i jest gotów do rozmów o jej wysokości, ale po analizie Planu Działalności Gospodarczej. Wniósł o odroczenie rozmów do czasu jego zaopiniowania, a następnie zatwierdzenia przez Walne Zgromadzenie, co powinno nastąpić w pierwszej połowie marca.

Strona społeczna wskazała, że wstępne uzgodnienia ws. podwyżek wynagrodzeń powinny odbyć się jeszcze przed opracowaniem rocznego budżetu, aby uwzględnić w nim wynegocjowane środki. W odpowiedzi została poinformowana, że aktualny plan budżetu na rok 2024 został opracowany z uwzględnieniem propozycji zmiany systemu wynagradzania.

W tej sprawie przedstawiciele PKP Intercity poprosili stronę związkową o stanowiska ws. wypracowanej propozycji zmian. Żadna z organizacji nie wyraziła chęci przerwania prac, jednak ich stanowiska były zróżnicowane. Koniec końców strona społeczna oświadczyła, że priorytetem są rozmowy ws. podwyżek wynagrodzeń i z dniem 6 lutego wszczęła dialog społeczny z pracodawcą na tym tle w formie rozmów bezpośrednich.

W sprawie posiłków profilaktycznych potrzebne są dalsze badania wśród pracowników. Omówiono sposoby ich dystrybucji, a do rozmów strony powrócą w najbliższym czasie. Brak podpisu ZZPW pod Protokołem dodatkowym nr 6 skutkować będzie natomiast tym, że m.in. dodatki za szkolenie dla maszynistów instruktorów oraz znajomość języka czeskiego nie będą wprowadzone.

■  
P.S.

## PERSONALIA



**ZZM.** Zarząd MZZM w Czechowicach Dziedzicach podjął uchwałę o zmianie członka Rady Krajowej ZZM na IX kadencję, zasiadającego tam z ramienia tej organizacji. Stanisław Palkiewicz (na zdjęciu) zastąpił na tej funkcji Michała Skalkę.

Delegatem na Krajowe Zjazdy Delegatów został wybrany natomiast wiceprzewodniczący MZZM Marek Golda.

**PKP PLK.** Karuzela stanowisk na kierowniczych funkcjach w kolejowych spółkach oficjalnie rozpoczęta od zarządcy infrastruktury. Rada nadzorcza „peelki” na posiedzeniu 15 lutego odwołała prezesa Ireneusza Merchela oraz wszystkich pozostałych pięciu członków zarządu z pełnionych funkcji. Ze składu rady do zarządu oddelegowani zostali: Piotr Wyborski – do pełnienia funkcji prezesa zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. oraz Maciej Kaczorek i Piotr Kubicki – do pełnienia funkcji członka zarządu. Spółka poinformowała także o wszczęciu 16 lutego postępowania kwalifikacyjnego na stanowisko prezesa zarządu PKP PLK SA. ■

# Wypowiedzenia płać w PR Olsztyn!

**W** ramach negocjacji podwyżek wynagrodzeń na 2024 rok w Polregio trwają prace nad stworzeniem rozwiązania systemowego – tzw. mechanizmu indeksacji wynagrodzeń. Równoległe bardzo niepokojące wieści napłynęły z jednego z zakładów spółki – Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie.

W indeksacji wynagrodzeń chodzi o zapisanie w układzie zbiorowym pracy spółki reguły corocznego, automatycznego wzrostu wynagrodzeń opartego o wskaźnik inflacji z poprzedniego roku, a także o parametr realnego wzrostu. Rozwiązanie wydaje się korzystne dla wszystkich stron. Organizacjom związkowym pozwala na uniknięcie corocznej walki o wyższe płace i rokowań w ramach sporów zbiorowych na tym tle, a zarządowi i marszałkom zapewni zawczasu większą przejrzystość w prognozach finansowych.

## Prace nad protokołem

Wdrożenie mechanizmu indeksacji wynagrodzeń wymaga zmian w układzie zbiorowym pracy spółki. W sprawie opracowania stosownych zapisów i ujęcia ich w protokole dodatkowym do ZUZP odbyły się dwa spotkania robocze związków zawodowych z kierownictwem spółki. Doprowadziły do powstania wstępnego projektu dokumentu, nad którym pochylili się teraz właściciele, czyli marszałkowie.

Oficjalnie na stworzenie nowego systemu strony dały sobie czas do 11 marca. Do

tego dnia trwa przerwa w mediacjach sporu zbiorowego na tle wdrożenia podwyżek wynagrodzeń w 2024 roku. Strona związkowa wystąpiła z żądaniem wdrożenia od 1 stycznia br. podwyżki w wysokości 800 zł dla każdego pracownika wynagradzanego według ZUZP.

Niepokoje mogą natomiast napawać informacje napływające ponownie z Warmińsko-Mazurskiego Zakładu Polregio w Olsztynie. Podkreślimy ponownie, bo równo rok temu proces wdrażania wynegocjowanych podwyżek wynagrodzeń napotkał na rafy właśnie tam. Wówczas omal nie doprowadziły do akcji strajkowej w całym województwie.

## Nerwowo w Olsztynie

Na mediacjach 18 stycznia prezes Polregio Adam Pawlik sygnalizował, że UMWW-M miał jakoby nie zaakceptować planu finansowego placówki na 2024 rok uwzględniającego wzrost kosztów wynagrodzeń, co w jego przekonaniu może doprowadzić do wypowiedzeń warunków pracy i płacy. Następnie 7 lutego dyrektor PR Olsztyn Elżbieta Załuska powiadomiła

tamtejsze związki zawodowe, że z dniem 1 marca br. zamierza wypowiedzieć warunki płacy pracownikom zakładu i przywrócić je do poziomu sprzed akcji podwyżkowych w 2023 roku. Jako powód podała odrzucenia aneksu do umowy przez organizatora przewozów.

W odpowiedzi do zarządu Polregio, a pośrednio do wiadomości marszałka województwa Marcina Kuchcińskiego, trafiło następnego dnia, tj. 8 lutego, pismo wszystkich central związkowych. Z żądaniem zaprzestania działań pracodawcy zmierzających do otwartego konfliktu, który spowoduje chaos komunikacyjny w regionie, a także informacją, że wypowiedzenie warunków płacy w PR Olsztyn stanowić będzie zerwanie porozumienia z 2 października ub.r. Wiąże się więc z poważnymi konsekwencjami. Zapisy ustawy o rozwiązywaniu sporów zbiorowych pozwalają w takiej sytuacji na przeprowadzenie strajku. Dzień później dyrekcję PR Olsztyn oddzielnym pismem poinformowały o tym fakcie również organizacje związkowe działające w zakładzie, wyrażając stanowczy sprzeciw wobec zapowiedzi złożonej przez dyrektor Załuskę.

## Marszałek odbija piłeczkę

Głos w sprawie zabrał także marszałek Kuchciński. W piśmie do związków zawodowych 9 lutego wyraził cyt. „ogromne zaniepokojenie” zamiarem wypowiedzenia pracownikom Zakładu w Olsztynie warunków płacy w zakresie przywrócenia



Fot. Paweł Talaga

ich wysokości do poziomu sprzed podwyżek. Uznał to za działanie niezrozumiałe i bezpodstawne, z uwagi na zabezpieczenie przez samorząd środków na podwyżki w 2024 r. w kwocie ponad 16 mln zł. W jego przekonaniu, cyt.: „problem stanowi zapewnienie sfinansowania pozostałych wzrostów kosztów zależnych, za które odpowiada Operator i zachowanie realizacji obowiązującej wielkości pracy eksploatacyjnej”. Co ciekawe, podobnie jak związki zawodowe, domaga się zaprzestania działań zmierzających do wywołania chaosu komunikacyjnego w Województwie Warmińsko-Mazurskim, adresując swoje oczekiwania w stosunku do zarządu Polregio. ■

(raz)

## Wokół taboru

**Prezydent ZZM Leszek Miętek wnioskuję o zwołanie Sejmowej Komisji Infrastruktury poświęconej trudnej sytuacji taborowej w spółce Polregio.**

Szef ZZM zaapelował w tej sprawie 9 lutego do wiceprzewodniczącej komisji, posłanki Pauliny Matysiak. W piśmie podnosi kwestie wyeksploatowania dużej części taboru największego polskiego pasażerskiego przewoźnika kolejowego, a także perspektyw pozyskania nowych pojazdów, które są mgliste. Przywołuje dostępne źródła finansowania, m.in. w perspektywie finansowej UE 2021–2027 czy KPO. Biorąc pod uwagę na ile wystarczą pojazdy i ilu jest potencjalnych beneficjentów okazują się dalece niewystarczające w stosunku do potrzeb. ■

## Sowita premia w KW

**Na spotkaniu zarządu Kolei Wielkopolskich ze związkami zawodowymi 26 stycznia zapadły istotne rozstrzygnięcia i ustalenia.**

Rozmowy ws. podniesienia kwoty wynagrodzenia zasadniczego u samorządowego przewoźnika zostały przesunięte na sierpień, natomiast ustalono wypłatę 4 tysięcy złotych brutto na pracownika w dwóch transzach. Środki są już na kontach bankowych załogi.

Ponadto spółka rozważy propozycję związkową dotyczącą wdrożenia mechanizmów indeksacji wynagrodzeń, podobnie jak to się obecnie dzieje w spółce Polregio. Systemowe rozwiązanie wymaga wypracowania stosownych zapisów do układu zbiorowego spółki. Wymaga to czasu, dlatego na tę okoliczność ogłoszono przerwę w mediacjach. ■

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

# Rekordowy rok POLREGIO

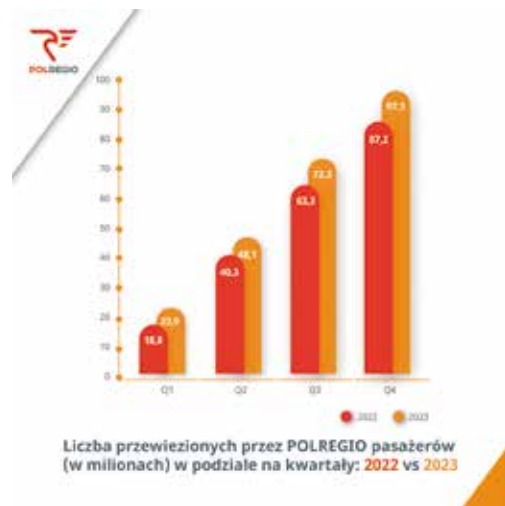
**Rok 2023 r. zakończył się dla spółki wyjątkowo pod każdym względem. Pociągi POLREGIO przewiozły rekordową liczbę 97,3 mln pasażerów, co stanowi najlepszy wynik w historii spółki. W porównaniu do ubiegłego roku, z usług największego polskiego przewoźnika pasażerskiego skorzystało ponad 10 milionów pasażerów więcej!**

97,3 mln podróżnych to rezultat znacznie lepszy nie tylko od wyników z roku 2022. Aż o ponad 8 mln (9,5%) pobiliśmy również nasz dotychczasowy rekord z 2019 r., kiedy to przewieźliśmy blisko 89 mln pasażerów. Są to wyniki historyczne.

– Obserwujemy rosnącą popularność kolei. Pociągi znów stają się ulubionym sposobem dojazdu Polaków do pracy i szkół i czujemy, że się do tego przyczyniliśmy. POLREGIO, które obsłu-

guje najwięcej stacji i przystanków w Polsce, odnotowało wzrost liczby przewiezionych pasażerów o 11,6 % i rekordowy wynik niemal 100 mln pasażerów w ciągu roku. Nie oznacza to jednak, że ustaną nasze starania o pasażera – ten rezultat motywuje nas do dalszego zachęcania Polaków do kolei. Naszym priorytetem na kolejne lata jest zakup nowego taboru, by korzystający z naszych pociągów podróżowali najnowszymi składami bez względu na to, czy mieszkają w aglomeracjach, czy też mniejszych miastach i miejscowościach – mówi Adam Pawlik, Prezes Zarządu POLREGIO.

Rosnące wyniki przewozowe na kolei to również rezultat zwiększonej dostępności oferty POLREGIO. Duży wpływ ma m.in. digitalizacja kanałów sprzedaży biletów. Pasażerowie coraz częściej decy-



dują się na zakup biletu w formie zdalnej – za pośrednictwem strony www przewoźnika, aplikacji mobilnej oraz videomatów. Łączna sprzedaż biletów w kanałach zdalnych w 2023 r. zwiększyła się o niemal 40% w porównaniu do 2022 r., a od roku 2019 wzrosła ponad trzykrotnie. ■



# Ostatnia droga

Wasyście pocztów sztandarowych ZMZ 13 lutego odbyła się smutna uroczystość pożegnania maszynisty Polregio Sławomira Książkiewicza. Kierując pojazdem został ciężko ranny po wypadku na przejeździe pod Budzynie. W wyniku odniesionych ran zmarł pięć tygodni po zdarzeniu.

Maszynista MZZM w Poznaniu jest drugą śmiertelną ofiarą wypadku na przejeździe kolejowo-drogowym w pobliżu miejscowości Budzyna 10 stycznia. A ściślej mówiąc, jak doprecyzowuje przewodniczący tej organizacji Bogdan Jańczak, drugą ofiarą bezmyślności i nieuwagi kierowcy ciężarówki, który wjechał pod nadjeżdżający pociąg. Śmierć na służbie, jeszcze na miejscu zdarzenia, poniósł 63-letni rewizor Włodzimierz Nowak. Kilka innych osób, w tym kierowniczka pociągu, odniosło obrażenia.

Do tragicznego zdarzenia doszło 10 stycznia. Wyładowana stalowymi blachami ciężarówka z naczepą wjechała na oznakowanym przejeździe pod pociąg Polregio relacji Kołobrzeg–Poznań. Maszynista kierujący jednostką EN57 A1 nie miał żadnych szans na uniknięcie kolizji. W wyniku zderzenia kabina maszynisty została niemal całkowicie zmiądzona, a część składu uległa wykolejeniu. Prokuratura postawiła 25-letniemu kierowcy kierowcy ciężarówki

zarzuty spowodowania katastrofy w ruchu lądowym.

Sławomir Książkiewicz przez ponad miesiąc dzielnie walczył o życie na Oddziale Intensywnej Terapii Szpitala Specjalistycznego im. Stanisława Staszica w Pile. Wspierany nie tylko dobrą opieką i słowem, ale również akcją honorowego zbierania krwi zorganizowaną przez kolegów i koleżanki. Niestety, obrażenia okazały się zbyt rozległe i medycyna okazała się bezsilna. Zmarł 5 lutego w wieku 63 lat. Na wieczną służbę odszedł po 43 latach pracy na kolei. W asyście pocztów sztandarowych, w tym sześciu z ZMZ, został odprowadzony do miejsca spoczynku na Cmentarzu Jeżyckim w Poznaniu.

Śmierć dwóch kolejarzy – pracowników obsługi pociągu w następstwie jednego zdarzenia wywołała ogromne poruszenie



w naszym środowisku. Także ze względu na niemoc instytucji mających w zamyśle takim wypadkom skutecznie zapobiegać. Mamy bowiem nadal do czynienia z prawdziwą plagą, właściwie co drugi dzień. Jak poinformował Urząd Transportu Kolejowego, w 2023 r. na przejazdach kolejowo-drogowych doszło do 189 wypadków (rok wcześniej – 181) z 40 ofiarami śmiertelnymi. Według danych UTK, w ostatnich latach obrażenia odniosło w nich ponad 30 maszynistów.

(raz)





# Z prac Rady Krajowej

Pierwsze w nowym roku kalendarzowym posiedzenie Rady Krajowej ZKM odbyło się w formie wideokonferencji 1 lutego i przyniosło szereg istotnych decyzji.

Pierwszym punktem programu posiedzenia było omówienie obszarów współpracy z Polskim Towarzystwem Ekspertów i Biegłych Sądowych w zakresie wyłonienia i przeszkolenia kandydatów spośród członków ZKM. Aspekty techniczne w tym zakresie przedstawił zaproszony prezes PTEiBS Krzysztof Konopka.

Rada wyłoniła kandydata ZKM na reprezentanta pracowników w radzie nadzorczej PKP SA kolejnej kadencji. Jednogłośnie poparła prezydenta Leszka Miętka w ubieganiu się o tę ważną funkcję oraz przyjęła strategię działania w procedurze wyborczej.

Podjęła także decyzje ws. organizacji flagowych imprez w tym roku. Największe rekreacyjno-sportowe zawody na kolei, czyli XXV Turniej Piłki Nożnej o Puchar Prezesa PKP SA i Prezy-



denta ZKM odbędzie się w dniach 20–21 czerwca w Łławie, na obiektach IKS Jeziorak. Zgłoszenia drużyn przyjmuje do 15 marca przewodniczący tamtejszego MW-MZZMK pod adresem [krzysztof.wiecek@zkm.org.pl](mailto:krzysztof.wiecek@zkm.org.pl). Podnoszące prestiż zawodu Centralne Obchody Dnia Maszynisty Kolejowego zostaną natomiast zorganizowane w dniach 12–14 września w Olsztynie.

Prezydent Miętek przekazał także informacje ze spotkania z podsekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury odpowiedzialnym za transport kolejowy Piotrem Malepszakiem. Omówione na nim zostały kwestie związane z ogniskami zapalnymi na kolei, obszarami bezpieczeństwa, konsolidacją spółek w ramach jednego resortu. Na spotkaniu rozważano możliwość powołania przy MI zespołu ds. profilaktyki bezpieczeństwa kolejowego. ■

PS

## PKP Intercity kupuje 63 elektryczne lokomotywy wielosystemowe

**PKP Intercity podpisało umowę z nowosądecką firmą NEWAG na zakup 63 elektrycznych lokomotyw wielosystemowych z opcją zamówienia kolejnych 32 i świadczeniem 5-letniej usługi utrzymania. To pierwsze w historii, zarówno przewoźnika, jak i producenta tak duże zamówienie jednej serii pojazdów trakcyjnych. Wartość umowy to blisko 2,3 mld złotych brutto.**

W połowie 2021 roku PKP Intercity ogłosiło postępowanie w trybie dialogu konkurencyjnego na dostawę 63 elektrycznych lokomotyw elektrycznych z opcją na 32 pojazdy wraz ze świadczeniem usług ich utrzymania. W połowie listopada ubiegłego roku przewoźnik dokonał otwarcia ofert. Jedynym wykonawcą, który złożył ofertę w po-

stępowaniu była firma NEWAG, a przedstawiona oferta mieściła się w zakładanej przez PKP Intercity kwocie przeznaczonej na sfinansowanie zamówienia. Po dokonaniu oceny oferty względem przyjętych kryteriów, do których należały m.in. cena jednostkowa dostawy pojazdu czy stawka za świadczenie usług utrzymania, a także dopełnieniu wszystkich wymaganych czynności, nastąpiło podpisanie umowy.

Nowe wielosystemowe lokomotywy będą mogły poruszać się na liniach kolejowych zasilanych napięciami trakcyjnymi: 3kV DC, 15kV AC, 25kV AC. Prędkość maksymalna pojazdów ma wynosić nie mniej niż 200 km/h. Producent musi uzyskać dopuszczenie pojazdów do eksploatacji w sześciu krajach, tj. w Polsce, Niemczech,

Austrii, Czechach, Słowacji i na Węgrzech. Wszystkie lokomotywy będą wyposażone w system ETCS poziomu drugiego.

Umowa przewiduje możliwość skorzystania z prawa opcji i zamówienia przez PKP Intercity dodatkowych 32 lokomotyw tej serii. Wówczas wartość zamówienia wzrosłaby do prawie 3,5 mld zł brutto. Czas dostawy dodatkowych pojazdów pozostaje taki sam jak w podstawowym zamówieniu. ■



# Posiedzenie Branży Transport OPZZ..

Pierwsze tegoroczne posiedzenie służyło omówieniu sytuacji w poszczególnych sektorach na tle zmian kadrowych w ministerstwach.



W posiedzeniu udział wziął podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Przemysław Koperski. Przewodniczący Branży Leszek Miętka w odniesieniu do spraw kolejowych wspomniął o feralnym podziale spółek kolejowych pomiędzy różnych właścicieli: MI, MAP i ARP, co uniemożliwia efektywne zarządzanie koleją.

Poinformował także o napiętej sytuacji w PKP Cargo oraz przedstawił fatalną sytuację w kwestiach taborowych Polregio. Marszałkowie finansują własne regionalne koleje ignorując ogólnopolskie-

go przewoźnika, co doprowadzić może do zakłócenia transportu poza granicami województw. Przedstawił także pomysł na poprawę funkcjonowania spółki PKP PLK, skupionej na inwestycjach, a zaniebującej kwestie ruchu pociągów. Rozwiązaniem mógłby być podział spółki na dwie części odpowiedzialne za obie sprawy. Podniósł również kwestię braku postępów w pracach nad Ustawą o czasie pracy maszynistów.

W posiedzeniu udział wzięli członkowie kierownictwa OPZZ, którzy przed-

stawili główne obszary działań centrali. Przewodniczący Piotr Ostrowski poinformował m.in. o sytuacji w ramach RDS oraz uroczystej gali z okazji 40-lecia istnienia OPZZ, która odbędzie się 25 listopada w Teatrze Polskim.

W formie wideokonferencji odbyło się spotkanie z przedstawicielami Europejskiej Federacji Pracowników Transportu (ETF), których poproszono o przygotowanie materiałów informacyjnych ws. nawiązania ewentualnej współpracy. ■

(PS)

## ...i Rady Dialogu Społecznego

Pierwsze posiedzenie plenarne RDS odbyło się 15 lutego w Centrum Partnerstwa Społecznego „Dialog”. W tym trójstronnym gremium, zrzeszającym strony rządową, pracodawców i związków zawodowych mamy swojego przedstawiciela w osobie przewodniczącego Branży Transport OPZZ Leszka Miętka, który objął przewodnictwo Zespołu ds. budżetu, wynagrodzeń i świadczeń socjalnych.

Posiedzeniu przewodniczyła Agnieszka Dziemianowicz-Bąk – przewodnicząca Rady Dialogu Społecznego, ministra rodziny, pracy i polityki społecznej. Miało ono charakter wyłącznie stacjonarny, co może oznaczać chęć

nadania dialogowi nowego wymiaru, czego oczekuje OPZZ.

Porządek obrad obejmował m.in. przedstawienie najważniejszych działań Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej oraz debatę w tym zakresie.

Wśród tematów, którymi zajmie się Rada w 2024 r. znalazły się:

- Bezpieczeństwo energetyczne Polski.
- System kształtowania wynagrodzeń i warunków zatrudnienia grup zawodowych reprezentujących sferę finansów

# Nic o nas bez nas

**N**a konferencji poświęconej bezpieczeństwu kolejowemu, zorganizowanej 13 lutego przez ZDG TOR, donośnie wybrzmiał głos naszego przedstawiciela. Prezydent Leszek Miętek rzucił światło na problemy i wyzwania w tym obszarze z perspektywy ZZM.

Podobnie jak w ubiegłych latach, podczas XI edycji Forum Bezpieczeństwa Kolejowego zorganizowane zostały panele problemowe. Nasz przedstawiciel wziął udział w dotyczącym prowadzenia inwestycji na kolei, obok prezesa UTK Ignacego Góry, podsekretarza stanu w MI Piotra Malepszaka, prezesa Tor Adriana Furgalskiego i ówczesnego prezesa PKP PLK Ireneusza Merchela.

W swojej wypowiedzi szef ZZM podkreślił, że kwestie bezpieczeństwa często traktowane są zbyt marketingowo. Za medialnymi akcjami na rzecz jego poprawy wprowadza się przepisy generujące ryzyko np. zbyt duże uproszczenia w zapoznaniach szlaku. Co do skutków zdarzeń, winę za wypadek niezmiennie przypisuje się wyłącznie maszyniście lub dyżurnemu ruchu, bez prób wyciągania jakichkolwiek konsekwencji wobec twórców wadliwego systemu oraz przedstawicieli nadzoru.

Zdaniem prezydenta ZZM, nad dbałością o bezpieczeństwo dominuje często chęć zmniejszania kosztów. W sprawie cyberbezpieczeństwa zaznaczył, że w pierwszej kolejności należy

zadbać o palące problemy z komunikacją radiową. W sytuacji zagrożenia wojną i terroryzmem, informacje o przewozie niebezpiecznych ładunków są nadawane otwartym kanałem radiowym, a nastolatki z podstawą znajomości techniki zatrzymują pociągi dla żartu. To temat wymagający natychmiastowych działań.

Minister ds. kolei Piotr Malepszak potwierdził, że zbyt wiele spraw zamiatano pod dywan. Jak się wyraził, spółka PKP Linie Kolejowe zbyt mało skupiała się na wydawaniu pieniędzy, a mniej na rezultatach prac. Skutek był taki, że część inwestycji wartych setki milionów złotych nie przyniosła oczekiwanych efektów. Przypomniał również o innych problemach, jak opóźnienie wdrażania GSM-R i źle funkcjonujący system ERTMS/ETCS tam, gdzie już powstał.

Prezes ZDG Tor Adrian Furgalski stwierdził, że zmiany w PKP następują zbyt wolno, a spółki kolejowe nie są priorytetem w MAP. Prezes UTK Ignacy Góra zaprezentował natomiast statystyki dotyczące bezpieczeństwa na kolei w 2023 roku.

■  
(PS)



- publicznych, w tym państwową sferę budżetową.
- Wdrożenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2041 z dnia 19 października 2022 r. w sprawie adekwatnych wynagrodzeń minimalnych w Unii Europejskiej, w szczególności wzmocnienie rokowań zbiorowych.
- Efektywny system ochrony zdrowia – zmiany w zakresie organizacji i finansowania publicznego systemu ochrony zdrowia.
- Rynek pracy w Polsce, w tym zatrudnianie cudzoziemców.
- Odporność i konkurencyjność polskiej gospodarki.



# Robocza wizyta

**D**aniel Biernacik, przewodniczący ZZM w IC Północny, wziął udział w ciekawym międzynarodowym projekcie, organizowanym przez CESI (Europejska Konfederacja Niezależnych Związków Zawodowych). Miał okazję zapoznać się m.in. z kulturą pracy oraz problemami i wyzwaniem maszynistowskich organizacji.

W dniach 5–15 lutego przebywał w madryckiej siedzibie europejskiego związku maszynistów ALE, a zarazem hiszpańskiego SEMAF (z którego wywodzi się prezydent ALE Jesus Garcia Fraile). Oddajemy mu głos.

Związek zawodowy SEMAF jest zorganizowany według struktury korporacyjnej. Zrzesza ponad 6 tys. maszynistów, co w hiszpańskich realiach stanowi prawie 90 proc. wszystkich czynnych przedstawicieli naszej grupy zawodowej. W madryckiej siedzibie w pełnym wymiarze czasu pracuje ok. 20 maszynistów, którzy odpowiadają za poszczególne obszary działalności związku w całym kraju, m.in. w wydziałach odpowiedzialnych za kontakty medialne, szkolenie kadr, sprawy operacyjno-finansowe, prawne, informacyjne, techniczno-informatyczne, dotyczące kontaktów europejskich, czy z organizacjami zrzeszonymi w ramach struktury krajowej. Sama struktura organizacyjna pomiędzy „sekretariatami” (czyli organizacjami zakładowymi w spółkach kolejowych), a centralą związku jest podobna do ZZM.

Drugi aspekt dotyczył poznania systemu kolejowego w Hiszpanii, środowiska państwowej spółki kolejowej RENFE, będącej największym przewoźnikiem, procesu szkolenia nowych maszynistów oraz możliwości stwarzanych już zatrudnionym w spółce. Tu zaskoczył mnie przede wszystkim poziom nowoczesnych technologii. W Hiszpanii w infrastrukturze kolejowej działa kilka systemów bezpieczeństwa, jak system klasy „B”, czyli przekładając na polskie nazewnictwo odpowiednik czeskiego systemu MIREL. Hiszpanie nie

mogą i przypuszczalnie jeszcze długo nie będą mogli wyjść z konsternacji, że w Polsce przy działającym systemie klasy B, czyli SHP, maszynista ma możliwość rozpędzenia pociągu do 130 km/h i przejechania obok semafora wskazującego sygnał S1 z pełną prędkością lub wjechania z tą samą prędkością w rozjazd, przy sygnale zezwalającym na jazdę z prędkością 40 km/h. Doceniają tym samym poziom koncentracji oraz wyszkolenie polskich maszynistów, którzy w takich warunkach potrafią bezpiecznie prowadzić pociągi i uchronić podróżnych przed katastrofami kolejowymi.

W Hiszpanii działa również dobrze znany z kolei niemieckich system PZB oraz naturalnie ERTMS/ETCS poziomu 1 i 2 na liniach dużych prędkości. Maksymalna prędkość jaką osiągają pociągi to 300 km/h na liniach dużych prędkości (wydzielone linie kolejowe wybudowane od podstaw dedykowane tylko pociągom dużych prędkości, z zasilaniem sieci trakcyjnej 25 kV 50 Hz AC). Sam tabor oceniam jako nowoczesny, choć mający już swoje lata. Hiszpańscy koledzy podkreślali jednak, że jest sprawdzony i praktycznie niezawodny.

Duże wrażenie robi ośrodek szkolenia maszynistów, nazywany Akademią Maszynistów RENFE. W całym kraju działa jeszcze 12 podobnych. Miejsce posiada kilka klas szkoleniowych (teoretycznych), bursę, stołówkę oraz pomieszczenie z symulatorami. Miałem okazję dowiedzieć się jak wygląda proces szkolenia maszynistów, jaką drogę muszą przejść kandydaci oraz jakie spełnić



wymagania aby móc pracować w RENFE. Można śmiało stwierdzić, że dostać się do Akademii RENFE nie jest łatwo. Z około 300 szkolących się w Akademii przyszłych maszynistów rocznie zatrudnienie w RENFE znajduje ok. 200. Koszt kursu na licencję i zdobycie podstawowych uprawnień wymaganych do rozpoczęcia drugiego etapu szkolenia wynosi 20 tys. euro, które z własnej kieszeni musi wysuwać kursant.

Trzecia część projektu dotyczyła codziennej pracy w grupach roboczych współpracujących w ramach struktur europejskich (do których należą w ramach kooperacji pomiędzy ZZM i ALE), a także grup roboczych wpływających na zmiany w europejskim systemie kolejowym, przynależnych do Europejskiej Agencji Kolei oraz CER.

■  
(DAB)

## Stacja Emerytura Nie mówimy żegnaj

**N**a zasłużone emerytury odeszli kolejni nasi koledzy.

Starszy maszynista PKP Cargo Centralny Zakład Spółki – Gniazdo Łuków Leszek Grochowski uczynił to po 45 latach pracy zawodowej. Rozpoczął w 1978 roku od nauki w Przystankowej Szkole Zawodowej przy Lokomotywni w Łukowie. Od 1982 r. na stanowisku młodszego maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych. Kurs na maszynistę trakcji elektrycznej zrobił podczas uczęszczania do Technikum Kolejowego w Warszawie (1986–1989).

Pracował zarówno w ruchu towarowym, jak i osobowo-pospiesznym. Po realokacji maszynistów z PKP Cargo do innych spółek maszynista w ruchu towarowym, aż do czasu przejścia na emeryturę.

Karierę zawodową łączył z pracą społeczną i działalnością lokalną. Pełnił m.in. funkcję sołtysa i radnego Gminy Trzebieszów. ■  
(AC)



Po 40 latach służby w grudniu zrobił to Jerzy Kurc, który pracę na PKP rozpoczął w 2.11.1983 roku. W okresie swojej długoletniej pracy był zatrudniony jako : starszy rzemieślnik, młodszy maszynista parowych pojazdów trakcyjnych, elektromonter środków transportowych, ślusarz, maszynista pojazdu trakcyjnego spalinowego, a od 1999 roku starszy maszynista pojazdów trakcyjnych w PKP Cargo S.A. Wschodni Zakład Spółki w Lublinie.

Jerzy Kurc był zaangażowany w działalność społeczną, pełnił funkcję zastępcy przewodniczącego w ZZM Wschodni Zakład PKP Cargo w Lublinie. W pracy życzliwy, uczynny zawsze uśmiechnięty i chętny do pomocy. Wielokrotnie odznaczony – „Srebrna odznaka Przewodzący Kolejarz”, „Zasłużony dla Kolejnictwa”. Wszystkiego najlepszego i spełnienia marzeń na zasłużonej emeryturze! ■

(PG)



Po 45 latach pracy 13 lutego dwóch starszych maszynistów Małopolskiego Zakładu Polregio Sekcja Sucha Beskidzka Bogusław Listwan i Kazimierz Zachura po raz ostatni przyprawiło swe pociągi.

Oba do Suchoj Beskidzkiej, przy czym pierwszy z nich pociąg 30536 relacji Zakopane–Kraków Gł., a drugi o nr. 30505 z Krakowa do Zakopanego. Obaj będą zapamiętani jako koleżeńscy, pomocni i pogodni. Na peronie czekała grupa koleżanek i kolegów, dyrekcja Małopolskiego Zakładu Polregio oraz rodzina, aby podziękować za owocną współpracę i życzyć dużo zdrowia i wszelkiej pomyślności na zasłużonych emeryturach.

Bogusław Listwan rozpoczął jako starszy rzemieślnik jesienią 1981 r. W październiku 1985 roku pomocnik maszynisty, a od 1987 r. maszynista. Długoletni członek Małopolskiego ZZMK w Suchoj Beskidzkiej oraz chorąży w poczcie sztandarowym. Laureat odznaki „Zasłużony dla Kolejnictwa”.

Kazimierz Zachura przygodę z koleją rozpoczął jako uczeń jesienią 1979 r. W październiku 1985 r. pomocnik maszynisty, a od 1988 r. maszynista pojazdów trakcyjnych. Długoletni członek MZZMK Sucha Beskidzka.

(GD)



## Maszynista dawcą szpiku

Nasz kolega Mateusz Karlewicz, maszynista Lubelskiego Zakładu Polregio – Oddział w Łukowie podarował szansę na nowe życie potrzebującej osobie, zmagającej się z chorobą nowotworową.



W bazie potencjalnych dawców szpiku kostnego zarejestrował się w 2019 roku, odpowiadając na apel. Kilka tygodni temu dowiedział się, że gdzieś na świecie jest osoba – „genetyczny brat bliźniak”, któremu może uratować życie.

Mateusz Karlewicz nie wahał się ani przez chwilę. Przeszedł szereg szczegółowych badań, po których został zakwalifikowany na dawcę. Procedura pobrania komórek macierzystych przebiegła sprawnie, a sam zabieg trwał ok. 6 godzin. Dziś nasz kolega wraca do zdrowia i wkrótce do służby. Ciesząc się z pomocy udzielonej drugiemu człowiekowi zachęca do rejestracji w bazie DKMS, by dać szansę potrzebującym zmagającym się z białaczką.

Wsparcie dla maszynistów  
i ich rodzin

## Przeznacz 1,5 proc. podatku

### Wiktorija Łukomska

#### Przeznacz swoje 1,5%

na Fundację Pomocy  
Osobom Niepełnosprawnym  
„SŁONECZKO”

Numer KRS: **0000 1864 34**

Cel szczegółowy:  
**Wiktorija Łukomska 30/Ł**



Poza przekazaniem 1,5%  
można również dokonywać innych  
wpłat-darowizn na konto:  
Fundacja Pomocy Osobom

Niepełnosprawnym  
„SŁONECZKO”  
Stawnica 33, 77-400 Złotów SBL Zakrzewo

Nr konta  
**89 8944 0003 0000 2088 2000 0010**  
z dopiskiem **Wiktorija Łukomska 30/Ł**

### Krzysztof Chebda



Uszkodzenie kręgosłupa po wypadku,  
uszkodzenie nóg

#### JAK POMÓC?

Przeznacz 1,5% podatku w PIT

1,5% **KRS 00000 20382**

Cel szczegółowy: **Krzysztof Chebda [ID: 5086]**

#### Wpłać darowiznę

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

### Artur Wołowicz

Mam 48 lat. W 2022 roku miałem  
wypadek, w wyniku którego straciłem  
nogę. Amputacja wpłynęła  
na moje dotychczasowe życie. Chcę  
żyć i wrócić do czynnego funkcyjowania.  
Marzę o tym, aby znowu móc  
chodzić, więc proszę o wsparcie  
na zakup protez, które pomogą mi  
w walce o łatwiejsze jutro.



#### Przeznacz 1,5% podatku w PIT **KRS 0000 338 878**

Cel szczegółowy: **Wołowicz 4193**

lub przeznacz darowiznę na konto Fundacji Dobro Pomaga  
Nr konta **95 1140 1140 0000 2133 5400 1001**  
Tytuł przelewu: **Wołowicz 4193**

### Jerzy Tomczak

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



Za tak niewiele można tak wiele. Wystarczy 1,5 procent.

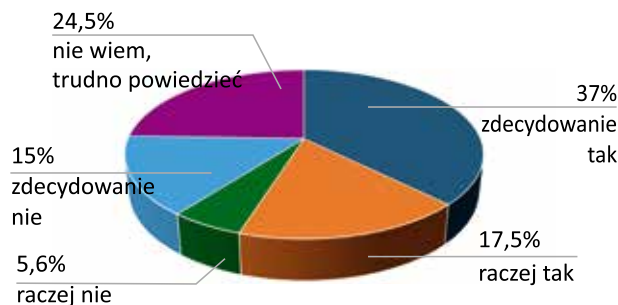
**KRS 0000076301**

z dopiskiem dla **Jerzy Tomczak**.

Z podziękowaniem maszynista-rencista z Kutna

## Barometr

Czy zgadza się Pan/Pani ze stwierdzeniem, że projekt budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego między Łodzią a Warszawą powinien być kontynuowany? (w proc.)

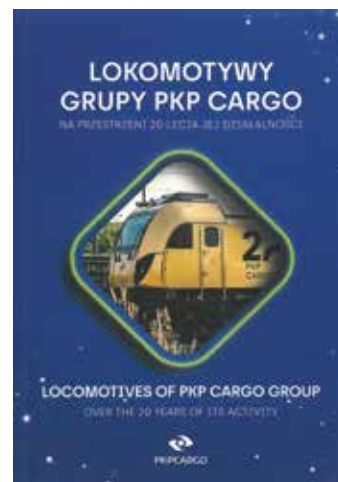


Źródło: Badanie United Surveys dla Money.pl, 10–11.02.2024



## Nasze lektury

Pod koniec ubiegłego roku ukazała się kolejna edycja monografii pojazdów trakcyjnych eksploatowanych przez PKP Cargo S.A. Tym razem rozszerzona o spółki zależne przewoźnika w innych krajach Europy. Dwujęzyczna publikacja zawiera sporo wiedzy fachowej oraz materiałów historycznych. Pozycja obowiązkowa dla wszystkich zainteresowanych.



(gm)

## LICZBA MIESIĄCA

38

Na tyle zestawów piętrowych push pull wraz z lokomotywami miało opiewać największe zamówienie taborowe w historii PKP Intercity. Bańka prysła – do przetargu wpłynęła jedna oferta. Złożyło ją konsorcjum Pesa Bydgoszcz i Newag, które za drugim razem podjęło decyzję by nie przedłużać jej wartości. Zmusza to przewoźnika do unieważnienia przetargu na push-pulle i szukania innych rozwiązań, jak np. piętrowe ezt.

Ukazało się najnowsze wydawnictwo Stacji Muzeum. Książka Michała Jerzego Chromińskiego to swoisty hołd oddany tysiącom kolejarzy-żołnierzy i żołnierzy-kolejarzy, którzy z ogromnym zaangażowaniem, poświęceniem oraz narażeniem zdrowia i życia, uczestniczyli w obronie dopiero co odrodzonej Polski na jej rubieżach. Powstała w ramach projektu popularyzatorsko-badawczego „Co kryją kolejowe archiwa rodzinne”. Warto!



## Cytat miesiąca

**ZAPROPONOWANE WARUNKI PRZETARGU MOGĄ GODZIĆ W INTERES KLIENTÓW – PASAŻERÓW WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO – I SKUTKOWAĆ TYM,**



**ŻE ŚWIADCZONE IM USŁUGI BĘDĄ DROŻSZE, GORSZEJ JAKOŚCI LUB NIE BĘDĄ MOŻLIWE DO ZREALIZOWANIA.**

Źródło: Fragment oświadczenia spółki Polregio z 19 lutego, w związku z odwołaniem złożonym do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej ws. przetargu nieograniczonego dotyczącego świadczenia usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa podlaskiego w latach 2025–2029.

Z ogromnym smutkiem zawiadamiamy, że 5 lutego br. w wyniku obrażeń odniesionych w katastrofie kolejowej na przejeździe kolejowo-drogowym pod Budzyniem 10 stycznia zmarł nasz Kolega Maszynista Zachodniego Zakładu Polregio

**SŁAWOMIR KSIĄŻKIEWICZ**

Źył 63 lata

**Rodzinie i bliskim**

wyrazy głębokiego współczucia i żalu

składa

Międzyzakładowy Związek Zawodowy Maszynistów w Poznaniu



# PamiętaMY!

Jak co roku, przedstawiciele ZZM w PR Olsztyn upamiętnili przybycie pierwszych kolejarzy do miasta w 1945 r.

Było to bardzo ważne dla odbudowy Olsztyna oraz przywrócenia normalności po okresie wojennym. Zadaniem kolejarzy było przede wszystkim przywrócenie regularnych połączeń, naprawa torów, stacji oraz innych elementów infrastruktury kolejowej.

Niezwykle trudna praca wymagała zarówno specjalistycznej wiedzy, jak i ogromnego zaangażowania fizycznego, ale dzięki wysiłkom udało się stopniowo przywracać normalne funkcjonowanie kolejowych połączeń. Miało to ogromne znaczenie m.in. dla repatriantów przybywających na tereny Warmii po wojnie, którzy mogli szybciej i sprawniej podróżować, a także stworzyło podwaliny dla rozwoju miasta i regionu.

Ten wysiłek i poświęcenie dla dobra społeczności nie mogą być zapomniane – zasługują na uznanie i wdzięczność wszystkich mieszkańców miasta. Pamiętają o nim kolejarze, którzy co roku 19 lutego spotykają się pod tablicą upamiętniającą wydarzenie, przy ulicy Zientary-Malewskiej na budynku nr 2. O tablicy i pamięć o kolejarzach szczególnie dbał śp. Michał Kwiatkowski.

Łukasz Kuklik



## 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
- ✓ 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](http://www.zzm.org.pl)

## Humor

Do zegarmistrza przychodzi rozżalony klient:

– Zegarek, kupiony pół roku temu już się popsuł i jest do wyrzucenia. A zapewniał mnie pan, że będzie służył przez całe życie.

– Zgadza się, ale bardzo źle pan wtedy wyglądał...

– Wcale nie chodzi o to, że wasza rodzina jest bogata. Po prostu kocham pana córkę i chcę się z nią ożenić.

– Rozumiem. Z którą z nich, bo mam trzy?

– Z dowolną.

Dwóch zdołowanych facetów siedzi na ławce w parku. Zaczepia ich przechodzień:

– Panowie, co się dzieje?

– Siadaj to ci powiemy.

– Dobrze, a teraz zamieniam się w słuch.

– Świeżo malowane...

Artysta przynosi do galerii sztuki obraz do sprzedaży. Pracownik uważnie ogląda dzieło, po czym zwraca się do autora:

– A jaki jest tytuł obrazu?

– Nazwałem go roboczo „Ja w Gdańsku”.

– A te splecione nagie ciała?

– To moja małżonka i sąsiad.

– W takim razie gdzie jest pan?

– W Gdańsku.

– Czym się teraz zajmujesz ?

– Pomagam ludziom uzależnionym od alkoholu.

– O, jesteś psychoterapeutą?

– Nie, skupuję butelki.



## Modelarstwo

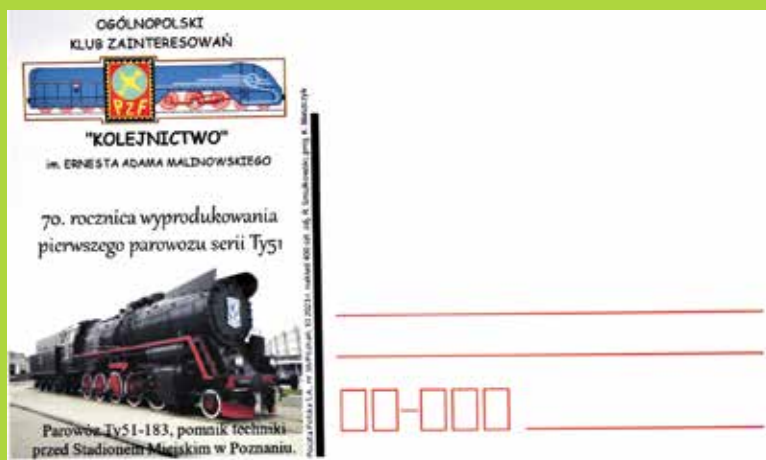


Produkty firmy PIKO stanowią dobrą bazę do konwersji modeli według własnego uznania. Podczas wystawy w Nowohuckim Centrum Kultury zaprezentowany został model EN71-007 z MD Sucha Beskidzka w wersji „pośpiesznej” z początku lat 90. XX w.

Po doświadczeniach z eksploatacji kilku pojazdów w podwyższonym standardzie przyczyniły się do powstania serii ED72.

(GM)

## Filatelistyka



Z okazji 70 rocznicy wyprodukowania pierwszego parowozu serii Ty51 Ogólnopolski Klub Zainteresowań „Kolejnictwo” im. Ernesta Malinowskiego wydał Spersonalizowany Znak Opłaty Pocztovej (SZOP) i kartkę pocztową beznominałową.

Pojazd został wyprodukowany w 1953 roku przez HCP Poznań, przemianowanym wówczas na Zakłady Przemysłu Metalowego im. J. Stalina. Parowozy potocznie nazywane „Stalincami” były wzorowane na amerykańskich Ty 246. Wyprodukowano ich w sumie 232 – dla PKP i kolei przemysłowej.

Na kartce i znaczkach pocztowych widnieje parowóz Ty51 183, pomnik techniki stojący przed Stadionem Miejskim w Poznaniu, przyozdobiony w herb piłkarskiego klubu Lech. Projekt K. Błaszczyk, zdjęcie R.Smółkowski, nakład kartek 400 sztuk.

(LEW)



# Radosne święta



**zawsze z Naturą...**

**29.03-02.04.2024**

3 dowolne doby

Świnoujście	od	<b>870</b>	zł
Ustka	od	<b>900</b>	zł
Spała	od	<b>800</b>	zł
Karpacz	od	<b>890</b>	zł
Zakopane	od	<b>1000</b>	zł

**Cena za pakiet 4 dni za osobę.**

## **Cena zawiera m.in:**

- 3 noclegi z wyżywieniem HB
- świąteczne menu
- słodki kącik w godz. 11.00-16.00
- upominek powitalny
- ubezpieczenie NNW
- podatek VAT



## **SZCZEGÓŁY OFERTY:**

Infolinia **22 266 87 65**  
oraz nasze Biura Podróży  
[www.naturatour.pl](http://www.naturatour.pl)