



Maszynista w kabinie Big Brothera

Świat mediów i internetu sprzyjąc zaczął w ostatnich dekadach podglądaczom. Podglądają nas zewsząd. I profilują! Zanim zdążysz o czymkolwiek pomyśleć, już mają dla Ciebie ofertę. Olbrzymia popularność telewizyjnych tzw. reality show, które podglądają wszystko i wszystkich, pokazuje, że współczesne społeczeństwo coraz chętniej wpatruje się w cudze życie, lekceważąc własne. Nigdy bym jednak nie przypuszczał, że ten tyleż niesmaczny co niebezpieczny trend dotrze również na kolej.

Pół biedy, jeśli ukryta kamerka zainstalowana jest, dajmy na to, w przycisku spłuczki w męskiej toalecie. Poważny problem powstaje wówczas, gdy wszechogarniająca ciekawość ludzkich zachowań ma zastąpić procedury i systemy bezpieczeństwa. Po co inwestować w nowoczesne technologie, radiołączność GSM-R i inne



systemy nadzorujące ruch kolejowy, skoro wszystko można „załatwić” kamerką w kabinie maszynisty? Kolejowy Big Brother staje się faktem. Ależ będzie ubaw, gdy okaże się, który maszynista dłużej w nosie, robi głupie miny, mruży oczy, by dojrzeć cokolwiek przez brudną szybę upstrzoną martwymi owadami, albo – pod koniec nocnej zmiany – jedzie na stojąco.

Dzięki tej technologicznej „innowacji” zaspokoją swoją ciekawość nie tylko monterzy i dyspozytorzy, ale i naczelnicy, a – kto wie? – może nawet sami prezesi!

A gdy w końcu znów wydarzy się jakaś tragedia – nie będzie zmiłuj. Będziemy to przecież mieć czarno na białym jak nie patrzył, nie trąbił, albo biegał po kabinie, stale zamykając i otwierając drzwi, czy – o zgrozo! – gapił się w manometry zamiast na trasę. Wszak w Polsce za wszystkie katastrofy kolejowe i tak odpowiadają wyłącznie maszyniści i dyżurni ruchu. Teraz wreszcie będziemy mieć na to twardy dowód, nieprawdaż?! pomyśleć, że tyle problemów na kolei może rozwiązać jedno małe, cyfrowe oczko.



Leszek Miętek

pod semaforem



Wicemarszałek województwa lubuskiego – za plany stworzenia nowego przewoźnika m.in. kolejowego



Zarząd PKP SKM w Trójmieście – za porozumienie płacowe wprowadzające systemowe podwyżki wynagrodzeń w spółce

Papillon
DRUKARNIA OFFSETOWA

www.drukarniapapillon.pl
www.drukarniaopakowan.eu

Podwyżki w PKP SKM

WPKP SKM w Trójmieście strona związkowa, z ZZM na czele, uzgodniła z pracodawcą systemowe podwyżki wynagrodzeń dla załogi w 2025 roku.

W wyniku porozumienia podpisanego 5 lutego związkom zawodowym udało się doprowadzić do wzrostu wynagrodzeń zasadniczych pracowników spółki w kwocie 650 zł na zatrudnionego od 1 lutego br. Wynegocjowana podwyżka zostanie wdrożona dwuetapowo. Pierwsza transza od 1 lutego w kwocie 500 zł brutto, co w przypadku pracowników wynagradzanych na podstawie ZUZP statystycznie średnio wraz z pochodnymi przełoży się na 933,50 zł brutto.

Od września br. począwszy ustalono w dokumencie wypłatę drugiej transzy w kwocie 150 zł brutto na jednego zatrudnionego. W przypadku wynagradzanych według ZUZP wraz z pochodnymi statystycznie średnio przełoży się ona na 280 zł brutto.

W porozumieniu znalazł się również oddzielny punkt dotyczący uregulowania pierwszego miesiąca tego roku. Jednorazowa wypłata premii lub dodatku specjalnego za styczeń w wysokości 400 zł na pracownika miała nastąpić do 14 lutego br.

Końcowy zapis stanowi, że podpisany dokument wyczerpuje żądania płacowe organizacji związkowych w zakresie systemowych podwyżek wynagrodzeń dla załogi w 2025 roku i zamyka tym samym dalsze ewentualne roszczenia w tej sprawie do grudnia br.



Rozmowy w WKD

Trwają negocjacje płacowe w Warszawskiej Kolei Dojazdowej ws. podwyżek dla załogi.

Przypominamy, że pismem z 2 stycznia ZZM w WKD wniósł o podwyżkę wynagrodzenia uposażenia zasadniczego o 1000 zł dla każdego zatrudnionego pracownika od 1 stycznia 2025 roku. Postulat ten został umotywowany rekompensatą skutków inflacji, zachowaniem odpowiedniego standardu życia pracowników oraz utrzymaniem ich motywacji i zaangażowania w służbę.

Na spotkaniu z pracodawcą 5 lutego nasi przedstawiciele zostali poinformowani o zamiarze wdrożenia przez przewoźnika podwyżki po publikacji wskaźników GUS za 2024 rok. Ma to nastąpić na początku kwietnia. Wtedy zarząd chciałby wrócić do tematu, po dokonaniu analiz finansowych.

Nasi negocjatorzy nie zgodzili się czekać tyle czasu na kolejne spotkanie ws. podwyżek. Przewodniczący ZZM w WKD Stanisław Wiktorowicz wystąpił z propozycją aby następne spotkanie odbyło się 4 marca, co spotkało się z aprobatą. W sporządzonej notatce ze spotkania wyraźnie zaznaczył także, że brak porozumienia na marcowym spotkaniu będzie skutkowało pismem z żądaniem uruchamiającym procedurę przewidzianą w ustawie o rozwiązywaniu sporów zbiorowych.



Mamy wspólny cel

Rozmowa z Tomaszem Pietrkiem, kandydatem ZZM w wyborach na przedstawiciela załogi w radzie nadzorczej spółki PKP Cargo SA w restrukturyzacji

- Sektor Przewozów Towarowych ZZM desygnował Cię na kandydata w wyborach na przedstawiciela pracowników do rady nadzorczej PKP Cargo SA w restrukturyzacji. Czy mając na uwadze obecną sytuację firmy czujesz na sobie brzemię wielkiej odpowiedzialności i oczekiwań?

- Tak. Mam świadomość stojącego przede mną wyzwania i jestem przekonany, że mogę mu sprostać. Oczywiście nie sam, nie w pojedynkę, lecz m.in. z pomocą załogi będącej wielkim potencjałem naszej firmy. W chwili obecnej chyba każdy z pracowników zastanawia się nad kierunkiem w jaki podąży spółka, nad jej przyszłością. Czy wydobędzie się z zapaści i odbije szybko do góry odbudowując pozycję na miarę narodowego kolejowego przewoźnika towarowego, czego wszyscy byśmy bardzo chcieli? Czy też, odpukać, ugnie pod naporem zadłużenia lub zostanie okrojona do wąskiego skrawka i ugrzęźnie w przeciętności. Zdecydowałem podjąć się kandydowania, bo chcę pomóc wyprowadzić PKP Cargo na prostą, pomóc przywrócić firmie świetność. Przepracowałem 35 lat na kolei, z czego większość jako pracownik operacyjny właśnie tu, dzięki czemu udało mi się poznać firmę od podszewki.

- Także z perspektywy rady nadzorczej. Nabyłeś i takie doświadczenie oraz masz odpowiednie kwalifikacje. Wiem, że z racji zasiadania tam obowiązuje Cię klauzula niejawności, więc zapytam ostrożnie - jak Ci się pracowało?

- W radzie nadzorczej PKP Cargo SA pracowałem ponad 2,5 roku. Przypadły na dość specyficzny, trudny czas - okres po pandemii koronawirusa, a następnie wybuchu wojny za wschodnią granicą. Dziś mało kto zdaje się już o tym pamiętać, podobnie jak o innych czynnikach i decyzjach politycznych, które finansowo pogrążyły spółkę. Tylko przypomnę, że w latach 2016-2024 kierowało nią pięciu prezesów, do tego niektórzy całymi miesiącami w randze p.o. prezesa.

Faktycznie nie mogę na temat tej pracy się rozwodzić. Pragnę jednak zapewnić, że na forum rady nie przyglądałem się bezkrytycznie na poczynania ówczesnego zarządu. W wielu wystąpieniach i stanowiskach zwracałem uwagę m.in. na fatalne zarządzanie, systematyczną utratę pozycji rynkowej spółki i wiele innych fundamentalnych dla pracowników spraw. Zachowały się na to dowody w postaci protokołów z obrad rady, które dzisiaj są przedmiotem zainteresowania służb próbujących pociągnąć do odpowiedzialności poprzednie zarządy.



TOMASZ PIETREK

MOCNY GŁOS ZAŁOGI W TRUDNYCH CZASACH!

WYBORY

przedstawiciela pracowników
PKP CARGO S.A. w radzie nadzorczej spółki.

CHCESZ ZADAĆ PYTANIE?
ZESKANUJ KOD QR LUB WEJDŹ NA STRONĘ!



zzm.org.pl/pytania-cargo

Inna sprawa, że z moim czy szerzej strony społecznej głosem niespecjalnie się wtedy liczone, oczywiście poza jednym wyjątkiem. A rada to przecież organ kolegialny, gdzie decyduje większość głosów. Pokładam duże nadzieje w zmianę nastawienia decydentów, w potrzebę wsłuchiwanie się w opinie załogi. Przemawia za tym styczniowa decyzja zarządu spółki o wycofaniu się z wypowiedzeń zmniejszających wymiar czasu pracy maszynistów.

- Obecnie we wszystkich organach spółki przewidziano tylko jedno miejsce dla reprezentanta załogi, właśnie w radzie nadzorczej.

- To prawda. Decyzją Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy PKP Cargo SA w restrukturyzacji zmniejszono liczbę przedstawicieli pracowników w radzie z trzech do jednego. Już z racji tej okoliczności wybory uzupełniające mają duży ciężar gatunkowy.

- Tym bardziej wobec decyzji o braku reprezentacji załogi w zarządzie spółki, nie sądzisz?

- W PKP Cargo na tym polu nie mamy niestety najlepszych doświadczeń, więc w tym przypadku nie ma czego specjalnie żałować. Wybrani przedstawiciele Federacji ZZK i „Solidarności” załogi tracili zaufanie. Obaj zostali zresztą odwołani z hukiem na wniosek nie kogo innego jak pracowników, którzy uznali że przestali reprezentować ich interesy.

- Ktoś złośliwy zaraz powie, że Ciebie, Henryka Grymela i Jarosława Ślepaczuka też odwołano przed końcem kadencji - z rady nadzorczej spółki.

- Złośliwi niech mówią co chcą. Zasadnicza różnica polega na tym, że mojego odwołania nie domagali się pracownicy. Nie zawiodłem pokładanego w mojej osobie zaufania i udowodniłem, że można na mnie liczyć. Przyjąłem do wiadomości decyzję organu właścicielskiego, natomiast chcę wrócić do rady by dokończyć swoją misję.

- Na skutek zwolnień grupowych ze spółką musiało pożegnać się prawie 4 tysiące osób, więc nastroje są minorowe. Nie uważasz, że niektórych pracowników może nie być łatwo zachęcić do głosowania?

- Ufam, że pracowników PKP Cargo nie trzeba specjalnie namawiać do udziału w wyborach. Każdy ma swój rozum, który na pewno podpowiada o czym te wybory są i jak bezprecedensowe mają znaczenie. Dobro spółki leży na sercu każdemu kto związał swoją karierę zawodową z naszym narodowym przewoźnikiem i chce powrotu firmy na właściwe tory. Oczywiście wszystkich gorąco zachęcam do skorzystania z możliwości głosowania i wsparcia mojej kandydatury. Niezdecydowanych zapraszam natomiast do skorzystania z uruchomionej skrzynki kontaktowej, gdzie można zadawać pytania i kierować swoje uwagi. Będę wdzięczny za wszelkie sugestie. Mamy wspólny cel i jestem przekonany, że razem możemy przestawić zwrótnicę w kierunku rozwoju.

- Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał Rafał Zarzecki

Jak wesprzeć?

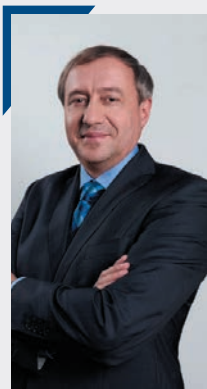


Do chwili zamknięcia tego numeru GM wybory przedstawiciela pracowników w radzie nadzorczej PKP Cargo SA w restrukturyzacji nie zostały ogłoszone, więc w kwestiach proceduralnych musimy oprzeć się na wcześniejszych doświadczeniach. W poprzednich wyborach do rady poszczególni kandydaci mieli najpierw za zadanie zgromadzenia powyżej 10 procent podpisów załogi PKP Cargo na listach poparcia w określonym terminie. Obecnie przekłada się to na 1200 pracowników, czyli przynajmniej tyle podpisów musi się znaleźć pod kandydaturą Tomasza Pietrka, by otworzyła się szansa na wygranie wyborów. Podpisy będzie można składać u przewodniczących organizacji, do czego gorąco namawiamy. Apelujemy o pełną mobilizację, liczy się każdy głos!

Jeśli kandydatów spełniających ww. wymóg będzie więcej niż jeden, przeprowadzone zostanie kilkudniowe głosowanie (jego termin w chwili oddawania do druku nie był znany). Wyłoni ono zwycięzcę z największą liczbą uzyskanych głosów. ZYM zabiega, by oprócz tradycyjnej metody w postaci postawienia „krzyżyka” na karcie do głosowania w lokalu wyborczym wszystkim zainteresowanym umożliwić również głosowanie w trybie elektronicznym.

Wszelkie informacje są dostępne u przewodniczących organizacji. Zachęcamy do kontaktu!

PERSONALIA



PKP CARGO SA W RESTRUKTURYZACJI.

Stanowisko członka zarządu spółki ds. handlowych objął od 1 lutego Artur Warsocki. Karierę zawodową zaczynał w Rafinerii Gdańskiej S.A. Kontynuował ją w Grupie Kapitałowej LOTOS S.A., gdzie zajmował kolejne stanowiska menadżerskie, m.in. dyrektora ds. zarządzania sprzedażą i prezesa spółki LOTOS Tank. Był odpowiedzialny za jej restrukturyzację i przekształcenie w joint venture z międzynarodowym koncernem Air BP, a następnie został prezesem zarządu w nowopowstałej

spółce LOTOS-Air BP.

W latach 2015 -2017 dyrektor ds. handlu Grupy Kapitałowej CTL Logistics oraz członek zarządu CTL Logistics GmbH. Do jego zadań należało m.in. rozwijanie obszaru sprzedaży w zakresie przewozów kolejowych na rynku polskim i niemieckim. Od 2017 r. związany z branżą logistyczną i spedycyjną w polskich portach morskich. Absolwent Wydziału Handlu Zagranicznego na Uniwersytecie Gdańskim. W 2007 roku uzyskał tytuł Executive MBA w Gdańskiej Fundacji Kształcenia Menadżerów oraz Rotterdam School of Management Erasmus University.

Rada nadzorcza spółki podjęła ponadto uchwałę o powołaniu na stanowisko członka zarządu ds. finansowych Michała Łotoszyńskiego, którego zaprezentujemy za miesiąc. ■

Petycja rozpatrzona, problemy pozostały

Są pierwsze reakcje resortu infrastruktury na postulaty ZZM i OPZZ złożone podczas demonstracji w Warszawie 20 listopada ub.r. Poniżej streszczamy drogę, która do tego doprowadziła oraz odpowiedź pisemną MI na trzy petycje, która wpłynęła 3 lutego.

Przypominamy, że zawarte w petycjach postulaty dotyczyły generalnie trzech aspektów: poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, równoważenia konkurencyjności w transporcie oraz dostępności kolejowych przewoźników regionalnych do nowego taboru. Czyli kwestii bardzo istotnych, wręcz fundamentalnych dla funkcjonowania kolejnictwa w Polsce oraz zatrudnionych w tej branży pracowników, co do tego chyba nikt nie ma żadnych wątpliwości. A w przekonaniu środowisk pracowniczych – spraw często z gatunku nie cierpiących zwłoki, wymagających szybkiej reakcji decydentów w postaci podjęcia działań. Działań we wskazanych precyzyjnie jeden po drugim obszarach.

Do końca roku nic takiego nie nastąpiło, a dodatkowo wobec braku odpowiedzi na petycje w ślad za nimi podążyły inne oficjalne wystąpienia. Pierwsze 13 stycznia do podsekretarza stanu w MI Piotra Malepszaka, autorstwa przewodniczącego OPZZ i prezydenta ZZM, z żądaniem oficjalnego stanowiska resortu na temat spraw poruszonych w petycjach. A potem drugie: 22 stycznia do premiera, marszałków sejmu i senatu oraz posłów i parlamentarzystów z załączonymi petycjami, podpisane przez ZZM i inne kolejarskie związki zawodowe.

Tydzień później, tj. 29 stycznia, do ZZM wpłynęła odpowiedź resortu infrastruktury. Dotyczyła interwencji z 13 stycznia. Zawierała zapewnienie o prowadzeniu w MI postępowań w sprawie złożonych petycji. Z adnotacją, że ustawowo termin na rozpatrzenie petycji wynosi w Polsce 3 miesiące, czyli w tym konkretnym przypadku upływał 20 lutego.

Ostatecznie tyle jednak nie kazano autorom i środowisku kolejarskiemu na rozpatrzenie czekać. Zawiadomienie o sposobie załatwienia petycji wpłynęło 3 lutego. Tyle tylko że odnosiło się wyłącznie do aspektów zawartych w jednej z trzech petycji – ws. równoważenia konkurencyjności w transporcie jako takim. Dowiadujemy się z nich o przeanalizowaniu postulatów w zakresie:

- obniżenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej do poziomu porównywalnego z transportem drogowym, a także obniżenia kosztów energii trakcyjnej,
- wprowadzenia regulacji wspierających rozwój przewoźników kolejowych, szczególnie intermodalnych i masowych,
- ustanowienia spójnych strategii ekologicznych ograniczających emisję gazów cieplarnianych w transporcie drogowym



oraz promujących ekologiczne rozwiązania kolejowe,

- zapewnienia bezpieczeństwa na drogach poprzez zmniejszenie ruchu pojazdów ciężarowych,
- przywrócenia zasad konkurencyjności międzygałęziowej, w której transport kolejowy nie będzie celowo dyskryminowany kosztem transportu drogowego.
- rozłożenia w czasie transportu kruszyw i materiałów budowlanych na wielkie inwestycje infrastrukturalne i CPK.
- wykorzystania transportu kolejowego do przewozu materiałów wykorzystywanych w inwestycjach PKP PLK.

Na pięciu merytorycznych stronach dokumentu mowa jest o obowiązującym stanie prawnym, podejmowanych wcześniej działaniach (jak wprowadzenie ulgi intermodalnej, przedłużenie okresu obniżki cen energii trakcyjnej dla przewoźników wykonujących zadania z zakresu transportu zbiorowego, rozszerzenie o 1600 km sieci płatnych dróg), czy trwającym pracach nad „Planem działania na rzecz zrównoważenia transportu w Polsce” i jego ogólnych założeniach. I to właściwie wszystko, czyli innymi słowy dużo wody, mało konkretów.

Sposób potraktowania petycji ZZM w resorcie jest niestety kiepskim prognostykiem szybkiej zmiany polityki państwa w zakresie równoważenia konkurencyjności w transporcie i nie tylko. Może to się zmienić po posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, zwołanym na 20 lutego, czyli równo trzy miesiące po demonstracji pod siedzibą MI.

(L)

Stop patologii!

Sektor Przewozów Pasażerskich ZZM wyraził stanowczy sprzeciw wobec nieodpowiedzialnych i niebezpiecznych praktyk polegających na próbach narzucania maszynistom czasu pracy przekraczającego 12 godzin.

Jednoznaczne stanowisko w tej sprawie zostało skierowane do prezesa PKP Intercity Janusza Malinowskiego 29 stycznia w związku z ujawnionymi przypadkami zmuszania maszynistów do przekraczania norm. Kierownictwo Sektora przywołuje w nim obowiązujące prawo pracy i porozumienia z tym związane, znajdujące także odzwierciedlenie w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy spółki oraz regulaminach wewnętrznych. Stanowią one jasno i wyraźnie, że ze względu na wysoką odpowiedzialność zawodu maszynisty za przewożonych pasażerów i powierzono im maksymalny dopuszczalny czas pracy nie może przekraczać 12 godzin.

W wystąpieniu znalazło się również przypomnienie, że to nikt inny jak ustawodawca w przepisach Kodeksu pracy dotyczących systemów równoważonego czasu pracy wskazał, że dobowy wymiar czasu pracy przekraczający 8 godzin może zostać przedłużony co najwyżej do 12 godzin.

Sektor PP ZZM nie zamierzając biernie przyglądać się aktom sabotażu bezpieczeństwa na kolei powołał pogotowie protestacyjne oraz zagroził eskalacją działań w przypadku braku adekwatnej reakcji zarządu PKP Intercity na zgłoszone patologie. (raz)



Rekordowe wyniki przewozowe POLREGIO w 2024 roku

Niemal 101 mln pasażerów przewiozło w swoich pociągach POLREGIO w ubiegłym roku. To o ponad 3 mln osób więcej niż rok wcześniej.

100 mln 894 tys. – dokładnie tyle osób skorzystało w 2024 r. z usług POLREGIO. To o 3,6 mln podróży (3,7 proc.) więcej niż rok wcześniej. Wynik ten jest także wyższy od tych, jakie spółka osiągała w poprzednich latach. Ostatni raz liczbę ponad 100 mln podróży przewoźnik odnotował w 2012 roku.

– Ubiegłoroczne dane przewozowe są najlepszym wynikiem POLREGIO od kilkunastu lat. W 2024 r. każdego dnia naszymi pociągami podróżowało średnio ponad 275 tys. pasażerów. Jestem przekonany, że gdybyśmy dysponowali nowszym i nowocześniejszym taborem, ten wynik byłby jeszcze lepszy. Wymiana i modernizacja pojazdów to nasz priorytet. Kolejnym jest odbudowa zaufania i dobrych relacji z pa-

sażerami oraz samorządami województw – mówi Krzysztof Pietrzykowski, prezes POLREGIO.

Jak też zaznacza, znaczny wkład w osiągnięcie rekordu mają pracownicy POLREGIO: – To przede wszystkim oni każdego dnia dbają o bezpieczeństwo podróży oraz o to, by nasze pociągi łączyły mieszkańców z nawet najmniejszych miejscowości, za co dziękuję. Wszystkich zainteresowanych pracą z nami zapraszam na pokład – dodaje Krzysztof Pietrzykowski.

Statystyki z 2024 roku

Najlepszy wynik przewozowy w 2024 r. POLREGIO odnotowało w październiku. Pociągi przewoźnika wybrało wtedy aż 9,2 mln osób. To średnio niemal 300 tys. pasażerów przewiezionych każdego dnia miesiąca.

Najwięcej podróży korzystało z usług spółki w województwach: pomorskim, wielkopolskim i małopolskim.



Ostatnie z tych województw odnotowało również największy skok rok do roku – pociągami POLREGIO w 2024 r. podróżowało tam o ponad 20 proc. osób więcej.

POLREGIO może pochwalić się nie tylko dobrymi wynikami przewozowymi. W 2024 r. spółka odnotowała kolejny wzrost w liczbie biletów zakupionych online. Z tego kanału sprzedaży korzysta już 40 proc. pasażerów spółki – to o 5 proc. więcej niż rok wcześniej.

Reaktywacja Zespołu Trójstronnego

Agenda pierwszego od niemal dwóch lat posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa przewidywała omówienie kilku ważnych zagadnień, ale udało się podjąć jedynie dwa tematy, a i to bez konkluzji. Na tapecie była sytuacja PKP Cargo oraz kwestie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

W posiedzeniu Zespołu, które odbyło się 20 lutego w Ministerstwie Infrastruktury, uczestniczyli przedstawiciele strony rządowej, pracodawców oraz kolejarskich związków zawodowych, z prezydentem ZMZ Leszkiem Miętkiem na czele. Pierwszym punktem porządku obrad była sytuacja spółki PKP Cargo SA w restrukturyzacji. Przygotowywany jest jej plan naprawczy przez firmę zewnętrzną. Szefa ZMZ interesowały wytyczne dotyczące jego kierunku: czy zostały sformułowane, a jeśli tak, to kiedy i przez kogo?

Scenariusze dla PKP Cargo

W swoim wystąpieniu nakreślił dwa możliwe scenariusze. Pierwszy: ukierunkowany na pilne zaspokojenie wierzycieli poprzez wyprzedż aktywów, co mogłoby doprowadzić do operacyjnego paraliżu spółki oraz drugi: uporządkowanie i stabilizacja spółki, przy jednoczesnym zachowaniu jej możliwości operacyjnych, handlowych i przewozowych. Kluczowe pytanie jakie postawił brzmiało: czy rząd zdecyduje się na realną restrukturyzację spółki, czy pozwoli na dalsze pogłębianie się kryzysu? Czy w ramach narzędzi, którymi dysponuje rząd polski i MI, można spodziewać się decyzji doprowadzających do zwiększenia przewozów towarów koleją, czy też nie?

Prezydent Miętek jasno podkreślił, że kolejarze oczekują uczciwych zasad gry i podjęcia realnych działań, by skierować ładunki na kolej. Wskazał również na brak konsekwencji w polityce transportowej państwa, gdzie zewsząd słychać slogany o Zielonym Ładzie i ekologicznym transporcie, a w rzeczywistości wciąż faworyzuje się transport drogowy. - To proste: kolejarzy jest około 80 tysięcy, a drogowców 800 tysięcy – i wiadomo, gdzie są wyborcy. Taka kalkulacja jest niedopuszczalna! – grzmiał szef ZMZ.

Ignorowanie zagrożeń

Przy punkcie posiedzenia dotyczącym bezpieczeństwa ruchu kolejowego szef ZMZ wypomnił natomiast brak odpowiedzi resortu infrastruktury na złożoną w tej sprawie 20 listopada petycję. Zawierała ona szereg kluczowych zagadnień, które szczegółowo na forum trójstronnym omówił, wraz z obszernym ich uzasadnieniem. Takich jak m.in. weryfikacja uczestników ruchu kolejowego, przyspieszenie wdrożenia systemów bezpieczeństwa



ETCS i GSM-R, wdrożenie współodpowiedzialności kolei i dróg za bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych oraz egzekwowalnej odpowiedzialności kierowców łamiących nań przepisy, zmian w zakresie autoryzacji odcinków linii kolejowych w rozporządzeniu, wprowadzenie procedur zabezpieczających polską kolej przed aktami sabotażu i dywersji, czy też uchwalenie ustawy o czasie pracy maszynisty.

Prezydent Miętek nie krył rozczarowania, że w petycji zwrócił uwagę na realne zagrożenia, które zostały zignorowane. Przypomniał również, że inicjatywa ustawodawcza w tych sprawach nie leży po stronie przewoźników, zarządcy infrastruktury ani związków zawodowych – leży ona po stronie rządu.

Ostatnia podnoszona w petycji sprawa, którą także poruszył na spotkaniu szef ZMZ, dotyczyła powołania specjalnej komisji profilaktyki bezpieczeństwa pod nadzorem sekretarza stanu w MI, z przedstawicielami UTK, PKP PLK, przewoźników kolejowych, do której prac akces zgłosił też nasz związek.

- Taka komisja pozwoliłaby omawiać zagrożenia, które dostrzegamy na co dzień na polskich torach. Znamy wiele przypadków niebezpiecznych zdarzeń, lecz nie mamy realnej możliwości ich zgłaszania i uzyskiwania konkretnych działań w odpowiednim czasie. Dlatego postulowaliśmy powołanie komisji, która zajęłaby się tymi sprawami w sposób systemowy – wyjaśniał szef ZMZ. Zapytał wprost podsekretarza stanu, ministra ds. kolei Piotra Malepszaka czy w ogóle chce jej powołania, a jeśli nie – to chciałby zapisania tego jasno w protokole, aby w przyszłości móc do tego wracać i pokazać, że strona społeczna zwracała się z tym postulatem.

Agenda spotkania przewidywała jeszcze punkty obejmujące szerzej kwestie równoważenia konkurencyjności w transporcie oraz taborowe, ale zabrakło na to czasu. Następne posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa przewidziane jest na połowę marca.

Polregio pod kuratelą MI?

Eksperyment usamorządowienia spółki Przewozy Regionalne, któremu sprzeciwiały się Związki zawodowe, nie wypalił. Wyjątkowo zgodny pogląd na sprawę ma cała nasza klasa polityczna, co jest nadzieją dla jej sukcesora - spółki Polregio.

O zgodności świadczy dyskusja na posiedzeniu Sejmowej Komisji Infrastruktury 22 stycznia, poświęconej kwestiom zakupów taborowych przez Polregio oraz PKP Intercity. W spotkaniu wziął udział także prezydent ZZM Leszek Miętek. Nakreślił najbardziej palące problemy związane m.in. z osobiwą obecną strukturą właścicielską spółki Polregio, specyficznym doń podejściem większościowego udziałowca Agencji Rozwoju Przemysłu, czy wreszcie faworyzowaniem przez marszałków własnych przewoźników i związanymi z tym brakami: „jakościowego” taboru Polregio oraz realnej sposobności jego nabycia.

Posłanki i posłowie w mniejszym lub większym stopniu podzielali jego spostrzeżenia i obawy, wskazując na potrzebę pilnej interwencji państwa. Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury Mirosław Suchoń zapowiedział przygotowanie tzw. dezyderatu do Rady Ministrów ws. przejęcia Polregio przez skarb państwa.



Rysuje się scenariusz zakładający przekazanie spółki pod pieczę Ministerstwa Infrastruktury, które wcześniej w ramach porządków na kolei w segmencie właścicielskim przejęło nadzór nad PKP SA i spółką Centralny Port Komunikacyjny. Fakt toczących się rozmów na ten temat potwierdził na Komisji Zbigniew Ziejewski, wiceminister aktywów państwowych – resortu pod który podlega ARP, większościowy udziałowiec Polregio. (raz)

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

PKP Intercity inwestuje w nowy, komfortowy i bezawaryjny tabor

W 2024 roku do parku taborowego PKP Intercity trafiło 40 nowych lokomotyw wyprodukowanych w Nowym Sączu przez NEWAG S.A. 25 pojazdów o prędkości 160 km/h oraz 15 o prędkości 200 km/h zostało wdrożonych do rozkładu jazdy i prowadzi pociągi po całej Polsce.

Przewoźnik odebrał również 77 wagonów zmodernizowanych przez H. Cegielski – Fabrykę Pojazdów Szynowych oraz PKP Intercity Remtrak. Ponadto, w 15 wagonach COMBO, zamontowane zostały automaty vendingowe z ciepłymi i zimnymi napojami oraz przekąskami. Dzięki temu poprawił się komfort podróży pasażerów: nowe lokomotywy są mniej awaryjne, a wagony zostały wyposażone w udogodnienia pozwalające wygodnie spędzić czas w pociągu.

W 2025 roku liczba komfortowych pociągów jeszcze wzrośnie. Do PKP Intercity trafi kolejnych 38 nowych lokomotyw o prędkości 160 km/h. Już w styczniu odebrane zostały 3 pojazdy. Systematycznie będzie również rosła liczba zmodernizowanych wagonów. Do końca roku przewoźnik planuje odebrać 119 pojazdów, w tym

95 wielofunkcyjnych wagonów COMBO. Pasażerzy będą mieli do dyspozycji więcej pociągów dostosowanych m.in. do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, rodzin z dziećmi czy rowerzystów.

W ubiegłym roku PKP Intercity podpisało kontrakty z polskimi producentami o wartości 11,8 mld zł brutto. Inwestycje obejmują zamówienie: 300 nowych wagonów w nowoczesnym designie (z możliwością zamówienia dodatkowych 150), 63 lokomotyw wielosystemowych (z możliwością zamówienia dodatkowych 32), 35 dwunapędowych zespołów trakcyjnych, modernizację 50 wagonów do podwyższonego standardu wagonów COMBO oraz modernizację 150 wagonów.



Wszystkie umowy podpisane w 2024 roku zostały zawarte z polskimi producentami taboru oraz zakładami naprawczymi. W planach PKP Intercity ma kolejne inwestycje. Trwa dialog konkurencyjny prowadzony w ramach postępowania przetargowego na zakup 42 piętrowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, z opcją zamówienia dodatkowych 30 jednostek. Przewoźnik chciałby również powiększyć park taborowy o pociągi dużych prędkości na 250–300 km/h. ■

Doskonalenie związkowych kadr

ZYM przykłada ogromną wagę do rozwijania kompetencji związkowych liderów. Członkowie Rady Krajowej podczas pierwszego tegorocznego szkolenia mieli okazję do zdobycia nowej wiedzy i podniesienia umiejętności z zakresu skutecznego działania w zmieniających się realiach.

Szkolenie odbyło się w przyjaznej scenerii – nasyconym kolejowymi akcentami hotelu „Przystanek Toruń” w dniach 28–29 stycznia. W trakcie dwudniowych zajęć na trzech obszernych panelach jego uczestnicy mieli okazję zapoznać się m.in. z aspektami prawnymi dotyczącymi szeroko pojmowanej działalności związkowej. Nie tylko w kontekście aktualnie obowiązujących przepisów, ale także planowanych zmian w tym zakresie. Robi się o nich coraz głośniejsze. Oznacza to, że proces wprowadzania nowych regulacji przyspiesza i wydają się nieuchronne.



Zmiany te będą skutkować wymogiem skorelowania struktur ZYM w odniesieniu do otoczenia i nowej rzeczywistości

organizacyjno-prawnej. Konieczność ta wpływa nie z jakichś wymyślonych powodów, lecz z potrzeby efektywnego

Ulga dla związkowców

Od 15 lutego można rozliczać podatek dochodowy za 2024 r., dlatego przypominamy o możliwości odliczenia (od dochodu przed opodatkowaniem) ulgi z tytułu składek członkowskich na rzecz związków zawodowych.

Z udogodnienia podatkowego mogą skorzystać zarówno członkowie związków zawodowych samodzielnie opłacający składki, jak i ci, którym składki potrąca pracodawca z wynagrodzenia. W pierwszym przypadku do odliczenia konieczne będą dowody wpłat z tego tytułu, w drugim wystarczy informacja płatnika zamieszczona w PIT-11 pod pozycją 123.

Trzeba pamiętać, że wykazana w rocznej deklaracji PIT-11 kwota składek

na rzecz związku zawodowego nie tylko nie może być wyższa od faktycznie zapłaconej i udokumentowanej. Nie może również przekraczać limitu odliczenia z tego tytułu w danym roku podatkowym. Podobnie jak rok temu, wynosi on 840 złotych.

Tytułem uzupełnienia, ulga jest dostępna dla podatników korzystających z rozliczenia według skali podatkowej (PIT-36, PIT-37) oraz ryczaftu od przychodów ewidencjonowanych (PIT 28),

natomiast nie będą mogli z niej skorzystać osoby rozliczające się za pomocą podatku liniowego.

Stworzenie mechanizmu podatkowego wspierającego działalność związków zawodowych było jednym ze sztandarowych postulatów OPZZ. Został on zrealizowany w 2022 roku, przy aprobacie strony rządowej i pracodawców.

Składki członkowskie na rzecz związków zawodowych pobrane przez płatnika, podlegające odliczeniu od dochodu, o których mowa w art. 26 ust. 1 pkt 2c ustawy

123.

zł. gr



funkcjonowania organizacji, zachowania pełnej „gotowości bojowej” i skutecznego działania dla dobra poszczególnych członków ZZM. Dodajmy jeszcze, że zagadnienia te szczegółowo omówił Paweł Galec, radca prawny z wydziału prawnointerwencyjnego OPZZ. Korzyściami płynącymi z łączenia sił i współdziałania próbował także rozwiązać potencjalne obawy związane z reorganizacją.

Wsparcie eksperckie na szkoleniu zapewnił również Bojan Stanisławski, trener w zakresie komunikacji i oddziaływania społecznego. Z kolei przewodniczący ZZM w IC Gdynia Daniel Biernacik podzielił się rozległą wiedzą z zakresu funkcjonowania związków zawodowych w Europie. Wystąpił z prezentacją przybliżającą modelowe rozwiązania obowiązujące poza granicami

oraz przedstawił własne spostrzeżenia z działalności związków maszynistowskich zrzeszonych w ALE. Korzystanie z europejskich wzorców to jeden z filarów na którym osadzona jest każda nowoczesna organizacja. Pożytki z takich doświadczeń i narzędzi obficie czerpie także ZZM. ■

Tekst i fot. (raz)



Głos maszynisty na forum

Nie mogło zabraknąć przedstawiciela ZZM na corocznej konferencji poświęconej tak ważnemu zagadnieniu jak bezpieczeństwo transportu kolejowego. Przewodnimi tematami były kwestie wzmocnienia obronności kraju, logistyczne oraz dotyczące przejazdów kolejowo-drogowych i zmian w sygnalizacji.



Organizatorem 16 już edycji Forum Bezpieczeństwa Kolejowego, które odbyło się 19 lutego, był tradycyjnie ZDG Tor. W wystąpieniu otwierającym konferencję prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra przekazał dane dotyczące ofiar wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych w ubiegłym roku oraz zdarzeń SPAD, których liczba także niestety rośnie. - Wdrożenie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym ETCS poziomu 1 lub 2 czy też Limited Supervision rozwiąże problem zdarzeń SPAD. Wybierzmy system na który nas stać i zrobmy to jak najszybciej, a wtedy wyeliminujemy to zjawisko – przekonywał.

Prezydent ZZM Leszek Miętek wziął udział w debacie na temat współdziałania w obszarach bezpieczeństwa kolei i dróg państwowych. Rozpoczął od uściślenia wypowiedzi prezesa UTK. Przypomnił, że wśród ofiar śmiertelnych wypadków na przejazdach było trzech kolejarzy. Zapewnił o priorytetowym traktowaniu kwestii bezpieczeństwa przez środowisko pracownicze, którego ta sprawa osobiście przecież dotyczy. Dał również wyraźnie do

zrozumienia, że w celu poprawy poziomu bezpieczeństwa na kolei ZZM nie będzie oglądać się na rozszady polityczne.

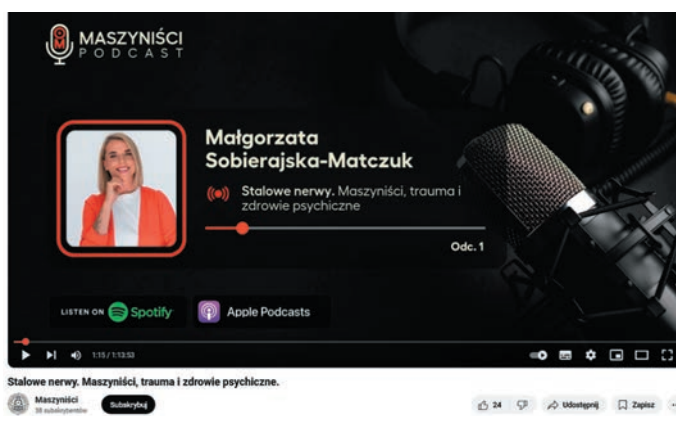
- Ludzkie życie jest wartością nadrzędną i nie będziemy czekać na tragedię żeby coś się zaczęło zmieniać na lepsze – oznajmił. Nawiązując tym samym do petycji ZZM do resortu infrastruktury z 20 listopada ub.r. w kontekście mającego się odbyć dzień po konferencji posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa.

Warto także odnotować ciekawe deklaracje i liczby, jakie ze strony przedstawiciela Ministerstwa Obrony Narodowej padły w panelu dyskusyjnym na temat znaczenia kolei dla obronności kraju. Reprezentujący nieobecnego wicepremiera i szefa MON gen. w st. spocz. Edward Gruszka poinformował o zamiarze zainwestowania przez siły zbrojne 400 mln zł w tabor kolejowy i prowadzonych w tej sprawie rozmowach z PKP Cargo SA w restrukturyzacji. Jak wyjaśnił generał, zakup ma obejmować lokomotywy spalinowe, wagony sześciosiowe i platformy do przewozu najcięższego sprzętu.

(PS)

Nowa inicjatywa

Jedną z naszych organizacji – ZZM w Zakładzie Północnym PKP Intercity – zainicjowała nowe, ciekawe przedsięwzięcie. Wystartowała z produkcją podcastów, czyli publikacji dźwiękowo-filmowych poruszających problematykę maszynistowską. Gościem pierwszego odcinka pt. „Stalowe nerwy. Maszyniści, trauma i zdrowie psychiczne” jest psychoterapeutka Małgorzata Sobierajska-Matczuk, która opowiada o sposobach znalezienia balansu pomiędzy życiem zawodowym, a prywatnym. Debiutanckiego podcastu ZZM IC Gdynia można posłuchać na kontaktach organizacji utworzonych w serwisach Youtube (@maszynisci_zzm), Spotify oraz Apple Podcast. Polecamy!



PamiętaMY!

Przedstawiciele MZZM Poznań uczcili pamięć swojego Kolegi maszynisty – drugiej z ofiar wypadku na przejeździe kolejowo-drogowym w Budzynie.

W rocznicę śmierci, tj. 5 lutego, odwiedzili miejsce spoczynku Sławomira Książkiewicza na Cmentarzu Jeżyckim w Poznaniu. W imieniu swoim, kolegów maszynistów oraz pracowników Polregio zapalili znicze i złożyli wiązanki kwiatów na Jego grobie.

Do tragicznego zdarzenia doszło 10 stycznia 2024 r. Na oznakowanym przejeździe pod kierowaną przez 63-letniego maszynistę jednostkę EN57 AL wjechała nagle wyładowana stalowymi blachami ciężarówka z naczepą. Sławomir Książkiewicz nie miał szans na wyhamowanie składu i uniknięcie kolizji. W wyniku zderzenia został ciężko ranny i przez ponad miesiąc toczył walkę o życie na oddziale ratunkowym. Odniesione obrażenia okazały się niestety zbyt rozległe. ■



Dziękujemy
za przestrzeganie
zasad bezpiecznej
pracy

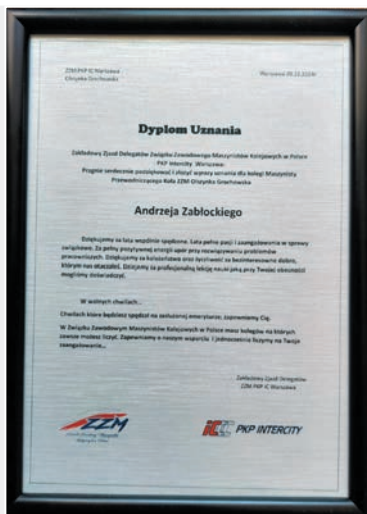


Stacja Emerytura Nie mówimy żegnaj

– Na emeryturę przeszedł 19 listopada ub.r. Andrzej Zabłocki, maszynista PKP IC Zakład Centralny.

W zawodzie maszynisty przepracował 45 lat. Przez te wszystkie lata sumiennie wykonywał swoje obowiązki i starał się szkolić oraz pomagać maszynistom. Za swoją wieloletnią pracę doceniany i odznaczany. W 2012 wyróżniony odznaką honorową Zasłużony dla Kolejnictwa, a w 2019 r. – Zasłużony dla Transportu RP.

Andrzej Zabłocki czynnie przyczynił się do osiągnięć i rozwoju ZSM. Zainicjował powołanie ZSM w PKP IC Olszynka Grochowska i przez trzy kadencje był przewodniczącym tego koła. Był jednym z pomysłodawców wykonania i poświęcenia sztandaru ZSM IC Warszawa. Wchodził w skład poczty sztandarowej tej organizacji, która w dowodzie uznania przygotowała dla niego pamiątkowy dyplom. Za związkowe osiągnięcia w 2016 roku otrzymał odznaczenie Zasłużony dla ZSM.



(ŁG)



Do Leszna 7 lutego przyprowadził swój ostatni pociąg przed emeryturą starszy maszynista Andrzej Chudziński.

Był to pociąg o numerze 67935 relacji Wrocław Główny–Leszno. Podczas wjazdu w peron stacji końcowej koledzy z Wielkopolskiego Zakładu Polregio w Poznaniu oraz najbliższa rodzina przygotowali z tej okazji przerwanie symbolicznej taśmy prędkościomierza. Następnie były życzenia oraz podziękowania za współpracę oraz koleżeństwo, jakim przez cały okres 42-letniej służby wykazywał się nasz kolega Andrzej.

Życzymy zdrowia i zasłużonego wypoczynku na emeryturze.

(BJ)



Ostatnią służbę przed przejściem na zasłużoną emeryturę 5 lutego odbył Piotr Porowski – wieloletni maszynista, a następnie dyspozytor w Kujawsko-Pomorskim Zakładzie Polregio.

Całą swoją karierę zawodową łączył z Toruniem. Uprawnienia maszynisty trakcji spalinowej, a następnie elektrycznej uzyskał odpowiednio w latach 1988 i 1992. Na zorganizowanym spotkaniu z przyjaciółmi z dużym sentymentem wspominał pracę na lokomotywach SP45-122,

113, EZT EN57-1112, „swój” pierwszy pociąg z Torunia do Bydgoszczy obsługiwany EN76-048, ulubioną stacją Solec Kujawski i jednostkę EN76-052. Na niezapomniane spotkanie przybyli przyjaciele z dyspozytury, maszyniści i kierownicy pociągu.

Przez wiele lat Piotr Porowski stanowił podporę Międzyzakładowego Nadwślańskiego Związku Zawodowego Maszynistów w Toruniu. W jego strukturach aktywnie pełnił wiele funkcji.

Piotrze, serdecznie dziękujemy za te wszystkie piękne lata zawodowej znajomości i życzymy szczęśliwego życia na emeryturze.

(ZM)



Szeregi kolejarskich emerytów zasilił Wiesław Grobelny, maszynista Zakładu Centralnego PKP Cargo SA w restrukturyzacji, sekcja Łódź. Na zasłużoną emeryturę udał się po 40 latach pracy.

(MA)

Spotkanie koła

Pierwsze noworoczne spotkanie emerytowanych maszynistów i członków Międzyzakładowego Związku Zawodowego Maszynistów w Poznaniu poświęcone było sprawom bieżącym oraz planom działania na przyszłość.

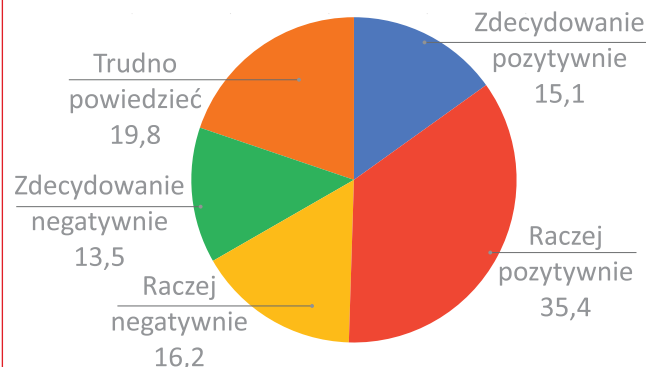
Słowa przywitania koleżanek i kolegów, którzy przybyli do restauracji Markietanka w Poznaniu, wygłosił przewodniczący MZZM Bogdan Jańczak. Po chwili ciszy ku pamięci kolegów, którzy już odeszli „do jazdy po niebiańskich torach”, przekazał życzenia noworoczne od Rady MZZMK w Poznaniu. Każdy z uczestników otrzymał kalendarz ZM na 2025 rok oraz związkowy długopis.

Plan działania poznańskiego koła emerytów na przyszłość przedstawił Tadeusz Mazurek. Omówił sprawę telefonów związkowych oraz literatury codziennej jak Głos Maszynisty.



Barometr

Jak po roku zmian ocenia Pan/Pani rzetelność i jakość mediów publicznych (w proc.)?



Sondaż United Surveys dla Wirtualnej Polski, styczeń 2025

LICZBA MIESIĄCA

180

Tyle miliardów złotych rząd chce zainwestować w polską kolej do 2032 roku, jak poinformował premier Donald Tusk na konferencji „Polska. Rok przełomu”, która 10 lutego odbyła się na Giełdzie Papierów Wartościowych.

Cytat miesiąca

DOCELOWO CHCEMY STWORZYĆ WŁASNĄ SPÓŁKĘ TRANSPORTOWĄ, INTEGRUJĄCĄ ZARÓWNO PRZEWOZY KOLEJOWE



JAK I AUTOBUSOWE. CHCIAŁBYM, ŻEBY TA SPÓŁKA ZOSTAŁA POWOŁANA W BIEŻĄCYM 2025 ROKU

Sebastian Ciemnoczołowski, wicemarszałek województwa lubuskiego dla portalu Rynek Kolejowy, 12.02.2025.

12-letni Kamil walczy ze złośliwym nowotworem mózgu. Jest synem maszynisty Kujawsko-Pomorskiego Zakładu Polregio w Bydgoszczy, członka MNZZM w Toruniu. Pomóż chłopcu pokonać guza mózgu.

PRZEKAŻ 1,5%

Numer KRS: **0000396361**

Cel szczegółowy 1,5% podatku: **0783555 Kamil**

Kamil Rogatka

siepomaga.pl/kamil-roгатka

FUNDACJA siepomaga

1,5% dla Iwany Stanisławskiej

Córka naszego kolegi cierpi na AUTYZM. Pomóż zbierać środki na rehabilitację i terapie. Dziękujemy! ❤️

KRS FUNDACJI: **0000127075**
CEL SZCZEGÓŁOWY:
#853 Iwana Stanisławska

FUNDACJA Jim

Panu

Pawłowi Miłkowi

wiceprezesowi, członkowi zarządu PKP CARGO SA w restrukturyzacji wyrazi głębokiego współczucia z powodu śmierci

MATKI

składa
Rada Krajowa ZZM

Wsparcie dla maszynistów
i ich rodzin

Przeznacz 1,5 proc. podatku

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

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**

Podaruj Antosiewi

1,5%

KRS 0000387207

cel szczegółowy:
Antoni Smużynski



lub przeznacz darowiznę:

85 1160 2202 0000 0001 9214 1142

Fundacja „Serce dla Maluszka”, ul. Kowalska 89, 43-300 Bielsko-Biała

Tytuł: **683 Antoni Smużynski**

Maciej Baster



Prosimy o POMOC
dla Macjusia

Aby pomóc wystarczy
w formularzu PIT wpisać nr

KRS 0000037904

w rubryce
„Informacje uzupełniające
– cel szczegółowy 1,5% podaj:

12881 Baster Maciej



Humor

– Kochanie, mam dla ciebie dwie nowiny: dobrą i złą...
 – W takim razie zacznij od dobrej.
 – Już nigdy więcej tak nie zrobię. Obiecuję!

•

Przychodzi kobieta do wróżki:
 – Byłam u pani pięć lat temu i wywróżyła mi pani męża i troje dzieci.
 – Miło panią znowu widzieć. Mam nadzieję, że wszystko się spełniło.
 – Niezupełnie, ja właśnie w sprawie męża...

•

Przychodzi babcia do prawnika:
 – Chcę sporządzić testament i zapisać cały swój majątek wnukom.
 – Dobrze. A ile ma pani tych wnuków.
 – Jeszcze ani jednego, ale trzeba dzieci zmobilizować.

•

Giełda. W pomieszczeniu typu open space gromada podekscytowanych ludzi w czerwonych szelkach siedzi przy komputerach i telefonach przekrzykując się wzajemnie:
 – Podnieś do dwóch! Kupuj! Kupuj wszystko!
 – Opuść dziesięć i natychmiast sprzedawaj!
 – Cztery w dół! Puszczaj!
 Jeden makler zamyślony patrzy w okno. Nagle odzywa się melancholijnie:
 – Śnieg spadł...
 Cisza jak makiem zasiał i konsternacja na całej sali. Po chwili kolega łapie go za ramię:
 – Stary, to na co jeszcze czekasz? Sprzedawaj!



Modelarstwo



Największej kolejowej makiemie w Polsce w styczniu stuknęło 10 lat. Przez ten czas Kolejkowo nie tylko zmieniło pierwszą lokalizację na bardziej prestiżową. Przeobraziło się w sieć, którą tworzą wystawy we Wrocławiu i Gliwicach oraz modelarnia w Jeleniej Górze. Na przełomie marca i kwietnia Kolejkowo dotrze do Warszawy. Stolicę nasyconą kolejowymi akcentami w miniaturze będzie można oglądać od 30 marca w Warsaw Towers przy ul. Siennej 39. (R)

Filatelistyka

Z okazji 15-lecia metra w Dubaju tamtejszy Zarząd Dróg i Transportu wraz z Poczta Zjednoczonych Emiratów Arabskich wydały specjalne znaczki okolicznościowe.



Uruchomiona z inicjatywy szejka Muhammada bin Raszida Al Maktuma w 2009 roku sieć jest w pełni zautomatyzowana, a ruch odbywa się bez obsługi maszynisty. Pociągi metra przemierzają dwie linie: czerwoną (o długości 52,1 km) i zieloną (22,km). W planach jest budowa trzeciej – do 2029 roku.

Cechami charakterystycznymi dubajskiego metra jest integracja z innymi środkami transportu publicznego oraz różne typy i klasy wagonów. Tzw. Gold Class posiada luksusowe miejsca i panoramiczne widoki, są specjalne wagony dla kobiet i dzieci oraz ogólne.

Na pamiątkowych znaczkach widnieje japoński tabor firmy Kinki Sharyo (zakupiony w liczbie 87 pięciowagonowych składów), natomiast w 2020 r. przy okazji otwarcia nowego odcinka do Dubaju trafiło 50 składów Metropolis wyprodukowanych w zakładzie Alstom w Chorzowie.

(LEW)

Miejsce pracy personalnej	1	Rodzaj zapory drogowej	Stolica Piotrowa	Klatka dla filmowca	Np. Michał Urbaniak	Russell, aktor („Piękny umysł”)	5	Bohater dzieła Wergiliusza	Furgonetka, półciężarówka	Miejsce walki dżudoków	Łagodzą kaszel		
Jeńcy w niewoli u Turków		Izba naszego parlamentu	Brać byka za ...	Karta w taliach do remika		Honsiu, Hokkaido, ...		Manchester ... F.C.	Krewny karasia (królewski)		Materiał na misia		
Marka sprzętu AGD				Pokaz, np. mody				Potocznie: 1000 zł					
Strzałka – szkarłat				11	Gra planszowa	Bóg nr 1 na Olimpie		„Zapućcił” je sum	Żart.: jedzenie		Oplata za kawalerkę		
	7				Pięknie przemawia	„Skucha” koszykarza	Uczepił się psiego ogona	2	Zaporoska nad Dnieprem	Łowy w Afryce			
Pędzenie na tęb na szyję	Film Disneya (Anna, Elsa)		Nie nadaje się na omlet	Pianistyczny – im. F. Chopina					Krag, gremium	Ziele zwane słońską trawą	... urodzenia, na dowodzie		
Rowek, np. w belce		Kraj z Kinszasą (daw. nazwa)			8	Nadbałtyckie kąpielisko	Szołtyśnik, były piłkarz						
			Róg, węgiel						Kobieta, zasiada w radzie gminy				
Pseudonim internauty	Leczony u stomatologa						Kraj ze stolicą w Quito		Możejko („Ojciec Mateusz”)		9		
			David, bryt. muzyk i aktor					Graniczy z Birma	Wnęka w murze lub ścianie				
Jedno z imion Andersena	W męskiej bielizniarce	W ręku Erato					1000 gramów			10	Surowica krwi	Kofi, b. szef ONZ	Imię „królowej ludzkich serc”
			Szał, furia				Pasja Giannięgo Versace	Rzeka w Dobrym Mieście		Gruszki pod drzewami			
Składnik tworzyw sztucznych	Niemiecki kraj związkowy						Osoba niepełnoletnia						
							Miał psa Argosa (mit. gr.)			Zabliźni się			
Potocznie np. o skrzyпку	Grecki bóg morza								Sarandon, aktorka amer.				
							Koń z Janowa Podlaskiego			Grobowa na twarzy		4	

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 11 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązania krzyżówki nr 2 prosimy nadsyłać do 9 marca 2025 r. pod adresem: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 2”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – gadżety związkowe.

Rozwiązanie krzyżówki nr 1: „Deformacja toru”. Nagrodę – gadżety związkowe wylosował **Krzysztof Dziendziel** z Gostynia. Nagrodę wysłamy pocztą. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie adresu zamieszkania oraz pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



Głos Maszynisty

BIULETYN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE

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

Zespół redakcyjny: Rafał Zarzecki (redaktor naczelny), Paweł Spychalski. Współpraca: Grzegorz Moc, Józef Jakubina.
Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adjustacji, a także zmiany tytułów.
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.
Druk – Drukarnia Papillon w Krakowie.

Fot na okładce: G.Moc

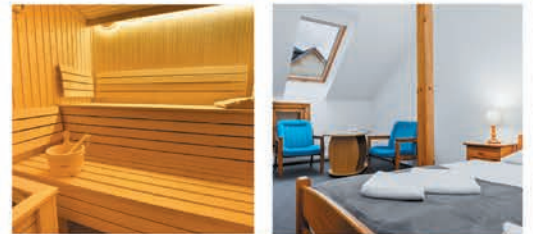
Zaplanuj wypoczynek

w jednym z naszych obiektów w Szklarskiej Porębie

Odwiedź nasze media społecznościowe



www.relaxtour.pl



Villa Bożena

ul. Jedności Narodowej 18, 58-580 Szklarska Poręba

[Rezerwacje indywidualne](#)

75 717 2117

bozena@relaxtour.pl

ORGANIZUJEMY:

Pobyty indywidualne, grupowe
Szkolenia / Konferencje
Kolonie / Ferie / Zimowiska
Obozy sportowe



Ośrodek Wypoczynkowy Sudety

ul. Krasickiego 10, 58-580 Szklarska Poręba

[Rezerwacje indywidualne](#)

786 228 208

sudety@relaxtour.pl



ZESKANUJ MNIE

www.relaxtour.pl