



Szkolenie kadr

Pierwsi w X kadencji przewodniczący oraz zgłoszeni przedstawiciele organizacji ZZM doskonalili swoje kompetencje na szkoleniu w Warszawie.

W dniach 1-3 lipca mieli dobrą okazję do pogłębiania wiedzy i wymiany doświadczeń w zakresie dialogu społecznego, prawa pracy, procesów konsultacyjnych i legislacyjnych oraz wyzwań związanych z transformacją cyfrową i ekologiczną sektora kolejowego.

Projekt ma na celu wzmacnianie potencjału eksperckiego i organizacyjnego ZZM oraz rozwój skutecznego dialogu społecznego na rzecz pracowników kolei.

Projekt „Dialog społeczny dla lepszych polityk zatrudnienia i rozwoju umiejętności” jest współfinansowany z programu Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego (FERS), realizacja przewidziana jest w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2026 r.



Europejski Dzień Maszynisty

Przypominamy, że u przewodniczących organizacji można zapisywać się na Centralne Obchody Dnia Maszynisty Kolejowego, które odbędą się w Maślowie koło Kielc w dniach 17-18 września.

Wzorem ubiegłych lat uroczystości będą miały charakter rodzinny, a w programie są msza święta, uroczysta akademicka i Bal Maszynisty.

W tym roku obchodzimy jubileusz 30-lecia – pierwsze obchody odbyły się w 1996 roku! Do zobaczenia!

Projekt jest gotowy

Wielomiesięczne negocjacje nad Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy PKP Cargo dobiegły końca. Dokument czeka na złożenie podpisów przez strony: pracodawców i związki zawodowe, co ma nastąpić już po zamknięciu tego numeru GM.

Wypracowany wspólnie projekt nie jest rozwiązaniem idealnym i oznacza utratę części dotychczasowych uprawnień pracowniczych, natomiast nie można go traktować w oderwaniu od realiów, od sytuacji w jakiej znalazł się przewoźnik po fatalnej w skutkach „decyzji węglowej”. Przede wszystkim o toczącym się od lipca 2024 r. postępowaniu sanacyjnym i konieczności zaspokojenia zobowiązań spółki wobec wierzycieli, w wysokości 3 mld zł. To determinowało poczynania zarówno prezesa PKP Cargo w restrukturyzacji Zbigniewa Prusa, który w lutym podjął się misji ratowania spółki, jak i strony związkowej uczestniczącej w negocjacjach ZUZP.

Równolegle do prac nad układem trwała i trwa nadal restrukturyzacja spółki. Z końcem czerwca sędzia-komisarz zdecydował o przedłużeniu terminów związanych z propozycjami układowymi w postępowaniu sanacyjnym PKP Cargo S.A. w restrukturyzacji. Na przygotowanie i złożenie ostatecznej ich wersji wyznaczony został termin do 31 sierpnia, a do zaopiniowania przez radę wierzycieli: 30 września br.

Kwestiom poszczególnych zapisów układowych poświęcone było pierwsze w X kadencji posiedzenie nowo powołanego Sektora Cargo, pod przewodnictwem przewodniczącego Sektora Pawła Górzyńskiego. Jego część odbyła się z udziałem przedstawicieli kierownictwa spółki, ale wcześniej obrady toczyły się w gronie wewnętrznym. Prezydent ZZM Leszek Miętek przedstawiając kulisy negocjacji wśród najważniejszych osiągnięć wymienił m.in. utrzymanie miejsca pracy jako punktu geograficznego, podniesienie wynagrodzenia zasadniczego pracowników i utrzymanie dodatku kilometrowego

– Nie jestem zadowolony z tego układu zbiorowego pracy, ale w obecnej sytuacji spółki nie dało się wynegocjować więcej. Priorytetem jest wyprowadzenie PKP Cargo z restrukturyzacji sanacyjnej. Gdy sytuacja spółki się poprawi, będziemy dalej negocjować zapisy układu i wynagrodzenia – powiedział szef ZZM. Podkreślił, że alternatywa dla zawarcia nowego ZUZP to regulamin wynagradzania, oznaczający znacznie mniejszą ochronę pracowników.

Goście przybyli licznie: Zbigniew Prus – prezes zarządu, Michał Łotoszyński – członek zarządu ds. finansowych PKP Cargo, przedstawiciele Biura Zarządzania Zasobami Ludzkimi spółki: Magdalena Krawczyk – zastępca dyrektora, Magdalena Groń – kierownik projektu, Rafał Wajda – naczelnik oraz Wojciech Janik – pełnomocnik zarządu ds. operacyjnych.



Prezes Prus przedstawił aktualną sytuację spółki oraz kierunki jej dalszego rozwoju. Podkreślił zwiększanie udziałów w rynku, szczególnie w segmencie przewozów intermodalnych i specjalistycznych. Wyjaśnił, że jednym z głównych celów zarządu pozostaje możliwie szybkie zakończenie procesu restrukturyzacji, odzyskanie pełnego dostępu do finansowania oraz rozpoczęcie nowych inwestycji. Odnosząc się do projektu ZUZP podziękował uczestnikom negocjacji za konstruktywną współpracę.

Członek zarządu przewoźnika Michał Łotoszyński omówił finansowe założenia procesu restrukturyzacji, który zakłada częściowe umorzenie zadłużenia, dokapitalizowanie spółki poprzez emisję nowych akcji oraz zakończenie postępowania sanacyjnego w perspektywie najbliższych dwóch lat.

Po tej części obrad oraz obszernej dyskusji szczegółowo omawiano m.in. zasady naliczania wynagrodzeń, wysokość poszczególnych składników płacowych oraz inne rozwiązania przewidziane w projekcie. Następnie uczestnicy posiedzenia przeszli do głosowania uchwały w tej sprawie. Rada Sektora Cargo zdecydowała o wystąpieniu do Rady Krajowej ZZM z wnioskiem o wyrażenie zgody na podpisanie przez naszych przedstawicieli nowego Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy w PKP Cargo S.A. w restrukturyzacji.

Rada przychyliła się do tego wniosku i jeśli nie wydarzy się nic nieprzewidzianego, w trzeciej dekadzie lipca może dojść do podpisania dokumentu przez strony ZUZP.



Dużo deklaracji, mało konkretów

Pierwsze po rocznej przerwie posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa poświęcone było m.in. sytuacji rynkowej, bezpieczeństwu ruchu kolejowego, kondycji wybranych spółek, a także kwestiom czasu pracy.

W trakcie dyskusji 1 lipca poruszono m.in. problem konkurencyjności, przepustowości infrastruktury, bezpieczeństwa pracy maszynistów, cyfryzacji procesów związanych z prowadzeniem ruchu oraz przyszłości największego przewoźnika pasażerskiego, czyli spółki Polregio. Obradom przewodniczył podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotr Malepszak, który przedstawił informacje dotyczące sytuacji na rynku kolejowym oraz działań podejmowanych przez resort i PKP PLK w zakresie poprawy bezpieczeństwa i rozwoju sieci kolejowej.

Wielej i szybciej

Reprezentujący ZZM wiceprezydent Sławomir Centkowski zabierając głos zwrócił uwagę na rosnącą dysproporcję pomiędzy rozwojem transportu drogowego i kolejowego: - Co zostało zrobione w sprawie równoważenia konkurencyjności? Wspomniał Pan Minister, że sieć dróg się rozwija i z roku na rok rośnie ilość przewozów towarowych. Co my robimy po stronie kolejowej żeby ten rynek równoważyć? – dopytywał.

Poruszył także problem przepustowości infrastruktury kolejowej, który w kontekście zapowiadanego wzrostu liczby połączeń pasażerskich będzie oznaczał dociążenie najważniejszych linii kolejowych, co może ograniczać możliwości rozwoju przewozów towarowych. – Jeżeli słyszymy, że PKP Intercity zwiększy o 45 milionów liczbę przewożonych pasażerów, to w sposób oczywisty wiąże się to z tym, że kolejne odcinki będą w określonych godzinach zablokowane. Czy ktoś się nad tym zastanawia? – zaznaczył.

Odpowiadając na pytania strony społecznej podsekretarz Malepszak wskazał, że resort koncentruje się przede wszystkim na działaniach poprawiających konkurencyjność kolei poprzez rozwój infrastruktury i zwiększanie jej efektywności. Zwrócił również uwagę, że średnia prędkość pociągów towarowych wzrosła w ostatnich latach z około 25–28 km/h do blisko 40 km/h, przy czym przyznał, że polska sieć kolejowa „zaczyna osiągać granice swojej przepustowości”.

– Za dwa lata na części odcinków fizycznie nie zmieścimy już dodatkowych pociągów – powiedział Piotr Malepszak, wskazując jako główne przyczyny wieloletnią politykę likwidacji stacji, mijanek i innych elementów infrastruktury zwiększających wydolność przepustowości systemu.

Zapowiedział kontynuację programu usuwania tzw. wąskich gardeł, odbudowę mijanek i wybranych stacji oraz koncentrację przyszłych inwestycji właśnie na poprawie przepustowości sieci, jako jednego z kluczowych wyzwań dla dalszego rozwoju polskiej kolei. Niestety, bez przedstawienia żadnych konkretnych terminów ani harmonogramów realizacji tych działań.

Statystyki, a realia

Wprowadzając do dyskusji na temat bezpieczeństwa, podsekretarz stanu w MI wygłosił charakterystyczne dla niego stwierdzenia, jakoby polski system kolejowy należał do najbezpieczniejszych w Europie. Poinformował, że ok. 76 proc. wszystkich wypadków kolejowych stanowią zdarzenia spowodowane przez uczestników ruchu drogowego

lub osoby nieuprawnione przebywające na terenach kolejowych. – Spośród 450 wypadków w ubiegłym roku w systemie kolejowym 344 to wypadki na przejazdach i poza przejazdami – wskazał.

Wspomniał bardzo ogólnie o zamierzeniach i częściowych działaniach podejmowanych przez resort w zakresie rozwoju systemów ETCS i GSM-R, zwiększania przepustowości infrastruktury oraz poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Zapowiedział dalszą rozbudowę systemów automatycznej rejestracji wykroczeń na przejazdach kolejowych (Red-Light), ograniczanie liczby przejazdów kategorii D oraz rozszerzenie uprawnień SOK, ale znowu nie poznaliśmy konkretnych planów i projektów.

Wiceprezydent Centkowski zwrócił natomiast uwagę, że bezpieczeństwa ruchu kolejowego nie można oceniać wyłącznie przez pryzmat statystyk. Jak podkreślił, równie istotne jest analizowanie zagrożeń, z którymi maszyniści spotykają się podczas codziennej pracy. Szczególnie dużo miejsca poświęcił wdrażaniu elektronicznego rozkładu jazdy i cyfryzacji dokumentacji wykorzystywanej przez maszynistów. W jego ocenie nowe rozwiązania nie mogą prowadzić do odwracania uwagi prowadzącego pociąg od obserwacji szlaku.

– Maszynista będzie musiał podejmować decyzję, czy w czasie prowadzenia pociągu będzie dokonywał analizy rozkazu, czy patrzył w rozkład jazdy, czy obserwował szlak. To bardzo niezdrowa sytuacja – podsumował, podkreślając potrzebę zintegrowania informacji zawartych obecnie w rozkładzie jazdy,

rozkazach pisemnych oraz wykazach ograniczeń w jeden, dynamicznie aktualizowany system.

Wiceszef ZZM odniósł się również do wdrażania systemów ETCS i GSM-R. Przypomniął, że środowisko kolejowe od wielu lat słyszy zapowiedzi kolejnych etapów realizacji tych projektów, podczas gdy przewoźnicy ponoszą już dziś znaczące koszty dostosowywania taboru do nowych wymogów.

– ETCS jest w powijakach. Przewoźnicy mają obowiązek wyposażania pojazdów, co generuje ogromne koszty, a perspektywa pełnego wdrożenia jest nadal odległa i nieprzewidywalna. Jeszcze kilka lat i okaże się, że będziemy uruchamiali przestarzałą technologię, bo powszechne staną się następne technologicznie pokolenia – ocenił.

Kończąc swoje wystąpienie zaapelował o zdecydowane przyspieszenie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. – Jako maszynista, jako przedstawiciel grupy zawodowej, która wykonuje codziennie odpowiedzialną, niebezpieczną i trudną pracę, oczekuję radykalnych działań w tym zakresie! – podsumował.

W odpowiedzi Piotr Malepszak zapewnił, że zgłaszane przez maszynistów uwagi dotyczące stanu infrastruktury są traktowane priorytetowo. Poinformował o wdrożeniu nowej procedury, zgodnie z którą każde zgłoszenie budzące wątpliwości skutkuje wprowadzeniem ograniczenia prędkości do 20 km/h do czasu sprawdzenia miejsca przez służby techniczne. Wyjaśnił również, że dotychczasowe doświadczenia pokazują, iż około 40 proc. zgłoszeń przekazywanych przez maszynistów potwierdza konieczność podjęcia prac utrzymaniowych.

– Maszyniści są naszymi najlepszymi diagnostami. Jeżeli zgłaszają, że dzieje się coś nieprawidłowego,

traktujemy to jako wspólne bezpieczeństwo i wspólną odpowiedzialność – podkreślił.

Zapowiedział również zmiany w organizacji utrzymania infrastruktury, obejmujące m.in. częstsze wykonywanie prac profilaktycznych oraz szybszą reakcję na zgłoszenia.



– Wspomniał Pan Minister, że sieć dróg się rozwija i z roku na rok rośnie ilość przewozów towarowych. Co my robimy po stronie kolejowej żeby ten rynek równoważyć?

O przyszłości Polregio

Znaczną część posiedzenia poświęcono sytuacji Polregio. Prezes spółki Andrzej Pawłowski przedstawił olbrzymią skalę prowadzonej działalności, wskazując, że największym wyzwaniem przewoźnika pozostaje wymiana taboru, bo znaczna część eksploatowanych pojazdów ma ponad 40 lat: – Bez nowoczesnych pojazdów spółka ma naprawdę małe szanse na przeżycie po 2030 roku – podkreślił. Jak dodał, prowadzi ona obecnie działania zmierzające do pozyskania finansowania na zakup nowego taboru, rozmawia z instytucjami państwowymi oraz przygotowuje kolejne projekty inwestycyjne.

Wiceprezydent Centkowski doce-

nił wagę ogromnego zaangażowania zarządu oraz pracowników Polregio w ratowanie spółki, jednak – jego zdaniem – skala wyzwań dalece wykracza poza możliwości samego przewoźnika. Nadmienił, że w kolejnych województwach spółka sukcesywnie traci swoją pozycję na rzecz przewoźników samorządowych dysponujących nowoczesnym taborem i silnym wsparciem organizatorów przewozów, co powoduje systematyczne ograniczanie obszaru działalności oraz pozbawianie Polregio najrentowniejszych połączeń.

– Jesteśmy wypierani z najlepszych linii, o największych potokach podróżnych, a obsługujemy linie, gdzie tych podróżnych jest bardzo mało. Przez to nasze koszty jednostkowe niesamowicie rosną – dodał wiceprezydent ZZM, wskazując że kluczowe znaczenie będzie miało zaangażowanie państwa w stworzenie warunków umożliwiających odnowę taboru oraz dalsze funkcjonowanie spółki na konkurencyjnym rynku przewozów regionalnych:

– Jeżeli nie zaangażuje się ministerstwo, jeżeli nie będzie politycznej woli, dobrej woli, to ta spółka nie ma najmniejszych szans na to, żeby funkcjonować na rynku. Pracownicy zasługują na przyszłość, na swoją szansę, na dalszą pracę w tej spółce – podsumował.

Pod koniec przeprowadzono krótką dyskusję na temat ergonomiki miejsca pracy dyżurnych ruchu, zaś podsekretarz Malepszak zapowiedział rozpoczęcie prac nad nową ustawą o czasie pracy maszynisty wytykając niekonstytucyjność obecnego projektu. Zapomniał jedynie dodać, iż to manipulacje jego resortu i pracodawców spowodowały wprowadzenie doń elementów, które później okazały się niezgodnymi z Konstytucją RP. Konkretne dotyczące „nowego projektu” nie zostały oczywiście przedstawione.

(BS)

Quo vadis Polregio?

Sytuacji spółki Polregio, w kontekście m.in. odbudowy parku taborowego, poświęcone było ostatnie posiedzenie Sejmowej Komisji Infrastruktury. Przedstawiciele ZSM nie pozostawili suchej nitki na decydentach, których inercja prowadzi do sukcesywnego eliminowania z rynku największego polskiego przewoźnika pasażerskiego, pełniącego ważną funkcję publiczną.

Na posiedzeniu z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Aktywów Państwowych i Ministerstwa Infrastruktury, które odbyło się 2 lipca, zarząd Polregio przedstawił szczegółową informację na temat bieżącej sytuacji firmy oraz perspektyw funkcjonowania.

- Każdego dnia roboczego Polregio uruchamia 2160 pociągów, a w weekendy 1650. Zatrzymujemy się na ponad 2000 stacji i przystanków, także poza największymi aglomeracjami. Jesteśmy więc idealnym przewoźnikiem, który walczy z wykluczeniem transportowym i może to robić znacznie efektywniej niż inni – mówił prezes Andrzej Pawłowski.

Czwarta część rynku

W 2025 roku spółka Polregio przewiozła 103 mln podróżnych, a w tym roku może ten wynik jeszcze poprawić. Jej udział w rynku kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce utrzymuje się na poziomie ponad 23 proc., czyli stanowi prawie czwartą jego część. Mimo tego jej przyszłość jest mglista i jawi się jako wielka niewiadoma. Bolączką



są wciąż problemy taborowe, w sensie jakościowym i ilościowym, a także zagmatwane i nie rozwiązane od lat kwestie właścicielskie. Większościowym udziałowcem jest Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. (50% i jeden udział), a pozostali to samorządy 16 województw. Prawie połowa z 727 użytkowanych przez spółkę pojazdów należy do urzędów marszałkowskich, a część marszałków beczernie stawia na własnych przewoźnikach.

Nawiązał do tego w swoim ostrym wystąpieniu prezydent ZSM Leszek Miętek, który wypunktował brak realnych działań decydentów ws. naprawy tej sytuacji, mimo licznych składanych deklaracji. Przypominał

że już podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury 23 stycznia 2025 r. padły zapowiedzi dotyczące uporządkowania struktury właścicielskiej Polregio i przekazania spółki pod nadzór jednego resortu odpowiedzialnego za kolej.

– Minęło półtora roku. Czy coś się wydarzyło? Nic się nie wydarzyło. Nic dobrego dla Polregio. W naszym przekonaniu odpowiedź na powtarzane tu pytanie: skąd mają się wziąć pieniądze na nowy tabor dla Polregio jest prosta – znikąd. Znikąd! Bo nie ma żadnego interesu politycznego, żeby tę spółkę uratować. O tym świadczą fakty! – skonstatował prezydent Miętek.



Plany odbudowy i modernizacji parku taborowego



ZAPOTRZEBOWANIE NA POZYSKANIE TABORU
OBRAZUJE TABELA:

Tabor używany	2025	2026 - 2030	2031 - 2054	Razem	Tabor nowy	2025	2026 - 2030	2031 - 2054	Razem
EZT	8	2	-	10	EZT	-	26	20	46
SZT	12	36	-	48	HZT	-	-	53	53
Wagony	-	14	-	14	Lokomotywy liniowe	-	6	-	6
					Lokomotywy manewrowe	-	3	-	3
RAZEM	20	52	-	72	RAZEM	-	35	73	108

Aktywo porzucone

Podkreślił, że z perspektywy pracowników przewoźnika można odnieść wrażenie, że dziś spółka Polregio jest traktowana przez Ministerstwo Aktywów Państwowych niczym „aktywo porzu-

czone”. Ostrzegł, że dalszy brak zdecydowanych działań może doprowadzić do stopniowej marginalizacji, co będzie miało negatywne konsekwencje zarówno dla pasażerów, jak i dla całego systemu transportu kolejowego.

szego - konkretnych decyzji mogących poprawić sytuację największego regionalnego przewoźnika kolejowego w kraju i zapewnić mu należyte warunki do rozwoju, dla dobra społecznego.

W trakcie wielogodzinnej dyskusji, jaka się później na posiedzeniu komisji wywiązała, nie zabrakło niestety pustych sporów politycznych i wzajemnych, niemerytorycznych polemik pomiędzy posłami strony rządowej i opozycyjnej. A ponownie zabrakło najważniejszego - konkretnych decyzji mogących poprawić sytuację największego regionalnego przewoźnika kolejowego w kraju i zapewnić mu należyte warunki do rozwoju, dla dobra społecznego.

Hybrydowy pociąg na torze testowym w Żmigrodzie

Rozpoczęła się faza badań homologacyjnych nowego hybrydowego zespołu trakcyjnego (HZT), wyprodukowanego przez firmę NEWAG. Testy odbywają się na torze doświadczalnym Instytutu Kolejnictwa w Żmigrodzie. W warunkach kontrolowanych zostaną potwierdzone najwyższe standardy bezpieczeństwa, niezawodności oraz komfortu pociągu HZT.

Testy zaczęły się w czerwcu, a potrwają do listopada, zwieńczy je złożenie wniosku o wydanie zezwolenia do UTK w grudniu 2026 r. Nowoczesne pociągi HZT będą sukcesywnie pojawiać się na torach już w przyszłym roku.

Testy składają się z:

- Badań właściwości biegowych i dynamiki: sprawdzenie zachowania pojazdu przy maksymalnych prędkościach eksploatacyjnych oraz jego stabilność na torze przy różnym obciążeniu.

- Testów układu hamulcowego: próby hamowania nagłego i służbowego w zróżnicowanych warunkach pogodowych.
- Pomiarów akustycznych: weryfikacja poziomu hałasu zarówno wewnątrz przedziałów pasażerskich, jak i na zewnątrz pojazdu.
- Badań kompatybilności elektromagnetycznej (EMC): weryfikacja sprawności i niezawodności innowacyjnych systemów pokładowych pociągu.
- Weryfikacji systemów sterowania i bezpieczeństwa: testy komunikacji pojazdu z nowoczesnymi systemami sygnalizacji (w tym ETCS).

PKP Intercity zawarło w lipcu 2024 r.

Umowę z firmą NEWAG na budowę 35 hybrydowych zespołów trakcyjnych PKP Intercity zawarło w lipcu 2024 r. Realizacja zamówienia obejmuje także utrzymanie pojazdów przez 10 lat przy udziale pracowników PKP Intercity.



Pojazd został zaprojektowany do prędkości 160 km/h na liniach elektrycznych i 120 km/h w trybie spalinowym. Cztery silniki Diesla spełniają normę emisji Stage V i pozwalają przejechać ponad 920 km na jednym tankowaniu. Wnętrze zaprojektowano z myślą o różnych grupach podróżnych. Każda jednostka oferuje 179 miejsc siedzących.

Wprowadzenie taboru hybrydowego zwiększy dostępność kolei dalekobieżnej w wielu regionach kraju.

Podwyżki w Kolejach Dolnośląskich

W kolejnej spółce samorządowej udało się sfinalizować rozmowy z pracodawcą skutkujące wprowadzeniem podwyżek wynagrodzeń dla załogi.



W wyniku przeprowadzonych negocjacji w Kolejach Dolnośląskich uzgodniono wzrost wynagrodzenia zasadniczego o 500 złotych brutto w przeliczeniu na pełny etat dla wszystkich pracowników spółki od 1 lipca br. Jedyny wyjątek dotyczy pracowników młodocianych, których sposób wynagradzania ustalany jest odrębnymi przepisami.

To nie wszystko. Porozumienie zakłada także zwiększenie

od 1 września br. następujących elementów płacowych:

- o 100 zł brutto dodatku za brak absencji,
- wzrostu do kwoty 125 zł – dodatku za pracę w niedzielę,
- wzrostu do kwoty 150 zł dodatku za pracę w święta.

Wzajemne ustalenia dotyczą również przyznania pracownikom jednorazowej wypłaty w wysokości 600 zł brutto na osobę, finansowanej ze środków funduszu nagród zarządu.

PERSONALIA



PAŃSTWOWA INSPEKCJA PRACY

Z dniem 3 lipca 2026 r. marszałek sejmiku Włodzimierz Czarzasty powołał na stanowisko głównego inspektora pracy Janusza Krasonia.

Z Państwową Inspekcją Pracy jest związany od 1990 r. Pełnił m.in. funkcję dyrektora Ośrodka Szkolenia PIP oraz pracował w Okręgowym Inspektoracie Pracy we Wrocławiu.

Ponadto w latach 1998-2001

Janusz Krasoń pełnił funkcję radnego rady miasta we Wrocławiu i był posłem na sejm IV, V i VI kadencji. Zasiadał trzy kadencje w Radzie Ochrony Pracy oraz w Komisji ds. kontroli państwowej.

PKP INTERCITY SA

Uchwałą z 9 lipca walne zgromadzenie spółki odwołało Marcina Karasińskiego z funkcji członka zarządu ds. strategii, która pełnił od kwietnia 2024 r.

Obecnie kierownictwo PKP Intercity tworzą: Janusz Malinowski (prezes) oraz Hanna Jażdżyk, Joanna Siecińska i Adam Wawrzyniak (członkowie zarządu).



Mistrzowskie zawody

Emocji nie brakowało od pierwszego do ostatniego gwizdka XXVII edycji turnieju piłki nożnej o Puchar Prezesa PKP SA i Prezydenta ZZM - najpopularniejszych futbolowych rozgrywkach na kolei. Atmosfera rosła wraz z temperaturą. Rywalizacja 24 drużyn z całej Polski i zagranicy dostarczyła multum goli i parad, a do wyłonienia zwycięzców potrzebny były rzuty karne! Zawodnicy Kolei Śląskich egzekwowali je skuteczniej od IC Południowy, a „jedenastki” rozstrzygnęły także prestiżowy mecz Maszynistów z Dyrektorami.



Otwarcie turnieju. Defiladę drużyn oklaskują: wiceprezydenci ZZM Daniel Biernacik i Sławomir Centkowski, prezydent Leszek Miętek, prezydent Leszna Grzegorz Rusiecki oraz wiceprezes Polonii Przemysław Kowalski.



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

Jest rozstrzygnięcie. POLREGIO z kontraktem w Małopolsce

Dobra informacja dla podróżnych, którzy w Małopolsce wybierają kolej jako formę dojazdów do pracy czy szkoły. Zarząd Województwa Małopolskiego zatwierdził wyniki przetargu na obsługę regionalnych przewozów kolejowych, co oznacza, że POLREGIO będzie świadczyło usługi w regionie w latach 2026–2031.

Małopolska od lat pozostaje kluczowym regionem na kolejowej mapie Polski, a pięcioletni kontrakt zapewnia pasażerom

stabilność i pewność rozkładów jazdy. Mieszkańcy mogą liczyć na utrzymanie dotychczasowych połączeń oraz dalszy rozwój siatki połączeń regionalnych. Kontynuacja współpracy pozwoli także na sprawną realizację planowanych inwestycji.

W ramach nowej umowy POLREGIO będzie świadczyło usługi między innymi na liniach z Krakowa do granicy województwa, z Zakopanego do Krakowa, z Krakowa do Nowego Sącza oraz z Krakowa do Tarnowa i Dębicy.

11 wspaniałych – POLREGIO wyróżniło wyjątkowych pracowników w konkursie RegioMOCNI

Odwaga, empatia, pomysłowość i bezinteresowność – to cechy, które łączą laureatów drugiej edycji konkursu RegioMOCNI. POLREGIO po raz kolejny wyróżniło swoich najlepszych pracowników, a w tegorocznym gronie nagrodzonych znalazło się 11 wyjątkowych osób. To prawdziwi bohaterowie, innowatorzy i mentorzy, którzy swoją codzienną postawą udowadniają, że kolej tworzą przede wszystkim ludzie z pasją.

POLREGIO zatrudnia około 7 tysięcy osób – od pracowników drużyn konduktorskich i trakcyjnych, przez kasjerów, pracowników technicznych aż po przedstawicieli administracji.

Każda z nich ma szansę zostać RegioMOCNYM. W tym roku spośród kilkudziesięciu zgłoszeń jury wyłoniło 11 osób. Więcej szczegółów znajduje się na stronie: www.polregio.pl





Nie było „miękkiej gry” ...



... ale wszystko fair play

Rywalizacja przebiegała w duchu fair play, o co apelowali na naradzie kapitanów organizatorzy z MZZM w Poznaniu: z kolegami Bogdanem Jańczakiem i Tomaszem Kołodziejkiem na czele, a także gospodarze obiektu KP Polonia 1912 Leszno. Podobnie jak w roku ubiegłym wszyscy stanęli na wysokości zadania, przy czym poprzeczka została zawieszona wysoko. Standard bazy noclegowej, logistyka, imponujące jak na klub IV-ligowy areny piłkarskich bojów: dwa pełnowymiarowe boiska naturalne i jedno sztuczne – wszystko znakomicie przygotowane czekało na uczestników. W dniach 25-26 czerwca br. swoje umiejętności gry indywidualnej i zespołowej mogło na nich przetestować blisko 500 uczestników z całej Polski i zagranicy.

Odnotujemy, że frekwencja w postaci 24 drużyn reprezentujących zakłady pracy i spółki jest drugim ex aequo wynikiem w historii całej imprezy. Organizowany przez ZZM od 1998 roku turniej ewoluował w kierunku najpopularniejszego piłkarskiego wydarzenia na kolei. Stał się areną zmagani sportowych w pełnym tego słowa znaczeniu, ale nie tylko. Jest również, a może przede wszystkim, także świetną okazją do integracji osób pracujących na co dzień „w pojedynkę”, do wspólnego spędzenia czasu

i aktywnego wypoczynku na świeżym powietrzu. Z kolegami, a nawet koleżankami po fachu, bo pograć przyjeżdżają też panie.

Wartością nie do przecenienia dla oddolnej idei sportu pracowniczego jest wsparcie „odgórne”. Przychylność naszych kolejowych pracodawców dla inicjatywy zaakcentował na otwarciu turnieju prezydent ZZM Leszek Miętek. Zwracając się do sportowców odwołał się natomiast do wartości przyświecających imprezie: fair play, do koleżeństwa, szacunku dla rywala i życzył zdrowych zawodów bez kontuzji oraz niezapomnianych wrażeń.

Prezydent Leszna Grzegorz Rusiecki, który także zaszczycił uroczystość otwarcia zawodów swoją obecnością, nie krył wrażenia efektowną defiladą drużyn. Jak na prawdziwego gospodarza miasta przystało, wykazał wzmożoną troskę o gości, sprowadzając na obiekt kurtynę wodną. Ochłoda przydawała się w upalnej aurze, aczkolwiek lejący się z nieba skwar nie wpływał na poziom zaangażowania na murawie. Tu nikt nogi nie odstawiał. Dzięki temu XXVII Turniej Piłki Nożnej o Puchar Prezesa PKP SA i Prezydenta ZZM wręcz obfitował w efektowne akcje, precudnej urody gole, kapitalne interwencje bramkarzy oraz liczne zwroty akcji.



Służby medyczne nie miały dużo pracy...



... a atmosfera była wyborna

I MIEJSCE



Koleje Śląskie

Piotr Iwaniuk, Daniel Cichocki, Patryk Kirpsza, Mateusz Winter (kapitan), Adam Męcik, Łukasz Kocierz, Sebastian Koziński, Daniel Warzycki, Krzysztof Noszczyk, Sebastian Rataj, Adrian Kliś, Łukasz Balon, Marcin Caus, Kacper Jendryca, Michał Rak, Piotr Nowakowski, Michał Luchowski, Grzegorz Lehman, Marcin Pyszny, Marcin Kusiak, Wojciech Groblewski, Marcin Kita, Jarosław Piprek (kierownik drużyny), Mariusz Szczurek (prezes), Grzegorz Koziński (trener).

II MIEJSCE



IC Południowy

Krzysztof Krumplewski, Kamil Lonc, Marek Szaroń, Piotr Strasz, Mariusz Obszarny, Remigiusz Błachuciak, Sebastian Hebda, Adam Idzik, Emil Gimzia, Marek Chwasta, Artur Wójcik (kapitan), Arkadiusz Pająk, Marek Kobel (kierownik drużyny), Kamil Krawczyk, Kuba Żukowski, Piotr Jakubiszyn, Tomasz Kisielewski (menedżer drużyny), Piotr Kuźniar, Grzegorz Młodzik, Maksymilian Opyrchal, Radosław Wcisło, Patryk Tkacz.

III MIEJSCE



SKM w Trójmieście

Maciej Szlaga, Robert Dettlaff (kapitan), Mateusz Koniszewski, Patryk Sobczyk, Damian Pipke, Dawid Zaliński, Szymon Decka, Paweł Friszkemut, Karol Sobotkowski, Łukasz Konkol, Łukasz Rankiewicz, Adam Kloka, Jakub Dąbrowski, Paweł Nadolski, Piotr Nadolski, Jacek Ossowski, Daniel Bużan, Marcin Ferlin (kierownik drużyny), Krzysztof Winiarski (trener).



Reprezentacja Rady Krajowej ZKM

Leszek Miętek (kapitan), Daniel Biernacik, Dawid Szolomicki, Grzegorz Bartoszko, Grzegorz Lehman, Jerzy Majchrzyk, Kacper Paczkowski, Karol Chojecki, Karol Hildebrandt, Przemysław Ziółkowski, Michał Witek, Rafał Wszelak, Marcin Przybyłowski, Maciej Politański, Marcin Pyszny, Zbigniew Kargiel, Paweł Koper, Dawid Kuca, Sebastian Koćwin, Łukasz Lipiński.



Dyrektorzy

Alan Beroud (kapitan), Dariusz Zduńczuk, Dominik Kogut, Marcin Mochocki, Paweł Chwiećko, Radosław Konieczny, Sebastian Bukowski, Maciej Duch, Piotr Sylwestrzak, Bartłomiej Siekierski, Andrzej Pęczak, Bartosz Mazur, Dawid Wieczorek, Ireneusz Gliszczyński, Oskar Jędrzejczak, Leszek Borowiec, Radosław Groblewski, Eugeniusz Manikowski, Arkadiusz Gałązka, Rafał Rzepielski, Władysław Szczepkowski, Tomasz Wesołowski, Andrzej Włodarski.

IV MIEJSCE



Polregio Kielce

Konrad Kępa, Paweł Rzeszowski, Łukasz Skokowski, Marcin Więckowski, Dominik Cegliński, Adrian Pośłowski, Mateusz Fatyga, Michał Pawlikowski, Sylwester Czarnota, Mateusz Witkowski (kapitan), Jakub Sołtys, Cezary Fijałkowski, Krzysztof Jeziorski, Mariusz Bolechowski, Marcin Kaczmarczyk, Michał Dziopa, Robert Koterwa (trener), Łukasz Ozga (kierownik drużyny), Wiesław Kozak (opiekun drużyny).

ps: składy na podstawie protokołów meczowych

Rozgrywki eliminacyjne

Podobnie jak w ubiegłym roku, eliminacje toczyły się 8 grupach, z których dwie najlepsze drużyny kwalifikowały się do 1/8 i walki o czołowe pozycje. W grupie A oba swoje mecze wygrała SKM w Trójmieście, pokonując Polregio Kielce 2:1 oraz Polregio Rzeszów 5:1. Drugą premiowaną awansem lokatę zajęli kielczanie. Jak się później okazało, utorowała im ona drogę do rewanżu za porażkę grupową.

W grupie B z dwoma zespołami reprezentującymi zakłady PKP Intercity rywalizowały natomiast Koleje Śląskie, pozostawiając obu swych rywali w pobitym polu (2:1 z IC Zachodni i 4:0 z IC Centralny). Drugie miejsce przypadło w udziale warszawiakom, po zwycięstwie 2:1 nad drużyną z Pomorza.

W grupie C wystąpił pierwszy z tegorocznych „beniaminków”, wzmacniając rangę międzynarodową turnieju. Uczynił to nie tylko swoją nazwą: Cargo International. Reprezentanci czołowego czeskiego przewoźnika towarowego (dawne AWT), obecnie będącego własnością PKP Cargo, okazali się międzynarodową ferajną mówiącą w kilku językach. Bariera nie przeszkadzała w grze, co pozwoliło na wyjście z grupy z drugiego miejsca, po wygranej z Polregio Olsztyn 2:0. Awans z pierwszego zapewnili sobie po komplecie zwycięstw piłkarze PKP PLK SA.

W grupie D drużyny z północy: IC oraz Cargo stanęły w szranki z PKP SA. IC Północny po derbowym zwycięstwie 3:1 oraz 4:2 z „pekapem” pewnie uplasował się na pierwszym miejscu. Drugie wywalczyli piłkarze PKP SA, rozprawiając się z Cargo Północny 2:1.

W grupie E ostre strzelanie zafundowali sobie ubiegłorocznym finaliści, a wcześniej zwycięzcy turnieju: Cargo Service. W tej sytuacji drużynom Cargo Zachodni i Polregio Bydgoszcz przypadła w udziale walka bezpośrednia o awans, która zakończyła się wynikiem 4:1.

Grupę F z dwoma zwycięstwami na koncie zakończyło Polregio Poznań (4:0 z Polregio Zielona Góra i 1:0 z WKD). Nikła porażka pozwoliła cieszyć się z awansu zawodnikom „wukadki”, którzy zremisowali swój drugi mecz grupowy z zielonogórzanami 2:2.

Drugi turniejowy „debiutant” występował w bardzo wyrównanej Grupie G. Na zaproszenie organizatorów w ramach „dzikiej

karty” wystąpili w nim oldboje leszczyńskiej Polonii. Choć zawiesili piłkarskie buty na kołku, to nie stronią od okazji żeby sobie czasem pograć. Do dalszej fazy awansowali jednak Reprezentacja Czech oraz Cargo Południowy.

W Grupie H piłkarską bitwę o pierwsze miejsce stoczyły IC Południowy i Koleje Wielkopolskie, a gorzką pigułkę porażki musiało dwukrotnie przełknąć Polregio Szczecin. Ostatecznie po zwycięstwie 1:0 IC Południowy awansował z pierwszego miejsca, nie tracąc gola.



Faza pucharowa

W kolejnych dwóch rundach nie było już żadnego marginesu na błąd, bo porażka wiązała się z wyeliminowaniem z turnieju. Tegoroczną nowością organizacyjną było losowanie par 1/8 oraz dalszej drabinki rozgrywek podczas uroczystego pikniku po zakończeniu fazy eliminacyjnej, na koniec pierwszego dnia imprezy. Podyktowane było to chęcią uniknięcia powtórnych konfrontacji między poszczególnymi drużynami, a zarazem zapewnienia uczestnikom dodatkowych wrażeń, jakie zawsze wzbudza losowanie.

Dwa z ośmiu meczów rozstrzygnęły dopiero konkursy rzutów karnych. Koleje Wielkopolskie oraz PKP SA skuteczniej egzekwowały je od odpowiednio Polregio Poznań i Reprezentacji Czech. Emocji nie brakowało także w innych meczach. Polregio Kielce uporało się z IC Północny (1:0), a PLK SA pokonała IC Centralny (3:1). Gładkie zwycięstwa odniosły natomiast rozpędzone: Cargo Service (3:0 z Cargo Południowy), Koleje Śląskie (3:0 z WKD), IC Południowy (4:0 z Cargo Zachodni) oraz trójmiejska SKM (5:0 z Cargo International), które uzupełniły czołową ósemkę XXVII turnieju.

Wszystkie cztery mecze ćwierćfinałowe były już niezwykle zacięte, co świadczy o wyrównanej stawce. Dość powiedzieć, że trzy z nich kończyły się wynikiem 1:0, a czwarty rzutami karnymi po bezbramkowym remisie. Polregio Kielce po голу Mateusza Witkowskiego w stylu Zlatana odprawiło z kwitkiem PKP SA, a SKM w Trójmieście - po bramce Łukasza Konkola - Koleje Wielkopolskie. „Bratobójczy” pojedynek Kolei Śląskich z Cargo Service rozstrzygnęło celne trafienie Daniela Warzyckiego. Bezbłędne egzekwowanie rzutów karnych i postawa bramkarza wprowadziły do półfinału IC Południowy, kosztem PLK SA.



Boje o podium

W 1/2 finału równolegle potykały się Koleje Śląskie z Polregio Kielce oraz IC Południowy z SKM w Trójmieście. Startujący z pozycji underdoga piłkarze ze Śląska kontynuowali passę swoich zwycięstw. Po golach Daniela Warzyckiego i Sebastiana Kozińskiego zwyciężyli kielczan 2:0, meldując się po raz pierwszy w historii imprezy w wielkim jej finale. W drugim półfinale IC Południowy po голу Marka Chwasty długo prowadził z SKM Trójmieście, ale grającej w 10. po czerwonej kartce „eskaemce” udało się doprowadzić do remisu 1:1, po strzale Pawła Friszkemuta. Co ciekawe, był to pierwszy stracony gol ich rywali z gry. Tak czy owak, do wyłonienia drugiego finalisty potrzebne były więc rzuty karne. Podobnie jak w ćwierćfinale, piłkarze IC Południowy nie pomylili się w nich ani razu, a ich bramkarzowi Krzysztofowi Krumplewskiemu znowu udało się obronić strzał jednego z rywali i ponownie wprowadzić zespół do finału rozgrywek.

W „małym” finale, czyli meczu o trzecie miejsce, o wyniku decydowały detale i kondycja. Lepiej wytrzymali trudy turnieju zawodnicy SKM w Trójmieście, którzy po trafieniu w końcówce meczu Pawła Friszkemuta wyszarpali wygraną 1:0 z Polregio Kielce. W efekcie niedługo potem mogli cieszyć się z brązowych medali i pucharu za III miejsce, wręczonego przez członka zarządu PKP Intercity Adama Wawrzyniaka.

W wielkim finale spotkali się ubiegłorocznymi triumfatorzy IC Południowy z Kolejami Śląskimi. Meczowi towarzyszyła niezwykła oprawa i otoczek. Piłkarze dwóch najlepszych drużyn wchodził na murawę rozgrzani dźwiękami „Hells Bells” zespołu AC/DC, a ci z południa w geście wsparcia przywdziali specjalnie przygotowane okolicznościowe koszulki. Lepiej też rozpoczęli zawody, trafiając m.in. w słupek bramki rywali. Z czasem mecz się wyrównał, ale żadnej z drużyn nie udało się przechylić szali zwycięstwa na swoją stronę w regulaminowym czasie gry.

W serii rzutów karnych więcej nerwów na wodzy udało się

utrzymać piłkarzom Kolei Śląskich, acz konkurs był zasadniczo popisem bramkarzy: wspomnianego już Krzysztofa Krumplewskiego oraz wybranego na najlepszego golkipera turnieju Piotra Iwaniuka z KŚ. Ostatecznie mający lepiej nastawione celowniki ślązacy zamknęli serię „jedenastek” wynikiem 3:1 na swoją korzyść. Tym samym niespodziewanie, bo konia z rzędem temu kto na to wcześniej stawiał, ale w pełni zasłużenie zwyciężyli w całym turnieju. Zanotowali w nim serię 5 kolejnych wygranych, by w finale zdetronizować ubiegłorocznych zwycięzców po rzutach karnych. W nagrodę mogli wnieść w górę Puchar Prezesa PKP SA, który otrzymali z rąk samego Alana Beroud. Zawodnicy IC Południowy za dzielną postawę otrzymali Puchar Prezydenta ZZM z rąk Leszka Miętka.

O prestiż i pocieszenie

Tradycją turnieju jest mecz Reprezentacji Maszynistów z Dyrektorami. W tym roku rywale postawili nam duży opór, przy czym mieli problemy z powstrzymaniem naszej ofensywy w sposób zgodny z przepisami gry. W efekcie arbiter dwukrotnie był zmuszony sięgać w pierwszej połowie po gwizdek i dyktować rzuty karne. Na gole zamienili je Karol Chojecki i kapitan Leszek Miętek, który poprowadził zespół do zwycięstwa. Po przerwie solowy rajd przez pół boiska celnym strzałem zamienił na bramkę ponownie Karol Chojecki, stawiając przystawioną kropkę nad i. Maszyniści zwyciężyli 3:0, choć końcowy wynik nie oddaje przebiegu meczu, a i wcale nie jest najważniejszy.

Nie był to wcale koniec grania w Lesznie, bo dla drużyn odpadających w fazie eliminacyjnej zawodów ponownie zorganizowany został równoległy turniej pocieszenia. W finale tych rozgrywek IC Zachodni rozprawił się z Polregio Zielona Góra 3:0, zdobywając Puchar Kolei Wielkopolskich.



Rafał Zarzecki





KRÓL STRZELCÓW:

Marcin Lach (Cargo Service) – 9 goli, wręczył Stanisław Mirecki, Polkomtel



NAJLEPSZY BRAMKARZ:

Piotr Iwaniuk (Koleje Śląskie), wręczył Bogdan Jańczak



KLASYFIKACJA KOŃCOWA

1. Koleje Śląskie
2. IC Południowy
3. SKM w Trójmieście
4. Polregio Kielce
5. PKP PLK SA
6. Cargo Service
7. Koleje Wielkopolskie
8. PKP SA
9. Czechy
10. Polregio Poznań
11. IC Centralny
12. IC Północny
13. Cargo Południowy
14. WKD
15. Cargo Zachodni
16. Cargo International
17. IC Zachodni
18. Polregio Zielona Góra
19. Cargo Północny
20. Polregio Bydgoszcz
21. Polregio Rzeszów
22. Polregio Olsztyn
- 23-24.

Polregio Szczecin
Polonia Oldboys



NAGRODA FAIR PLAY:

Stanisław Wiktorowicz (WKD), wręczył Marcin Rogal, Samsung Polska



Ostatni dzwonek

Tylko do 31 lipca trwa przyjmowanie prac na konkurs fotograficzny „Kolej łamie granice - wąskotorówki w turystyce Czech, Polski i Słowacji”.

Organizatorzy przypominają, że wszelkie szczegóły, regulamin i karty zgłoszeń dostępne są na stronie <https://kolejarz.org> w zakładce Kultura. Pod bezpośrednim adresem:

a.walczyk@kolejarz.org także można uzyskać więcej informacji.

Organizatorzy przewidują przyznanie nagród rzeczowych za zdobycie I, II i III miejsca.

Stowarzyszenie Krzewienia Sportu, Turystyki i Kultury

„Kolejarz”

ogłasza
otwarty konkurs fotograficzny
„Kolej łamie granice - wąskotorówki w turystyce
Czech, Polski, Słowacji”

oznamuje
otvorená fotografická súťaž
„Železnice búrajú hranice - úzkorozchodné železnice v cestovnom
ruchu
Česká republika, Poľsko, Slovensko”

oznamuje
otevřená fotografická soutěž
„Železnice boří hranice - úzkorozchodné železnice v cestovním ruchu
Česká republika, Polsko, Slovensko”

Regulamin, karty zgłoszeń, szczegóły konkursu na stronie:
Predpisy, přihlášky, podrobnosti o výberovom konaní na webovom sídle:
Předpisy, přihlášky, podrobnosti o soutěži na webových stránkách:

www.kolejarz.org

Informacje, informácia, informace:

+48 608 082 808, e-mail: w.j.polskim.a.walczyk@kolejarz.org
+48 502 280 488 e-mail: w.j.slowackim.zivot@tsp.org.pl

Pielgrzymka kolejarzy

Kolejarze krakowscy z obecnym duszpasterzem Kolejarzy Archidiecezji Krakowskiej ks. kan. Łukaszem Michalczewskim w łączności z duszpasterzem Krajowym kolejarzy ks. prałatem Eugeniuszem Zarębińskim, moderatorem Katolickiego Stowarzyszenia Kolejarzy Polskich ks. Ryszardem Marciniakiem oraz Zarządem KSKP zapraszają kolejarzy, rodziny kolejarskie, władze kolejowe, emerytów, rencistów i wszystkich zainteresowanych do liczego udziału w XXIV Ogólnopolskiej Pielgrzymce Kolejarzy do Sanktuarium Bożego Miłosierdzia w Krakowie Łagiewnikach. Tradycyjnie w drugą sobotę września, tj. 12.09.2026.



Podziękowanie

Prezydium ZZM oraz organizatorzy z MZZM Poznań dziękują wszystkim uczestnikom XXVII Turnieju Piłki Nożnej o Puchar Prezesa PKP S.A. i Prezydenta ZZM za udział w wydarzeniu, sportową postawę i rywalizację w duchu fair play.

Patronat



Partner wydarzenia



Patronat medialny



Sponsorzy główni



Nowoczesna komunikacja

Dokładnie rok temu rozpoczęliśmy nowy etap rozwoju mediów społecznościowych Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. Postawiliśmy na coraz bardziej regularne relacje, materiały wideo, transmisje z wydarzeń, szybki przepływ niezbędnych informacji i nowoczesną formę przekazu. Chcemy być nie tylko bliżej Was, ale także skuteczniej docierać z naszymi opiniami i komentarzami do opinii publicznej.

W ciągu ostatnich 12 miesięcy nasze materiały opublikowane na naszej stronie na portalu Facebook osiągnęły:

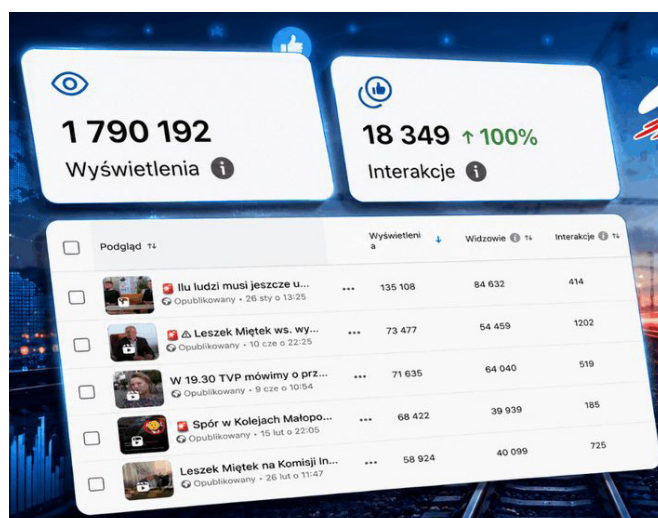
- 1 790 192 wyświetlenia,
- 18 349 interakcji,
- zaś wiele pojedynczych publikacji przekroczyło 50, 70, a nawet 135 tysięcy wyświetleń.

Tematy związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, warunkami pracy kolejarzy i przyszłością polskiej kolei trafiają do coraz szerszego grona odbiorców. Nasz głos jest słyszany nie tylko w środowisku kolejowym, ale również poza nim.

Media społecznościowe stały się dziś ważnym elementem działalności ZZM. Informujemy o negocjacjach, relacjonujemy wydarzenia, pokazujemy kulisy naszej pracy, publikujemy stanowiska i materiały edukacyjne. Chcemy, aby każdy mógł szybko dotrzeć do rzetelnych informacji o sprawach istotnych dla polskiej kolei i jej pracowników.

Dziękujemy wszystkim, którzy śledzą nasze profile, komentują, udostępniają nasze publikacje i pomagają nam docierać z przekazem jeszcze dalej.

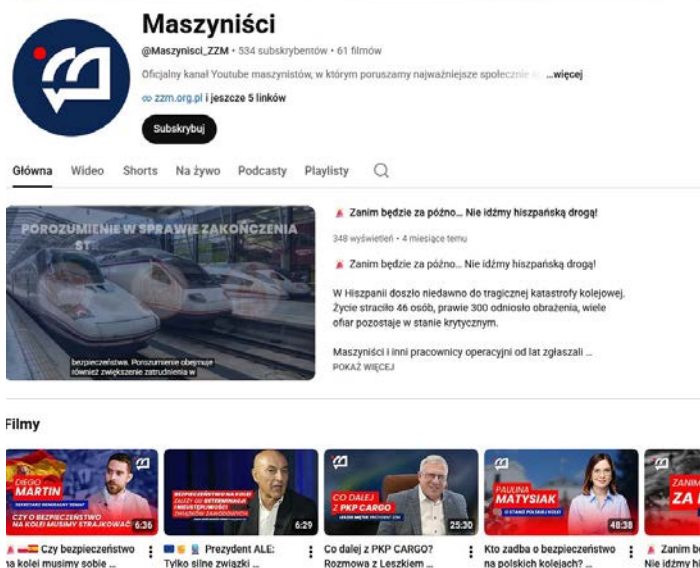
Koleżanki i Koledzy, zachęcamy Was do udostępniania naszych postów, zdjęć, materiałów wideo i relacji publikowanych na facebookowym profilu ZZM. Każde udostępnienie sprawia, że informacje o działaniach naszego Związku do-



cierają do kolejnych osób, wzmacniają nasz przekaz i budują rozpoznawalność ZZM w przestrzeni publicznej. W czasach, gdy tak wiele debat i dyskusji toczy się również w mediach społecznościowych, ma to naprawdę duże znaczenie.

Oczywiście, to dopiero początek. Przed nami kolejne wyzwania, nowe projekty i jeszcze więcej wartościowych materiałów.

Dziękujemy, że jesteście z nami i wspólnie budujemy silny, nowoczesny i coraz lepiej słyszalny głos Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce!



Humor

Dentysta do pacjenta:

- Uwaga, teraz może pana zabołec.
- Rozumiem, panie doktorze. Jestem na to przygotowany.
- Od pół roku spotykam się z pana żoną...

•

Na rozmowę kwalifikacyjną przychodzi młody człowiek. Rekruter przegląda dokładnie życiorys, odkłada go na bok, patrzy uważnie na kandydata i pyta:

- No dobrze, chce pan zacząć pracę od zaraz, ale właściwie co pan umie? Tylko proszę szczerze...
- Szczerze? To chyba nic...

Rekruter wzdycha i odpowiada:

- Bardzo mi przykro, ale jeśli chodzi o ten zakres kwalifikacji, to wszystkie stanowiska mamy już w firmie obsadzone.

•

Mundial. Gwiazdor po starciu w polu karnym pada na murawę i zwiija z bólu. Wbiegają noszowi i lekarz drużyny. Lekarz bada i mówi:

- Z nogą wszystko w porządku, ale powinieneś zejść z boiska. Zrobimy ci prześwietlenie głowy, bo chyba straciłeś kontakt z rzeczywistością! Piłkarz podnosi się na jedno kolano, poprawia fryzurę i pyta szeptem:
- Doktorze, ale z profilu wyszedłem dobrze? Bo kamera cały czas nas filmuje!

•

- Sąsiadko, jak sobie radzisz w te upały?
- Śpię z wentylatorem.
- Nie ze swoim chłopem?
- Nie, wentylator lepiej dmucha.

•



Modelarstwo

Na wystawie makiet kolejowych na dworcu Łódź Fabryczna kolega Marcel z miejscowego Klubu Modelarzy Kolejowych zaprezentował model 36WEha Newagu w barwach ŁKA.

(gm)



Filatelistyka

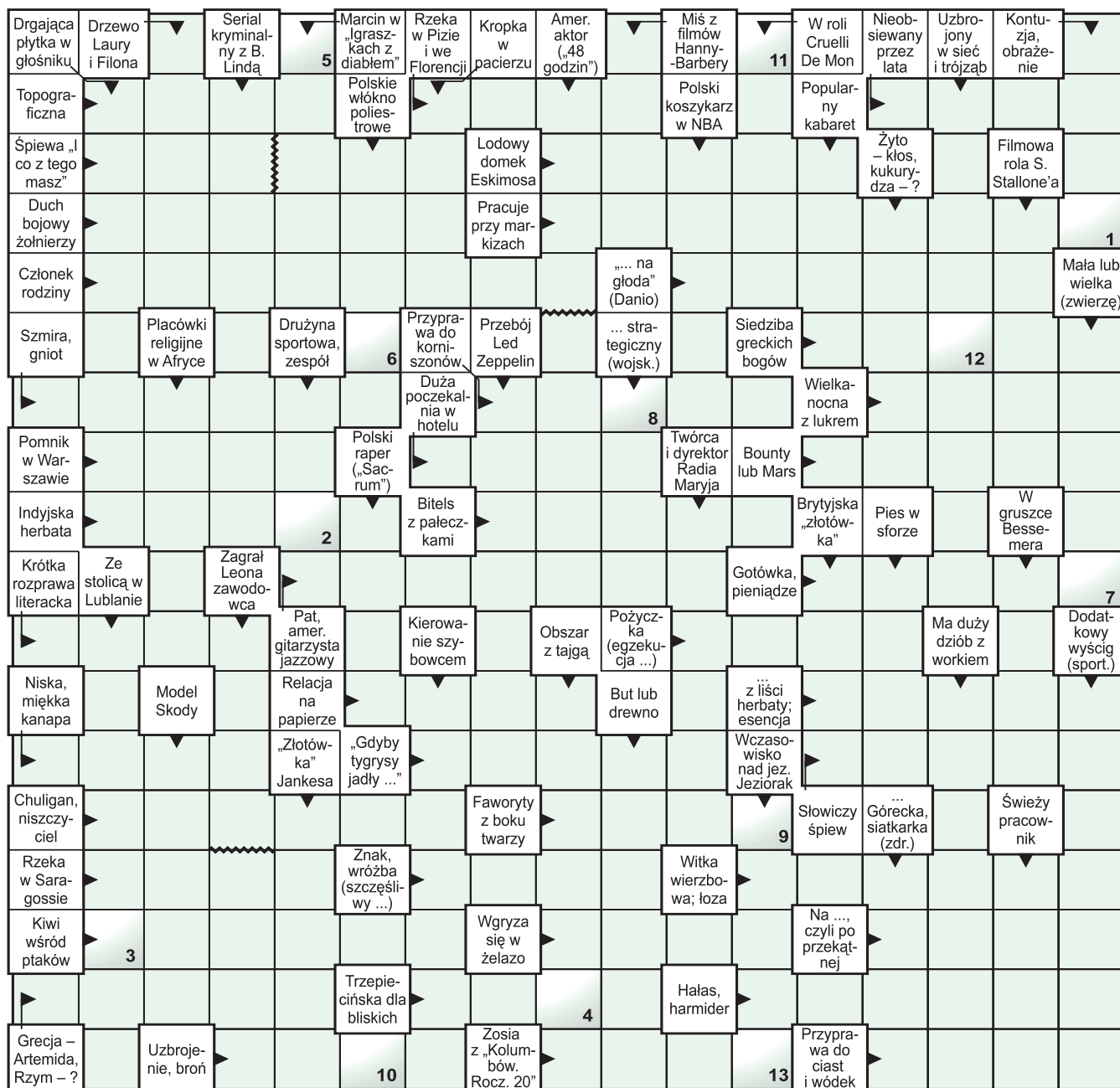
Z okazji 145-lecia Kolei Azerskich spółka AzerMarka LLC wydała pamiątkowe walory filatelistyczne.

Projekt przedstawia lokomotywę elektryczną Prima T8 produkcji Alstomu, używaną przez Koleje Azerbejdżanu (ADY). Na znaczku, bloczku i kopercie pierwszego dnia FDC widnieje wizerunek pociągu towarowego, a dodatkowo na kopercie - okolicznościowy datownik.

Ciekawostką jest fakt, że wszystkie walory zostały wydrukowane przez Bpost Stamps Production w belgijskim Mechelen. Znaczki pocztowe zostały wydrukowane w nakładzie 4 tys. egzemplarzy, koperty FDC w liczbie 200 sztuk. Projekt Aydin Asgarov.

(LEW)





Litery z pól ponumerowanych od 1 do 13 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązania krzyżówki nr 7 prosimy nadsyłać do 7 sierpnia 2026 r. pod adresem: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 7”. Za prawidłowe rozwiązanie wylosujemy nagrodę: pobyt weekendowy dla 2 osób w wybranym ośrodku CS Natura Tour. Rozwiązanie krzyżówki nr 6: „Prędkość konstrukcyjna”. Nagrodę – gadżety związkowe wylosował **Marek Duszek** z Łukowa. Gratulujemy, 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 adiestacji, a także zmiany tytułów.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

Druk – Drukarnia Papillon w Krakowie. Projekt i skład - gazetkiexpert.pl

Fot. Na okładce XXVII turniej piłki nożnej. Fot. R. Zarzecki

LETNI WYPOCZYNEK W PEŁNYM SŁONCU z NATURĄ

NATURAtour
GRUPA PKP

Czas obowiązywania oferty
26.06-31.08.2026

Spała	od 1200 zł
Karpacz	od 1170 zł
Zakopane	od 1795 zł*
Świnoujście	od 1920 zł
Ustka	od 2220 zł
Dziwnówek	od 1740 zł
Ustronie Morskie	od 2130 zł
Mielno	od 1890 zł
Jastarnia	od 1770 zł

Cena zawiera m.in.:

-  **pakiet 7 dni**
(6 noclegów)
(7 noclegów w OW Kolejarz Zakopane)*
-  **wyżywienie HB**
-  **ubezpieczenie NNW**
-  **podatek VAT**
-  **cena za 1 osobę**

ZAPRASZAMY DO KONTAKTU:

Infolinia: **22 266 87 65**
ORAZ W BIURACH PODRÓŻY

WWW.NATURATOUR.PL