



NIE
ZAKNEBLUJECIE
NAM UST!

Pamięć to za mało

Sierpień przynosi smutne rocznice katastrof kolejowych pod Otlóczynem i w Ursusie. Za każdą stoją dramaty rodzin pasażerów i kolejarzy, które nie przemijają. Takie chwile są czasem pamięci i zadumy, ale rodzą również pytania czego nas te tragedie nauczyły i czy potrafimy tę wiedzę wykorzystać, by zapobiegać kolejnym?

Dzisiejszy maszynista pracuje w zupełnie innych warunkach, co jednak nie usuwa wszystkich zagrożeń. Technologia nie zastąpi właściwej organizacji pracy, skutecznego nadzoru, rozsądnych procedur, sprawnej infrastruktury ani systemu umożliwiającego bezpieczne wykonywanie pracy. Maszynista jest tylko i aż jednym z ogniw skomplikowanego systemu, ale to właśnie na nim skupia się niemal cała odpowiedzialność, gdy dochodzi do zdarzenia. Tymczasem historia katastrof kolejowych pokazuje, że ich przyczyną jest splot uchybień organizacyjnych, technicznych i ludzkich.

Rozmowy o bezpieczeństwie nie można zatem sprowadzać wyłącznie do pytania, czy maszynista popełnił błąd. Trzeba pytać również, w jakich warunkach pracował, jakie zadania wykonywał, jakimi obowiązkami został obłożony, jak zorganizowany był ruch i jakie technologie miał do dyspozycji. I pytanie najważniejsze – w jakiej pozycji ustawił pracownika system? Czy stworzył mu możliwość ostrożnego i odpowiedzialnego prowadzenia pociągu, czy przeciwnie – obciążał go dziesiątkami bodźców, komunikatów, rozkazów i instrukcji? To szczególnie ważne w kontekście problemów, o ZZM mówi od lat. O czasie pracy i jak wygląda dziś środowisko pracy maszynisty – jak bardzo jest obciążone rosnącą liczbą cyfrowych komunikatów oraz coraz silniejszą presją czasu, punktualności i sprawności operacyjnej.

Maszynista odpowiada za swoje decyzje, ale nie może odpowiadać za cały system, którego są one częścią. Na bezpieczeństwo na kolei składają się stan infrastruktury i urządzeń sterowania ruchem, organizacja pracy, skuteczność szkoleń i procedur, jakość komunikacji oraz warunki, w jakich pracownik wykonuje swoje obowiązki. Błąd ludzki może

być bezpośrednią przyczyną zdarzenia, ale zawsze trzeba pytać również o to, dlaczego system dopuścił do sytuacji, w której pojedynczy błąd mógł mieć tak poważne konsekwencje.

Co istotne, podobnie na problem patrzy również Urząd Transportu Kolejowego. Dowodzi tego choćby komunikat opublikowany 30 lipca po posiedzeniu Zespołu zadaniowego ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce. Omawiając rosnącą liczbę zdarzeń SPAD, Urząd wskazał wówczas między innymi na problem rozproszenia uwagi, przygotowanie zawodowe maszynistów oraz ergonomię ich stanowiska pracy. Prezes Ignacy Góra podkreślał przy tym, że obowiązkiem pracodawców kolejowych jest tworzenie takich warunków pracy, które ograniczają ryzyko popełnienia błędu przez maszynistę.

Również w styczniowym materiale „SPAD pod lupą UTK” oraz towarzyszącej mu analizie wskazywał na przyczyny o charakterze systemowym – m.in. nieskuteczną komunikację operacyjną, brak odpowiednio skutecznych systemów nadzorujących jazdę, obciążenie pracą i niedoskonałości procedur. Wśród środków ograniczających ryzyko wymieniano również rozwój systemu ETCS, poprawę infrastruktury oraz taką organizację pracy, która przeciwdziała nadmiernemu zmęczeniu pracowników.

W wielu punktach diagnoza UTK jest zbieżna z tym, na co od lat zwraca uwagę ZZM. Inna sprawa, jakie praktyczne wnioski z tej diagnozy są dziś wyciągane. Na tym tle wątpliwości budzi inny komunikat UTK z 12 sierpnia, z zapowiedzią występowania przez Prezesa UTK do przewoźnika lub zarządcy o przeprowadzenie kontroli maszynisty w każdym przypadku określonych zdarzeń

SPAD. Nie kwestionuję prawa Urzędu do korzystania z takich instrumentów ani potrzeby dokładnego wyjaśniania każdego zdarzenia. Trudno jednak nie zauważyć rozbieżności pomiędzy szeroką diagnozą problemu systemowego, a zapowiedzią automatycznych reakcji koncentrujących się przede wszystkim na maszyniście.

ZZM od dawna domaga się ustawowego uregulowania czasu pracy maszynistów, wskazując, że zmęczenie jest jednym z czynników bezpośrednio wpływających na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Do tego dochodzi rosnąca liczba czynności wykonywanych przez maszynistę podczas prowadzenia pociągu. Obsługa systemów pokładowych, komunikacja radiowa, przyjmowanie i potwierdzanie poleceń czy wykonywanie innych czynności to kolejne momenty odciągające uwagę od obserwacji szlaku. Nowoczesna technologia miała wspierać człowieka i zwiększać bezpieczeństwo. Nie może prowadzić do sytuacji, w której na jedną osobę przerzuca się coraz większą liczbę obowiązków, a następnie obarcza pełnią odpowiedzialności, gdy któryś z elementów złożonego systemu zawiedzie.

Pamięci o Otlóczynie i Ursusie powinna towarzyszyć głębsza refleksja i uczciwa rozmowa o bezpieczeństwie na kolei tu i teraz, o problemach dotyczących organizacji pracy, infrastruktury czy procedur. Czas najwyższy, by głos środowiska kolejowego był traktowany jako źródło wiedzy o bezpieczeństwie i jego deficytach, a nie jako kłopotliwa krytyka. W przeciwnym razie konsekwencje mogą okazać się tragiczne.

Leszek Miętek
Prezydent ZZM

Nie zakneblujecie nam ust!

Sytuacja na kolei jest taka, jak każdy widzi. Po kolejnym groźnym zdarzeniu, lipcowym wykolejeniu pociągu towarowego w Wierchomli, prezydent ZZM Leszek Miętek skierował wystąpienie do UTK ws. poprawy bezpieczeństwa oraz rozmawiał na ten temat z mediami. W odpowiedzi z PKP Polskich Linii Kolejowych wypłynęło pismo mające wywołać efekt mrozący – z groźbą procesu i żądaniem przeprosin wobec zarządcy infrastruktury.

Do groźnego wykolejenia pociągu towarowego PKP Cargo doszło 17 lipca w Wierchomli, na Nowosądeckczyźnie. Obyło się na szczęście bez ofiar ludzkich i katastrofy ekologicznej – kilka wagonów które wylądowały w pobliskiej rzece Poprad było próżnych. Przyczyną wciąż bada Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, natomiast lokalne media, a konkretnie portal DTS24, szybko poinformował o notatce służbowej sporządzonej po zgłoszeniu przekazanym tuż przed zdarzeniem – przez maszynistę pociągu pomiarowego nr 339229 PKP Polskich Linii Kolejowych, który kursował na trasie Stary Sącz – Krynica-Zdrój i był prowadzony drezyną pomiarową EM120-072.

Złowieszczą notatka

Portal DTS24 wiernie odtworzył jej treść, która brzmiała: „Poszerzenie toru w dwóch lokalizacjach km 116,924 i km 116,957 – przekroczenie progu U3 zgłosił maszynista poc. 339229 (PKP PLK S.A.) relacji: Stary Sącz – Krynica-Zdrój prowadzony drezyną pomiarową EM120-072. Celem sprawdzenia powiadomiono torowistrza o godz. 8:05, na miejscu o godz. 8:30. Po wykonaniu pomiarów g. 8:45 prędkość rozkładowa – nie zachodzi potrzeba wprowadzenia obostrzeń”. Sekwencja zdarzeń jest niezwykle istotna, raptem kilka godzin później na tym odcinku linii kolejowej nr 96 doszło do wykolejenia pociągu towarowego PKP Cargo.

Zaniepokojony takim obrotem spraw prezydent ZZM Leszek Miętek zareagował wystosowaniem 21 lipca

oficjalnego pisma do prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Ignacego Góry, domagając się pilnego zorganizowania spotkania poświęconego bezpieczeństwu ruchu. Zwraca w nim uwagę na serię niepokojących zdarzeń, w tym wykolejenie w Wierchomli, do którego doszło mimo wcześniejszych zgłoszeń usterek infrastruktury, a także rosnącą liczbę przypadków pominięcia sygnału „Stój” oraz dodatkowe obciążenia związane z wdrażaniem systemu GSM-R i elektronicznym rozkazem pisemnym.



Szef ZZM zaapelował o pilne omówienie poziomu bezpieczeństwa oraz wypracowanie działań pozwalających ograniczyć zagrożenia i ryzyko kolejnych poważnych zdarzeń. Zaproponował aby w spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. oraz przewoźników. - Zwołanie posiedzenia Zespołu ds. Bezpieczeństwa z udziałem ZZM to ostatnia ścieżka dialogu w sprawie jego poprawy – wypowiadał się potem w mediach. Wskazywał, by nie rozpatrywać kolejnego zdarzenia jako odosobniony incydent, lecz jako nowy sygnał świadczący o narastających problemach systemowych oraz

podkreślał powtarzające się przypadki utrzymywania ruchu pociągów z prędkością rozkładową mimo zgłaszanych nieprawidłowości na szlakach.

Uderz w stół...

Niczym w popularnym powiedzeniu, nożyce się odezwały. Konia jednak z rzędem temu, kto pokładał wiarę, że odpowiedź ze strony PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. będzie propozycją konstruktywnej rozmowy, z wyznaczonym terminem dla poszukania i – co najważniejsze – znalezienia wspólnie rozwiązań w imię szybkiej poprawy poziomu bezpieczeństwa i uniknięcia zagrożeń. Na ręce prezydenta Miętka 28 lipca trafiło... wezwanie przedsądowe, w którym prawnicy „peelki” domagają się usunięcia z mediów społecznościowych ZZM materiału poświęconego bezpieczeństwu na kolei, zaprzestania jego rozpowszechniania, a w zamian: opublikowania przeprosin i sprostowania.

Innymi słowy reakcją PKP PLK na realne problemy ujawniane przez środowisko codziennych „użytkowników”, czyli maszynistowskie, było wystosowanie groźby procesu wobec lidera, które je głośno artykułuje! Żadne wysłuchanie uwag i merytoryczne ustosunkowanie się do nich, ani tym bardziej podjęcie konstruktywnego dialogu dla poprawy bezpieczeństwa w transporcie, dla dobra społecznego. Odpowiedź zarządcy infrastruktury to zastraszanie typu „odszczekaj albo spotkamy się w sądzie”. To nie jest normalna sytuacja, to patologia!

Nie damy się uciszyć!

Sygnalizowanie i alarmowanie o zagrożeniach to obowiązek organizacji społecznych, jak związki zawodowe. W tym konkretnym przypadku powinność ZZM nie tylko wobec maszynistów, których związek zrzesza i reprezentuje. Również wobec wszystkich kolejarzy i klientów kolei, zwłaszcza pasażerów, bo życie ludzkie to wartość największa. Fatalnie się stało i źle rokuje na przyszłość, że zamiast poważnego potraktowania uwag i zgłoszeń ZZM pochodzących z całej sieci mamy do czynienia z ewidentną próbą kneblowania lidera aby niewygodna prawda nie ujrzała światła dziennego. To zarazem bardzo niepokojący sygnał wysłany do całego

naszego środowiska, który być może ma na celu wywołanie efektu mrozącego.

W mediach i nie tylko rozgorzała zresztą debata. Opinie na temat na ile reakcja PLK wynikała z próby ochrony kryształowego wizerunku spółki, a na ile ograniczenia krytyki były podzielone. Warto w tym miejscu podkreślić wsparcie udzielone nam w sejmie przez niezależną posłankę Paulinę Matysiak: - Mówię jednym głosem ze związkowcami: bezpieczeństwo ruchu kolejowego nie może ustępować miejsca presji związanej z przepustowością linii, punktualnością czy wskaźnikami przewozowymi – grzmiała na mównicy sejmowej.

Koniec końców jeżeli któryś z decydentów liczył na to, że groźbami sądo-

wymi można zamknąć usta ZZM, to był w błędzie! Reprezentująca nas kancelaria prawna wystosowała 30 lipca odpowiedź na wezwanie przedsądowe (drukujemy je obok całości), w którym m.in. uznaje zarzuty PKP PLK za bezpodstawne i w całości je odrzuca oraz podtrzymuje stanowisko prezydenta ZZM. Czy to oznacza przeniesienie dyskusji na temat bezpieczeństwa ruchu kolejowego na salę sądową? To całkiem prawdopodobne, dlatego zabezpieczamy posiadany materiał dowodowy i dziękujemy za nowe sygnały, informacje i liczne dowody wsparcia! Razem konsekwentnie walczymy o bezpieczną kolej, także we własnym dobrze rozumianym interesie.

(raz)



Reaguj na zagrożenia!

Podczas codziennej służby stykamy się z zagrożeniami w ruchu kolejowym. To usterki, zaniedbania, sytuacje wątpliwe, niepewne, problematyczne. Zgłaszajcie je do nas, a my zrobimy wszystko co możliwe, by skutecznie przeciwdziałać nieprawidłowościom.

Każde zgłoszenie to dla nas:

- konkretny sygnał,
- dowód problemu, którego nie da się zignorować,
- element dokumentacji pozwalającej skutecznie interweniować.

Pamiętaj, każde zgłoszenie pomaga w ochronie życia i zdrowia maszynistów!

Zgłoś zagrożenie w ruchu kolejowym!

Zeskanuj kod i wypełnij formularz.

REAGUJMY ZANIM BĘDZIE ZA PÓŹNO!



Głos Maszynisty



Sopot, dnia 30 lipca 2026 roku

Szanowny Pan
Radca Prawny Rafał Stasiejko

Wydział ds. korporacyjnych i bieżącej obsługi prawnej
Biuro Prawne
Centrala

Pełnomocnik:
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

Dotyczy: Odpowiedzi na wezwanie do zaprzestania naruszeń dóbr osobistych, usunięcia skutków dokonanych naruszeń oraz zamieszczenia przeprosin i sprostowania z dnia 28 lipca 2026 r.

Szanowny Panie Mecenasie,

niniejszym, reprezentując Pana Leszka Miętka, będącego Prezydentem Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, na podstawie udzielonego mi pełnomocnictwa, do wglądu w mojej Kancelarii, oświadczam, że zawarte w wezwaniu z dnia 28.07.2026 r. zarzuty są w pełni bezpodstawne, nie znajdują oparcia w stanie faktycznym, ani obowiązujących przepisach, a tym samym neguję je w całości co do zasady.

Wypowiedzi Pana Leszka Miętka nie przekroczyły granic dopuszczalnej krytyki. Odnosiły się do kwestii mających istotne znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz ochrony praw pracowników kolei i zostały sformułowane w ramach debaty dotyczącej spraw pozostających w oczywistym interesie publicznym. Nie zawierają one bezpodstawnych insynuacji ani twierdzeń, które mogłyby uzasadniać przypisanie ich autorowi działania bezprawnego.

Jednocześnie wszystkie wypowiedzi Pana Leszka Miętka opierają się na faktach, których prawdziwość może zostać wykazana w toku postępowania sądowego. Reprezentowana przeze mnie strona dysponuje pełnym materiałem dowodowym, obejmującym dokumenty oraz zeznania świadków, potwierdzającym okoliczności stanowiące podstawę tych wypowiedzi.

Przesłane wezwanie należy ocenić jako próbę wywarcia presji na przedstawicielu związku zawodowego i ograniczenia prawa do podejmowania uzasadnionej krytyki w sprawach należących do zakresu działalności związkowej. Tego rodzaju działania mogą być postrzegane wyłącznie jako próba wywołania efektu mrozącego wobec działalności związkowej, a w konsekwencji budzić wątpliwości z punktu widzenia zakazu dyskryminacji związkowej.

Jeżeli Pana Mocodawca stoi na stanowisku, że doszło do naruszenia jego dóbr osobistych, właściwym miejscem do rozstrzygnięcia sporu jest postępowanie sądowe. Reprezentowana przeze mnie strona jest w pełni przygotowana do wykazania prawdziwości swoich twierdzeń oraz przedstawienia zgromadzonych dowodów. Wobec powyższego brak jest jakichkolwiek podstaw do uwzględnienia żądań zawartych w wezwaniu, które w całości pozostają bezpodstawne. Tym samym Prezydent ZZM Pan Leszek Miętek odmawia spełnienia zawartych w nim żądań, podtrzymując dotychczasowe stanowisko.

Z prac sektorów ZZM

Zaktywizowały się kolejne gremia średniego szczebla zarządczego ZZM. Pierwsze w X kadencji posiedzenia Sektora Przewozów Pasażerskich oraz Sektora Spółek Samorządowych ZZM poświęcone były sprawom organizacji i koordynacji pracy, kierunków działań oraz bieżącym zagadnieniom.

Posiedzenie Sektora Przewozów Pasażerskich z udziałem prezydenta Leszka Miętka oraz wiceprezydenta Daniela Biernacka prowadził 21 lipca przewodniczący sektora Marcin Hebda. Rozpoczął od przybliżenia uczestnikom regulaminu SPP, który zajmuje się sprawami w spółce PKP Intercity, po czym nastąpił wybór protokolanta. Na tę odpowiedzialną funkcję wybrano Bartosza Abramczyka, zarazem wiceprzewodniczącego sektora.

Prezydent Miętek nakreślił najważniejsze kierunki działań ZZM na rozpoczętą X kadencję. Wśród nich priorytetem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zwłaszcza w świetle ówczesnych, jak i niestety bieżących wydarzeń na sieci. Wyraził oczekiwania, apelując m.in. do uczestników spotkania o aktywność i własną inicjatywę we wszystkich sferach, w tym zgłaszanie wszystkich nieprawidłowości zauważanych podczas codziennej pracy. - To wy najlepiej wiecie, gdzie pojawiają się zagrożenia. Musimy wykorzystać tę wiedzę, zanim wydarzy się tragedia – przekonywał.

gać będzie ręk do pracy. Pierwszy to Komisja ds. Informacji, odpowiedzialna za rozwój komunikacji oraz budowanie marki ZZM i związkowego przekazu w przestrzeni publicznej. Drugi to Komisja Obrony Praw Pracowniczych, zespół ekspercki ds. związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, interpretacji przepisów i wsparcia maszynistów w postępowaniach po zdarzeniach. Zachęcał by posiedzenia sektora kończyły się konstruktywnie: wnioskami, uchwałami itp., co usprawni rozwiązywanie problemów.

Dalsza część spotkania poświęcona była sprawom bieżącym. Wśród nich pracom Komisji ds. Bezpieczeństwa w PKP w Intercity, gdzie w ramach różnych zespołów problemowych nasi przedstawiciele prowadzą dialog z pracodawcą. Omówione zostały zagadnienia już zrealizowane oraz wymagające dalszych starań, a także kwestie eksploatacyjne, taborowe, czy płacowe. Przełożą się one na konkretne, wymierne działania, które zostaną podjęte w perspektywie krótkoterminowej i długofalowej.



Liczy nie kłamią

Podkreślił także znaczenie liczebności związku w kontekście jego reprezentatywności i potrzebie wzmacniania poprzez rekrutację oraz rozszerzanie na nowe obszary. Np. poprzez docieranie do kandydatów na nowych członków związku już na etapie procesów szkoleniowych, czy otwierania się na inne grupy zawodowe.

Wiceprezydent Biernacki w uzupełnieniu przedstawił obszary działania, które ulegną wzmocnieniu w X kadencji, co wyma-

W grupie siła

Posiedzenie Sektora Spółek Samorządowych 18 sierpnia poprowadził nowy przewodniczący Mateusz Motyka. Rozpoczął od przywitania prezydenta ZZM Leszka Miętka i wiceprezydenta Sławomira Centkowskiego, którzy nakreślili zadania stawiane sektorowi przez Prezydium ZZM.

Szef ZZM rozpoczął od założeń, w ramach których obecny układ tego sektora (już bez Polregio) oferuje lepsze warunki do współpracy pomiędzy poszczególnymi, mniejszymi organizacjami. - Umożliwia koordynację i wspólne reagowanie w sprawach, które mogą dotyczyć wielu przewoźników jednocześnie oraz korzystanie z innych doświadczeń - wyjaśnił.

M.in. w tak fundamentalnych obszarach jak negocjowanie zakładowych układów zbiorowych pracy, spraw płacowych oraz innych zapisów dotyczących warunków pracy, a także działań wymagających interwencji na szczeblu centralnym – wobec pracodawców, instytucji państwowych, czy ustawodawcy.

Prezydent Miętek zwrócił również uwagę na rosnące wyzwania. W kontekście przewoźników samorządowych wskazał m.in. na rosnące koszty utrzymania coraz starszego taboru, ograniczenie możliwości finansowania jego zakupów ze środków unijnych oraz pełne otwarcie rynku przewozów pasażerskich na zagraniczną konkurencję w 2030 roku.



Przewodniczący Motyka podjął kwestie organizacji pracy sektora. Zwrócił uwagę na jego specyfikę – zrzeszenie organizacji związkowych działających w 10 różnych spółkach samorządowych. Jego wizja jako szefa zakłada, że ma on być organem służącym nie tylko wymianie informacji, ale miejscem rzeczywistej współpracy, koordynacji i wzajemnego wsparcia organizacji. W tym zakresie zapowiedział m.in. uporządkowanie spraw wspólnego repozytorium dokumentów i materiałów.

– Problemy mamy podobne, choć jesteśmy pod różnymi właścicielami i działamy w różnych częściach Polski. W tej kadencji powinniśmy próbować, przynajmniej w pewnym zakresie, standaryzować zasady pracy w poszczególnych spółkach – powiedział przewodniczący sektora.

Zaplecze techniczne w Lublinie

PKP Intercity ogłosiło przetarg na przebudowę i rozbudowę bocznicy kolejowej na stacji Lublin Główny. Nowa infrastruktura pozwoli zwiększyć efektywność obsługi pojazdów oraz usprawnić procesy utrzymaniowe w regionie Polski Wschodniej.

Obecnie bocznica kolejowa PKP Intercity w Lublinie, mimo istniejącego układu torowego, nie zapewnia w pełni infrastruktury umożliwiającej prowadzenie kompleksowych czynności utrzymaniowych i diagnostyki, zdolności postojowej dla rosnącej liczby pojazdów czy optymalnej organizacji pracy eksploatacyjnej. Brak odpowiedniego zaplecza technicznego w regionie powoduje konieczność kierowania pojazdów do innych ośrodków utrzymaniowych. Generuje to dodatkowe przejazdy techniczne, zwiększa koszty operacyjne oraz ogranicza efektywność wykorzystania taboru.

W ramach inwestycji powstaną trzy kluczowe obiekty:

- Hala Napraw Taboru, przeznaczona do realizacji przeglądów poziomów P1, P2 i P3 oraz napraw awaryjnych.
- Hala Utrzymania Bieżącego, służąca do codziennej obsługi taboru, w tym mycia, czyszczenia, diagnostyki i przygotowania składów do wyjazdu.
- Posterunek rewidentów, obejmujący część warsztatową i socjalną dla personelu obsługowego.

Hala Napraw Taboru zostanie wyposażona w cztery tory przeglądowo-naprawcze, kanały inspekcyjne, urządzenia technologiczne do obsługi różnych typów taboru, suwnice o udźwigu do 16 ton, tokarkę podtorową oraz zaplecze warsztatowe. W obiekcie znajdą się także pomieszczenia biurowe, techniczne i socjalne.



Układ torowy obejmie łącznie 17 torów oraz tory komunikacyjne i tor wyciągowy. Zostanie dostosowany do zwiększonej rotacji pojazdów oraz wymagań nowoczesnej eksploatacji taboru.

Inwestycja zostanie zrealizowana na obszarze około 7,7 ha, przy powierzchni zabudowy wynoszącej około 6,4 tys. m². Budynki będą wyposażone w panele fotowoltaiczne umożliwiające pozyskiwanie energii z odnawialnych źródeł energii. Projekt został zaplanowany na lata 2026-2028, a jej zakończenie przewidziano na III kwartał 2028 roku.

Dość zapowiedzi, czas na działania!

Latem wypadki przejazdach kolejowo–drogowych stają się prawdziwą zmorą maszynistów. Na posiedzeniu Sejmowej Komisji Infrastruktury wiceprezydent ZKM Daniel Biernacik domagał się zakończenia „ciągłych dyskusji” i przejścia do etapu wdrażania rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo.

W swoim wystąpieniu 29 lipca przypomniał różne działania i inicjatywy dotyczące poprawy bezpieczeństwa podejmowane przez ZKM. Szczególną uwagę poświęcił kampanii społecznej #ChcęŻyc wszczętej po tragicznych wydarzeniach z 2024 roku, w których życie na służbie straciło trzech kolejarzy, w tym dwóch maszynistów. Jak podkreślił, jej celem było pokazanie dramatycznych konsekwencji wypadków nie tylko z perspektywy statystyk, lecz przede wszystkim ludzi – optyki maszynistowskiej, drużyn konduktorskich i rodzin pracowników, którzy muszą w ich następstwie mierzyć się z traumą.

Najmocniejszym wątkiem wystąpienia wiceprezydenta Biernacika była ocena skuteczności działań instytucji państwowych. Precyzyjnie wypunktował ile razy temat poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo–drogowych był przedmiotem prac zarówno Komisji, jak i jej podkomisji. Przykładowo w 2025 roku w dniach: 19 marca i 7 lipca. Mimo wyczerpującej dyskusji, licznych zapowiedzi i zaprezentowanych koncepcji pożądaných efektów nie widać.

- Chciałbym wiedzieć z czym przyjdziemy na kolejną Komisję za 3–4 miesiące. Czy znowu będziemy rozmawiać o pilotażach i planach, czy usłyszymy: to wdrożyliśmy, to już działa, a za kilka miesięcy uruchomimy kolejne rozwiązania? – pytał retorycznie.



Wiceprezydent ZKM mocno nalegał by przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i PKP Polskich Linii Kolejowych wskazali konkretne terminy realizacji wielokrotnie zapowiadanych działań – zarówno legislacyjnych, jak i technicznych. Jak podkreślił, pracownicy naoglądali się już dostatecznie dużo analiz i nasłuchali szumnych, acz pustych deklaracji. Oczekują od decydentów większej odpowiedzialności i konkretów, które realnie przełożą się na poprawę bezpieczeństwa na polskiej kolei, w tym przypadku: bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo–drogowych.

PERSONALIA



P.o. prezesa CPK
Marcin Michalski

CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY.

Rada nadzorcza spółki CPK sp. z o.o. odwołała 30 lipca prezesa spółki Filipa Czernickiego oraz członka zarządu Dariusza Kusia, odpowiedzialnego za część lotniskową. Stanowili połowę zarządu spółki.

Do zmian doszło miesiąc po odwołaniu Macieja Laska z urzędu pełnomocnika rządu ds. CPK, którego zastąpił Piotr Malepszak, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury odpowiedzialny za kolej. Dymisje zbiegły się z publikacjami medialnymi na temat alarmowania zarządu o braku zapewnienia finansowania dla inwestycji, co miało blokować budowę łódzkiego tunelu dla Kolei Dużych Prędkości.

Na p.o. prezesa spółki został wyznaczony Marcin Michalski, związany wcześniej z sektorem bankowym, a zarządzanie komponentem lotniskowym przejął Adam Ferens.

Spółka CPK należy w 100 proc. do Skarbu Państwa. Odpowiada za przygotowanie inwestycji Port Polska, w ramach której ma powstać m.in. centralne lotnisko w Baranowie oraz system Kolei Dużych Prędkości.

Ku przyszłości

W siedzibie Agencji Rozwoju Przemysłu odbyło się spotkanie z udziałem jej przedstawicieli, zarządu Polregio oraz reprezentatywnych organizacji związkowych.

ZZM reprezentowali prezydent Leszek Miętek oraz wiceprezydent Sławomir Centkowski, zarazem przedstawiciel załogi w radzie nadzorczej przewoźnika. Dyskutowano o kwestiach taborowych, problemach właścicielskich oraz możliwych rozwiązaniach systemowych, które mogłyby stworzyć stabilne warunki funkcjonowania firmy.

Zasadnicze decyzje, m.in. w zakresie zmian właścicielskich oraz

mechanizmów finansowania, wykraczają poza kompetencje ARP i leżą w gestii administracji rządowej. W odpowiedzi na postulaty strony związkowej wiceprezes ARP Marek Zaleśny zadeklarował podjęcie działań zmierzających do przeprowadzenia wspólnego spotkania z udziałem Ministra Aktywów Państwowych, Ministra Infrastruktury oraz Ministra Finansów.

Czas podwyżek

W kilku spółkach związkowi zawodowcy udało się doprowadzić do wdrożenia podwyżek wynagrodzeń dla załogi.

O 500 zł brutto na pracownika wzrosną od 1 lipca wynagrodzenia dwóch przewoźników, których udziałowcem jest Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego. Mowa oczywiście o spółkach Koleje Mazowieckie i Warszawska Kolej Dojazdowa.

W innej spółce samorządowej - Kolejach Śląskich akcja podwyżkowa nastąpi z kolejnym miesiącem. Wynagrodzenia pracowników wzrosną od 1 sierpnia o 4 procent, czyli ok 25 proc. powyżej poziomu inflacji.

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

POLREGIO z umową na nowe pojazdy

Nowe elektryczne zespoły trakcyjne zasilą tabor POLREGIO. Przewoźnik podpisał umowę na zakup sześciu jednostek ELF, które wyprodukuje PESA Bydgoszcz. Składy pojawią się na torach w połowie 2029 r.

Umowa obejmuje zakup sześciu elektrycznych zespołów trakcyjnych. Ich łączna wartość to 214,8 mln zł netto. Zgodnie z obecnymi założeniami nowe pojazdy będą kierowane do obsługi połączeń regionalnych i aglomeracyjnych, przede wszystkim w województwach łódzkim i warmińsko-mazurskim.

– Dzisiejsza umowa to kolejny ważny krok w kierunku wzmocnienia i odmłodzenia floty POLREGIO. Pojazdy będą nowoczesne, ekologiczne i komfortowe, a pierwsi podróżni skorzystają z nich za niecałe trzy lata – mówi Andrzej Pawłowski, prezes POLREGIO i dodaje: – Nowy tabor to dla nas nie tylko kwestia poprawy warunków podróży dla pasażerów, ale także istotny element zwiększający atrakcyjność naszej oferty w kolejnych samorządowych postępowaniach na obsługę połączeń w regionach.

Poza zamówieniem podstawowym, POLREGIO ma możliwość domówienia kolejnych 16 jednostek w ramach prawa opcji. Finalne decyzje w tym zakresie przewoźnik uzależnia od otrzymania dofinansowania w ramach unijnego programu FENIKS.



Składy będą klimatyzowane, wyposażone w nowoczesny system informacji pasażerskiej oraz gniazdko elektryczne i porty USB. Na pokładzie podróżni skorzystają z bezprzewodowego internetu. W każdym z pojazdów znajdzie się miejsce na co najmniej 5 rowerów. Dostępny będzie też defibrylator, a wszystkie EZT-y będą dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Każda jednostka pomieści co najmniej 310 pasażerów, w tym 190 na miejscach siedzących. Dzięki tzw. trakcji wielokrotnej, w razie prognozowanej zwiększonej frekwencji, pojazdy będzie można złączyć.

Z pasją przez życie

Kolej to nie tylko służba i codzienna odpowiedzialność za bezpieczeństwo. Za każdym mundurem i stanowiskiem kryje się człowiek – ze swoimi marzeniami i talentami. Członkowie ZZM potrafią zaskakiwać paletą różnorodności swoich prywatnych pasji. Zagłębiliśmy za kuliszy zawodowej codzienności i poznajemy ludzi, których zainteresowania i dokonania są niezwykle.

Grzegorz Kuryłowicz, maszynista Północnego Zakładu PKP Intercity, to bez wątpienia wielki pasjonat historii. Do tego stopnia, że w ostatnich klasach liceum nauczyciele powierzali mu prowadzenie lekcji na temat II wojny światowej. Działal również w grupach rekonstrukcyjnych, zgromadził w domu kolekcję militariów i mocno wszedł w świat strategicznych gier wojennych. Prywatną pasję współdzieli z zainteresowaniami kolejnictwem i pracą zawodową, jako maszynista z 14-letnim stażem. Czasem te dwa światy przenikają się, jak np. w przypadku maszynistów pociągów pancernych, którzy stali się przedmiotem jego dociekań.

Jako pasjonat strategicznych, symulacyjnych gier planszowych o wielkich kampaniach wojennych 7 lat temu nasz kolega rozpoczął pewien eksperyment. Jak przyznaje, trochę dla zabawy, a trochę z ciekawości do czego doprowadzi go wiedza i wyobraźnia. Okazało się, że do czołowego światowego wydawcy.

Na podstawie zagranicznych planszówek o kampanii wrześniowej Grzegorz postanowił stworzyć nowy koncept. Po swoim, według własnych pomysłów i polskiej optyki. Zaczęło się całkiem niewinnie: od wydrukowania map heksagonalnych, nanoszenia terenu kredkami, wycinania żetonów z kartonu, dokładania mechanik etc.

- To były moje własne eksperymenty myślowe w mechanice gier wojennych, żeby symulować różne zdarzenia, jak np. Bitwę o Bory Tucholskie. Wszystko szybko się rozwijało i nabierało odpowiednich kształtów. Gdy udało mi się stworzyć coś, co można było już nazwać grą wojenną, zabrałem ją na Konwent Gier i przetestowałem z kolegami. Kilku z nich zasugerowało mi, że powinienem rozejrzeć się za profesjonalnym

wydawcą – opowiada Grzegorz Kuryłowicz.

Posłuchał dobrych rad. Najpierw razem z kolegą po fachu Tomaszem Gaffke, również maszynistą Zakładu Północnego PKP Intercity, w gdańskiej scenerii (m.in. na Westerplatte) nagrali intrygujący trailer gry, który do dzisiaj można znaleźć w serwisie YouTube. Profesjonalny film promocyjny oraz szczegółowy opis projektu został rozesłany do renomowanych wydawców w branży. Odważny i dość zuchwały ruch „człowieka z ulicy” spotkał się z przychylnością i uznaniem szefów Vuca Simulations. Od jednego ze światowych potentatów na rynku gier planszowych przyszła propozycja współpracy, na którą Grzegorz ochoczo przystał.

Podpisanie kontraktu na wydanie gry rozpoczynało nowy etap – dopieszczania detali, a następnie dopinania wszystkiego na ostatni guzik. Proces wydawniczy trwał 4 lata, bo autorowi i wydawcy zależało na jak najlepszym efekcie końcowym, począwszy od aspektów graficznych, poprzez prace redakcyjno-edytorskie, testy, czy tłumaczenia poszczególnych instrukcji, czasem kilkudziesięciostronicowych, na język angielski. Model biznesowy wydawcy to zasadniczo rynek zachodni i Stany Zjednoczone, więc głównie tam szuka szerokiego grona odbiorców produktu.

- Gry wojenne są długie, obszerne, mają aspekt historyczny i edukacyjny, więc to była pieczołowita, iście tytaniczna praca. Wymagała m.in. dogłębnych analiz politycznych czy sytuacji bitewnych, wgryzania się w monografię armii, czy wspomnienia obu stron dla odtworzenia np. pozycji sztabów i jednostek co do godziny w różnych miejscach. Przykładowo zebranie niezbędnej wiedzy na temat Bitwy pod Tomaszowem Lubelskim zajęło mi przeszło trzy tygodnie.



Głównie żmudnego ślęczenia nad książkami i wynotowania potrzebnych informacji – wyjaśnia maszynista PKP Intercity.

Szybko jednak dodaje, że praca sprawiła dużą przyjemność, a jej efekt finalny właśnie możemy podziwiać i my. Gra „In Fours to Heaven” (czwórkami do nieba – ang.) poświęcona kampanii wrześniowej trafia właśnie do oficjalnej sprzedaży. Tytuł jej pomysłodawca i designer zaczerpnął z wiersza Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego „Pieśń o żołnierzach z Westerplatte”. Odnosi się on wprost do polskiej symboliki i morale, fundamentach na jakich oparł swój koncept Grzegorz Kuryłowicz.

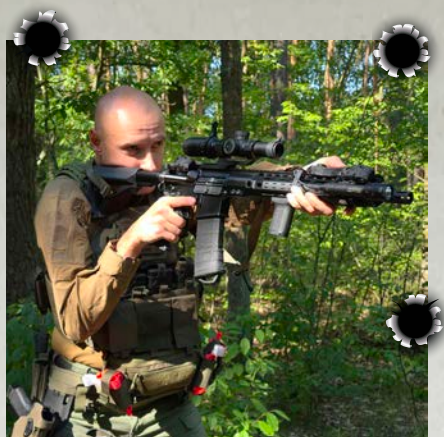
Pełna kampania to aż 120 godzin gry, co podobno jest czasem standardowym dla symulacyjnych planszówek. Można ją podzielić na elementy. „In Fours to Heaven” zawiera przy tym bowiem 18 scenariuszy

Paweł Wójcicki to przewodniczący najmłodszej organizacji członkowskiej ZZM – w Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie. „Za pulpitem” zasiada od 2015 roku, rok wcześniej z licencją maszynisty trafił do spółki. Tak rozpoczęła się jego kolejarska służba, którą wykonuje z dumą do dzisiaj. Równolegle zimą 2022 roku zaczęła się historia, która skłoniła go do – jak mówi – wzięcia innych spraw we własne ręce.



Rozpoczęta 24 lutego 2022 roku przez Rosję inwazja na Ukrainę wywołała szok i destabilizację m.in. na naszej wschodniej granicy, przez którą przetaczała się fala uchodźców. Polska poczuła oddech wojny, a rosyjska agresja odebrała poczucie bezpieczeństwa nie tylko naszym sąsiadom.

– Pierwsza moja styczność z bronią palną miała związek z wybuchem pełnoskalowej wojny na Ukrainie. Pierwszy raz w życiu dotykałem prawdziwej broni na strzelnicy 7 marca. Motywem była chęć zapewnienia swojej rodzinie bezpieczeństwa. A broń palna ma to do siebie, że wyrównuje szanse. Bez względu na wagę ciała, trenowane sztuki walki itp. – wyjaśnia Paweł Wójcicki.



Pod wpływem tego impulsu i pierwszych udanych doświadczeń szybko złapał bakcyła. Przeszedł całą wymaganą prawem procedurę: zapisanie się do klubu sportowego, kurs na patent strzelecki, zdobycie licencji zawodniczej i zdanie egzaminu organizowanego przez Polski Związek Strzelectwa Sportowego. Ma dwa pozwolenia na posiadanie broni: do celów sportowych i do celów kolekcjonerskich. Zdobycie nowych uprawnień i umiejętności zajęło naszemu koledze cztery miesiące.

To był właściwie dopiero początek, bo nowa pasja wciągnęła go na dobre. Najpierw przepisał się do innego klubu. Stowarzyszenie „Braterstwo” to największa organizacja strzelecka w Polsce, zrzeszająca 100 tysięcy osób. Nic dziwnego, że oferowała nowe, lepsze możliwości do samorealizacji i poszerzała horyzonty. Paweł Wójcicki poznał tam wielu nowych ciekawych ludzi podziwiających zainteresowania, a także zrobił kursy: na prowadzącego strzelanie i instruktora strzelectwa.

Jest także posiadaczem 10 sztuk broni palnej, broni współczesnej. Zgodnie z prawem, do jej przechowywania konieczna jest specjalna certyfikowana szafa S1, posiadająca odpowiednie zabezpieczenia. Zapytany po co taki arsenał, odpowiada że to nie dużo, a limit przy jego uprawnieniach przewiduje sztuk broni 30.

– Prawie każdy facet jest gadżeciarzem, a to działa podobnie dla każdego hobby. Pierwszym zakupem był pisto-

let Beretta APX – moja druga miłość, a ostatnim Glock 19. Nie idę w ilość. Wyznaję zasadę posiadania broni, którą umiem się posługiwać biegle – opowiada maszynista SKM Warszawa.

Swoje umiejętności doskonalili również w organizacji o charakterze paramilitarnym pn. Liga Proobronna. – Szkolimy się m.in. z podręczników Wojska Obrony Terytorialnej z różnych taktyk: zielonej, czerwonej, czarnej. Trochę ostatnio to zaniedbałem na skutek nowych obowiązków związkowych, ale chciałbym wrócić do tego – opowiada.

Swoją postawą Paweł Wójcicki nawiązuje do przedwojennego Kolejowego Przysposobienia Wojskowego, które być może zaordynuje w ZZM. Zrobił także profesjonalny kurs ratownika kwalifikowanej pierwszej pomocy w Centrum Ratownictwa. Takiego człowieka dobrze mieć po swojej stronie.

Rafał Zarzecki



Ochrona dziedzictwa

PKP SA i PKP Intercity powołały Fundację Parowozownia Chabówka, której celem jest zabezpieczenie przyszłości placówki oraz zgromadzonego w niej zabytkowego taboru.

Rozpoczyna to nowy etap w dziejach Parowozowni, która ostatnio funkcjonowała w strukturach PKP Cargo jako Skansen Taboru Kolejowego. Do zadań Fundacji należeć będzie m.in. ochrona unikatowych zbiorów, utrzymanie infrastruktury i pojazdów historycznych. Ważnym zadaniem pozostanie zachowanie specjalistycznej wiedzy dotyczącej renowacji i obsługi parowozów, a także przekazywanie tych kompetencji kolejnym pokoleniom. Pracujący w Parowozowni mechanicy, rzemieślnicy, elektromonterzy i inni specjaliści posiadający unikatowe kompetencje często zbliżają się do wieku emerytalnego.

Fundacja planuje podjąć współpracę ze szkołami technicznymi, organizacjami kolejowymi, stowarzyszeniami miłośników kolei i partnerami lokalnymi. Zakres działalności obejmie również inicjatywy muzealne, edukacyjne i turystyczne oraz organizację wydarzeń tematycznych. PKP Intercity wesprze utrzymanie czynnego taboru oraz przejazdy zabytkowymi składami, wykorzystując swoje zaplecze techniczne, operacyjne i przewozowe. Jednym z głównych kierunków działalności Fundacji będzie rozwijanie i rozszerzenie oferty o kolejne trasy. Planowana jest również synergia z projektem „Nieśpieszny”.



W kwestii modernizacji ekspozycji wewnętrznej i zewnętrznej, ta w budynku administracyjnym ma zostać wzbogacona o elementy multimedialne i interaktywne przedstawiające nie tylko rozwój lokomotyw i wagonów, ale również pracę maszynistów, palaczy, mechaników, pracowników warsztatów itp.

W Parowozowni Chabówka znajduje się ponad 100 jednostek historycznego taboru. Wśród nich jest 17 sprawnych pojazdów, w tym 3 czynne parowozy, 33 jednostki oczekujące na naprawy okresowe oraz 53 obiekty pełniące funkcję eksponatów.

masłów
17-19.09.2026

Europejski Dzień Maszynisty Centralne Obchody

17 września (czwartek)

13:00-17:00 Wycieczka na Święty Krzyż

18:00 Kolacja grillowa

18 września (piątek)

10:00 Msza święta

12:00 Uroczysta akademія

19:00 Bal Maszynisty

Organizatorzy



Partnerzy

warta. plus

Sponsorzy



Stacja Emerytura

Nie mówimy żegnaj

Nasze grono uszczupliło się o kolejnych dobrych kolegów po fachu, którzy szczęśliwie dojechali do stacji końcowej po wieloletniej służbie.



Maszynista Polregio S.A. Lubelski Zakład w Lublinie Mirosław Kiesel przyprowadził ostatni pociąg 26 maja - o numerze 21224, relacji Lublin-Terespol.

Karierę rozpoczął w 1981 roku w szkole kolejowej o profilu elektromonter taboru kolejowego. Od 1986 r. pracował jako rzemieślnik w Lokomotywowni Łuków. Po odbyciu służby wojskowej, w 1988 r. rozpoczął pracę w Oddziale Automatyki i Telekomunikacji. Uprawnienia maszynisty pojazdów elektrycznych uzyskał w 2009 r. w Kolejach Mazowieckich.

W 2012 roku rozpoczął pracę w Lubelskim Zakładzie Przewozów Regionalnych, którą następnie kontynuował w Polregio Lublin - w Sekcji Łuków. Maszynista Mirosław Kiesel przepracował sumiennie na kolei 45 lat. Przyszedł wreszcie czas gdy można spełniać swoje marzenia. Życzymy dużo zdrowia na zasłużonej emeryturze.

(RK)



Jerzy Kosiński, starszy maszynista PKP Intercity w Poznaniu, 22 lipca przyprowadził pociąg 8310 relacji Kołobrzeg – Przemysł Główny. Symboliczną taśmę prędkościomierza przeciął na stacji Poznań Główny. Po przepracowanych 45 latach była to ostatnia służba naszego kolegi przed odejściem na zasłużoną emeryturę.

Po ukończeniu Technikum Kolejowego w Poznaniu w 1981 roku rozpoczął pracę w Lokomotywowni Stargard Szczeciński - na stanowisku młodszego maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych. Od 1985 r. kontynuował pracę w Lokomotywowni Poznań Franowo. Prawo kierowania elektrycznymi pojazdami trakcyjnymi nabył w 1987 roku.

Uhonorowany odznakami „Zasłużony dla Kolejnictwa” oraz „Zasłużony dla ZZM”.

Pogodnym usposobieniem, otwartością na ludzi i poczuciem humoru zaskarbił sobie szacunek zarówno u podróżnych, jak i pracowników innych Sekcji. Teraz nadszedł czas na realizację swoich marzeń.

(TK)



Na zasłużoną emeryturę przeszedł Mirosław Janicki, starszy maszynista PKP Cargo Szczecin.

Swoją długoletnią przygodę z koleją rozpoczął w 1977 roku, natomiast z jazdą: w 1980 r. Zawsze sumiennie wykonywał swoje obowiązki i pomagał młodszym kolegom szlifować umiejętności zawodowe. Dał się także poznać jako osoba życzliwa z dużą dawką humoru.

Teraz przyszedł czas aby spełniać marzenia. Życzymy dużo zdrowia w nowym rozdziale życia.

(MŻ)



Z końcem lipca po pół wieku służby na zasłużoną emeryturę udał się Andrzej Kolasa, maszynista Zakładu Centralnego PKP Intercity – Sekcja Łódź.

Z koleją związany od 1976 roku. Poszczególne szczeble kariery zawodowej pokonywał jeszcze w ówczesnym przedsiębiorstwie państwowym PKP. Między innymi od 1979 roku młodszy maszynista, od 1 kwietnia 1986 r. na stanowisku maszynisty pojazdu trakcyjnego. W latach 2000-2010 piastował funkcję starszego maszynisty pojazdów trakcyjnych.

Pożegnalną jazdę Andrzej Kolasa odbył pociągiem 01516 „Generał Kruszewski” 24 lipca, a na stacji końcowej Łódź Fabryczna w tym doniosłym momencie uczestniczyli współpracownicy i członkowie rodziny.

Samych dobrych dni na nowym życiowym torze.

(MS)



■ PamiętaMY!

Nasi przedstawiciele oraz sympatycy uczcili pamięć ofiar katastrof kolejowych oraz oddali hołd ich ofiarom.

Przedstawiciele MNZZM w Toruniu oraz tamtejszej Kolejowej Izby Tradycji w 46. rocznicę katastrofy kolejowej pod Otlóczynem stawili się pod pomnikiem upamiętniającym tragedię. Złożyli wiązanki, zapalili znicze i pomodlili się za 67 zmarłych.

Dzień później, 20 sierpnia, nasi przedstawiciele oddali hołd pamięci 16 ofiar katastrofy kolejowej w warszawskim Ursusie. Z inicjatywy zewnętrznej, wspartej wydatnie przez ZZM, w 2024 roku stanął tam pomnik. Wryto na nim imiona i nazwiska 16 ofiar tragedii, która wydarzyła się 20 sierpnia 1980 roku.



■ Na scenie

Bodaj po raz pierwszy w polskim teatrze powstał spektakl opowiadający o maszyniście.

W sierpniu na scenie letniej Teatru PO KOLEI na Dworcu Głównym we Wrocławiu wystawiano sztukę Tomasza Mana „Maszynista”, której bohaterem jest maszynista pociągów towarowych z 30-letnim stażem (w tej roli ceniony Jacek Braciak). Miesiąc przed planowaną emeryturą podczas służby przytrafia mu się zdarzenie z gatunku potrafiących w ułamku sekundy zburzyć misternie układany plan na życie.

Spektakl był reklamowany jako opowieści o odpowiedzialności, granicach ludzkiej psychiki i traumie. Miejmy nadzieję że pojawi się w stałym repertuarze któregoś z teatrów i będzie okazją zobaczyć go jesienią na scenie, tym bardziej że współorganizatorami wydarzenia były PKP S.A. i BWA Wrocław.



Naszemu Koledze
Bogdanowi Nawrockiemu
 wyrazy najgłębszego współczucia
 z powodu śmierci
MAMY
 składa
 Rada Koła Szczecin
 oraz Koleżanki i Koledzy

Odzyskane muzealia

Stacja Muzeum otworzyła nową wyjątkową wystawę - z eksponatami, które wróciły do Warszawy po 80 latach.

Obiekty zabrane podczas II wojny światowej i odnalezione w zbiorach Deutsches Technikmuseum w Berlinie, powróciły do Polski 4 sierpnia. Jedenaście miniaturowych eksponatów z kolekcji przedwojennego Muzeum Komunikacji w Warszawie to pierwszy od zakończenia wojny skutecznie przeprowadzony zwrot obiektów należących do tej placówki.

Wśród odzyskanych eksponatów znalazły się m.in. model aerodynamicznej lokomotywy parowej z 1934 roku oraz fragment modelu wagonu aerodynamicznego z oryginalną międzywojenną kolorystyką. Muzealia są cennym świadectwem rozwoju polskiej techniki kolejowej i osiągnięć polskich inżynierów.

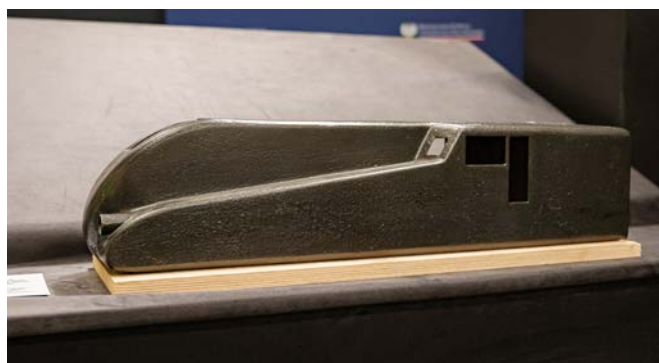
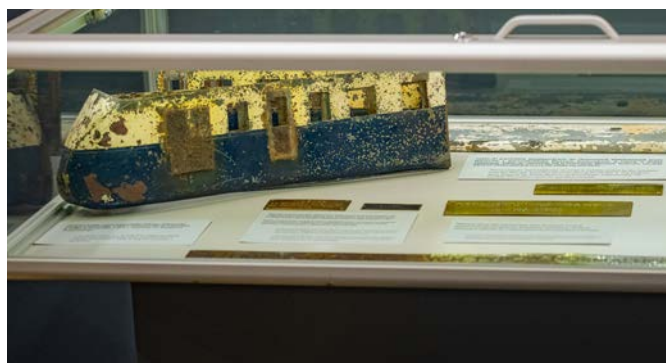
- To kolejny sukces restytucyjny Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, które podejmuje wszelkie możliwe działania, aby odnaleźć i przywrócić do macierzystych kolekcji polskie dobra kultury zabrane i zaginione podczas II wojny światowej – mówił na otwarciu wystawy Maciej Wróbel, sekretarz stanu w MKiDN. – Od 2008 roku do Polski wróciło 919 obiektów z 14 krajów w wyniku zakończenia 153 spraw, w tym w 2025 roku – 101 obiektów w ramach 25 spraw restytucyjnych, a w 2026 roku – 36 obiektów w wyniku 16 spraw. Ich odzyskanie nie byłoby możliwe, gdyby nie praca zespołowa wielu osób: pracowników Ministerstwa, muzealników, badaczy, historyków sztuki, konserwatorów zabytków.

Odzyskanie eksponatów było efektem wieloletnich badań proveniencyjnych prowadzonych w Polsce i Niemczech. W 2025 roku Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego wszczęło formalną procedurę restytucyjną, zakończoną przekazaniem jedenastu muzealiów Polsce.

- Do Warszawy wróciły eksponaty z kolekcji jednego z najważniejszych muzeów II Rzeczypospolitej, które dokumentowało rozwój polskiej komunikacji i osiągnięcia naszych inżynierów. Przed wojną Muzeum Komunikacji zgromadziło jedną z najcenniejszych kolekcji techniki transportu w Europie Środkowej.

II wojna światowa przerwała rozwój tej wyjątkowej instytucji i doprowadziła do rozproszenia jej zbiorów. Powrót pierwszych odzyskanych eksponatów oznacza nie tylko odzyskanie cennych muzealiów, ale także symboliczne odbudowywanie kolekcji, której tradycję kontynuuje Stacja Muzeum – podkreśla Emilia Oleksiak, dyrektor Stacji Muzeum.

Wystawa „Dziedzictwo Odzyskane” opowiada o historii przedwojennego Muzeum Komunikacji, wojennych losach jego zbiorów oraz wieloletnich działaniach, dzięki którym odzyskane eksponaty po ponad ośmiu dekadach powróciły do Warszawy.



Humor

Ankieta uliczna:

- Czy nie sądzi pan, że współcześnie w kinie widzi się zbyt wiele przemocy i seksu?
- Być może, ale w trakcie seansu rzadko rozglądam się po widowni.

•

- Słyszałem, że się ożeniłeś.
- Tak.
- Dzieci planujecie?
- Drugie tak.

•

Na urlopie:

- Słyszałeś że 12 sierpnia ma być nie-samowite zaćmienie Słońca? Księżyc zasłoni 85 procent tarczy!
- Eee, nad Bałtykiem i tak nic się nie zmieni.
- Jak to?
- Od lipca całe Słońce zasłaniają nam chmury!

•

Żona do męża:

- Tylko popatrz, kochanie. Oto najlepszy dowód, że reklama nie kłamie
- twoja koszula jest śnieżnobiała.
- Ok, ale prawdę mówiąc wołałem gdy była w kratkę...

•

W restauracji:

- Wasza zupa smakuje jak szampon brzozyowy zmieszany z olejem silnikowym i zaprawionym spirytusem kamforowym – awanturuje się gość.
- Wprost niebywałe – odpowiada kelner – czego to pan w życiu nie próbował.

•



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

Urugwajska Poczta upamiętniła wyjątkowymi walorami 125-lecie kolei w Cardonie.

Pierwszy parowóz który pojawił się na stacji La Lata (trasa z Mal Abrigo do Mercedes) 1 marca 1901 roku na zawsze odmienił dynamikę gospodarczą i społeczną regionu. Pociąg stał się kluczowym motorem integracji terytorialnej, stworzył nowe miejsca pracy oraz napędził lokalny handel i mobilność mieszkańców.

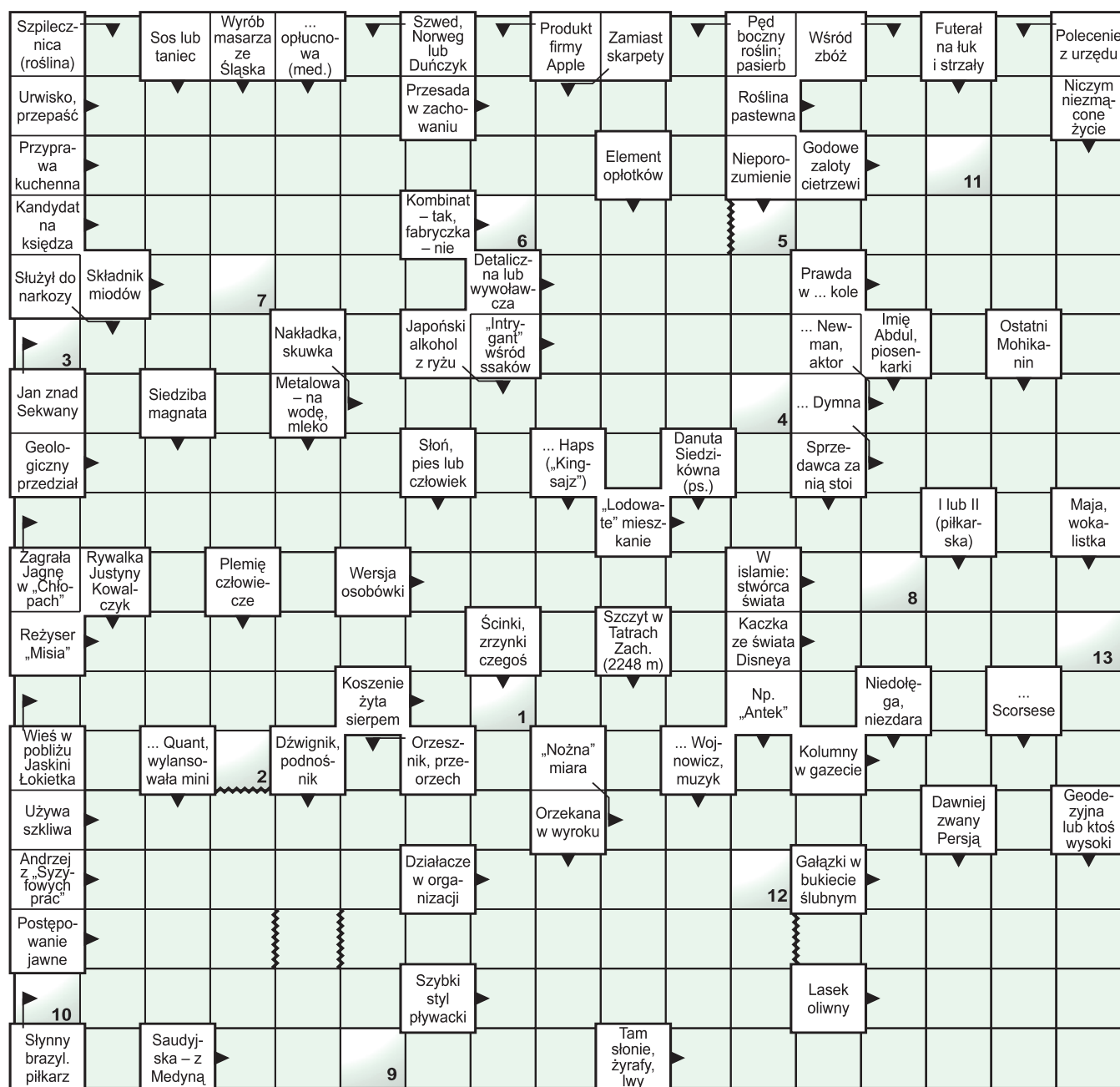
Wydany przez Correo Uruguayo z okazji 125. rocznicy przybycia pierwszego pociągu do Cardony pamiątkowy znaczek pocztowy przedstawia brytyjski parowóz układu 4-4-0 („Eight-wheeler”), wyposażony w dwuosiowy wózek toczny z przodu oraz dwie osie napędzane.

Na kopercie FDC jest naklejony oficjalny znaczek, unieważniony specjalnym ozdobnym datownikiem.

Wartość nominalna: 37 pesos urugwajskich, nakład znaczków: 15 tys. sztuk, projektant: A. Rodríguez.

(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 8 prosimy nadsyłać do 10 września 2026 r. pod adresem: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 8”. Za prawidłowe rozwiązanie wylosujemy nagrodę: gadżety związkowe. Rozwiązanie krzyżówki nr 7: „Zanik napięcia”. Nagrodę – pobyt weekendowy dla 2 osób w wybranym ośrodku CS Natura Tour wylosowała **Daria Kuryło** z Lublina. Gratulujemy, voucher wysłamy pocztą. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie adresu zamieszkania oraz pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.

ZORGANIZUJ WYDARZENIE TAM GDZIE DOJEDZIESZ KOLEJĄ

IMPREZY OKOLICZNOŚCIOWE



ZAPRASZAMY
NATURA TOUR



KONFERENCJE



SZKOLENIA



ZESKANUJ I SPRAWDŹ
OFERTĘ

naturatour.pl