



# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

[www.zzm.org.pl](http://www.zzm.org.pl)

Nr 2/2022

LIPY 2022



**PKP cargo**  
GRUPA P&P

5 150 002-1 2151

**ET22-2001**

## TOMASZ PIETREK

KANDYDAT NA PRZEDSTAWICIELA ZAŁOGI  
W WYBORACH DO RADY NADZORCZEJ PKP CARGO S.A.



 PKPCARGO

### Skierujmy naszą Spółkę na właściwe tory

- › Kolejarz z 32-letnim stażem pracy, głównie w zespole drużyn trakcyjnych
- › Maszynista trakcji spalinowej i elektrycznej
- › Pracownik Śląskiego Zakładu PKP CARGO S.A. w Tarnowskich Górach
- › Przewodniczący Sektora Przewozów Towarowych ZZM
- › Doświadczony w reprezentowaniu interesów załogi wobec pracodawców
- › Uczestnik negocjacji m.in. nad układem zbiorowym pracy Spółki

Niech Twój głos ma znaczenie!  
Wspólnie przywróćmy blask narodowemu przewoźnikowi!



*Papillon*  
DRUKARNIA OFFSETOWA

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

### pod semaforem



**Dla POLREGIO**  
– za przedłużające się mediacje i brak porozumienia w sprawie podwyżki wynagrodzeń



**Dla Ministerstwa Infrastruktury**  
– za procedowanie Ustawy o czasie pracy maszynistów

# Wybory do rady PKP Cargo

Wiodącym tematem posiedzenia Sektora Przewozów Towarowych ZMZ 26 stycznia była kwestia naszej reprezentacji w jednym z ważniejszych gremiów w PKP Cargo.

Tematem, którym rozpoczęło się posiedzenie była kwestia wygasającej kadencji członków Rady Nadzorczej PKP Cargo S.A. Pełniący dotychczas funkcję przedstawiciela pracowników w Radzie Tadeusz Stachaczyński poinformował członków sektora, że w związku z planowanym przejściem na emeryturę nie planuje ponownego kandydowania na to stanowisko. Jednocześnie podziękował za zaufanie jakim trzy lata temu obdarzyli go pracownicy spółki i wysunął kandydaturę Tomasza Pietrka – jako najbardziej doświadczonego w kwestiach rozmów zarówno z przedstawicielami pracodawcy jak i w kontaktach z pozostałymi, działającymi w ramach społecznej strony związkami zawodowymi.

Sektor jednogłośnie udzielił wotum zaufania, delegaci deklaruowali poparcie swoich organizacji, a kandydat wyraził zgodę na start w nadchodzących wyborach.

Prezydent Leszek Miętek zaznaczył, że działalność w Radach Nadzorczych wiąże się z odpowiedzialnością nie tylko za właściwe reprezentowanie interesów pracowniczych, ale w obecnej sytuacji, w której spółka się znajduje – przyszłość jej i pracujących w niej nie tylko członków związku lecz wszystkich zatrudnionych. To ogrom odpowiedzialności i pracy która czeka nowego członka RN.

Kolejnym tematem omawianym były trwające rozmowy płacowe. Nastroje wśród pracowników PKP Cargo S.A. są fatalne – brak podwyżek rekompensujących galopującą inflację i wzrost kosztów utrzymania kumuluje negatywne emocje. Nie pomaga również brak Zarządu w składzie rokującym choćby pozytywny kierunek zmian w Spółce. Przedłużające się procedury i brak decyzyjności w kwestiach kluczowych dla pracowników determinuje związki zawodowe do podjęcia kroków w kierunku zakończenia dialogu społecznego i wejścia na drogę sporu zbiorowego, a być może i podjęcia trudnej decyzji o bardziej drastycznych krokach – choćby organizacji akcji protestacyjnych czy strajkowych. Za taki stan rzeczy nie ponosi odpowiedzialności strona społeczna ale właściciel spółki.



Podziękowanie za godne reprezentowanie załogi w RN PKP CARGO S.A. Tadeuszowi Stachaczyńskiemu złożył Prezydent ZMZ Leszek Miętek.

OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE

Ja, Andrzej Jabłoński, przepraszam Andrzeja Zawodnego za działania godzące w Jego dobre imię, polegające na upublicznieniu nieprawdziwych informacji, że Andrzej Zawodny unikał pracy, przekazywaniu informacji, że nie przeprowadził badań okresowych oraz, że nie przepracował łącznie 35 godzin, a także przepraszam za to, że w trakcie spotkania z kadrą kierowniczą powiedziałem, że Andrzej Zawodny kłamie co do ilości członków Związku Zawodowego.

Andrzej Jabłoński

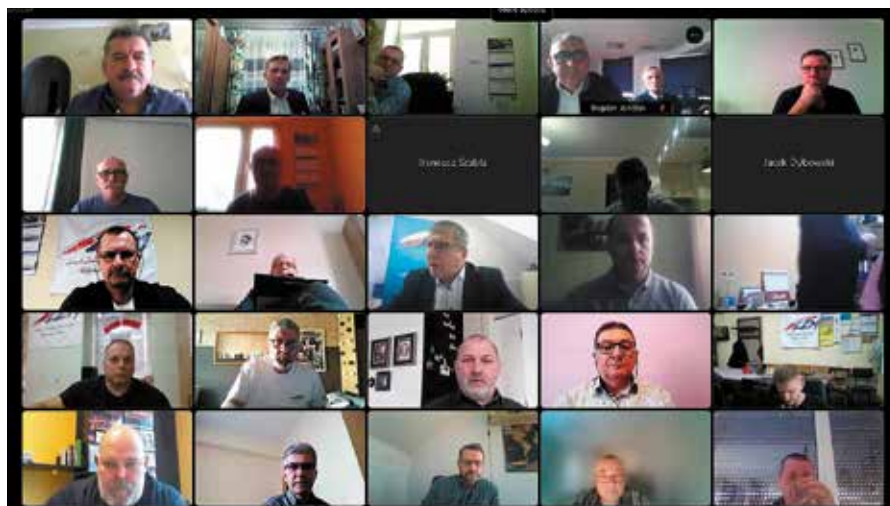
# Z prac Rady Krajowej ZZM

Nadal panująca w kraju fala pandemii Covid-19 nie pozwoliła ponownie na bezpośrednie spotkanie. Trzeciego lutego w formie wideokonferencji, odbyło się pierwsze w tym roku posiedzenie Rady Krajowej ZZM.

Rok 2021 zebrał smutne żniwo – pośród nas brakuje znanych i szanowanych kolegów Józefa Ogorzałego – Członka Rady Krajowej i Przewodniczącego ZZM w PR Kraków i Jarosława Sromały – Członka Rady Krajowej, Przewodniczącego NZZM w PR Bydgoszcz, Przedstawiciela Załogi w Radzie Nadzorczej PR. To ich pamięć uczcili minutą ciszy członkowie RK.

Obrazy rozpoczęło omówienie stanu realizacji kalendarium wyborczego ZZM. Jednogłośnie przyjęto propozycję zorganizowania Sprawozdawczo-Wyborczego Krajowego Zjazdu Delegatów ZZM w ośrodku „Zacisze” w Spale. Ośrodek zarówno ze względu na swoją lokalizację jak i warunki umożliwiające zorganizowanie spotkania w licznym gronie uzyskał aprobatę Rady.

Sektor Przewozów Pasażerskich ZZM – bieżące działania w PKP Intercity przedstawił przewodniczący Zbigniew Błaszowski. Przypomniał o wynegocjowanych pod koniec ubiegłego roku podwyżkach płac, o których pisaliśmy w styczniowym numerze Głosu Maszynisty. Dodatkowo omówił Projekt Protokołu Dodatkowego Nr 4 do ZUZP który został złożony w PIP. Uzgodnienia w nim zawarte przewidują między innymi zniesienie wymogu rocznego zatrudnienia jako warunku wypłaty ekwiwalentu za węgiel. Projekt również przewiduje wzrost stawek dodatku kilometrowego za jednoosobowe prowadzenie pociągów do prędkości 160 km/h bez urządzeń ETCS. Wymaga to jednak zmian w Rozporządzeniu, tu jednak ZZM ma pewne wątpliwości w sprawie konieczności spełnienia dodatkowych wymogów bezpieczeństwa ruchu. W najbliższej perspektywie czasowej planowane są prace nad wprowadzeniem nowego, motywacyjnego systemu wynagradzania dla pracowników PKP Intercity.



Omówienie prac Sektora Przewozów Towarowych ZZM zdominowały sytuacja w PKP Cargo S.A. i zbliżające się wybory na przedstawiciela pracowników w Radzie Nadzorczej. Nadal brak pełnego składu Zarządu oraz planów na poprawę kondycji spółki. Radzie Krajowej przedstawiona została kandydatura Tomasza Pietrka wysunięta na posiedzeniu Sektora Przewozów Towarowych ZZM i została przyjęta pełną akceptacją. Wkrótce ruszy akcja zbierania podpisów poparcia kandydata w ramach procedury wyborczej. Brakiem konsensusu zakończyło się spotkanie z Zarządem Spółki dotyczące postulatów płacowych wysuniętych przez stronę społeczną. Szerzej piszemy o tym na stronie ....

Przedstawiono także sytuację w pozostałych Spółkach przewozów towarowych wchodzących w skład Sektora w tym Cargo Service, DB Cargo, Lotosie i w PKN Orlen. Ciekawostką jest rozwiązanie problemu braku podwyżek w spółce Arcelor Mittal gdzie maszyniści złożyli masowo wypowiedzenia umowy o pracę – wprowadzenie podwyżki obyło się bez sporu zbiorowego, a jedność i determinacja opłaciła się pracownikom.

Sektor Spółek Samorządowych ZZM to głównie temat nadchodzących wyborów uzupełniających do Rady Nadzorczej w POLREGIO S.A. oraz rozmów płacowych w spółce. Kandydat ZZM – Sławomir Centowski uzyskał silne poparcie pracowników – za aktywność w zbieraniu podpisów jak i udział w referendum strajkowym podziękował zarówno on sam jak i Prezydent Miętek. W spółce trwają – spór zbiorowy i spotkania z udziałem mediatora. W Kolejach Śląskich przez błędy merytoryczne wrócił z PIP protokół dodatkowy do ZUZP dotyczący ulg przewozowych – po wniesieniu poprawek zostanie ponownie procedowany. W Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, podobnie jak u innych przewoźników odbija się w pracy przewozowej absencja spowodowana. W Kolejach Wielkopolskich nie podpisano nowego regulaminu wynagradzania mającego wejść od początku lutego – tworzą się tarcia na linii pracodawca – organizacje związkowe.

Zdalnie połączył się z Radą Krajową Pan Mecenasek Kajetan Komar – Komarowski reprezentujący Lex Secure – zapewniającą skuteczną ochronę prawną dla Członków ZZM. Poinformował, że kancelaria oprócz



# Referendum i mediacje w Polregio

W ramach wszczętego w Polregio przez Międzyzwiązkowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy sporu zbiorowego na tle płacowym rozpoczęły się mediacje z pracodawcą z udziałem wyznaczonego mediatora.

Strona społeczna podtrzymała 4 lutego wysunięte i w pełni uzasadnione oczekiwania wdrożenia systemowej podwyżki płac w spółce. Prezes Artur Martyniuk przedstawił stan rozmów z poszczególnymi marszałkami na temat ich wsparcia finansowego (stanowisko w tej sprawie opracowuje także Konwent Marszałków). Podtrzymał również dotychczasowe stanowisko w zakresie wysokości i terminów wdrożenia podwyżki. Strona związkowa przekonywała, że propozycja zarządu nie rekompensuje drastycznego wzrostu kosztów życia. Narastająca wśród pracowników frustracja zaowocować może eskalacją w postaci akcji protestacyjnych. Świadczy o tym przeprowadzone w dniach 17–28 stycznia referendum strajkowe wśród załogi Polregio. Wyso-

ka mimo pandemii frekwencja – między 70 a 90 proc. w zależności od zakładu, a zwłaszcza wyniki głosowania dobitnie obrazują panujące nastroje.

Koniec końców pierwsze spotkanie z udziałem mediatora nie doprowadziło do konsensusu – strony nie doszły do porozumienia. Na wniosek MKP-S mediator wystąpił do Agencji Rozwoju Przemysłu o zorganizowanie spotkania właściciela z przedstawicielami związków zawodowych. Odbyło się ono 14 lutego.

Strona społeczna przekazała w jego trakcie największemu udziałowcowi Polregio, jakim jest ARP, informację o skierowanych do pracodawcy żądaniach płacowych oraz powiadomiła o wynikach referendum strajkowego. Domagała się także przedstawienia przez właściciela

## Referendum strajkowe w Polregio w liczbach:

- 17-28** – w tych dniach stycznia się odbyło
- 4536** – tylu pracowników spółki wzięło w nim udział
- 4440** – tylu spośród nich opowiedziało się za strajkiem w przypadku niespełnienia żądań MKP-S
- 82** – tylu było przeciwnych przeprowadzeniu akcji strajkowej

kierunków dalszego rozwoju spółki poprzez przyjęcie programu inwestycji taborowych. ■

## Przedstawiciel pracowników w RN POLREGIO S.A.



15 lutego Komisja Wyborcza przedstawiła oficjalne wyniki przeprowadzonego głosowania wśród pracowników spółki na członka Rady Nadzorczej reprezentującego ich interesy.

W wyborach wystartowało dwóch kandydatów. Stosunek głosów kształtował się następująco: 2987 głosów na Sławomira Centkowskiego i 558 na Krzysztofa Filipiaka.

W chwili oddawania magazynu do druku wynik wyborów nie został jeszcze oficjalnie ogłoszony. ■



Pragnę serdecznie podziękować wszystkim pracownikom naszej spółki, osobom zaangażowanym w organizację oraz sprawne przeprowadzenie wyborów. Szczególne słowa wdzięczności kieruję do członków mojego związku. Wyrazy podziękowania za okazane wsparcie i życzliwość składam także pozostałym organizacjom związkowym.

Na wynik wyborów przekłada się olbrzymi nakład pracy, trudu i zaangażowania wielu osób.

To mobilizuje mnie do podejmowania szybkich działań mających na celu rozwiązywanie problemów oraz czuwanie nad kształtowaniem odpowiedniej drogi rozwoju naszej spółki na rzecz polepszenia warunków pracy pracowników.

Wasze zaangażowanie i poczucie odpowiedzialności za naszą firmę powoduje, że jestem dumny z tego, iż jestem członkiem tego ZESPOŁU. Zapewniam, że dołożę wszelkich starań, by godnie go reprezentować i nie zawieść Waszego zaufania.

Jeszcze raz dziękuję wszystkim za udzielone poparcie oraz udział w tych niezwykle ważnych wyborach.

Z wyrazami szacunku  
**Sławomir Centkowski**

# Wokół podwyżek w PKP Cargo

Zgodnie z zawartym w sierpniu 2021 roku porozumieniem na początku bieżącego roku przedstawiciele pracodawcy zasiedli do rozmów płacowych ze związkami zawodowymi.

Wspólne wystąpienie związków (z 18 stycznia – pismo do zarządu) oraz spotkanie w siedzibie spółki w Warszawie (31 stycznia) dotyczyły postulatów zgłaszanych przez stronę społeczną, dotyczących podwyżki wynagrodzeń od 1 kwietnia 2022 r. Konsensusu nie udało się osiągnąć. Strona związkowa postuluje o wdrożenie od kwietnia systemowej podwyżki wynagrodzenia zasadniczego o 600 zł (i proporcjonalnej dla osób wynagradzanych według wskaźnika). Rekomenduje też analogiczne podwyżki w spółkach grupy PKP Cargo.

Uzasadnieniem są koszty utrzymania rosnące z powodu nienotowanej od lat inflacji i brak systemowej podwyżki płac w spółce od 2019 roku. Należy również wspomnieć, że także przed 2019 rokiem wynagrodzenia pracowników w spółce nie należały do czołowych w grupie PKP. Obecny, radykalny wzrost cen niemal w każdym aspekcie życia (gaz, prąd a co za tym idzie czynsze, paliwa i żywność) powoduje sytuacje, w których pracownicy nie są w stanie zaspokoić podstawowych potrzeb swoich rodzin.

W skierowanym do pracodawcy piśmie związkowcy wskazują też na wzrost wynagrodzeń u konkurencji, co może powodować odejścia pracowników ze względów ekonomicznych do innych spółek kolejowych, co może zagrozić procesowi przewozowemu.

Na taki stan rzeczy związki reprezentujące pracujących w PKP Cargo S.A. nie mogą pozostawać obojętne. Oczekują od zarządu zawarcia porozumienia do końca lutego – inaczej zakończą dialog społeczny i wysuną roszczenia w trybie ustawy o sporach zbiorowych. ■

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

## PKP Intercity ubiega się o środki na ERTMS

**Po raz pierwszy w historii spółki PKP Intercity złożyło wniosek o dofinansowanie do Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF). Spółka zamierza pozyskać 4,24 mln euro (ok. 19,5 mln zł) na wyposażenie ponad 100 lokomotyw w urządzenia Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS).**

W pierwszym etapie złożony przez PKP Intercity wniosek w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” 2021–2027 (CEF 2) został pozytywnie zaopiniowany przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej. Teraz wniosek oczekuje na ocenę Komisji Europejskiej. Decyzja Komisji dot. wyboru projektów do dofinansowania przewidziana jest na czerwiec br. PKP Intercity planuje pozyskać 4,24 mln euro (ok. 19,5 mln zł) na dofinansowanie ERTMS w latach 2022–2026.

Instrument „Łącząc Europę” (CEF) na nową perspektywę finansową 2021–2027

został ustanowiony w lipcu 2021 r. Rozporządzeniem Unii Europejskiej. Głównymi celami CEF są budowa, rozwój, modernizacja i ukończenie transeuropejskich sieci w sektorach transportu, energii i technologii cyfrowych. W sektorze transportu do otrzymania unijnego wsparcia finansowego na podstawie wspomnianego rozporządzenia kwalifikują się m. in. działania wspierające systemy aplikacji telematycznych na potrzeby transportu, w tym Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS).

Środki z Instrumentu „Łącząc Europę” (CEF) są jednym z przewidzianych kilku źródeł finansowania rozszerzonej strategii inwestycyjnej PKP Intercity z perspektywą do 2030 roku. W jej ramach Spółka przeznaczy 27 mld zł na nowoczesny tabor oraz przyjazne środowisku stacje postojowe. Wśród pozostałych źródeł finansowania wymienić należy: środki własne, rozliczenie środków pozyskanych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura



i Środowisko 2014–2020 (POIiŚ), wykorzystanie kredytu udzielonego przez Europejski Bank Inwestycyjny, środki z programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS), środki z Krajowego Planu Odbudowy, emisje obligacji oraz kredyty inwestycyjne. ■

# Ustawa wreszcie na „tapeście”

Do oficjalnego wykazu prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów wpisany został projekt ustawy o czasie pracy maszynistów, przedłożony przez Ministerstwo Infrastruktury.

Według informacji podanych na portalu [gov.pl](http://gov.pl), celem rozwiązań planowanych w projekcie jest eliminowanie zagrożeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego wynikających z naruszania przez maszynistów limitów czasu pracy oraz wymaganego okresu odpoczynku między służbami. Chodzi także o wyeliminowanie nieprawidłowości wynikających ze zróżnicowania standardów odnoszących się do warunków pracy maszynistów u poszczególnych przewoźników kolejowych działających w Polsce. W ocenie Ministerstwa Infrastruktury, konieczne jest wprowadzenie na wzór ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców, szczególnej regulacji ustawowej dotyczącej czasu pracy maszynistów.

Jak czytamy: „W transporcie kolejowym grupą zawodową kluczową pod względem bezpieczeństwa ruchu są maszyniści oraz prowadzący pojaz-

dy kolejowe. (...) Dlatego projekt ustawy o czasie pracy maszynistów został opracowany przez Podzespół ds. bezpieczeństwa przy Zespole Trójstronnym ds. Kolejnictwa powołanym w styczniu 2017 r. W skład Podzespołu wchodził przedstawiciele związków zawodowych, spółek kolejowych oraz Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej”.

– O wprowadzenie ustawy w plany prac rządu staramy się od wielu lat. Pojawiła się nadzieja, że w końcu projekt pojawi się w parlamencie. Kluczowy w ustawie jest sposób obliczania czasu pracy – będzie jednakowy u wszystkich przewoźników, co wykluczy z rynku tych, którzy manipulowaniem nim uzyskują przewagi konkurencyjne. Oczywiście będzie to miało również znaczący wpływ na poprawę bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Klu-

czową sprawą, jeśli chodzi o ustawę jest Centralny Rejestr Maszynistów i możliwość kontroli w czasie rzeczywistym zarówno czasu pracy maszynistów jak i ich uprawnień do dostępu na infrastrukturę – taboru, na którym praca ma być wykonywana. Myślę, że ustawa w niedługim czasie przejdzie przez parlament i zakończy przeciągające się nadmierne rozmowy i jałowe dyskusje na ten temat. Zwracam uwagę, że ZZM jako jedyny podmiot (włączając przewoźników) poczynił bardzo daleko idące ustępstwa zmierzając do konsensusu, jeśli chodzi o zapisy tej ustawy. Mam nadzieję, że przygotowane zapisy staną się obowiązujące dla zasad wyliczania czasu pracy i nadzoru nad nim – mówi prezydent ZZM Leszek Miętek.

Planowany termin przyjęcia projektu ustawy przez Radę Ministrów to II kwartał 2022 r. ■

## Kancelaria Prezesa Rady Ministrów

O Kancelarii **O Radzie Ministrów** Co robimy Exposé Aktualności Kontakt PL ▾

🏠 > Kancelaria Prezesa Rady Ministrów > O Radzie Ministrów > Wykaz prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów

< Powrót

## Wykaz prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów

🔍 Projekt ustawy o czasie pracy maszynistów

Pokaż filtry ▾

Znaleziono: 1 [Wyczyść wyniki](#) ✕

Numer projektu	Tytuł	Organ odpowiedzialny za opracowanie projektu	Osoba odpowiedzialna za opracowanie projektu	Organ odpowiedzialny za przedłożenie projektu RM	Planowany termin przyjęcia projektu przez RM	Data publikacji	Podgląd
UD48	Projekt ustawy o czasie pracy maszynistów	MI	Andrzej Bittel Sekretarz Stanu	MI	II kwartał 2022 r.	2020-01-21 09:00	<a href="#">Zobacz</a>



# Wyłączyć z płacy minimalnej wszystkie dodatki

Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych walczy o zmiany w zakresie składnikowym minimalnego wynagrodzenia za pracę. To bardzo ważne, szczególnie teraz, gdy inflacja galopuje i ci, którzy zarabiają najmniej, coraz bardziej ubożeją.

Dzięki aktywności OPZZ udało się już wyłączyć z zakresu składnikowego dodatek za pracę w porze nocnej (od 1.01.2017 r.) oraz dodatek za staż pracy (od 1.01.2020 r.). Kolejnym krokiem powinno być wyłączenie innych składników wynagrodzenia z kategorii wynagrodzenia minimalnego. Minister Rodziny i Polityki Społecznej uważa, że to mogłoby obciążyć nazbyt pracodawców. A co z pracownikami?

OPZZ wielokrotnie zgłaszało postulat wyłączenia innych składników wynagrodze-

nia z wynagrodzenia minimalnego. W odpowiedzi na wniosek OPZZ, minister Marlena Małąg poinformowała, że nie widzi obecnie możliwości realizacji postulatu. W jej ocenie wprowadzenie powszechnej regulacji uwzględniającej wyłączenie poszczególnych dodatków z minimalnego wynagrodzenia za pracę mogłoby niewątpliwie skutkować znacznymi obciążeniami finansowymi dla pracodawców, znajdujących się często w trudnej sytuacji ze względu na przedłużający się okres epidemii COVID-19.

– Szkoda, że minister rodziny i polityki społecznej, troszcząc się o przedsiębiorców, nie dostrzegła pracowników, którzy zostali w sposób szczególny poszkodowani przez pandemię COVID-19 oraz rosnącą z miesiąca na miesiąc inflację. W ich przypadku nawet najmniejszy wzrost płacy minimalnej ma ogromne znaczenie – komentuje Norbert Kusiak, dyrektor Wydziału Polityki Gospodarczej i Funduszy Strukturalnych OPZZ. ■

[www.opzz.org.pl](http://www.opzz.org.pl)

## Spółka POLREGIO S.A. z tytułem Solidnego Pracodawcy Roku 2021!

**Solidny Pracodawca Roku to tytuł przyznawany najlepszym pracodawcom w Polsce, stanowiący potwierdzenie klarowności oraz rzetelności działania firm. Pozytywna weryfikacja spełnienia przez pracodawcę szeregu surowych kryteriów z wielu obszarów potwierdza, że podmiot kieruje się w codziennych działaniach wysoką etyką zarządzania oraz tworzy sprzyjające warunki do pracy i rozwoju zawodowego.**

W POLREGIO wiele osób pracuje od samego początku założenia spółki, czyli od 2001 r. W ciągu dwóch dekad przewoźnik zmienił się nie do poznania. Spółka umocniła pozycję lidera w branży i przez ostatnie dwa lata, pod nowym, dynamicznym kierownictwem przeszła historyczną metamorfozę – w tym czasie bowiem firma m.in. otrzymała potwier-

dzenie dofinansowania od Komisji Europejskiej, podpisała wieloletnie umowy z samorządami, wyszła z definicji spółki będącej w trudnej sytuacji ekonomicznej, przekształciła się ze spółki z o.o. w spółkę akcyjną i rozpoczęła szeroko zakrojony plan inwestycyjny na najbliższe lata. To wszystko potwierdza status POLREGIO jako pracodawcy, z którym warto związać się na dłużej.

– Praca w POLREGIO to stabilna ścieżka kariery i na tle innych branż bardzo jasno wytyczona perspektywa z możliwością pracy od stażu nawet do emerytury. Wyróżnienie tytułem Solidnego Pracodawcy Roku 2021 jest dla nas potwierdzeniem jakości zarządzania spółką oraz działającej w POLREGIO kultury organizacyjnej, zapewniającej pracownikom możliwości rozwoju oraz poszerzanie ich kompetencji – podkreśla prezes zarządu Artur Martyniuk.



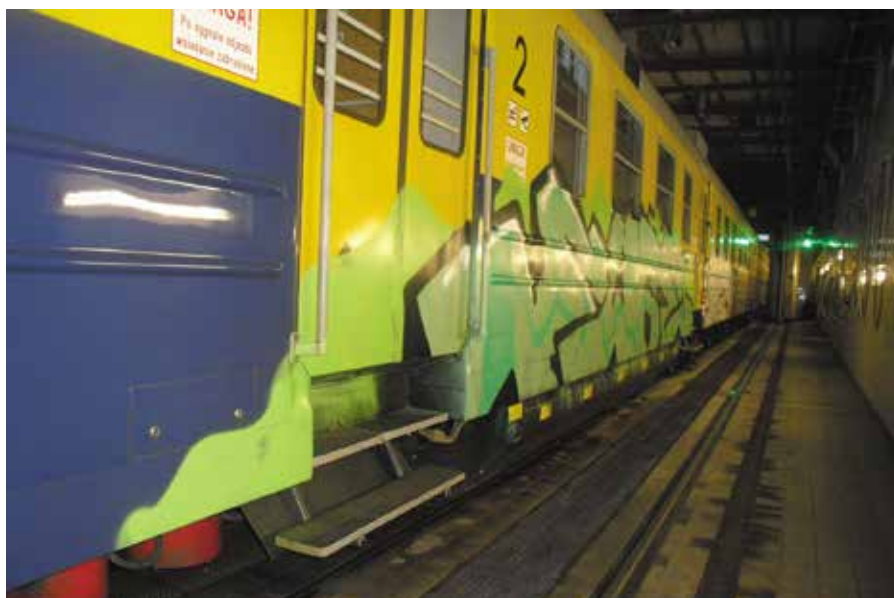
Największy polski pasażerski przewoźnik kolejowy został wyróżniony m.in. za dobre warunki pracy, stabilność zatrudnienia i korzystne perspektywy rozwoju zawodowego. Doceniono również benefity, jakie spółka oferuje swoim pracownikom, do których należą np. prywatne ubezpieczenie zdrowotne oraz rozbudowany pakiet socjalny – dopłaty do wypoczynku, pożyczki pracownicze, świadczenia świąteczne czy zniżki na przejazdy koleją dla pracowników i ich rodzin. POLREGIO daje również chętnym możliwość relokacji na terenie Polski, co stanowi dla nich interesującą perspektywę rozwoju zawodowego w różnych miejscach kraju. ■

# Oszpecona „Babcia”

**E**N57-38 – najstarszy czynny pojazd tej serii w Polsce – na okoliczność 58. urodzin odzyskał dawny blask. Błyskawicznie został pobazgrany przez grafficiarzy.

Ofiarą wandalii grafficiarzy padł EN57-38 – najstarszy czynny pojazd tej serii w całej Polsce. Przez kolejarzy nazywany jest „Babcia”.

Przywrócenie oryginalnej malatury miało na celu podkreślenie, że jest to pojazd wyjątkowy. Oprócz odnowienia w barwach granatowo-żółtych, na taborze znajduje się także logo Kolei Mazowieckich oraz herb województwa mazowieckiego. Miesiąc temu, dokładnie 10.01.2022 r. pojazd powrócił do Warszawy i zasilił park taborowy Kolei Mazowieckich, o czym z entuzjazmem rozpisywała się prasa branżowa. Nie pojeździł on zbyt długo, bo po zaledwie tygodniu padł ofiarą pseudoartystów – wandalii. Ich „twórczość” ze sztuką graffiti ma niewiele wspólnego,



## Zgłoszenia na XXIII Turniej Piłki Nożnej O Puchar Prezesa PKP S.A. i Prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

**Łława, 22–25 czerwca 2022 r.**

### **ORGANIZATOR:**

Międzyzakładowy Warmińsko-Mazurski Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Łławie  
Zgłoszenia na XXIII Turniej Piłki Nożnej o Puchar Prezesa PKP SA i Prezydenta ZZM  
prosimy przesyłać do dnia **15.03.2022 r.** na adres e-mail: [krzysztofwiecek@op.pl](mailto:krzysztofwiecek@op.pl)  
Szczegóły dotyczące turnieju oraz kontaktu z organizatorem na serwerze ZZM.

a ponowne malowanie jednostki niestety może drogo kosztować. Od 2019 r. odnotowano tylko w Kolejach Mazowieckich 1077 przypadków dewastacji. W 2020 r. KM oszacowały, że koszt usuwania graffiti to ponad 220 zł za 1 m<sup>2</sup> (uwzględniając w tym m.in. koszty pracy i zakupu środków, w tym choćby ubrań ochronnych), co dało przykładowo w 2019 roku kwotę w wysokości 6 391 264 zł, a w 2020 roku już 7 961 483 zł.

Do sprawy odniósł się Leszek Miętek – Prezydent ZZM.

Tego typu wandalizm jest skandaliczny. Nas maszynistów oburza bezmyślność ludzi niszczących tabor kolejowy.

Co do odpowiedzialności – ZZM stoi na stanowisku, że za tego typu wandalizm nie można obciążać i winić maszynistów. Nie jesteśmy wartownikami i strażnikami. Próby nakłania a czasem nawet zastraszenia by bronili majątku kolei może skończyć się tragicznie dla samych maszynistów. Już dawno, bo ponad 2 lata temu na posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa zwracaliśmy się do przewoźników kolejowych by wystąpili do ministra MSWiA o zmianę prawa kwalifikującego tego typu czyn z wykroczenia o niskim wymiarze kary na przestępstwo z odpowiednimi konse-



kwencjami. Przewoźnicy kalkulując straty ponownego malowania taboru powinni szacować nie tylko koszt usunięcia graffiti, ale i koszty wyłączenia pojazdu z ruchu, organizowanie komunikacji zastępczej etc. Łączny koszt czynu, traktowanego jako przestępstwo powinien obciążać wandalizujących przez odpowiedzialne za bezpieczeństwo służby a nie maszynistów. Kwestia odpowiedzialności za ochronę taboru powinna także dotyczyć PLK, bo zdarzenia takie mają miejsce nie podczas jazdy, ale po prostu na terenach należących do spółki.

Niestety nie mamy wiedzy, czy takie wystąpienie przez przewoźników zo-

stało wystosowane, natomiast pewne jest, że prawo do tej pory nie zostało zmienione. Być może ten konkretny przykład wandalizmu spowoduje zmierzające do podjęcia w tym zakresie konkretne działania.

Sytuacji jasnej w dalszym ciągu brak, winnych opisanego zdarzenia, póki co nie złapano, a „Babcia” oszpecona trafiła na malowanie do zakładu w Tłuszczu. ■

Fot: Krzysztof Stawarski





## O technikach manipulacji

**Niektórym psycholog myli się z wróżbitą, z tym, że ten drugi w swojej działalności posługuje się horoskopami i wróżbami, a tylko niekiedy ucieka się do technik psychologicznych. Pozornie mogłoby się wydawać, że wróżbici wiedzą o nas wiele, ale oni po prostu potrafią słuchać i wyciągać wnioski.**

Podstawową metodą manipulacji jest tzw. „zimny odczyt” czyli zbiór technik, mających nas przekonać o tym, że wróżący wie o nas więcej niż powinien i dzięki którym będzie mógł pozyskać informacje bardziej szczegółowe na nasz temat. Podstawą jest zbudowanie odpowiedniej atmosfery, zaufania i swego rodzaju więzi które pozwolą nam swobodnie o sobie opowiadać (np. „widzę pewne niewyraźne obrazy, które dla ciebie mogą znaczyć więcej niż dla mnie; jeśli pomożesz, razem możemy odkryć nowe rzeczy o tobie).

Pierwsza technika polega na „ostrzeżeniu”, czyli wypowiedaniu dużej ilości ogólnych informacji. Podczas ich wypowia-

dania wróżbita dokładnie obserwuje nasze reakcje i skupia się na tych, na które reagujemy bardziej. Tak zaczyna się zbieranie informacji o naszej przeszłości (np. „widzę starszego mężczyznę w twoim życiu, który chce ci przekazać, że choć czasem mieliście konflikty, to wciąż ciebie kocha”).

W kolejnej fazie zaczyna tworzyć tzw. stwierdzenia horoskopowe, które w połączeniu z zebranymi informacjami z „ostrzeżowania” mają opisać daną osobę. W rzeczywistości są one ogólnikami, pasującymi praktycznie do każdego (np. „wyczuwam, że czasem czujesz się niepewnie, szczególnie w otoczeniu osób, których dobrze nie znasz”).

W ostatniej fazie dochodzi do tak zwanego „tęczowego fortelu” czyli specjalnie przygotowanych stwierdzeń, które opisują daną cechę a zarazem jej przeciwieństwo, co powoduje, że zawsze będą pasowały do osoby, które są opisywane (np. „zwykle jesteś pogodną i pozytywnie nastawioną osobą, ale był czas, kiedy nie byłaś zbyt szczęśliwa”).

Dzięki tym technikom wprawny wróżbita będzie potrafił przekonać nas o tym, że zna naszą przyszłość. W 1948 roku Bertram R. Forer przeprowadził eksperyment, w którym przedstawiono studentom krótki opis ich osobowości będący zlepkiem horoskopów. Mieli oni określić czy podane informacje są zgodne z ich opinią o sobie. W rzeczywistości wszyscy studenci dostali ten sam tekst. Eksperyment udowodnił, że im bardziej wierzymy w autorytet osoby nas opisującej lub w ogóle wierzymy np. w horoskopy lub wróżby, tym bardziej jesteśmy skłonni do bezrefleksyjnego przyjmowania tego, co jest nam w nich przekazywane. Pod jednym istotnym warunkiem, że tworzony opis jest pozytywny.

Zastanówmy się zatem nad mnogością technik manipulacji. Nie tylko w horoskopach warto zachować czujność. ■

Jakub Niklas

Powypadkowe Wsparcie Psychologiczne  
jakub.niklas@ipron.pl

## Zawieszenie licencji

W poprzednim numerze pisaliśmy o wymianie licencji maszynisty. Dziś kilka słów o zawieszeniu licencji.

Licencja maszynisty może zostać zawieszona kiedy lekarz stwierdzi czasową niezdolność do pracy. Co zrobić w takiej sytuacji? Niestety zawieszona licencja maszynisty nie jest automatycznie przywracana po ustaniu przyczyn zawieszenia. Do przywrócenia licencji wymagane jest uzyskanie orzeczenia lekarskiego o spełnieniu wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, wydanego przez podmiot uprawniony do przeprowadzania badań lekarskich. Po uzyskaniu go należy złożyć wniosek o przywrócenie licencji. Wniosek

adresowany do Prezesa UTK maszynista może złożyć indywidualnie lub za pośrednictwem pracodawcy.

Przywrócenie licencji jest bezpłatne. Następuje po wydaniu decyzji przez Prezesa UTK.

Pracodawcy aby zachować najwyższe standardy bezpieczeństwa ruchu kolejowego i zapobiec zatrudnianiu pracowników z zawieszoną licencją maszynisty, powinni sprawować nadzór i weryfikować ważność licencji maszynisty. Dotyczy to także osób przyjmowanych



do pracy. Aktualny status licencji maszynisty pracodawca może sprawdzić w Systemie Obsługi Licencji Maszynistów (SOLM). ■

źródło UTK

# Komfort pracy maszynisty

Maszyniści stykają się z dużą różnorodnością wyposażenia kabiny lokomotywy. W tym cyklu przybliżę jego specyfikę i wpływ na pracę, samopoczucie i zdrowie.

Zacznę od fotela maszynisty z racji tego, iż ma największy wpływ na nasz komfort i spędzamy na nim większą część czasu pracy. Może chronić lub powodować schorzenia zawodowe. Omówię jego części składowe, na co zwrócić uwagę przy regulacji fotela, aby nie powodował dodatkowych obciążeń, a zapewniał maksymalny komfort i bezpieczeństwo pracy.

## Elementy składowe – patrząc z perspektywy zewnętrznej budowy

Fotel zazwyczaj składa się z: zagłówka, oparcia, podłokietników, siedziska, podstawy amortyzującej, mechanizmu obrotowego i podstawy.

### Zagłówek

Podstawowym zadaniem zagłówka jest dawanie oparcia głowie. Odpowiednie wyregulowanie zagłówka – wysokość oraz odległość od głowy, może dobrze wpłynąć na mięśnie karku. Dlaczego? Dołożenie dodatkowego punktu podparcia dla głowy zmniejsza napięcie mięśni.

Czasem zdarza się, że jest zintegrowany z oparciem. Stosowane są zazwyczaj dwa rozwiązania: oparcie z regulowanym „łamaniem” na wysokości barków oraz bez. Po co te „łamanie”? Za jego pomocą

możemy wyregulować właśnie zagłówek w kierunku głowy dając podparcie głowie. Najlepsze marki samochodów mają właśnie taką regulację w swoich flagowych limuzynach.

### Oparcie

Jak sama nazwa mówi służy do opierania. Najlepiej jak sięga ono do karku, dając oparcie całym plecem. Może być wyposażone w regulację lędźwiową oraz adaptację konturu bocznego. Zdarza się, że niektóre fotele mają oparcia rozkładane prawie do pozycji leżącej tzw. „odprężającej”.

### Siedzisko

Wydaje się, że siedzisko to już prosty element. Właśnie nie. Dlaczego? Bo ciężar całego ciała spoczywa na siedzisku i od niego właśnie zaczynają się najczęściej schorzenia. Tutaj bardzo ważne jest wyprofilowanie, skład pianki, jego sprężystość. Myślę, że temu elementowi poświęcę kolejny artykuł.

### Podstawa amortyzująca

Jej zadaniem jest amortyzowanie – przyjmowania wszystkich „złych sił” działających na ciało. Z racji skomplikowanej budowy skupię się nad tym w jednym z kolejnych artykułów.

### Mechanizm obrotowy

Mechanizm obrotowy jest elementem, którego zadaniem jest nie tylko ułatwienie zajmowania miejsca, ale znacznie ważniejsze – umożliwienie szybkiego opuszczenia stanowiska pracy w sytuacji awaryjnej.



### Podstawa

Najprostszy element, którego zadaniem jest ustalenie wysokości siedziska do pulpitu, w celu zapewnienia najlepszej widoczności, oraz dostępu do wszystkich elementów sterowania lokomotywą.

Cdn.

Damian Midura



## Stacja Emerytura Nie mówimy żegnaj

**K**olejna grupa naszych kolegów przeszła na zasłużone emerytury.



Edward Salitra swój ostatni pociąg sprowadził 13 grudnia ub. r. ze stacji Kędzierzyn-Koźle na grupę postojową Opolskiego Oddziału Polregio – sekcja PRST w Kędzierzynie-Koźlu.

Trwającą 45 lat przygodę z koleją rozpoczął od nauki w ZSZ w 1976 r., po czym na stałe związał się Lokomotywnią Kędzierzyn-Koźle. Dał się tam poznać jako oddany kolega chętnie udzielający się w pracy związkowej.

Po ostatniej służbie wyrazy uznania i szacunku złożyli mu koledzy maszyniści, a współpracownicy podziękowali za wieloletnią pracę. Za pośrednictwem GM życzymy realizacji marzeń oraz radości z każdego dnia na emeryturze.

(JP)



Na stacji Kraków Główny długoletnią służbę zakończył natomiast Waldemar Nowak. Na kolei od 15.10.1983 roku, jako maszynista od 1986 r. Ostatnie kilka lat maszynista instruktor w Małopolskim Oddziale Polregio w Krakowie.

Zdrowia oraz radości z każdego dnia na zasłużonej emeryturze.

(GM)





Grono maszynistowskich emerytów oficjalnie poszerzyło się 22 stycznia o kolegów z Pity, maszynistów Zachodniego Zakładu Spółki PKP Cargo S.A.

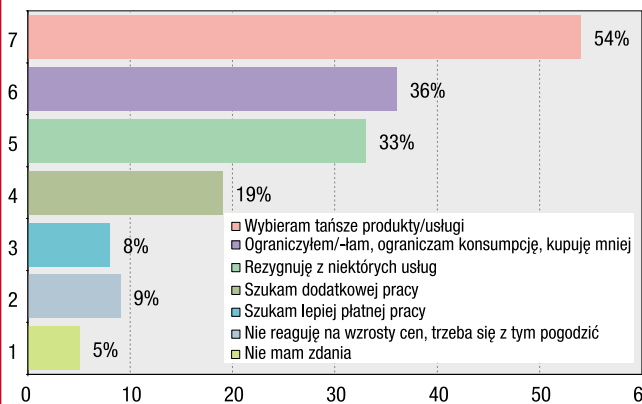
Na stacji emerytura wysiedli: Ryszard Brodzikowski, Roman Jagodziński, Wiesław Łojek oraz Ryszard Słowiński.

Dziękujemy Wam koledzy za wszystkie wspólne przeżycia na kolejowym szlaku, przyjaźń, koleżeństwo, życzliwość. Praca z Wami była wielką przyjemnością i przygodą.

(JD)

## Barometr

Jak Pan/Pani radzi sobie ze wzrostem cen?



Źródło: ARC Rynek i Opinia

## LICZBA MIESIĄCA

9,2

Tyle według wstępnych danych Głównego Urzędu Statystycznego wyniosła w styczniu 2022 roku inflacja w Polsce – w stosunku do stycznia 2021 r.

## Cytat miesiąca

**BARDZO NIEPOKOJĄCE DANE,  
WRĘCZ DRAMATYCZNE,**



**DOTYCZĄ UDZIAŁU PRZEWOZU  
TOWARÓW KOLEJĄ.  
TEN UDZIAŁ LECI NA ŁEB  
NA SZYJĘ.**

Adrian Furgalski posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury  
8 lutego 2022 r.

## Wsparcie dla maszynistów i ich rodzin

**Przełącz swój 1%**  
na Fundację  
Pomocy Osobom Niepełnosprawnym  
„SŁONECZKO”  
Numer KRS: **0000 1864 34**  
Cel szczegółowy:  
**Wiktorija Łukomska 30/Ł**



Poza przekazaniem 1%  
można również dokonywać innych wpłat-darowizn  
na konto:  
Fundacja Pomocy Osobom Niepełnosprawnym  
„SŁONECZKO”  
Stawnica 33, 77-400 Złotów SBL Zakrzewo  
Nr konta 89 8944 0003 0000 2088 2000 0010  
z dopiskiem Wiktorija Łukomska 30/Ł

## 1% dla Witka

Schorzenie: Zespół Aspergera



Fundacja Dzieciom „Zdążyć z Pomocą” KRS 0000037904

Drodzy Państwo, w imieniu swoim oraz Fundacji Dzieciom „Zdążyć z Pomocą” bardzo prosimy o wsparcie dla naszego dziecka Zebrane środki przeznaczamy na refundację leczenia, rehabilitacji, sprzętu medycznego i leków oraz innych specjalnych potrzeb związanych ze stanem zdrowia naszego dziecka

Jak przekazać 1% podatku?

Skorzystaj z darmowego programu PITax.pl do wypełniania formularzy PIT zamieszczonego na stronie internetowej [www.dzieciom.pl](http://www.dzieciom.pl).

Rozlicz się online lub pobierz program na Twój komputer

**W rozliczeniu PIT w rubryce „Numer KRS” wpisz:**

**0000037904**

**W rubryce „Informacje uzupełniające - cel szczegółowy 1%” podaj:**  
**39131 Zawadzki Witold**

**Prosimy o zaznaczenie w zeznaniu podatkowym pola „Wyrażam zgodę”**

**Przez cały rok można przekazywać darowizny na rzecz naszego dziecka:**  
**Fundacja Dzieciom „Zdążyć z Pomocą”**  
**Numer konta bankowego: 42 2490 0005 0000 4600 7549 3994**

**Tytułem: 39131 Zawadzki Witold darowizna na pomoc i ochronę zdrowia**

**Nasze dziecko potrzebuje pomocy. Twój 1% to dla niego szansa  
na powrót do zdrowia.  
Pamiętaj o nas w czasie rozliczenia podatkowego.**



## Krzysztof Chebda

[ID: 5086]

Uszkodzenie kręgosłupa  
po wypadku, porażenie nóg

**Jak pomóc?**

Przełącz 1% podatku w PIT

**1% KRS 00000 20382**

cel szczegółowy: **wpisz 'imię i nazwisko'  
podopiecznego lub jego nr ID**



**chcepomagac.org**

Zeskanuj kod QR  
i poznaj moją historię

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



FUNDACJA GRUPY  
PKP

Przekaż **1%**  
na Fundację Grupy PKP

KRS: 0000499069



## Nasze lektury

Anatol Noskowicz, ekspert i badacz zdarzeń kolejowych wydał książkę „Wypadek kolejowy pod Otłoczynem” poświęconą tej tragicznej katastrofie.



Jest to publikacja na podstawie prywatnego śledztwa w sprawie wypadku pod Otłoczynem z dnia 19.08.1980 tj. czołowego zderzenia pociągu towarowego z pociągiem osobowym. Autor próbuje wyjaśnić co było przyczyną katastrofy opierając się jedynie na dostępnych materiałach archiwalnych, fachowej literaturze, wiedzy i doświadczeniach własnych nabytych podczas pracy w PKP.

Przedstawia w skrócie przebieg wydarzeń z tamtego dnia. Dla szerszego zrozumienia tematu opisuje okoliczności zdarzenia, pokazuje specyfikę pracy na kolei, jej infrastrukturę oraz tabor trakcyjny. Opisuje działania komisji kolejowej i próby wyjaśnienia przyczyny katastrofy, jak też własne spostrzeżenia o pracy w tej komisji.

W książce autor cytuje także postanowienie Prokuratury Wojewódzkiej w Toruniu o umorzeniu śledztwa w tej sprawie. ■

**Głos Maszynisty**

# Fotele maszynisty



## Najwyższa jakość i bezpieczeństwo

[www.damiro.pl](http://www.damiro.pl) | [www.isri.pl](http://www.isri.pl)

[www.midura-group.pl](http://www.midura-group.pl)

## Humor

- Halo?
- Dzień dobry, tu Pegasus.
- Dzień dobry. Słucham?
- Nie, to ja słucham.
- Widzę, że się nie dogadamy...
- Nie, to ja widzę.

Żona do męża:

- Jesteś taki romantyczny – kolacja przy świecach!
- Nie żartuj, kochanie. Pomyślałem, że na prądzie zaoszczędzimy.

- Dlaczego przyszedł pan do pracy dopiero o godzinie 10? – pyta szef pracownika.

- Bo ostatnio pan mówił, że gazetę to mogę sobie w domu poczytać.

W zatłoczonym autobusie:

- Co się pan tak pchasz na chłama?
- A bo w takim tłoku to można wybierać?

Rozmowa kolegów:

- Jak się dowiedziałeś że cię zdradza?

- Wróciłem do domu i opowiedziałem jej dowcip, a ten idiota w szafie wybuchnął śmiechem.

- Mięso jesz?

- Nie.

- A ryby?

- Nie.

- Wegetarianin?

- Nie, emeryt.

- Dzień dobry. Ja na rozmowę o pracę.

- Ma pan jakieś doświadczenie?

- Tak, to moja 20. rozmowa.

## Fraszki Jerzego Szulca

### MOŻLIWOŚCI

*Lepsze jutro być może gorsze kolego  
Jeśli nie poprawisz se dnia dzisiejszego.*

### BUDŻET

*Cieniutko przedzie oszczędny fachura  
Sięgnął do skarpety, a tam tylko dziura.*

### GŁUPOLAND

*Im więcej pożytecznych idiotów  
Tym więcej problemów i kłopotów.*

### WIEDZA

*Mam to w małym placu – rzekł zarozumialec ...  
Gdy ktoś w nie ma głowy to mu wchodzi w palec.*

## Modelarstwo



Czas na model wykonany za pomocą drukarki 3D, umożliwiającej druk fizycznych przedmiotów.

Parowóz Ol-49 powstał przy użyciu filamentu (czyli termoplastu) PLA. Autorem projektu jest Karol Andrzejczak.

## Filatelistyka

**Obchodzony 6 stycznia Dzień Filatelisty PZF KZ Gliwicki Klub Kolekcjonerów uczcił okolicznością kartką beznominałową.**

Ukazuje walory wydane przez klub. Wśród nich m.in. znaczek pocztowy ( SZOP) z okazji Dnia Maszynisty z 2020 r. – przedstawiający wyprodukowane w Gliwicach lokomotywy E6ACT Dragon i E4MSU Griffin, a także datownik okolicznościowy upamiętniający setną

rocznicę III Powstania Śląskiego – z wagonem przeciwpancernym „Nowak”.

Nakład 96 sztuk, projekt Władysław Gębczyk.



(LEW)

Brukowiec z kiosku	Grzanki z serem	Może być fałszywy	Zabawa w gonionego	Ostra „broń” zwierząt		Imię Collins, amer. aktorki	Z Chipem, w kreskówce	... Broda, muzyk	Długie psy o krótkich łapach		Jeden z czworoboków	Gromada kręgowców	Podbijany rakieta	Natasza z „Wojny i pokoju”	Udzielona przez lekarza
Lukier na torcie								Po 60 latach małżeństwa						Makaron włoski	
	4			9		Bryan, gwiazda estrady		13				Skandynawska stolica	16		2
Bojowy środek; trylon 46						Sosna wysoko-górska						Rodzima ciężarówka			
Chodak, łapeć					Valjean, z „Nędzników”				Lebioda (... biała)						
					18	Bikini na Pacyfiku	Rycerz z katana	Myszka z psem Pluto				„Czyha” na niego rosiczka		17	
Cebulka na sadzonkę	Sklejka, klejotka	... ptasi, roślina zielna	Kolczasta zapora							Martin Luther ... noblista		Epopeja o słynnym rodzie			
Zespół objawów choroby		Dawniej na wianki ślubne					Imię żony Nikodema Dyzmy					... Juisis („Zakrecona”)	Czar, wdzięk	Budulec na żeremie	Brat Jokasty (mit. gr.)
	8						Bal siana, makulatury		Brylka złota w ziemi		Lekcja z „da swidani-ja” (pot.)		15		
Rodzaj sprawdzianu		Działa w Greenpeace		Eryk, aktor („Underdog”)					Zielsko, z mora ogrodnika						Znana brytyjska gazeta
Np. NATO					7	Kurort nad Bałtykiem					Nick, aktor („48 godzin”)				
						Stolica stanu Oregon				... po grecku, w karcie dań		Stan w Górach Skalistych			12
Nierówność na nartostadzie	Wstrzeźliwość	Śpiewa „Serenade...”		Biblijny brat Mojżesza	Drzewo Laury i Filona						Biały kwiat; cantedeska	Jak ... w pacierzu; na pewno			
	5				Samara na szosie	Przywizdzenie, złuda	Solenizantka z 18 maja						Uczy w liceum (potocznie)	Wyrwa np. w ogrodzeniu	Do woza przyszła
Mądrość płynąca z bajki						Postać w dramacie		6				Paczka, pęk fotografii		1	
						Ma awers i rewers						Japoński rodzaj zapasów			
Dygnitarz, osobistość	10	... Nowy Targ, klub hokejowy							Indianin lub rodzaj fryzury						
Stan zniszczenia, upadku							Miejsce urodzin Mahometa			3		Np. wyżeł niemiecki			

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 18 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Rozwiązania krzyżówki nr 2 prosimy nadsyłać do x marca 2022 r. pod adresem: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: [rkzmm@wp.pl](mailto:rkzmm@wp.pl) z dopiskiem „Krzyżówka nr 2”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – weekendowy pobyt dla dwóch osób w wybranym ośrodku CS Natura Tour. Rozwiązanie krzyżówki nr 1: „Nasyp kolejowy”. Nagrodę – gadżety związkowe wylosował **Mariusz Plaza** z Drogomyśla. 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: [rkzmm@wp.pl](mailto:rkzmm@wp.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 adyustacji, a także zmiany tytułów.  
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.  
Druk – Drukarnia Papillon w Krakowie.

Na okładce: PKP Cargo S.A. Śląski Zakład Spółki Tarnowskie Góry, fot. Józef Jakubina

# WIOSENNE PRZEBUDZENIE

TERMIN: 01.03-15.04.2022

## PAKIET 7 DNI

- Świnoujście od **750** zł/os./pakiet
- Ustka od **780** zł/os./pakiet
- Spała od **650** zł/os./pakiet
- Karpacz od **680** zł/os./pakiet
- Zakopane od **795** zł/os./pakiet

Wyżywienie HB - śniadanie i obiadokolacja

**10%  
RABATU\***

Rezerwacje:

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

\*10% RABATU:

- SENIOR - przysługuje osobie, która ukończyła 60 r.ż.
- KARTA DUŻEJ RODZINY