



Wzrosty płac i dodatków

U kilku kolejnych przewoźników związkowi zawodowym udało się doprowadzić do ruchów płacowych odczuwalnych dla załogi.

W samorządowej Warszawskiej Kolei Dojazdowej porozumienie z pracodawcą zostało zawarte 27 września. Zakładowa organizacja ZZM, której przewodniczy Stanisław Wiktorowicz, jako jedna z trzech podpisała się pod dokumentem wprowadzającym podwyżkę wynagrodzeń pracowniczych w uposażeniu zasadniczym w wysokości średnio 500 zł brutto z dniem 1 lipca br. (wyrównaniem do 10 października). W zespole maszynistów wliczając pochodne od wynagrodzenia wyniesie zatem dwa razy tyle.

Podwyżki wynagrodzeń zostały wdrożone także u innego przewoźnika będącego również własnością mazowieckiego samorządu. Z dniem 1 lipca w Kolejach Mazowieckich średnio o 480 zł brutto do uposażenia zasadniczego w przypadku grupy maszynistów, oczywiście plus pochodne.

W samorządowych Kolejach Dolnośląskich, jak już pisaliśmy w GM 08, systemową podwyżkę wynagrodzeń udało się wywalczyć od lipca, ale to nie wszystko. Na mocy korekty regulaminu



wynagradzania, podpisanego przez wszystkie zakładowe organizacje związkowe, od 1 października podniesione zostały kwoty dodatków dla drużyn konduktorskich i maszynistów. Wyniosą odpowiednio za każdą godzinę:

- prowadzenia pociągu rozkładowego – 5 zł,
- prowadzenia pociągu służbowego – 2,5 zł,
- służby specjalnej – 3 zł,

oraz 2,5 zł za prowadzenie pociągu pod nadzorem (dla maszynistów w czasie zdobywania świadectwa). ■

Spór zbiorowy w PKP Intercity

W związku z brakiem porozumienia w ramach dialogu społecznego związku zawodowe działające w PKP Intercity wszczęły spór zbiorowy z pracodawcą na tle płacowym.

Spotkanie 3 października toczone w ramach formuły dialogu społecznego, wszczętego na tle postulatu podwyżek dla załogi,

zakończyło się podpisaniem protokołu rozbieżności. Oznacza to rozpoczęcie fazy sporu zbiorowego. Strona związkowa domaga się wdrożenia z dniem 1 sierpnia br. podwyżki wynagrodzeń w wysokości 500 złotych w wynagrodzeniu zasadniczym dla wynagradzanych według ZUZP oraz analogicznej kwoty dla „wskaźnikowców”. ■

pod semaforem



Dyrektor Północnego Zakładu PKP Cargo zastraszenie i zmuszanie pracowników do pracy w godzinach nadliczbowych



Uczestnicy manifestacji w Warszawie za osobiste zaangażowanie w walkę przeciwko wygaszaniu emerytur pomostowych

Papillon
DRUKARNIA OFFSETOWA

www.drukarniapapillon.pl
www.drukarniaopakowan.eu

Dość wymówek – żądamy pomostówek!

Kilka tysięcy manifestantów domagało się zaprzestania likwidacji emerytur pomostowych oraz poszerzenia katalogu prac w szczególnych warunkach i o szczególnym charakterze. Na największą od wielu lat demonstrację przybyło wielu kolejarzy, wśród których bardzo widoczni byli członkowie ZZM.

Do protestu zorganizowanego 19 października na ulicach Warszawy przez Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych przyłączyła się druga z dużych central związkowych – Forum Związków Zawodowych. Zabrakło natomiast trzeciej, czyli „Solidarności”, która z sobie znanych względów nie zdecydowała się poprzeć zgłaszanych postulatów i podpisać pod wspólną petycją.

Może to dziwić, bo dotyczą przecież fundamentalnych praw dla środowiska pracowniczego, takich jak np. uchylenie przepisu artykułu 4 punkt 5 ustawy o emeryturach pomostowych z 19 grudnia 2008 roku. Ma on charakter wygaszający. Oznacza to, że w swojej treści uzależnia prawo do emerytury pomostowej od takiego czynnika jak termin rozpoczęcia prac w szczególnych warunkach oraz w szczególnym charakterze. Datą graniczną jest





1 stycznia 1999 roku. Zatrudnieni przed tym terminem prawo do pomostówek mają, a pozostali już nie, mimo wykonywania identycznej pracy w tych samych zawodach i warunkach.

Tymczasem przykładowo na kolei, po latach tzw. luki pokoleniowej, rośnie liczba młodych pracowników. Na mocy

obowiązujących przepisów wszyscy zatrudnieni przed 1999 rokiem są wyłączeni z prawa do „pomostówek”. O tej ewidentnej dyskryminacji OPZZ ustami swoich przedstawicieli alarmuje stronę rządową na różnych forach. Mimo zapewnień o przychylnym podejściu do sprawy nie przynosi to pożądanego efektu w postaci

zmiany prawa przez koalicję rządzącą od 7 lat.

Jeśli nie przy stole negocyjnym, to o swoje trzeba się upomnieć na ulicach. Wiosną 2019 roku protest stacjonarny pod resortem pracy zgromadził kilkaset osób. Tym razem co najmniej kilkakrotnie więcej. Kilka tysięcy, głównie młodych





kolejarzy, przemaszerowało spod Pałacu Kultury i Nauki głównymi arteriami stolicy. Tak licznego zgromadzenia i pokazu siły najwyraźniej się nie spodziewano, o czym świadczy zamieszanie z wyłączeniem napięcia w sieci trakcyjnej tramwajowej na styku ulicy Marszałkowskiej i Alej Jerozolimskich. Opóźniło wymarsz o dobry kwadrans.

Mimo chwilami padającego deszczu panowała gorąca atmosfera. Stan wrzenia osiągnęła pod Ministerstwem Rodziny i Polityki Społecznej, gdzie na zainstalowanej scenie przemawiali związkowcy, w tym oczywiście przewodniczący Branży Transport OPZZ Leszek Miętek, a także nasi sojusznicy. Petycję z postulatami (patrz str. 6), z którymi nasza delegacja udała się do budynku, przyjął wiceminister Stanisław Szwed.

Jeśli teraz sprawy nie nabiorą tempa, dla m.in. kolejarzkiego środowiska będzie to jasny i czytelny sygnał. Była akcja, więc czekamy na reakcję, od której uzależnione są dalsze działania.

■
(raz)

PODZIĘKOWANIE

Szanowne Koleżanki i Szanowni Koledzy

Podjęliśmy wspólnie kolejne wyzwanie w walce o prawo do emerytury pomostowej dla pracujących w warunkach szczególnych i o szczególnym charakterze. Wykrzyčeliśmy „dość dyskryminacji z uwagi na czas zatrudnienia”.

Jestem dumny z tego jak wielu z Was stanęło ramię w ramię, by pokazać determinację w walce o zaprzestanie wygaszania emerytur pomostowych. Mam nadzieję, że nasz głos został usłyszany i nie będziemy musieli podejmować bardziej drastycznych działań. Nie odpuścimy walki w tej słusznej sprawie.

Wasza obecność daje nadzieję, że wspólnie damy radę wszystkim wyzwaniom, którym Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce jeszcze będzie musiał sprostać.

Za to wsparcie jestem wdzięczny i bardzo dziękuję wszystkim uczestnikom protestu.

Wasze wsparcie jest dla mnie osobiście oraz kolegów z Prezydium i Rady Krajowej szczególnym motywatorem do dalszych działań.

Leszek Miętek
Prezydent ZZM





Petycja w sprawie uchylenia wygasającego charakteru emerytur pomostowych oraz poszerzenia katalogu prac w szczególnych warunkach i o szczególnym charakterze



Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych oraz Forum Związków Zawodowych działające wspólnie stanowczo domagają się uchylenia przepisu art. 4 pkt 5 ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych, który zakłada ich stopniowe wygaszanie, oraz poszerzenia katalogu prac w szczególnych warunkach i o szczególnym charakterze.

Emerytury pomostowe miały być ściśle powiązane z budową alternatywnego systemu ochrony osób wykonujących prace uciążliwe. W art. 53 tej ustawy zawarto zobowiązanie przygotowania strategii sektorowej dotyczącej wspierania zatrudnienia i aktywizacji zawodowej osób wykonujących przez co najmniej 15 lat prace w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze, którym nie przysługuje prawo do emerytury pomostowej. Strategia ta miała zostać przygotowana do końca 2014 r. przez ministra właściwego do spraw pracy na zasadach określonych w ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Oznaczało to wolę ścisłego powiązania obowiązku opracowania ww. strategii z wygasającym charakterem emerytur pomostowych.

Pomimo tego, że już 8 lat temu upłynął ostateczny termin na przygotowanie strategii, rząd nie wywiązał się z nałożonego nań zobowiązania. Niespełnienie obietnicy stworzenia strategii sektorowej, a także fakt, że zakładany postęp technologiczny nie poprawił warunków pracy w stopniu upoważniającym do stwierdzenia, że warunki szkodliwe zostały w całości wyeliminowane, czyni postulat uchylenia wygasającego charakteru emerytur pomostowych w pełni zasadnym.

Ponadto zauważamy, że wątpliwości konstytucyjne i wielkie niezadowolenie budzą przepisy prawne, zgodnie z którymi pracodawca opłaca składki na Fundusz Emerytur Pomostowych za zatrudnionych przez siebie pracowników wykonujących pracę w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze, którzy nigdy nie nabędą prawa do emerytury pomostowej. Prowadzi to do powstawania rażąco niesprawiedliwych sytuacji, w których zatrudnieni w tym samym zakładzie pracy, na takich samych stanowiskach i wykonujący taką samą pracę mają inną sytuację prawną, uzależnioną jedynie od daty podjęcia pracy. Tym samym naruszona została podstawowa zasada ubezpieczenia społecznego, zgodnie z którą ubezpieczyciel (w tym przypadku Państwo) zobowiązuje się do wypłaty określonego świadczenia w przypadku zajścia ryzyka, od którego pracownik jest ubezpieczony i wnoszona jest za niego składka na to ubezpieczenie. Znaczną część wątpliwości OPZZ podzielił Trybunał Konstytucyjny, który w wyroku z dnia 16 marca 2010 r., sygn. akt K 17/09 wyraził zastrzeżenia co do pewnych elementów mechanizmu wygaszania praw do emerytury w obniżonym wieku emerytalnym, wskazując, że wywołały one wątpliwości z punktu widzenia zasady zaufania obywateli do państwa i stanowionego przez nie prawa.

Biorąc pod uwagę duży, pozytywny wymiar społeczny proponowanych przez OPZZ oraz FZZ zmian prawnych i oczekiwania licznych grup pracownic i pracowników, oczekujemy od Pani Minister **niezwłocznych działań w zakresie:**

- **uchylenia przepisu art. 4 pkt 5 ustawy o emeryturach pomostowych, który uzależnia przyznanie prawa do emerytury pomostowej nie od rodzaju wykonywanej pracy, a od daty jej rozpoczęcia;**
- **poszerzenia katalogu prac wykonywanych w szczególnych warunkach i o szczególnym charakterze.**

Jest to uzasadnione faktem, że wiele grup zawodowych zostało pominiętych w ustawie o emeryturach pomostowych (mimo wcześniejszej obecności w wykazie), a warunki i charakter ich pracy nie uległ zmianie. Zwracamy również uwagę na powstanie nowych zawodów, których charakter pracy uzasadnia umieszczenie ich w katalogu prac wykonywanych w szczególnych warunkach lub o szczególnym charakterze.

Niestety, rozmowy toczone od lat na poziomie Rady Dialogu Społecznego nie doprowadziły do wypracowania, satysfakcjonującego nasze organizacje członkowskie, kompromisu w odniesieniu do wyżej omawianych kwestii. Dlatego domagamy się wspólnych działań i uzgodnień ze stroną rządową na każdym etapie prac nad załącznikami do ustawy zawierającymi wykaz prac wykonywanych w szczególnych warunkach i o szczególnym charakterze.

Andrzej Radzikowski
Przewodniczący Ogólnopolskiego
Porozumienia Związków Zawodowych

Dorota Gardias
Przewodnicząca Forum
Związków Zawodowych

Nieczne praktyki

Ustawą o zapobieżeniu płynności kadr pracowników w zawodach lub specjalnościach szczególnie ważnych dla gospodarki wprowadzono w Polsce nakaz pracy. Choć było to 70 lat temu, nawet dziś trafiają się menedżerowie sześczeni za podobnymi regulacjami.

Świadczy o tym retoryka wystąpienia dyrektora Północnego Zakładu PKP Cargo do pracowników z 7 października br., gdzie w poetyce „przypomina się” usiłuje wymusić pracę w godzinach nadliczbowych. Najpierw przywołuje wydumany „obowiązek pracownika”, który w imię wyimaginowanej zasady „nie może odmówić pracy w nadgodzinach”, a to ze względu na – znowu cytata: „konieczność dbania o dobro Zakładu pracy oraz obowiązek

stosowania się do poleceń przełożonych”.

W odpowiedzi Sektor Przewozów Towarowych ZZM wyraził stanowczy sprzeciw wobec zastraszania załogi. W piśmie z 17 października odwołał się do obowiązującego prawa. Z uwagi na zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego cyt. „w szczególności niedopuszczalne jest przymuszanie do pracy w godzinach nadliczbowych pracowników zespołu drużyn trakcyjnych, którzy są ujęci w Rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z 28 maja 1996 r. ws. rodzajów prac wymagających szczególnej sprawności psychofizycznej. Przewodniczący SPT Paweł Górzyński przypomniał art. 210 § 4 Kodeksu pracy: „pracownik ma prawo, po uprzednim zawiadomieniu przełożonego, powstrzymać się od wykonywania pracy wymagającej szczególnej

sprawności psychofizycznej w przypadku, gdy jego stan psychofizyczny nie zapewnia bezpiecznego wykonywania pracy i stwarza zagrożenie dla innych osób”.

SPT zażądał od dyrektora Jana Szerszenia natychmiastowego sprostowania skierowanego do pracowników drużyn trakcyjnych uwzględniającego zapisy ww. art. 210 §4 Kp, a do innych pracowników – zapisy art. 151 §1 Kp o pracy w godzinach nadliczbowych, która jest dopuszczalna w razie:

- konieczności prowadzenia akcji ratowniczej w celu ochrony życia lub zdrowia ludzkiego, ochrony mienia lub środowiska albo usunięcia awarii,
- szczególnych potrzeb pracodawcy.

A tymi ostatnimi – według orzecznictwa Sądu Najwyższego – nie są okoliczności związane z normalnym funkcjonowaniem zakładu pracy, jak np. wzrost zapotrzebowania na pracę.

■
(L)

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

Debata POLREGIO o przyszłości kolei regionalnej

Mimo głębokich kryzysów o globalnej skali, takich jak pandemia COVID-19 czy wojna za naszą wschodnią granicą, POLREGIO ponownie notuje wzrost liczby pasażerów. W tym roku największego przewoźnika pasażerskiego wybrało aż o 20 mln więcej Polaków niż w 2021. O tym, jak utrzymać ten trend rozmawiali pod koniec września kluczowi przedstawiciele spółki, urzędów marszałkowskich oraz administracji publicznej i samorządowców.

W debacie nt. przyszłości kolei regionalnej zorganizowanej przez POLREGIO wzięli udział: Paweł Borys – prezes PFR, Piotr Piłch – wicemarszałek woj. podkarpackiego, Ireneusz Merchel – prezes PKP PLK, Joanna Lech – dyrektorka CUPT, Marcin Trela – wiceprezes UTK oraz Krzysztof Zdziarski – prezes PESA Bydgoszcz S.A., a debatę poprowadził

Artur Martyniuk – prezes POLREGIO.

Uczestnicy panelu dyskutowali m.in. o kierunkach rozwoju kolei, inwestycjach, instrumentach finansowania czy bezpieczeństwie.

Rozmówcy byli zgodni, że by utrzymać pozytywną tendencję wzrostu liczby pasażerów, niezbędne są dalsze inwestycje w infrastrukturę i nowy tabor oraz zwiększenie liczby połączeń.

– Dobrze zorganizowany transport kolejowy ma szczególne znaczenie dla polskiej gospodarki i spełniania potrzeb oraz aspiracji milionów jego użytkowników. Regularnie i punktualnie docierając do nawet najmniejszych i najslabiej zaludnionych miejscowości, walczymy z wykluczeniem komunikacyjnym ich mieszkańców – powiedział prezes Artur Martyniuk.



Przykładem programu inwestycyjnego o właściwej skali jest realizowany przez POLREGIO zakup do 200 nowoczesnych EZT do obsługi kolejowych przewozów pasażerskich.

To, jak należy poszerzać ofertę przewozową i wychodzić tym samym naprzeciw oczekiwaniom pasażerów, pokazuje województwo podkarpackie. Dzięki znacznemu rozwojowi oferty kolejowej dla mieszkańców województwa, duża ich część zostawia dziś samochody na parkingach, przesiadając się do komunikacji zbiorowej.

Kolejarz to zawód z misją

Rozmowa z Patrykiem Świrskim, Prezesem Zarządu Kolei Śląskich

– W wakacje w całej Polsce Wasz symulator stał się jednym z bardziej poczytnych tematów w prasie branżowej i w mediach społecznościowych. Pojawiły się również wzmianki w publikacjach mainstreamowych. Jak teraz ocenia Pan zainteresowanie Waszą inwestycją?

– Przypomnijmy, że Koleje Śląskie dysponują ultranowoczesnym symulatorem pojazdu kolejowego. Jest on odzwierciedleniem, w skali 1:1, prawdziwej kabiny pojazdu trakcyjnego najnowszej generacji typu Elf 2/22 WEd. Pulpit maszynisty jest odwzorowany w 100% z każdym urządzeniem, które znajduje się w prawdziwym składzie. Tym samym symulator zapewnia rzeczywiste warunki pracy maszynisty, z uwzględnieniem każdego aspektu prowadzenia autentycznego pojazdu szynowego.

Dla nas to przede wszystkim narzędzie pracy. Zapewniamy maszynistom ten sam model możliwości stałego podnoszenia kwalifikacji jak np. w lotnictwie cywilnym. W ramach godzin treningowych mogą przećwiczyć dowolny scenariusz, niezależnie od stopnia prawdopodobieństwa jego wystąpienia. Co bezpośrednio przekłada się na najważniejszy priorytet każdego przewoźnika, czyli zapewnienie i utrzymanie najwyższych standardów bezpieczeństwa. Ponadto pracownicy czują się pewniej. Wszelkie wątpliwości, potrzeby doskonalenia wybranych manewrów czy chęć sprawdzenia się w warunkach ekstremalnych mogą przetestować w kontrolowanym środowisku wirtualnym – pod baczny okiem naszych instruktorów. Jesteśmy organizacją, która zawsze szuka rozwiązań zapewniających optymalizację swoich procesów oraz umożliwiających pełne wykorzystanie efektów synergii i skali. W przypadku naszego symulatora

mamy doskonały przykład synergii. I to na wielu poziomach – od kwestii dotyczących środowiska pracy (zwl. w zakresie planowania działań zespołowych i stałego podnoszenia kompetencji) do zagadnień zw. z psychologią wykonywania zawodu o zwiększonej grupie czynników stresogennych oraz ich mitygacji.



– Jednak korzystają z niego nie tylko profesjonalści...

– Zgadza się, to jeszcze inny element w puli synergii korzystania z naszego urządzenia. Cały czas odwiedzają nas pasjonaci kolei, którzy pragną znaleźć się w kabinie „Elfa” oraz przemierzać wirtualne szlaki. I robią to nie raz. Mamy użytkowników, którzy korzystali kilkakrotnie z wirtualnego przejazdu i zapewniali, że jeszcze wrócą. Zachęcamy osoby, których wiek wskazuje, że wkrótce będą podejmowały życiowe wybory dot. przyszłej ścieżki kariery, by rozważyły możliwość trwałego związania się z naszą piękną branżą. Niech pierwsza jazda w symulatorze KŚ pomoże we właściwym wyborze zawodu.

Dla mnie zapewnienie płynnego transferu know-how jest jednym z najważniejszych zadań zarządczych. Nie tylko w związku ze zmianami pokoleniowymi, ale również z proaktywnym podejściem do bardzo dynamicznej rzeczywistości. To nasza lekcja m.in. po pandemii i rekonfiguracji modelu pracy. Ale wracając do symulatora. Zachęcam każdego do odwiedzin KŚ i skorzystania z możliwości poznania pracy maszynisty z tej unikatowej perspektywy.

– Czytamy o ofercie Kolej na Zniżki. To chyba dość nietypowe, by z biletem kolejowym pójść do opery...

– Wręcz przeciwnie. To następny przykład synergii. Kolejarz to zawód z misją. Dzięki nam dzieci i młodzież dojeżdżają do szkół i na uczelnie wyższe. Dzięki nam każdego dnia setki tysięcy osób mogą dojechać do pracy, do lekarza, do bliskich. To wielka odpowiedzialność i praca, w której nie ma kompromisów w spełnianiu rygorystycznych norm bezpieczeństwa.

My wiemy, jak wielka spoczywa na nas odpowiedzialność, dlatego zawsze robimy wszystko, by podróżny, nasz klient, był na pierwszym miejscu. Nie możemy stracić jego zaufania czy go zawieść. I dlatego szukamy również dodatkowych możliwości wzmocnienia relacji z pasażerem. Jedną z wielu takich inicjatyw jest oferta Kolej na Zniżki. Możliwość tańszego nabycia biletu do instytucji kultury do korzyść dla wszystkich stron. Podróżny zyskuje bonifikatę. Przewoźnik – możliwość oryginalnej promocji, a ośrodek kultury widza.

– Dziękuję za rozmowę.

Wokół bezpieczeństwa

Na posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, które odbyło się 23 września z inicjatywy jego współprzewodniczących ze strony związkowej, omówiono ministerialne projekty rozporządzeń w newralgicznych z naszego punktu widzenia obszarach.

Pierwszy dotyczy wymogów zdrowotnych jakie musi spełnić maszynista i kandydat na maszynistę, dostosowanych do dyrektywy unijnej. Największa zmiana dotyczy ostrości wzroku – podnosi limity korekcji. Istotnym wyjaśnieniem jest to, że przy badaniu ostrości wzroku zarówno w okularach jak i bez, decydujące będzie to w okularach.

W kwestiach bezpieczeństwa ruchu kolejowego „na tapecie” znalazła się projektowana zmiana dotycząca możliwości

pojedynczej obsady drużyny trakcyjnej pociągów z prędkością do 160 km/h. Współprzewodniczący Zespołu Leszek Miętek, wsparty opinią Kolejowej Medycyny Pracy, postulował wprowadzenie limitów prowadzenia takich pociągów. Zaproponował aby maksymalny limit czasu ich obsługi bez przerwy wynosił: do 5 godzin w porze dziennej i do 4 godzin gdy jest ciemno. Po tym czasie maszynista musiałby mieć przerwę co najmniej 30-minutową.

Zwrócił również uwagę na kwestię związaną z liberalizacją wielu przepisów mających zwiększyć płynność jazdy pociągu, które z uwagi na wiele usterek w systemach srk pogarszają – w przekonaniu ZZM – wymogi bezpieczeństwa. Dotyczy to przede wszystkim zwiększenia prędkości jazdy na widoczność z 20 do 40 km/h – wyjazdu na samoczynną blo-

kadę liniową bez sygnału zezwalającego na semaforze i po minięciu wskazującego sygnał stój semafora blokady samoczynnej. W sprawie podnoszenia prędkości jazdy pociągów bez znajomości odcinków infrastruktury kolejowej wniósł natomiast o zastanowienie się czy prędkości dużo ponad 40 km/h, które są zawarte w projektowanych rozporządzeniach, nie są zbyt wysokie.

Koniec końców ustalono, że kwestie zarówno jazdy na widoczność, jazdy bez znajomości odcinków linii kolejowych, jak i innych zmian w obszarze liberalizującym zasady prowadzenia ruchu pociągów MI podda ponownej analizie. W kwestii ograniczenia czasu prowadzenia pociągu bez przerwy Kolejowa Medycyna Pracy przygotowuje opinię, która zostanie wykorzystana do wprowadzenia stosownych zmian w projekcie rozporządzenia. ■

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

Kolejne wagony PKP Intercity będą unowocześnione

Podczas międzynarodowych targów kolejowych InnoTrans w Berlinie, PKP Intercity podpisało umowę z PESA Bydgoszcz na naprawę na 5. poziomie utrzymania 59 wagonów serii 152A i 154A. Bydgoska spółka otrzyma 376 mln zł brutto.

Prace zostaną podzielone na dwa etapy. W pierwszym zostanie wykonana naprawa na 5. poziomie utrzymania z zachowaniem zasadniczych parametrów eksploatacyjnych 24 wagonów osobowych typu 152A i 35 wagonów 154A. Podczas drugiego etapu, po 18 miesiącach eksploatacji, wagony przejdą przegląd na 3. poziomie utrzymania.

Unowocześnione wagony będą przystosowane do prędkości 200 km/h. Zaoferują liczne udogodnienia dla pasa-

żerów, takie jak: WI-FI, indywidualne oświetlenie, nową klimatyzację, dynamiczny system informacji prezentowany na tablicach świetlnych czy nowe drzwi odskokowo-przesuwne. Umowa ma zostać zrealizowana do 2026 roku, a pierwsze wagony z kontraktu zostaną odebrane po 250 dniach od momentu przekazania ich do PESY.

Podpisana umowa to kolejny przykład współpracy pomiędzy bydgoskim producentem a PKP Intercity. Narodowy przewoźnik odebrał już od PESY 110 zmodernizowanych wagonów typu 111A-20, które przechodziły modernizację wraz z naprawą na 5. poziomie utrzymania. Do



parku taborowego spółki dołączy jeszcze 15 takich pojazdów. Zakończenie ich odbiorów, zgodnie z zapisami umowy, planowane jest w drugim kwartale 2023 roku, a wartość całego kontraktu wynosi 540,4 mln zł brutto. W bydgoskich zakładach modernizowane są również składy ED74. Wartość zamówienia to 275 mln zł brutto. ■

Dobry wybór ALE



Kongres Autonomicznych Europejskich Związków Zawodowych Maszynistów (ALE) wyłonił władze na nową, 4-letnią kadencję. Prezydent ZZM Leszek Miętek ponownie zdobył mandat zaufania delegatów.

XIX Kongres ALE odbył się w dniach 5–6 października w Alcada de Hernanes (Hiszpania). Naszą delegację tworzyli członkowie Prezydium ZZM (Leszek Miętek i wiceprezydenci: Sławomir Centkowski, Krzysztof Ciećka i Tomasz Pietrek) oraz tłumaczka Joanna Uniejewska z Biura Rady Krajowej.

W wyniku wyborów za sterami ALE zasiądą:

- prezydent ALE Juan Jesús García Fraile (sekretarz generalny hiszpańskiego związku maszynistów SEMAF),
- wiceprezydent ALE Leszek Miętek (prezydent ZZM),
- wiceprezydent ALE Pietro Serbassi (prezydent FAST Ferrovie Italia).

Dodajmy, że na funkcję wiceprezydenta europejskich maszynistów Leszek Miętek został wybrany kolejny raz z rzędu. Po raz pierwszy w 2006 roku.

Kongres ALE podjął decyzję o intensyfikacji działań na szczeblu UE ws. ochrony jakości miejsc pracy i zapobieganiu pogarszania jakości szkolenia, czasu pracy i bezpieczeństwa ruchu kolejowego w związku z kryzysem wywołanym napaścią Rosji na Ukrainę. ■



PamiętaMY!

ZZM objął patronatem uroczystości z okazji 60. rocznicy katastrofy kolejowej pod Moszczenicami, które odbyły się 9 października.

Polowa msza w intencji ofiar została odprawiona w lesie między Moszczenicą a Jarostami, przy pamiątkowym obeli-

sku. Odbyła się także sesja historyczna połączona z projekcją filmu „Katastrofa w cieniu atomowej zagłady” i dyskusją



z autorami filmu oraz książki pt. „Dwie ukryte tragedie w cieniu atomowej apokalipsy”, w której zamieszczono relacje świadków, dokumenty i zdjęcia.

Do jednej z najtragiczniejszych katastrof kolejowych w Polsce doszło 9 października 1962 r. Według oficjalnego raportu ówczesnych władz pochłonęła 34 ofiar (w tym pomocnika maszynisty pociągu), a rannych zostało 67 osób. ■



Regionalne świętowanie

Kilka naszych organizacji postanowiło uczcić Dzień Maszynisty lokalnymi obchodami.

Międzyzakładowa Rada Maszynistów MZZM Czerwieńsk zorganizowała 24 września w Zielonej Górze bal dla swoich członków i ich bliskich oraz osób zaprzyjaźnionych.

Członkowie Regionalnego Terenowego Koła Emerytów i Rencistów ZZM w Piotrkowie Trybunalskim 25 września świętowali zarazem 10-lecie swojego Koła. Wraz kolegami z Terenowego Koła Emerytów ZZM z Sierpca, ZZM Białostok, kolejarzami z byłej piotrkowskiej lokomotywowni wzięli udział w uroczystej mszy oraz seminarium, na którym m.in. wspominali lata służby.



Z prac Rady Krajowej

Posiedzenie Rady Krajowej ZMZ 7 października odbyło się w trybie zdalnym i poświęcone było ważnym kwestiom organizacyjnym.



Rada omówiła m.in. sprawy ubezpieczeń, przygotowań do manifestacji ws. emerytur pomostowych i kolejnej edycji szkoleń dla kadry kierowniczej ZMZ. Wyłoniła także reprezentację na Kongres OPZZ, który odbędzie się w dniach 15–16 grudnia w Warszawie w osobach: Leszek Miętek, Mariusz Szczurek, Jacek Dybowski i Piotr Petrykowski. Podjęła także decyzję o zorganizowaniu „świętecznego” posiedzenia rozszerzonego o przewodniczących kół w Ochotnicy 8–9 grudnia oraz rozszerzeniu składu Pocztu Sztandarowego Rady Krajowej. Dołączył do niego Piotr Ciach z ZMZ IC Warszawa.

(L)

Szkolenia kadr

Wystartowały szkolenia dla naszych kadr związkowych wybranych na 9. kadencję.

Pierwsze w ramach unijnego projektu zorganizowane zostały w Krynicy Morskiej w dniach 21–22 września, gdzie przeszkolonych zostało 30 członków Rady Krajowej ZMZ. Obszerną wiedzę z zakresu prawa pracy podzielił się z nimi ekspert OPZZ Paweł Galec, a kwestie związane z funkcjonowaniem ZMZ szczegółowo omówił wiceprezydent Sławomir Centkowski.

Druga grupa przedstawicieli kadry kierowniczej ZMZ zostanie przeszkolona 25–26 października w OW „Kolejarz” w Zakopanem.

(raz)

PERSONALIA



PKP INTERCITY. Walne Zgromadzenie spółki powołało 12 października do składu zarządu Krzysztofa Świerczka. Nowy członek zarządu ma odpowiadać za inwestycje infrastrukturalne oraz ich utrzymanie.

Krzysztof Świerczek od 2021 roku odpowiadał w PKP Intercity S.A. za nadzór nad inwestycjami infrastrukturalnymi spółki zlokalizowanymi na południu Polski. Przewodniczący Rady Powiatu w Miechowie, były nauczyciel i dyrektor szkoły podstawowej nr 1 oraz burmistrz.

Absolwent Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Kielcach (kierunek: historia), studiów podyplomowych Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Politechniki Krakowskiej oraz Wyższej Szkoły Biznesu National-Louis University w Nowym Sączu, gdzie uzyskał tytuł Master of Business Administration.



Wokół kabiny

Aspekt problemów dotyczących kabiny maszynisty jest zbieżny zarówno ze strony przedstawiciela eksperta ds. projektowania, jak i producentów wyposażenia oraz Prezydium ZZM. Wszystkim zależy na unifikacji miejsca pracy maszynisty, dlatego każda ze stron zgłasza do poprawy kwestie ergonomii, komfortu i bezpieczeństwa.

Takie wnioski nasuwają się po spotkaniu 14 września w siedzibie ZZM, w ramach działań Komisji ds. Kabiny Maszynisty przy Izbie Kolei. Przedstawiciele ZZM poinformowali o wysuwającym projekcie jednego przycisku bezpieczeństwa, który w nagłej sytuacji wdrażałby hamowanie awaryjne, opuszczał pantografy, nadał sygnał radio-stop. Wszystko po to, by zwiększyć czas na ucieczkę i umożliwić w jak najkrótszym czasie ewakuację maszynisty oraz pomocnika z miejsca zagrożenia, jakim jest kabina w pojazdach projektowanych bez specjalnych stref zgniotu.

Innym aspektem poruszonym ze strony ZZM były normy dotyczące widoczności z kabiny. Jak się okazało okna boczne nie mają żadnych norm dotyczących powierzchni. Ze strony konstruktora zostały przytoczone przykłady martwych przepisów opisujących jak ma wyglądać pulpity maszynisty. Dokument jasno opisujący europulpit np. opiewa rozwiązania specyficznych producentów i nie ma możliwości zastosowania innych, choć mogą mieć rozwiązania nowsze, pewniejsze, tańsze. Kolejnym problemem jest sam SIWZ. Są w nim zapisy iż pulpity, ułożenie urządzeń będzie ustalane z zamawiającym. Tworzy to nie lada problem, gdyż każdy ma swoje preferencje, czasem kolidujące z przepisami, dlatego pojazdy na rodzimym rynku to krótkie serie – można rzec prototypy.

Z perspektywy producentów – wykonawców projektów pojawia się sprawa dokonywania ciągłych zmian w projektach, co generuje ogromne koszty związane z badaniami (np. wytrzymałościowymi), wykonywaniem nowych form, dopuszczeniem do eksploatacji itp.

Całość powoduje kolejne koszty związane ze szkoleniem maszynistów i dopuszczeniem ich do prowadzenia danego konkretnego typu pojazdu, różniącego się zazwyczaj od tych samych pojazdów dostarczanych w różnych partiach. Z każdej strony generuje to bardzo duże koszty, wpływając na atrakcyjność transportu kolejowego. Zmiany oczywiście są potrzebne, byle były przemyślane. Należy m.in. skończyć z produkowaniem małych serii pociągów. ■

Damian Midura

Głos Maszynisty

Fotele maszynisty



**Najwyższa jakość
i bezpieczeństwo**

www.damiro.pl | www.isri.pl

www.midura-group.pl

Innowacje i premiery

Po 4-letniej przerwie wywołanej pandemią koronawirusa na największe targi kolejowe InnoTrans zjechali do Berlina światowi potentaci, wśród których mocną pozycję zaakcentowali nasi producenci taboru. Dużą wagę miała także wspólna konferencja prezesów PKP SA i Kolei Ukraińskich.

Trzynastej edycji targów towarzyszyło w dniach 19–22 września hasło „Przyszłość mobilności w czasach zmian klimatycznych”. Warto odnotować, że do wejścia na obiekty Messe uprawniały bilety dostępne wyłącznie w systemie online, które jednocześnie umożliwiały bezpłatne korzystanie z berlińskiego systemu transportu publicznego.

Polscy producenci taboru mieli się czym na InnoTrans pochwalić. Nowag pokazał m.in. pojazd EN63H-008 Impuls2 w barwach województwa zachodniopomorskiego, wyposażony w superkondensator. Nowatorskie w skali europejskiej rozwiązanie pozwoli zredukować ilość zużytego paliwa. Nowosądeckie zakłady zaprezentowały także lokomotywę ET43-010 Dragon2, typu E6MST, w barwach PKP Cargo.

Bydgoska Pesa wraz z PKN Orlen i Orlen KolTrans przedstawiła lokomotywę manewrową na bazie SM42, której napęd przy wykorzystaniu dwóch silników trakcyjnych napędzany jest dwoma og-



niwami wodorowymi. Fabryka Pojazdów Szynowych w Poznaniu zaprezentowała natomiast ezi Puls – zespół dwunapędowy (elektryczno-spalinowy).

Przejdźmy do innych producentów. Stadler zaprezentował wodorową jednostkę Flirt H2 dla amerykańskiego odbiorcy oraz ciekawą lokomotywę multisystemową Euro 9000, zakupioną w liczbie 30 sztuk przez szwajcarską firmę leasingową ELP.

Alstom pokazał pociąg Carolina Stream HC, zamówiony przez koleje luksemburskie CFL. Vossloh – lokomotywę manewrowo–liniową Modula, a chiński

producent CRRC – elektryczną lokomotywę multisystemową Bizon.

Siemens po raz pierwszy zademonstrował lokomotywę wielosystemową Vectron MS (w barwach kolei czeskiej) o prędkości 230 km/h, która ma prowadzić pociągi w ruchu międzynarodowym. Ciekawostką był także zespół trakcyjny ICE TD zaprezentowany jako Train Lab. Wycofany z eksploatacji pojazd służy obecnie jako laboratorium badawcze nowych urządzeń oraz rozwiązań.

Tekst i fot. Józef Jakubina

Stacja Emerytura

Nie mówimy żegnaj

Po 45 latach pracy na kolei 30 września zakończył swoją zawodową karierę maszynista instruktor Czesław Bobel z Lubelskiego Zakładu Polregio.

Pracę rozpoczął w 1977 r. w Lokomotywowni Lublin, gdzie uzyskał uprawnienia do wykonywania zawodu maszynisty. Funkcję maszynisty instruktora pełnił najpierw w PKP Cargo (od 2000 r.), a następnie w Lubelskim Zakładzie PR, gdzie przeniósł się w wyniku restrukturyzacji kolei w 2008 r. i pracował do końca kariery zawodowej.

Przygotowywał do odpowiedzialnego i rzetelnego wykonywania zawodu przeprowadzając liczne szkolenia na licencję i świadectwo maszynisty. Wyszkolił siedem wieloosobowych grup na świadectwo maszynisty. Młodzi adepci wyszkoleni przez instruktora Czesława Bobla są bardzo wdzięczni za ten trud. Przez wiele lat pracy dał się poznać jako pracownik odpowiedzialny,

uczciwy i zaangażowany w pracę. Został odznaczony medalem „Zasłużony dla Transportu RP” w 2010 r. oraz „Zasłużony dla Kolejnictwa” w 2003 r.

Długoletni członek ZZM, w 2015 r. wyróżniony odznaką „Zasłużony dla ZZM”. Serdeczne podziękowania za zaangażowanie i wsparcie w związkową działalność składa raz jeszcze Rada Zakładowa ZZM POLREGIO S.A. Lublin. Wszystkiego najlepszego i spełnienia marzeń na zasłużonej emeryturze! (rek)



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

20 lat
PKP
CARGO

 PKPCARGO



PKP CARGO

– siła logistyki

www.pkpcargo.com

infolinia@pkpcargo.com

Ostatnie pożegnanie



W asyście pocztów sztandarowych 23 września w Gliwicach odbyło się pożegnanie Tadeusza Kulbaki.

Tradycje kolejarskie Tadeusz Kulbaki wyniósł z domu rodzinnego. Od 1977 r. kształcił się w Zasadniczej Szkole Kolejowej w Gliwicach, a praktykę zawodową rozpoczął w tamtejszej Lokomotywni Pozaklasowej.

Tajniki pracy na kolei poznawał poprzez warsztat. Następnie w drużynach trakcyjnych – kolejno jako pomocnik maszynisty, maszynista i starszy maszynista. W 2013 r. odznaczony odznaką honorową „Zasłużony dla Kolejnictwa”. Od 1 kwietnia 2015 roku pracował na stanowisku dyspozytora, po tym jak podczas badań okresowych utracił zdolność do pracy jako maszynista. Na zasłużoną emeryturę przeszedł 31 lipca 2022 roku.

Czynny członek Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce. Zasiadał w wielu zarządach ZZM w Gliwicach. Prywatnie miłośnik górskich wędrówek, członek Oddziału Kolejowego PTTK Gliwice.

Tadeusz Kulbaki zmarł 18 września br. w wieku 60 lat. Spoczął na Cmentarzu Parafialnym św. Wojciecha w Gliwicach. Cześć Jego Pamięci.



W obiektywie



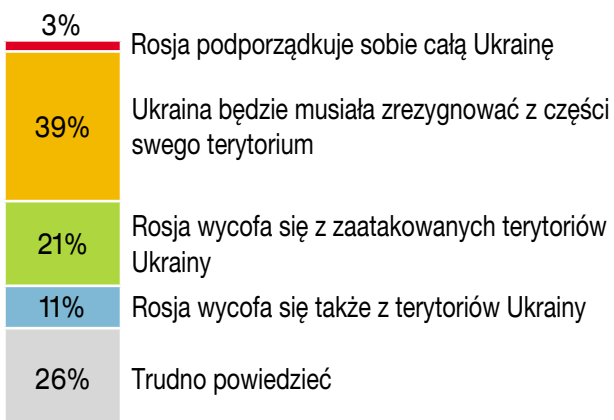
Fot. Damian Bielecki

Na grobie Leona Miaskowskiego, maszynisty DŻWW, na Cmentarzu Powązkowskim odsłonięta została tablica pamiątkowa.

Barometr



Jak Pan(i) sądzi, jak zakończy się wojna?



Źródło: CBOS, badanie „Polacy o wojnie na Ukrainie i Rosjanach”, wrzesień 2022

LICZBA MIESIĄCA

17,2

Tyle według Głównego Urzędu Statystycznego wyniosła we wrześniu inflacja w Polsce w ujęciu rocznym. W największym stopniu nałożyły się na nią wzrosty cen: energii (o 44,3 proc), w zakresie mieszkania (o 26 proc.) oraz żywności (20 proc.).

Z żalem przyjęliśmy wiadomość,
o śmierci 13 października br.
w wieku 72 lat

WOJCIECHA MARSZAŁKIEWICZA

b. członka Rady Krajowej ZZM
przewodniczącego ZZM w Poznaniu
dyrektora Parowozowni Wolsztyn

Rodzinie i bliskim

wyrazy głębokiego współczucia i żalu

składa
Rada Krajowa ZZM

Z głębokim żalem 19.10.2022 r. pożegnaliśmy naszego Kolegę,
który w wieku 64 lat odszedł na wieczną służbę.

JERZY BAKUN

był wieloletnim, zasłużonym działaczem ZZM.
Cześć jego pamięci.

Rodzinie

wyrazy głębokiego współczucia składa

Zarząd ZZM w Białymstoku

Maszynistowskie granie

Pilkarska reprezentacja Rady Krajowej ZMZ nie zagojowała turnieju organizowanego przez maszynistowski związek naszych południowych sąsiadów.

Zmagania polsko-czeskie na boiskach to już wieloletnia tradycja. Sportowa rywalizacja wpisuje się w całokształt dobrych relacji ZMZ z czeskim odpowiednikiem – czyli FS ČR – na różnych szczeblach. Wyniki są na dalszym planie, a bardziej liczy się integracja, wzajemne kontakty, wymiana doświadczeń itp.

Od strony sportowej na turnieju w Srdh koło Pardubic 12 października drużyna Rady Krajowej zaprezentowała się więcej niż przyzwoicie. Odniosła jedno zwycięstwo oraz zanotowała remis i porażkę z późniejszymi zwycięzcami imprezy. Naszym pogromcą okazał się

regularny uczestnik turniejów o Puchar Prezesa PKP SA i Prezydenta ZMZ – drużyna FS ČR, która wygrała 2:0.

W końcowym bilansie uzyskane rezultaty pozwoliły na zajęcie trzeciego miejsca. Okazja do rewanżu w przyszłym roku, a dodatkowego smaku dodaje mu rywalizacja polsko-czeska w grupie eliminacyjnej do Euro 2024.



WJEDŹ NA WŁAŚCIWY TOR!

NASZYM CZŁONKOM OFERUJEMY m.in:

- ✓ Profesjonalną pomoc prawną 24/7 po zdarzeniach kolejowych i w sprawach prywatnych w ramach partnerskiej umowy z kancelarią Lex Secure
- ✓ Sprofilowane do potrzeb ubezpieczenia na życie i OC
- ✓ Fachowe konsultacje z zakresu wykonywanego zawodu i prawa pracy
- ✓ Niezależny, bezpośredni kontakt i atrakcyjne taryfy w sieci Plus GSM
- ✓ Możliwość integracji z koleżankami i kolegami po fachu np. na obchodach Dnia Maszynisty oraz rozgrywkach sportowych



**ZWIĄZEK ZAWODOWY
MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE**

Działamy skutecznie w interesie środowiska maszynistowskiego i pracowników związanych z ruchem kolejowym od 1919 roku.
DOŁĄCZ DO NAS – RAZEM LEPIEJ, RAZEM BEZPIECZNIEJ!

Więcej na: www.zzm.org.pl

Humor

– Czemu masz taką skwaszoną minę?

– Wracam od dentysty.

– Pewnie okropnie bolało?

– Tak, ale wtedy gdy płaciłem za wizytę...

Żona do męża:

– Gdy za ciebie wychodziłam to byłam chyba niewidoma i głucha!

– Czy mam przez to rozumieć, że dziękujesz mi za uzdrowienie?

Spotkanie kandydata na posła z wyborcami. Odpowiada na głosy z sali:

– A jak pan już zostanie posłem to mogę liczyć na pracę?

– Tak! Obiecuję, że dobrze płatną oraz samochód służbowy.

– A ja? Czy ja też otrzymam lukratywną posadę?

– Tak, plus samochód służbowy i sekretarkę.

– A ja?

– Ależ oczywiście.

– A ja?

– Nie. Ty nie.

– A dlaczego?

– Bo ciebie nie znam.

W banku:

– Bardzo mi przykro, ale aktualnie nie jestem w stanie spłacać hipoteki. Do którego okienka mogę podejść?

– To dziewiąte piętro, może pan skorzystać z dowolnego.

Na polowaniu:

– Do licha, spudłowałem już siódmy raz! Chyba palnę sobie w łeb!

– A trafisz?



Modelarstwo



Firma ACME wprasa się tym razem pod nasze dachy z modelem czeskiej lokomotywy serii 163 w malaturze z okresu jej eksploatacji w Przewozach Regionalnych. Za udostępnienie dziękujemy firmie „Przystanek sklep” z Warszawy.

(gm)

Fot. Mateusz Najwer



W obiektywie



W ramach dobrosąsiedzkich stosunków i wspierania zabytków techniki mieliśmy współudział w II zlocie zabytkowych traktorów, zorganizowanych w 100-lecie wyprodukowania pierwszego Ursusa. Gwoździem programu była parada traktorów 25 września, której trasa przebiegała przy siedzibie ZZM.

Filatelistyka

Tak wygląda kartka jubileuszowa upamiętniająca przypadające w tym roku stulecie Sochaczewskiej Kolei Wąskotorowej. Zaprojektowana i wyprodukowana przez Poczcie Polską w nakładzie 5 tys. sztuk jest do nabycia w placówkach pocztowych i w Stacji Muzeum.



Informacja prasowa	▼	Błękit w górze	▼	Symbol inteligencji, rozum	▼	Żółte, wonne kwiaty	▼	Wędruje do pieca	▼	Kita lisa	▼	Członek gangu	▼	Potocznie o pececie	▼	"... Ballou", film z J. Fondą	▼	Rzeka w Olsztynie
Mercedes...	▶			Zona Witka Latoszka	2	Wykonawca słynnej "Diany"	▶	Europejska nagroda piłkarska	▶	Jeden z Damięcych	▶	Kłujące chwasty				Przebój Budki Suflera		
Część młocarni							▶	Krople smutku			▶	Bukłak ze skóry						
Homogenizowany	▶	Graniczny z Togo i Nigerią					11	"Dyplomatyka i ...", IV księga				16	Ciupa, mamer, pudło					
Drapieżny kot; kuguar	▶	1						Metropolia Kolumbii										
Piwny kielich		Znana z hitu "Waterloo"		Powierzchnia zasiewów				Głęboka patelnia		Pięćksiąg Mojżesza								
Pierwsze słowo dziecka						John, zagrał w "Rio Bravo"												
	▶					Rododendron (krzew)												
Terytorium okupowane			5					Załoga przy wiosłach										
Budzi się do życia wiosną		Zespół Tadeusza Nalepy																
Pokazywany przed rewizją								Taktyk wojenny										
Kult religijny na Haiti																		
Powtórka części meczu																		
Reno w "Seks-misji"																		
Władczyni Olimpi																		

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 16 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązania krzyżówki nr 10 prosimy nadsyłać do 10 listopada 2022 r. pod adresem: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzmm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 10”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – weekendowy pobyt dla dwóch osób w wybranym ośrodku CS Natura Tour. Rozwiązanie krzyżówki nr 9: „Zasłużony dla ZZM”. Nagrodę – gadzety związkowe wylosował **Karol Dobrzański** z Krasocina. Gratulujemy, nagrodę wysłamy pocztą. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie adresu zamieszkania oraz pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



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

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 adiustacji, a także zmiany tytułów.
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.
Druk – Drukarnia Papillon w Krakowie.

Na okładce: Manifestacja ws. emerytur pomostowych. Fot. R. Zarzecki

Boże Narodzenie z NATURĄ...




NATURA tour



PAKIET
5 DNI

W TERMINIE:
23-27.12.2022

W PAKIECIE M.IN.:

- 4 noclegi
- Wyżywienie 2 razy dziennie
- Uroczysta kolacja wigilijna
- Świąteczne potrawy
- Ubezpieczenie NNW
- Podatek VAT

www.naturatour.pl

SZCZEGÓŁY OFERTY:

Infolinia **22 266 87 65**
oraz nasze Biura Podróży

- Świnoujście **1200** zł/os./pakiet
- Ustka od **1200** zł/os./pakiet
- Spała od **750** zł/os./pakiet
- Karpacz od **790** zł/os./pakiet
- Zakopane od **1350** zł/os./pakiet