



# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

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

Nr 8/48

SIERPIEŃ 2008



**Mały pakt – mały krok – str. 4–5**

# Obiecać i dotrzymać słowa – bezcenne

Rodzimy się nie posiadając nic i z niczym zostaniemy, gdy nadejdzie nasz czas. Zamiast przywiązywać większą wagę do wartości niematerialnych wielu wpada jednak w wir gromadzenia dóbr. Łatwo je stracić, podobnie jak wolność, a nawet dumę. W podręcznikach historii na miano bohaterów zasłużyli jednak ci, którzy mimo poniżenia, bólu i cierpienia nie pozwalali sobie odebrać czegoś bezcennego – a mianowicie honoru. Potrafili zachować twarz i wiele znieść w imię danego słowa.

Nawet taki filmowy Pawlak z „Samych swoich” ma wiał: „u mnie słowo droższe pieniędzy”. W istocie ludzie honoru wyżej sobie cenią dotrzymanie obietnicy niż korzyści płynące z kłamstwa. Nie żeby przerażały ich publiczne posądzenia o utratę honoru, nielojalność, obłudę bądź tchórzostwo. Każdy szanujący się człowiek najbardziej powinien obawiać się własnego sumienia. Ci, którzy łamią dane słowo zapewne potrafią pewnie zrobić to bez mrugnienia okiem, a później także spać spokojnie. Nie mają tego typu skrupułów, a kto wie, może i sumienia?

Ktoś może mi zarzucić, że obecnej sytuacji nie należy porównywać z dawnymi dziejami, bo czasy się zmieniają. Niemniej na podkreślenie zasługuje fakt, że filmowy Paw-

lak – teoretycznie prosty chłop, ale z zasadami – okazałby się bardziej wiarygodnym partnerem targów (negocjacji) niż wielu wysoko postawionych decydentów, którzy najwyraźniej zapredali nie tylko honor, ale pewnie i duszę w zamian

za utrzymanie się na stanowisku. Trudno inaczej ocenić postawę ludzi, którzy dla osiągnięcia celu nie wahają się łącać i nie raczą pomyśleć, że za ich decyzjami stoi człowiek z krwi i kości, któremu będą musieli spojrzeć kiedyś w oczy. Przyjdzie jednak chwila, kiedy skończy się czas jednych decydentów, a na fotelach rozsiądą się ich następcy. Bo jak głosi stara maksyma: „kto mieczem wojuje, od miecza ginie”...

Krzysztof Ciecka



## Głos Maszynisty

BIULETYN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE

Biuletyn Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

**Wydawca:** Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce  
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa  
tel. (0-22) 474 26 15  
fax (0-22) 474 26 16  
tel. kol. 922 474 26 15 lub 16  
e-mail: [rkzzm@wp.pl](mailto:rkzzm@wp.pl)

**Redaktor naczelny:** Rafał Zarzecki  
**Zespół redakcyjny:** Roman Jordan, Adam Murawski, Eugeniusz Śliwiński, Grzegorz Moc

**Druk:** Drukarnia Kolejowa Kraków

**Okładka:** Członkowie rad maszynistów pod siedzibą PKP S.A.

Fot. Rafał Zarzecki

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.

## Apel do przewodniczących

Zgodnie z zapowiedziami na Krajowym Zjeździe Delegatów przygotowujemy się do wydania w przyszłym roku niezwyklej publikacji. Będzie to rozszerzona wersja kroniki ZKM w wersji książkowej opisująca dzieje naszego związku, ale nie tylko. Chcemy również, by znalazły się tam informacje o działalności organizacji zakładowych i kół, wyróżniających się członkach ZKM i inne ciekawostki z tym związane. Przewodniczących organizacji zakładowych prosimy o przysłanie takiego materiału do biura Rady Krajowej do końca września br.

Leszek Miętek  
Prezydent ZKM

### DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

Spółka z o.o.  
31-505 Kraków, ul. Bosacka 6  
tel./fax (012) 421 08 20, 421 95 78, 430 36 57  
tel. (012) 393 54 81

Oferuje Państwu swoje usługi w zakresie:

- składu i grafiki komputerowej
- druku offsetowego
- oprawy introligatorskiej

Drukujemy na maszynach arkusowych i zwojowych:

- wydawnictwa książkowe, czasopisma
- taryfy, katalogi, foldery reklamowe i kalendarze
- akcydensy: listy przewozowe, bilety, karty gwarancyjne itp.

Ponadto wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

**SERDECZNIE ZAPRASZAMY**

# Stabilne miejsca pracy

Z Haliną Sekita – prezes zarządu spółki „Koleje Mazowieckie – KM” rozmawia Rafał Zarzecki

**– Koleje Mazowieckie borykają się z deficytem maszynistów. Ogłosili nabór chętnych do pracy maszynistów, organizują szkolenia. Ilu maszynistów chciałaby Pani zatrudnić?**

– W spółce zatrudnionych jest 427 maszynistów. Nie jest to jednak wystarczająca liczba osób pracujących na tym odpowiedzialnym stanowisku. Zdarza się, że maszyniści pracują w godzinach nadliczbowych, wykazując przy tym duże zrozumienie, za co – korzystając z okazji – serdecznie dziękuję.

Ta sytuacja wkrótce się zmieni, bo podjęliśmy szereg działań. W najbliższym czasie chcemy zatrudnić około 70 maszynistów. Zainteresowanych kandydatów zachęcam do odwiedzenia strony [www.mazowieckie.com.pl](http://www.mazowieckie.com.pl) lub kontakt telefoniczny pod numerem 22 47 38 988. Zorganizowaliśmy również dwa kursy na maszynistów i pomocników maszynistów.

Spółka dynamicznie się rozwija, stąd potrzeba zatrudnienia kolejnych pracowników. Z roku na rok mamy bogatszy rozkład jazdy oraz coraz więcej taboru, także nowego. Oczywiście nie bez znaczenia są takie czynniki jak np. naturalne odejścia na emeryturę, czy pogarszający się stan zdrowia pracowników.

**– Czym Spółka Koleje Mazowieckie chce przyciągnąć do siebie maszynistów?**

– Respektujemy zapisy Paktu Gwarancji Pracowniczych, który został podpisany z organizacjami związkowymi działającymi w PKP Cargo. Maszyniści, którzy podejmą pracę w spółce mogą liczyć na korzystniejsze stawki dodatku kilometrowego, które z dniem 1 sierpnia br. zostały zunifikowane. W praktyce oznacza to,

że maszynistom, którzy w 2007 roku przeszli do nas z Cargo na podstawie artykułu 23<sup>1</sup> Kodeksu pracy podnieśliśmy stawki do tej samej wysokości, którą mają maszyniści wcześniej zatrudnieni w spółce. Ponadto zaczęli oni zarabiać więcej, bo czas pracy jest w spółce efektywniejszy. Na mniejszym obszarze łatwiej zorganizować pracę.



Dzięki nowemu taborowi wydatnie poprawiają się warunki pracy. W kabinie maszynisty instalowane są ergonomiczne fotele i klimatyzacja. W celu poprawy bezpieczeństwa wszyscy maszyniści zostali wyposażeni w telefony komórkowe. Niezmiernie ważne jest także zapewnienie komfortu odpoczynku, dlatego wszystkie pokoje oczekiwania zostały wyremontowane. Dodatkowy pakiet usług medycznych umożliwi naszym pracownikom korzystanie z tego rodzaju usług praktycznie na terenie całego kraju.

**– Udziały w Kolejach Mazowieckich ma już tylko Samorząd Województwa Mazowieckiego. Nie bra-**

**– kto takich, którzy wieszcyli rychły upadek spółce, ale stało się inaczej – jest oczkiem w głowie samorządowców.**

– Nigdy nie miałam tego typu obaw. Jednym z priorytetowych celów w zakresie transportu publicznego na Mazowszu był rozwój pasażerskiego transportu kolejowego. Ten cel został osiągnięty dzięki inwestycjom i zaangażowaniu Samorządu Województwa Mazowieckiego. Dynamiczny rozwój spółki najlepiej odzwierciedlają dane liczbowe. W ciągu 3,5 roku liczba pociągokilometrów wzrosła z 9,5 do ok. 14 mln rocznie, co przekłada się na ilość uruchamia-

nych pociągów w ciągu doby – z 530 na początku 2005 r. do 700 obecnie. W pierwszym roku działalności z usług Kolei Mazowieckich skorzystało 40 mln podróżnych, a 3 lata później ponad 5 milionów więcej. Wzrost liczby podróżnych to efekt kompleksowych działań związanych z reaktywacją wcześniej zawieszonych połączeń kolejowych (m.in. na linii Radom–Drzewica, Nasielsk–Sierpc, czy Sierpc–Płock–Kutno), uruchomieniem połączeń w nowych relacjach (np. „Słoneczny”), oraz reklamą i promocją ofert taryfowych.

Powyższe dane nie wymagają komentarza. Efekty działalności Kolei Mazowieckich są najlepszym dowodem, że spółka jest stabilnym i atrakcyjnym pracodawcą.

**– Problemem Kolei Mazowieckich są dość wysłużone składy. To się jednak zmienia, bo samorząd kupuje spółce tabor z wysokiej półki...**

– To prawda. W maju otrzymaliśmy pierwsze nowoczesne elektryczne zespoły trakcyjne typu FLIRT, wyprodukowane przez firmę Stadler. Obecnie po mazowieckich

dokończenie na str. 10

# Mały pakt – mały krok

## Z Leszkiem Miętkiem, prezydentem ZZM, rozmawia Rafał Zarzecki

– **Podpisany 30 lipca mały pakt gwarancji pracowniczych to kompromis, a te bywają trudne.**

– Nie mam zbyt wielu powodów do radości, bo pakt nie do końca spełnia nasze oczekiwania. Wprawdzie to krok w dobrym kierunku, bo zawiera rozwiązania korzystne dla pracowników, ale liczyliśmy na więcej. Ważne, że pakt ma rangę dokumentu stanowiącego źródło prawa pracy, zapewnia określone gwarancje zatrudnienia i płacy oraz nie przenoszenia pracowników po realokacji, a także obowiązywanie rozwiązań ZUZP PKP Cargo. Trzeba jednak pamiętać, że to tylko krok poprzedzający podpisanie dużego paktu gwarancji pracowniczych.

Tym, którzy zarzucają, że mały pakt niewiele daje chciałbym zwrócić uwagę na istotny szczegół. Jeszcze przed rokowaniami zdecydowana większość obecnie przenoszonych pracowników deklarowała chęć zmiany pracodawcy. Co więcej, były nawet sygnały, że w niektórych zakładach chętnych jest więcej niż potrzebowałby nowy pracodawca. W takich warunkach trudno negocjować dodatkowe przywileje i oczekiwać, że pracodawcy wezmą na siebie większe zobowiązania. Znamienne jest też nie dotrzymanie słowa o dobrowolności przejść przez ministra Engelhardta.

Wielokrotnie zwracałem uwagę, m.in. na łamach Głosu Maszynisty, że ZZM nie wyraża zgody na administracyjny podział maszynistów, o ile nie podzielą się sami. Mam nadzieję, że wyciągniemy z tej lekcji naukę na przyszłość.

– **Przekształcenia w Grupie PKP stanowią wielką próbę dla wszystkich kolejarskich związków zawodowych, w tym ZZM.**

– Mamy świadomość, że nasi członkowie będą potrzebowali szczególnej

ochrony związku w okresie przejściowym. Musimy dopilnować realizacji zapisów małego paktu oraz wynegocjować duży, a później wprowadzać jego zapisy w życie. Pewnym plusem obecnej sytuacji jest fakt, że wielu naszych członków przypomniało sobie, gdzie są biura związku. To dobrze rzuca na przyszłość. Od pierwszego dnia kierowania związkiem powtarzam, że jego siła tkwi w poszczególnych członkach. To oni napędzają poszczególne koła i organizacje zakładowe, a te – całą organizację.

Mamy świadomość, że zmianom towarzyszy niepewność i chcemy, aby pracownik czuł opiekę związku. Dokładamy wielu starań, aby nie narażać członków związku na dodatkowe formalności, np. przy ubezpieczeniach OC i na życie oraz korzystaniu z telefonów ZZM. Przemieszczenia to dla nas trudny okres, ale związek jest do niego dobrze przygotowany. Jestem przekonany, że przez proces przekształceń w Grupie PKP jesteśmy w stanie przebrnąć bez szwanku.

Przed nami wiele batalii o ochronę interesów pracowniczych nie tylko w obliczu procesów zachodzących w Grupie PKP, ale także wobec zapowiadanych zmian w prawie pracy, ustawie o związkach zawodowych, czy też w kwestii emerytalnej. W naszych działaniach bezwzględnie konieczne będzie wsparcie każdego członka związku, bo bez tego trudno liczyć na sukces. Proces realokacji pokazał to dobitnie i trzeba wyciągnąć z tego wnioski.

– **Władze związku przygotowały się do zmian, m.in. poprzez zmiany w Statucie ZZM. Jakże z nich można uznać za najważniejsze?**

– Na ostatnim Nadzwyczajnym Zjeździe Delegatów ZZM dokonaliśmy gruntownych zmian w struktu-

rze związku pozwalających funkcjonować mu w innych realiach, u wielu różnych pracodawców. Warto podkreślić, że związek otworzył się na potencjalnych członków związanych z obsługą i eksploatacją taboru. Organizacjom zakładowym umożliwiono funkcjonowanie w wymiarze międzyzakładowym, co jest niezwykle ważne w okresie przeobrażeń. Będą mogły zrzeszać i roztaczać opiekę nad członkami związku w innych spółkach. Personalizacji ulegnie skład Rady Krajowej ZZM – imiennie jej członków wybiorą delegaci macierzystych organizacji. Zmieni się również struktura pionowa związku. Radzie Krajowej umożliwiono powołanie tzw. sektorów, które będą zrzeszały organizacje zakładowe posiadające zbliżoną specyfikę działalności i problematykę. Za wcześniej, by o tym przesądzać, ale wstępnie przymierzamy się do powołania sektora przewozów pasażerskich, towarowych i samorządowego. Rada Krajowa zostanie wzmocniona przez nowe ciało – Radę Główną, tworzoną przez prezydium Rady Krajowej oraz przewodniczących poszczególnych sektorów. Wprowadzono też elementy jeszcze bardziej konsolidujące, jak np. jednokrotny terminarz wyborów w całym związku oraz możliwość kontroli we wszystkich strukturach związku przez Krajową Komisję Rewizyjną. Rozstrzygnięto także kwestie majątkowe w przypadku konieczności podziału organizacji zakładowych wynikających ze zmian struktury pracodawcy. Mam nadzieję, że wszystkie zmiany usprawnią funkcjonowanie związku.

– **Sen z powiek spędza nadal kwestia emerytalna...**

– Nie ustajemy w dążeniu do realizacji zapisów porozumienia z wicepremierem Gosiewskim. W ramach Krajowego Komitetu Protestacyjno-Strajkowego Kolejarzy czynimy liczne starania o uzyskanie wspar-

cia innych branż. Wierzę w możliwość wspólnych – i co najważniejsze – skutecznych działań z OPZZ oraz Forum Związków Zawodowych, bo nasze interesy są spójne. Wiele razy namawiano nas zresztą do wyjścia z szeroko pojętą problematyką kolejową na zewnątrz. Stało się to realne od chwili, gdy Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych została zrzeszona w OPZZ. Bacznie obserwujemy wszystko, co dzieje się z projektem ustawy o emeryturach pomostowych. Jeśli zakończy się proces dialogu społecznego i nie zostaną uwzględnione zapisy, o które występujemy, podejmiemy odpowiednie działania. Raz jeszcze wyrażam głębokie ubolewanie z faktu, że „Solidarność” wystąpiła z Krajowego Komitetu Protestacyjno-Strajkowego Kolejarzy i podjęła w kwestiach emerytalnych działania na własną rękę. To wydatnie osłabia siłę oddziaływania kolejarzy. Szkoda, że nie

wszyscy działacze związkowi są gotowi na podjęcie wspólnych działań w interesie załogi.

**– Jakie refleksje z pierwszego posiedzenia rady nadzorczej PKP S.A. w której zasiada Pan jako przedstawiciel załogi?**

– Członkostwo w radzie pozwoli przyjrzeć się kondycji poszczególnych spółek oraz zdiagnozować rolę PKP S.A. i zarządu tej spółki, jako pełniącego nadzór właścicielski, w konsolidacji Grupy. Kompleksowe zapoznanie się z problematyką wymaga czasu. Na pierwszym spotkaniu wnioskowałem m.in. o udostępnienie protokołów z wcześniejszych posiedzeń rady. Myślę, że przedstawiciele załogi stworzą zespół, który będzie należycie wypełniał swoją funkcję, zgodnie z oczekiwaniami pracowników. Gwarantuję, że informacje z posiedzeń będą na bieżąco przekazywane załodze.

**– Zbliża się Europejski Dzień Maszynisty Kolejowego. To zawsze czas sprzyjający przemyśleniom.**

– Każdy maszynista jest dumny z wykonywanego zawodu i nasze święto powinno tę dumę utrwaląć. W tym roku będzie ono szczególnie, bo w scenerii wielkich zmian. Jako związek i maszyniści w podświadomości przygotowaliśmy się do nich, o czym świadczą strategia i uchwała programowa związku. Maszynistowskie święto warto wykorzystać do dyskusji nad formułą funkcjonowania związku, reprezentowania interesów maszynistów oraz rolę i zaangażowaniem każdego członka związku w działaniach swojej organizacji. Dzisiejsze czasy wymagają wyjątkowej rozważności i odpowiedzialności w działaniu. Osobiście zgadzam się z poglądem, że „co nas nie zabije, to nas wzmocni”. Jestem przekonany, że tak właśnie stanie się z ZZM.

**naturalnie z nami**

**przewożymy • niezawodnie • bezpiecznie • terminowo**

**PKP cargo**  
GRUPA PKP

**PKP cargo**  
GRUPA PKP

# Porozumienie

w sprawie gwarancji pracowniczych w związku z realizacją zmian organizacyjnych w niektórych Spółkach Grupy PKP  
zawarte w dniu 30 lipca 2008 r.

między

Związkiem Pracodawców Kolejowych, działającym z upoważnienia  
PKP CARGO S.A., PKP Intercity S.A., „PKP Przewozy Regionalne” spółka z o.o.,

a

Ponadzakładowymi Organizacjami Związkowymi

## § 1

Niniejsze Porozumienie jest zawarte w trybie art. 21 Ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych i jest porozumieniem zbiorowym w rozumieniu art. 9 Kodeksu pracy.

## § 2

Przedmiotem Porozumienia jest uregulowanie zasad zmian pracodawcy, realizowanych wewnątrz Grupy PKP – zarówno między poszczególnymi spółkami, jak i w ramach jednej spółki – o ile wiąże się to ze zmianami organizacyjnymi wewnątrz tej spółki.

## § 3

Postanowienia Porozumienia stosuje się do pracowników przechodzących do nowych pracodawców w okresie od 1 września do 30 listopada 2008 r., a zatrudnionych u dotychczasowych pracodawców w dniu wejścia w życie niniejszego Porozumienia, na czas nieokreślony.

## § 4

1. Pracodawcy, do których będą przechodzili pracownicy, to jest PKP Intercity S.A. i PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., gwarantują przejście tych pracowników w trybie art. 23<sup>1</sup> Kodeksu pracy, z zachowaniem co najmniej dotychczasowych warunków pracy i płacy oraz innych świadczeń pracowniczych. Pracodawcy obowiązani są do zawarcia umów okołokodeksowych (np. dotyczących podnoszenia kwalifikacji) z przejmowanymi pracownikami, na warunkach zawartych u dotychczasowych pracodawców.
2. Pracodawcy gwarantują stosowanie wobec przejętych pracowników postanowień Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy obowiązującego w Spółce, z której przeszli ci pracownicy, do czasu przyjęcia postanowień, o których mowa w ust. 3, jednak nie dłużej niż przez okres 24 miesięcy.
3. Zarządy Spółek zobowiązują się do niezwłocznego podjęcia działań w celu zawarcia Protokołu dodatkowego do obowiązującego u nich Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy lub zawarcia nowego Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, jednolitego dla wszystkich zatrudnionych u pracodawcy (art. 241<sup>28</sup> Kodeksu pracy).
4. W przypadku niezawarcia, w terminie wskazanym w ust. 2, Protokołu Dodatkowego lub nowego Zakłado-

wego Układu Zbiorowego Pracy, o których mowa w ust. 3, pracodawca wyda regulamin wynagradzania w trybie art. 77<sup>2</sup> Kodeksu pracy.

## § 5

Zmiany organizacyjne związane z przejściem pracowników nie spowodują zwolnień pracowników przejmowanych, z przyczyn nie dotyczących pracownika, u pracodawców i w okresach wskazanych w § 6 ust. 1, 2 i 3.

## § 6

1. PKP Intercity S.A. oświadcza, że nie wcześniej niż 1 września i nie później niż 1 października 2008 r. przejmie od PKP CARGO S.A. ustaloną pomiędzy pracodawcami liczbę pracowników warsztatowych oraz pracowników drużyn trakcyjnych wraz z niezbędną liczbą pracowników administracyjnych. W stosunku do wszystkich tych pracowników PKP Intercity S.A. nie będzie stosować zmiany warunków pracy w trybie art. 42 Kodeksu pracy, w szczególności w zakresie miejsca pracy, do 31 grudnia 2010 r.
2. PKP Intercity S.A. oświadcza, że nie później niż do końca listopada 2008 r. przejmie od PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. wszystkich pracowników zatrudnionych w Oddziale Spółki realizującym przewozy międzywojewódzkie wraz z niezbędną częścią pracowników administracyjnych. Wobec tych wszystkich pracowników PKP Intercity S.A. nie będzie stosować zmiany warunków pracy w trybie art. 42 Kodeksu pracy, w szczególności w zakresie miejsca pracy, do 31 grudnia 2010 r.
3. „PKP Przewozy Regionalne” sp. z o.o. oświadcza, że:
  - a) z dniem 1 października 2008 r. przejmie od PKP CARGO S.A. pracowników warsztatowych, w zakresie ustalonym porozumieniem między pracodawcami.
  - b) z dniem 1 października 2008 r. przejmie ustaloną przez pracodawców liczbę pracowników drużyn trakcyjnych wraz z niezbędną liczbą pracowników administracyjnych.
 W stosunku do ww. pracowników, „PKP Przewozy Regionalne” sp. z o.o. nie będzie stosować zmiany warunków pracy w trybie art. 42 Kodeksu pracy, w szczególności w zakresie miejsca pracy, do 31 grudnia 2009 r.

4. Pracownicy, którzy w ramach zmiany wewnętrznej struktury organizacyjnej Spółki PKP Przewozy Regionalne staną się z dniem 1 września 2008 r. pracownikami Oddziału Spółki realizującego przewozy międzywojewódzkie, zostaną poinformowani, że w trybie art. 23<sup>1</sup> Kodeksu pracy, w terminie i na zasadach, o których mowa w ust. 2, staną się pracownikami PKP Intercity S.A.
5. Wszyscy pracownicy, o których mowa w ust. 1, 2, 3 i 4 niezależnie od terminu zmiany pracodawcy przewidzianej niniejszym Porozumieniem, otrzymają niezbędną w tej sprawie informację nie później niż do 11 sierpnia 2008 r., według wzorów stanowiących załącznik nr 1, 2 i 3.
6. PKP Intercity S.A. oświadcza, iż tworzone w Spółce zakłady w ramach realizowanej reorganizacji, będą miały status pracodawcy w rozumieniu art. 3 Kodeksu pracy.
7. W okresie wskazanym w § 4 ust. 2 Prezesa PKP Intercity S.A. i „PKP Przewozy Regionalne” sp. z o.o. będą realizować uprawnienia Prezesa PKP CARGO S.A., opisane w ust. 6 Załącznika nr 12 do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników zatrudnionych przez Zakłady PKP CARGO Spółka Akcyjna.

## § 7

Sygnatariusze niniejszego Porozumienia powołają zespół monitorujący jego realizację, w szczególności kwestie związane z realizacją § 6 ust. 5 przed zaistnieniem terminów określonych w § 6 ust. 1, 2, 3 i 4. Spotkania zespołu w okresie pierwszych trzech miesięcy od daty zawarcia niniejszego Porozumienia odbywać się będą w cyklu dwutygodniowym, a następnie według przyjętego przez zespół harmonogramu. Wątpliwości do rozstrzygnięcia przez zespół mogą być zgłaszane jedynie przez Sygnatariuszy niniejszego Porozumienia w ramach problemów grupowych.

## § 8

1. Niniejsze Porozumienie nie ogranicza uprawnień zakładowych organizacji związkowych, wynikających z art. 26<sup>1</sup> ust. 1 Ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o związkach zawodowych.
2. Pracodawcy obowiązani są zapoznać pracowników z treścią niniejszego Porozumienia, w sposób przyjęty w Spółce.
3. Treść postanowień niniejszego Porozumienia oraz wątpliwości wynikające ze stosowania jego postanowień, wyjaśniają wspólnie strony.
4. Załącznikami do niniejszego Porozumienia są wzory indywidualnych informacji do pracowników, o których mowa w § 6 ust. 1, 2, 3 i 4 (załączniki nr 1, 2 i 3) oraz Oświadczenie Prezesa Zarządu Związku Pracodawców Kolejowych (załącznik nr 4).
5. Porozumienie wchodzi w życie z dniem 30 lipca 2008 r.

## Komentarz do paktu

Podpisany 31 lipca dokument ma moc porozumienia zbiorowego stanowiącego źródło prawa pracy. W przypadku jego nieprzestrzegania pracownik ma możliwość zaskarżyć je do sądu. Zawarte w pakcie gwarancje przysługują zarówno pracownikom przemieszczanym z PKP Cargo do PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne, jak również w ramach PKP PR przy procesie wydzielania oddziału międzywojewódzkiego.

Porozumienie dotyczy pracowników przemieszczanych w ograniczonym czasie - między 1 września a 30 listopada 2008 r. Spółki PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne przejmą pracowników w trybie art. 23<sup>1</sup> Kodeksu pracy. Nowi pracodawcy zobowiązali się respektować umowy pracowników dotyczące np. finansowania studiów, szkoleń itp. na zasadach zawartych w PKP Cargo. Zapisy Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy PKP Cargo będą obowiązywały dla przemieszczanych pracowników jeszcze przez 2 lata. Zarządy spółek zobowiązały się do podjęcia negocjacji nowych układów albo protokołów dodatkowych uwzględniających korzystne dla maszynistów zapisy ZUZP Cargo. Jeśli nie będzie w tej sprawie porozumienia – np. na skutek blokady przez inne związki zawodowe – to zapisy te pracodawca wprowadzi regulaminem wynagradzania.

Wynegocjowane gwarancje zatrudnienia dla przenoszonych pracowników to w przypadku spółki PKP Intercity – do końca 2010 roku, a w PKP Przewozy Regionalne – do końca 2009 r. Do PKP IC trafią między 1 września a 1 października 2008 r., a do PKP PR z dniem 1 października br. Termin przeniesień do PKP IC pracowników z oddziału międzywojewódzkiego PKP PR mija z końcem listopada br. Pracodawcy zobowiązali się nie dokonywać zmiany miejsc zatrudnienia tych pracowników – w spółce PKP IC do końca 2010 r., a w przypadku PKP PR do końca 2009 r. Zapisano także gwarancje waloryzacji dodatku kilometrowego w PKP IC i PKP PR na zasadach obowiązujących obecnie w PKP Cargo.

Sygnatariuszom porozumienia z 30 lipca br. umożliwiono wpływanie na ewentualne nieprawidłowości lub konflikty w typowaniu osób i grup osób, które będą podlegały przeniesieniom. Podpisany pakt nie ogranicza możliwości zawierania na jego podstawie bardziej szczegółowych porozumień na szczeblu zakładu pracy przez organizacje zakładowe i pracodawcę.

W trzech załącznikach zawarto wzorce szczegółowych informacji, które uzyska pracownik podlegający przeniesieniu. Czwarty daje gwarancje zatrudnienia dla pracowników pozostających w spółce PKP Cargo do czasu wprowadzania zmian restrukturyzacyjnych. Umożliwia ponadto udział związków zawodowych w procesie konsultacji zakresu i sposobu wdrażania tych zmian.

Ile są warte słowa ministrów, czyli...

# Tajne przez poufne

**Członkowie rad maszynistów z poszczególnych organizacji zakładowych ZMZ przyjechali 31 lipca pod siedzibę PKP S.A. Tego dnia odbywało się tam posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, którego głównym tematem było omówienie kwestii związanych z wdrażaniem rządowej strategii.**

Ponad 250-osobowa grupa maszynistów przekazała przedstawicielom ZMZ w Zespole wytyczne do stanowiska związku w tej sprawie, zgodnie z przyjętą uchwałą Rady Krajowej. Wszyscy mieli świeżo w pamięci

słowa ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka oraz ministra ds. kolei Juliusza Engelhardta o tym, że przymuszenia pracowników będą miały charakter dobrowolny, czyli wymagana będzie zgoda pracownika



na zmianę pracodawcy. Wielu chciało osobiście przekonać się, czy deklaracje reprezentantów ekipy Donalda Tuska, które mieli okazję słyszeć na wielu spotkaniach, zostaną wcielone w życie.







Choć maszyniści spokojnie czekali przed budynkiem, ich obecność wywołała nieoczekiwane reakcje części obradujących. Być może nerwowość niektórych brała się z chęci ukrycia niewygodnych faktów. Ostatecznie pod pretekstem podejrzeń, że przybyli maszyniści słyszą przebieg obrad minister Engelhardt zdecydował o...zakończeniu posiedzenia Zespołu. Warto w tym miejscu zastanowić się, czy trójstronne spotkania mają mieć charakter „tajne przez poufne”.

W resorcie infrastruktury minister Engelhardt przyjął niedługo potem 12 przedstawicieli związku. Reszta ze spokojem oczekiwała na wynik rozmów pod siedzibą ministerstwa. Delegacja ZZM dobitnie przekonała się, ile są warte słowa ministrów i utwierdziła się w przekonaniu, że nie dotrzymają oni niestety obietnic. W związku z tym zdecydowano o zwołaniu poszerzonego posiedzenia Rady Krajowej ZZM, które podejmie adekwatne do sytuacji działania.

(L)

Wszystkim, którzy mimo sezonu urlopowego przybyli do Warszawy dając wyraz wsparcia dla działań Rady Krajowej ZZM serdecznie – w imieniu Prezydium – dziękuję. Tego typu gesty utwierdzają nas w słuszności podejmowanych działań.

**Leszek Miętek**  
Prezydent ZZM

## Nadzwyczajny Zjazd



Zmiany w statucie ZZM umożliwiające sprawne funkcjonowanie związku w nowych warunkach były wiodącym tematem Nadzwyczajnego Zjazdu Delegatów, który obradował 23 lipca w Warszawie. W trakcie spotkania szczegółowo omówiano aspekty związane z procesem zatrudniania maszynistów w spółkach PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne, będącym skutkiem wdrażania rządowej strategii oraz kwestie związane z reprezentatywnością ZZM.

# Nasz tenor

**Skoro każdy może, to tym bardziej maszynista, przewodniczący Krajowej Komisji Rewizyjnej ZKM. Czesław Białek śpiewa od lat i to jak! Jest członkiem chóru „Moniuszko” z Czechowic-Dziedzic.**

Śpiewanie polubił we wczesnym dzieciństwie. W szkole podstawowej występował już w szkolnym chórze. Potem jego zainteresowania ewoluowały w kierunku muzyki klasycznej i śpiewu operowego. Dorosłe życie wypełniły praca w PKP i obowiązki rodzinne. Na hobby czasu już nie starczało. Ale gdy tylko dzieci podrosły Czesław Białek podjął męską decyzję. Zdecydował o wstąpieniu do chóru, w którym śpiewała jego siostra i siostra żony.

„Moniuszko” to chór amatorski, ale z dużymi tradycjami. Od 1955 roku wykonuje muzykę świecką oraz religijną różnych epok. Co ciekawe, w swojej historii chór ma epizod kolejowy. Swego czasu patronat objął nad nim Związek Zawodowy Kolejarzy w Czechowicach-Dziedzicach. Obecnie związany jest z Miejskim Domem Kultury, a dyrygentem jest solista Opery Śląskiej Dariusz Nurzyński. Ponad pół wieku prężnej działalności oraz liczne wyróżnienia sprawiły, że „Moniuszko” stał się jedną z wizytówek miasta. Tamtejsze władze przyznały mu prestiżową nagrodę „Promotio Urbis”, często występuje w kraju i za granicą. Uświetnił także uroczystości Święta Kolejarza w Czechowicach-Dziedzicach w 2003 i 2004 roku.

Chór liczy ok. 50 osób i podzielony jest na cztery głosy: sopran, alto, tenor i basy. Przewodniczący Komisji Rewizyjnej jest tenorem i jedynym maszynistą w chórze. – Nie udało mi się jak dotychczas namówić żadnego z kolegów – żartuje Czesław Białek. – Ale nic straconego, może w przyszłości? W naszym chórze śpiewają też dwaj emerytowani kolejarze – dodaje.

Koncerty umożliwiły mu poznanie wielu ciekawych miejsc i innych chórów oraz znanych solistów operowych. Ze względu na charakter pracy maszynisty najczęściej trudności przysparza uczestnictwo w próbach. Życzliwość kierownictwa zakładu, dyspozytorów i kolegów maszynistów sprawia, że wszystko udaje się jakoś pogodzić. Dzięki temu spełnią się marzenia naszego tenora.

R



## Stabilne miejsca pracy

*dokończenie ze str. 3*

szlakach kursują 4 takie pociągi, a do końca grudnia otrzymamy 6 kolejnych. Z końcem lipca odebraliśmy 26 piętrowych wagonów środkowych typu push-pull, których producentem jest firma Bombardier. W ramach tego samego kontraktu do końca listopada trafi do nas 11 wagonów sterowniczych. Przetarg na zakup nowych lokomotyw do push-pulli zostanie ogłoszony jeszcze w sierpniu b.r.

**– Na razie spółka będzie wynajmować do ich obsługi EU 07 od PKP Cargo.**

– Takie rozwiązanie to swoisty pomysł do chwili dostarczenia nowych lokomotyw. Myślę, że trafią one do nas w ciągu 1–1,5 roku. Do tego czasu, na zasadzie wynajmu usługi, będziemy dzierżawić tabor wraz z pracownikami do jego obsługi od PKP Cargo.

Na tym nie koniec inwestycji taborowych. W sierpniu ogłosimy przetarg na 20 ezt, których zakup zostanie zrealizowany ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego. Na liście Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko został ponadto umieszczony wspólny projekt Kolei Mazowieckich i Samorządu Województwa

Mazowieckiego związany z EURO 2012. Dotyczy zakupu ze środków Funduszu Spójności 16 ezt do obsługi lotnisk w Warszawie i Modlinie. Samorząd planuje również zakupić dla spółki 15 szynobusów spalinowych, które zostaną skierowane na trasy o mniejszych potokach podróżnych.

W ramach realizowanych oraz zaplanowanych inwestycji taborowych sukcesywnie modernizujemy użytkowany tabor. W ciągu kilku lat cały park taborowy zostanie zmodernizowany w szerokim zakresie, obejmującym m.in.: napęd, układ hamulcowy, wózki, sprzężarki, przetwornice, a także montaż systemu monitorowania wewnętrznego pociągu.

**– Dziękuję za rozmowę.**

Tradycje Zakładów Naprawczych Lokomotyw Elektrycznych S.A. sięgają początku XX wieku.

Dziś ZNLE jest jedną z czołowych firm na rynku taboru kolejowego.

Spółka zajmuje się projektowaniem nowych lokomotyw i modernizacją istniejących pojazdów trakcyjnych dla operatorów kolejowych na polskim rynku.



Zakłady Naprawcze  
Lokomotyw Elektrycznych  
Spółka Akcyjna  
ul. Chorzowska 58  
44-100 Gliwice  
[www.znle.pl](http://www.znle.pl)

Zarząd  
tel. +48 (032) 2358 201  
fax +48 (032) 2358 205  
e-mail: [dyrekcja@znle.pl](mailto:dyrekcja@znle.pl)

Dział Marketingu i Sprzedaży  
tel. +48 (032) 2358 292  
fax +48 (032) 2358 301  
e-mail: [marketing@znle.pl](mailto:marketing@znle.pl)

# Lokomotywy pod lupą

**Stan techniczny posiadanych i eksploatowanych przez poszczególne zakłady taboru lokomotyw stał się przedmiotem doraźnych kontroli przeprowadzanych przez pracowników Centrali PKP Cargo – Wydziału Lokomotyw i Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu. Daje się zauważyć, że ich wyniki są rzeczowe i konkretne.**

Głównie skupiono się na kontroli stanu elementów prowadzenia zestawów kołowych, amortyzatorach, smarowaniu sworzni wahaczy, smarowaniu ograniczników skrętu wózka itp. Nas, maszynistów – użytkujących na co dzień ów tabor – powinno to cieszyć. W kilku przypadkach po kontroli zdecydowano (całkiem zresztą słusznie) o wycofaniu lokomotyw z eksploatacji. Należy jednak postawić pytanie dlaczego nie uczynili tego pracownicy nadzoru sekcji w zakładzie taboru ?

## Jak pracują warsztaty przeglądowe?

Wykazane zalecenia kontrolne mają na celu wyeliminowanie podobnych sytuacji w przyszłości. Należy się spodziewać, że wdrożone zostaną odpowiednie procedury mające na celu usunięcie źródeł powstających zaniedbań. Nie tyle chodzi tu o karanie winnych, co o niezbędne szkolenie pracowników wykonujących czynności związane z utrzymaniem prawidłowego stanu technicz-

nego lokomotyw. Szkolić należy także nadzór bezpośredni, bo to on kontroluje stan techniczny lokomotyw po przeglądach. Warto chyba baczniej przyjrzeć się nadzorowi, który przez wiele lat „przyzwyczaił się” do bylejakości i narzekania oraz często nie potrafi bądź nie chce wyegzekwować należytej pracy od podwładnych (kolegów). A nuż okaże się, że na warsztatach naprawczych i przeglądowych brakuje odpowiednich: schematów poglądowych, instrukcji do których pracownik ma stały dostęp, a mistrz jest pod ręką i służy pomocą. Może „na dole” brakuje niezbędnych instrukcji przeglądowych, a jeśli nawet są, to zamknięte na cztery spusty w czymś biurku?

Nie da się też wykluczyć, że prawda jest zgoła inna, czyli brakuje m.in.: części, odpowiedniej liczby osób lub czasu, bo np. na przegląd kontrolny lokomotywy przeznaczona jest 30 minut i ogranicza się on do wbicia stempla do książki pojazdu z napędem (po sprawdzeniu jedynie części biegowych i grubości wstawek hamulcowych). Zapewne kontrolujący



Autor – przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych ZSM służy poradą pod numerem telefonu 0 667 640 005.

zdejmuje z tego sprawę, ale skoro muszą coś napisać, to piszą...

## Po pierwsze bezpieczeństwo

Z drugiej strony, czy po wnikliwych kontrolach nadzoru dopuszczającego lokomotywy do ruchu po przeglądach dyspozytorzy zakładów taboru miałby wystarczającą ilość taboru? Nie byłoby dobrze gdyby „koło się zamykało”, czyli: przeglądy robimy byle jak, bo z braku innej lokomotywy maszynista i tak wyjedzie na szlak, a zwierzchnik nie wymaga, bo mało płaci. Najniewdzięczniejsza rola to decyzja nadzoru: nie narażać się kolegom i zwierzchnikowi. W trudnych chwilach powinien jednak przeważać rozsądek – w trosce o bezpieczeństwo maszynisty i prowadzonych pociągów. Lokomotywa w złym stanie technicznym nie może trafić z warsztatu do obsługi pociągów ! Tymczasem kontrole wykazują odstępstwa od tej żelaznej reguły.

Mamy nadzieję, że nie jest to jednorazowa akcja, lecz stała praktyka ze strony kierownictwa PKP Cargo. Należy pochwalić cenną inicjatywę i obserwować dalszy przebieg zdarzeń. Tym bardziej, że wnioski dotyczą szkoleń pracowników utrzymania pojazdów trakcyjnych oraz niższego i średniego nadzoru. Na razie poszczególne zakłady dostają „żółte kartki”. Strach pomyśleć co stanie się, gdy nie wyciągną z tego wniosków! Pod żadnym pozorem nie można bowiem zapominać o jednym – stan techniczny taboru, a co za tym idzie bezpieczeństwo, są wartością nadrzędną.

**Eugeniusz Śliwiński**  
Przewodniczący Komisji Obrony  
Praw Pracowniczych

Fot. Magdalena Słasiak



## Boczny tor

## Transfery

Spółka PKP Przewozy Regionalne poniosła kolejną dotkliwą porażkę. Rok temu z kretelem poległa w przetargu na przewozy po liniach niezelektryfikowanych organizowanym przez Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego gdy zaproponowała ofertę o 1/3 droższą od konsorcjum PCC/Arriva. Dość szybko nadarzyła się okazja do rewanżu w przetargu na przewozy po reaktywowanej linii Bydgoszcz-Chełmża. Zakończył się on kląpą. Ponownie wygrał bowiem jedyny konkurent PKP PR, czyli PCC/Arriva. Przy podobnej gwarancji punktualności – ok. 95 procent – przedstawił ofertą tańszą od PKP PR, choć tym razem o „jedynie” 15 procent.

Niektórzy kpią, że to spory postęp przewoźnika Grupy PKP, inni pocieszają się ewentualnymi drakońskimi karami za spóźnienia pociągów, jakie znowu zapłaci konsorcjum. Do śmiechu na pewno nie jest kolejarzom z Kujawsko-Pomorskiego. Konkurencja zdobywa bowiem kolejne przyczółki w regionie, a precedens zamienia się w serię.

Chciałbym wierzyć, że usamorządowienie PKP PR okaże się skutecznym lekarstwem na tego typu bóle. Co faktycznie przyniesie – nie wie nikt. Nikogo nie powinno dziwić, że wielu maszynistów boi się zatrudnienia w PKP PR skoro co bardziej zapobiegliwi pracownicy centrali PKP PR wybrali odwrotny kierunek. Jednym z pierwszych, który się ewakuował, był zresztą członek zarządu. Czy może więc dziwić taki wynik przetargu?

(uprzejmy pan)

## Podpatrzone

Warszawskie Centrum Edukacyjne Matel-Service ogłosiło nabór do Kolejowej Policealnej Szkoły Zawodowej dla Dorosłych. Ze strony internetowej tej firmy wynika, że jej partnerami są m.in.: PKP PLK, PKP Cargo, Koleje Mazowieckie, czy SKM w Warszawie. Nie byłoby w tym nic nadzwyczajnego, gdyby nie jeden drobiazg. Plakat reklamowy pociągu dużej prędkości InterCity Express (ICE). raz

## Czyje to dzieło?



Obcięty kabel do oświetlenia podstawki do rozkładu jazdy.

Mniejsza nawet o „naturalne” zużycie (np. połamane hebelki), pety za grzejnikami, śmietnik w korytarzu, ale zdarzają się wymontowane gniazda elektryczne, kontrolki, czy wręcz poucinane przewody... Niby nikt nikogo za rękę nie złapał, ale wstyd i tyle!

Często utyskujemy na stan i wiek taboru, na którym pracujemy. Na niektóre czynniki wpływu nie mamy, ale na stan techniczny już tak. To my odbieramy go od warsztatowców po przeglądach, naprawach, to my powinniśmy dbać o jego wygląd i czystość, zwłaszcza kabin czy przedziałów maszynowych.

Tymczasem sami niekiedy przyczyniamy się do złego stanu taboru, choć to przecież nasze miejsca pracy.

Dariusz Grześ

## Pod semaforem

Członkowie zarządowych rad maszynistów za wypełnienie uchwały Rady Krajowej ZZM i przyjazd do Warszawy w celu wsparcia przedstawicieli związku w Zespole Trójstronnym ds. Kolejnictwa.

Tak ogromna determinacja w samym środku sezonu urlopowego zasługuje na najwyższe słowa uznania.

Juliusz Engelhardt – podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury za złamanie obietnicy złożonej kolejarzom, że przemieszczenia pracowników będą miały charakter dobrowolny i wymagana będzie zgoda pracownika.

Smutne, że prestiżowy tytuł profesorski wystawiony został na szwank w imię doraźnych korzyści politycznych.

## Akcja krwiodawców

Klub Honorowych Dawców Krwi „Twoja Krew” przy Zakładzie Taboru w Łazach organizuje kolejną akcję. Odbędzie się ona 18 września br.

Krew będzie można oddawać w Zespole Szkół im. prof. Romana Gostkowskiego w Łazach, przy ul. Fabrycznej 1a, między godziną 9 a 12. Zapraszamy członków klubu oraz wszystkich chętnych.

Jeżeli: masz 18–65 lat, dowód osobisty, wiesz że jesteś zdrowy(a), nie jest Ci obojętny los wielu chorych – koniecznie wstąp do nas!

Pamiętaj o zjedzeniu lekkiego posiłku.

Mariusz Dudek  
Prezes Klubu HDK „Twoja Krew”

## HOMOR

Prezes spółki giełdowej wzywa sekretarkę:

– Pani Halinko, jedziemy na weekend do Czech. Proszę się pakować.

Sekretarka po przyjeździe do domu przekazuje nowinę mężowi:

– Krystian, jadę z szefem w delegację. Biedaku, będziesz musiał sobie jakoś radzić.

Ten szybko dzwoni do kochanki:

– Waleria, stara wyjeżdża na weekend, zabawimy się nieco.

Kochanka, nauczycielka matematyki w gimnazjum dzwoni do swego ucznia:

– Jasiu, będę zajęta w weekend. Korepetycje odwołane.

Zadowolony uczeń dzwoni do dziadka:

– Dziadziu, nie mam korków. Mogę do ciebie wpaść na weekend.

Dziadek, prezes spółki giełdowej dzwoni do sekretarki:

– Pani Halinko, wyjazd odwołany. Pojedziemy za tydzień.

Sekretarka dzwoni do męża:

– Krystian, szef odwołał wyjazd.

Facet do kochanki:

– Weronika, stara zostaje niestety w chacie...

Kochanka-nauczycielka do ucznia:

– Jasiu, korepetycje o 10 rano w sobotę.

Uczeń do dziadka:

– Dziadziu, lekcje jednak będą. Nie mogę wpaść do ciebie.

Dziadek-prezes do sekretarki:

– Pani Halinko, jednak w ten weekend wyjeżdżamy...

\*\*\*

Dwie gospodynie domowe rozmawiają przy pralce:

– Jadźka, ale tak między nami... Próbowałaś kiedyś analu?

– Nie, zadowolona jestem z Dosi...

## fraszki jerzego szuleca

### Pytanie

Jak żywić nadzieję  
Gdy wszystko drożeje?

### Eksperyment

Postawiono na głupiego  
By wymyślił coś mądrego.

### Niemoc

Wielka porażka  
Małego ptaszka.

### Chlebak

Wyjechał za chlebem,  
bo nasze piekarnie  
Mają chlebobawców,  
ale... płacą marnie.

### Domator

Znalazł szczęście wreszcie  
W domowym areszcie.

W luksusowym hotelu przy ogromnym basenie stoi elegancko ubrany pan i krzyczy z zachwytem:

– Wspaniale, fantastyczne, niewiarygodne!

Podchodzi drugi elegancki pan i kulturalnie pyta:

– Mogę wiedzieć, czym szanowny pan tak się zachwyca?

Na to słyszy:

– Proszę tylko spojrzeć: to moja cudowna żona. Raptem wczoraj nauczyła się pływać, a dzisiaj już nurkuje i dobry kwadrans wytrzymuje pod wodą.

\*\*\*

Turysta odwiedza restaurację w Madrycie i w menu wybiera potrawę o nazwie „Jaja a la corrida”.

Danie okazuje się naprawdę duże i smacowite, a cena całkiem przystępna. Turysta stołuje się więc tam przez kilka dni, aż pewnego razu przyniesiona porcja jest bardzo mała.

Szybko zjada danie i po obiedzie pyta z wyrzutem kelnera:

– Señor, a dlaczego dzisiejsza porcja była taka mała?!

Kelner na to:

– No cóż, nie zawsze torreador wygrywa...

## Kącik filatelistyczny

Dwa znaczki z wieloletniej emisji „Świat zabawek” Poczta Polska wprowadziła do obiegu 1 czerwca br. Mało kto wie, że najstarsze zabawki znalezione przez archeologów w grobach dzieci mają już około 2,5 tysiąca lat.

Na jednym z walorów, o nominale 1,35 zł, widzimy drewniany parowozik z tendrem. Znaczek o wymiarach trójkąta równoramiennego 33,04 x 32,34 x 32,34 mm wydano w nakładzie 600 tysięcy sztuk na papierze fluorescencyjnym techniką druku offsetową. Zaprojektowała go Marzanna Dąbrowska, a sprzedawany jest w arkuszach po 16 znaczków.

Znaczek to prawdziwy unikat ze względu na swój wyjątkowy kształt. Poczta Polska bardzo rzadko wprowadza do obiegu trójkątne znaczki. W takim kształcie ukazała się jedynie ośmioznaczkowa seria z 1959 r. „Grzyby polskie” oraz trzy znaczki z dziesięcioznaczkowej serii z 1963 r. „Konie polskie”. W trójkątnym kadrze znaczka widać tylko część parowozika. Całość widoczna jest dopiero na arkuszu przeznaczonym do sprzedaży, którego fragment prezentujemy obok.

(amur)



# Parowozjada 2008

**Coroczny pokaz zabytkowych pociągów retro i parowozów odbędzie się w dniach 6-7 września w Suchej Beskidzkiej i Chabówce. Organizatorem imprezy jest spółka PKP Cargo.**

To czwarta edycja „Parowozjady”, która wcześniej odbywała się w Rabce-Zarytem w środku lata. W rejonie stacji Sucha Beskidzka 6 września odbędą się przejazdy zabytkowych pociągów oraz pokazy sprawności maszynistów.

Pociągi poprowadzą m.in. takie parowozy jak: O112-7, Ty2-911, Ty2-953, TKt48-191 oraz trzy z Wolsztyna. W imprezie weźmie również udział wagon motorowy SN61-168 wraz z drugim czynnym wagonem tej serii nr 183. Planowany jest także przyjazd dwóch parowozów i wagonu motorowego ze Słowacji. Hitem imprezy będzie pokaz pociągu pancernego z udziałem obsady w strojach z okresu II wojny światowej. Dodatkowe atrakcje to możliwość dojazdu do Suchej Beskidzkiej pociągami retro z Krakowa, Lachowic, Mszany Dolnej i Zakopanego.

Skansen w Chabówce otworzy swoje podwoje dla miłośników kolejnictwa w sobotę 6 września wieczorem. Następnego dnia odbędzie się tam m.in. pokaz obrządzania parowozu, a Słowacki Klub Modelarzy Kolejowych i Miłośników Kolei z Komarna zaprezentuje czynne makiety kolejowe w skali 1:120 (TT).

Dla zainteresowanych dłuższym pobytem skansen oferuje 50 miejsc noclegowych w pokojach 2-, 3- i 4-osobowych po przystępnych cenach.

Więcej informacji na stronie: [www.skansen.hg.pl](http://www.skansen.hg.pl).

(raz)



Rozwiązania jakich potrzebujesz.

## Hestia Rodzina

Grupowe Ubezpieczenie  
na Życie  
Pracowników i ich Rodzin



**NATURA**  
*tour*

*"Przedłużamy wakacje  
na wrzesień"*



**www.naturatour.pl**  
infolinia: 0 801 000 527

**Super ceny  
już od 290 zł  
za tydzień**