



# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

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

Nr 2/102

LUTY 2013





## Bezruch na torach

**K**olejarze pokazali determinację stając ramię w ramię w obronie branżowych uprawnień. W wyniku dwugodzinnego strajku ostrzegawczego kilkaset pociągów nie wyjechało na trasy lub miało przymusowy postój na stacjach węzłowych.

Tym samym kolejarze wystali do decydentów kolejny – po pikietach, petycjach i listach otwartych – głos sprzeciwu wobec buty i arogancji oraz prób ograniczania uprawnień do świadczeń przejazdowych. Zgodny zresztą z wynikami referendum strajkowego, w którym 98 proc. kolejarzy opowiedziało się za taką formą protestu jeśli nie dojdzie do porozumienia związków zawodowych z pracodawcami. Trwające kilka miesięcy negocjacje nie doprowadziły do jego zawarcia. Po drugiej stronie stołu nie było widać dobrej woli potrzebnej do zażegnania sporu. W dążeniu do kompromisu nie pomagały prowokacyjne wypowiedzi ministra transportu Sławomira Nowaka i prezesa PKP SA Jakuba Karnowskiego oraz szczucie mediów i opinii publicznej na kolejarzy. Czarę goryczy przelały ankiety rozprowadzane wśród załogi niektórych spółek, w których pośrednio pracownik miał wyrazić zgodę na ograniczanie uprawnień. W obliczu toczzonego na tym tle sporu i prób znalezienia kompromisu było to jawną kpinią z dialogu społecznego.

### PODZIĘKOWANIE

Wszystkim pracownikom biorącym udział w proteście dziękujemy za właściwą postawę. Potwierdza naszą determinację i zaangażowanie w walkę o wspólną sprawę. Jesteśmy z Was dumni!

Dziękujemy za wsparcie emerytom. Bądźmy wszyscy zjednoczeni i gotowi do dalszych starań o zachowanie uprawnień branżowych.

Komitet Protestacyjno-Strajkowy Kolejarzy

### Oświadczenie Prezesa Związku Pracodawców Kolejowych z dnia 30 stycznia 2013 roku

Z upoważnienia pracodawców będących stroną niniejszego sporu zbiorowego – Zarządów Spółek PKP PLK S.A., PKP Cargo S.A., Intercity S.A. oraz PKP Energetyka S.A. oświadczam, że w stosunku do pracowników spółek biorących czynny udział w strajku ostrzegawczym w dniu 25 stycznia 2013 roku nie będą wyciągane konsekwencje dyscyplinarne i prawne, z zastrzeżeniem treści art. 23 ust. 2 ustawy z dnia 23 maja 1991 o rozwiązywaniu sporów zbiorowych.



W wyniku dwugodzinnego strajku 25 stycznia między godziną 7 a 9. kilkaset pociągów w całym kraju nie wyjechało na trasy lub miało przymusowy postój na stacjach. W proteście udział wzięli pracownicy PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Intercity, PKP Cargo i PKP Energetyka. Wydatnie wsparli go także kolejni emeryci i renciści, do których związki zawodowe zaapelowały o pojawienie się na stacjach węzłowych. Na dworcach i w pociągach protestujący rozdawali ulotki informacyjne skierowane do pasażerów. Strajku nie zorganizowano w spółkach, w których nie rozprowadzono ankiet, czyli nie objął np. Przewozów Regionalnych i SKM w Trójmieście.

Po powrocie do stołu rokowań wobec sygnałów o próbach zastraszania niektórych pracowników PLK, strona związkowa wymusiła na prezesie ZPK wydanie oświadczenia o niewyciągnięciu konsekwencji dyscyplinarnych i prawnych wobec osób biorących udział w strajku.

R.



### DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

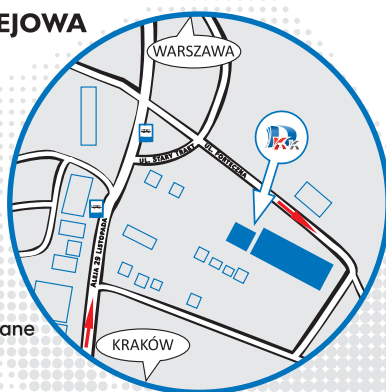
32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A  
Centrala, Sekretariat  
e-mail: biuro@druckol.pl  
tel./fax : 12 298-04-00

Oferuje usługi w zakresie:

- ⊕ składu i grafiki komputerowej
- ⊕ druku offsetowego
- ⊕ oprawy inroligatorskiej

Wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

**TRADYCJA**  
**KONKURENCYJNE CENY**  
**PROFESJONALIZM**



[www.druckol.pl](http://www.druckol.pl)

## pod semaforem



Wszyscy polscy kolejarze, którzy stanęli do walki o zasady, honor i godność



PKP SA za wybór na doradców prywatyzacyjnych PKP Cargo firm o wątpliwej reputacji

# To nie jest spór o pierwszą klasę!

**W**alka o utrzymanie ulgowych świadczeń przejazdowych weszła w decydującą fazę. Dzięki wytrwałości i determinacji szala zaczyna przechylać się na naszą stronę. W lutym należy postawić przysłowiową kropkę nad i.

Walka o utrzymanie ulgowych świadczeń przejazdowych weszła w decydującą fazę. Dzięki wytrwałości i determinacji szala zaczyna przechylać się na naszą stronę. W lutym należy postawić przysłowiową kropkę nad i.

Póki co pracodawcy zdecydowali się na przedłużenie obowiązujących warunków realizacji uprawnień do ulgowych przejazdów do końca lutego br., co oczywiście nie kończy sporu. Nie brakuje takich, którzy ten ruch odczytali jako grę na zwłokę – kolejne przeciąganie trwających 4 miesiące negocjacji, które jeszcze do trzeciej dekady stycznia nie obejmowały zakresu podmiotowego. Nie można tego wykluczyć, ale bezpośrednia przyczyna tkwi gdzie indziej. Główny negocjator z ramienia Związku Pracodawców Kolejowych niespodziewanie postanowił opuścić pokład i usunąć się w cień. Z funkcji prezesa ZPK i pełnomocnika zarządu PKP S.A. ds. dialogu społecznego zrezygnował nie kto inny jak Krzysztof Mamiński. A przynajmniej taką informację przekazał na samym początku spotkania mediacyjnego 31 stycznia, motywując decyzję „zabnięciem sporu w ślepej uliczce”. Mediatorowi Longinowi Komołowskiemu nie pozostało nic innego jak podjąć decyzję o przerwaniu rozmów do czasu wyłonienia nowego reprezentanta strony pracodawców

**O**dejście Mamińskiego bez wątpienia byłoby końcem pewnej epoki. Informacja o tym wywołała istną lawinę spekulacji i komentarzy. Antagoniści do dziś wypominają mu przeszłość związkową w „Solidarności”, późniejszą metamorfozę i twardą, nieprzejednaną postawę po drugiej stronie stołu.

**Głos Maszynisty**

Faktem jest, że jako przedstawiciel pracodawców nie dopuścił do podpisania protokołu rozbieżności dającego związkowi zawodowemu zielone światło do strajku (strajk w Przewozach Regionalnych w 2011 r. miał miejsce po wystąpieniu spółki z ZPK). Stanowisko szefa ZPK piastował przez 11 lat. Przetwał niejedną polityczną zawieruchę na najwyższych szczeblach i niejedne trudne negocjacje ze związkami zawodowymi. Nie złamała go też osobista życiowa tragedia. Dlatego co najmniej uśmiech politowania wzbudza sugestia prezesa PKP SA Jakuba Karnowskiego o słowach „rodem z Brzeskiej”, które miały rzekomo obrazić Mamińskiego i być przyczyną jego odejścia. Dziwnym zbiegiem okoliczności wcześniej na ręce szefa Grupy PKP rezygnację złożyło dwóch innych kolejowych menedżerów cenionych na rynku: prezes PKP Cargo Wojciech Balczun i prezes Kolejowych Zakładów Łączności w Bydgoszczy Andrzej Mrówczyński.

**N**erwowe, bardzo wymowne ruchy w szeregach pracodawców i decyzja o przedłużeniu obowiązywania świadczeń o kolejny miesiąc to nie jedyne wymierne efekty toczonych na dwóch frontach batalii. Do uzgodnienia są jednak nadal kwestie fundamentalne – zakres świadczeniobiorców i regulacje z tym związane. Jeśli chodzi o pracowników, w ramach sporu toczącego z ZPK rzecz rozbija się m.in. o ceny wykupu biletów okresowych, przystąpienie do porozumienia przewoźników Kolei Wielkopolskich, Śląskich i Dolnośląskich oraz zasady obowiązywania świadczeń w dalszych latach. W ramach sporu z Przewozami Regionalnymi udało się nakłonić kierownictwo PR do obniżenia cen wykupu biletów okresowych miesięcznych (17 zł w pociągach REGIO) i sieciowych rocznych (170 zł) dla pracowników spółki. W gestii samych pracodawców (PR i tych reprezentowanych przez ZPK) pozostaje kwestia wzajemnych rozliczeń, co – jak pokazały mediacje w dniu 30 stycznia – wcale nie musi być czystą formalnością.

W przypadku emerytów i rencistów do porozumienia droga daleka. Pracodawcy chcą im „zafundować” ograniczenie ulgi z 99 do 80 proc. oraz obarczyć kosztem wykupu uprawnień, wynoszącym rocznie

DOKOŃCZENIE NA STR. 4



## List otwarty do premiera

Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych, SKK NSZZ Solidarność i Federacja ZZZ PKP w liście otwartym do premiera Donalda Tuska z 29 stycznia domagają się likwidacji przywilejów ustanowionych za przyzwoleniem ministra Sławomira Nowaka dla prezesa Jakuba Karnowskiego i sprowadzonych przez niego do PKP S.A. dyrektorów i urzędników zwanych potocznie „grupą Balcerowicza”.

Przywileje, które powinny być zlikwidowane to:

1. Ogromny i niekontrolowany wzrost biurokracji (dyrektorów i urzędników) poprzez zatrudnianie znajomych Prezesa Jakuba Karnowskiego w spółce PKP S.A., która nie realizuje przewozów osób ani ładunków, ani też nie zarządza infrastrukturą kolejową.

Podajemy przykładowo:

Prezes Jakub Karnowski utworzył w centrali PKP S.A. aż 21 departamentów – więcej niż w całym Ministerstwie Transportu. Mamy więc 21 wysokopłatnych Dyrektorów Departamentów z wynagrodzeniem stanowiącym 6-8 średnich krajowych i już 25 Zastępców tych Dyrektorów.

Prezes Jakub Karnowski utworzył zupełnie nowy szczebel zarządzania, tzw. Dyrektorów Zarządzających z wynagrodzeniem 6-8 średnich krajowych. Jest ich już siedmiu.

Prezes Jakub Karnowski utworzył 66 Wydziałów, kierowanych przez wysokopłatnych Naczelników oraz 17 zespołów, też kierowanych przez osoby w podobnej randze.

Prezes Jakub Karnowski powołał niezliczoną ilość Dyrektorów Projektów do rozwiązywania ważnych spraw. Nawet podobno, jego kierowca jest też Dyrektorem Projektu.

2. Ogromny wzrost średnich płac dla Prezesa Jakuba Karnowskiego i jego ludzi.

Podajemy przykładowo:

Średnie zarobki Prezesa Jakuba Karnowskiego (59 tysięcy miesięcznie) plus premia roczna w wysokości 6-miesięcznego

wynagrodzenia i podobnie Członków Zarządu PKP S.A. wzrosły prawie 3-krotnie.

Jak to jest, że poprzednie Zarządy PKP S.A. musiały przestrzegać „ustawę kominową” a Pan Jakub Karnowski – wychowanek Leszka Balcerowicza (jak sam podkreśla) nie musi tych przepisów przestrzegać? Zarobki Dyrektorów Zarządzających, Dyrektorów Departamentów i innych dyrektorów są na poziomie zarobków wielkich firm państwowych, które muszą przestrzegać „ustawę kominową” a Prezes Jakub Karnowski i jego grupa nie.

3. Stosowanie ww. nowych warunków zatrudnienia dla ludzi sprowadzanych przez Prezesa Jakuba Karnowskiego i jego znajomych przywileje ustanowione za przyzwoleniem Ministra Sławomira Nowaka dla Prezesa Jakuba Karnowskiego i jego ludzi, określanych również jako kasta bankowców na kolei, kosztują już kolej więcej niż kwoty ulg przejazdowych, które Prezes Jakub Karnowski chce odebrać lub znacznie ograniczyć wszystkim kolejarzom w Polsce – o co toczy się spór zbiorowy.

Wygląda na to, że Minister Sławomir Nowak i Prezes Jakub Karnowski ustanowili dla swoich (grupa około 100 osób) niespotykane przywileje, a dla ich sfinansowania chce odebrać ulgi przejazdowe dla ponad 100 tysięcy kolejarzy oraz emerytom i rencistom kolejowym.

Uważamy, że Panowie Sławomir Nowak i Jakub Karnowski, jak również ich ludzie nie mają moralnego prawa odbierać każdemu kolejarzowi ulg przejazdowych, najczęściej wykorzystywanych w dojazdach do pracy, w sytuacji gdy sami w sposób niekontrolowany przez władze kolei podnieśli o tysiące złotych wynagrodzenia dla wybrańców Jakuba Karnowskiego.

Ci Panowie nie chcą i chyba nie umieją rozmawiać ze stroną społeczną. Zamiast dialogu komunikują nam różnego rodzaju swoje posunięcia, których sensu nie rozumie nawet kadra zarządzająca doprowadzając w ten sposób do wielu konfliktów.

## To nie jest spór o pierwszą klasę!

DOKOŃCZENIE ZE STR. 3

wcale nie 140 zł – jak trąbi na prawo i lewo prezes Karnowski – ale 270,4 zł (wraz z PR) w drugiej klasie. Do tego dochodzi opłata za wydanie poświadczenia i opłata „na pokrycie kosztów pracodawcy” – dodatkowe 17,6 złotych. Czyli razem 288 zł. Tymczasem związki zawodowe oczekują, że ogólna kwota wykupu nie przekroczy 20 złotych.

Pracodawcy złożyli deklarację o gotowości przekazania 5 mln złotych na

dofinansowanie wykupu ulg dla najuboższych, ale poprzez konta zakładowych funduszy świadczeń socjalnych. Taka forma dystrybucji kryje wiele pułapek, nic więc dziwnego że strona społeczna optuje za przekazaniem pieniędzy bezpośrednio przewoźnikom. Samą kwotę 5 mln zł uważa zaś za dalece niewystarczającą, przypominając iż oszczędności Grupy PKP z tytułu ograniczania ulg miały wynieść 27 mln złotych.

Dla rodzin pracodawcy oferują książeczki kuponowe w cenie 354/235 zł

(1/2 klasa pociągów IC), 170 zł (PR), 130 zł (pozostali przewoźnicy objęci porozumieniem). Związków zawodowych propozycja nie satysfakcjonuje więc wysunęły żądanie rekompensaty finansowej. Istotne rozbieżności stron pojawiły się również przy ustalaniu sposobu waloryzacji cen wykupu świadczeń w latach kolejnych oraz zasad stosowania ulg. Strona społeczna chce, by ceny z ulgą odnosiły się do realnych cen biletów kolejowych, a nie do konstruowanego specjalnie w tym celu taryfikatora.

■  
(raz)



Należy w tym miejscu dodać, że ludzie ci, nie wyłączając Prezesa Jakuba Karnowskiego, na funkcjonowaniu kolei się nie znają i aby wypracować jakiekolwiek stanowisko zlecają do zaprzyjaźnionych firm doradczych i kancelarii prawnych za ogromne kwoty różnego rodzaju opracowania i ekspertyzy. Idą na to miliony złotych, za prace, które są do wykonania przez pracowników kolei.

Panowie Sławomir Nowak i Jakub Karnowski często dla swoich posunięć używają słowa niezbędna restrukturyzacja kolei, która w ostatnich latach była według nich zaniedbana i źle zarządzana.

Jest to po pierwsze niezgodne z prawdą i uwłaczające dla Pana Premiera, bowiem od 5 lat kolejną rządzą ludzie Platformy Obywatelskiej. Nie komentujemy więc takich publicznych wypowiedzi.

Po drugie wszelkie procesy restrukturyzacyjne na kolei rozpoczynały się od oszczędności na szczeblach zarządzania, a teraz mamy sytuację odwrotną, że zarząd PKP S.A. dokonuje gigantycznego zwiększenia wynagrodzeń i rozbudowy struktur a pracownikom przekazuje, że konieczne są oszczędności i cięcia.

Pan Jakub Karnowski twierdzi publicznie, że musi sprzedawać spółki kolejowe ponieważ PKP S.A. jest złym właścicielem, a pieniądze potrzebne są na spłatę długów PKP S.A. Naszym zdaniem prywatyzacja determinowana wyłącznie dla pozyskania środków na spłatę długów nie jest prywatyzacją tylko zwykłą sprzedażą, a sprzedawane spółki i ich pracownicy narażeni są na olbrzymie kłopoty i utratę miejsc pracy. Przykładem negatywnych skutków takich działań jest sprzedaż spółki Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury.

My, termin „restrukturyzacja” rozumiemy następująco: restrukturyzacja to niezbędne zmiany w aktywach i pasywach firmy oraz w jej systemie organizacji zarządzania, przeprowadzane po to, aby zwiększyć wartość firmy. Za działaniami restrukturyzacyjnymi tak rozumianymi i nakierowanymi na wzrost wartości kolei jesteśmy i byliśmy, nie raz dając przykład wyrażając zgodę na wyrzeczenia ze strony pracowników.

Niestety, Pan Prezes Jakub Karnowski pod pojęciem restrukturyzacji kolei rozumie dyrektoryzację centrali PKP S.A. oraz branie kasy dla swoich. Działania w tym zakresie wychodzą jemu w pełni. Niestety w wyniku takich działań zadłużenie kolei wzrasta, a jej wartość nie.

Pan Minister Sławomir Nowak i działający z jego umocowania były Minister a obecnie Przewodniczący Rady Nadzorczej PKP S.A. – Pan Krzysztof Opawski nie określili mierzalnych celów dla Prezesa Jakuba Karnowskiego i całego Zarządu PKP S.A. i całej jego grupy ludzi. Skutkiem tego nie można ich ocenić ani rozliczyć. Trzeba jednak płacić wysokie wynagrodzenia, których na takim poziomie nikt wcześniej nie pobierał.

Pytamy, za co są te nowe przywileje dla Prezesa Jakuba Karnowskiego i jego ludzi?

Pytaliśmy o to władze korporacyjne PKP S.A. – brak odpowiedzi.

Pytaliśmy o to nie raz Ministra Sławomira Nowaka – brak odpowiedzi.

Pytamy więc Pana Premiera i prosimy, aby Pan się zainteresował tym co się na kolei dzieje i aby Pan nie polegał na prawdopodobnie jednostronnych komunikatach Panów Sławomira Nowaka i Jakuba Karnowskiego.

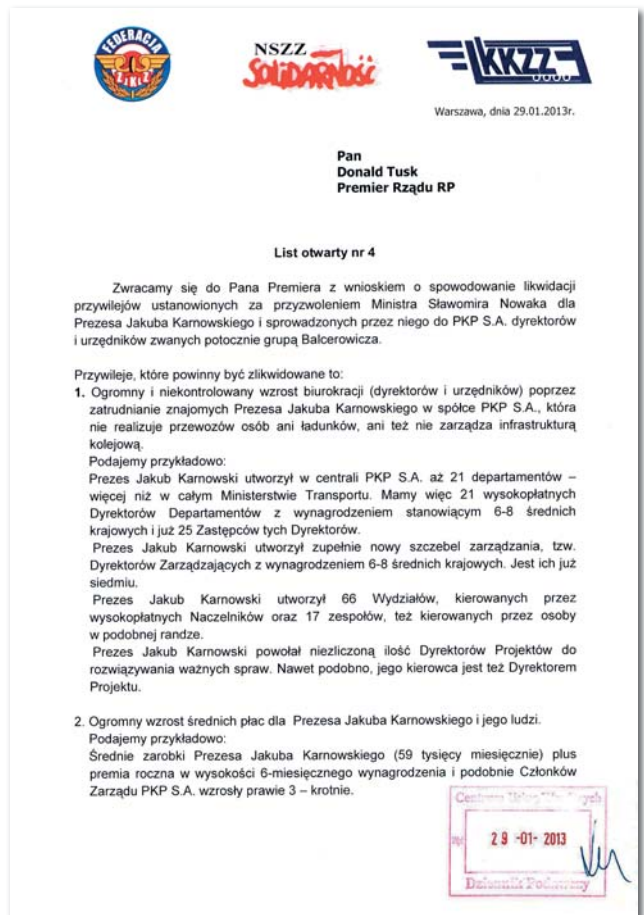
Jeśli Pan nam nie ufa niech Pan sprawdzi ile było kadry funkcyjnej w Centrali PKP S.A. przed przyjściem Prezesa Jakuba Karnowskiego a ile jest teraz.

Jaki był fundusz płac dla tej kadry wcześniej, a jaki jest teraz.

Ile wydał na konsultacje i ekspertyzy poprzedni Zarząd PKP S.A. lub Zarządy (w skali roku) a ile wydał Prezes Jakub Karnowski w roku ubiegłym.

Niniejszego wniosku o odebranie nowych przywilejów dla Prezesa Jakuba Karnowskiego i jego ludzi nie należy traktować jako rozszerzenia postulatów w ramach toczącego się sporu zbiorowego. Nie chcemy nowego sporu ani rozszerzania obecnego jednakże liczymy, że Pan Premier tę sprawę załatwi.

Jan Przewoźny,  
wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych  
Pracowników PKP  
Henryk Grymel,  
przewodniczący Sekcji Krajowej Kolejarzy  
NSZZ „Solidarność”  
Leszek Miętek,  
przewodniczący Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych



# Z prac Sektorów

**P**odczas styczniowych posiedzeń sektorów ZMZ omawiano sytuację w poszczególnych spółkach oraz kwestie związane z eksploatacją, pracą i wynagrodzeniami.

Posiedzenie Sektora Przewozów Towarowych z udziałem m.in. dyrektora zarządzającego Ireneusza Wasielewskiego oraz dyrektora Mariana Płachetki odbyło się 31 stycznia. Zaproszeni goście przedstawili obecną sytuację spółki oraz zmiany organizacyjne. W tej sprawie głos zabrali członkowie Sektora wskazując na wiele błędów i niedociągnięć związanych np. z koncentracją dyspozytur. Równie ożywiona dyskusja dotyczyła spraw związanych z usterkami na zmodernizowanym taborze oraz kwestii nieświadczania pracy. Członkowie Sektora nie godzą się z wprowadzaniem od 1.01. 2013 r. nieświadczania pracy, które pracodawca tłumaczy spadkiem przewozów w miesiącach styczeń–luty. Wyrazili opinię, że decyzje dotyczące takich praktyk należy podejmować w sposób bardziej przemyślany i racjonalny.

Nie mniejsze emocje wywołała sprawa nadgodzin i poleceń wydawanym pracownikom na przekroczenie godzin. Przewodniczący Sektora PT Henryk Kopański przypomniał, że Kodeks pracy dopuszcza pracę do 12 godzin, a przekroczenie tego czasu może się odbyć



tylko jeżeli maszynista będzie dozorował pojazd lub wracał w charakterze pasażera. W innym razie wiąże się to z odpowiedzialnością ponoszoną przez pracownika. Przypomniał też, że maszynista wykonując swoje czynności zawsze ma prawo od nich odstąpić, jeżeli zagraża to zdrowiu lub życiu jego samego lub osób postronnych.

Na posiedzenie Sektor Spółek Samorządowych 29 stycznia zaproszeni zostali przedstawiciele zarządu Przewozy Regionalne, który reprezentowany był przez dyrektora Pawła Stefańskiego,

wspieranego przez dyrektora ds. pracowniczych Grzegorza Woźnego oraz dyrektora Macieja Zegara. Omówione zostały sprawy związane z unifikacją użytkowanego taboru oraz kwestie modernizacji 44 ezt z wykorzystaniem nowoczesnych rozwiązań, w tym wy-

posażenia pojazdów w silniki asynchroniczne. Zaproszeni goście przedstawili obecną sytuację spółki oraz perspektywy jej działania. Członkowie Sektora poruszali kwestie świadczeń przejazdowych będących przedmiotem mediacji związków zawodowych z zarządem spółki. Jak powiedział przewodniczący Sektora Sławomir Centkowski, wzajemne poszanowanie i traktowanie związków zawodowych jak partnerów uchroniło PR przed strajkiem zorganizowanym w spółkach Grupy PKP.

Poruszony został również problem naliczania wynagrodzenia po wprowadzeniu nowego systemu PK. W trakcie dyskusji ustalono, że do podstawowego wydruku dołączane będą dodatkowe informacje umożliwiające sprawdzenie naliczonej pensji. Na szczególną uwagę zasługuje sprawa bezsensownej likwidacji posterunków rewizji technicznej i przenoszenie obowiązków rewidenta na kierownika pociągu. Jest nadzieja, że decydenci szybko podejmie właściwe działania, bo w tej sprawie interweniowała również FZZMK w piśmie do





prezesa UTK. – Wymienione zarzuty dotyczące braku odpowiednich szkoleń pracowników drużyn konduktorskich, warunków i miejsca wykonywania prób hamulca to tylko część prawdy o praktykach stosowanych w niektórych zakładach PR – mówi przewodniczący Centkowski. – Wśród przewoźników trwa niestety licytacja, kto wprowadzi większe ograniczenia eliminując podstawowe zasady bezpieczeństwa i wykaże się większymi oszczędnościami finansowymi – dodaje.

Na posiedzeniu Sektora Przewozów Pasażerskich z udziałem prezydium ZMZ 21 stycznia omówiono szereg zagadnień. Wśród nich m.in.: brak realizacji „na gruncie” decyzji nr 18 o tzw. doprzęgu (mającej sporo wad, ale pomimo to nie przestrzeganej), zakazy planowania urlopów drużynom pociągowym w okresie letnim wydane w zakładach, nagminne

planowanie w harmonogramach czasu pracy pracownika pracy w godzinach nadliczbowych. Poruszono też sprawę dostępu maszynistów do wewnętrznych stron internetowych jak <https://extranet.intercity.pl/prj> i <http://intranet.intercity.pl> (można o to pytać przewodniczących w zakładach), prowadzenia próżnych składów pasażerskich bez obsady konduktorskiej i warunków zatrudnienia maszynistów stażystów i na licencji. Wszystkie zagadnienia zostaną poruszone i wyjaśnione na roboczych spotkaniach z pracodawcami. Rada Sektora zdecydowała też o roboczych spotkaniach prezydium Sektora w zakładach spółki. Pierwsze odbędzie się w Zakładzie Północnym PKP Intercity. Przewodniczący Sektora Piotr Rybikowski po raz kolejny zaapelował o przesyłanie raportów z zaistniałych nieprawidłowości podczas służby. ■

## W skrócie

**PERSONALIA.** Z końcem stycznia na ręce przewodniczącego rady nadzorczej PKP Cargo Jakuba Karnowskiego rezygnację z funkcji prezesa spółki złożył Wojciech Balczun. Pełnienie obowiązków prezesa PKP Cargo powierzono Markowi Zaleśnemu, członkowi zarządu spółki ds. handlowych. Z funkcji prezesa Związku Pracodawców Kolejowych i pełnomocnika zarządu PKP S.A. zrezygnował 31 stycznia Krzysztof Mamiński.

**VOTUM NIEUFNOŚCI DLA MINISTRA.** Solidarna Polska zaapelowała do wszystkich klubów opozycyjnych o poparcie wniosku o odwołanie ministra transportu Sławomira Nowaka. By nadać sprawie dalszy bieg, pod wnioskiem o votum nieufności dla ministra podpisy musi złożyć co najmniej 69 posłów. Klub SP liczy17.

## naturalnie z nami

Naszą misją jest transport towarów i świadczenie usług logistycznych, przyjaznych i bezpiecznych dla środowiska. **Celem jest zapewnienie satysfakcji i zadowolenia klientów.**

Połączenie funkcji handlowych z eksploatacyjnymi pozwala nam elastycznie reagować na potrzeby rynku oraz rozszerzać ofertę, m.in. o usługi „door to door”, „just in time” oraz „szyte na miarę”.

Uruchamiamy nowe relacje w kraju i zagranicą, w głównych europejskich korytarzach transportowych. Realizujemy samodzielne przewozy kolejowe w Niemczech, Czechach i na Słowacji.

Optymalizujemy systemy planowania i monitorowania przewozów. Wprowadzamy nowe, korzystne dla klienta zasady sprzedaży usług i atrakcyjne bonifikaty. **Wybierając nas, niezawodnie, szybko i prosto trafisz do celu.**

## Pamiętamy!

W dniu 3 marca przypada rocznica katastrofy kolejowej pod Szczekocinami. Pamięć Kolegów, którzy zginęli w tym strasznym wypadku zostanie uczczona.

ZZM wystąpił do przewoźników o zgodę na uruchomienie 3 marca o godzinie 12.00 na jedną minutę syren dźwiękowych na wszystkich lokomotywach i pojazdach kolejowych. Ponadto tego samego dnia o godzinie 13.00 w Katedrze Polowej Wojska Polskiego przy ul. Długiej 13/15 w Warszawie odbędzie się nabożeństwo żałobne, na które serdecznie zapraszamy. ■



**PIERWSZA ROCZNICA  
KATASTROFY KOLEJOWEJ  
pod SZCZEKOCINAMI**

**MSZA ŻAŁOBNA  
W INTENCJI OFIAR  
3 marca godz 13:00**

**Ul Długa 13/15  
Warszawa**

**KATEDRA POLOWA  
WOJSKA POLSKIEGO**



### PRZEKAŻ 1% PODATKU DLA JOASI I MATEUSZA



Córka naszego kolegi, pracownika Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym w Krakowie w Polskich Liniach Kolejowych

S.A., wcześniej maszynisty oraz dyspozytora, byłego pracownika PKP CARGO S.A. w dniu 3.12.2012 r. wpadła nieszczęśliwie pod pociąg i straciła nogę.

Prosi o wsparcie finansowe umożliwiające zakup protezy, aby mogła powrócić do w miarę normalnego życia.

**Prosi o przekazanie 1%**

w rozliczeniu rocznym podatku

na nr KRS 0000320551

koniecznie

z dopiskiem

**„DLA JOANNY  
CHAŁUPA”.**



Szanowni Państwo

Bardzo serdecznie dziękujemy tym wszystkim z Państwa, którzy w ubiegłym roku przekazali 1% podatku na leczenie i rehabilitację naszego synka Mateuszka. Za zebrane pieniądze Mateuszek mógł uczestniczyć w turnusach leczniczo-rehabilitacyjnych oraz kontynuować rehabilitację w domu. Zakupiliśmy również dla naszego synka inwalidzki wózek spacerowy.

Synek nasz, który obecnie ma 12 lat, jest dzieckiem niepełnosprawnym z porażeniem mózgowym, epilepsją i jest po operacji oddzielenia dróg pokarmowych od oddechowych (oddycha przez otwór w tchawicy). Jest dzieckiem wymagającym szczególnej opieki i troski. Wskazane jest, aby Mateusz uczestniczył w turnusach leczniczo-rehabilitacyjnych kilka razy w roku. Koszt jednego turnusu wynosi 4900 zł. Jest to duża kwota i nie stać nas na pokrycie jej w całości. Zwracamy się z prośbą do Państwa o pomoc dla nas, a w szczególności dla naszego dziecka. Być może dzięki Państwa pomocy Mateusz będzie mógł uczestniczyć w turnusach i osiągać dalsze postępy. W związku z tym **prosimy o przekazanie 1% na konto fundacji.**

**W 2013 roku 1% podatku można deklarować na formularzach PIT na rzecz Fundacji, do której należy Mateusz, z dopiskiem MATEUSZ NORKO 10/N w polu nr 124.**

Jest to pole bezpośrednio pod rubryką dotyczącą przekazania 1% podatku 124 w PIT-37. Po wypełnieniu można złożyć PIT w Urzędzie Skarbowym. Urząd w ciągu 3 miesięcy przekaże środki na subkonto Mateusza. Bardzo dziękujemy za pomoc.

Dziękujemy wszystkim, którzy wspomogli nas w ubiegłym roku.

Rodzice

tel. (91) 416 22 50 lub 667 649 701, [www.mateusznorko.pl](http://www.mateusznorko.pl)



# Propozycje dla kolei

**S**olidarna Polska przedstawiła projekty zmian legislacyjnych w ramach tzw. „Pakietu dla kolei”. Zaprezentował je 24 stycznia w Sali Kolumnowej Sejmu poseł Arkadiusz Mularczyk. Z zaproszenia do udziału w debacie skorzystali przedstawiciele kolejowych związków zawodowych.

Solidarna Polska wnioskuje o ponowną konsolidację spółek z Grupy PKP oraz cofnięcie usamorzędowania Przewozów Regionalnych. Ponadto proponuje utworzenie państwowego funduszu celowego, który będzie dofinansowywał regionalne przewozy pasażerskie oraz zagwarantowanie dofinansowania zadań własnych województw w tym zakresie. W kontekście planowanej likwidacji kilku tysięcy linii kolejowych przewiduje m.in. określenie w rozporządzeniu Rady Ministrów wykazu linii składających się na sieć kolejową stanowiącą własność PKP PLK, wprowadzenie dodatkowych obiektywnych przesłanek umożliwiających wszczęcie procedury likwidacji linii kolejowych oraz wprowadzenie do ustawy o transporcie kolejowym pojęcia zawieszenia kolejowego transportu zbiorowego wraz ze sformułowaniem kryteriów uprawniających

do wszczęcia tej procedury.

SP postuluje również wzmocnienie roli prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie wpływu na ułożenie rozkładu jazdy pociągów oraz domaga się gwarancji zatrudnienia na zasadach Kodeksu pracy dla pracowników na stanowiskach związanych bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Chce uporządkowania organizacyjno-prawnego kwestii związanych z funkcjonowaniem Straży Ochrony Kolei oraz zachowania przez Skarb Państwa szczególnych uprawnień w Polskich Kolejach Linowych, m.in. ponad połowy akcji tej spółki.

Podczas konferencji głos zabrał przewodniczący Konfederacji Kolejo-



wych Związków Zawodowych Leszek Miętek przedstawiając analizę sytuacji kolei w Polsce. Mówił on m.in. o braku realizacji pakietu bezpieczeństwa ministra Nowaka ogłoszonego po katastrofie pod Szczekocinami, fatalnym w skutkach usamorzędowaniu spółki Przewozy Regionalne, którą może dobić ustawa upadłościowa, planach likwidacji linii kolejowych, prywatyzacji spółki służącej jedynie spłacie długów PKP oraz sporze zbiorowym na tle świadczeń przejazdowych dla obecnych i emerytowanych kolejarzy oraz członków ich rodzin. Wystąpienie zostało przyjęte brawami.

Posłanka Beata Kempa stwierdziła, że nasza walka o świadczenia przejazdowe nie toczy się w obronie przywilejów, tylko o zachowanie godności. – Przywileje byłyby wtedy, gdyby każdy kolejarz dostawał premię 40 tys. zł, jak marszałek Sejmu – powiedziała.

Warto dodać, że pomimo zaproszenia SP na konferencji nie pojawił się żaden przedstawiciel ze strony resortu transportu i zarządu PKP.

Magdalena Szulecka



## Artystyczna dusza

**N**a co dzień maszynista PKP Cargo, od 35 lat pracujący w czechowickiej lokomotywowni. Po godzinach pracy oddaje się swojej wielkiej pasji, którą jest rzeźba.

Kolej została niejako wpisana w historię jego rodziny od pokoleń – dziadek był kolejjarzem, ojciec całe życie prowadził parowóz i brat także swoją karierę wyjeździł na torach. Gdyby nie fakt, że Marek Srokol jest ojcem dwóch córek, zapewne kolejowa tradycja byłaby kontynuowana.

Jak wiadomo zawód maszynisty jest trudny ze względu na wielką odpowie-

dzialność, zmęczenie i samotność w długich trasach. Skąd w takim razie czerpać energię, aby przez tyle lat wykonywać go z pełnym zaangażowaniem i poczuciem satysfakcji? Najlepiej z pasji, którą dla naszego kolegi jest rzeźba. Tworzy odkąd pamięta i jest przy tym samoukiem. Materiał do pracy znajduje często podczas wypraw rowerowych. Jego małżonka już dawno przywykła do tego, że drewno i trociny są w domu wszechobecne. Większość prac artysty to figurki i płaskorzeźby.

Marek Srokol nigdy nie chciał się zajmować rzeźbą zawodowo. To pasja, której poświęca swój wolny czas i – jak sam mówi – ten czas celebry. Pracę nad rzeźbą zaczyna od szkiców pomysłu i dobrego przygotowania materiału. Wybiera najlepsze kawałki drewna, które następnie obrabia – na początku niemal jak drwal. Dopiero później przychodzi czas na dłuta. Wszystkie jego rzeźby są kolorowane bejcami, woskowane, lakierowane. Proces tworzenia pozwala mu poczuć się artystą, jednak utrzymując się z tej profesji pozbawiłby się wielkiej fraj-



dy. Dlatego też nie podlegając żadnej presji pracuje tyle ile chce i tylko dopóki czerpie z tego przyjemność. Uczucie satysfakcji po wykonanej rzeźbie jest dla niego bezcenne. W końcu – jak mówi – wszystko, co wyszło spod jego dłuta po nim pozostanie. Ostatnio wyrzeźbił na prośbę kolegów z Czechowic figurkę św. Katarzyny – patronki kolejarzy, która trafiła do nowej siedziby ZZM (patrz powyżej). Jeszcze raz dziękujemy! ■

M. Szulecka



## Nie mówimy żegnaj



W dniu 7 grudnia 2012 swe ostatnie hamowanie przed odejściem na zasłużoną emeryturę wykonał w stacji Czechowice Dziedzice starszy maszynista tutejszej Sekcji Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych, a wcześniej lokomotywowni, Stanisław Neter. Jest on jednocześnie ostatnim maszynistą-emerytem odchodzącym ze śląskiego zakładu przed jego likwidacją. Koledze Stanisławowi życzymy dużo zdrowia i pomyślności „na nowej ścieżce życia”.

G. Moc



## W eksperckim gronie

ZZM ma swojego przedstawiciela w kolejnym ważnym gremium. Nasz kolega Stanisław Wilgorski został przyjęty w poczet członków Stowarzyszenia Ekspertów i Menedżerów Transportu Szynowego.

Organizacja zrzesza osoby znane w środowisku kolejowym. Szefuje jej były prezes PKP Cargo Józef Marek Kowalczyk. Wśród statutowych celów, które SEIM sobie stawia są m.in.: propagowanie kolei jako środka transportu przyjaznego dla środowiska, działania służące zachowaniu publicznej własności infrastruktury kolejowej oraz utrzymaniu istotnego udziału i aktywnej roli państwa i samorządu w obszarze transportu szynowego, wspieranie polityki zrównoważonego rozwoju oraz interoperacyjności systemów transportu szynowego, rozwój transportu intermodalnego czy poprawa bezpieczeństwa transportu szynowego. Jak widać są one bardzo pro-kolejowe, tożsame z szeroko pojmowanym interesem branży. Pól do wspólnego działania jest zatem wiele.

Sam Stanisław Wilgorski to ciekawa postać. Przewodniczący MPZZMK Malbork jest zarazem – jak już pisaliśmy w GM – przedsiębiorcą z krwi i kości. Od lat 90. ubiegłego wieku prowadzi z dobrym skutkiem działalność biznesową.

Jako prezes Przedsiębiorstwa Usług Wielobranżowych „Szarotka” świetnie poznał trudy walki o rynek i każdy nowy kontrakt. Zarazem jest przedstawicielem ZZM w Zespole Trójstronnym ds. Kolejnictwa.

(raz)



## Dar z Łodzi

W nowej siedzibie ZZM przy ul. Wojciechowskiego w Warszawie odbyła się 17 stycznia Rada ZZMK w Łodzi. Jej członkowie mieli okazję



zwiedzić związkowe mury, postanowili również doposażyć siedzibę fundując prezent – ekspres do kawy. W imieniu Rady Krajowej ZZM dziękujemy!

Mieczysław Jerzyński – maszynista i Wojciech Lary – dyspozytor, pracownicy Zakładu Centralnego PKP Intercity S.A. Sekcji Eksploatacji w Łodzi, członkowie związku, w styczniu 2013 r. uzyskali uprawnienia do swojej ciężko wypracowanej emerytury. Koleżanki i koledzy z ZZMK w Łodzi życzą z tej okazji wszelkiej pomyślności, zdrowia i spełnienia marzeń.





Maszynista Marek Szumilas przy EKL

## Idzie nowe

**W** poczekalni drużyn trakcyjnych w Zajączkowie Tczewskim został zainstalowany system EKL. Dzięki specjalnemu monitorowi maszyniści z CT Północny oczekujący na zmianę mogą na bieżąco śledzić przebieg pociągów.

Większość maszynistów zatrudnionych w PKP Cargo S.A. już się przyzwyczaiła i przeszła autoryzację na zmodernizowane lokomotywy SM42, ST44 czy ET22. Nowością jest praktyczne skomputeryzowanie ich obsługi. Wprowadzenie elektroniki na lokomotywach nie zawsze poprawia ich bezawaryjność czy ułatwia prowadzenie pociągu przez maszynistów. Niemniej wprowadzenie elektroniki do naszej pracy przynosi też bardziej racjonalne i wymierne korzyści.

W ramach systemu EKL (Elektroniczna Książka Lokomotyw) w czasie rzeczywistym można odczytać m.in. informacje o relacji pociągu i jego numerze, pozycji na mapie sieci kolejowej, czasie pracy

drużyny trakcyjnej, odchyleniach od rozkładu jazdy czy przewidywanym czasie dojazdu do stacji docelowej. EKL pozwala także na monitorowanie danych potrzebnych do utrzymania taboru. Stosowany jest praktycznie wyłącznie w dyspozyturze. Jest chyba jeden wyjątek. Dzięki staraniom Andrzeja Magulskiego, przewodniczącego Zakładowego Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w CT Północny i przy akceptacji dyrektora zakładu Krzysztofa Duszczyka system EKL został zainstalowany w poczekalni drużyn trakcyjnych w Zajączkowie Tczewskim. Na specjalnym monitorze wyświetlającym na bieżąco informacje z systemu EKL maszyniści z CT Północnego – z Zajączkowa Tczewskiego, Malborka, Iławy, Gdyni i Bydgoszczy – mogą na bieżąco śledzić przebieg pociągów (nr lokomotywy prowadzącej, długość i brutto pociągu oraz jego prędkość). Oczekując na zmianę mają pełny obraz zaplanowanej przez dyspozytora pracy.

Większość lokomotyw z PKP Cargo S.A. wyposażona jest w profesjonalne urządzenia GPS/GSM, które umożliwiają zlokalizowanie w czasie rzeczywistym składów pociągów towarowych z dokładnością lokalizacji do dwóch metrów. Na ponad 1000 uruchamianych codziennie przez PKP Cargo S.A. składów towarowych, około 900 prowadzonych jest przez lokomotywy wyposażone w system GPS. Dzięki wprowadzeniu systemu EKL na poczekalni drużyn trakcyjnych w Zajączkowie Tczewskim maszyniści z PKP Cargo S.A. Północny Zakład Spółki mogą na bieżąco śledzić przebieg pociągu, określić rzeczywisty czas przyjazdu pociągów do punktów zmian drużyn trakcyjnych oraz do stacji docelowej. Ułatwia to na pewno pracę i usprawnia współpracę maszynisty z dyspozyturą zakładową. Maszyniści oczekujący na zmianę po informacji od dyspozytora o planowej podmianie pociągu nie potrzebują już dalszych informacji o czasie i planowanej podmianie drużyny trakcyjnej. Sami mogą śledzić i kontrolować czas wyjścia na zmianę. To chyba pierwszy tego typu przypadek w Polsce, gdzie system EKL służy nie tylko i wyłącznie dyspozyturze, ale i bezpośrednio maszyniście. Słowa uznania dla ZZM Gdynia i dyrekcji CT Północny w Gdyni. ■

Adam Murawski



Naczelnik sekcji Dariusz Geldon i przewodniczący ZZM Andrzej Magulski przy EKL



# Krajowa produkcja

**P**olscy producenci taboru pokazują, że najtrudniejsze lata mają chyba za sobą. Po latach zapaści zwiększa się ilość nowych pojazdów szynowych. Choć daleko jeszcze do całkowitej wymiany przestarzałych pojazdów, rodzimi przewoźnicy i nie tylko coraz chętniej kupują krajowe pojazdy.

Na krajowym rynku producentów prym dzisiaj wiodą bydgoska Pesa i nowosądecki Newag. Uzupełniają je ZNLE Gliwice i FPS w Poznaniu. Konkurencja w branży jest duża, o czym świadczy liczba wystawców np. na targach Inno-trans w Berlinie. Rynek jest wymagający. Przede wszystkim potrzebne są znaczne nakłady na projekty, z których tylko niektóre mają szansę na zwrot kosztów. Przekonała się o tym choćby renomowana czeska Skoda, potentat w produkcji lokomotyw z chlubnymi tradycjami. Jej nowoczesna wielosystemowa lokomotywa E 109 dotychczas nie znalazła wielkiego uznania w oczach nabywców, choć od jej wyprodukowania minęło 6 lat. Również inni wielcy producenci jak włoskie Fiat Ferroviaria, Ansaldo Breda czy szwajcarski Stadler jeśli nie zniknęły, to poważnie ograniczyły produkcję. W tej sytuacji musi cieszyć sukces Pesy – kontrakt o wartości 1,2 miliarda euro na dostawę dla narodowych kolei niemieckich DB aż 470 spalinowych zespołów

trakcyjnych Link. Do tego należy dodać 31 sztuk tych pojazdów sprzedanych dla kolei czeskich oraz 12 dla prywatnego przewoźnika z Bawarii Regentalbahn. To nie koniec listy eksportowej tej firmy, na której znajduje się jeszcze 40 dostarczonych do Włoch szynobusów Atribo oraz inne pojazdy jeżdżące na torach Ukrainy, Kazachstanu, Białorusi i Litwy. Na krajowym rynku spółki samorządowe zamówiły dotychczas 71 elektrycznych zespołów trakcyjnych ELF (ang. *Electric Low Floor* – elektryczny niskopodłogowy) i portfel zamówień z pewnością nie został zamknięty. Biorąc pod uwagę że od debiutu tej jednostki upłynęło ponad dwa lata, trzeba stwierdzić, że to bardzo przyzwoity wynik. Najmłodsze dziecko zakładów z Bydgoszczy – hybrydowa lokomotywa Gama Maraton przechodzi obecnie testy ciągnąc z powodzeniem ciężkie pociągi towarowe u jednego z prywatnych przewoźników. Wkrótce sprawdzi ją PKP Intercity. Miejmy nadzieję, że polscy maszyniści zamienią

pocziwe „siódemki” i „epoki” na lokomotywy na miarę dzisiejszych potrzeb. Warto wspomnieć, że ten przewoźnik ogłosił niedawno przetarg na dostawę 10 nowych liniowych lokomotyw spalinowych, lecz tu raczej trudno spodziewać się wyrobów z krajowego podwórka.

Drugi polski producent taboru szynowego Newag, w skład którego wchodzi ZNLE Gliwice, specjalizuje się w modernizacji i produkcji nowych pojazdów zarówno spalinowych, jak i elektrycznych. Stołeczna SKM użytkuje nowoczesne jednostki elektryczne 19 WE i 35 WE, a pomorski urząd marszałkowski jest właścicielem 6 autobusów szynowych SA 137. Natomiast w Gliwicach powstały po 20 latach pierwsze polskie lokomotywy elektryczne. Sześciosiowe „Dragony” zamówione zostały przez prywatnych przewoźników i ciągną ciężkie składy towarowe na krajowych szlakach. W fazie prób znajduje się pasażerska czterosiowa wersja „Griffin”.

Dość pochlebne opinie na temat wymienionych pojazdów cieszą. Przed producentami jednak jeszcze długa i kosztowna ale nieunikniona droga w eliminowaniu „chorób wieku dziecięcego” ich produktów. Rynek krajowy, a także zagraniczny przy ogromnej konkurencji jest wybredny i nie uznaje sentymentów.

Stanisław Donarski



Lokomotywa Gama Pesy



Ezt 35 WE Newagu

# Standardy bez zmian

W maju 2012 roku minister Sławomir Nowak przedstawił 10-punktowy pakiet rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo na kolei. Jednym z nich miało być ujednoczenie standardów, by obowiązywały one wszystkich przewoźników. Zgodnie z deklaracjami Urzędu Transportu Kolejowego, instrukcje miały zostać ujednoczone do końca lipca 2012 r. Tak się jednak nie stało.

Do chwili obecnej ujednoczonej instrukcji żaden maszynista nie otrzymał. Dotychczasowe efekty pracy zespołu powołanego ds. unifikacji instrukcji można jedynie zobaczyć na stronach internetowych UTK. Po raz kolejny pracownicy Urzędu nie wykazali niestety dostatecznej wrażliwości w tematyce bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Dowodem jest pozostawienie w treści opracowanych instrukcji licznych wzajemnych sprzeczności, niedopowiedzeń oraz zapisów z czasów, kiedy kolej stanowiła jedną całość.

W nowopowstałej instrukcji o użytkowaniu radiołączności pociągowej Ir-5 (R-12) w postanowieniu par. 14 ust. 3 znajdziemy zapis cyt. „... gdy nawiązanie łączności jest niemożliwe, prowadzący pojazd kolejowy z napędem zobowiązany jest nawiązać łączność z dyżurnym ruchu tylnego posterunku następczego i wyjaśnić przyczynę zatrzymania, a jeżeli jest to niemożliwe – kierownik pociągu lub pomocnik maszynisty powinien udać się do najbliższego posterunku technicznego w celu wyjaśnienia przyczyny zatrzymania”. Treść zapisu wzbudza sprzeciw druzyn pociągowych. Przecież przewoźnicy kolejowi zapłacili PKP PLK S.A. za korzystanie z infrastruktury wraz z pełną obsługą urządzeń sterowania ruchem kolejowym, a niewątpliwie sema-



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

fory są częścią infrastruktury. Niby dlaczego więc pracownicy przewoźnika mają być „chłopcami na posyłki” ?

Wystarczyłoby, aby przewodniczący komisji unifikacyjnej przed akceptacją zapisu zapoznał się z treścią postanowienia par. 5 ust. 7 instrukcji bezpieczeństwa i higieny pracy dla druzyn trakcyjnych, elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych Bbph-1 (Mt-34a), z której można dowiedzieć się że, cyt.: „zabrania się chodzenia między tokami szyn”. A taką właśnie drogę dojścia od pociągu do nastawni zaproponował przewodniczący komisji unifikacji instrukcji. Innym argumentem przemawiającym za wykreśleniem treści zacytowanego postanowienia jest poprawka wprowadzona w 2008 r. do par. 63 ust. 8 instrukcji o prowadzeniu pociągów Ir-1 (R-1), która usunęła z treści bliźniaczy zapis. Ale i ten fakt nie zmienił decyzji pracownika Urzędu. Na marginesie powstałego sporu pojawia się pytanie, gdzie ujęte są czynności postępowania w przedmiotowej sprawie przy obsadzie jednoosobowej pociągu?

Podobny brak opisu zasad postępowania druzyn trakcyjnych zauważamy w instrukcji o technice pracy manewrowej Ir-9 (R-34). Z dniem 1 czerwca 2012 r. PKP PLK S.A. wprowadziły w par. 9 ust. 15 oraz ust. 22 i 25 poprawki umożliwiające wydawanie poleceń przez dyżurnego ruchu i druzynę manewrową za pomocą urządzeń radiołączności.

Komisja Obrony Praw Pracowniczych wniosła na piśmie uwagę do przewodniczącego ds. bezpieczeństwa-unifikacji przepisów o uszczegółowieniu zasad porozumiewania się druzyny manewrowej z druzyną trakcyjną i kierownikiem manewrów. W przypadku pracy więcej niż jednej lokomotywy w jednym rejonie manewrowym lub przejazdu składu manewrowego do innych rejonów – nie będzie trudno o pomyłkę. Brak jednolitych zasad porozumiewania się może spowodować, że ruch manewrowy wykona niewłaściwy pojazd trakcyjny. A że polecenia wykonania ruchu manewrowego na „kanale manewrowym” nie są nagrywane, łatwo zgadnąć komu zostanie przypisana wina za spowodowanie wypadku. Zasady o użytkowaniu radiołączności powinny być opracowane przez PKP PLK S.A. i dołączone do instrukcji o technice pracy manewrowej Ir-9.

Do unifikacji instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego wnoszę generalnie jedną uwagę. Powołując się w treści na inne instrukcje warto przedtem sprawdzić czy obowiązująca jej wersja została w sposób prawidłowy i obowiązujący przekazana do wiadomości i stosowania przez druzyny trakcyjne. ■

Eugeniusz Śliwiński  
Przewodniczący Komisji  
Obrony Praw Pracowniczych





# Listy

W ostatnim czasie otrzymaliśmy wiele listów z dowodami poparcia. Publikujemy niektóre z nich i zachęcamy do nadsyłania na adres redakcji swoich opinii, sugestii, wskazówek.

## Szanowni Panowie Przewodniczący

*Piszę do Was, bo nikt z Was już nie ma wątpliwości chyba, że kredyt którego udzieliłście temu rządowi reprezentowanemu przez nieodpowiedzialnego ministra Sławomira Nowaka oraz obecne kierownictwo – kierownictwo – powtarzam – nie władze jak to można usłyszeć w mediach – WŁAŚNIE SIĘ SKOŃCZYŁ.*

*Jak długo Panowie damy się oszukiwać i obrażać – tak – dzisiaj dokonuje się prawdziwy przełom w naszej firmie, w której pełnimy zaszczytną służbę. W chwili obecnej toczona jest na niezwykłą skalę masowa propaganda medialna mająca na celu zdeptanie etosu naszej pracy i wykonywanego zawodu.*

*Sam jestem kolejarzem od ponad 20 lat – dumny i uczciwie wykonujący powierzone obowiązki. Nie mogę znieść niestety tego co ma obecnie miejsce, tym bardziej, że nawet moje własne małoletnie dzieci słuchają w telewizji jak władza w Polsce z pogardą wypowiada się o Kolejarzach. Kim w takim razie jesteśmy dla naszych dzieci, wnuków – sabotażystami, zdegenerowanymi wyrzutkami, leniwymi i rozdętymi przywilejami robotami?*

*Panowie – nie wolno dalej pozwalać na taki brak szacunku. W tej sytuacji należy użyć argumentów, które w jednoznaczny sposób pokażą społeczeństwu kulisy działania władzy, która wprowadziła do firmy nieudaczników i skompromitowanych bankowców, którzy stosując agresywne metody marketingowe wyprowadzają pieniądze ze Spółek zatrudniając w niejasny sposób różnego rodzaju firmy doradcze i audytorskie. Sami nie robiąc nic szczególnego – poza zwalnianiem ludzi zastępując ich kolegami z upadających banków – pobierają sowite wynagrodzenie i profity. Tak to owe rozpaśle pensje i stado dyrektorów – nowych dyrektorów co dnia jest gwoździem do trumny tej firmy.*

*Zwróćcie Panowie uwagę społeczeństwa na oddawanie rynku kolejowego w ręce prywatnych rekinów biznesu, szemranego biznesu, sprzedaż majątku za bezcen i wreszcie niszczenie dorobku wielu pokoleń kolejarzy.*

*Panowie jak długo eksperyment pod tytułem kolej będzie trwał? Czy nie zostało nam już dużo czasu? Dlaczego w innych krajach wykonywanie tego zawodu wiąże się z godnym traktowaniem, wizerunkiem i szacunkiem, a u nas w Polsce bycie kolejarzem to wykpiwanie przez władzę, poniżanie i traktowanie jak przedstawicieli zawodu z półświatka i marginesu.*

*Tradycja organizacji związkowych, etos naszego zawodu i służby wymaga obrony i przeciwstawienia się temu zjawisku o którym piszę.*

*Wszystko to trzeba robić na argumenty i tylko w sposób rzeczowy bez zbędnego populizmu – profesjonalnie.*

*Dziennikarze oraz tzw. eksperci w tym politolog – wypacykowany Adrian Furgalski dość już napluli nam w twarz. My kolejarze mamy swoją godność i winniśmy o nią walczyć. Z tego też powodu proszę Panów o nie składanie broni i walkę o nas o nasz byt, rodziny, dorobek i godność. Starczy eksperymentowania, okradania i niszczenia naszych miejsc pracy.*

*Z kolejarzkim pozdrowieniem*

**SR (Imię i nazwisko do wiadomości redakcji)**

## Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych Oświadczenie PPS Dolny Śląsk w sprawie strajku na kolei

*Polska Partia Socjalistyczna oddział Dolny Śląsk w pełni popiera stanowisko Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych w Polsce oraz mający się odbyć dwugodzinny strajk ostrzegawczy na kolei. Zdecydowanie sprzeciwiamy się odebraniu kolejarzom ich ostatniego przywileju – a mianowicie świadczeń przejazdowych. Świadczenie to przysługuje kolejarzom od początku istnienia kolei, i należy tu zauważyć, że kolejarze korzystają z niego dojeżdżając przede wszystkim na służbę na stacje węzłowe lub bazy taborowe. Przez cały czas trwania sporu zbiorowego Kolejowe Związki Zawodowe pokazały dobitnie, że dążą do jak największego kompromisu, chęci porozumienia z pracodawcą, najwyraźniej jednak pracodawcy kolejowi wraz z Rządem Polski i Ministrem transportu panem Nowakiem takim porozumieniem zainteresowani nie są. Wręcz przeciwnie, wszystko wskazuje na to, że przez swoje haniebne działania dążą do konfrontacji i walki z centralami związkowymi, które pozostają obecnie w sporze zbiorowym.*

*Pracodawcy kolejowi, przy cichym wsparciu Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, po sugestii, aby mediacje odroczyć do 25 stycznia, zaczęli podsuwać zdezorientowanym pracownikom spółek kolejowych do podpisania oświadczenia. Te „lojalki” regulowały kwestie świadczeń przejazdowych na warunkach pracodawców, czyli całkowicie niekorzystnych dla pracowników tychże spółek. Wskazane działania, podejmowane w czasie trwania sporu zbiorowego, podczas negocjacji, pokazują prawdziwe oblicze pracodawców kolejowych oraz MTBiGM i naszego Rządu. Są to praktyki ukierunkowane od początku na walkę i konfrontację ze związkowcami i reprezentowanymi przez nich pracownikami kolei.*

*Dolnośląski oddział Polskiej Partii Socjalistycznej w pełni popiera wszczęte działania Kolejowych Związków Zawodowych oraz strajk ostrzegawczy, który odbędzie się w dniu 25 stycznia b.r. Wspieramy związkowców i pracowników kolei całym sercem!*

*Wrocław, dnia 23 stycznia 2013 r.*

**DOKOŃCZENIE NA STR. 16**

17

Tyle w ubiegłym roku, mimo kryzysu i spowolnienia gospodarczego, zarejestrowano w Polsce strajków. To o 36 mniej niż w 2011 roku. W strajkach w 2012 r. uczestniczyło zaledwie 18,7 tys. osób spośród 12,2 mln pracowników najemnych – wynika z najnowszych danych GUS.

## Podpatrzone



## Cytat miesiąca

**KOLEJARZE NIE BĘDĄ MOGLI JEŹDZIĆ PIERWSZĄ KLASĄ.**



**DO TEGO SPROWADZA SIĘ ZMIANA JAKOŚCIOWA DOTYCZĄCA FINANSOWANIA ULG KOLEJOWYCH**

Jakub Karnowski, prezes PKP SA podczas konferencji prasowej 23 stycznia.

## Listy

DOKOŃCZENIE ZE STR. 15

### Szanowny Panie

popieram wasz strajk i chciałbym, żeby wszyscy w Polsce się obudzili i ruszyli na tych polityków, bo to jest jawne r... ludzi w biały dzień. Mam 29 lat i jestem kierowcą zawodowym ciężarówki. Od lutego zaczynam pracę w Niemczech i na miesiąc zarobię 2000 euro na początek, a u polskich pracodawców mam najniższą krajową, tzn. 1 300 zł podstawy i reszta pod stołem, czyli łącznie miesięcznie jeżdżąc po Europie kierowcy zarabiają 4 500 zł max. (...) Popieram was i chcę strajku generalnego na kolei, może inni się przyłączą, tzn. całe społeczeństwo. Nie chcę wyjeżdżać na zachód za chlebem, ale jeśli się nic nie zmieni tak będzie. Pozdrawiam i dziękuję za wczorajszą akcję protestacyjną!

(Imię i nazwisko do wiadomości redakcji)

### Szanowni Państwo Związkowcy!

Proszę w imieniu pasażerów nagłośnić podczas najbliższego strajku warunki, jakie zafundowali pasażerom kolejowi decydenci szczególnie z PKP SA i obojętność na ten fakt ministerstwa. Aż 1900 spośród 2500 polskich dworców (76%) jest całkowicie niedostępnych dla podróżnych! Z czego kolejne kilkaset z ograniczonymi godzinami otwarcia (np. zamykane po godz. 18, bo kasjerka zamyka kasę). Są mrozy, idą jeszcze większe, a nikt z kolejowych decydentów nie otworzył jakiegokolwiek zamkniętego dla podróżnych dworca! Ludzie są skazywani przez nich na czekanie nawet po kilka godzin pod gołym niebem na opóźniony (nieraz po kilka godzin!) pociąg. Na setkach stacji nie ma jakichkolwiek zapowiedzi megafonowych. Nikogo z kolejowych decydentów nie obchodzi los ludzi, którzy czekają na mrozie pod gołym niebem na opóźniony np. 3 godziny pociąg i nawet o wysokości opóźnienia nie wiedzą. Bo albo nie ma megafonów albo nikt im nie zapowie (np. spółka kolejowa nie zapłaciła za komunikaty megafonowe PLK).

Z poważaniem,  
Wiktor Raczynski

Zachęcamy do nadsyłania swoich opinii – mailowo (glosmaszynisty@wp.pl) oraz tradycyjną pocztą (adres w stopce redakcyjnej).



## Humor

Po całonocnej libacji budzi się rosyjski generał, otwiera oczy i widzi jak adiutant czyści jego mundur z wymiocin. Żeby się jakoś wytłumaczyć generał zwraca się do niego:  
– Bo młodzież dzisiejsza w ogóle nie umie pić. Wczoraj jakiś porucznik całego mnie zarzygał!

Na to adiutant:

– Rzeczywiście panie generale! Całkiem go porąbało! Nawet w spodnie panu narobił!

Pracownik często spóźniał się do pracy. Gdy szef zagroził mu zwolnieniem kupił sobie kilka budzików, żeby nie zasypiać. Któregoś dnia budzi się rano o 8:15 (do pracy na 8). Budziki nawet nie gdały. Przerażony leci do sąsiada – dentysty i mówi:

– Rwij pan 4 zęby z przodu i pomóż pan mi twarz krwią. Powiem, że miałem wypadek.

Po zabiegu pyta dentysta ile się należy i słyszy, że 400 zł. Zdziwiony mówi, że zwykle jest 40 od sztuki, a dentysta na to:

– Tak, ale dzisiaj jest niedziela...

– Panie doktorze zjadłem pizzę wraz z opakowaniem! Czy ja teraz umrę?!

– No cóż, wszyscy umrą...

– Boże, co ja narobiłem!

Jedzie bacia wozem, ciągnie konik. Przyjeżdża policja, zatrzymuje go.

– No baco, co tam w sianie wieziemy?

– Nooo, nic takiego...

– Czyli?

– Sok z banana.

Policjant podchodzi, wyciąga jedną butelkę i pije:

– Feeee! Co to jest?!

– No, ino sok z banana.

– Dobra. Jedźcie dalej.

Policjant odjeżdża. A bacia trzaska z bąta:

– Wio Banan!

Na imprezie blondynka podrywa faceta:

– Skąd jesteś?

– Przemyśl.

– Przemyślałam i dalej nie wiem.

## Fraszki Jerzego Szulca

### BEBECH

*W pełnej krasie  
Zapasy w pasie.*

### JAKOŚĆ

*Marzył mu się świat  
Bez VAT-u i wad.*

### MARZYCIEL

*I lichota miewa również powodzenie  
Gdy po promocyjnej wciskana jest cenie.*



## Modelarstwo



W numerze styczniowym GM zostały zaprezentowane zostały modele wielkoseryjne polskich pojazdów trakcyjnych wyprodukowane przez niemiecką firmę PIKO. Dziś prezentujemy model „seryjny” bielskiej firmy TOLOLOKO. Jest to parowóz O149 wykonany w skali H0. Na fotografii widoczny „model matka” wykonany z fototrawionej blaszki mosiężnej „nowego srebra”. Modele wykonywane są na zamówienie z dowolnym numerem inwentarzowym.

## Filatelistyka

Z okazji rocznicy 150-lecia kolei Warszawsko-Petersburskiej w Urzędzie Poczтовым Białostok 1 w dniu 27.12.2012 r. stosowany był datownik okolicznościowy. W jego części graficznej widzimy parowóz odwzorowany z rosyjskiego znaczka.

Jubileuszową atrakcją dla miłośników filatelistyki była zorganizowana „Międzynarodowa Poczta Kolejowa” – przesyłki przewieziono na trasie UP Białostok 1 – UP Grodno 25 – UP Białostok 1. Pomysłodawcą oraz jednym ze współorganizatorów przedsięwzięcia był Marcin Kupryciuk, przy wydatnej pomocy Regionalnego Działu Filatelistyki i Handlu w Białymstoku, PR Białostok oraz Białoruskiego Związku Filatelistów. Poczta Polska w Białymstoku wydała z tej okazji okolicznościową kartkę pocztową w nakładzie 500 sztuk oraz kopertę w nakładzie 200 sztuk, zaprojektowane przez Wioletę Roszkowską.

(amur)



|                                 |                                |                                 |                          |                         |                                  |                              |  |                                  |                               |                                |                     |                                    |                           |                                  |                        |                           |              |    |
|---------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|--------------------------|-------------------------|----------------------------------|------------------------------|--|----------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|---------------------|------------------------------------|---------------------------|----------------------------------|------------------------|---------------------------|--------------|----|
| Najdłuższa rzeka Francji        | Krystyna, była prezenterka TVP | Stworzenie u Tolkiena           | ... Sari, śpiewaczka     | Rozluźnienie się mięśni | ▼                                | „Poluje” na gapowiczów       | Reżyser filmu „Wybór Zofii”              | Latem zieleni się pod skocznia   | Nęcenie zwierzyńny łownej     | ▼                              | Treść przyrzeczenia | Balkańska sliwowica                | Żywi się padliną          | Rów, z którego wystaje wiele łuf | ▼                      | Mieszkańka Teheranu       |              |    |
| Policjanci ustawieni w szpaler  |                                |                                 |                          | 7                       |                                  | Reżyser serialu „Jan serce”  |  | 2                                |                               |                                |                     |                                    |                           |                                  |                        |                           |              |    |
|                                 |                                |                                 |                          |                         |                                  | Minerał na naszyjniku        |  |                                  |                               |                                | Rodzaj kleju        | „Kowalski” wśród psów              |                           |                                  |                        | 5                         |              |    |
| Peknięcie, rysa na szkłe        |                                |                                 |                          |                         |                                  | Baranina po turecku          |  |                                  |                               |                                |                     | Narzuta na łóżko                   |                           |                                  |                        |                           |              |    |
| Ciężarówka z Holandii           |                                | ... ultra-krótkie (UKF)         | Styl pływacki            |                         |                                  |                              |  |                                  | Młody śledź delikatny w smaku | Manewr Adamka                  |                     |                                    |                           |                                  |                        | ... kručze, spód karpatki |              |    |
|                                 |                                |                                 | Np. Bonifacy z bajki     |                         | Tam mieszkał młody Baryka        | Górna granica wydatków       |  |                                  |                               |                                |                     | Kapitan ... Sparrow                |                           |                                  |                        |                           |              |    |
| Komik cyrkowy                   | Człowiek w piramidzie          |                                 |                          |                         |                                  |                              |  | 9                                |                               | Krzew ozdobny; różanecznik     |                     |                                    |                           |                                  |                        |                           |              |    |
| Pień ociosany z gałęzi i z kory |                                |                                 |                          |                         | Hiszpański burmistrz             |                              | Rzeczy błahe; fidygalki (pot.)           | Matti Nykanen                    |                               | Zbaczenie statku z kursu; znos |                     | Narzędzie do zgarniania listków    | Gdy piłka opuści pole gry |                                  |                        | W salonie obok aygo       |              |    |
|                                 |                                |                                 |                          |                         |                                  |                              | Nauka o grzybach                         |                                  |                               |                                |                     |                                    |                           |                                  |                        |                           | 12           |    |
| Ząb mleczny (pot.)              |                                | Michael, aktor („Młyn i krzyż”) |                          |                         | Bracia, pionierzy kinematografii |                              |  |                                  |                               |                                |                     | Roślina na wianki ślubne (dawniej) |                           |                                  |                        |                           |              |    |
| Odsiadany za kratkami           |                                |                                 |                          |                         |                                  |                              | Człowiek wmawiający coś komuś; oszczerca |                                  | 10                            |                                |                     |                                    |                           |                                  |                        |                           | 15           |    |
|                                 |                                |                                 |                          |                         | Odgalenie                        | Do polania drugiego dania    |  | Richard, zagrał w „Pretty Women” | Motyw dekoracyjny; kupidyń    |                                | Giełdowy pośrednik  | Szturchnięcie lokciem w bok        |                           | Polska firma elektron. (daw.)    | Solona ikra z jesiotra |                           |              |    |
| Fiat nr 1                       | Rywal BP                       |                                 | Ostatni Mohikain Coopera |                         |                                  |                              |  |                                  |                               | Imię Centkiewicz, pisarki      |                     | Wzdychała do Janka Kosa            |                           |                                  |                        |                           |              |    |
|                                 |                                |                                 |                          |                         | Waluta Jemenu                    | Stanisław, napisał „Solaris” |  |                                  |                               | Ładna kobieta, ale próżna      |                     |                                    |                           |                                  |                        |                           | Nad nim Piza |    |
| Pomieszczenie dla kogoś         |                                | Narty z „kólkami”               |                          |                         |                                  |                              |  |                                  |                               |                                |                     |                                    | Gatunek wierzby           |                                  |                        |                           | 1            |    |
|                                 |                                |                                 |                          |                         |                                  |                              | ... Ford, były prezydent USA             |                                  |                               |                                |                     |                                    |                           | Kolos na szosie                  |                        |                           |              |    |
| Szkoło organiczne               |                                | Komputer sprzed lat             |                          |                         |                                  |                              |  |                                  | Kraży wokół jądra atomu       |                                |                     |                                    |                           |                                  |                        |                           | 8            |    |
| Szczyt w Tatrach Zach. (1206 m) |                                |                                 |                          |                         |                                  |                              | Stolica Turcji                           |                                  |                               |                                |                     |                                    |                           | Rumuńskie auto terenowe          |                        |                           |              | 19 |

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 21 utworzą rozwiązanie.

|   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|

Rozwiązania krzyżówki nr 2 prosimy nadsyłać do 4 marca 2013 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 2”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – pobyt weekendowy dla 2 osób w jednym z ośrodków „Natura Tour”.

Rozwiązanie Krzyżówki nr 1: „Odkurzacz z bonanzą”. Nagrodę – gadzety związkowe ZKM wylosował **Bartłomiej Borczyk** z Sanoka. Gratulujemy. Nagrodę prześlemy pocztą.

Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie 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: rkzzm@wp.pl

Zespół redakcyjny: Rafał Zarzecki (redaktor naczelny), Magdalena Szulecka, Eugeniusz Śliwiński, Adam Murawski, Grzegorz Moc, Stanisław Donarski  
 Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków  
 Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiacji, a także zmiany tytułów.  
 Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.



moja firma jest  
w dobrej kondycji

wybrałem  
**Plan Zdrowotny**  
w AXA

- opieka ambulatoryjna, szpitalna i medycyna pracy – możliwość dopasowania oferty do indywidualnych potrzeb firmy
- gwarancja szybkiego dostępu do prywatnych usług medycznych (np. 24 h do lekarzy pierwszego kontaktu)
- szeroki zakres usług assistance gwarantujących pomoc w przypadku kłopotów ze zdrowiem (np. dowóz leków, wizyta pielęgniarki, korepetycje dla hospitalizowanego dziecka)
- szeroka sieć przychodni i szpitali w całej Polsce

dowiedz się więcej:  
zadzwoń **801 707 200** lub wejdź  
na stronę **[www.axazdrowie.pl](http://www.axazdrowie.pl)**

więcej / niż standard







NATURA tour



MEDUZA ŚWINOUJŚCIE



TRYGŁAW MIĘDZYDROJE



AMADEA MIĘDZYDROJE



KAMIENNY POTOK SÓPOT



SŁONECZNY BRZEG MIELENO



POLESIE FIRLEJ



CISNA PEREŁKA



ZACYSZE SPAŁA



KARPACZ HALNY



KOLEJARZ USTROŃ JASZOWIEC



SOSNA WISŁA



ŚWARNA ZAKOPANE



KOLEJARZ ZAKOPANE

OŚRODEK WYPOCZYNKOWY  
**STOKROTKA**  
W KARPACZU

CENA **510 ZŁ** ZA 7 DNI

NA HASŁO  
„ZIMA Z NATURĄ”  
**UPUST 10%**

WWW.NATURATOUR.PL  
INFOLINIA: 801 000 527  
ZADZWOŃ LUB ZAREZERWUJ ON-LINE