



# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

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

**Nr 1/125**

**STYCZEŃ 2015**



## PERSONALIA

# Nowy rok, nowe rozdanie

Tradycji stało się zadość – przełom roku przyniósł karuzelę stanowisk. Premier Ewa Kopacz przyjęła 18 grudnia rezygnacje czterech wiceministrów: w tym odpowiedzialnego m.in. za kolej Zbigniewa Klepackiego. Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy PKP Intercity powołało 16 stycznia dwóch nowych członków zarządu spółki. Nowym prezesem IC został Jacek Leonkiewicz.

Dymisje w ministerstwie infrastruktury i rozwoju to – jak poinformowało Centrum Informacyjne Rządu – efekt przeglądu resortów, który premier rozpoczęła 20 października. Według CIR, zostały one uzgodnione z ministrem infrastruktury i rozwoju Marią Wasiak. Oprócz Zbigniewa Klepackiego, który do resortu przyszedł w styczniu 2014 roku, gdy ministrem była Elżbieta Bieńkowska, dotknęły Marcina Kubiaka, Janusza Żbika oraz Adama Zdziebło. Ten ostatni pełnił funkcję sekretarza stanu, pozostali – podsekretarzy.

Do chwili zamknięcia numeru nie poznaliśmy nazwisk ich następców, a zwłaszcza najbardziej nas interesującego ministra odpowiedzialnego za kolej. Wyjątkiem jest nominacja nowego sekretarza stanu, który zaj-

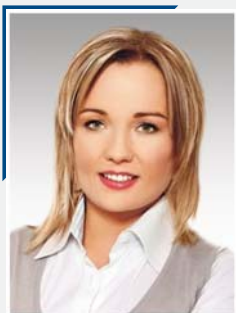


mie się wdrażaniem programów infrastrukturalnych. Został nim Waldemar Sługocki, doktor habilitowany nauk o polityce, absolwent UAM w Poznaniu i studiów podyplomowych w SGH w Warszawie, w latach 2010–2011 podsekretarz stanu w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego odpowiedzialny za nadzór inwestycji ze środków unijnych.



Jacek Leonkiewicz zastąpił na stanowisku prezesa PKP Intercity Marcina Celejewskiego, który pozostanie w zarządzie spółki. Ma tam odpowiadać za relacje z najważniejszymi kontrahentami. Nowy szef IC przychodzi do przewoźnika z PKP S.A., w której był dyrektorem zarządzającym ds. prywatyzacji i nadzoru właścicielskiego. Wcześniej pracował

w banku inwestycyjnym J.P. Morgan, Merrill Lynch i PKO Towarzystwie Funduszy Inwestycyjnych. Absolwent Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie oraz CEMS Master in International Management.



Do zarządu PKP Intercity dołączy również Magdalena Zajączkowska-Ejsymont. Z rady nadzorczej spółki, w której zasiadała od lipca 2013 r. Z dniem 1 lutego obejmie funkcję członka zarządu PKP Intercity ds. finansowych. Wcześniej pracowała w PZU Asset Management S.A., Powszechnym Towarzystwie Emerytalnym S.A. (obecnie Amplico PTE) oraz PKO TFI S.A. Pełniła również funkcję prezesa Związku Maklerów i Doradców. Absolwentka Uniwersytetu Łódzkiego. ■ R.

Do zarządu PKP Intercity dołączy również Magdalena Zajączkowska-Ejsymont. Z rady nadzorczej spółki, w której zasiadała od lipca 2013 r. Z dniem 1 lutego obejmie funkcję członka zarządu PKP Intercity ds. finansowych. Wcześniej pracowała w PZU Asset Management S.A., Powszechnym Towarzystwie Emerytalnym S.A. (obecnie Amplico PTE) oraz PKO TFI S.A. Pełniła również funkcję prezesa Związku Maklerów i Doradców. Absolwentka Uniwersytetu Łódzkiego. ■ R.



## DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

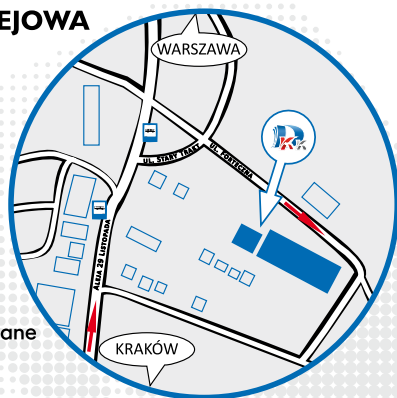
32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A  
Centrala, Sekretariat  
e-mail: biuro@drukkol.pl  
tel./fax : 12 298-04-00

Oferuje usługi w zakresie:

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

Wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

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



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

## pod semaforem



**Część polityków  
rządzącej koalicji  
i mediów za anty-  
związkową kampanię**



**Górnictwo zawodowe za  
determinację i walkę  
w obronie miejsc  
pracy**



# Posiedzenie Branży Transport OPZZ

**G**ośćmi Branży Transport OPZZ byli sekretarze stanu w MIR Zbigniew Rynasiewicz i Waldemar Sługocki. Na spotkaniu omawiano priorytety rządu w obszarze transportowym, plany inwestycyjne w infrastrukturę i bieżące problemy.

Zbigniew Rynasiewicz omówił priorytety rządu, m.in. w projekcji budżetowej UE 2014–2020. W perspektywie tej do wydania jest 82,5 mld euro – dopowiedział Waldemar Sługocki. Jak oznajmili, cztery osie priorytetowe wiążą się z transportem i będą skutkować konkretnymi alokacjami. Uwagę kolejarzy przykuwa zwłaszcza oś 5 – Rozwój transportu kolejowego w Polsce.

- realizację projektów w ramach CEF, m.in. E-59 Wrocław–Poznań, E-20 Warszawa–Poznań, E-75 Warszawa–Białystok.

Omówione zostały także sprawy zapalne. Przewodniczący Branży Leszek Miętek poruszył trzy aspekty: przyszłości Przewozów Regionalnych, bezpieczeństwa ruchu kolejowego (m.in. w kontekście ustawy o czasie pracy maszynisty) oraz paktu gwarancji pracowniczych na okoliczność prywatyzacji TK Telekom. Wypytywany o plany wobec PR i ocenę usamorządowania, które nie rozwiązało starych bolączek, a jeszcze przysporzyło

nowych, Zbigniew Rynasiewicz odpowiedział: „sam pomysł może nie był głupi, ale problemem jest realizacja”.

Leszek Miętek skwitował, że czas na dialog się skończył, a nadszedł czas na działania rządu. Tym bardziej, że minister Maria Wasiak zna problemy z autopsji. – W obszarze PR powiedziane zostało wszystko. Tę kwestie należy roz-

strzygnąć w ciągu dni, może tygodni, na pewno nie miesięcy – powiedział szef Branży.

Biorący udział w posiedzeniu przewodniczący OPZZ Jan Guz zwrócił uwagę na brak dialogu społecznego w skali ogólnokrajowej. – Premier Ewa Kopacz w ciągu 100 dni nie znalazła 5 minut na rozmowy z partnerami społecznymi. Chcemy być traktowani po partnersku – zasignalizował. Przedstawiciele MIR zapewnili, że prześlą usłyszane opinie i postulaty do właściwych osób.

Już we własnym gronie podjęte zostały kluczowe problemy Branży. Odbyły się również wybory uzupełniające. To efekt wygaśnięcia mandatu członka Prezydium OPZZ Aleksandra Motyki ze ZZ Dyżurnych Ruchu PKP. Na członka Prezydium OPZZ z ramienia Branży Transport wybrany został Bolesław Zasada – przewodniczący Federacji ZZ Marynarzy i Rybaków, a do Rady OPZZ – Mirosława Piasko, szefowa Federacji ZZ Pracowników PKS i Transportu Samochodowego w RP.

Delegaci pozytywnie zaopiniowali wnioski o przyjęcie do OPZZ dwóch organizacji – ZZ Kolejarzy Dolnośląskich oraz ZZDR PKP, a także zdecydowali o wykluczeniu ze struktur Związku Zawodowego Administracji PKP – za nieuregulowanie zobowiązań. Branża wyraziła także dowody poparcia i solidarności dla działań protestacyjnych górników.

Tekst i fot. raz



Jako najważniejsze przedsięwzięcia kolejowe ministrowie wymienili:

- rewitalizację i modernizację linii C-E 65 (Śląsk–Bydgoszcz–Tczew–Trójmiasto) oraz C-E 59 Wrocław–Zielona Góra–Szczecin,
- poprawę parametrów technicznych i przepustowości w rejonie Węzła Warszawskiego,
- modernizację linii dla transportu towarowego i pasażerskiego w rejonie Górnego Śląska,
- poprawę dostępności od strony lądu do wszystkich ważnych portów morskich,



# O większą kulturę bezpieczeństwa

Z Krzysztofem Dylem – prezesem Urzędu Transportu Kolejowego – rozmawia Rafał Zarzecki

**– Dla poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego UTK uruchomił m.in. dedykowaną skrzynkę kontaktową. Czego dotyczą przekazywane Państwu skargi i wnioski?**

– Za pośrednictwem formularza na stronie [www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl) zgłaszane mogą być wszelkie uwagi, zapytania i wnioski dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Zgłoszenia takie mogą być ponadto przekazywane pocztą elektroniczną ([bezpieczenstwo@utk.gov.pl](mailto:bezpieczenstwo@utk.gov.pl)), telefonicznie za pośrednictwem infolinii (22 749 15 85) oraz listownie: Urząd Transportu Kolejowego, Al. Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa.

W ubiegłym roku wpłynęło 327 zgłoszeń dotyczących nieprawidłowości związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Liczba skarg, jak również ich struktura wskazuje, że w odbiorze społecznym podstawowym problemem jest stan infrastruktury kolejowej, a w szczególności infrastruktury torowej oraz przejazdów kolejowych. Część skarg dotyczyła niewłaściwego działania urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Ponadto wpływały zgłoszenia dotyczące niewłaściwego stanu technicznego pojazdów kolejowych, niewłaściwych warunków podróży (w tym niesprawnej klimatyzacji i ogrzewania w wagonach pasażerskich) oraz nieprawidłowości w zakresie kompetencji lub kwalifikacji pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

**– O czym te skargi mogą świadczyć ?**

– Sam wzrost liczby zgłoszeń przekazywanych za pośrednictwem „skrzynki

bezpieczeństwa” (ze 126 w 2013 roku do 327 w 2014 r.) świadczy m.in. o większym zainteresowaniu społeczeństwa zagadnieniami bezpieczeństwa ruchu kolejowego, rosnącym zaufaniu pracowników kolei do UTK i skuteczności działań nadzorczych podejmowanych przez Urząd, jak również o stopniowym podnoszeniu się poziomu szeroko pojmowanej kultury bezpieczeństwa i odpowiedzialności podmiotów rynku.

**– Czy są sygnały od maszynistów?**

– Tak, z roku na rok coraz więcej. Maszyniści sygnalizują uchybienia oraz usterki zaobserwowane w czasie wykonywania obowiązków służbowych. Zgłaszane nieprawidłowości dotyczą w większości przypadków funkcjonowania urządzeń srk, oznakowania linii kolejowych, a także trybu i warunków wykonywanej przez nich pracy. Dla nadzoru nad bezpieczeństwem są to niezmiernie cenne informacje, ponieważ umożliwiają nam natychmiastowe reagowanie na rzeczowo i realnie stwierdzone nieprawidłowości w celu szybkiego usunięcia zagrożeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Chciałbym w tym miejscu serdecznie podziękować maszynistom za ich postawę i zaufanie do naszych działań na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa.

**– Jak wygląda dalszy bieg spraw po zgłoszeniu skargi?**

– Zgodnie z przyjętą procedurą, Urząd informuje każdego nie anonimowego zgłaszającego o przyjęciu (zarejestrowaniu) sprawy oraz sposobie jej załatwienia. Po zakończeniu postępowania wyjaśniającego zainteresowany jest bezzwłocznie informowany o efektach. W przypadku

otrzymania zgłoszenia dotyczącego spraw wykraczających poza moje kompetencje, zgłoszenie jest przekazywane do właściwego organu, a zgłaszający jest o tym fakcie informowany.

W trakcie postępowania wyjaśniającego, po analizie treści zgłoszenia i w zależności od rodzaju sprawy, odpowiedni pracownicy UTK przeprowadzają przede wszystkim czynności kontrolne, mające na celu potwierdzenie zgłoszonych nieprawidłowości. Ich wyniki są przedstawiane w protokole kontroli, zaś ocena działalności kontrolowanego podmiotu, stwierdzone nieprawidłowości oraz ewentualne wnioski i zalecenia zawiera się w wystąpieniu pokontrolnym.

Niezależnie od protokołu kontroli oraz wystąpienia pokontrolnego, w przypadkach określonych w ustawie o transporcie kolejowym wszczynane są postępowania administracyjne, dotyczące w szczególności nakazu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości, wyłączenia z eksploatacji pojazdu kolejowego lub ograniczenia jego eksploatacji, wstrzymania ruchu kolejowego, jak również nałożenia kary pieniężnej.

**– Ile w 2014 roku było działań kontrolnych i czego dotyczyły? Czy udało się Państwu zrealizować plany?**

– W ubiegłym roku dzięki wzrostowi liczby kontrolerów i ich kwalifikacji, w porównaniu z 2013 rokiem liczba kontroli bardzo wzrosła. Do tych działań zaliczyć należy zarówno czynności kontrolne, audyty oraz czynności sprawdzające, ale również działania mające na celu promowanie kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

W 2014 roku UTK przeprowadził łącznie 2 884 działania nadzorcze, ponad dwukrotnie więcej niż w 2013 roku. Jako działanie nadzorcze należy rozumieć czynność o różnym stopniu pracochłonności i czasochłonności – od jazdy inspekcyjnej w pojeździe kolejowym do wieloaspektowej kontroli (audytu) wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem. Dla porównania w 2013 roku przeprowadzono ich łącznie 1 391.

Na początku zeszłego roku zakładaliśmy, że działania kontrolne w 70% będą działaniami planowanymi, wynikającymi z rocznego planu audytów i kontroli, a pozostałe 30% stanowić będą interwencje związane ze zgłaszanymi nieprawidłowościami i zagrożeniami bezpieczeństwa ruchu. Okazało się jednak, że liczba kontroli planowanych i wykonywanych poza planem stworzyła proporcję 50 : 50, z uwagi na dużą liczbę sygnałów o nieprawidłowościach, które otrzymaliśmy z rynku. Poza zgłoszeniami do nas były to również informacje mediów, a także wskazania otrzymywane przez kontrolerów bezpośrednio.

#### **– Jakie były efekty podjętych przez Urząd działań?**

– W 2014 roku szczegółowymi kontrolami w zakresie stopnia wdrożenia systemów zarządzania bezpieczeństwem objęto wszystkich funkcjonujących na rynku certyfikowanych i autoryzowanych przewoźników oraz zarządców infrastruktury kolejowej. Przeprowadziliśmy 65 szczegółowych kontroli obejmujących spełnienie wszystkich obowiązujących kryteriów systemów. W wyniku tych działań oraz zdiagnozowaniu wielu nieprawidłowości i naruszeń przepisów prawa wydano kilkaset zaleceń pokontrolnych rygorom natychmiastowej wykonalności.

W przypadkach znaczących naruszeń przepisów prawa przez przedsiębiorców, mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, w celu natychmiastowego wyeliminowania zagrożenia cofnęliśmy w trybie natychmiastowym wydane certyfikaty, uprawniające do prowadzenia działalności przewozowej.

Ważnym aspektem działań nadzorczych UTK są kontrole stanu technicznego infrastruktury kolejowej oraz procesu i jakości utrzymania przez zarządców infrastruktury. W 2014 roku w kilkuset przypadkach stwierdziliśmy nieprawidłowości, które wymagały natychmiastowego usunięcia przez przedsiębiorców kolejowych. Udało nam

się dzięki temu wyeliminować potencjalne zagrożenia bezpieczeństwa ruchu. Wielokrotnie także obligowaliśmy zarządców do przywrócenia pierwotnych parametrów technicznych linii, co w konsekwencji wpłynęło na podniesienie jakości świadczonych usług przez przewoźników.

W wyniku działań nadzorczych przeprowadzonych w 2014 r., w stosunku do podmiotów rynku wydanych zostało również 3 916 zaleceń pokontrolnych, o ponad 142% więcej niż w 2013 roku. Natomiast efektem wszczętych z urzędu postępowań – 844 decyzje administracyjne dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego, co stanowiło wzrost o ponad 177% w stosunku do 2013 r. Dotyczyły one m.in.:



naruszeń warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne prowadzenie ruchu, prowadzenia działalności bez wymaganych dokumentów, naruszeń w zakresie wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz wyłączenia i ograniczeń eksploatacji pojazdów kolejowych.

Coraz częściej kontrolowani przedsiębiorcy już w trakcie prowadzonych kontroli i przed jej formalnym zakończeniem usuwają stwierdzone nieprawidłowości. Dodatkowo efektem kontroli np. na bocznicach jest opracowywanie nowych aktualnych regulaminów, czy przepisów

wewnętrznych dostosowanych do prowadzonej działalności oraz wymogów bezpieczeństwa.

#### **– Jakie ogólne wnioski można wysnuć z podejmowanych interwencji?**

– Przeprowadzone działania nadzorcze potwierdzają, że występowanie większości stwierdzonych nieprawidłowości spowodowane jest latami zaniedbań w polskim kolejnictwie. Poziom kultury bezpieczeństwa w podmiotach funkcjonujących na rynku kolejowym jest wciąż niezadawalający. Poprawa jest możliwa wyłącznie poprzez konsekwentną pracę, uzupełnianie wiedzy, ścisłe stosowanie przepisów i nie zmniejszanie wymagań w obsłudze nowoczesnej techniki.

#### **– W jakie instrumenty został wyposażony UTK w obowiązującym stanie prawnym, m.in. jeśli chodzi o zasoby ludzkie i budżet? Jaką najdotkliwszą karę finansową może nałożyć na przewoźnika?**

– Ustawa o transporcie kolejowym przewiduje, że najwyższa kara finansowa może wynieść 2% rocznego przychodu przedsiębiorcy.

Wzrost budżetu UTK obserwujemy od 2012 r., kiedy to przyznano nam ponad 4,3% środków więcej niż rok wcześniej. W kolejnym było to już blisko 34% w stosunku do roku poprzedniego. W 2014 r. budżet zwiększył się o kolejne 1,8%. Większość dodatkowych środków została przeznaczona na realizację zadań związanych ze zwiększaniem poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego, w tym etaty dla kontrolerów.

UTK jest obecnie wystarczająco wyposażony w instrumenty oddziaływania bezpośredniego, z dwoma wyjątkami: niewystarczająco rozwiniętymi systemami informatycznymi oraz niekonkurencyjnymi płacami naszych specjalistów. Odrębną sprawą są regulacje prawne naszego działania. Wierzymy, że będą się zmieniać.



## O większą kulturę bezpieczeństwa

DOKOŃCZENIE ZE STR. 5

### – Co przewidują plany UTK na 2015 rok?

– W planie działań nadzorczych na rok 2015 zapisaliśmy 1 601 czynności nadzorczych. Biorąc pod uwagę dodatkowe kontrole wynikające z bieżącej obserwacji rynku i pojawiających się nieprawidłowości, liczba wszystkich podjętych działań nadzorczych w 2015 roku najprawdopodobniej przekroczy 4 tysięcy. Nasze działania mają na celu wzrost poziomu bezpieczeństwa kolejowego poprzez prowadzenie nadzoru nad przestrzeganiem przepisów w transporcie kolejowym, sprawowaniem nadzoru nad podmiotami, a co za tym idzie wzrostem jakości świadczonych przez nie usług.

### – Jak Pan ocenia współpracę z kolejowymi związkami zawodowymi?

– Związki zawodowe są ważnym uczestnikiem dialogu społecznego. Mam wiele uznania dla znanych mi przedstawicieli związków zawodowych. Jesteśmy w roboczym kontakcie, często prowadzimy dyskusję zwłaszcza w tak ważnych obszarach jak technika i bezpieczeństwo transportu kolejowego. Doświadczenie i praktyka członków Państwa organizacji są kluczowe dla sprawnego wprowadzania w życie najlepszych rozwiązań, służących budowaniu konkurencyjnego i bezpiecznego rynku transportu kolejowego. Podzielam również pogląd Pań-

stwa organizacji w sprawie kształcenia specjalistów dla kolei, szczególnie maszynistów.

### – Czego życzyć Prezesowi UTK w Nowym Roku?

– Tego, czego należy życzyć również wszystkim korzystającym z usług transportu kolejowego, czyli kolei bezpiecznej, nowoczesnej i w pełni odpowiadającej na oczekiwania społeczeństwa.

Życzyłbym sobie również spójnego systemu prawnego polskiego kolejnictwa, uwzględniającego dążenie do stworzenia jednolitego rynku europejskiego w transporcie kolejowym.

### – Tego też życzymy. Dziękuję za rozmowę.



## Wsparcie dla Orkiestry

ZZM włączył się w akcję Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, z której dochód zostanie przeznaczony na leczenie dzieci na oddziałach pediatrycznych i onkologicznych oraz opiekę medyczną nad seniorami.

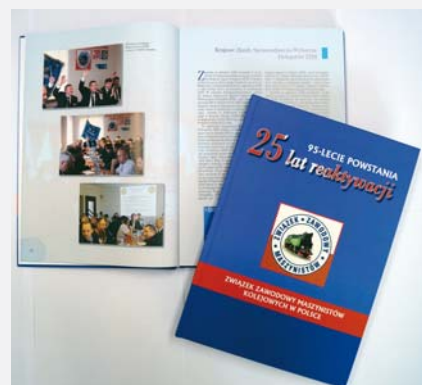
W ramach wsparcia dla Orkiestry wystawiliśmy na internetową licytację: pamiątkowy album wydany z okazji jubileuszu 95-lecia powstania i 25-lecia reaktywacji ZZM, piłkę z XVII Turnieju Piłki Nożnej Maszynistów z autografami prezydenta Leszka Miętka, prezesa PKP S.A. Jakuba Karnowskiego, prezesa PKP Cargo Adama Purwina i ów-

czesnego członka zarządu PKP Intercity Pawła Hordyńskiego. Wszystkie przedmioty znalazły szczęśliwych nabywców.

Dziękujemy bardzo licytującym i zapraszamy na kolejne aukcje już za rok.

Gramy do końca świata i jeden dzień dłużej!

M.



## Mediacje w PKP Cargo

W ramach sporu zbiorowego w spółce strony ustaliły, że porozumienie zostanie zawarte tylko wtedy, gdy osiągną konsensus w stosunku do każdego z postulatów lub sposobu jego rozpatrzenia. Takiej jednogłośności nie udało się osiągnąć podczas mediacji 19 stycznia.

Strony zbliżyły swoje stanowiska w zakresie:

- Ustalenia dodatku motywacyjnego dla maszynistów szkolących maszynistów stażystów.
- Wypłacenia dodatku alokacyjnego.
- Wprowadzenia do ZUZP protokołu dodatkowego nr 11 ustanawiającego prawo do ryczałtów delegacyjnych dla starszych rewidentów, rewidentów, starszych ustawiaczy, ustawiaczy, manewrowych, starszych odprawiaczy, odprawiaczy, operatorów pociągowych i handlowych.

Przy powyższych postulatach strony widzą możliwość zakończenia sporu zbiorowego, ale tylko po osiągnięciu porozumienia w zakresie wszystkich pozostałych, w stosunku do których nadal trwają mediacje. Dotyczą one :

- Podwyższenia o 100% stawek dziennych dla jednego pracownika na zakup posiłków profilaktycznych oraz regeneracyjno-wzmacniających.
- Ustanowienia gratyfikacji za zgodę na zmianę harmonogramu pracy w wysokości 50 zł za każdą zmianę.
- Ustalenia gratyfikacji z okazji Święta Kolejarza w 2014 roku na 1000 zł.

W przypadku tego ostatniego pracodawca uważa temat za zamknięty, ale związki zawodowe podtrzymują swoje stanowisko. ZYM złożył samodzielny postulat, aby w drodze protokołu dodatkowego, obowiązującego od 2015 roku podwyższyć o 200 zł kwotę z okazji Święta Kolejarza. Przepis obowiązywałby w przypadku, gdy za dany rok spółka wykazywałaby zysk. Zarząd nie wyraził na to zgody.

Kolejne spotkanie w ramach mediacji sporu zbiorowego odbędzie się 11 lutego. M



**Głos Maszynisty**



## „Pracodawcą Godnym Zaufania”

Tytuł przyznany przez:



Nowoczesny, odpowiedzialny i perspektywiczny pracodawca

25 tysięcy pracowników

95 proc. zatrudnionych objętych akcjonariatem pracowniczym

Przedstawiciel Pracowników w zarządzie spółki

Program szkolenia przyszłych maszynistów o wartości ponad 20 mln zł

Bogata oferta programów wsparcia i rozwoju pracowników

[www.pkp-cargo.eu](http://www.pkp-cargo.eu)

infolinia 801 022 042

GRUPA PKP CARGO LOGISTICS



# Porozumienie w PKP Intercity

Tuż przed świętami w spółce podpisane zostało porozumienie kończące spór zbiorowy. Poniżej przedstawiamy obszernie zapisy dokumentu, który znajduje się na naszym związkowym serwerze.

W trakcie rokowań, które odbyły się 22 grudnia 2014 r. z udziałem mediatora Jana Piątkowskiego, doszło do zbliżenia stanowisk. Strony poczyniły m.in. następujące ustalenia w zakresie postulatów objętych sporem:

- Pracodawca zobowiązał się do wypłaty w terminie do 20 stycznia 2015 r. jednorazowej kwoty w wysokości 240 zł brutto każdemu pracownikowi ze stażem min. 6 miesięcy w spółce PKP IC, wg stanu zatrudnienia na dzień 1 stycznia 2015 r.
- Strony wyznaczą w każdym zakładzie po 3 osoby w celu powołania zespołu, którego zadaniem będzie analiza realnego poziomu zatrudnienia na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem pracy, w szczególności - z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, pod kątem sprawdzenia zgodności poziomu zatrudnienia na tych stanowiskach z obowiązującymi w PKP Intercity przepisami wewnętrznymi (regulaminami i instrukcjami).

Analiza przeprowadzona zostanie w okresie do 31 marca 2015r, a jej wyniki zostaną przedstawione obu stronom w formie pisemnej.

- Pracodawca w terminie do 31 marca 2015 r. opracuje i przedstawi stronie związkowej projekt zasad wynagrodzenia dla osób wyłączonych z ZUZP.
- Pracodawca dołoży wszelkich starań, aby od 1 stycznia 2015 r. ograniczyć wydatki na działalność firm doradczych i konsultingowych, zwiększając jedno-

częściej środki na szkolenia zawodowe, w tym z obsługi taboru i szkolenia techniczne.

- Pracodawca będzie przedstawiać stronie społecznej kwartalne informacje na temat wydatków na firmy doradcze i konsultingowe – w terminie 21 dni od zakończenia każdego kwartału.
- Strona społeczna zaproponowała wykorzystanie w szkoleniach wiedzy pracowników biura audytu i kontroli oraz to, aby najpierw szkolić, a dopiero potem wprowadzać zmiany.
- Pracodawca zobowiązuje się do przestrzegania praw i wolności związkowych wynikających z powszechnie obowiązujących przepisów prawa oraz aktów wewnętrznych.
- Pracodawca deklaruje, że wszelkie dokumenty wymagające uzgodnień bądź konsultacji ze stroną związkową będzie przedkładał stronie związkowej w terminie umożliwiającym zajęcie przez nią stanowiska, nie dłuższym niż 30 dni. Podobna deklaracja i termin dotyczy odpowiedzi pracodawcy na pisma organizacji związkowych.
- Pracodawca zobowiązuje się do niwelowania wszelkich uchybień oraz realizacji wszelkich wniosków pokontrolnych PIP, PIS i SIP w terminach określonych w tych wnioskach oraz w porozumieniu ze stroną związkową.
- Komisje BHP działające na szczeblu zakładów pracy będą weryfikować warunki socjalne na stacjach zmian

drużyn pociągowych, pomieszczeń służb technicznych i kas biletowych.

- Pracodawca dołoży starań, aby planowane zmiany drużyn pociągowych odbywały się tylko w miejscach wyposażonych w zaplecze socjalne i sanitarne.
- Strony po 1.04.2015 r. dokonają analizy zebranego, wyżej wymienionego materiału.
- Pracodawca zobowiązuje się, w przypadku stwierdzenia określenia miejsca pracy w umowach o pracę jako obszaru geograficznego, do dokonania do dnia 31 stycznia 2015 r. zmian w umowach o pracę w taki sposób, aby poprzez wyeliminowanie miejsca pracy jako obszaru geograficznego były one zgodne z postanowieniami ZUZP.
- Pracodawca zobowiązuje się niezwłocznie, nie później niż do 31 czerwca 2015 r., do usunięcia wszelkich nieprawidłowości związanych z zaopatrzeniem pracowników w umundurowanie oraz do natychmiastowego zaopatrzenia pracowników w odzież ochronną.
- Pracodawca zobowiązuje się do bezwzględnego realizowania urlopów zdrowotnych maszynistów zgodnie z postanowieniami ZUZP.
- Pracodawca zobowiązuje się do bezwzględnego i natychmiastowego zaprzestania zatrudniania pracowników związanych z ruchem pociągów powyżej 12 godzin i pociągania do odpowiedzialności osób winnych takim praktykom, po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego.
- Pracodawca zobowiązuje się do bezwzględnego przestrzegania przez kierowników wszystkich szczebli Kodeksu Etyki wprowadzonego przez Grupę PKP. Wszelkie przejawy naruszania godności pracowników, ich poróżniania, zastraszania i szykanowania, a także inne przejawy naruszania Kodeksu Etyki mają być przez pracodawcę stanowczo zwalczane. ■

Opr. R.



# Projekt Pendolino

Znowym rozkładem jazdy PKP Intercity wprowadziła do Eksploatacji pociągi ED250. Jacka Kosińskiego, dyrektora Ośrodka Szkoleń Zawodowych spółki zapytaliśmy o kwestie związane z obsługą trakcyjną pojazdów i przebiegiem szkoleń dla maszynistów.

## **– Jak wyglądał nabór wśród maszynistów na ten typ taboru?**

– Nie organizowaliśmy takiej rekrutacji jak w przypadku drużyn konduktorskich, dlatego że praca maszynisty ma zupełnie inną specyfikę i liczą się tutaj przede wszystkim umiejętności prowadzenia pojazdów, zaangażowanie oraz doświadczenie. Ważne jest także to, że największą wiedzę na temat swoich „podopiecznych” mają maszyniści instruktorzy sprawując bezpośredni nadzór nad maszynistami, wykonując obowiązkowe jazdy kontrolne, uczestnicząc w ich egzaminach, a także mając bezpośrednią możliwość oceny danego maszynisty w radzeniu sobie np. z usterkami taboru, ponieważ biorą udział w wyjaśnianiu tych zdarzeń. Braliśmy pod uwagę również wyniki egzaminów okresowych i opinie naczelników sekcji.

## **– Ilu ogółem maszynistów przeszkolono pod kątem obsługi ED250?**

– Zgodnie z założeniami, dla 17 składów przeszkoliliśmy 136 maszynistów, w tym 16 instruktorów. Do normalnej pracy eksploatacyjnej zostało więc wyznaczonych 120 maszynistów z 5 sekcji. Ta liczba maszynistów jest wystarczająca do obsługi składów Pendolino, zakłada również rezerwę na absencję chorobową i urlopy. Oprócz maszynistów, w poszczególnych sekcjach wykonywana była również autoryzacja pomocnikom maszynisty.

## **– Jak długo trwał cały proces szkoleniowy?**

– Szkolenie pierwszej grupy 14 maszynistów instruktorów odbyło się już w lipcu 2013 roku w Savigliano, a następna grupa (również instruktorów) zo-

stała przeszkolona w lutym 2014 roku. Producent składów wydał szkolenym odpowiednie certyfikaty uprawniające do szkolenia pozostałych pracowników PKP Intercity.

Inaugurację szkoleń dla wytypowanej grupy maszynistów planowaliśmy na maj 2014 roku, ale z przyczyn niezależnych od naszej spółki szkolenia nie mogły się rozpocząć. Taki właściwy początek szkoleń był 1 września 2014 roku. Rozpoczęliśmy od szkolenia teoretycznego na sali wykładowej, następnie maszyniści przechodzili szkolenie praktyczne (statyczne) na taborze, ale jeszcze bez jazd. Jazdy praktyczne były następnym etapem, a chodziło przede wszystkim o przyzwyczajenie się do obsługi pojazdu, poznanie jego właściwości trakcyjnych w czasie jazdy i nabycie już pewnego doświadczenia.

Szkolenia teoretyczne i praktyczne (statyczne) zakończyliśmy 30 października, natomiast jeszcze przez cały listopad i część grudnia trwały jazdy odbiorcze, rozjeżdżeniowe, próbne, które pozwoliły na nabycie umiejętności i doświadczenia w obsłudze ED250. Należy zaznaczyć, że maszyniści jeszcze przed 14 grudnia wykonali ponad 10 tysięcy godzin jazd na ED250.

Trzeba zaznaczyć, że nasi maszyniści pierwszy raz mieli możliwość zapoznania się z obsługą pojazdu z zastosowaniem systemu ETCS na odcinku Olszawowice – Zawiercie. Jesteśmy jedyną spółką, która sama od początku wyszkoliła maszynistów do obsługi tego systemu i zdobywała na nim doświadczenia oraz przekazała uwagi do zarządcy infrastruktury. Było to bardzo ważne i trudne zadanie.

## **– Skąd pochodzą maszyniści obsługujący ED250?**

– Składy ED250 kursują pomiędzy Gdynią, Warszawą, Krakowem, Katowicami i Wrocławiem i w związku z takim rozłożeniem eksploatacji w tych miastach znajdują się sekcje, z których zostali wytypowani maszyniści do ich obsługi. W Gdyni jest to 26 maszynistów, w Warszawie 33, w Krakowie 25, w Katowicach 21 i we Wrocławiu 17.

## **– W jakim są wieku?**

– Wiek nie odgrywał większego znaczenia w czasie wyboru maszynistów do obsługi składów ED250 i dlatego przekrój wiekowy mamy bardzo duży. Najstarszy maszynista prowadzący te składy ma obecnie 59 lat, a najmłodszy 27 lat.

## **– Jak Pan ocenia dotychczasowy przebieg tego projektu ?**

– Najważniejsze dla mnie jest to, że pomimo przeszkód udało nam się zdążyć ze szkoleniem maszynistów. Nasze zadanie wykonaliśmy w 100% – tak, jak było to założone w pierwszym planie. Maszyniści instruktorzy i pozostałe osoby odpowiedzialne za szkolenie, ale także zatrudnianie maszynistów, czyli naczelnicy sekcji, dyspozytorzy wykonali ogromną pracę. Również sami maszyniści wykazali się niesamowitym zaangażowaniem i cierpliwością.

Teraz, kiedy mam okazję jechać w kabinie maszynisty, cieszy mnie to z jakim entuzjazmem nadal maszyniści podchodzą do obsługi składów ED250, mimo zdarzających się usterek i trudności eksploatacyjnych.

Wdrażanie do eksploatacji na taką skalę pojazdów zdarzyło nam się po raz pierwszy. W tym roku mamy okazję rozpocząć jazdy na kolejnych pojazdach (Flirt3, Dart, Gama). Będzie to kolejne, olbrzymie wyzwanie organizacyjne, ale także bardzo ciekawe doświadczenie. Myślę, że kolejni maszyniści „zasmakują” pojazdów nowych technologii i będą zadowoleni z możliwości ich obsługi.

## **– Dziękuję za rozmowę.**

Rozmawiał Rafał Zarzecki

## Wyzwania na 2015 rok

Szefów Sektorów i Komisji Obrony Praw Pracowniczych oraz ds. Młodych ZZM zapytaliśmy o priorytetowe zadania w rozpoczynającym się roku. Oto co nam powiedzieli:

**PIOTR RYBIKOWSKI,**  
przewodniczący Sektora Przewozów  
Pasażerskich



Z pewnością będzie to kolejny trudny i pełen wyzwań rok. Precedensowa dla całego naszego środowiska jest sprawa maszynisty z wypadku w Babach. Byłem przedstawicielem społecznym w procesie. Sektor cały czas pracuje nad obroną Tomasza wraz z Komisją Obrony Praw Pracowniczych. Po niekorzystnym wyroku w sądzie pierwszej instancji, Rada Krajowa ZZM podjęła uchwałę o dalszej pomocy dla naszego kolegi polegającej na wynajęciu innej kancelarii prawnej i złożeniu apelacji. W tej chwili oczekujemy na jej rozpatrzenie przez Sąd Apelacyjny w Łodzi.

Ledwo co zakończony podpisanym porozumieniem spór zbiorowy w PKP Intercity S.A. chyba odżyje na nowo. Jak bowiem traktować propozycję pracodawcy rozpoczęcia rozmów nad kwestiami wynagrodzeń, ale tylko pracowników EIC Premium? Czyżby podział pracowników tej samej spółki już się dokonał? Nadal nie ma kompletnego podejścia do zasad i poziomu zatrudnienia w spółce, a co się z tym wiąże do wzrostu wynagrodzeń.

Ze swojego podwórka - obserwuję „desant” maszynistów do Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. Nie zauważam jakichkolwiek działań pracodawcy by zatrzymać ich w PKP Intercity. Przecież spółka nie ma za dużo maszynistów i długo jeszcze nie będzie miała!

Będziemy na bieżąco pilnować właściwego wykonania postanowień porozumienia kończącego spór zbiorowy z 22.12.2014 r.

Mamy już pierwsze przykłady łamania ustaleń – np. czynnej pracy trakcyjnej powyżej 12 godzin. Proszę też pracowników drużyn trakcyjnych o pełną mobilizację i szanowanie swoich uprawnień. Jak się nas traktuje świadczy m.in. fakt zakulisowej zmiany w instrukcji Bt-1, która nałożyła na maszynistę, jak to ładnie nazwano, obowiązek wykonania doraźnej czynności sprzęgania i rozprzegania pojazdu trakcyjnego ze składem wagonów. Taka doraźna czynność może mieć miejsce w każdej chwili (np. zmiana kierunku jazdy z powodu braku przejezdności szlaku). Niestety, pracodawca zapomniał przy tym o zapewnieniu środków ochrony osobistej, właściwego zaplecza socjalnego, zmianach w instrukcjach o osobach odpowiedzialnych za zabezpieczenie składu wagonów po odpięciu lokomotywy, o wynagrodzeniu za dodatkowe czynności nie wspominając.

Czy PKP Intercity chce przejść do historii jako ten pracodawca, który na siłę „wcisnął” maszynistę pomiędzy zdechłymi w ruchu pasażerskim? Co Panowie maszyniści na to?





**TADEUSZ STACHACZYŃSKI,**  
przewodniczący Sektora Przewozów  
Towarowych



Rok 2015 będzie tym, w którym zacznie się zmiana pokoleniowa w zespole drużyn trakcyjnych w firmach przewozowych, w tym w PKP Car-

go. Pojawią się pracownicy, którzy będą odbywać praktyki w celu zdobycia licencji maszynisty, uprawniającej do samodzielnego prowadzenia kolejowego pojazdu z napędem. Rozporządzenie w sprawie licencji i świadectwa maszynisty wprowadziło nowe stanowisko, które w ogóle nie funkcjonowało na kolei i w dotychczasowych układach zbiorowych pracy nie było ujęte, co powoduje wiele problemów. Należy tę kwestię w najbliższym czasie rozwiązać.

Bardzo ważnym zagadnieniem, które do tej pory nie zostało unormowane ustawowo, jest czas pracy maszynisty. W przypadku kierowców wykonujących przewóz drogowy ustawa szczegółowo to reguluje już od 2004 roku. Nie bez znaczenia jest fakt, że podmioty działające na kolejowym rynku przewozowym stosują różnie

uregulowania czasu pracy maszynisty, co powoduje nierówność konkurencji.

Kluczowa jest dla nas również podwyżka płac. W czasach tzw. wolnego rynku, który uzależnia cenę od popytu i podaży, wobec braku maszynistów wynagrodzenia muszą pójść w górę.

**MAREK KIELAR**  
przewodniczący Sektora Spółek  
Samorządowych



Do najważniejszych spraw do rozstrzygnięcia w 2015 roku w Przewozach Regionalnych należy wyegzekwowanie Paktu Gwarancji Pracowniczych na

okoliczność planowanej restrukturyzacji spółki. W tej sprawie mamy już otwartą drogę do protestu, włącznie ze strajkiem.

Kolejną kwestią nie cierpiącą zwłoki, jest przeniesienie premii stałej z porozumienia (rekompensującej pojedynkę, warunki uciążliwe, posiłki) do uposażenia zasadniczego we wszystkich Oddziałach PR na odpowiednim poziomie. Nie rozumiem oporu zarządu PR w tej sprawie, gdyż zmniejszenie ilości składników wynagrodzenia było propozycją zarządu jak i właścicieli,

a także jednym z warunków podpisania ZUZP. W większości Oddziałów PR porozumienia o wdrożeniu przeniesienia premii z porozumienia do uposażenia zasadniczego zostały podpisane. Nie wiadomo z jakiej przyczyny zarząd PR wstrzymał tę decyzję, pomimo porozumienia ustalającego iż premia z porozumienia ma trafić do uposażenia zasadniczego do końca 2014 roku. Odczytuję to jako prowokację do uruchomienia protestów i podejrzewam, że bez tego się nie obejdzie.

Kolejnym priorytetem jest rozpoczęcie rozmów na temat podwyżki w spółce PR na 2015 rok. Pierwsze kroki w tej sprawie, a mianowicie zgoda RK ZZM, zostały już poczynione.

Następną sprawą do sfinalizowania jest ekwiwalent za opiekę nad szkolącym się na maszynistę. Jestem przekonany, że zostanie ona rozstrzygnięta jeszcze w styczniu.

Nie jest zrozumiałe pozbawianie umundurowania drużyn pociągowych i propozycja odzieży ochronnej i roboczej. Pytanie do zarządu PR: jak ma wyglądać członek drużyny pociągowej (kolejarz)? Jak będzie go można odróżnić od podróżnego, jeżeli odbiera mu się mundur i czapkę z godłem? Będziemy w dalszym ciągu dążyć do pozytywnego załatwienia tej sprawy.

DOKOŃCZENIE NA STR. 12



## Wyzwania na 2015 rok

DOKOŃCZENIE ZE STR. 10-11

**TADEUSZ KUŹNAR,**  
koordynator Komisji Obrony Praw  
Pracowniczych



Przedewszystkim będziemy nadal wspierać obrońcę reprezentującego maszynistę ws. wypadku w Babach. Nasza dalsza praca zale-

ży od wyroku sądu.

Chcemy ponadto wyjaśnić problem instrukcji, które maszynista zgodnie z rozdzielnikiem powinien otrzymać do osobistego użytku. Przewoźnicy obecnie interpretują to w sposób nie mający nic wspólnego ze zdrowym rozsądkiem. Uważają że problem jest rozwiązany, a maszynista nie musi otrzymać instrukcji w formie wydruku, gdyż wszystkie zaktualizowane znajdują się na odpowiednich stronach internetowych. Zapominają jednak, że póki co nie wyposażyli maszynistów w narzę-

dzia pozwalające bez problemu zapoznać się z instrukcjami w Internecie.

Chcemy również zaznajomić pracowników drużyn trakcyjnych z zasadami dotyczącymi przyszłych emerytur. Od 2015 roku wymiar emerytury nie zależy w sposób prosty od stażu pracy, zatem praktycznie nie ma możliwości korzystania z przelicznika wynikającego z art. 43 ust. 2 ustawy emerytalnej, tj. doliczenia do stażu pracy dwóch miesięcy za każdy pełny rok przepracowany na pojeździe trakcyjnym. Obecnie ten przelicznik mogą zastosować tylko ci pracownicy, którzy na dzień 1 stycznia 1999 roku nie mieli wymaganego stażu zatrudnienia (25 lat). Uważamy, że pracownicy drużyn trakcyjnych, którzy decyzję emerytalną otrzymają w tym roku powinni domagać się od ZUS powtórnego przeliczenia kapitału początkowego z uwzględnieniem stażu pracy na dzień 31.12.1998 roku z zastosowaniem wspomnianego przelicznika – 14 miesięcy za każdy pełny rok przepracowany na pojazdach trakcyjnych.

Tym bardziej, że jest już prawomocny korzystny wyrok Sądu Apelacyjnego z Łodzi w tej sprawie.

**WOJCIECH CHOLKA,**  
przewodniczący Komisji ds. Młodych



Nowy rok to nowe wyzwania, potrzeby i pomysły, ale również czas na chwilę refleksji. Bardzo ważne jest to, abyśmy w oparciu o hasło „Niech nas łączy honor i więź

zawodowa” działali skutecznie. Komisja ds. Młodych zorganizuje w 2015 roku szkolenia z zakresu prawa związkowego i prawa pracy. Chcemy, by każda zakładowa organizacja miała swojego przedstawiciela w Komisji. Nasze działania skupimy na wypracowaniu mechanizmów, które skutecznie pozwolą dotrzeć do jak największego grona osób – zarówno szkolących się, jak i już pracujących maszynistów, nie zrzeszonych w naszym związku. ■

Zebrała M. S.

Fot. G. Moc i archiwum PKP Cargo

## Życzenia od internautów

Na naszym fejsbukowym profilu zapytaliśmy, czego życzyście kolei i jej pracownikom w 2015 roku. Oto, co nam m.in. napisaliście:

*W Nowym, 2015, Roku wszystkim kolejarzom chciałbym życzyć wytrwałości podczas kończących się już remontów infrastruktury, entuzjazmu przy prowadzeniu nowoczesnych pociągów, jakie pojawiły się w ubiegłym roku w wielu województwach, a także kolejnych euforii przy przyspieszeniu pociągów Pendolino i przekroczeniu 200 km/h! Zimy bez oblodzeń i lata bez wyboczeń. Jak najmniejszych opóźnień i podwyżki wynagrodzeń. Tyle samo powrotów ze szlaku, ile wyjazdów* życzy

**Jakub**

*Samej zieloności na stalowych szlakach* życzy

**Tomasz Budzyń**

*Wszystkim kolejarzom i ich rodzinom* życzę zdrowia i bezpiecznej pracy.

**Michał Wojaczek**

*W Nowym, 2015, Roku* życzę wszystkim pracownikom kolei wytrwałości, dalszego zadowolenia z wykonywanej pracy, szczęścia, zdrowia, bezpieczeństwa – bo jak wiadomo bezpieczeństwo w Waższej pracy jest najważniejsze i Szczęśliwego Nowego Roku.

**Sebastian Ziółkowski**

*W Nowym Roku 2015* chciałbym życzyć wszystkim pracownikom kolei: wynagrodzenia prezesów, na kolei sukcesów, kilometrówek posłów, na co dzień życia bez ostów, taboru przepięknego i zwinnie jeżdżącego, podróży miłych i grzecznych, zawsze pożytecznych.

**Sławomir Nadolny**



## List otwarty

Dziesięć organizacji związkowych w PKP Cargo, w tym ZZM, wystosowało 16 grudnia 2014 r. list otwarty do członka zarządu PKP Cargo Dariusza Browarka. Poniżej prezentujemy treść dokumentu. Do chwili zamknięcia numeru GM nie doczekaliśmy się odpowiedzi.

Szanowny Panie Prezesie,

w wyniku zobowiązań własnych, PKP S.A. zobowiązała się w Pakcie Gwarancji Pracowniczych dla pracowników zatrudnionych przez Zakłady Spółki PKP CARGO S.A. oraz dla pracowników zatrudnionych przez Spółki Grupy PKP CARGO S.A. do zapewnienia udziału jednego przedstawiciela pracowników w Zarządzie Spółki PKP CARGO S.A.

W trakcie negocjacji tego dokumentu, którego jest Pan jednym z sygnatariuszy, prezentował Pan godną postawę obrońcy praw pracowniczych. Nic więc dziwnego, że wielu pracowników ufając w kontynuację tej postawy zaangażowało się w akcję zbierania podpisów poparcia Pańskiej kandydatury, umożliwiającej Radzie Nadzorczej dokonanie wyboru na funkcji Członka Zarządu.

Niestety, rozczarowanie Pańską postawą po objęciu stanowiska to najdelikatniejsze określenie naszych oczekiwań. Indolencja, jaką Pan prezentuje jest porażająca. Zupełny brak reakcji na interwencje większości organizacji związkowych będących stroną ZUZP w zakresie łamania obowiązujących w spółce porozumień, dyskwalifikuje Pana jako reprezentanta załogi w Zarządzie Spółki. Prezentowany przez Pana program lojalnościowy jedynie wobec organizacji związkowej, z której się Pan wywodzi jest tego dobitnym przykładem.

W spółce, w której wprowadza się zwolnienia grupowe oraz równolegle kieruje się pracowników na tzw. nieświadczanie pracy, brak aktywności przedstawiciela załogi w tych obszarach jest niedopuszczalny. Zastanowienie musi budzić fakt wprowadzenia Programu Dobrowolnych Odejść w spółce, która wykazuje bardzo dobre wyniki finansowe. Mamy poważne obawy, czy kierowanie pracowników na przysłowiowy garnuszek państwa w spółce wykazującej rewelacyjny zysk jest zgodne z polityką rządu w tej kwestii. Także w tych obszarach nie wykazał się Pan żadną aktywnością. Doprowadził Pan do sytuacji utraty zaufania nie tylko wobec własnej osoby, ale przede wszystkim do funkcji reprezentanta załogi w Zarządzie Spółki.

Mimo wszystko ufamy, że jest Pan osobą odpowiedzialną, a osoby odpowiedzialne już na etapie aplikacji zakładają możliwość dymisji w sytuacji braku możliwości realizacji zakładanych celów. Nie jest to rozwiązanie hańbiące, świadczy jedynie o klasie człowieka. Biorąc powyższe pod uwagę niżej podpisani oświadczają, że są gotowi do rozpoczęcia procedury umożliwiającej odwołanie Pana z pełnionej funkcji.

## Spotkanie ws. EIC Premium

Jesteśmy po spotkaniu w dniu 15.01.2014 r. w sprawie wynagrodzeń pracowników EIC Premium. Jak się okazało, zaproszenie dotyczyło tylko i wyłącznie wyrównania utraconych kwot wynagrodzeń drużyn konduktorskich EIC Premium z tytułu nie wypisywania biletów i pozbawienia diet w związku z brakiem wyjazdów poza granice kraju.

Dowiedzieliśmy się też, że przez okres 5 miesięcy tylko i wyłącznie pracownicy drużyn konduktorskich EIC Premium otrzymali ekstra podwyżkę w uposażeniu zasadniczym po 120 zł i premię, również ekstra, w grudniu 2014 r. po 350 zł. Na moje pytanie czy maszyniści szkolący się na nowy tabor otrzymali również takie gratyfikacje, padła odpowiedź, że nie, żaden z tych elementów nie miał zastosowania do maszynistów. Proponowaliśmy szereg rozwiązań porządkujących kwestie wynagrodzeń dla wszystkich pracowników drużyn konduktorskich. Przypomnieliśmy, że sukces Pendolino to także zasługa innych grup zawodowych, w tym maszynistów. Niestety, zrozumienia nie znaleźliśmy.

Piotr Rybikowski



## Pomostówki i rekompensata

Osoby nie spełniające warunków wymaganych do uzyskania emerytury pomostowej, a które pracowały przed 1 stycznia 2009 r. w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze, mają prawo do rekompensaty.

Ustawa o emeryturach pomostowych stanowi, że prawo do emerytury pomostowej przysługuje osobie, która przed 1.1.1999 przepracowała chociaż jeden dzień w warunkach szczególnych oraz przepracowała przynajmniej jeden po 2008 roku. Praca w warunkach szczególnych przed 1999 rokiem to praca, która była objęta wykazem A lub B znajdującym się w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z 7 lutego 1983 r. w sprawie wieku emerytalnego pracowników zatrudnionych w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze (Dz.U. nr 8, poz. 43 z późn. zm.). Praca wykonywana po 2008 roku to natomiast praca w warunkach szczególnych w świetle ustawy o emeryturach pomostowych.

### Wymagany staż

Aby uzyskać prawo do emerytury staż pracy w ww. warunkach musi wynosić 15 lat. Muszą to być tak zwane czyste lata pracy, czyli okresy pracy w pełnym wymiarze czasu pracy, w których nie uwzględnia się chorobowego oraz okresu pobierania zasiłku macierzyńskiego.

Od powyższej reguły jest wyjątek, czyli art. 49 ustawy o emeryturach pomostowych umożliwiający nabycie prawa do emerytury pomostowej osobie, która po 2008 roku nie pracowała w ogóle w warunkach szczególnych. Warunkiem otrzymania takiej emerytury jest 15-letni staż pracy w warunkach szczególnych, przy czym staż pomiędzy 1999 a 2008 rokiem musi wynikać z wykonywania pracy w warunkach szczególnych, którą obecna ustawa o emeryturach pomostowych tak właśnie kwalifikuje.

Należy przy tym pracować oczywiście w warunkach szczególnych przed 1999 rokiem, wedle starych zasad opisanych powyżej.

### Prawo do rekompensaty

Osoby, które nie spełnią warunków wymaganych do uzyskania emerytury pomostowej, a pracowały przed 1 stycznia 2009 r. w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze mają prawo do rekompensaty. Przysługuje ona ubezpieczonemu, jeżeli ma okres pracy w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze wynoszący co najmniej 15 lat. Prace takie ubezpieczony musiał wykonywać przed dniem 1 stycznia 2009 roku. Rekompensata przysługuje osobie, która urodziła się po 31 grudnia 1948 roku.

Jak wspominałam, jednym z warunków jej otrzymania jest praca przez okres 15 w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze. Ustalając ten okres ZUS bierze pod uwagę tylko te okresy pracy, które są uznane za pracę w szczególnym charakterze i w szczególnych warunkach przez ustawę o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych. Rekompensata będzie zatem dotyczyła osób, których stanowiska pracy nie zostały zaliczone po 2008 roku do warunków szczególnych na zasadach obecnej ustawy o emeryturach pomostowych.

Rekompensatę ustala ZUS przy składaniu przez osobę zainteresowaną wniosku o emeryturę. Przyznawana jest w formie dodatku do kapitału początkowego obliczonego na dzień 1 stycznia 1999 r. Podlega waloryzacji przewidzianym dla kapitału początkowego. Oblicza się

Dyżury prawnika odbywają się codziennie od poniedziałku do piątku w godzinach 8–20.

Poradę można uzyskać dzwoniąc z numeru związkowego 667 \*\*\* \*\*\* pod numer telefonu 512 024 192.

Istnieje również możliwość uzyskania porady drogą mailową. Szczegóły na serwerze ZZM.

ją według wzoru określonego w ustawie o emeryturach pomostowych.

Wniosek o rekompensatę należy złożyć łącznie z wnioskiem o emeryturę. Rekompensata nie przysługuje osobie, która ma ustalone prawo do emerytury pomostowej albo do wcześniejszej emerytury z tytułu pracy wykonywanej w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze.

### Od czego zależy wysokość

Wysokość rekompensaty wyliczana jest według wzoru określonego w ustawie o emeryturach pomostowych. Jest uzależniona m.in. od:

- udowodnionych okresów składkowych i nieskładkowych wymienionych w ustawie o emeryturach i rentach z FUS,
- długości okresu wykonywania pracy w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze,
- obniżonego wieku emerytalnego określonego dla danego rodzaju pracy,
- wieku osoby ubiegającej się o rekompensatę, ukończonego na dzień 31 grudnia 2008 r.

Osoba ubiegająca się o rekompensatę powinna do wniosku o emeryturę dołączyć świadectwo pracy lub zaświadczenie potwierdzające wykonywanie pracy w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze wystawione przez pracodawcę lub przez jego następcę prawnego, na podstawie posiadanej przez ten podmiot dokumentacji osobowej. ■

Małgorzata Karolczyk-Pundyk



# Nie mówimy żegnaj

Kolejni nasi koledzy odeszli na zasłużone emerytury po długoletniej pracy.

Starszy maszynista SKM w Trójmieście Andrzej Mitruk zakończył karierę zawodową 19 grudnia. Zgodnie z tradycją, wjazd pociągu (95423) na stację Gdynia Cisowa odbył się w asyście wyjących syren uruchomionych przez kolegów maszynistów. Po przejechaniu symbolicznej powitali go dyrektor ds. przewozów, członek zarządu SKM Bartłomiej Buczek, członkowie związku: dyrektor sekcji eksploatacji Sławomir Pipke, naczelnik eksploatacji Jacek Serkowski, st. dyspozytor Piotr Redzimski oraz wielu pracowników spółki i kolegów, na czele z przewodniczącym ZZM Tadeuszem Winiarskim. Po życzeniach i sesji zdjęciowej wszyscy udali się tradycyjnie do pokoju instruktorów na kawę i coś słodkiego.



Od samego początku czynnie angażuje się w życie organizacji zakładowej Lokomotywni Gdynia Chylonia. Po przeprowadzce zakładu zostaje członkiem rady Lokomotywni Gdynia Cisowa, a następnie zakładowym przewodniczącym ZZM, członkiem Rady Krajowej członkiem Komisji Statutowej. Stanowisko szefa zakładowej organizacji pełni trzy kadencje. W 2013 r. ponownie wybrany na przewodniczącego. W połowie kadencji pojawiają się jednak poważne problemy zdrowotne i decyzja odejścia na emeryturę.

Udział w pracach ZZM na różnych szczeblach. Brał czynny udział w pikietach i protestach, m.in. głodowym na Dworcu Centralnym. Dał się poznać jako sprawny organizator akcji protestacyjnych, do strajków włącznie. W 2007 r. odznaczony medalem „Zasłużony dla ZZM”.

Zdecydowany, a zarazem czuły na krzywdę ludzką, przyciągał do siebie swoim sposobem bycia wielu ludzi. Nie sposób pominąć radosnej i integracyjnej atmosfery podczas turniejów piłkarskich. Nie można też powiedzieć, że Winiarski to zamknięty rozdział. Starszy maszynista Krzysztof Winiarski to syn Tadeusza zatrudniony w tym samym zakładzie. To ponad 98 procent maszynistów w jednej organizacji zakładowej, którzy będą kontynuować działania. A pamięć o Tadku na długo w nas pozostanie. Zresztą jeżeli zdrowie mu pozwoli, czego mu wszyscy serdecznie życzymy, jeszcze pewnie nie raz nas zaskoczy.

Krzysztof Apostel



Andrzej Mitruk (z lewej) rozpoczął pracę na kolei w roku 1975. Jako pomocnik maszynisty od 1986, od 1988 maszynista, awans na starszego maszynistę 1994. Za swoją pracę odznaczony 2002 – odznaka „Zasłużony dla Kolejnictwa” 2011 – medal „Za Zasługi PKP SKM” W organizacji zakładowej pełnił funkcje członka i przewodniczącego komisji rewizyjnej, członka rady zakładowej.

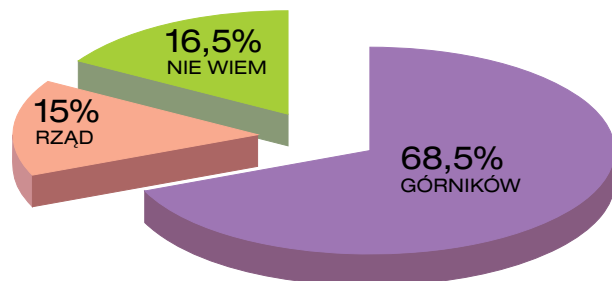
\*\*\*

Kilka dni później nowy etap w życiu rozpoczął Tadeusz Winiarski, postać nietuzinkowa, rozpoznawalna w całym kraju. Na kolei od 1972 roku. W latach 1980–1982 r. zostaje pomocnikiem maszynisty, pod koniec 1982 otrzymuje świadectwo złożenia egzaminu ścisłego na maszynistę elektrycznego pojazdu trakcyjnego, od 1.09.1992 – starszy maszynista. Kolejny awans otrzymuje 16.02.1999 r. – na maszynistę instruktora. Stanowisko to piastuje do 28 grudnia 2014, kiedy odchodzi na emeryturę w wieku 60 lat.

Podczas długoletniej kariery zawodowej wielokrotnie odznaczony: 1984 – srebrna odznaka „Przodujący Kolejarz”, 1994 – złota odznaka „Przodujący Kolejarz”, 1998 – odznaka „Zasłużony dla Transportu RP”, 2001 – Srebrny Krzyż Zasługi, 2008 – Medal Złoty za Długoletnią Służbę, 2010 – medal „Za Zasługi dla PKP SKM”.

## Barometr

Kogo popiera Pan/Pani w sporze między rządem a górnikami?



Sondaż dla Faktów TVN i TVN24 zrealizowany przez Millward Brown 12 stycznia br. na ogólnopolskiej reprezentatywnej próbie pełnoletnich osób.



## Podpatrzone



Spotkanie pracowników i dyrekcji Małopolskiego Oddziału PR w Krakowie z kolegami odchodzącymi na zasłużoną emeryturę.

Fot. G. Moc

## LICZBA MIESIĄCA



Tyle mln dolarów grzywny nałożył na firmę Alstom amerykański Departament Sprawiedliwości. To najwyższa w historii kara nałożona na zagraniczną spółkę przez tę instytucję. Jak podała agencja Reuters, sprawa dotyczyła sprzedaży turbin do produkcji energii elektrycznej w latach 2002–2010, a przedstawiciele koncernu przyznali się do przekupowania państwowych urzędników w Chinach, Indiach, Egipcie, Arabii Saudyjskiej czy Indonezji, by w ten sposób uzyskać lepsze kontrakty.

## Skontaktuj się z nami!

- UCZĘSZCZASZ NA SZKOLENIE NA LICENCJĘ MASZYNISTY?
- ZDAŁEŚ EGZAMIN I ODBYWASZ STAŻ NA ŚWIADECTWO MASZYNISTY?
- JESTEŚ LUB ZA CHWILĘ BĘDZIESZ POMOCNIKIEM MASZYNISTY?

W Związku Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce znajdziesz fachową, kompetentną i skuteczną pomoc.

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

znajdziesz dane teled adresowe do organizacji związkowych zrzeszonych w ZZM. W ofercie związku znajdziesz ponadto wiele atrakcyjnych i pomocnych narzędzi dla Ciebie i Twoich najbliższych.

Dzwoń do biura Rady Krajowej ZZM 22 (922) 47 42 615. Jeśli jesteś pracownikiem PKP Intercity S.A. – bezpośrednio do przewodniczącego Sektora Przewozów Pasażerskich ZZM Piotra Rybikowskiego, (42 lub kol. 942) 205 66 34.

Do zobaczenia.

## Cytat miesiąca

## REFORMY



## BYŁY ZBYT MAŁO RADYKALNE

Profesor Leszek Balcerowicz na antenie programu I Polskiego Radia w 25-lecie ogłoszenia swojego planu – terapii szokowej, która doprowadziła do wykluczenia społecznego milionów obywateli. M.in. w latach 1990–1991 PKB spadło o prawie 18 proc., w ciągu 2 lat bezrobocie wzrosło do ponad 2 mln, realne wynagrodzenia skurczyły się o 25 proc. (płace rolników o połowę), a już w pierwszym roku transformacji ponad dwukrotnie wzrósł odsetek ludzi żyjących poniżej minimum socjalnego (z 15% w 1989 r. do 31% w 1990 r.).

Naszemu Koledze  
Wiceprezydentowi ZZM

**Sławomirowi Centkowskiemu**

wyrazi głębokiego współczucia i żalu  
z powodu śmierci

**TATY**

składa  
Rada Krajowa ZZM



# Giędy w Muzeum Kolejnictwa

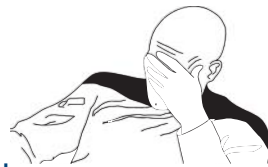
Od dwóch miesięcy Muzeum Kolejnictwa organizuje giędy modeli kolejowych. Kolejne edycje odbywać się będą cyklicznie – w drugie niedziele miesiąca.

Na ostatniej ceny w zależności od modeli wahały się od kilkudziesięciu do nawet kilku tysięcy złotych. Przed zakupem modele można było bezpłatnie przetestować na specjalnie przygotowanym do tego torze.

Oprócz giędy, 11 stycznia odbywał się również kiermasz książki o tematyce kolejowej. Kolekcjonerzy i miłośnicy kolei mieli okazję trafić na ciekawe pozycje i zakupić je po okazjonalnej cenie.



**NIE ZAŁAMUJ RĄK  
- NARZEKANIE  
NIC NIE ZMIENIA**



Trzeba się organizować!

Razem możemy  
więcej!



Zobacz  
co robimy  
i dlaczego **warto być w ZZM**  
na [www.zzm.org.pl](http://www.zzm.org.pl)

facebook

YouTube



**SKONTAKTUJ SIĘ Z NAMI:**

Związek Zawodowy Maszynistów  
Kolejowych w Polsce  
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa  
tel. 22 474 26 15  
e-mail: rkzzm@wp.pl

## Gorąca linia

Przypominamy, że Urząd Transportu Kolejowego uruchomił dedykowaną telefoniczną skrynkę kontaktową, na którą można zgłaszać wszelkie skargi i wnioski związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Wszelkie informacje o nieprawidłowościach w funkcjonowaniu transportu kolejowego, które mogą potencjalnie wpływać na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, są przyjmowane pod numerem telefonu (22) 749 15 85. Zgłoszenia i pytania można kierować 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu. Także w formie tradycyjnej – pisemnej, wysyłając maila na adres [bezpieczenstwo@utk.gov.pl](mailto:bezpieczenstwo@utk.gov.pl) oraz za pomocą specjalnego formularza kontaktowego na stronie internetowej urzędu: [www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl).

## Humor

Przychodzi facet do garażu, gdzie „kręca” liczniki. Mechanik pyta:

- Ile cofnąć licznik?
  - Nie! Ja chciałem dodać 100 tysięcy!
- Mechanik:
- O przepraszam, nie poznałem pana pośla...

- Janek!
- Co tato?
- Brałeś książkę z Kamasutrą?
- No brałem.
- Dorysowałeś tam coś?
- No... chyba tak.
- To idź teraz matkę rozplącz.

Nowy menedżer zatrudnił się na kolei. Pierwszego dnia wykręca wewnętrzny do swojej sekretarki i drze się:

- Przynieś mi ku\*\*a kawy szybko!
- Z drugiej strony odzywa się gniewny męski głos:
- Wybrałeś zły numer! Wiesz z kim rozmawiasz?!
  - Nie.
  - Z gabinetem członka zarządu, ty idioto!
  - Tak?! A wiesz, z kim ty ku\*\*a rozmawiasz?!
  - Nie!
  - No i dobrze!

- Jasiu jak spędziłeś Sylwestra?
- Nie wiem, jeszcze mi nie opowiadali...

Biuro. Szef zwraca się do asystentki:

- Kasiu opowiedz jakiś żart.
- Na to pracownica:
- Nie mogę, jestem zajęta.
  - Hahaha, świetny. Dawaj jeszcze jeden!

Dwóch muzułmanów jedzie samochodem przez miasto. Nagle jeden mówi do drugiego:

- Te Abdul, wysadź mnie pod ambasadą.

## Fraszki Jerzego Szulca

### UCZTA

*Stół się ugina  
Brzuch się wypina.*

### PODATEK

*Za swój strzał w dziesiątkę  
Dostał tylko piątkę.*

### WALECZNOŚĆ

*Nasza armia jest zwycięska  
Choć po każdej bitwie klęska.*



## Modelarstwo



Podczas kwesty WOŚP w Oświęcimskim Centrum Kultury członkowie tutejszego klubu modelarskiego publicznie zaprezentowali pierwsze zbudowane przez siebie elementy makiety modułowej oraz posiadany tabor.

Fot. G. Moc

## Filatelistyka

W tym roku będziemy obchodzić 180. rocznicę powstania kolei w Belgii. Pierwszą linię łączącą Brukselę i Mechelen otwarto 5 maja 1835 roku. Pociągi na tej trasie obsługiwały początkowo parowozy brytyjskie Stephensa i Tayleura.

Prezentujemy bloczek wydany przez belgijską pocztę w 150. rocznicę kolei w tym kraju oraz setną kongresu AICVF. Wprowadzono go do obiegu 4.05.1985 r., który uznano wówczas rokiem transportu publicznego. Na znaczku w bloku znajduje się elektrowóz z 1979 r. typu 27.

(amur)





Silnik	Załoga, personel	Zbiornikowiec	Potrawa w galerii	Wąski pas ziemi z kwiatami	Uczta, przyjęcie	Muzeum sztuki w Madrycie	Niegotowane warzywa i owoce	Kanapa z wałkami	Thriller z B. Szycem	Sypialnia babci	Dulcynea z Tobosola dla Don Kichota	Rakiety na śnieg	
			11		Japońska drukarka				Alan, amer. aktor („A-riator”)			Święty, patron Irlandii	
Punkt oparcia, podstawa					Samiec pszczoły					Ryba hodowlana			
Hołduje temu, co modne					Drugie imię Presleya				Duża ulewa				
Stolica Ghany					Ze skocznią Holmenkollen	Gniazdo rodzinne			Rolnik lub orka	Disney, twórca myszki Miki	3		
Żona lekarza					8			Strzelec (Księstwo Warszawskie)					
						Napisała „Krzak gorejący”	Pseud. Danuty Siedziówny			Duży tłuczek do kapusty	Rynek, targ	Norweski zespół („Take on Me”)	
Otwierany i zamknięty	... John, brytyjski piosenkarz	Barbara, b. posłanka na Sejm	... Złotkowska, lyżwiarka szybka						Kurtka z lichego materiału				
Prześny płacek żydowski	Zespół urzędów nagłaśniających					Imię Dan-cewicz	Drugie po Śniardwach		Jan Sebastian ...			Umowa, Watykan-panstwo	
		4		Rodzaj smarownicy	Rozróżba				Ojciec Ezawa i Jakuba				
Miasto w Afganistanie lub sos	Stolica stanu Idaho (USA)						Przemysław ... Gosiewski	Koleżanka śpiocha Gucia				Pirat	Dario, włoski reżyser horrorów
				Okej na klawiaturze laptopa						Sznur z pętłą do łapania koni	5		
Batóg, bicz	Obszar u ujścia rzeki do morza											Mieszkanie Śródmieścia	
				Potomstwo królika	Przełożony juhasów		Zapasy grubasów	... losu, zamożność, bogactwo	Pseudonim Dawidowski	Statek Jazona (złote runo)			
Kraj z Praterem	„Żułowy” pierwiastek	Tam urzęduje attache						6		Szał lub wąż		Żółty na kanapce	1
						Góry w Rosji				Boys ..., męski zespół pop			
Zguba, zagłada	Miasto znane piwoszom							Szklane naczynie laboratoryjne					
						10	Ogon szaraka			Główny składnik powietrza	13		
												2	

Litery z pól ponumerowanych od 1 do 13 utworzą rozwiązanie.

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

Rozwiązania krzyżówki nr 1 prosimy nadsyłać do 8 lutego 2015 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: [rkzzm@wp.pl](mailto:rkzzm@wp.pl) z dopiskiem „Krzyżówka nr 1”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – pobyt weekendowy dla dwóch osób w wybranym ośrodku Natury Tour.

Rozwiązanie krzyżówki nr 12: „Wskazania prędkościomierza”. Nagrodę – album „95-lecie powstania, 25 lat reaktywacji ZZM” – wylosował **Mariusz Sztucky** z Ostrowa Wielkopolskiego. Gratulujemy. Nagrodę prześlemy pocztą.

Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



# Głos Maszynistów

NIEMIECZANIE HONORU I TRZEBA ZAWODOWA

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](mailto:rkzzm@wp.pl)

Zespół redakcyjny: Rafał Zarzecki (redaktor naczelny), Magdalena Szulecka, Adam Murawski, Grzegorz Moc.

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adyustacji, a także zmiany tytułów.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

Fot. na okładce G. Moc



**Sieć ośrodków  
w całej Polsce!**

**Organizujemy:**

wczasy i pobyty weekendowe  
wycieczki i zielone szkoły  
kolonie i zimowiska  
oferty świąteczne  
promocje dla seniorów  
konferencje i narady  
specjalne oferty  
dla grup zorganizowanych

Zadzwoń lub  
zarezerwuj on-line

[www.naturatour.pl](http://www.naturatour.pl)  
Infolinia: 801 000 527

# KATALOG 2015 JUŻ JEST

Napisz lub zadzwoń po bezpłatny katalog.  
Zarezerwuj letni wypoczynek już dziś!