

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-218

www.zzm.org.pl

Nr 2/138

LUTY 2016



Posiedzenie Branży Transport OPZZ

Kluczowe problemy omówili na posiedzeniu Rady Branży Transport OPZZ liderzy związków zawodowych działających w gałęziach: kolejowej, drogowej, morskiej, lotniczej oraz inspekcji transportu. W spotkaniu w dniu 25 stycznia, któremu prowadził szef branży Leszek Miętek, wziął udział także wiceprzewodniczący OPZZ Franciszek Bobrowski.

Szereg poruszonych zagadnień wymaga szybkiej interwencji ministrów odpowiedzialnych za branżę, dlatego podjęto starania organizacji spotkania celem przedstawienia aktualnych wyzwań zdiagnozowanych przez związki zawodowe.

Omówiono m.in. problemy związane z organizacją i funkcjonowaniem zbiorowego transportu publicznego. Zmiany ustawowe z 2011 r. implementujące rozporządzenie Komisji Europejskiej wpłynęły nań w niekorzystny sposób, a ich dalsze

obowiązywanie w obecnym kształcie może spowodować ograniczenie możliwości świadczenia usług zbiorowego transportu publicznego, kłopoty przewoźników z utrzymaniem się na rynku i wzrost kosztów dla samorządów.

Dyskutowano także o aktualnej sytuacji na kolei, w transporcie morskim oraz w inspekcji transportu. Członkowie Rady Branży Transport sporo uwagi poświęcili także pracom Rady Dialogu Społecznego. Odbyły się bowiem pierwsze posiedzenia ze-



spółów problemowych Rady i trwają prace nad aktywowaniem zespołów branżowych działających przy ministerstwach.

Wiceprzewodniczący OPZZ, Franciszek Bobrowski, zrelacjonował przebieg posiedzeń zespołów problemowych Rady i stanowiska OPZZ do poruszanych w ich trakcie tematów. Dotyczyły one m.in. projektu ustawy zmieniającej wysokość kwoty wolnej od podatku, świadczenia pn. 500+ oraz ograniczającego możliwość unikania opodatkowania. Przyjęto także informację o działaniach OPZZ na rzecz zmian w prawie zamówień publicznych celem wzmocnienia stosowania klauzul społecznych.



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

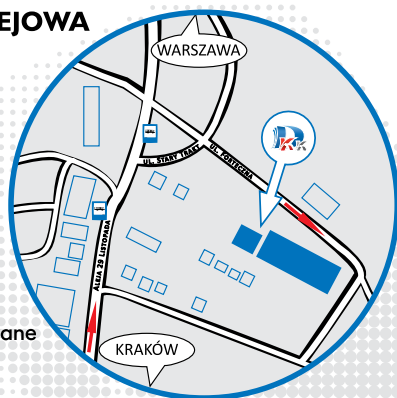
32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A
Centrala, Sekretariat
e-mail: biuro@drukkol.pl
tel./fax : 12 298-04-00

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

pod semaforem



Wielkopolski Oddział Przewozów Regionalnych – za powołanie organu zewnętrznego do kontroli biletów



Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa – za uruchomienie Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa i wznowienie dialogu

Działania ws. poprawy bezpieczeństwa

Prezydent ZZM Leszek Miętek zwrócił się do ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka o pilne podjęcie działań zmierzających do neutralizacji zagrożeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Poniżej przedstawiamy treść pisma z 4 lutego.

Jako grupa zawodowa – my, maszyniści jesteśmy szczególnie uwrażliwieni na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i reagujemy w sytuacjach, w których na bardzo zliberalizowanej Polskiej Kolei sprawy oszczędności na bezpieczeństwie traktowane są często jako obszary zdobywania przewag konkurencyjnych, co w konsekwencji prowadzi do zagrożeń zdrowia i życia ludzkiego.

Po największej w ostatnich latach katastrofie kolejowej pod Szczekocinami, której 4 rocznicę będziemy obchodzili za niespełna miesiąc, doprowadziliśmy do wydania przez ministerstwo 10-punktowego programu poprawy bezpieczeństwa, który do dziś jest w dużej części niezrealizowany.

Poprzednia ekipa rządowa zaniechała prac Komisji Bezpieczeństwa działającej pod patronatem ministra odpowiedzialnego za kolej, która była miejscem dyskusji, sygnalizowania i rozwiązywania problemów związanych z zagrożeniami bezpieczeństwa ruchu. To pokazuje, że dla poprzedników ważniejszym była swoboda gospodarcza i zysk, a także public relations, niż rzeczywista ochrona życia i zdrowia pasażerów.

Szczególnie dotkliwy w stanie bezpieczeństwa jest brak rozwiązań prawnych regulujących kwestie zasad bezpieczeństwa, a w szczególności:

1. pomimo delegacji ustawowej nie ujednolicono wszystkich instrukcji związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego stosowanych u różnych przewoźników i w związku z tym maszyniści pracujący na tej samej sieci kolejowej stosują się do różnych instrukcji, często sprzecznych.
2. pomimo wielu dowodów na łamanie przez maszynistów regulacji czasu pracy, stwierdzonych m.in. przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych i Urząd Transportu Kolejowego, do dziś nie przyjęto Ustawy o czasie pracy maszynistów pomimo tego, że założenia do niej były nam już przedstawione w lutym 2014 roku. Brak regulacji w tym względzie na wzór Ustawy o czasie pracy kierowców powoduje wiele nadużyć prowadzących do skrajnych przypadków pracy maszynistów 24 h na dobę. Same regulacje Kodeksu pracy w stosunku do



Pikieta pod Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju w marcu 2015 r.

Fot. RZ

maszynistów są niewystarczające i najgorsze jest to, że wiele nadużyć w czasie pracy maszynistów jest dokonywanych zgodnie z prawem, ze względu na brak Centralnego Rejestru Maszynistów.

3. Olbrzymie zagrożenia wynikają ze złej organizacji prac modernizacyjnych, często wykonywanych przez firmy nie mające elementarnej wiedzy o zasadach bezpieczeństwa ruchu kolejowego i organizacji pracy zgodnie z przepisami, a także nakładania na pracowników bezpośrednio związanych z ruchem kolejowym (maszyniści i dyżurni ruchu) nadmiaru dodatkowych obowiązków wynikających z prowadzonych prac. Dowodzi temu fakt, że największe katastrofy kolejowe w ostatnich latach, m.in. pod Szczekocinami i w Babach, miały miejsce na odcinkach objętych robotami torowymi. Szczególnie groźne są też przypadki niewłaściwego działania sygnalizacji sterowania ruchem kolejowym i nadużywania stosowania „sygnałów zastępczych” w prowadzeniu ruchu kolejowego.

Zagrożeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego jest znacznie więcej, jednak powyżej wymienione przez mnie trzy obszary wymagają pilnego działania Pana Ministra, bo stwarzają potencjalnie największe zagrożenia katastrofą kolejową.

W piśmie prezydent Miętek zapewnił o gotowości do rozmów w wyżej wymienionym zakresie.

Reaktywacja Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa

Wznowieniu prac Zespołu, w skład którego wchodzi przedstawiciele rządu, pracodawców oraz załogi, to krok w dobrym kierunku. Dialog społeczny jest niewątpliwie kluczem do rozwiązania nabrzmiałych problemów. Polska Kolej potrzebuje dobrej zmiany!

O reaktywację dialogu trójstronnego w poszczególnych branżach mocno zabiegały związki zawodowe. Szef Branży Transport OPZZ i prezydent ZZM Leszek Miętek w grudniowym GM mówił o potrzebie uruchomienia zespołu ds. kolei. Stało się to 15 lutego. W pierwszym od 3 lat posiedzeniu Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa ze strony rządowej uczestniczyli m.in. sekretarze stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa oraz Ministerstwie Skarbu Państwa: Kazimierz Smoliński i Marek Zagórski, minister ds. kolei w MIB Piotr Stomma, a także dyrektorzy Artur Kawalec i Mariusz Kubzdyl z resortu finansów oraz rodziny, pracy i polityki społecznej. Ze strony pracodawców natomiast kierujący PKP SA i PLK: Mirosław Pawłowski i Antoni Jasiński oraz Grażyna Blicharz z ZPK. Była też liczna delegacja związkowa, z ramienia ZZM także Henryk Kopański.

Kompleksowa odbudowa

Minister Stomma rozpoczął od przypomnienia historii i dotychczasowych działań Zespołu Trójstronnego, po czym określił



Od lewej: Sekretarz stanu w MIB Kazimierz Smoliński, podsekretarz stanu Piotr Stomma i Kamil Wilde, dyrektor Departamentu Kolejnictwa

strategiczne cele rządu, zmierzające do kompleksowej odbudowy polskiego sektora kolejowego, zarówno pasażerskiego, jak i towarowego. Co ważne, przy utrzymaniu w nim własności Skarbu Państwa. Innymi słowy, widmo prywatyzacji i wyprzedazy majątku kolejowego zostaje oddalone, bo transport kolejowy ma służyć polskiej gospodarce i społeczeństwu.

Kolej motorem rozwoju

Wicepremier, minister rozwoju Mateusz Morawiecki przedstawił 16 lutego szczegóły rządowego planu na rzecz odpowiedzialnego rozwoju. Kolej jest w nim znaczącym ogniwem.

– Plan jest zestawem narzędzi dynamizujących rozwój Polski. To działania, które doprowadzą do pozytywnej i lepszej jakościowo rozbudowy polskiej gospodarki. Państwo nie może być tylko stróżem i tylko kontrolerem, powinno być także przewodnikiem i partnerem. To istota naszego planu. Odpowiedzialny rozwój, który jest hasłem przewodnim, to rozwój oparty o solidne fundamenty ekonomiczne. To także wielowymiarowa solidarność społeczna – między pokoleniami teraźniejszymi i przyszłymi,

między poszczególnymi regionami, miastami i obszarami wiejskimi czy między pracodawcami a pracownikami – której źródłem jest troska o dobro wspólne – powiedział wicepremier Mateusz Morawiecki.

Silna, polska marka

Nowy model rozwoju gospodarczego opiera się na pięciu filarach:

- reindustrializacji (wspieranie istniejących i rozwijanie nowych przewag

konkurencyjnych i specjalizacji polskiej gospodarki),

- rozwoju innowacyjnych firm (budowa przyjaznego otoczenia i systemu wsparcia innowacji)
- zwiększeniu poziomu inwestycji,
- wsparciu polskich firm w eksporcie i inwestycjach zagranicznych
- rozwoju społecznym i regionalnym.

– Chcemy odbudować polski przemysł. Nie boimy się stwierdzenia, że kapitał ma narodowość. Chcemy, żeby polska marka była silna i rozpoznawalna na świecie – mówiła na konferencji prasowej premier Beata Szydło.

Kluczowym narzędziem do realizacji tej strategii ma być Polski Fundusz Rozwoju, który powstanie w oparciu o już istniejące instytucje, jak dzisiejszy BGK (jego częścią jest Fundusz Kolejowy), PARP, PIR, PAIiZ,

Jak uściślił minister Smoliński, co do zasady rząd zmierza do wykorzystania potencjału spółek Skarbu Państwa, które powinny ze sobą dobrze współpracować. Z tego też powodu „pod skrzydła” MIB wróciła poczta. – W przypadku braku efektywnej współpracy spółek SP, prosimy o sygnały – zaapelował do zgromadzonych minister Zagórski.



Według ministra Stomma, zmiany w obszarze kolejnictwa mają koncentrować się na dwóch obszarach: spójności komunikacyjnej i poprawie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Jednym z pierwszych projektów do realizacji jest idea jednego wspólnego biletu kolejowego dla wszystkich kolejowych przewoźników pasażerskich. Biletu, którego utworzenia od lat domagają się również związki zawodowe, dostrzegające korelację między dobrą ofertą a liczbą pasażerów. Problemów do rozwiązania jest jednak znacznie więcej. – Działania rządu nie mogą być prowadzone w oderwaniu od rozwiązywania problemów wskazywanych przez partnerów społecznych – zapowiedział minister Stomma.

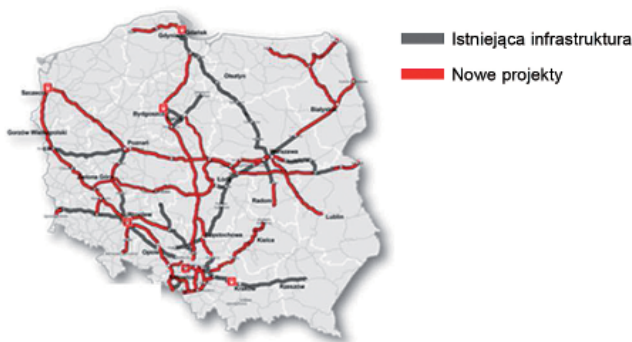
Punkty zapalne

Przewodniczący KKZZ, prezydent ZZM Leszek Miętek przedstawił pokrótce najważniejsze z nich. Rozpoczął od zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego, takich m.in. jak brak ustawy o czasie pracy maszynistów, której projekt ugrzązł w „zamrażarce”

oraz braku wspólnych instrukcji dla całej kolei. Uporządkowania wymaga także kompletny chaos jaki zapanował w systemie przewozów regionalnych. Potrzebą chwili jest naprawa szkód powstałych wskutek feralnego usamorządowienia i konsolidacja w tym obszarze. Wzmoczonej uwagi wymaga również kwestia prowadzenia inwestycji na liniach kolejowych. – One powinny być realizowane możliwie szybko, z zapewnieniem ciągłości przewozów, a także czemuś służyć, mieć charakter dźwigni finansowych – powiedział. Wiąże się z tym odrębna sprawa – organizacja ruchu podczas prac modernizacyjnych. – Wszystkie poważne wypadki kolejowe w ostatnich latach zdarzyły się w miejscach, gdzie trwały roboty – przypomniał Leszek Miętek.

W sprawach proceduralnych, przedstawiciele rządu zaproponowali korektę zasad funkcjonowania Zespołu, dotyczącą m.in. reprezentacji i terminów spotkań. Strona związkowa wysunęła natomiast propozycję powołania podzespołów problemowych. Wybrano także sekretarza Zespołu, którym został Kamil Wilde z Departamentu Kolejnictwa MIB. Następne posiedzenie ma się odbyć 7 marca.

Rafał Zarzecki



Nadrabianie zaległości na kolei wg planu na rzecz zrównoważonego rozwoju

ARP i KUKE. Zakres jego wsparcia obejmie małe i średnie firmy (co by oznaczało, że także Przewozy Regionalne), inwestycje, infrastrukturę, eksport, promocję, innowacje.

Luxtorpeda 2.0

Kolejnymi narzędziami są m.in. programy rozwojowe skupiające się na wspie-

raniu przez Państwo branż przemysłu, w których Polska może uzyskać przewagi konkurencyjne (tzw. inteligentne specjalizacje). Wśród nich wymieniony został przemysł kolejowy.

I tak celem zaprezentowanego dla przykładu programu pn. „Luxtorpeda 2.0”, w którym mają się specjalizować województwa wielkopolskie i kujawsko – pomorskie jest zaprojektowanie i wyprodukowanie polskich pojazdów na potrzeby komunikacji miejskiej. Wicepremier widzi duży potencjał związany z produkcją tabo-ru na potrzeby metra i kolei regionalnych, stworzeniem aglomeracji łódzko-warszaw-

skiej w oparciu o szybką kolej i unijnym wsparciem dla projektów taborowych. W Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowiska na rozwój transportu kolejowego w Polsce i niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach na lata 2014–2020 przewidziano 8,5 mld euro.

Krwiobieg gospodarki

Rząd infrastrukturę transportową uważa za krwiobieg gospodarki, więc chce odejść od koncepcji rozwoju kraju opartej na wspieraniu metropolii na rzecz zrównoważonego rozwoju. Nowe projekty kolejowe mają się wpisywać w tę filozofię, na czym skorzystają regiony wcześniej zaniedbywane, takie jak Polska Wschodnia (patrz mapa).

(raz)

Wokół wynagrodzeń w PKP Intercity

Administracyjno-związkowe zespoły robocze w PKP Intercity ds. wypracowania zasad zmierzających do likwidacji dysproporcji w wynagrodzeniach w poszczególnych grupach zawodowych spotkały się 26 stycznia.

Dyrektor wykonawcza ds. pracowniczych i operacyjnych Ewa Boguczewska-Jaczevska przedstawiła na wstępie propozycję zmiany modelu wynagradzania, polegającą na wprowadzeniu premii motywacyjnej. Pracodawca chce podzielić obowiązujący w spółce wskaźnik premii wynoszący obecnie 15 procent. Według propozycji, na element stały (np. wynagrodzenie zasadnicze) w wysokości 10 proc. i element zmienny uzależniony od wspólnie wypracowanych wskaźników premiowych, docelowo podlegających ocenie. Miały on wynosić 7 procent, z tym że część stała – być pomniejszona o pochodne.

Strona społeczna dała wyraznie do zrozumienia, że nie chce ukierunkowania rozmów dotyczących podwyżek na kwestię systemu premiowego w PKP Intercity. Związki zawodowe oczekują najpierw wykazania jakie środki spółka zamierza prze-

znaczyć na wzrost wynagrodzeń. Wtedy będzie można zastanawiać się jaką część można przeznaczyć na system premiowy, jaką na wyrównanie wynagrodzeń zasadniczych, a ile na podwyżki systemowe – uzasadniali reprezentanci załogi.

Propozycja pracodawcy – podwyżka w wysokości 70 zł – uznana została przez stronę społeczną za niską. Związki zawodowe przypomniły o braku podwyżek w ubiegłym roku. Poruszyły także kwestię wartości procentowych premii menedżerów w kontekście propozycji

zmiany systemu premiowego. Zażądały również zaprezentowania na kolejnym spotkaniu regulaminu wynagradzania dla pracowników wynagradzanych według krotności.

■

R.

Fot. G. Moc



Negocjacje w Cargo

W PKP Cargo trwają negocjacje w ramach sporu zbiorowego prowadzonego przez Krajowy Komitet Protestacyjno-Strajkowy.



Do kolejnego spotkania doszło 18 lutego. Pracodawca wysunął propozycję, by rozstrzygnięcia dotyczące kwestii placowych zapadły do 30 czerwca br. Strona związkowa w odpowiedzi zgłosiła swoje postulaty. Dotyczyły m.in. niewydziałania zorganizowanych części i funkcji PKP Cargo do innych podmiotów gospodarczych oraz wycofania się z pionowego zarządzania w zakładach pracy PKP Cargo i spółkach zależnych.

Negocjacje będą kontynuowane. Termin następnej tury rozmów wyznaczono na koniec lutego, już po zamknięciu numeru GM.

■

Ustalenia dialogu społecznego

Spotkanie w ramach dialogu społecznego prowadzonego w PKP Intercity, które odbyło się 19 lutego, przyniosło istotne ustalenia.

W kwestii postulatu dotyczącego jazd pociągów bez obsady konduktorskiej ze stacji postojowej do pierwszej stacji handlowej ustalono przejściowo, że w pociągach jadących po odcinkach linii z krawężnikami peronowymi w pociągu będzie znajdował się konwojent lub drzwi wagonów będą zamknięte „na kwadrat”, a w ciągu 14 dni dojdzie do spotkania przedstawicieli spółki odpowiedzialnych za bezpieczeństwo z przedstawicielami stro-

ny społecznej celem omówienia ewentualnych zagrożeń i ich eliminacji. Dokonano też zbadania chronometrażu czasu pracy drużyn konduktorskich i ustalono dokonanie takich pomiarów także w stosunku do rewidentów.

Jeśli chodzi o zagadnienia związane z problemami wynagrodzenia za jazdę z prędkością ponad 130 km/h, pracodawca zaproponował przyjęcie wspólnej interpretacji dotyczącej wysokości dodatku kilometrowego w sytuacji jazdy maszynisty wykonującego czynności pomocnika. Ustalono też z pracodawcą treść protokołu dodatkowego do ZUZP zmieniającego załącznik nr 15 ust. 6 zachowując prawo do dodatku kilometrowego dla maszynisty plus 300% przy jeździe w pojedynkę z prędkością ponad 130 km/h na odcinkach linii wyposażonych w odpowiednie systemy zabezpieczenia ruchu pociągów (ETCS).

W kwestii instrukcji związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów ustalono, że w ciągu 14 dni dojdzie do spotkania z przedstawicielami spółki i strony społecznej w kwestii omówienia ewentualnych nieścisłości i nieprawidłowości celem ich eliminacji. Ustalono też, że wszystkie zmiany do instrukcji będą objęte opiniowaniem przez stronę społeczną.



Sam nie dajesz już rady?

- Nie trać energii, wstąp do ZZM.
- Moc w organizacji.
- Siła we współdziałaniu.
- Razem możemy więcej!

Zobacz czym się zajmujemy

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

Wypełnij ankietę!

Wszystkim członkom ZZM przypominamy o ankiecie na temat działalności naszej organizacji. Jeszcze można się zgłaszać po kwestionariusz do przewodniczących organizacji. Liczy się dla nas każda Wasza opinia.

Ankieta to dobra okazja by wypowiedzieć się na ważne tematy, ocenić podejmowane przez związek inicjatywy i wyrazić swoje oczekiwania odnośnie przyszłości. Dlaczego to takie ważne? Bo związek tworzą członkowie i chcemy zasięgnąć opinii każdego z osobna. Pozwoli to na maksymalne dostosowanie strategii działania organizacji do oczekiwań i potrzeb członków ZZM. Pytania dotyczą m.in. spraw związkowych i maszynistowskich, warunków pracy, czy działań i członkostwa w ZZM.

Warto wypełnić ankietę rzetelnie oraz szczerze, czyli nie sugerując się zdaniem Kolegów, Koleżanek czy przełożonych. Ankieta jest w pełni anonimowa.

Spotkanie z zarządem PR

Na spotkaniu ze związkami zawodowymi 11 lutego Zarząd Przewozów Regionalnych przedstawił zamierzenia na przyszłość. Mowa była także o sprawach pracowniczych.

Zarząd PR przedstawił stronie społecznej informacje o zyskach i kosztach spółki, kierunkach rozwoju i planach moderniza-

cyjnych na najbliższe lata. Poruszył też kwestie związane z planem naprawczym i restrukturyzacją spółki. Do będącego jed-

nym z elementów całej układanki Programu Dobrowolnych Odejść zgłosiło się jak dotychczas 1100 pracowników spółki. Zarząd zadeklarował, że rozpocznie rozmowy o wydłużeniu terminu

zgłaszania się do PDO w Dolnośląskiem, Łódzkiem i Małopolsce. Pierwotnie miał się zakończyć w marcu 2016 r.

Przedstawiciele ZZM podjęli na spotkaniu sprawę powołania w jednym z oddziałów PR zewnętrznego organu kontrolnego do uszczelniania wpływów ze sprzedaży biletów. W obliczu zgłaszania się do programu dobrowolnych odejść pracowników drużyn konduktorskich, w zatrudnianiu firm zewnętrznych do tego typu zadań nie ma jakiegokolwiek logiki, nie mówiąc o stronie kosztowej przedsięwzięcia czy doświadczeniach z poprzednich lat – argumentowali. Koniec końców ustalono wspólnie, że zostanie utworzona brygada kontrolna zrzeszająca pracowników PR.

Na zgodność stanowisk nie ma raczej co liczyć w kwestii podwyżek dla załogi. Związki zawodowe dowiedziały się na spotkaniu, że kierownictwo spółki pierwszy wzrost wynagrodzeń w Przewozach Regionalnych planuje dopiero w 2019 roku – w wysokości 1%. Można się więc w najbliższym czasie spodziewać pisemnego wystąpienia o wzrost wynagrodzeń w spółce. ■

(L)



EN57AL w nowym malowaniu

Fot. PR

PERSONALIA



NOWY GIP... Roman Giedrojc został 4 lutego powołany na stanowisko głównego inspektora pracy przez marszałka sejmu. W Państwowej Inspekcji Pracy od 1985 roku. Kolejno był inspektorem pracy, nadinspektorem pracy, kierownikiem słupskiego oddziału Okręgowego Inspektoratu Pracy w Koszalinie i OIP w Gdańsku. W latach 2006–2008 roku zastępca głównego inspektora pracy, a ostatnio kierownik słupskiego oddziału OIP w Gdańsku.

Posel na Sejm RP III kadencji (1997–2001), wiceprzewodniczący Rady Ochrony Pracy przy Sejmie RP (1998–2001). W 2014 r. został wybrany na radnego Sejmiku Województwa Pomorskiego. Wykładowca z zakresu prawa pracy na Katolickim Uniwersytecie Lubelskim, w Społecznej Akademii Nauk w Łodzi oraz Wyższej Hanzeatyckiej Szkole Zarządzania w Słupsku.

Absolwent Wyższej Szkoły Inżynierskiej w Koszalinie i Akademii Rolniczej w Lublinie. Ukończył także studia pody-

plomowe z zakresu prawa pracy na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu.



...I SZEF ARP. Nowym prezesem Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. jest od 21 stycznia Marcin Chludziński. Jak podała w komunikacie ARP, mający wieloletnie doświadczenie menedżerskie w branży doradczej oraz nadzorcze korporacyjnym. Od 2004 roku związany z firmą Invent Grupa Doradztwa i Treningu, gdzie od 2006 roku pełnił funkcję prezesa zarządu tej spółki. Kierował również pracami think tanku gospodarczo-regulacyjnego Fundacji Republikańskiej i współpracował w charakterze wykładowcy m.in. z Uniwersytetem Warszawskim, Collegium Civitas oraz Uczelnią Łazarskiego. Obecnie jest członkiem rady nadzorczej PZU SA.

Absolwent Centrum Rozwoju Regionalnego i Lokalnego oraz Wydziału Dziennikarstwa i Nauk Politycznych Uniwersytetu Warszawskiego. ■

Być jak kolejowa FC Barcelona

Posiedzenie Sektora Przewozów Pasażerskich 27 stycznia, poszerzone o przewodniczących kół, odbyło się z udziałem prezesa zarządu PKP Intercity Jacka Leonkiewicza. Problematyka oscylowała wokół kwestii będących przedmiotem dialogu społecznego w spółce, ale nie tylko.

W pierwszej, wewnętrznej, części posiedzenia Sektora „na tapetę” trafiło spotkanie związków zawodowych z zarządem PKP Intercity ws. wzrostu wynagrodzeń. Przedstawiona propozycja kierownictwa spółki została zgodnie uznana za dalece niewystarczającą w stosunku do oczekiwań załogi.

O sytuacji spółki mówił członek Rady Nadzorczej PKP Intercity i wiceprezydent

ZZM Krzysztof Ciećka. Prezydent ZZM Leszek Miętek obszernie scharakteryzował aspekty związane z wszczętym dialogiem społecznym. Przypominamy, że powstał na tle: zatrudniania maszynisty w charakterze pomocnika w pociągach kursujących powyżej 130 km/h i wynagrodzenia (mnożnik) z tego tytułu, zmian w instrukcjach wewnętrznych skutkujących nieprawidłowościami, nienaliczania dodatku kilometrowego maszynistom



Zwrot w Cargo

W posiedzeniu Sektora Przewozów Towarowych 1 lutego udział wzięli Maciej Libiszewski, prezes zarządu PKP Cargo i Zbigniew Prus, zastępca dyrektora Biura Realizacji Przewozów w spółce. Spotkanie podzielone zostało na część eksploatacyjno-przewozową oraz dotyczącą strategii firmy.

Dyrektor Prus omówił wyniki eksploatacyjne za 2015 rok oraz przedstawił założenia eksploatacyjne na 2016 r.

Spółka PKP Cargo S.A. w ubiegłym roku odnotowała spadek pracy przewozowej, nastąpił spadek prędkości handlowej oraz

wydłużenie tras przesyłowych ze względu na objazdy wprowadzone z powodu remontów i modernizacji linii kolejowych.

– W związku ze spadkiem pracy przewozowej spółka zmuszona jest do alokowania pracowników do innych zakładów, gdzie drużyny trakcyjne będą mogły być lepiej wykorzystywane – powiedział dyrektor Prus. – Biuro Realizacji Przewozów mając na uwadze efektywność pracy zespołu drużyn trakcyjnych co jakiś czas wprowadza nowe odcinki obsługi – jednostronnej

lub dwustronnej, w zależności od pojawiania się pociągów na danym odcinku linii, co pozwala na wyrównanie nasycenia pracą pomiędzy sekcjami bądź zakładami spółki – dodał.

Członkowie SPT ZZM poddawali w wątpliwość zasadność wprowadzenia obsługi jednostronnej, przywołując przykłady postojów pociągu z powodu braku maszynisty z miejsca obsługującego dany odcinek. Zwrócili też uwagę na to, że alokacja do innego zakładu spół-





i braku klarownych regulacji jazdy pociągów do i ze stacji technicznych na pierwszą stację handlową bez obsady konduktorskiej.

Prezes PKP Intercity Jacek Leonkiewicz podziękował za zaproszenie, po czym przedstawił wyniki przewozowe spółki w 2015 roku. – To był bardzo dobry rok. Udało nam się odwrócić pewien trend. Przewieźliśmy ponad 31 mln pasażerów, o 5 więcej niż w poprzednim – powiedział. Jak ujawnił, w 2016 roku spółka chce przewieźć 37 mln pasażerów, najwięcej w swojej do-

tychczasowej historii. Zapowiedział również dążenie do tego, aby PKP Intercity była najlepszą opcją nie tylko dla podróżnego, ale i „pierwszym wyborem” dla czynnych kolejarzy oraz osób zainteresowanych pracą na polskiej kolei. Jak to określił, FC Barceloną wśród firm kolejowych.

Członków Sektora interesowały sposoby realizacji tych planów oraz sprawy taborowe. Występujące ostatnio trudności z taborem prezes Leonkiewicz uznał za chorobę wieku niemowlęcego. Zapytany o plany na najbliższy okres w tym zakresie, zapowiedział modernizację „siódemek” – m.in. pod kątem przystosowania ich do

tychczasowej historii. Zapowiedział również dążenie do tego, aby PKP Intercity była najlepszą opcją nie tylko dla podróżnego, ale i „pierwszym wyborem” dla czynnych kolejarzy oraz osób zainteresowanych pracą na polskiej kolei. Jak to określił, FC Barceloną wśród firm kolejowych.

160 km/h. Z sali padały również pytania o kwestie naborów i zapotrzebowania spółki na maszynistów oraz do drużyn konduktorskich. Poruszona została także kwestia pomieszczeń oczekiwania, skąd maszyniści bywają wypraszeni. W efekcie, jak to delikatnie ujął jeden z kolegów, zdarzają się przypadki oczekiwania na objęcie pojazdu wśród „ludzi pachnących ulicą”.

Wybrzmiały również problemy związane z wdrażaniem systemu IVU, dotyczące np. ustawiania harmonogramów pracy, korygowania i wprowadzania zmian, przez co osoby obsługujące IVU mają obawy o właściwe przeliczenie wynagrodzeń. Prezes PKP Intercity uważnie ich wysłuchał, zapewniając, że rozwiązanie jest z najwyższej półki, niezbędne do zapewnienia efektywnych obiegów.

■
(L)



ki wymaga zgody pracownika. Zapewnili, że pracownicy drużyn trakcyjnych jako zespół utożsamiają się z potrzebami spółki, jednak za ponoszenie takich uciążliwości wnioskuje o przywrócenie dodatku alokacyjnego w wysokości 1 tys. zł miesięcznie, jak było do końca 2015 r.

Prezes Maciej Libiszewski przedstawił natomiast bieżącą sytuację oraz perspektywy PKP Cargo. Na złożoną – jak to określił – sytuację firmy mają wpływ czynniki zewnętrzne i wewnętrzne. Wśród

zlecenia usług podmiotom narodowym. W sferze czynników wewnętrznych zarząd będzie szukał przychodów, a nie cięcia kosztów – zapowiedział szef PKP Cargo. – Docelowo nastąpi rezygnacja z zarządzania pionowego i zarządzania centralnego. Nastąpi powrót do struktury zakładów oraz przywrócone zarządzanie obszarowe, gdzie jest bliskość przedstawicieli handlowych z kontrahentem. Będą poszukiwani specjaliści z długoletnim stażem na kolei – zadeklarował.

tych pierwszych ulec zmianie powinna równość traktowania podmiotów działających na naszym rynku przewozowym – wzrosnąć przewozy koleją jako transportem bezpiecznym i ekologicznym oraz preferencje

Prezydent ZMZ Leszek Miętek zapytał o współpracę z partnerami społecznymi. Prezes Libiszewski oświadczył, że nie widzi możliwości zarządzania spółką bez dialogu społecznego i współpracy ze związkami zawodowymi. Jak wiadomo, formalnie strajk został odroczony do 31 marca. – Trzeba szybko ustabilizować sytuację w spółce oraz dać pozytywny sygnał do akcjonariuszy – powiedział szef Cargo. Krokiem w dobrym kierunku mają być też zmiany w statucie firmy, których ma dokonać Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy.

Padło również pytanie czy planowana jest zmiana liczby zakładów. Prezes odpowiedział, że struktura na razie pozostaje, chyba, że będą powody do zmian, przy czym należy zachować ostrożność ws. wydzielania większej liczby zakładów. Członków sektora nurtowała także kwestia zakupu Orlen KolTrans i zorganizowanej części przedsiębiorstwa EuroNaft Trzebiń. Poinformowali także o kontrowersjach jakie wśród załogi budzi zmiana logotypu i barw firmy.

Dodatek dla emerytów i rencistów

W dniu 1 marca 2016 roku wchodzi w życie ustawa, która przyznaje emerytom i rencistom jednorazowy dodatek. Kwota pieniężna zostanie wypłacona tylko jeden raz. Jakże dokładnie świadczenia uprawniają do otrzymania dodatku?

Jednorazowy dodatek przysługuje osobom, które w dniu 29 lutego 2016 r. mają prawo do:

- 1) świadczeń, o których mowa w art. 2 pkt 1 lit. a i b ustawy z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin (Dz. U. z 2015 r. poz. 840 i 1844),
- 2) świadczeń z ubezpieczenia emerytalno-rentowego, o których mowa w art. 18 pkt 1–4 ustawy z dnia 20 grudnia 1990 r. o ubezpieczeniu społecznym rolników (Dz. U. z 2015 r. poz. 704, z późn. zm.2),
- 3) świadczeń, o których mowa w art. 12 i art. 16 ustawy z dnia 24 stycznia 1991 r. o kombatantach oraz niektórych osobach będących ofiarami represji wojennych i okresu powojennego (Dz. U. z 2014 r. poz. 1206 oraz z 2015 r. poz. 693 i 2281),
- 4) świadczeń, o których mowa w art. 2 pkt 1 lit. a–c ustawy z dnia 10 grudnia 1993 r. o zaopatrzeniu emerytalnym żołnierzy zawodowych oraz ich rodzin (Dz. U. z 2015 r. poz. 330 i 1830),
- 5) świadczeń, o których mowa w art. 2 pkt 1 lit. a–c ustawy z dnia 18 lutego 1994 r. o zaopatrzeniu emerytalnym funkcjonariuszy Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Państwowej Straży Pożarnej i Służby Więziennej oraz ich rodzin (Dz. U. z 2015 r. poz. 900, 1268 i 1830),
- 6) emerytur i rent, o których mowa w art. 3 pkt 1–3 ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Fundu-

szu Ubezpieczeń Społecznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 748, z późn. zm.3),

- 7) świadczeń, o których mowa w art. 100 § 1 i 2 oraz art. 102 § 1 ustawy z dnia 27 lipca 2001 r. – Prawo o ustroju sądów powszechnych (Dz. U. z 2015 r. poz. 133, z późn. zm.4),
- 8) rent, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 6–8 oraz art. 49, art. 50 i art. 52 ustawy z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 1242 i 1442),
- 9) rent, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 3 i 4 ustawy z dnia 30 października 2002 r. o zaopatrzeniu z tytułu wypadków lub chorób zawodowych powstałych w szczególnych okolicznościach (Dz. U. z 2013 r. poz. 737),
- 10) renty socjalnej, o której mowa w ustawie z dnia 27 czerwca 2003 r. o rencie socjalnej (Dz. U. z 2013 r. poz. 982, z późn. zm.5),
- 11) świadczenia przedemerytalnego i zasiłku przedemerytalnego, o którym mowa w ustawie z dnia 30 kwietnia 2004 r. o świadczeniach przedemerytalnych (Dz. U. z 2013 r. poz. 170 oraz z 2014 r. poz. 598 i 1682),
- 12) świadczenia, o którym mowa w art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o świadczeniu pieniężnym i uprawnieniach przysługujących cywilnym niewidomym ofiarom działań wojennych (Dz. U. Nr 249, poz. 1824, z 2010 r. Nr 225, poz. 1465 oraz z 2011 r. Nr 122, poz. 696),
- 13) okresowej emerytury kapitałowej, o której mowa w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 21 listopada 2008 r. o emery-

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.

turach kapitałowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 1097),

- 14) emerytury, o której mowa w art. 1 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych (Dz. U. z 2015 r. poz. 965 i 1240), – i inne.

Świadczenie otrzymają osoby, które w dniu 29 lutego 2016 roku otrzymują świadczenia niższe niż 2000 zł. W przypadku gdy osoba uprawniona pobiera więcej niż jedno świadczenie, które uprawnia do dodatku, przy ustalaniu wysokości świadczeń na dzień 29 lutego 2016 r. przyjmuje się sumę przysługujących świadczeń wypłaconych w zbiegu. Uwaga, w razie zbiegu prawa do więcej niż jednego świadczenia osobie uprawnionej przysługuje jeden dodatek.

Dodatek przysługuje w wysokości:

- 1) 400 zł – jeżeli świadczenie lub suma świadczeń przysługujących osobie uprawnionej nie przekracza kwoty 900 zł;
- 2) 300 zł – jeżeli świadczenie lub suma świadczeń przysługujących osobie uprawnionej wynosi powyżej 900 zł, nie więcej jednak niż 1100 zł;
- 3) 200 zł – jeżeli świadczenie lub suma świadczeń przysługujących osobie uprawnionej wynosi powyżej 1100 zł, nie więcej jednak niż 1500 zł;
- 4) 50 zł – jeżeli świadczenie lub suma świadczeń przysługujących osobie uprawnionej wynosi powyżej 1500 zł, nie więcej jednak niż 2000 zł.

Dodatek wypłaca się osobie uprawnionej z urzędu. Oznacza to, że nie trzeba składać wniosku, aby go otrzymać. ■

Małgorzata Karolczyk-Pundyk
Kancelaria-porada.pl

Nowy symulator jazdy w PR

W siedzibie Zakładu Napraw Taboru w Kruszewcu 28 stycznia zainaugurował działalność nowoczesny symulator zmodernizowanego elektrycznego zespołu trakcyjnego serii EN57AL.



Jazda pokazowa w symulatorze

W uroczystym spotkaniu połączonym z prezentacją wzięli udział m.in.: Jan Wieruszowski, starosta powiatu opoczyńskiego, dyrektorzy oddziałów Przewozów Regionalnych, przedstawiciele związków zawodowych i maszyniści instruktorzy. Symbolicznego otwarcia dokonał Marcin Domagała, dyrektor ZNT w Kruszewcu.



Stanowisko instruktora

Symulator składa się ze stanowiska instruktorskiego oraz odwzorowanej w 100 proc. kabiny maszynisty. Korzystając z nowego symulatora, przyszli i obecni maszyniści mogą „poprowadzić” pociąg z prędkością do 120 km/h. Każdy z uczestników imprezy mógł sprawdzić swoje umiejętności obsługi składu EN57AL oraz zwiedzić hale naprawcze, w których wykonywane są naprawy okresowe czwartego poziomu utrzymania (P4).

Unowocześnienie floty to jeden z kluczowych obszarów restrukturyzacji Przewozów Regionalnych. Modernizacje składów oraz zakupy nowych pojazdów prowadzone są zarówno przez przewoźnika, jak również przez samorządy wojewódzkie.



(M)

Fot. Archiwum PR *Pulpit maszynisty*



Kabina maszynisty

REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA REKLAMA

TECHNIKUM KOLEJOWE



im. Mikołaja Kopernika w Bydgoszczy
Bydgoszcz, ul. Unii Lubelskiej 4c
tel. 52 584 10 06, tel. 502 340 870

REKRUTACJA

Do klas pierwszych różnych specjalności przyjmujemy wszystkich chętnych absolwentów gimnazjów.
Nauka w szkole jest bezpłatna, trwa cztery lata i kończy się maturą.



www.kolejowe.edu.pl

www.kolejowe.edu.pl

Nie mówimy żegnaj

Kolejni nasi koledzy po długoletniej pracy udali się na zasłużone emerytury.



Swoją ostatni pociąg starszy maszynista Andrzej Majewski przyprowadził 19.11.2015 r., a starszy maszynista Jerzy Rogowski miesiąc później (21 grudnia). Obaj przez lata dali się poznać jako dobrzy koledzy, profesjonalni fachowcy, z ponad trzydziestoletnią praktyką w zawodzie maszynisty. Żegnali ich koledzy maszyniści, przyjaciele oraz przedstawiciele administracji Oddziału PR w Olsztynie, życząc długich lat życia i spełnienia zamierzeń na zasłużonej emeryturze. (TG)



W Poznaniu 14 stycznia odbyło się pożegnanie dwunastu maszynistów odchodzących na emeryturę. Wśród nich 9 maszynistów z PR Poznań oraz 3 z Zakładu Zachodniego Poznań PKP Cargo. W spotkaniu brało udział blisko 60 osób, w tym przedstawiciele kierownictwa PR Poznań. (BJ)

Mundur to nie odzież robocza

Odpowiednie umundurowanie to nie tylko kwestia estetyki oraz identyfikacji wizualnej, ale i poczucie komfortu wpływające zarówno na zdrowie użytkownika, jak i bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Mówiliśmy o tym na konferencji poświęconej zagadnieniu umundurowania pracowników transportu.

Zorganizowała ją 20–21 stycznia w Smardzewicach Polska Izba Producentów na Rzecz Kolei, z udziałem przedstawicieli branży transportowej, producentów tekstyliów, zakładów zajmujących się produkcją umundurowania oraz przedstawicieli związków zawodowych. ZYM reprezentował wiceprezydent Sławomir Centkowski.

W konferencji udział wzięło wielu ekspertów, jak Jarosław Konieczny z Centrum Naukowo-Dydaktycznego Transportu Kolejowego, czy prof. Jadwiga Sójka-Ledakowicz z Instytutu Włókiennictwa, która przedstawiła analizę środków chemicznych używanych do produkcji umundurowania. Tanie zamienniki czy też

źle dobrane komponenty spowodować mogą uszczerbek na zdrowiu użytkownika – przestrzegala – dlatego wszystkie materiały powinny posiadać wymagalne atesty. Inna sprawa, to kwestia kontroli i odpowiednich przepisów ściśle określających jakość użytych materiałów. Ich brak to zachęta do używania tańszych



Triumf SKM w futsalu

W IV edycji turnieju halowego piłki nożnej o Puchar Przewodniczącego ZZM PR w Szczecinie zwyciężyli zawodnicy SKM w Trójmieście.

Zawody odbyły się 23 stycznia w miejscowości Chociwel (zachodniopomorskie). W tym roku rywalizowało sześć drużyn: ZZM PR Szczecin Wzgórze Hetmańskie, CT Zachodni stażyści na maszynistów, PR Wrocław, ZZM Cargo Szczecin, IC Szczecin i SKM Trójmiasto. Grano tradycyjnie w składach 5-osobowych, każda ekipa z każdą.

Najlepszą drużyną okazała się trójmiejska SKM, która wywalczyła okazały puchar dla zwycięzców. Królem strzelców turnieju został natomiast zawodnik gospodarzy – ZZM PR Szczecin – Daniel Miszczuk.

– Chciałem złożyć wyrazy podziękowania dla burmistrza Chociwel



la Stanisława Szymczaka i radych za pomoc w zorganizowaniu turnieju. Zapraszam za rok – powiedział Ryszard Król, przewodniczący ZZM PR w Szczecinie.

zamienników, mogących stwarzać zagrożenie dla zdrowia.

Bardzo ważny jest rodzaj materiału. – W kabinie maszynisty panują skrajne warunki – od temperatur wysokich do ujemnych, szczególnie w momencie uruchamiania pojazdu – uczuła zgromadzonych wiceprezydent Centkowska. – Mundur musi być również elementem chroniącym pracownika przed ryzykami związanymi z wykonywaniem zawodu, jak np. kontakt z ogniem. Właściwe użycie materiału oraz dopasowanie do sylwetki w sytuacjach ekstremalnych może ratować zdrowie lub życie. A nawet z pozoru mało istotny element, jakim są guziki, wykonany z nieodpowiedniego materiału może stanowić zagrożenie – przypominał.

Inną sprawą jest odpowiednie oznakowanie – zarówno branżowe czy wymagane przez pracodawcę. Przedstawiciele zwią-



ków zawodowych zwrócili m.in. uwagę na aspekty kolejarskiego etosu i tradycji

oraz powrotu na mundury symboli narodowych.

PS

Zmarł konstruktor SUW 2000

W Poznaniu po ciężkiej chorobie w wieku 77 lat zmarł dr hab. inż. Ryszard Maria Suwalski.



Był jednym z najwybitniejszych polskich konstruktorów taboru szynowego, twórcą systemu samoczynnej zmiany rozstawu kół pojazdów szynowych SUW 2000, za który w 2003 r. otrzymał nagrodę prezydenta RP – Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski.

Miał w swoim bogatym dorobku naukowym i zawodowym nie tylko SUW 2000, ale także 42 prace twórcze oraz 60 wynalazków opatentowanych w urzędzie patentowym. Przez wiele lat związany był z PKP Cargo.

JM

Z żalem informujemy, że 12 lutego 2016 r. zmarł przeżywszy lat 63

RYSZARD SMYCZEK

Były maszynista

Oddziału Łódzkiego Przewozów Regionalnych Sp. z o.o.

Rodzinie i bliskim

wyrazy współczucia

składają

Koleżanki i koledzy z ZZMK w Łodzi

Z żalem informujemy, że 15 stycznia 2016 r. zmarł nagle

MAREK Blicharz

Maszynista instruktor

z Oddziału Lubelskiego Przewozów Regionalnych

Rodzinie i bliskim

wyrazy współczucia

składają

koledzy maszyniści z Oddziału Lubelskiego PR oraz Rada Zakładowa ZZMK PR Lublin

W dniu 4.02.2016 w wieku 66 lat odszedł kolega

Mieczysław Książek

współzałożyciel i pierwszy przewodniczący

ZZMK w Lokomotywni Oświęcim

Rodzinie i bliskim

wyrazy współczucia

składają

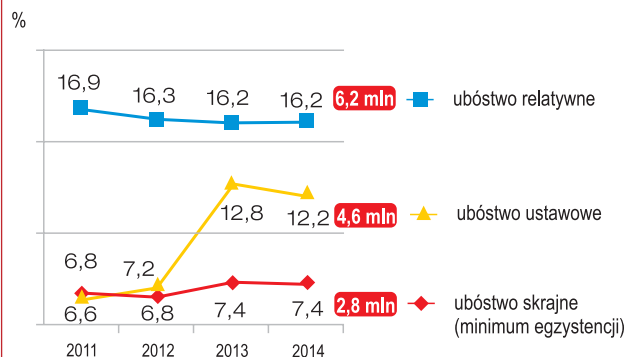
koleżanki i koledzy

z b. lokomotywni Oświęcim i Czechowice Dziedzice

Barometr



Ubóstwo w Polsce w latach 2011–2014



Procent osób w gospodarstwach domowych wg przyjętych w danym roku norm oraz w mln osób. Źródło: GUS, Ubóstwo w Polsce w latach 2013 i 2014.

LICZBA MIESIĄCA



Tyle osób ma liczyć wkrótce Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych. Dotychczas w jej skład wchodziło czterech członków stałych i 1 pracownik administracyjny.

Cytat miesiąca

**REMONT MAGISTRALI
KRAKÓW-KATOWICE
MIAŁ SIĘ SKOŃCZYĆ 2 LATA TEMU**



A WŁAŚCIWIE SIĘ NIE ZACZAŁ

Jakub Majewski, szef fundacji Pro-Kolej na Twitterze, 27.01.2016

Czekoladowa makieta

W ferie zimowe w Muzeum Kolejnictwa można było oglądać niezwyklej makietę wykonaną z blisko 500 kilogramów czekolady. Zajęła 12 metrów kwadratowych powierzchni, wypełniając wspaniałym aromatem cały obiekt.

„Eksponatu” użyczył znany producent słodyczy E.Wedel. Jego autorem jest jeden z najślyniejszych polskich cukierników Janusz Profus. Makietka została wykonana w skali G, czyli 1:22,5, a niemal wszystkie elementy są z czekolady, głównie deserowej i gorzkiej. Czyli góry, doliny, drzewa, samochody, zwrotnice, tunel, dworzec, przejazd kolejowy i pociąg składający się z lokomotywy parowej BR 80 z wagonami towarowymi, cysterną, węglarkami i platformami. Wyjątek stanowią mechanizmy kolejki oraz tory (czekolada nie przewodzi prądu), których łączna długość wynosi ok. 30 metrów.

Prezentacji makietki towarzyszyła miniwystawa starych opakowań wędlo-wskich czekolad z motywami kolejowymi, autorstwa Bohdana Wróblewskiego.



PRZEKAŻ 1% LUB DAROWIZNĘ NA SZLACHETNY CEL!

KRS:

0000270809



TYTUŁ WPLATY/CEL SZCZEGÓŁOWY:
Leśniak, 4850

GRZEGORZ LEŚNIAK, 33-letni mąż Elżbiety oraz ojciec Aleksandra. 9 sierpnia 2015 r. w wyniku niefortunnego wypadku na basenie doznał poważnego urazu kręgosłupa).



TYTUŁ WPLATY/CEL SZCZEGÓŁOWY:
Dybowski, 5002

ADRIAN DYBOWSKI, 21-letni syn maszynisty z PR Olsztyn, 25 maja 2015 roku uległ bardzo poważnemu wypadkowi – wjechał w niego TIR, miążdząc od pasa w dół.

Dzięki pomocy ludzi dobrego serca będą mieli szansę na profesjonalną terapię, rehabilitację i powrót do zdrowia.

NR KONTA: 62 1600 1286 0003 0031 8642 6001

Fundacja Avalon
Bezpośrednia Pomoc Niepełnosprawnym
ul. Michała Kajki 80/82/1, 04-620 Warszawa

tel. (22) 266 82 36; kom. 666 324 328
www.fundacjaavalon.pl
kontakt@fundacjaavalon.pl

R.

Siemasz młody kolego, przeczytaj to do Ciebie!

- ✓ Uczęszczasz na szkolenie na licencję maszynisty?
- ✓ Zdałeś egzamin i odbywasz staż na świadectwo maszynisty?
- ✓ Jesteś lub za chwilę będziesz pomocnikiem maszynisty?

DOBRZE TRAFIŁEŚ.

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

Nasz związek oferuje swoim członkom wiele atrakcyjnych i pomocnych narzędzi:

- 👍 ubezpieczenie na życie
- 👍 ubezpieczenie OC w pracy
- 👍 pomoc związkowego prawnika
- 👍 tanie telefony dla Ciebie i Twoich najbliższych
- 👍 możliwość realizowania się w związku, np. w Komisji Młodych ZZM
- 👍 integracja z kolegami ze szlaku.

TRZYMAJ Z NAMI – najpotężniejszą branżową organizacją zrzeszającą polskich maszynistów kolejowych.

ZM TO SIŁA ORAZ TRADYCJA WIELU POKOLEŃ. Działamy od 1919 roku. Jeśli chcesz do nas dołączyć, na stronie www.zzm.org.pl znajdziesz dane teledro-sowe do organizacji związkowych zrzeszonych w ZZM. Możesz także zadzwonić lub wysłać maila do Biura Rady Krajowej. Namiary znajdziesz w stopce redakcyjnej.



CZEKAMY NA CIEBIE!



Humor

Przychodzi syn do ojca i mówi:
 – Tato, zakochałem się! Umówiłem się na randkę z fajną dziewczyną!
 – To świetnie, synu. Kim ona jest?
 – na to ojciec.
 – To Sandra, córka sąsiadów.
 – Muszę ci coś powiedzieć, ale obiecaj, że nie powiesz mamie. Sandra jest twoją siostrą.

Chłopak się wycofał. Po kilku miesiącach zwraca się do ojca:
 – Tato, znowu się zakochałem. Jest jeszcze ładniejsza!
 – To świetnie, synu. Kim ona jest?
 – To Asia. Córka sąsiada.
 – Och... Ona też jest twoją siostrą. Sytuacja powtórzyła się parę razy. Syn wściekł się na ojca i pobiegł do matki.

– Mamo, jestem taki zły na ojca! Zakochałem się w sześciu dziewczynach, ale nie mogłem się z nimi umawiać, bo tata jest ojcem ich wszystkich!

Matka przytuliła go i powiedziała na to:

– Synku, możesz umawiać się z kim zechcesz. Nie musisz go słuchać. On nawet nie jest twoim ojcem...

•
 – Słuchaj, szukam dobrego księgowego. Znasz kogoś takiego?

– Znam, ale będzie dostępny dopiero za rok.

– Kontrakt?

– Nie. Wyrok.

•
 Spotykają się dwie dawne przyjaciółki.

– A jak dzieci? – pyta jedna drugiej.

– Córka wyszła za męża. Dobrze trafiła. Chłop pomaga jej sprzątać, myje okna. Zadowolona jest.

– A syn?

– Źle trafił. Żołna jedna każe mu sprzątać, myć okna i nawet obiady gotować.

Fraszki Jerzego Szulca

KLEPTOMAN

*Klepał trzy po trzy i wyszedł cało
 Choć piątej kleпки mu brakowało.*

FORTUNA

*Kołem się toczy, więc się przejedzie
 I ten, któremu dobrze się wiedzie.*

GESTYKULACJA

*Pokazał na migi nam pirat drogowy
 Gdzie ręka się zgina i palec środkowy.*



Modelarstwo



Model pociągu ratunkowego wykonany w skali „0” przez Adama Borysiaka ze Szczecina.

Fot. G. Moc

Filatelistyka

W tym roku mija 80. rocznica powstania Lokomotywowni Warszawa Grochów.

Obsługę zespołów trakcyjnych przez punkt rewidencki Warszawa Grochów rozpoczęto w 1936 roku. Po dwóch latach zbudowano budynek elektrowozowni. Dziś obiekty zajmujące 64 hektary powierzchni, na których ułożono 57 km torów należą do spółki PKP Intercity. Znajdują się tu hale w których wykonywane są naprawy elektryczne i mechaniczne lokomotyw i przeglądy wagonów osobowych.

Prezentowana okolicznościowa kartka pocztowa sprzed 30 lat upamiętnia 50-lecie lokomotywowni. Ostemplowana jest datownikiem okolicznościowym, w którego części graficznej widzimy plan śródmieścia Warszawy z zaznaczoną siecią linii kolejowych. W części opisowej napis: „50 lat trakcji elektrycznej Prusków-Warszawa-Otwock”. Datownik ten stosowany był w Urzędzie Pocztowym Warszawa 1 w dniu 15.12.1986 rok.



(amur)



Sieć ośrodków
w całej Polsce!

Zadzwoń lub
zarezerwuj on-line

www.naturatour.pl
Infolinia: 801 000 527

ZAPLANUJ LETNI WYPOCZYNEK Z NATURĄ TOUR DLA SIEBIE I NAJBLIŻSZYCH!

Każdy Twój pobyt w ośrodkach należących do **Natury Tour** będzie premiowany punktami, które możesz zamieniać na **nagrody** - gadzety Natury Tour, noclegi, weekendy i tygodniowe pobyty w naszych ośrodkach.

Więcej szczegółów o programie lojalnościowym **Wypoczywaj z Naturą** – jego regulamin oraz formularz uczestnictwa znajdziesz na www.naturatour.pl oraz w placówkach Natury Tour.