

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 10/158

PAŹDZIERNIK 2017



Kampania OPZZ

OPZZ wspólnie z partią Razem realizują kampanię mającą na celu piętnowanie i przeciwdziałanie przypadkom łamania praw pracowniczych.



Nowa, wspólna inicjatywa skierowana jest do pracowników borykających się z nieuczciwymi pracodawcami i patologiami typu lobbing, przymusowe nadgodziny, nieprzestrzeganie BHP, płace poniżej stawki minimalnej, bezprawne kary i potrącenia z pensji.

Wszyscy chętni mogą teraz szukać pomocy w uruchomionym Biurze Interwencji Prawnej w Warszawie oraz za pomocą powstałego portalu www.mojeprawasalamane.pl, gdzie można znaleźć informacje prawne, zgłosić naruszenia prawa pracy przez pracodawców oraz znaleźć wzory pism.

PDO – cdn.

Trwają negocjacje nad Programem Dobrowolnych Odejsć w spółce Przewozy Regionalne. Kolejne spotkanie związków zawodowych z zarządem spółki odbędzie się 25 października.

Porozumienie kończące spór zbiorowy na tym tle uruchamiające kolejną tranzę programu wydaje się coraz bliżej. Po spotkaniu 26 września do związków zawodowych trafił projekt uwzględniający postulowane uwagi. ZZM domaga się m.in. takiej samej wysokości odszkodowania dla wszystkich, w tym emerytów i emerytów pomostowych oraz zapisów, że w razie odejścia na emeryturę przysługuje normalna odprawa emerytalna/nagroda jubileuszowa – zgodnie z zakładowym układem zbiorowym.

Nowa tura Programu Dobrowolnych Odejsć może być wdrożona jeszcze w tym roku. Projekt zakłada składanie przez zainteresowanych pracowników wniosków od 1 grudnia 2017 r. do 3 kwietnia 2018 r. W ramach zadośćuczynienia za rozwiązanie umowy o pracę otrzymają świadczenia – odprawy pieniężne i odszkodowania

raz



Fot. G. Moc



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

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

Oferuje usługi w zakresie:

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

Wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

**TRADYCJA
KONKURENCYJNE CENY
PROFESJONALIZM**



www.druckol.pl

pod semaforem



Rzecznik PKP PLK za stronnicze wypowiedzi po zdarzeniu w Worovie, przed wnioskami komisji powypadkowej



Spółka Polkomtel, operator sieci Plus, za doskonalenie oferty dla ZZM zwiększającej limity transferów internetowych

Pięć lat niemocy

Właśnie stuknęło 5 lat prac od rozpoczęcia prac nad ustawowym uregulowaniem czasu pracy maszynistów, podobnie jak pilotów czy kierowców w transporcie drogowym. Brak szczegółowych rozwiązań w tej materii ma negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Czy jak mówi przysłowie o Polaku i mądrości po szkodzie, naprawdę musi dojść do tragedii, żeby newralgiczny dla bezpieczeństwa obszar doczekał się stosownych uregulowań?

Duża aktywność i podejmowane starania ZKM w tym względzie nie przełożyły się niestety na działania legislacyjne. Udało się oczywiście doprowadzić do ogólnego wzrostu świadomości na temat bezpieczeństwa ruchu kolejowego i zagrożeń wynikających z obecnego stanu prawnego. O tym, że regulacje są potrzebne świadczą niezbitie głosy decydentów, ważnych instytucji i opinii publicznej. Nie przekuwa się to jednak w ustawę, której jak nie było, tak nie ma nadal. A prace nad nią ugrzęzły w fazie projektu.

Wersja I

Historycznie prace nad założeniami do projektu ustawy o czasie pracy maszynistów rozpoczęły się w 2012 roku, za rządów koalicji PO-PSL. Bez wątpienia wpływ miała na to katastrofa kolejowa pod Szczekocinami 3 marca 2012 roku, w której śmierć poniosło 16 osób, w tym maszyniści obu pociągów oraz pomocnik maszynisty. Sławomir Nowak, minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej ogłosił po niej swój 10-punktowy plan poprawy bezpieczeństwa. Formalnie decyzja o zajęciu się tą kwestią zapadła na posiedzeniu Zespołu ds. Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym pod przewodnictwem wiceministra ds. kolei, podsekretarza stanu w MTBiGM Andrzeja Massela 29.10.2012 r., w którym uczestniczył prezydent ZKM Leszek Miętek.



Fot. G. Moc

Pierwsza wersja „Projektu założeń projektu ustawy o czasie pracy maszynistów” nosi datę lipiec 2013 rok. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przedstawiło ją partnerom spo-

i nagonce na związki zawodowe. Reakcją na antyspołeczną politykę prowadzoną przez rząd PO-PSL były m.in. zorganizowane we wrześniu 2013 r. przez związki zawodowe Ogólnopolskie Dni Protestu.

Rosnący niedobór maszynistów na rynku kolejowym w Polsce sprawia, że często są oni, w ramach stosunku pracowniczego, obowiązani do odbywania wielogodzinnych podróży w celu objęcia pociągu, który mają następnie prowadzić, co często jest przyczyną naruszania norm dotyczących nieprzerwanego odpoczynku. Dodatkowo przewoźnicy kolejowi stosują różne zasady zaliczania określonych czynności wykonywanych przez maszynistę do czasu pracy.

Zdarzają się również przypadki, w których maszyniści – kierując się chęcią wypracowania dodatkowego dochodu – wykonują prace maszynisty w oparciu o umowy o niejednorodnej formie (w oparciu o umowę o pracę, umowa zlecenia, umowa o dzieło) dla różnych pracodawców. (...) Niejednokrotnie w ciągu pojedynczej doby pracują u więcej niż jednego przedsiębiorcy przez czas zdecydowanie dłuższy aniżeli 12 godzin, a możliwość sankcjonowania takich zachowań w świetle obowiązującego prawodawstwa jest ograniczona.

Źródło: Projekt założeń projektu ustawy o czasie pracy maszynistów, wersja II, luty 2014

Wersja II

W lutym 2014 r. światło dzienne ujrzała wersja II „Projektu założeń projektu ustawy o czasie pracy maszynistów”. Uściśliśmy, że w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju sprawy kolei „pilotował” wtedy nowy wiceminister – Zbigniew Klepacki. W ramach konsultacji publicznych projekt trafił do 20 podmiotów – m.in. związków zawodowych jak OPZZ i ZZM, przewoźników i organizacji pracodawców oraz został opublikowany w Biuletynie Informacji Publicznej MIR oraz Rządowym Centrum Legislacji.

W trzynastostronicowym dokumencie wymieniono cele, zakres i zasadnicze kwestie wymagające uregulowania. Jeśli chodzi o cele, konieczność standaryzacji warunków pracy maszynistów kolejowych uzasadniono zmianami na rynku i związanym z tym wzrostem liczby przewoźników, kwestiami bezpieczeństwa, odrębnymi przepisami dla pilotów i kierowców, czy unijną dyrektywą Rady 2005/47/WE z 18 lipca 2005 r., regulującą czas pracy członków personelu kolejowego (w tym maszynistów) świadczących pracę w ruchu transgranicznym.

Zakres przedmiotowy obejmował natomiast ustalenie normy czasu pracy dla maszynistów, w tym maksymalnego czasu pracy, wymaganego czasu odpoczynku, maksymalnego limitu godzin nadliczbowych oraz składników czasu pracy, przepisy określające obowiązki maszynistów i przedsiębiorców, kompetencje prezesa UTK, a także katalog sankcji za nieprzestrzeganie postanowień ustawy, która miała być złożona z siedmiu rozdziałów.

Koniec końców II wersja projektu utknęła jednak w czyjejś szufladzie bądź innej „zamrażarce”. W wyborach parlamentarnych w październiku 2015 roku rząd PO-PSL zapłacił wysoką cenę za swoje niezrealizowane obietnice. Nastąpiła era rządów PiS, która przyniosła nowe nadzieje. Najbliższe miesiące pokażą, na ile uzasadnione.

Wytyczne 2017 i co dalej?

W ramach wznowionego przez rząd Beaty Szydło trójstronnego dialogu społecznego, na kolei powstały podzespoły problemowe. Wśród nich Podzespół ds. bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, w pracach którego uczestniczył prezydent ZZM Leszek Miętek. Wypracowane przez to gremium wnioski złożyły się na dokument pn. Propozycja wytycznych do ustawy o czasie pracy maszynistów, datowany na 10 maja 2017 r. Jak wskazuje nazwa, jest to dokument roboczy, w którym szereg decyzji dotyczących poszczególnych rozwiązań pozostawiono do rozstrzygnięcia przez Zespół Trójstronny ds. Kolejnictwa. Ten zaś z tych czy innych względów nie może się od dłuższego czasu spotkać...

Trzeba mieć oczywiście świadomość, że materia jest bardzo delikatna, bo delikatnie mówiąc na rynku pracy nie ma klęski urodzaju maszynistów. Na dodatek najliczniejsze są roczniki w wieku 55-60 lat, czyli przedemerytalni, a średni wiek polskiego maszynisty to ponad 50 lat. O powstałej luce pokoleniowej związek alarmuje od lat. – Luka pokoleniowa i niedobór maszynistów nie może być przyczyną wydłużania czasu wdrożenia regulacji albo ich liberalnego traktowania. Obecny stan prawny umożliwia maszyniście pracę przez całą dobę, a pracodawcom traktowanie zasad zatrudniania i czasu pracy maszynistów pod kątem zdobywania przewag konkurencyjnych. To rodzi wiele realnych zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego – wyjaśnia prezydent ZZM Leszek Miętek.

Zaznaczmy jedną bardzo istotną rzecz – w batalii o specustawę dla maszynistów ZZM nie jest osamotniony. Stanowisko związku merytorycznie wsparło kilka

Naukowym okiem

Badania naukowe podejmujące zagadnienie obciążenia pracą osób zatrudnionych na stanowisku maszynisty analizujące zarówno obciążenie fizyczne, psychiczne i emocjonalne pracy związane z wykonywaniem przez nich obowiązków służbowych dowodzą, iż ten rodzaj pracy związany jest ze szczególnym obciążeniem, którego efektem jest występowanie znacznego zmęczenia.

Jakkolwiek wysiłek dynamiczny maszynistów jest stosunkowo niski, jednak obciążenie statyczne oceniane na podstawie przyjmowanej pozycji ciała i braku możliwości jej zmiany kwalifikowane jest już, w zależności od zastosowanej metody, jako średnie bądź duże. Przyjmowanie stałej siedzącej pozycji ciała i niezmienniej postawy, ekspozycja na hałas, wstrząsy i drgania przenoszone przez siedzisko oraz złe warunki mikroklimatyczne kabiny sprzyjają występowaniu rozmaitych dolegliwości, przede wszystkim ze strony układu mięśniowego i szkieletowego.

Pod względem obciążenia psychicznego praca maszynisty jest oceniana w badaniach jako szczególnie ciężka, w szczególności w związku z koniecznością nieprzerwanego odbioru i przetwarzania informacji, z jednej strony dotyczących stanu linii kolejowej, poruszających się obiektów, sygnałów przekazywanych przez dróżników i dyżurnych ruchu oraz odbieranych np. z semaforów, z drugiej strony dotyczących planowanego rozkładu jazdy i pracy pociągu. Za odbiór informacji w przeważającej części odpowiedzialny jest narząd wzroku, co powoduje nierównomierne obciążenie receptorów zmysłu.

Wysiłek związany z podejmowaniem decyzji w normalnych warunkach jazdy jest oceniany w badaniach jako umiarkowany, bowiem co do zasady praca maszynisty polega na podejmowaniu rutynowych czynności zgodnie z ustalonymi procedurami, jednak należy uwzględnić ryzyko występowania zdarzeń o charakterze nagłym wymagających natychmiastowej modyfikacji standardowego sposobu postępowania i bezzwłocznego podejmowania decyzji.

Jolanta Koterba (Uniwersytet Zielonogórski), Ryszard Paluch (Politechnika Wrocławska) – Obciążenia fizyczne i psychiczne maszynistów elektrycznych, 2013

kluczowych instytucji. Potrzebę specustawy podziela m.in. regulator rynku – Urząd Transportu Kolejowego, czy Państwowa Inspekcja Pracy, której czynności kontrolne w 2016 r. w zakresie czasu pracy i odpoczynku maszynistów (przeprowadzone w odniesieniu do 56 pracodawców zatrudniających 8462 maszynistów) wykazały wiele nieprawidłowości. Najwięcej w obszarach: niezapewnienia pracownikom 35-godzinnego odpoczynku tygodniowego, nieudzielania pracownikowi raz na cztery tygodnie niedzieli wolnej od pracy, zatrudnianie pracowników w granicach przekraczających przeciętną dopuszczalną liczbę nadgodzin oraz określania systemów czasu pracy, rozkładów czasu pracy i okresów rozliczeniowych!

To pokazuje jak niektórym daleko do zrozumienia, że maszynista nie może być przemęczony, podobnie jak pilot samolotu, kierowca w transporcie drogowym, czy też lekarz przeprowadzający operację.

Na potrzebę pilnego podjęcia prac nad ustawowym uregulowaniem warunków i czasu pracy na kolei wskazała na posiedzeniu plenarnym 12 grudnia 2016 r. Rada Ochrony Pracy działająca przy Sejmie RP. Niby rośnie świadomość, że maszynista nie może być przemęczony, bo grozi to poważnymi konsekwencjami, ale co z tego? Naprawdę aż dziw bierze, że pięcioletnie doświadczenia, całe stosy pozytywnych opinii, raportów i stanowisk nie przekłada się na postępy w procedowaniu ustawy.

A że jest ona potrzebna, pokazuje życie, które jak wiadomo nie znosi próżni. Ostatnio na kolei doszło do serii niepokojących zdarzeń, m.in. wykolejeń pociągów. Ich skutki mogły być opłakane – nie trzeba wielkiej wyobraźni, by wyobrazić sobie inny rozwój wypadków. Gdyby nie świetny refleks maszynisty, spłot okoliczności, te wszystkie sekundy i metry, zwykle szczęście... Co jednak, jeśli kiedyś to nie wystarczy i dojdzie – odpukać – do tragedii? Gdy trzeba będzie pojechać na miejsce wypadku helikopterem, rozmawiać z rodzinami ofiar, być pod ciągłym ostrzałem mediów. Czy po prostu spojrzeć w lustro i żyć dalej ze świadomością, że można było zapobiec wypadkowi? ■

Rafał Zarzecki

Czy to już koniec serii?

Zawalony wiadukt przed pociągiem osobowym, zderzenie pośpiesznej „Pogorii” z „towarowym” w Smętowie, wrześniowe kolizje drezyn, próba uprowadzenia pociągu, autobus kontra Pendolino, wykolejone węglarki na Lubelszczyźnie, i znów nieszczęsna „Pogoria” – wykolejenie w Subkowach, Worowo. To tylko najgłośniejsze zdarzenia kolejowe z ostatniego czasu. Aż wierzyć się nie chce, że nie było ofiar. Wydaje się, że rola Opatrzności jest tu nie do przecenienia, ewentualnie (dla niewierzących) los był łaskawy.

Nawiązałem do tych zdarzeń po refleksji, którą wywołał u mnie drobny i niewinny incydent przed kasą biletową w Szczecinku. Zakupując bilet pracowniczy z ciężką torbą na ramieniu usłyszałem pytanie od znajomej kasjerki: co pan w tej torbie wozi? Z uśmiechem odpowiedziałem, że muszę być przygotowany na nieprzewidywany rozwój sytuacji, kończąc krótką wymianę zdań stwierdzeniem „a bo to wiadomo kiedy wrócę do domu?”



Pół żartem pół serio chyba niestety trafiłem w sedno. Wygląda na to, że cały czas działa prawo serii, skoro co chwilę dowiadujemy się o zdarzeniach z udziałem naszych kolegów – maszynistów. To tylko obraz tego, co każdego dnia lub nocy może wydarzyć się na szlaku kolejowym. A nam akurat nikt nie musi uświadamiać, kto jest na pierwszej linii zagrożenia i kto ponosi największą odpowiedzialność za to co może się wydarzyć. Kto przyjmie ciężar odpowiedzialności gdy tzw. czynnik ludzki zawini. Kto jest na celowniku żadnych sensacji dziennikarzy. Nigdy nie zapomnę komunikatu radiowego głoszącego, że pociąg potrafił rozerzysnąć, i że maszynista był trzeźwy, nie wspominając nic o stanie trzeźwości (lub nie) rozerzysnuty. Nie padło także pytanie co ten człowiek z rowerem robił na torach?

Wszystkie te sytuacje nakazują nam jeszcze bardziej wzmóc czujność. Miałem nadzieję, że szybka „Pogoria”, która rozpoczęła czarną serię w Smętowie, zakończyła ją w Subkowach. Stało się inaczej.

Z życzeniami planowych i bezpiecznych powrotów do domu.

Andrzej Dawcewicz

Fakty o maszynistach

Na podstawie informacji dostarczonych przez przewoźników UTK szacuje, że w 2019 r. potrzebnych będzie 18 tys. maszynistów. Dzisiaj tylu nie ma, a blisko 2 tysiące może odejść na emeryturę.

O szczegółowe informacje na temat naszej grupy zawodowej redakcja zwróciła się do kilku instytucji przy okazji wrześniowego święta maszynisty. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego na koniec czerwca br. 13 952 osób zatrudnionych jest na stanowisku maszynisty lub maszynisty pojazdu trakcyjnego. Natomiast 16 908 jest „maszynistów”, przez których rozumie się wszystkie osoby zatrudnione na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdu kolejowego (maszynista z licencją i świadectwem, maszynista pojazdów trakcyjnych, maszynista zakładowy, kierownik lokomotywy spalinowej o mocy do 300 KM, kierownik drezyny i wózka motorowego, maszynista wieloczynnościowych i ciężkich maszyn do kolejowych robót budowlanych i kolejowej sieci trakcyjnej, kierownik maszyn do kolejowych robót budowlanych, które nie są przeznaczone do jazdy po czynnych torach stacyjnych i szlakowych, prowadzący pociągi lub pojazdy kolejowe).

Wśród maszynistów najliczniejsze są roczniki pracowników w wieku

55–60 lat. Ponad połowa maszynistów ma ponad 50 lat, a najmłodszy – do 30 roku życia – stanowią najmniejszą grupę, trzykrotnie mniejszą w stosunku do liczby maszynistów zbliżających się do wieku emerytalnego. Brak tzw. zastępowalności pokoleń będzie pewnie długo odczuwalny na kolei. Przeciętny „maszynista” ma 48 lat, najmłodszy 21, najstarszy 79 (maszynista zakładowy).

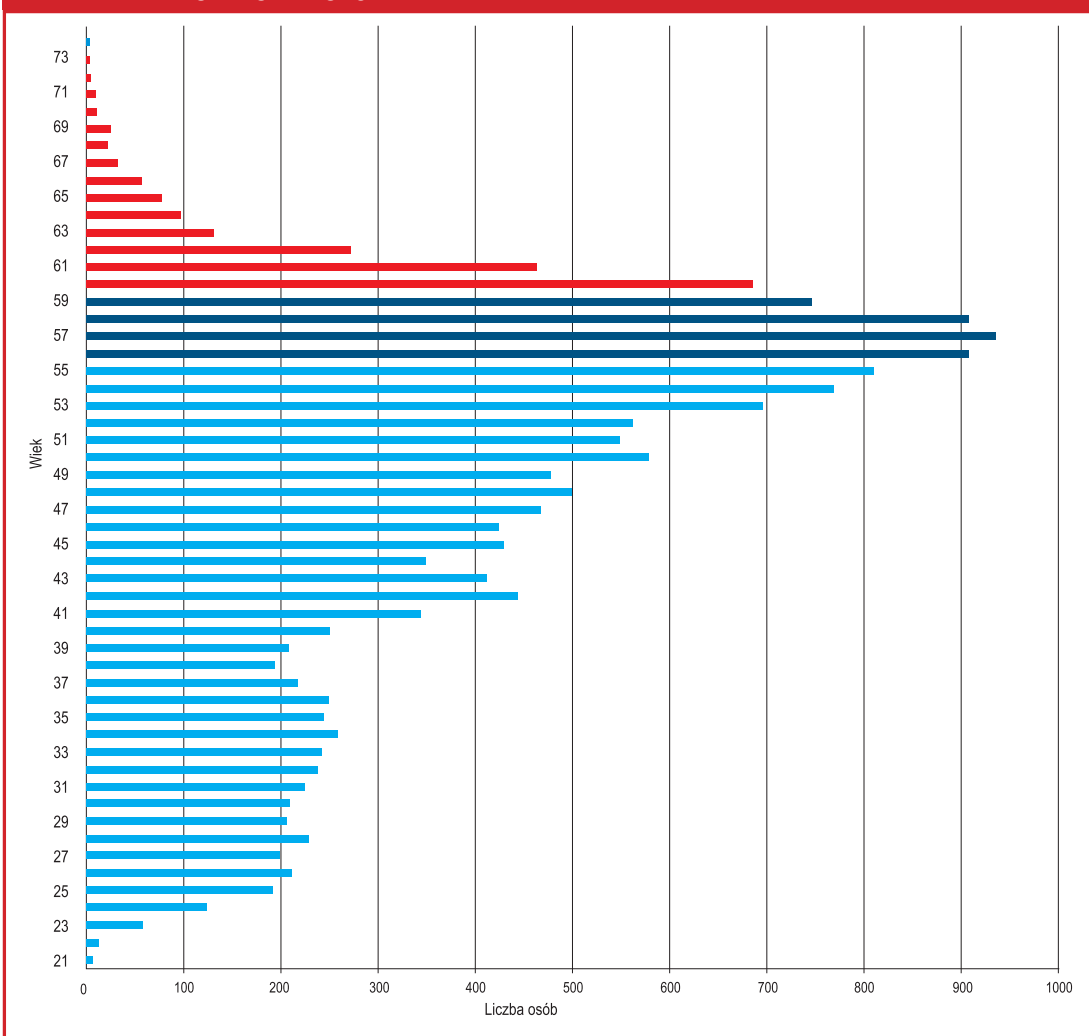
W przypadku maszynistów pojazdów trakcyjnych (czyli z licencją i świadectwem) najmłodszy ma 22 lata, a najstarszy 72.

Zawód maszynisty wykonuje w Polsce 17 kobiet, z czego 14 zatrudnionych jest w spółce Przewozy Regionalne, a po jednej w Kolejach Wielkopolskich, PKP Intercity i PKP Cargo Service. Według stanu na 5 września br., kolejnych 24 pań miało wydane licencje maszynisty i przeszło badania w celu uzyskania świadectwa maszynisty.

Obecnie 1865 maszynistów ma ponad 60 lat i mogłoby odejść na emeryturę. W ciągu 5 lat z zawodu będzie mogło odejść ok. 5 tys. „maszynistów”. Na podstawie informacji dostarczonych przez przewoźników UTK szacuje, że w 2019 r. potrzebnych będzie 18 tys. maszynistów.

Opr. raz

PIRAMIDA WIEKU MASZYNISTÓW



Źródło: UTK

W skrócie

PERSONALIA MIB. Odpowiedzialny w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa za drogi podsekretarz stanu Jerzy Szmit z końcem września podał się do dymisji, którą uzasadnił przyczynami osobistymi. Rezygnacja została przyjęta przez premier RP Beatę Szydło. Nowym wiceministrem został Marek Chodkiewicz, ostatnio dyrektor Biura Realizacji Inwestycji Małatkowych w PKN Orlen, a wcześniej m.in. dyrektor generalny w Najwyższej Izbie Kontroli.



PERSONALIA ZPK. Rezygnację z funkcji przewodniczącego Związku Pracodawców Kolejowych złożył 13 października Maciej Libiszewski. Zgromadzenie ogólne ZPK powołało nowy zarząd, którego prezesem został szef Grupy PKP Krzysztof Mamiński, wiceprezesem Marek Chraniuk, prezes PKP Intercity, a członkami: Marek Olkiewicz, członek zarządu PKP PLK oraz Artur Kowalczyk, członek zarządu Przewozów Regionalnych.

KOLEJE MAZOWIECKIE. Spółka poinformowała, że w postępowaniu przetargowym na zakup 71 ezt najwyższą notę uzyskała oferta firmy Stadler, za którą uplasowały się konsorcjum Pesa Bydgoszcz i ZNTK Mińsk Mazowiecki oraz Newag.

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO. Urząd przygotował „Poradnik dla komisji kolejowych” obejmujący tematykę torów, rozjazdów i skrzyżowań torów. Opracowanie stworzone na bazie doświadczeń nadzoru nad komisjami kolejowymi jest do pobrania na stronie www.UTK.wdlaOpracowaniaUrzeduTransportuKolejowego. Kolejne powstające poradniki dla komisji kolejowych mają dotyczyć pojazdów kolejowych oraz urządzeń sterowania ruchem.



Poradnik dla komisji kolejowych
Tory, rozjazdy i skrzyżowania torów



OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE OGŁOSZENIE PŁATNE



PKP CARGO S.A.

infolinia 801 022 042 | 32 722 14 14

pkpcargo.com

Doskonalenie kadr

Předstawiciele pocztów sztandarowych ZMZ wzięli udział w szkoleniu z zasad Ceremoniału Wojskowego, przeprowadzonego przez Kompanię Reprezentacyjną Wojska Polskiego. Ruszają także szkolenia dla liderów organizacji.

Maszyniści podczas szkolenia 28 września zapoznali się z zasadami zachowania się pocztów sztandarowych oraz kryteriami doboru procedur do rodzaju uroczystości. Trening obejmował elementy musztry, występowanie z szyku, maszerowanie, zwroty, chwyt sztandaru itp.

Krótki kurs w którym wzięło udział 37 osób miał za zadanie przygotować poczty sztandarowe pod kątem reprezentowania podczas uroczystości oficjalnych ZMZ, państwowych i kościelnych.

Ceremoniał jest bardzo ważnym elementem kształtującym postawy patrio-

tyczne oraz wyrazem szacunku dla tradycji narodu polskiego i symboli narodowych. Podczas oficjalnych uroczystości z udziałem pocztu sztandarowego ważną sprawą są regulaminowe zasady jego stosowania.

Szkolenie z ceremoniału poniekąd inauguruje duży cykl szkoleń organizowanych przez ZMZ w związku z rozpoczęciem nowej kadencji. Jeszcze w tym miesiącu odbędą się szkolenia liderów naszych organizacji w ośrodku CS Natura Tour, przy ul. Edi-



sona 2 w Warszawie. W dniach 24–25 października dla zarządów, a 26–27.10 – dla komisji rewizyjnych.

P. Spychalski



Ważne rocznice

Nasze organizacje obchodzą rocznice święcenia swoich sztandarów związkowych.

Dla ZMZ w SKM w Trójmieście był to jubileusz XX-lecia, a dla ZZMK w Łodzi X-lecia.



Tabor na Trako

Ponad 700 wystawców z 25 krajów, konkursy, debaty i konferencje. Targi kolejowe Trako urosły do rangi drugich pod względem wielkości w Europie, tuż za największymi na świecie – Innotrans w Berlinie. Nas najbardziej interesowała ekspozycja taborowa pojazdów szynowych.

Podczas tegorocznej edycji w dniach 26–29 września w Amber Expo w Gdańsku tradycyjnie prym wiodli krajowi producenci taboru: Pesa i Newag. W tyle nie pozostawał Stadler, który zaprezentował wyprodukowane w Siedlcach elektryczne zespoły trakcyjne Flirt, przeznaczone dla państwowych kolei norweskich NSB i prywatnego węgierskiego przewoźnika Gysev. Pierwsza z wymienionych jednostek wyróżnia się dostosowaniem do niskich temperatur i trudnych warunków zimowych (zamontowany na czole pług śnieżny) oraz szerszym o 30 cm pudłem. Składy są transportowane od producenta jako tabor z przekroczoną skrajnią do Świnoujścia i dalej promem kolejowym do Ystad w Szwecji. Druga przypomina nasze ED 160, jest to jednak pojazd czteroczłonowy. Z tej serii pojazdów zobaczyliśmy jeszcze Elfa 2 Pesy Bydgoszcz dla Kolei Śląskich, który właśnie otrzymał homologację UTK oraz wyprodukowany w Nowym Sączu trójczłonowy Impuls II zamówiony przez włoskiego przewoźnika FSE.

Debiutant w tym segmencie – poznańska FPS wystawiła zmodernizowany dla Polregio eżt EN 57 znany jako Feniks. Autobusy szynowe reprezentował tym razem znany już z naszych szlaków Link (SA 139) przeznaczony również dla wspomnianej spółki.

Na targach zaprezentowano kilka typów lokomotyw elektrycznych. Trzy z nich, to znane już u nas jednosystemowa Gama ze spalinowym silnikiem dojazdowym. Właścicielem wystawionej jest firma Rail Capital Partners dzierżawiąca lokomotywy dla innych przewoźników. Imponująco wyglądał Griffin w barwach spółki Lotos czyli

elektrowóz o symbolu E4DCUd również z silnikiem spalinowym, wyprodukowany w Nowym Sączu. Oby konkurencja pomiędzy oboma producentami przyniosła efekt w postaci znaczącej ilości sprzedanych

pojazdów. Vectron MS Siemens zakupiony przez prywatnego przewoźnika Captrain to reprezentant platformy lokomotyw, które otrzymały homologację w 16 krajach. To dowód, że producent czyni wysiłki, aby w maksymalny sposób poszerzyć swoją ofertę. Ciekawostką można nazwać sześciociosową lokomotywę 207E zasilaną prądem stałym 3kV powstałą w Zakładzie Taboru Kolejowego należącym do Rail Polska we Włosienicy na Śląsku. Firma zdecydowała o zaprojektowaniu i wyprodukowaniu 20 sztuk tych pojazdów z przeznaczeniem na własne potrzeby. Maksymalna prędkość



Stadler Flirt dla Gysev



Pesa Elf 2



Newag Impuls II dla Bari



FPS EN57 Feniks



Link Pesa dla Polregio

to 100 km/h, a moc – zaledwie 2,4 MW. Zbudowana jest na platformie i zmodernizowanych wózkach lokomotywy M62M czyli popularnego „Gagarina” z wykorzystaniem niskonapięciowych silników trakcyjnych.

Należy odnotować także obecność dobrze znanych nam pomarańczowych maszyn EP 05 i EP 08. Pierwsza odrestaurowana i przeznaczona do pociągów okolicznościowych, a druga ciągle jeszcze czynna ze świadectwem do roku 2023, obie na stanie PKP Intercity. Inny pojazd z pantografem to maszyna drogowa austriackiej firmy Plasser do utrzymania torów, ale to już inna branża.

Dla szkolenia maszynistów z zakresu ETCS Siemens zaprezentował symulator, będący elementem Systemu Traiguard. Jak podaje producent, jest to nazwa rozwiązania dla standardowego Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami. Przenośne urządzenie o niewielkich rozmiarach wydaje się być bardzo przydatnym we wprowadzaniu i nauczaniu maszynistów tego trudnego tematu. Można ćwiczyć wszystkie poziomy ETCS od 1 do 3, który jest jeszcze w fazie eksperymentów. Niestety, produkt może być zakupiony łącznie z innymi ofertami taborowymi firmy. Osobiście skorzystałem z możliwości wirtualnej jazdy i w mojej opinii jest to najlepszy sposób na szybkie i skuteczne szkolenie nie tylko maszynistów, ale i dyżurnych ruchu.

Wspominając chude lata, kiedy nie wyprodukowano w Polsce żadnego pojazdu szynowego cieszy wartość produktów z tabliczką „made in Poland”. Targi wskazują na utrzymującą się tendencję dominacji krajowych producentów pojazdów szynowych w branży. Pesa i Newag wystają na liderów w tej dziedzinie w regionie, jednak to bardzo trudny i wymagający rynek. Kluczem do umocnienia pozycji będzie przede wszystkim niezawodność produktów, co wymaga nieustannej współpracy i wyciągania wniosków. Obyśmy jako maszyniści doświadczali sprawności pojazdów sięgającej 100%. ■

Tekst i fot. Stanisław Donarski



◀ Spalinowa Gama



Odrestaurowana lokomotywa EP 05



Griffin Newagu dla Lotosu



▲ Symulator ETCS Siemens

◀ Lokomotywa 207E Rail Polska

Puchar jest nasz!

Reprezentacja ZMZ wygrała po raz drugi z rzędu Międzynarodowy turniej piłkarski w Czechach. Na boiskach południowych sąsiadów wywalczyła Puchar Prezydenta FS ČR.

Areną zmagania towarzyskiego turnieju piłki nożnej organizowanego przez czeski związek zawodowy maszynistów były 20 września Vodnany, koło Czech Budziejowic. Reprezentacja Rady Krajowej ZMZ oraz zdobywca Pucharu Prezydenta ZMZ w Szczecinku – SKM Gdynia stanęli do szranków ze zwycięzcą turnieju w Polsce – reprezentacją Czech oraz miejscową drużyną Cargo, która w tym roku obchodzi 10-lecie istnienia.

Rozegrano ogólnie 6 meczów, podczas których drużyny walczyły każdy z każdym. Zawody odbywały się w atmosferze fair play – obyło się bez czerwonych kartek, pomimo zażartej rywalizacji. Rozgrywka przyniosła wygraną reprezentacji Rady Krajowej ZMZ, która w meczu o złote medale pokonała reprezentację Czech 2:0. Bramki zdobyli w pierwszej połowie Roman Konarski z PR Bydgoszcz, a w drugiej – Arkadiusz Garcoń z Kolei Wielkopolskich. Strzelec drugiego gola został wybrany najlepszym zawodnikiem turnieju. Nagrodę indywidualną – dla najlepszego bramkarza – zdobył także golkeeper SKM Gdynia Maciej Szlaga. **P.S.**



Zwycięska reprezentacja RK ZMZ: Leszek Miętek, Paweł Jurkowski, Krzysztof Cybulski, Paweł Koper, Mirosław Fortuna, Radosław Garcoń, Arkadiusz Garcoń, Michał Karpierz, Krzysztof Paczkowski, Karol Chojecki, Roman Konarski, Rafał Wszelak, Krzysztof Bednarczyk, Paweł Jańczak, Piotr Zaręba, Grzegorz Skowronek, Karol Hildebrandt, Michał Furman.



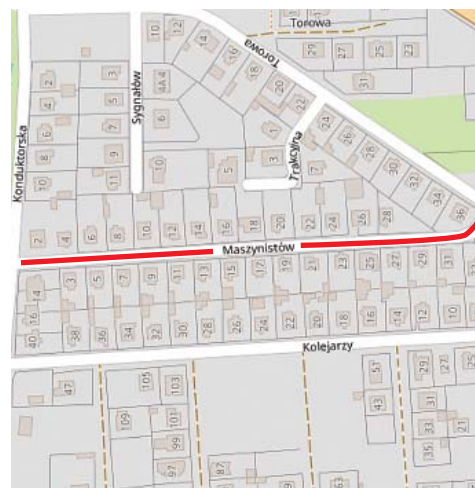
Drużyna SKM

Ulica Maszynistów – preludium

Od niedawna ulicę Maszynistów Kolejowych, w której powstanie wielki wkład wniósł ZZM, ma Chociwel. Mało kto jednak wie, że nazwę Maszynistów nosi także ulica w innym polskim mieście. Znajduje się na dzisiejszym osiedlu PKP w Tarnowskich Górach.

Wiążę się z nią interesująca historia. Jak wiadomo, Tarnowskie Góry to ważny węzeł ze 160-letnimi tradycjami, a zarazem największa stacja rozrządowa w Polsce. Kulminacyjny rozwój stacji miał miejsce w latach międzywojennych ubiegłego wieku, kiedy to powstały linie z Kalet do Podzamcza oraz magistrala węglowa do Gdyni. Rozrastający się węzeł potrzebował stałego napływu wykwalifikowanych pracowników. W latach 70. potrzeba zapewnienia im odpowiednich warunków socjalno-bytowych poskutkowało najpierw powołaniem Społecznego Komitetu Budowy Domków Jednorodzinnych, a następnie przydzieleniem przez kierownictwo Stacji PKP Tarnowskie Góry działek budowlanych ponad 100 pracownikom: maszynistom, konduktorom, dyspozytorom, odprawiaczom itp. W 1973 r. stali się ich szczęśliwymi posiadaczami, ale początki budowy nie były łatwe. Czas oddania budynków do użytkowania wydłużał się. Najwytrwalsi – tacy jak Piotr Cieśla – pierwsze święta z rodziną w nowym domu spędzili w 1977 r.

Nazewnictwo poszczególnych ulic zatwierdzone zostało uchwałą Miejskiej Rady Narodowej w 1973 r. Nosiły one takie nazwy jak: Maszynistów, Torowa, Kolejarzy, Konduktorska, czy Semaforowa. Świadkowie tych wydarzeń mówią, że nadawano je na podstawie liczby przedstawicieli danego zawodu. Na ulicy Maszynistów należy wspomnieć Piotra Skrzypca, Franciszka Gada, Alfonsa Moja i wielu innych, którzy w latach swojej pracy zawodowej wnieśli bardzo wiele dla rozwoju tarnogórskiego węzła. ■



Młodzi związkowcy

Młodzi związkowcy z Litwy, Łotwy, Hiszpanii, Rumunii oraz Polski wzięli udział w konferencji w Wilnie 21-22 września. Dyskutowali o uzwiązkowieniu w poszczególnych krajach Europy oraz aktywności młodych. ■

Dyskusję moderował kolega Sebastian Koćwina, przewodniczący OPZZ w Opolu. W wyniku posiedzenia powstał projekt międzynarodowej ankiety dotyczącej aktywności i zaangażowania młodych w związkach zawodowych. Polskę, OPZZ oraz ZZM reprezentował kolega Marcin Dylowicz z IC Centralny. ■



Nie mówimy żegnaj

Przecinając symboliczną wstęgę z taśmy z prędkościomierza kolejni nasi koledzy zakończyli swoją długoletnią służbę na kolei.



Delegacja ZZM IC w Bydgoszczy, przyjaciele z pracy i rodzina zebrałi się na Dworcu Głównym w Bydgoszczy 17 sierpnia, aby powitać wjeżdżający w perony pociąg TLK 81106 Moniuszko relacji Szczecin Główny–Warszawa Wschodnia, prowadzony lokomotywą EP07-1062. Tym

pociągiem zakończył swoją ostatnią służbę maszynista Zbigniew Kielb.

Przepracował na PKP 40 lat, najpierw jako rzemieślnik, potem jako pomocnik maszynisty, a od października 1979 r. jako maszynista i starszy maszynista pojazdów trakcyjnych.

Przechodząc kolejne etapy restrukturyzacji PKP, obsługiwał pociągi towarowe, osobowe i ekspresy. Po 40 latach pracy koledzy życzą dużo zdrowia i szczęścia na zasłużonej emeryturze.

(MP)

Ostatnią służbę w charakterze wykonał maszynista instruktor Sekcji Eksploatacji Pojazdów Trakcyjnych w Zakładzie Południowym PKP Intercity w Katowicach Zbigniew Kwiatkowski. Prowadząc pociąg nr 14005 relacji Warszawa Wsch. – Budapeszt przerwał pamiątkową wstęgę na stacji Katowice, gdzie czekali z kwiatami kierownictwo Zakładu Południowego IC oraz koledzy i koleżanki z sekcji.

W 1976 roku po ukończeniu Technikum Kolejowego rozpoczął pracę w Lokomotywowni Katowice. Maszynistą został już w 1978 r., a od 1990 r. – maszynistą instruktorem, do odejścia na emeryturę. Przez cały okres swojej pracy wyszkolił i wychował wiele pokoleń maszynistów, służył radą i pomocą. Jest autorem „Poradnika maszynisty trakcji elektrycznej”, wydanej przez PKP Cargo.

Za swoją pracę i zaangażowanie wyróżniony odznaczeniami resortowymi. Od reaktywacji należał do ZZM, wielokrotnie wybierany do zarządu organizacji. Koledzy maszyniści życzą samych słonecznych dni na zasłużonej emeryturze spełnienia wszelkich marzeń i oczywiście stu lat zdrowia.

(JB)





Roman Ślęzak, starszy maszynista w Polregio Łódź, za nastawnikiem jako maszynista spędził 40 lat. Swoją ostatnią podróż, nr 11089 relacji Łódź Fabryczna–Tomaszów Mazowiecki, przyprowadził 26 września, dojeżdżając – jak widać na wyświetlaczu – do symbolicznej „stacji emerytura”. Na dworcu w Tomaszowie Maz. żegnali go koleżanki i koledzy. Za naszym pośrednictwem życzą wszystkiego najlepszego na nowej drodze życia.

(J)



Prowadząc pociąg 77708 relacji Poznań Gł.–Leszno po raz ostatni za nastawnikiem zasiadł 27 września starszy maszynista trakcji elektrycznej Henryk Cyka z Sekcji Leszno Oddziału Wielkopolskiego Przewozów Regionalnych.

Na peronie oczekiwali go koledzy oraz rodzina, nastąpiło tradycyjne zerwanie taśmy, którą kolega zabrał na pamiątkę wraz z podziękowaniami za wspaniałą pracę.

Jako maszynista trakcji elektrycznej pracował od 1983 roku i nadszedł czas emerytury. Po skończonej ostatniej służbie zaprosił swoje koleżanki oraz kolegów na tradycyjną kawę oraz ciacho.

(BJ)



Swoje ostatnie jazdy miało na początku jesieni kilku maszynistów z Pomorza. Od lewej kolejno: Zbigniew Turzyński, który przyprowadził pociąg 83100 „Pobrzeże” w relacji Kołobrzeg–Kraków, Ryszard Plaskiewicz – 4506 EIP w relacji Gliwice–Gdynia oraz Franciszek Ciekliński 3510 EIP Kraków–Gdynia.

W przywitaniu udział przedstawiciele pracodawcy, liczne grono kolegów i najbliżsi.

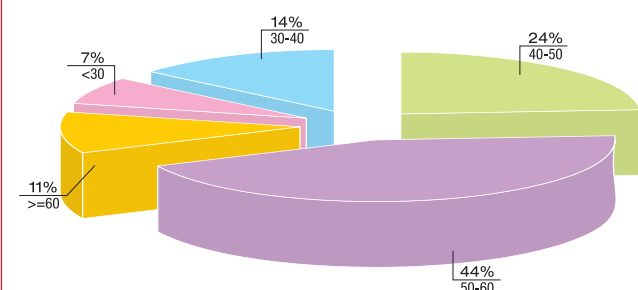
Za naszym pośrednictwem Rada ZZM IC w Gdyni życzy realizacji wszelkich planów.

(ZB)



Barometr

Struktura wieku polskich maszynistów.



Źródło: UTK, dane na 30 czerwca 2017

Cytat miesiąca

**CHCIAŁEM SZYBKO
WRÓCIĆ DO DOMU.**



**MASZYNISTA PRÓBOWAŁ
MNIE ZEPCHNĄĆ.
GROZIŁEM MU KAMIENIEM.
WSZEDŁEM NA DACH
LOKOMOTYWY, BY LEPIEJ
OBSERWOWAĆ OTOCZENIE.
ZŁAPAŁEM ZA LINIĘ WYSOKIEGO
NAPIĘCIA, BO MIAŁEM
WSZYSTKIEGO DOŚĆ.
I SPADŁEM NA TOROWISKO.**

Fragment zeznań porywacza pociągu Marcina S., do których dotarł Super Express, 3.10.2017

Z żalem zawiadamiamy
o nagłej śmierci w dniu 17 września 2017 r.
podczas pełnienia obowiązków służbowych na lokomotywie
naszego kolegi maszynisty

ROMANA KULESZY

Żył 58 lat

Wyrażamy głęboki żal i smutek
oraz składamy wyrazy współczucia
dla

żony, córce i syna

Koledzy z ZZM IC Warszawa

Z głębokim smutkiem zawiadamiamy,
że w dniu 7.10.2017 Pan powołał na wieczną służbę
naszego Kolegę

BERNARDA KOWALSKIEGO

starszego maszynistę

Opolskiego Oddziału Przewozów Regionalnych
sekcja drużyn trakcyjnych Kędzierzyn-Koźle
w latach 2008–2017 zastępcę RZ ZZMK w Polsce
przy Przewozach Samorządowych
z siedzibą w Kędzierzynie-Koźlu.

Odszedł na wieczną służbę w wieku 58 lat

Wyrazy głębokiego współczucia składają

Rodzinie

Koledzy maszyniści,
pracownicy sekcji PRSM Kędzierzyn-Koźle
oraz w imieniu RZ ZZMKwP przy PS
przewodniczący Jan Plesch

Z żalem zawiadamiamy, że 18.10. 2017 r.
odszedł w wieku 55 lat nasz Kolega

STANISŁAW MATUSIAK

Maszynista Małopolskiego Oddziału Przewozów Regionalnych

Rodzinie i bliskim

wyrazy współczucia

składają

Koledzy z Małopolskiego ZZM w Suchej Beskidzkiej

Z żalem zawiadamiamy, że 21 września 2017 r.
zmarł nagle w wieku 52 lat

ROBERT OCHOTNY

maszynista PKP Intercity

Rodzinie i bliskim

wyrazy współczucia

składa

Zarząd MZZMK w Poznaniu

Pielgrzymka kolejarzy

Krajowe Duszpasterstwo Kolejarzy serdecznie zaprasza pracowników kolei, emerytów, rencistów i przyjaciół z rodzinami na XXXIV Ogólnopolską Pielgrzymkę Kolejarzy na Jasną Górę.



Pielgrzymka rozpocznie się konferencją w Bazylice w sobotę 4 listopada o godz. 18.00, po której odbędzie się Droga Krzyżowa na wałach z pochodniami, Apel Jasnogórski i Pasterka Maryjna. Na niedzielę 5 listopada zaplanowane jest m.in. spotkanie duszpasterzy, rodzin kolejarских, przedstawicieli MIB, administracji i związków zawodowych oraz uroczysta suma ze szczytu Jasnej Góry o godz. 11.00.

Szczegółowy program na serwerze

www.informacjezm.pl

STOWARZYSZENIE KRZEWIENIA SPORTU, TURYSTYKI I KULTURY „KOLEJARZ” W WARSZAWIE
oraz
KOLEJOWE TOWARZYSTWO KULTURY W KRAKOWIE

zapraszają sympatyków kolejnictwa w każdym wieku do udziału w

pierwszym
OGÓLNOKRAJOWYM
KONKURSIE PLASTYCZNYM
pt.
„KOLEJ W MOJEJ WYOBRAŹNI – KIEDYŚ, DZISIAJ LUB W PRZYSZŁOŚCI”

ZGŁOSZENIA I REGULAMIN KONKURSU DOSTĘPNE NA STRONACH:
www.kolejarz.org oraz www.ktkdkk.pl
Informacja telefoniczna: 22 474 40 35, 12 634 59 50, kom. 502 241 248

STOWARZYSZENIE KRZEWIENIA SPORTU, TURYSTYKI I KULTURY „KOLEJARZ”
e-mail: stow@kolejarz.org

KOLEJOWE TOWARZYSTWO KULTURY
DOM KULTURY KOLEJAN W KRAKOWIE
e-mail: ktk@ktkdkk.pl

Z NAMI ZAJEDZIESZ DALEKO!

Etos

Honor

Patriotyzm

Uznanie

Służba

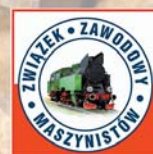
Profesjonalizm

Odpowiedzialność



ZZM

ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE
Działamy od 1919 roku.
Jeśli chcesz do nas dołączyć,
na stronie www.zzm.org.pl znajdziesz dane teleadresowe
do organizacji związkowych zrzeszonych w ZZM



Humor

– Panie mecenasie – zwraca się do swojego adwokata oskarżony – jeżeli z tego wszystkiego wyjdę z wyrokiem sześciu miesięcy, otrzyma pan ode mnie specjalną premię. Powiedzmy – trzy miliony.

Po procesie zmęczony, ale rozentuzjasmowany adwokat podchodzi do klienta.

– To był bardzo trudny proces – mówi. – Walczyłem w pańskiej sprawie jak lew. W rezultacie ma pan te upragnione przez siebie sześć miesięcy więzienia.

– Serdecznie dziękuję, panie mecenasie! A co mi groziło?

– Chcieli pana uniewinnić.

Żona Wieska pojechała w delegację. Wiesiek śle sms-a:

– Gdzie są sztuce?

Nachodzi odpowiedź:

– Nocuj w domu.

Wiesiek nic nie zrozumiał. Następnego dnia znowu pisze sms:

– Gdzie są sztuce?!

Znowu dostaje odpowiedź:

– Nocuj w domu.

Znowu nic nie skapował. W końcu żona wraca, Wiesiek rozjuszony drze się od progu:

– Gdzie są sztuce????!!

– Pod prześcieradłem.

– Halo! Dzwonię w sprawie garażu.

– Przepraszam, ale to jest baza rakietowa. Żle pan trafił.

– Nie, do jasnej cholery! To wy żeście źle trafili!

Żona do męża:

– Coś się dzieje z moim telefonem.

Rozmawiałam dziś z przyjaciółką i nic nie mogłam zrozumieć.

– A próbowaliście nie mówić naraz?

Fraszki Jerzego Szulca

ZAGROŻENIE

*Stosowna chwila
Żeby dać dyla.*

VIAGRA

*Tonie w łonie ciała
To co już wisiąło.*

KRZYWE ZWIERCIADŁO

*Usterka
Lusterka.*

KRYZYS

*Często i autorytety
Budowane są z tandety.*

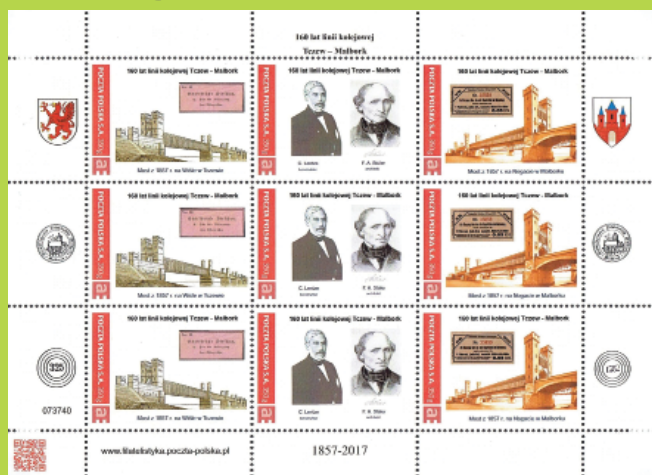


Podpatrzone



*Tak się bawią maszyniści.
Wjazd gwiazdy wieczoru.*

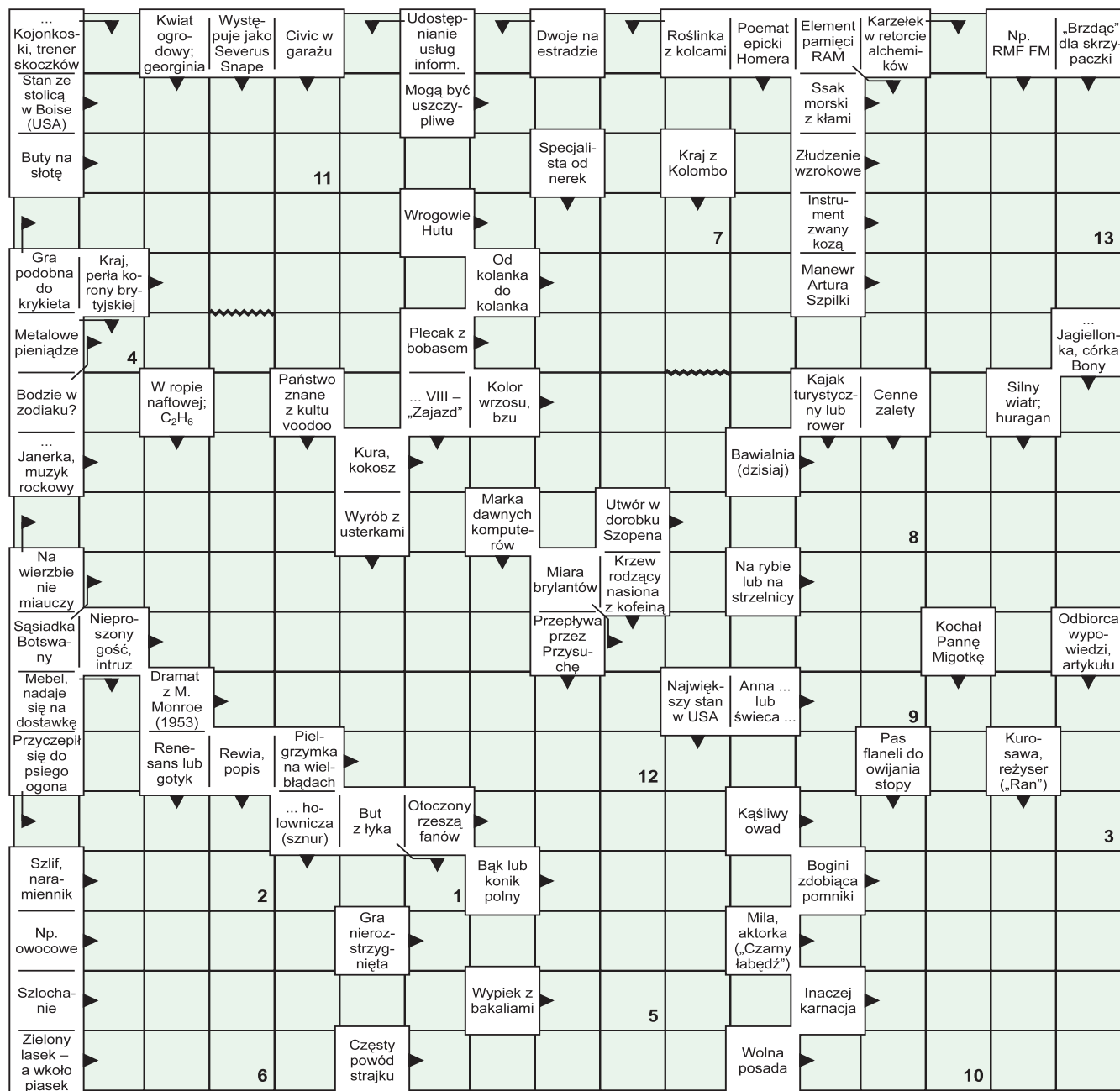
Filatelistyka



Dzięki Stowarzyszeniu Filatelistów Malborka jubileusz 160-lecia linii kolejowej Tczew-Malbork został upamiętniony wydaniem trzech znaczków pocztowych o nominale A (tzw. SZOP-ów) przedstawiających mosty na Wiśle i Nogacie oraz sylwetki ich twórców: Carla Lentze i Friedricha Augusta Stülera.

Rysunki znaczków uzupełniają reprodukcje biletów upoważniających do przeprawy pieszej przez mosty, będące w zarządzie kolei. Projektantami znaczków są Jerzy Zimnicki i Bernard Jesionowski, zaś projekt całego arkusika wykonał Kazimierz Masiak (SFM). Na marginesach umieszczono herby Malborka, Tczewa, logo Stowarzyszenia oraz reprodukcje stempli ambulansów pocztowych kursujących po tej trasie – tczewski „325” i malborski „1782”.

(Amur)



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 10 prosimy nadsyłać do 6 listopada 2017 r. pod adresem: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 10”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy nagrodę – gadzety związane.

Rozwiązanie krzyżówki nr 9: „Hamulec Kunze Knorr”. Nagrodę – pobyt weekendowy dla dwóch osób w wybranym ośrodku Natury Tour – wylosowała **Justyna Gołębiowska** ze Skarżyska-Kamiennej. Gratulujemy. Informację przesłaliśmy pocztą na podany adres. Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.



Głos Maszynisty
NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEL 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

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

Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków

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

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

Na okładce: Most średnicowy w Warszawie. Fot. P. Spychalski



**BOŻE
NARODZENIE
w Karpaczu
„Stokrotka”**

22-27.12
cena
700 zł/os.

**SYLWESTER
w Spale**

„Zacisze”

29.12-02.01
cena z balem
750 zł/os.

**SYLWESTER
w Zakopanem
„Siwarna”**

28.12-02.01
cena z balem
800 zł/os.

PLAŻA MORZE LAS RELAKS ZABAWA URLOP
GÓRY RODZINA SPORT SŁOŃCE PRZYJACIELE
WAKACJE WYPOCZYNEK ZACHÓD SŁOŃCA LUZ CZAS WOLNY PIKNIK LEŻAK SEN
GÓRY RODZINA LAS SPORT SŁOŃCE W
WAKACJE WYPOCZYNEK ZACHÓD SŁOŃCA

WYPOCZYNEK ZA GRANICĄ



BEZPIECZEŃSTWO
Natura Tour jest
właścicielem
sieci 13 ośrodków
na terenie kraju



DOŚWIADCZENIE
Istniejemy od
17 lat, w samym
2016 r. obsłużyliśmy
335 tys. Klientów



MORZE I GÓRY
Ośrodki Natura
Tour położone
są w najbardziej
znanych kurortach



NISKIE CENY
Pobyt w naszych
ośrodkach kosztuje
naprawdę
niewiele

zadzwoń lub zarezerwuj on-line
infolinia: 801 000 527

www.naturatour.pl