



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 8/168

SIERPIEŃ 2018



Publikacja na 100-lecie

Szukamy archiwaliów

Przypominamy, że nadal poszukujemy archiwalnych materiałów na potrzeby specjalnej publikacji, którą planujemy wydać w 2019 roku – na stulecie założenia Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce.

Interesują nas wszelkie archiwalne dokumenty, typu legitymacje członkowskie czy wydawnictwa książkowe, zdjęcia ludzi, obiektów oraz/lub informacje naprowadzające na właściwy trop. Być może w Waszych domach nadal przechowywane są „skarby” związane z historią ZZM, nawet z okresu II Rzeczypospolitej.

Gwarantujemy zwrot materiałów po zeskanowaniu lub sfotografowaniu. Można także przysłać skany czy zdjęcia pod adres mailowy:

glosmaszynisty@wp.pl

najlepiej z dopiskiem:
Publikacja na 100-lecie.

W razie pytań prosimy o kontakt pod numerem telefonu: 22 474 25 15

Razem utrwalmy przeszłość!

JAK MASZYNISTA KOLEJOWY OŚWIADCZAŁ SWĄ MIŁOŚĆ. Najdroższa Panno Gertrudo!


Od pierwszego wejrzenia zostałem pchnięty buforem miłości dla Ciebie, miłości, która jak ekscentryk, zweeksłowała mnie z drogi mego żywota na Twoją bocznice, Panno Gertrudo! Czuję, że jesteśmy, niby 2 pociągi, jadące z przeciwnych stron na siebie: nawet czerwony sygnał nie zdola ich zatrzymać. Całą więc siłą pary pędzę do Ciebie, aby wyszulfować u stóp Twych cały ładunek mych uczuć i błagam o rękę, gdyż tylko Ty jedna możesz być odpowiednią lokomotywą na żelaznym torze żywota mego, a ja – wentylem bezpieczeństwa trosk naszych. Wspólne szczęście nasze, jak olej wysmaruje oś życia małżeńskiego, a wtedy będziemy mogli gładko jechać po torach, wiodących do przyszłości, pewni będąc, że nie nastąpi wykolejenie przeznaczenia naszego.

Jeżeli nasyp projektów moich podoba Ci się, najdroższa moja lokomotywo, to książd pobłogosławi nas i będziemy już wspólnie dbać o przyszłość naszego pociągu małżeńskiego. Jeśli zaś odmówisz, to dawszy kontrparę, wjadę na tarczę obrotową wspomnień, lub też będę się błakał, jak stara weksłówka po torach zapasowych.

Mam jednak nadzieję, że usłyszę wkrótce gwizdek nadchodzącego pociągu szczęścia naszego, a odliczając kilometrówki wspólnych naszych rozkoszy, całuję Cię i czekam, gwizdząc niecierpliwie pod semaforem na Twoją odpowiedź.

Twój Franek, maszynista.

Fot. Maszynista, nr 5 z 1927



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

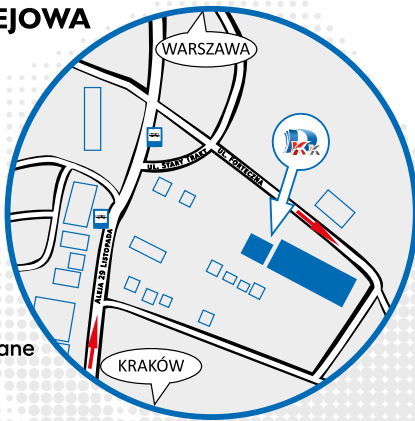
32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A
Centrala, Sekretariat
e-mail: biuro@drukkol.pl
tel./fax: 12 298-04-00

Oferuje usługi w zakresie:

- ☛ składu i grafiki komputerowej
- ☛ druku offsetowego
- ☛ oprawy introligatorskiej


Wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

**TRADYCJA
KONKURENCYJNE CENY
PROFESJONALIZM**




www.drukkol.pl

pod semaforem



BCC, IGTL, RBF i Fundacja Prokolej – za kierowanie się zyskiem kosztem bezpieczeństwa ruchu kolejowego



Załoga Przewozów Regionalnych – za trafny wybór swojego przedstawiciela w radzie nadzorczej spółki

Prowokowanie katastrofy

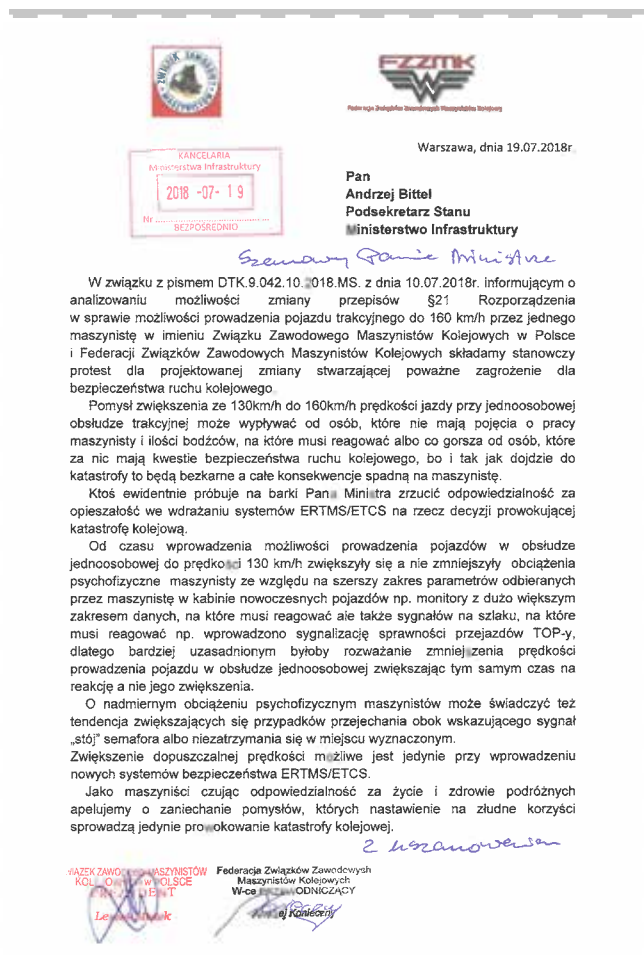
Resort infrastruktury sonduje zmianę przepisów w kierunku zwiększenia prędkości pojazdów Rze 130 do 160 km/h przy jednoosobowej obsłudze trakcyjnej. ZZM i Federacja ZZMK stanowczo zaprotestowały przeciwko projektowi, zgodnie uznając go za zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Sezon ogórkowego na kolei w tym roku nie było. A już na pewno nie w środowisku maszynistowskim. Podsekretarz stanu Andrzej Bittel, minister ds. kolei poinformował pismem z 10 lipca, że cyt.: „niezależnie od trwających obecnie prac nad nowelizacją Rozporządzenia Ministra Infrastruktury ws. ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (...), w Departamencie Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury analizowana jest również możliwość zmiany przepisów paragrafu 21 ww. rozporządzenia w przedmiocie rozszerzenia możliwości prowadzenia pojazdu trakcyjnego z prędkością do 160 km/h przez jednego maszynistę”. Zwrócił się o stanowiska w tej sprawie do różnych instytucji. Dwa maszynistowskie związki zawodowe wspólnie przedstawiły je 19 lipca.

ZZM i Federacja ZZMK zgodnie oceniają pomysł za niedorzeczny, mający na celu ukrycie indolencji zarządcy infrastruktury, czyli spółki PKP PLK, we wdrażaniu systemów bezpieczeństwa ruchu kolejowego ETCS/ERTMS. Co gorsza, zamiast rozwiązania tego problemu na poziomie technicznym, podjęta została próba rozwiązania go na poziomie ludzkim. Czyli za pomocą wprowadzenia dodatkowych obciążeń dla maszynistów! W obecnych realiach jako jedynych pono-

szących wszelkie konsekwencje katastrof kolejowych, czego są niestety przykłady.

Maszynistowskie organizacje dowodzą, że od czasu wprowadzenia możliwości prowadzenia pojazdów w obsłudze jednoosobowej do prędkości 130 km/h zwiększyły się, a nie zmniejszyły obciążenia psychofizyczne maszynisty, ze względu na szerszy zakres bodźców odbieranych przez maszynistę w kabinie nowoczesnych pojazdów. Trzeba przecież się zmierzyć z dużo większym zakresem danych wymagającym reakcji na monitorze, ale także sygnałami ze szlaku, na które maszynista musi reagować (np. wprowadzono sygnalizację sprawności przejazdów TOP-y). Bardziej uzasadnione byłoby zatem rozważanie zmniejszenia prędkości prowa-



dzenia pojazdu w obsłudze jednoosobowej, zwiększając tym samym czas na reakcję – postulują ZZM i Federacja ZZMK.

Co ciekawe, w kontekście potencjalnych zmian cicho o badaniach obejmujących charakterystykę pracy maszynisty, badaniach Instytutu Kolejnictwa, Kolejowej Medycyny Pracy itp. A o nadmiernym obciążeniu psychofizycznym maszynistów może świadczyć tendencja wzrostowa przypadków przejechania obok wskazującego sygnał „stój” semafora albo niezatrzymania się w miejscu wyznaczonym. ■

(raz)

Leszek Miętek, prezydent ZZM, wiceprzewodniczący ALE:

– Nie znam kraju europejskiego w którym przy braku nowoczesnych systemów bezpieczeństwa wprowadzono pojedynczą obsługę przy tak dużych prędkościach. Ktoś próbuje wmanewrować MI w bardzo ryzykowną decyzję. Na skutek złej organizacji pracy i problemów z wdrażaniem systemów ETCS/ERTMS pojawił się problem wykorzystania zdolności nowego taboru kupowanego przez spółki. Przecistawiamy się takim rozwiązaniom w sposób kategoryczny. Maszynista jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo. W warunkach gdy wykonywanie pracy zagraża zdrowiu i życiu własnemu oraz podróżnych ma prawo odmówić pracy.

Nożyce się odezwały...

Jak było do przewidzenia, kwestia ustawowego Juregulowania czasu pracy maszynistów wywołała histeryczne reakcje niektórych pracodawców. Liczymy, że resort infrastruktury doprowadzi prace do końca. Maszyniści, pasażerowie i klienci kolei zasługują na ustawę, która ucywilizuje ważny segment i poprawi bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Analogiczne regulacje obowiązują pilotów w lotnictwie i kierowców w ruchu drogowym.

Ustawa o warunkach zatrudnienia i czasie pracy jest od dawna oczekiwany aktem prawnym ze względu na niedoskonałość rozwiązań opartych o kodeks pracy, co może prowadzić do nadużyć. Groźnych, bo w obszarze bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Wskazuje i wskazywał je wielokrotnie ZZM, a także Najwyższa Izba Kontroli, Rada Ochrony Pracy, Państwowa Inspekcja Pracy, czy Urząd Transportu Kolejowego.

Z perspektywy ZZM ustawa powinna przede wszystkim:

- precyzować definicję maszynisty,
- czasu pracy i wypoczynku,
- maksymalne limity dobowego, miesięcznego i rocznego czasu pracy,
- maksymalne limity czasu prowadzenia pojazdu w dzień i w nocy,
- miejsce pracy,
- zasady zatrudnienia,
- narzędzia kontrolne związane z przestrzeganiem regulacji ustawowych,

- skuteczny system karania nadużyć grożących bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

Nadużycia zgodnie z prawem

Diabeł oczywiście tkwi w szczegółach, ale obecny stan prawny to tykająca bomba. – Największe nadużycia związane z czasem pracy maszynistów są robione zgodnie z prawem, bo decyduje o tym tylko i wyłącznie Kodeks pracy. Dlatego zdarzają się przypadki, że maszynista jest w zatrudnieniu przez 24 godziny na dobę. Bo zaliczany do pracy jest tylko czas prowadzenia pociągu, choć z charakterystyki wynika, że nie jest jedyne zajęcie maszynisty. Zmęczenie może być determinujące, mamy przykłady takich wypadków. Już nie mówię o umowach cywilnoprawnych, do których PIP nie ma wglądu. Ta szara strefa będzie działać dopóki specustawa

„Na lokomotywie sam maszynista
Bo to podobno jest praca czysta
Oczu nie męczy i wszystko słyszy
Nawet w zaroślach pisk małej myszy.

Bo maszynista to robot ludzi
czy on jest śląski, czy jest kaszubski.
On się nie myli, on jest oryginał
Choć go na służbie czeka kryminał”.

Fragment Postulatu głodujących (strajk maszynistów na Dworcu Centralnym), 1991 r.

nie powstanie – wymienia prezydent ZZM Leszek Miętek.

W mętnej wodzie...

W czerwcu Ministerstwo Infrastruktury skierowało projekt założeń do ustawy o czasie pracy maszynistów do konsultacji publicznych. ZZM wniósł swoje wnioski do dokumentu z obszernym uzasadnieniem. W historii wpadły natomiast organizacje pracodawców: Business Centre Club, Railway Business Forum, Izba Gospodarcza Transportu Lądowego czy Fundacja Pro Kolej. To instytucje zrzeszające kolejowych przewoźników, głównie prywatnych i zagranicznych.

Obiekcje sprowadzają się do kilku czynników stanowiących o istocie dokumentu, o jego fundamencie. Pracodawcy poddają w wątpliwość czy ustawa poprawi bezpieczeństwo, podnoszą aspekty koryzystności dla rynku, „dostępności” maszynistów, niezdrowej konkurencji oraz swoich kosztów. Bliźniaczo podobne argumenty obiegiły media, przerywając sezon ogórkowy. Jak łatwo zauważyć, ktoś próbuje reżyserować opinie w tej sprawie. Po to by przetrząść projekt lub osłabić zapisy, bo jak mówi przysłowie: „w mętnej wodzie dobrze ryby łowić”.

– Okazuje się, że na Polskiej Kolei funkcjonują firmy mające swoich ambasadorów w organizacjach pracodawców, które do porządku dziennego przechodzą nad zagrożeniami bezpieczeństwa ruchu



Leszek Miętek, prezydent ZZM:

– Kwitnąca obecnie „partyzantka”, która ma szansę zostać wreszcie przykrócona, nie ma nic wspólnego ze zdrową konkurencją. Cywilizowane spółki posiadające układy zbiorowe pracy i przestrzegające prawa konkurują obecnie z firmami – krzakami, które budują przewagi konkurencyjne na kwestiach związanych z bezpieczeństwem. Goniącymi za zyskiem, mającymi bezpieczeństwo za zbędny balast. One powinny być eliminowane z rynku.

kolejowego. Chcą traktować maszynistów jak automaty – w imię tzw. mobilności, wolności gospodarczej i potrzeb pracodawcy. A przecież kolej to system naczyń połączonych, maszyniści jeżdżą po wspólnych torach – przypomina prezydent ZZM.

To jedna z głównych przyczyn, dla których ta ustawa jest taka ważna dla naszego środowiska. Skoro analogiczne regulacje obowiązują pilotów w lotnictwie i kierowców w ruchu drogowym, nie ma racjonalnych powodów by specustawy nie mieli maszyniści w transporcie kolejowym. Od lat dyskurs w tej sprawie toczył się na poziomie elementarnym. Na tłumaczeniu, że maszynista nie jest komputerem, lecz człowiekiem wymagającym odpowiedniej regeneracji. Że nie może przyjąć na siebie zbyt dużych obciążeń, w imię odpowiedzialności za pasażerów czy przewożone mienie. Bo to profesja szczególna, związana z transportem publicznym i bezpieczeństwem osób czy towarów. Projekt założeń do ustawy dowodzi, że argumenty spotkały się ze zrozumieniem najwyższych czynników decyzyjnych.

W myśl powiedzenia „uderz w stół...” odezwały się także przysłowiowe nożyce. Istny lament części pracodawców prowokuje liczne pytania. Czy każdy przedsiębiorca może być przewoźnikiem kolejowym, czy w istocie spełnia wymogi wejścia na rynek, czy

ma struktury adekwatne do przewozów? W kwestii podnoszenia konkurencyjności menedżerowie mają naprawdę duże pole do popisu. Mogą zająć się efektywnością wykorzystania maszynistów, zmianami w kierunku zatrudniania między spółkami, czy aktywnością przy obniżaniu stawek dostępu do infrastruktury kolejowej. Tego jednak nie robią, albo bez efektu.

Dwugłos o karaniu

Szczytem bezczelności jest bez wątpienia narzekanie na nadmierną penalizację za łamanie prawa. Pracodawcy uważają kary grożące przewoźnikom za zbyt wysokie. – Niech te osoby z imienia i nazwiska podpiszą się pod założeniami, że jeśli dojdzie do katastrofy kolejowej z uwagi na przekroczenie czasu pracy maszynisty, to oni będą głównymi odpowiedzialnymi za katastrofę, a nie maszynista. Należy eliminować „terrorystów” kolejowych, którzy najpierw dążyli do skracania czasu szkoleń maszynistów do kilku miesięcy,

a teraz będą próbować blokować ustawę – mówi prezydent Miętek.

Życie pokazuje niestety, że w Polsce gdy dochodzi do katastrofy kolejowej na ławie oskarżenia lądują wyłącznie maszyniści albo dyżurni ruchu. A przecież każdy kolejarz wie, że czynników które spowodowały wypadek zawsze jest znacznie więcej. We Włoszech po katastrofie zarzuty przedstawiono kilkunastu osobom. U nas kozłem ofiarnym staje się maszynista, wydawane są wysokie wyroki więzienia. Organizacje typu BCC i IGTL tego nie dostrzegają. Co więcej, w swym tupecie i hucpie kwestionują wliczanie do czasu pracy okresu postępowań prowadzonych przez sądy czy prokuraturę w związku z wykonywaną pracą. ■

Rafał Zarzecki



Fot. G. Mac

BCC krytykuje nowe przepisy dotyczące czasu pracy maszynistów



Według Business Centre Club nowe przepisy dotyczące czasu pracy maszynistów doprowadziłyby do ograniczenia dostępności maszynistów na rynku pracy, niezdrowej konkurencji pomiędzy podmiotami zatrudniającymi tych pracowników oraz znacznego podniesienia kosztów po stronie pracodawców, które w kolejowości mogą narazić ich na straty.



Lukasz Malinowski @Lukasz_Malin · 26 lip

Wszystkie organizacje kolejowe (IGTL, RBF, ProKolej) krytycznie o pomysłach zmian regulacji dotyczących czasu pracy maszynistów. Więcej: bit.ly/2AbKbS3
@ProKolej @ML_GOV_PL @J_Malinowski @PKP_SA @PKPIntercityPDP @pkpcargo_media

IGTL, Pro Kolej i RBF krytycznie o propozycjach zmian w czasie pracy maszynistów

Michał Szymański • 26.07.2018 • 4 51



Fot. strona14.com.pla/strona14.com.pla

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego krytycznie odnosi się do przedstawionych założeń zmian w prawie dotyczących czasu pracy maszynistów. Sporo uwag ma także Railway Business Forum i Pro Kolej. Uwagi dotyczące planowanych przez ministerstwo zmian opublikowało już Business Center Club.

Fragmenty opinii IGTL i BCC. Dwóch instytucji, ale autorstwa najwyraźniej jednego. Tekst jest identyczny. Toczka w toczkę.

„Stanowczo wygórowane i nadmiernie restrykcyjne jest rozwiązanie pozwalające na nałożenie na pracodawcę administracyjnej kary pieniężnej, w wysokości do 2% rocznego przychodu przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym. Taka kara jest zbyt wysoka i nieadekwatna do rodzaju naruszenia. Od kary powinno przysługiwać odwołanie i w tym zakresie potrzebna byłaby odpowiednia procedura. Ewentualnej karze mogłyby podlegać jedynie naruszenia, które powtarzają się, pomimo uprzedniego wezwania Prezesa UTK do zaniechania konkretnych naruszeń”.

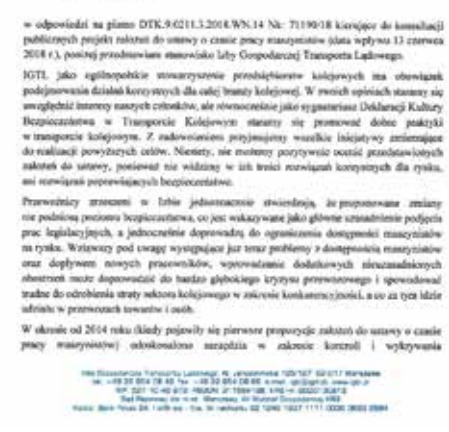
„Nie sposób się zgodzić z tym, aby czas poświęcony przez pracownika na udział w postępowaniach prowadzonych przez sądy/prokuraturę itp. zawsze i bezwarunkowo wliczany był do czasu pracy. Przede wszystkim, warunkiem takiego zaliczenia powinno być wezwanie maszynisty przez odpowiedni organ do obowiązkowego stawiennictwa. Ponadto [IGTL]/Dodatkowo [BCC], koniecznym byłoby wyłączenie tutaj przypadków, gdy takie postępowanie toczy się np. w związku ze zdarzeniem zaistniałym z winy tego pracownika (ale nie wyłącznej)”.

„Propozycja wprowadzenia stacji macierzystej, zwłaszcza w proponowanym brzmieniu i w kontekście proponowanych zmian w przepisach, także jest nie do przyjęcia [BCC]/jest bezzasadna i będzie miała negatywne konsekwencje [IGTL]. (...) Przede wszystkim brakuje uzasadnienia do ujmowania stacji macierzystej, jako

obligatoryjnego elementu umowy o pracę. Niezbędne elementy umowy o pracę zawiera Kodeks pracy i jest to wyliczenie wyczerpujące”.

„W projekcie ustawy pojawiają się składniki czasu pracy maszynisty, takie jak: czas przeznaczony na przyjęcie i zdanie pojazdu trakcyjnego, czynności związane z obsługą pojazdu trakcyjnego, czas przeznaczony na dojazd do pojazdu trakcyjnego, jeżeli jego objęcie następuje poza stacją macierzystą, czas przeznaczony na powrót do stacji macierzystej po zdaniu pojazdu trakcyjnego, jeżeli czynność ta następuje poza stacją macierzystą. W dokumencie nie zostało wyjaśnione, jaki cel zostanie zrealizowany poprzez takie różnicowanie składników czasu pracy”.

„Wprowadzenie dobowego wymiaru czasu pracy do 8 godzin w przeciętnie pięciodniowym tygodniu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 2 miesięcy, pozbawione jest racjonalnego uzasadnienia. Zmiana ta zaostża postanowienia Kodeksu pracy, w powyższym zakresie – z 4-miesięcznego okresu rozliczeniowego do 2-miesięcznego. Podobnie rzecz wygląda w kontekście projektowanych zmian dot. wprowadzenia równoważnego czasu pracy, gdzie również proponuje się nieuzasadnione modyfikacje już przyjętych i funkcjonujących rozwiązań w Kodeksie pracy, poprzez skrócenie kodeksowych okresów rozliczeniowych”.



Dobry wybór w PR

W drugiej turze wyborów na przedstawiciela załogi w radzie nadzorczej spółki Przewozy Regionalne nasz kandydat Jarosław Sromała zdobył ponownie największą liczbę głosów!

Są powody do zadowolenia, bo w radzie nadzorczej Przewozów Regionalnych jest przewidziane tylko jedno miejsce dla przedstawiciela załogi. Jak pisaliśmy w lipcowym numerze, w pierwszej turze Jarosław Sromała wyprzedził Krzysztofa Bączka z Federacji ZZP PKP i Włodzimierza Janiaka z „Solidarności”. W drugiej turze rywal był już tylko jeden. Miło nam poinformować, że nasz kolega zebrał ponownie najwięcej głosów poparcia, pozostawiając w pobitym polu kontrkandydata wywodzącego się z Federacji. Gratulujemy!

JAROSŁAW SROMAŁA



Wszystkim Koleżankom i Kolegom pragnę podziękować za zaufanie okazane mi podczas głosowania w wyborach na przedstawiciela załogi w Radzie Nadzorczej Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Wasze głosy mobilizują mnie do jeszcze cięższej pracy na rzecz poprawy sytuacji pracowników w naszej Spółce. Chciałbym zapewnić, że jako Wasz przedstawiciel zrobię wszystko, aby nie zawieść otrzymanego zaufania. Swoje obowiązki będę wykonywał sumiennie w poczuciu odpowiedzialności za wspólne dobro pracowników i firmy, w której pracujemy.

Jarosław Sromała

POLREGIO

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

ŁĄCZYMY LOGISTYCZNIE

pkpcargo.com

PKPCARGO

PERSONALIA

PKP S.A. 25 lipca 2018 r. Zwyczajne Walne Zgromadzenie PKP S.A. powołało do składu zarządu spółki Krzysztofa Golubiewskiego oraz Tomasza Miszczuka.



Krzysztof Golubiewski od 2001 roku zawodowo związany był z PKO Bankiem Polskim, gdzie pełnił funkcję dyrektora Departamentu Sieci i Optymalizacji Procesów, a następnie dyrektora Centrum Administracji. Od 2016 r. zaangażowany w program „Od papierowej do cyfrowej Polski”, realizowany przez Ministerstwo Cyfryzacji oraz Ministerstwo Rozwoju. Uczestnik rady ekspertów IT przy Ministrze Zdrowia. Współpracuje z Instytutem Badań Rynku, Konsumpcji i Koniunktur w zakresie projektów „Polska Cyfrowa” oraz „Opieka Zdrowotna”. Brał udział w projektach: Konstytucja dla Biznesu, Program zwalczania nadużyć podatkowych i Zwiększenia obrotu bezgotówkowego.

Absolwent Wydziału Nauk Ekonomicznych SGGW oraz Master of Business Administration przy Wyższej Szkole Bankowej we Wrocławiu.

Tomasz Miszczuk w latach 2004–2016 zajmował różne stanowiska w radach nadzorczych spółek samorządowych i zarządach stowarzyszeń wspierających rozwój regionalny, m.in. w zakresie infrastruktury. W latach 2005–2006 był wi-



cemarsząkiem województwa lubelskiego. W latach 2008–2015 zajmował stanowisko prezesa Instytutu Technologii Administracji Publicznej, gdzie odpowiadał m.in. za opracowanie planów i strategii transportu i rozwoju oraz realizowanie projektów doradczych w zakresie zamówień publicznych i funduszy unijnych dla jednostek samorządu terytorialnego oraz przedsiębiorstw wielu branż. Prowadził również analizy procesów prywatyzacji spółek Skarbu Państwa, w tym m.in. PKP Energetyka. Od stycznia 2016 do lipca 2018 r. pełnił funkcję prezesa zarządu PKP Informatyka spółka z o.o.

Absolwent studiów prawniczych. W latach 2001–2005 odbył studia doktoranckie na Wydziale Prawa Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego.

PKP CARGO. Zmiany w kierownictwie zakładów: z dniem 3 sierpnia br. w Południowym Zakładzie spółki odwołano Adama Banaszaka ze stanowiska dyrektora, a Stanisława Fendryka ze stanowiska zastępcy dyrektora ds. utrzymania. Pełnienie obowiązków dyrektora placówki powierzono do 3 listopada 2018 roku Mirosławowi Zborowskiemu. Stanowisko dyrektora Wschodniego zakładu z dniem 20 sierpnia br. obejmie Michał Bisek.

Rzecznik prasowy spółki odmówił wysłania biogramów i fotografii, zasłaniając się ustawą o ochronie danych osobowych. ■

Nasz kandydat w radzie



W skład rady nadzorczej PKP SA z końcem lipca powołany został Leszek Miętek, prezydent ZZM. Wybory przedstawiciela załogi w radzie skończyły się w maju na etapie zbierania podpisów na listach poparcia. Wymogi spełniło dwóch kandydatów.

Protokół zarejestrowany

Państwowa Inspekcja Pracy poinformowała o wpisaniu Protokołu dodatkowego nr 2 do Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych u pracodawców działających w spółce Przewozy Regionalne.



Został on zawarty 13 listopada 2017 roku między związkami zawodowymi a zarządem spółki. Do rejestru zakładowych układów zbiorowych pracy został wpisany 12 czerwca br. Uzgodnienia porządkują kwestie płacowe członków ZZM, związane m.in. z prowadzeniem pociągów powyżej 130 km/h w pojedynczej obsadzie. ■

Grupowe Ubezpieczenie na Życie dla Członków Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce oraz ich Rodzin



Zastanawiałeś się kiedyś, co mogłoby się stać, gdyby nieoczekiwanie pogorszył się Twój stan zdrowia lub Twoich najbliższych? Jak wyglądałaby Twoja sytuacja finansowa? Myślałeś o tym, jak zabezpieczyć swoich bliskich na wypadek, gdyby nagle Ciebie zabrakło? Pomyśl o ubezpieczeniu, które da Ci wsparcie finansowe i zapewni utrzymanie dotychczasowego standardu życia w nieprzewidzianych sytuacjach.

1 czerwca 2018 r. został uruchomiony nowy program grupowego ubezpieczenia na życie. **Obecnym ubezpieczycielem jest Generali**, jedna z największych grup finansowo – ubezpieczeniowych, która od ponad 185 lat jest synonimem bezpieczeństwa i innowacyjności, zaspokajając różnicowane i wciąż zmieniające się potrzeby milionów Klientów na całym świecie. W Polsce Grupa Generali obecna jest od 1998 r. Stale buduje swoją siłę stawiając na zdwywersyfikowany model biznesowy oparty na trzech kluczowych obszarach: ochronie majątku, życia Klientów indywidualnych, zarządzaniu oszczędnościami emerytalnymi oraz ubezpieczeniach korporacyjnych.



Ubezpieczenie w Generali to:

- ✓ **ochrona 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu**, na całym świecie – w pracy i w życiu prywatnym,
- ✓ stały dostęp on-line do polisy i szczegółów Twojego ubezpieczenia poprzez **Konto Klienta**,
- ✓ **szybka wypłata roszczeń** przy minimum formalności,
- ✓ możliwość **indywidualnej kontynuacji ubezpieczenia** po ustaniu zatrudnienia.



Co możemy Ci zaoferować:

- ✓ wiek wstępu **do 70 roku** życia,
- ✓ specjalnie wynegocjowana **definicja niezdolności do pracy obejmująca zawód maszynisty**,
- ✓ szeroki zakres poważnych zachorowań - **aż 42 jednostki chorobowe**,
- ✓ ubezpieczenie od poważnych chorób takich jak: **zawał serca, nowotwór złośliwy, udar mózgu**,
- ✓ **brak karencji*** dla osób przystępujących do ubezpieczenia w dacie **1 sierpnia lub 1 września 2018 roku**.

*za wyjątkiem 9 miesięcy karencji z tytułu urodzenia Dziecka, dla osób przystępujących do programu przed ukończeniem 41 roku życia

Aby przystąpić do ubezpieczenia należy wypełnić Deklarację i złożyć u osoby prowadzącej sprawę ubezpieczeń w imieniu ZZM w danej lokalizacji.

Przystąp do programu już dziś!

Ochrona na wypadek zdiagnozowania poważnego zachorowania, wypłata dziennego świadczenia za pobyt w szpitalu, czy też wypłata świadczenia w przypadku powstania trwałych uszczerbków na zdrowiu wskutek nieszczęśliwego wypadku, to tylko niektóre z głównych zabezpieczeń jakie obejmuje ubezpieczenie na życie w Generali.

Niniejszy materiał ma charakter wyłącznie reklamowy i informacyjny oraz nie stanowi oferty w rozumieniu ustawy art. 66 §1 Kodeksu cywilny. Żadne z niniejszych informacji nie stanowią doradztwa inwestycyjnego lub podatkowego ze strony Generali Życie Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. Szczegółowe warunki ubezpieczenia oraz koszty i ryzyka z nimi związane, jak również informacje na temat ograniczenia odpowiedzialności ubezpieczyciela oraz zasady działania produktu określone są w Ogólnych Warunkach Ubezpieczenia na Życie Certum Nr 7 / 2015 z dnia 17 grudnia 2015 roku przekazywanych Klientowi przed zawarciem lub przystąpieniem do umowy ubezpieczenia, dostępnych na stronie www.generali.pl, u poszczególnych dystrybutorów lub w siedzibie Generali Życie Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. przy ul. Postępu 15B, 02-676 Warszawa.

Nasi sportowcy

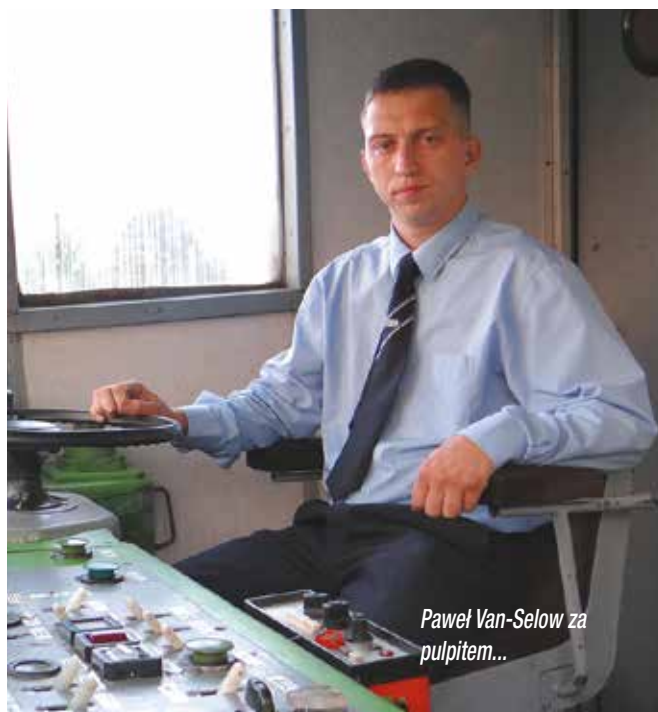
Półtora roku temu świat obiegła wieść, że skoczek narciarski Matti Hautamaeki został maszynistą Kolei Fińskich. U nas także nie brakuje kolegów, który mieli lub nadal mają do czynienia z wyczynowym sportem.



Fot. W. Szymański



Maciej Szłaga w kabinie i barwach Arki Gdynia zagrał z Legią w półfinale Pucharu Polski



Paweł Van-Selow za pulpitem...

Piłka i kolej – te dwa różne światy towarzyszą Maciejowi Szładze od najmłodszych lat. Za piłką gonił już od dziecka na podwórku. Talent i zaangażowanie pozwoliły pograć w klubowych rozgrywkach – w 3, 2 i 1-ligowych zespołach. Dwa sezony był pierwszym bramkarzem Arki Gdynia. Zagrał wówczas m.in. w półfinałowych meczach Pucharu Polski z Legią Warszawa. Obecnie dalej „występuje” w żółto-niebieskich barwach. Już nie na murawie, a na trójmiejskich szlakach. Strzegł także bramki Reprezentacji Maszynistów na piłkarskich turniejach o Puchar Prezydenta ZZM.

Obecnie Maciej Szłaga kontynuuje rodzinne tradycje. Na kolei pracowali ojciec i dziadek. Do SKM Trójmiasto trafił w 2015 roku. Po przejściu 2-letniego szkolenia z pozytywnym wynikiem od ponad roku prowadzi pociągi. – To jest fantastyczny zawód, który wymaga ogromnej odpowiedzialności i wiedzy. Dlatego ciągle staram się rozwijać i czerpać wiedzę od bardziej doświadczonych kolegów maszynistów i kolejarzy SKM, za co bardzo im dziękuję – mówi Maciej Szłaga.

– Od dziecka moją sportową pasją był żużel – mówi maszynista Oddziału Wielkopolskiego Przewozów Regionalnych Karol Andrzejczak. – Najlepsze sportowe momenty kojarzą mi się ze stadionem żużlowym – dodaje.

Miłością do tej dyscypliny sportu – jak mówi – „zaraził” go tata, zaciągając na mecz speedwaya. W młodości nasz kolega nie wyobrażał sobie bez pasji życia, chciał m.in. zapisać się do szkółki żużlowej. Zakup motocykla żużlowego, pierwszy wyjazd na tor i pierwsze okrążenie były spełnieniem marzeń.

Dzięki regularnej wówczas pracy zawodowej mógł poświęcić sporo czasu na uprawianie żużla. Przygoda ze sportem trwała 6 lat – pełnych adrenaliny i emocji. Nie obyło się też bez upadków i kontuzji. Dziś za sprawą ojca realizuje kolejną pasję. – Podobnie jak



...i na szczycie pięć-tysięcznika

tata, a wcześniej dziadek zostałem maszynistą. Spełnia się kolejne marzenie z dzieciństwa – dodaje Karol Andrzejczak.

– Moją pasją jest wspinaczka wysokogórska: letnia i zimowa, którą uprawiam ok. 6 lat – mówi Paweł Van-Selow, maszynista Sekcji Przewozów i Eksploatacji w Krakowie Południowego Zakładu PKP Cargo. W sierpniu pojechał na Kaukaz, gdzie podjął udaną próbę wejścia na Kazbek w Gruzji (5047 m n.p.m). Przygotowanie do wyprawy było nie lada przedsięwzięciem od strony kondycyjnej, jak i finansowej.

Wcześniej zdobywał m.in. Gerlach (2655 m n.p.m. – zimą), Rysy, Szpiglasowy Wierch, Kozi Wierch i Świnicę. Większą frajdę sprawia mu wspinaczka w okresie zimowym. Jak twierdzi, z każdą kolejną rośnie apetyt na kolejne szczyty, jak Elbrus czy Mont Blanc. – Wspinaczka wysokogórska pozwala odciąć się od codzienności, uporządkować



Grzegorz Mitoraj w kimonie



Karol Andrzejczak na torze żelaznym i żużlowym

myśli i zregenerować siły. Uwalnia adrenalinę i umożliwia zmierzenie się z własnymi słabościami – mówi Paweł Van-Selow.

– Dzięki treningom utrzymuję dobrą kondycję fizyczną, zachowuję spokój w sytuacjach stresowych oraz pogodnie patrzę w przyszłość – mówi Grzegorz Mitoraj, zastępca naczelnika ds. trakcji Sądeckiej Sekcji Przewozów i Eksploatacji w Tamowie spółki PKP Cargo. Od 1984 roku trenuje karate. Jest zawodnikiem i trenerem (posiada stopień 4 dan) Jasielskiego Klubu Karate Kyokushin, a także instruktorem samoobrony Defendo. W 2009 roku nasz kolega otrzymał Nagrodę Zarządu Województwa Podkarpackiego za wysokie wyniki sportowe podopiecznych, a w 2010 r. – Nagrodę Województwa Podkarpackiego za pracę i osiągnięcia w działalności sportowej.

■
(raz)

Konkurs na projekt sztandaru!

Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce ogłasza otwarty konkurs na projekt nowego sztandaru Rady Krajowej ZZM w związku z przypadającym w przyszłym roku 100-leciem naszej organizacji.

Na autorkę/a zwycięskiego projektu czeka atrakcyjna nagroda rzeczowa – wysokiej klasy smartfon Sony Xperia XZ2. Projekty zawierające awers i rewers sztandaru, wraz ze zgodą na ich udostępnienie na potrzeby konkursu, prosimy

przesyłać do końca września 2018 roku na adres związku: ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem: Konkurs na nowy sztandar RK ZZM.

Regulamin konkursu na www.zzm.org.pl



FORMULARZ ZGŁOSZENIOWY

Dane osobowe uczestnika konkursu:

Imię i nazwisko

Adres zamieszkania

Adres do korespondencji/e-mail

Numer telefonu kontaktowego

- Oświadczam, że jako zgłaszający projekt do udziału w konkursie jestem jego wyłącznym autorem. Stwierdzam, iż praca w żaden sposób nie narusza praw osób trzecich.
- Wyrażam zgodę na przetwarzanie podanych przeze mnie danych osobowych zgodnie z ustawą z dnia 29 sierpnia 1997 r. o ochronie danych osobowych (Dz. U. z 2002 r. Nr 68, poz. 926 z późn. zm.), przez organizatora dla celów związanych z realizacją Konkursu w zakresie koniecznym do jego prawidłowego przeprowadzenia.
- Oświadczam, że zapoznałem/am się z treścią regulaminu konkursu i akceptuję jego warunki.

Festyn w Babach

W ramach Festynu Niepodległości zorganizowanego na boisku w Babach rozegrano m.in. mecz wspomnień pomiędzy oldbojami miejscowego LKS Pionier a ZKS Concordia Piotrków Trybunalski.

Zakończył się on rezultatem 4:3 dla gospodarzy. W składach wystąpili byli piłkarze obu drużyn oraz goście specjalni – maszyniści ze Słowacji, wychowankowie Tatrana Preszów.

Patronat honorowy nad imprezą sprawowali prezydent ZZM Leszek Miątek, prezes OZPN Piotrków Stanisław Sipa oraz wójt Marceli Piekarek. Wśród kibicujących można było

zobaczyć wiceprezydenta Piotrkowa Andrzeja Kacperka, sekretarza gminy Krzysztofa Jędrzejczyka, radnych Jana Kraszkę, Waldemara Banaszczyka, Mirosława Kawnika oraz dyrektora GOKiS Jerzego Korytkowskiego.

Impreza była też okazją do powspominania i spotkania z kolegami z boiska. Wszystkim uczestnikom, gościom, kibicom i fundatorom nagród w imieniu klubu podziękował Marek Kraska, prezes Ludowego Klubu Sportowego „Pionier” w Babach.

(L)



Nowy sztandar ZZM

Jest nowy sztandar ZZM – Międzyzakładowego Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Regionu Śląsko-Dąbrowskiego w Katowicach. Zostanie uroczystie poświęcony podczas tegorocznych Centralnych Obchodów Dnia Maszynisty w Mielnie, które odbędą się 14 września.

Projekt został zatwierdzony uchwałą Rady Maszynistów MZZMK RŚ-D. Fundatorem jest Rada organizacji reprezentująca koła związku obejmujące swym działaniem: Koleje Śląskie Sp. z o.o., Cargo Service Sp. z o.o., DB Cargo Sp. z o.o., Lotos Kolej Sp. z o.o., STK SA Wrocław oraz Łódzki Zakład Spółki Przewozy Regionalne. Pomysłodawca to przewodniczący organizacji Mariusz Szczurek. ■



Centralne Obchody Dnia Maszynisty Mielno, 14 września



- Msza święta
- Poświęcenie sztandarów
- Uroczysta akademia
- Bal Maszynisty

Nie mówimy żegnaj

W lipcu kolejna grupa naszych kolegów odeszła na emerytury po wieloletniej pracy.



Norbert Imiołczyk odbył ostatnią służbę 8 lipca, prowadząc lokomotywą EU 07-136 pociąg 454065 relacji Tarnowskie Góry-Inowrocław do stacji Herby Nowe. Tam został przywitany przez koleżanki i kolegów.



Rozpoczął jako pomocnik maszynisty w 1976r. Kurs na maszynistę trakcji elektrycznej odbył w 1987r., a na trakcję spalinową w 1991 r. Odznaczony Odznaką Srebrną Przemysłowca Kolejowego w 1987 r. Na kolei przepracował 42 lata.



Lokomotywy jak wino

Czyli im starsze tym lepsze... Wysłuzone lecz niezawodne, najpopularniejsze na sieci Kolejowej lokomotywy spalinowe śrubują, wydawać by się mogło nie do pobicia, rekordy uciążu brutto w pracy liniowej.

Przykładowo SM42, SM31 czy ST44 – lokomotywy skonstruowane wiele lat temu do pracy o określonej specyfice, wynikającej z ich właściwości technicznych, kreślonej symbolami SM i ST. Inżynierowie pracujący nad nimi w fazie projektu nie przepuszczali jak wielką rolę odegrają ich „dzieła” na polskiej kolei i jak przysłużą się polskiej gospodarce. Podejrzewam również, że nie spodziewali się, że te pojazdy z powodzeniem będą realizować tak ciężkie przewozy.

Podziw budzi konstrukcja lokomotywy i maszynista prowadzący pociąg lokomotywą manewrową SM 42 z bruttem 1000t po wzniesieniach, w 30-stopniowym upale, „wdrapując” się na szczyt z prędkością 5–10 km/h. A jakich „sztuczek” trzeba użyć, żeby to zrobić... Tajemnica poliszynela. Podobnie gagariny, niegdyś prowadzące ciężkie pociągi towarowe o masie 2000 ton. Po 20., a nawet 30. latach służby ciągną brutto rzędu 2500 ton i to po wzniesieniach. Na lokalnej linii w okolicy Piły, gdzie wzniesienie do pokonania przekracza 17 promili (na domiar złego po bardzo ciasnych łukach) lokomotywa ST44 mogła prowadzić „od zawsze” pociągi o masie nieprzekraczającej 1000 t. Do niedawna. Bo pewnego pięknego

dnia, co nie jest bez znaczenia, eksperymentalnie zaprzęgnięto „gagarina” do pociągu towarowego o masie 1400 ton. I co? Silna maszyna, ładna pogoda, sucho, nie za ciepło



– eksperyment się powiódł. Dopuszczalne brutto dla danej serii lokomotyw na danym odcinku linii kolejowej zostało zwiększone.

Niestety, skutki eksperymentu są takie, że przy wysokich temperaturach lub niewielkich opadach pociągi stają na szlaku. No cóż, najwidoczniej bilans zysków i strat przemawia na korzyść nadmiernego obciążania lokomotyw. Nie można zapomnieć, że gdyby nie doświadczenie, spryt i swojego rodzaju kolejowe cwaniactwo maszynisty, tego typu praktyki nie kończyły by się powodzeniem. Słowa uznania należą się także pracownikom warsztatów, dzięki którym często wyeksploatowane już lokomotywy pozostają nadal sprawne i zdolne do nadmiernych obciążeń. Andrzej Dawcewicz



Kolega Czesław Brol przepracował na kolei wraz z szkołą 45 lat. Kurs na pomocnika maszynisty ukończył w 1976r., a na maszynistę w 1985 r. Odznaczony dwukrotnie Odznaką Srebrną Przewodzący Kolejarz.

Koledzy nie mówią żegnaj, tylko do rychłego zobaczenia.

(TP)



Wspaniałym przyjęciem w sali Makada w Koluszkach 20 lipca pożegnał się z pracą w zawodzie maszynisty PR Łódź kolega Jan Fidor. Najlepsze życzenia w imieniu koleżanek i kolegów z ZZMK w Łodzi na... nowej drodze życia.

(PR)



Starszym maszynistom Pawłowi Kubiakowi i Zygmunтови Bilowi na peronie dworca w Pile 10 lipca wyrazy uznania i szacunku oraz podziękowania za wieloletnią współpracę złożyli koledzy, współpracownicy, instruktorzy, kierownictwo szczecineckiej sekcji przewozów i eksploatacji Zachodniego Zakładu Spółki PKP Cargo S.A. w Poznaniu.

Kolega Bil po zakończonej służbie symbolicznie przekazał czapkę i nastawnik jazdy swojemu synowi Łukaszowi, również maszyniście sekcji Szczecinek.

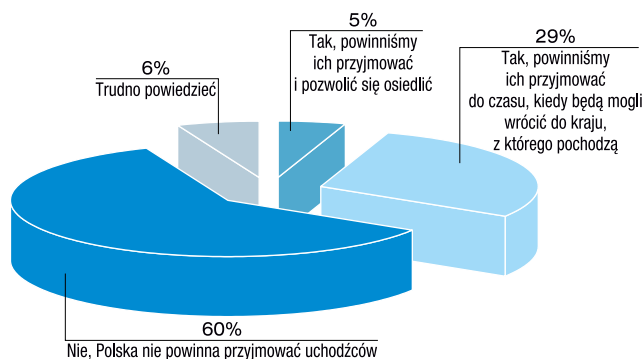
(AD)



Barometr



Czy, Pana(i) zdaniem, Polska powinna przyjmować uchodźców z krajów objętych konfliktami zbrojnymi?



Źródło: CBOS, Badanie Stosunek Polaków i Czechów do przyjmowania uchodźców. Lipiec 2018

PAROWOZJADA 2018

18-19 SIERPNI

Świętujemy 100-lecie odzyskania niepodległości

18 sierpnia, sobota, godz. 9:00-22:00

- 13:00 Parada Parowozów
- 15:00 Pokaz składów pociągów historycznych
- 20:30 Atrakcja wieczoru w tym m.in. pokaz sztucznych ogni

19 sierpnia, niedziela, godz. 9:00-16:00

- 9:00 Przejazdy dla dzieci w kabinie maszynisty
- 13:30 Zawody maszynistów

Wśród atrakcji m.in.:

- pokazy grup rekonstrukcyjnych
- wystawa odcisków śladów Instytutu Pamięi Narodowej pt. „Ojcowie Niepodległości”
- symulator jazdy lokomotywy (E34)
- poczęta polowa
- wykłady sportowe i uroczystości, w tym oryginalny osz. wopółkolezow. węglicki uroczystości
- i wyjazd do wyjątkowo malowniczego pałacu Legatów
- Izba Kultury
- strefa zabaw dla najmłodszych

LICZBA MIESIĄCA

160

Zwiększenie prędkości pojazdów w jednoosobowej obsłudze trakcyjnej ze 130 do 160 km/h rozpatruje Departament Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury.

Cytat miesiąca

Zaproponowany kształt założeń ustawy o czasie pracy maszynistów

wymaga głębokiej rewizji

Jakub Majewski, Prezes Zarządu Fundacji Prokolej dla Rynku Kolejowego, 26.07.2018
 (Radę Fundacji Prokolej tworzą przedstawiciele: Agat, Alstom Konstal, Arriva RP, CTL Logistics, DB Cargo Polska, Infra Silesia, PKP Energetyka, Siemens Mobility, Stadler Rail)

XVI Ogólnopolska Pielgrzymka Kolejarzy do Sanktuarium Miłosierdzia Bożego w Krakowie Łagiewnikach 8 września 2018 roku

„Jesteśmy napełnieni Duchem Świętym”

Program Pielgrzymki w roku 100-lecia odzyskania niepodległości Polski

- 10:00 Rozpoczęcie Pielgrzymki przy ołtarzu polowym. Wprowadzenie Ks. Ryszarda Marciniaka nT - „Boże drogi z Maryją do niepodległości Polski.”
- 10:30 Droga Krzyżowa przy Sanktuarium Bożego Miłosierdzia.
- 12:00 Msza Św. koncelebrowana pod przewodnictwem Ks. Arcybiskupa Marka Jędraszewskiego z udziałem duszpasterzy kolejarzy.
- 15:00 Godzina Miłosierdzia Bożego z Koronką i zakończenie Pielgrzymki.

Stowarzyszenie Krzewienia Sportu, Turystyki i Kultury „Kolejarz” w Warszawie ogłasza

//
ogólnokrajowy
konkurs plastyczny

pt.
KOLEJ W NIEPODLEGŁEJ
1918 - 2018

Termin dostarczenia prac

do **14 IX 2018**

na adres

Kolejowego Towarzystwa Kultury
31-150 Kraków ul. św. Filipa 6

Informacje o konkursie

tel. 12 634 59 50, 22 474 40 35, 501 415 633, 664 614 773

e-mail: stow@kolejarz.org ktk@ktkdkk.pl

na stronie internetowej <http://kolejarz.org>



WYSTAWA FOTOGRAFII

ZE ZBIORÓW RODZINNYCH I JEDNOSTEK KOLEJOWYCH

pt.

KOLEJ U PROGU NIEPODLEGŁOŚCI 1918
W PIERWSZYCH LATACH
ODRODZONEJ POLSKI

19 – 21 X 2018

Dom Kultury Kolejarza
ul. św. Filipa 6
Kraków



Nadsyłanie fotografam oraz informacje do dnia 14 IX 2018 r. Kolejowe Towarzystwo Kultury

31-150 Kraków ul. św. Filipa 6; tel. 12 634 59 50, 501 415 633 e-mail: ktk@ktkdkk.pl



<http://kolejarz.org>

FUNDACJA GRUPY



www.fundacja.pkp.pl



<http://ktkdkk.pl>

Z NAMI ZAJEDZIESZ DALEKO!

Etos

Honor

Patriotyzm

Służba

Uznanie

Odpowiedzialność

Profesjonalizm

ZZM

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



Humor

– Dzień dobry, panie dyrektorze. Zarabiam u pana 2500 zł brutto. Proszę o podwyżkę.

– O! A ile, panie Nowak?

– O zero.

– O zero złotych?!

– Nie, o zero na końcu kwoty brutto.

Wchodzi profesor do auli na wykład i dostrzega niedopałek na podłodze.

– Czyj to niedopałek? – pyta wykładowca.

W auli zrobiło się cicho jak makiem zasiał.

– Pytam, czyj to niedopałek?

Grobowa cisza. Profesor zdenerwowany.

– Po raz ostatni pytam, czyj to niedopałek?

Głos z końca sali.

– Niczyj, można wziąć.

Przychodzi baba do lekarza:

– Witam! Co pani najbardziej dokuca?

– Mąż, ale ja do pana doktora w innej sprawie.

Z ostatniej chwili: Trybunał Konstytucyjny orzekł, że łamanie konstytucji jest zgodne z konstytucją.

W gabinecie dentystycznym:

– Co pan masz na myśli mówiąc „przepraszam”? Jeśli się połknie implant, to trzeba za niego płacić!

Rozmowa grabarzy:

– Pogoda ładna, nie za ciepło, ciśnienie idealne. Nie ma co liczyć na sercowców, ciśnieniowców ani cukrzyków.

– Taaa... – mówi drugi – martwy sezon...

Fraszki Jerzego Szulca

ZGUBA

*Na tym świecie pewnym złości...
Szukaj wiatru w polu i sprawiedliwości.*

PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ

*Dbaj o swój interes, nie licz na sąsiada
Tego, który lepszy interes posiada.*

WSPÓLNOTA

*Łączą nas wspólne drogi...
Rzekła kula u nogi.*

BEZMYŚLNY

*Czasem głupstwo pali, albo bzdury plecie
Lecz bywa i bystry... jak woda w klozecie.*



Modelarstwo



Doskonale prezentujący się model lokomotyw EU07-488 wyprodukowany przez Schlessenmodelle uchwycony podczas XI Wystawy Modelarskiej w Iławie. Do lokomotywy odpowiednio dobrane wagony, również polskiego producenta modeli kolejowych ROBO.

GM

Filatelistyka

W tym miesiącu walor upamiętniający 100. rocznicę odzyskania niepodległości, wyemitowany w ramach serii kartek beznominałowych przez Regionalny Oddział Poczty Polskiej S.A. w Rzeszowie.

Wspólnym ich elementem jest biało-czerwona flaga z okolicznościowym napisem, natomiast w części graficznej przedstawiane są różne ilustracje ukazujące budowle bądź wydarzenia historyczne. Kilka wydano z motywami transportu szynowego. U nas most kolejowy na Wiśle w Toruniu (długość 977 metrów) – ilustracja z okresu międzywojennego. Obiekt w 1999 r. otrzymał imię Ernesta Malinowskiego, projektanta i budowniczego Centralnej Kolei Transandyjskiej, a także patrona OKZ PZF „Kolejnictwo”.

Autorem projektu jest Bartłomiej Kierzkowski. Więcej o pocztowych wydaniach Poczty Polskiej S.A. z Rzeszowa: <http://kolejnictwo-filatelistyka.eu/kartyb.html>

Amur



LAST
MINUTE!

Mielno
OW Słoneczny Brzeg
7 dni ze śniadaniem
540 zł/os.

Dziwnówek
OW Złota Rybka
7 dni ze śniadaniem
580 zł/os.

Zakopane Kościelisko
OW Siwarna
7 dni
śniadania i obiadowokolacje
(pokój turystyczny)
570 zł/os.

Karpacz
OW Stokrotka
7 dni
śniadania i obiadowokolacje
612 zł/os.