



Wojciech Korfanty
1873 - 1939
polityk, działacz na polu kulturalnym i społecznym,
polski komisarz plebiscytowy, jeden z
przywódców w czasie plebiscytu w
Śląsku Czerwonym i Czarnym.

Nowe otwarcie OPZZ

3 sierpnia 2020 odbyła się konferencja prasowa OPZZ, w której udział wziął Przewodniczący OPZZ, Andrzej Radzikowski. Szef OPZZ podczas briefingu mówił o płacy minimalnej na rok 2021.

Przypominamy, że OPZZ domaga się kwoty 3100 zł. Jak twierdzi przewodniczący Andrzej Radzikowski – bierzemy pod uwagę to, że płace są trwałym stymulatorem popytu wewnętrznego i szybkiej ścieżki ponownego (po pandemii) wzrostu gospodarczego. Przewodniczący OPZZ mówił również o rosnących cenach między innymi żywności. Wyższe płace minimalne mogą zrekompensować negatywne skutki inflacji. Przewodniczący w odpowiedzi na pytanie dot. tarcz antykrzysowych wyjaśnił jaką pomoc otrzymali tak naprawdę pracownicy. Zaznaczył, że były i są one właściwie wsparciem wyłącznie kapitału. Zwrócił uwagę na to, że przedsiębiorcy zdeponowali miliardy złotych na lokatach bankowych, które tak naprawdę pochodzą głównie z Funduszu Pracy. Pracownikom zaserwowano wyłącznie zwolnienia z pracy i cięcia płac.

#Czas na nowe otwarcie

Trzydzieści lat po przemianach ustrojowych, polskim pracownikom i pracownikom nadal żyje się ciężko. Wciąż istnieje problem biednych pracujących. Realizacja oczekiwań społecznych jest odsuwana z kadencji na kadencję kolejnych ekip rządowych. Co więcej nie doczekaliśmy się spełnienia wielu postulatów, sformułowanych już podczas sierpniowego przełomu w 1980 roku, jak choćby:

- zagwarantowania prawa do strajku dla wszystkich pracujących,
- zagwarantowania wzrostu płac równoległe do wzrostu cen i spadku wartości pieniądza,
- wprowadzenia zasady doboru kadry kierowniczej na zasadach kwalifikacji, a nie przynależności partyjnej,
- wprowadzenia emerytury ze względu na staż pracy,
- poprawienia warunków pracy ochrony zdrowia,
- zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc w żłobkach i przedszkolach dla dzieci,
- dostępności mieszkań.

Te i inne postulaty dotyczyły praw i wolności konstytucyjnych, pracowniczych i związkowych, ograniczenia przywilejów władzy oraz poprawy warunków socjalno-bytowych społeczeństwa. Część z nich siłą rzeczy straciła na ważności, część naszym zdaniem jest w 2020 roku wciąż aktualna. Naszym obowiązkiem jest dopisać także nowe postulaty, których realizacji oczekuje dzisiaj społeczeństwo!

Czas zatem na nowe otwarcie i przypomnienie najważniejszych postulatów i oczekiwań pracowników. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych od lat formułuje te oczekiwania, do których należą:

- Coroczny wzrost płac w przedsiębiorstwach, w oparciu o negocjacje ze związkami zawodowymi.
- Gwarancja systemowego wzrostu płac dla zatrudnionych w instytucjach publicznych.

- Wyższa płaca minimalna – co najmniej 50% przeciętnej i 60% mediany, bez wliczania do niej dodatków.
- Likwidacja wszelkich form dyskryminacji płacowej.
- Umożliwienie pracownikom o bardzo długim stażu ubezpieczeniowym (kobiety po 35 latach, a w mężczyźni po 40 latach) wcześniejszego przejścia na emeryturę oraz likwidacja wygasającego charakteru emerytur pomostowych.
- Likwidacja śmieciówek i fałszywego samozatrudnienia. Zatrudnienie tylko na podstawie stosunku pracy.
- Sprawiedliwe i progresywne podatki, z wyższą kwotą wolną od podatku i wyższymi pracowniczymi kosztami uzyskania przychodu.
- Wyższe zasiłki dla bezrobotnych – co najmniej 50% ostatniego wynagrodzenia.
- Poprawa dostępności do ochrony zdrowia.
- Dostępność mieszkań.
- Wydłużenie urlopu wypoczynkowego do 35 dni.
- 35-godzinny tydzień pracy i 2 wolne niedziele dla pracujących w niedziele.
- Wzmocnienie negocjacji zbiorowych i układów zbiorowych pracy.
- Zagwarantowanie prawa do strajku dla wszystkich zatrudnionych, prawo związków zawodowych do prowadzenia sporu zbiorowego i strajku z podmiotem odpowiedzialnym za politykę płacową i warunki pracy w danym przedsiębiorstwie.
- Zwiększenie skuteczności i efektywności działania Państwowej Inspekcji Pracy.
- Społeczny nadzór partnerów społecznych nad Funduszem Pracy i Funduszem Gwarantowanych Świadczeń Pracowniczych.
- Większy udział pracowników w zarządzaniu przedsiębiorstwami poprzez rozszerzaniu udziału ich przedstawicieli w zarządach i radach nadzorczych.
- Skrócenie czasu postępowań w sądach pracy.
- Prawo do odliczania od podatku składki związkowej.
- Prawo do wstępu na teren zakładu pracy przedstawicieli związków zawodowych, którzy nie są zatrudnieni u danego pracodawcy, jeżeli wynika to z oczekiwań pracowników oraz do prowadzenia polityki informacyjnej na terenie zakładu pracy.
- Dobór kadry kierowniczej w spółkach Skarbu Państwa oraz instytucjach publicznych na zasadach kwalifikacji, a nie przynależności partyjnej.

Jeśli zgadzasz się z powyższymi postulatami możesz się pod nimi podpisać TUTAJ: https://naszademokracja.pl/petitions/21-postulatow-opzz?share=000faf41-8c71-4fdd-bb93-11ec335862bd&source=email-share-button&utm_medium=&utm_source=email

40 rocznica tragedii

Nad ranem 19 sierpnia 1980 r. pod Otłoczynem (woj. kujawsko-pomorskie) doszło do czołowego zderzenia pociągu osobowego z towarowym. W tragedii zginęło 67 osób, a 64 zostały ranne.

W miejscu katastrofy, gdzie stoi symboliczny pomnik upamiętniający ofiary oraz krzyż z wyrytym napisem „Aby życie mieli” w 40 rocznicę zgromadzili się przedstawiciele władz państwowych i samorządowych, kolei, wojska, osoby, które w katastrofie niosły pomoc oraz rodziny ofiar tamtych wydarzeń. Najpierw ordynariusz diecezji toruńskiej Wiesław Śmigiel odprawił mszę świętą w intencji ofiar największej powojennej katastrofy kolejowej w Polsce. W takich sytuacjach brakuje słów. Ludzkie komentarze są nieporadne, a czasem nawet nie na miejscu. Zostaje współczucie, pomoc, ludzka solidarność i prośba do Boga o życie wieczne dla zmarłych i wsparcie dla żyjących – mówił biskup toruński przytaczając relację naocznego świadka, który twierdził, że podczas akcji ratunkowej panowała wyjątkowo wymowna cisza.

Po Mszy św. w miejscu pamięci złożono wieńce i zapalono znicze. Wójt Gminy Wielka Nieszawka Krzysztof Czarniecki podkreślił, że katastrofa przypomina nam „jak kruche i cenne jest ludzkie życie”. Sekretarz stanu Ministerstwa Infrastruktury Andrzej Bittel zaznaczył, że „mamy obowiązek pamiętać o tych, którzy zginęli i zostali ranni, o tych, którzy nieśli wówczas pomoc.” Wskazał, że trzeba wyciągnąć wnioski z tej katastrofy. – Naszym wielkim zadaniem jest odpowiedzialność. Służba kolejarza to zawód, w którym bierze się odpowiedzialność za drugiego człowieka, za jego życie i zdrowie – mówił.

W imieniu kolejarzy głos zabrał Prezydent ZZM Leszek Miętek (skrót wystąpienia).

Szanowni Państwo

W imieniu Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce dziękuję, że w dniu dzisiejszym, w 40 rocznicę tej

strasznej katastrofy przyszli razem z nami pochylić się i oddać cześć wszystkim, którzy zginęli w tej katastrofie. Są razem zarówno przedstawiciele rządu Rzeczypospolitej, spółek kolejowych, przedstawiciele samorządów, mieszkańcy, kolejarze, poczty sztandarowe z całej Polski. Dziękuję również za to, że przyjechaliśmy, ażeby połączyć się w smutku w rodzinami i bliskimi ofiar tej strasznej katastrofy.

Zawsze można zapytać, dlaczego to się stało? Ten punkt, w którym jesteśmy na trasie między Otłoczynem a Toruniem jest punktem strasznym i tragicznym w dziejach polskiej kolei, który – patrząc na rozmiar tej katastrofy, rozmiar tragedii tych wszystkich, którzy ucierpieli – uczy nas pokory. Uczy nas pokory na podstawowych stanowiskach pracy maszynisty, dyżurnego ruchu, rewidenta, ustawiacza, każdego kto przygotowuje tabor do jazdy. Uczy i powinien uczyć pokory tych, którzy zarządzają spółkami kolejowymi. Uczy również pokory i daje pod rozmyślenie do czego prowadzą zaniechania, albo niewłaściwe decyzje, jeśli chodzi o kierujących polskimi kolejami.

Od roku 80 polska kolej się zmieniła i to bardzo, ale kwestie bezpieczeństwa kolejowego pozostają niezmiennie. Polska kolej jest najbezpieczniejszym środkiem transportu, ale polska kolej nie toleruje łamania i obchodzenia przepisów. Kiedyś instrukcja o prowadzeniu ruchu kolejowego była w okładce czerwonej. Dlatego, że przepisy kolejowe są pisane krwią i tragedią ludzką taką jak tutaj, która wydarzyła się



pod Otłoczynem. Nie wolno lekceważyć, bo wtedy to prowadzi do dramatów. Myślę, że ta cały czas żywa w świadomości kolejarzy katastrofa, choć minęło już 40 lat jest momentem, w którym, wszyscy



musimy sobie na nowo przypomnieć jak ważne jest przestrzeganie instrukcji.

To, co się wydarzyło w roku 1980 tu w Otlóczynie było też początkiem wielkiej walki kolejarzy, później Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce o ucywilizowanie warunków pracy, czasu

pod semaforem



Dla Pracodawców – za karanie maszynistów za graffiti na taborze



Dla PKP IC S.A. – za akcje malowania taboru z okazji 100-lecia Bitwy Warszawskiej

pracy. Trzeba Pamiętać, że maszynista prowadzący pociąg towarowy z Otlóczyna był w 25 godzinie pracy. Wiele lat trwało to, żebyśmy przestrzeganie norm czasu pracy naprawili i udało się – wprowadzono na kolei harmonogramy pracy i podpisano Układ Zbiorowy Pracy. Ale później polska kolej się podzieliła. Polska kolej dzisiaj, choć bardzo nowoczesna jest bardzo zliberalizowana i na polskim rynku pojawiło się wielu przewoźników, często przypadkowych, którzy nie zdają sobie sprawy z tego, jak ważne są procedury bezpieczeństwa. Bywa tak, że procedury bezpieczeństwa są wykorzystywane jako obszar zdobywania przewag konkurencyjnych a niestety chodzenie na skróty z pogwałceniem przepisów i instrukcji prowadzi niestety do tego typu katastrof. W ostatnich latach mieliśmy katastrofę pod Szczekocinami, w Babach w Białymstoku, gdzie wybuchły cysterny. Należy sobie zadać

pytanie jak były przestrzegane procedury?

Dlaczego chodzono na skróty? Dlaczego dochodziło do tych wypadków, w których ginęli ludzie? Po okresie liberalizacji, teraz kiedy mamy tak wielu przewoźników muszą być regulacje, które stworzą warunki i przestrzeń do bezpiecznego prowadzenia ruchu na tak podzielonej kolei. Robimy wszystko, aby tak się stało. Dzięki naszym wysiłkom zmieniło się rozporządzenie, które ucywilizowało procesy szkolenia maszynistów. Dzisiaj jest to uregulowane, ale dzisiaj – patrząc na to, co się stało tutaj w Otlóczynie – bezwzględnie jest potrzebna kwestia uregulowania czasu pracy. Niestety przy braku takiej regulacji mamy sytuację, w której maszynista może zgodnie z prawem pracować praktycznie 24 godziny na dobę, dlatego od wielu lat walczyliśmy o Ustawę o warunkach zatrudnienia i czasie pracy maszynistów. Walczyliśmy też, żeby na zliberalizowanym rynku wprowadzić Centralny Rejestr Maszynistów, który bę-

dzie kontrolował kwalifikacje i czas pracy i uprawnienia maszynistów. Musimy mieć regulacje, które będą zaporą prawną dla tych spółek kolejowych, które dzisiaj kwestie bezpieczeństwa traktują jako obszar zdobywania przewag konkurencyjnych i chodzą na skróty.

My jako kolejarze musimy zrobić wszystko, ażeby do takich katastrof jak ta pod Otlóczynem nie dochodziło. Ta smutna rocznica i to miejsce w dniu dzisiejszym niech będzie naszym zobowiązaniem i przypomnieniem jak ważne są kwestie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i jak wielkie tragedie są skutkiem chodzenia na skróty – do czego to prowadzi. Z tego miejsca – tu z Otlóczyna niech płynie apel do Pana Ministra Infrastruktury o pilne uchwalenie Ustawy o warunkach zatrudnienia i czasie pracy maszynisty. Nie może być tak, że zawsze zdarzy się coś ważniejszego, zawsze jest jakiś inny powód, żeby to odroczyć. Ja wiem, że jest dobra wola, ale musi być również konsekwencja i tą kwestię musimy uregulować, żeby przynajmniej ten obszar zagrożenia za polskiej kolei zlikwidować.

Cześć Pamięci wszystkim, którzy tutaj zginęli. Niech oni wszyscy zazną Bożej Łaski a dla nas ich śmierć będzie przyczyną do mobilizacji i do odpowiedniej pracy zgodnej z przepisami z wielką starannością dla nas szeregowych kolejarzy, dla tych którzy zarządzają spółkami kolejowymi i dla tych którzy rządzą polską koleją. Dziękuję.

Pomimo dochodzenia przyczyna katastrofy pozostaje niewyjaśniona. Maszynista pociągu towarowego, który bez zgody wyjechał na szlak, zginął, a jego pomocnik zmarł w szpitalu, nie odzyskawszy przytomności. W wyniku śledztwa wykluczono, że do tragedii przyczyniło się błędne ustawienie drogi przebiegu pociągu lub wadliwe wskazanie semafora. Prokuratura ustaliła, że maszynista składu towarowego pozostawał na służbie bez przerwy przez 25 godzin. ■

Rozmowy w PKP CARGO S.A.

Mimo sezonu urlopowego w trwają spotkania Zarządów spółek kolejowych z przedstawicielami reprezentującymi Stronę Społeczną.

Podczas ostatniego spotkania 6 sierpnia po ogłoszeniu w mediach straty za pierwsze półrocze bieżącego roku, sytuację Spółki przedstawił prezes Czesław Warszewicz. Niestety, niewiele się zmieniło w przewozach towarowych. W dalszym ciągu obowiązuje porozumienie zmieniające wymiar godzin pracy o 10%. Spółka musi być gotowa na zaistniałą sytuację rynkową i podjąć działania pozwalające na odbudowę pozycji rynkowej utraconej na skutek pandemii Covid-19. W trzecim kwartale br. zostaną przedstawione propozycje

– istnieje m.in. możliwość wprowadzenia dobrowolnego lub narzuczonego nieświadczenia pracy dla pracowników w lokalizacjach, gdzie nie ma dużej pracy przewozowej, a także alokacja pracowników w inne regiony celem jej optymalizacji. Zarząd Spółki pracuje między innymi nad rozwiązaniem szybszego przejazdu pociągów np. do portów, a także nad rozmowami z PLK w sprawie przepustowości szlaków.

Nadal trwa procedura uzupełnienia wakatu Członka Zarządu ds. Handlowych.

Na ścieżce prawnej

W miesiącu lipcu na stronie internetowej organizacji związkowej NSZZ Solidarność 80 w Rybniku ukazał się artykuł pod tytułem „Niestandardowe działania Rady Nadzorczej wobec pracowników Spółki PKP Cargo S.A.”.

Artykuł zawierał nieprawdziwe i szkalujące informacje na temat przedstawiciela załogi w Radzie Nadzorczej PKP CARGO S.A. Tadeusza Stachaczyńskiego, który jest członkiem ZZM – zatem oczerniono również i nasz związek.

Solidarność 80 poinformowała swoich czytelników, że ww. członkowi RN nie zmniejszono solidarnie wynagrodzenia o 10%. Sprawa fałszywych informacji przyjęła charakter prawny – zarówno ze strony Tadeusza Stachaczyńskiego jak i ZZM i po interwencji artykuł wycofano. Nie zostały jednak wystosowane pisemne przeprosiny, wobec czego czynności reprezentującej powodów kancelarii Lex Secure nadal trwają.

MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI MATERIAL PARTNERSKI



PKPCARGO

ŁĄCZYMY
KLUCZOWE SEKTORY
GOSPODARKI

Jesteśmy liderem
ryнку usług logistycznych



List prezesa POLREGIO sp. z o.o. w sprawie podwyżek

Artur Martyniuk
Prezes Zarządu
– Dyrektor Generalny
T 22 439 6005
F 22 439 6007
info@p-r.com.pl



POLREGIO sp. z o.o.
ul. Kolejowa 1
01-217 Warszawa

Warszawa, 4.08.2020 r.

Szanowni Państwo

W dniu 5 kwietnia 2019 r. zostało zawarte porozumienie, na mocy którego Zarząd Spółki warunkowo zgodził się na podwyżki wynagrodzeń w 2020 r. W czasie zawierania tego porozumienia nie było możliwe przewidzenie, że najważniejszym uwarunkowaniem naszej sytuacji w roku 2020 będzie stan powszechnej pandemii wywołanej wirusem SARS-Cov-2.

Od początku pandemii spadek przychodów przewozowych w stosunku do planu na rok 2020 wyniósł około 60%, co wpłynęło na sytuację finansową Spółki. Dodatkowo proces podwyżkowy w 2020 r. był uwarunkowany zamówieniem pracy eksploatacyjnej na rok 2021 r. na poziomie 95% w odniesieniu do poziomu zaplanowanej pracy eksploatacyjnej na rok 2019, który to warunek nie został spełniony. Ponadto mając na uwadze pogarszające się dane epidemiologiczne oraz możliwe i prawdopodobne nowe restrykcje sanitarne, wskazujące na realne ryzyko trwania pandemii w dłuższej perspektywie czasu, zmuszeni zostaliśmy do racjonalnej oceny bieżących możliwości Spółki. W wyniku dokonanej oceny, niestety podwyżki wynagrodzeń zasadniczych w 2020 r. są niemożliwe.

W tych obiektywnie istniejących okolicznościach Zarząd Spółki, uznając za równie ważny interes Spółki i konieczność zapewnienia jej dalszego funkcjonowania i rozwoju oraz interes Pracowników, postanowił przesunąć proces podwyżkowy na 1 stycznia 2021 r. Dodatkowo Zarząd Spółki zamierza wypłacić Pracownikom gratyfikację finansową w wysokości 450 złotych (płatną wraz z wynagrodzeniem za listopad 2020 r.) oraz w wysokości 450 złotych (płatną wraz z wynagrodzeniem za marzec 2021 r.).

Zarząd Spółki apeluje do Pracowników oraz Organizacji Związkowych działających w Spółce o odpowiedzialność i zrozumienie bieżącej sytuacji Spółki oraz podejmowanych przez nią działań. Doceniając trud codziennej pracy Pracowników Spółki, Zarząd pomimo trudnej sytuacji związanej z COVID-19, w odróżnieniu od wielu pracodawców, nie ogranicza ani zatrudnienia, ani wymiaru czasu pracy, ani wynagrodzeń Pracowników. Jednocześnie wyrażamy nadzieję, że podpisanie do końca 2020 r. wieloletnich umów przewozowych z kolejnymi województwami oraz pozyskanie należnych nam środków pomocowych wyznaczają stabilne perspektywy dalszego funkcjonowania Spółki oraz pozwoli zadbać o miejsca i godziwe warunki pracy.

Z poważaniem

PREZES ZARZĄDU
DYREKTOR GENERALNY
Artur Martyniuk
Artur Martyniuk

100-lecie Bitwy Warszawskiej z Intercity

PKP Intercity włącza się w upamiętnienie setnej rocznicy Bitwy Warszawskiej. Z tej okazji w najbliższych dniach na tory wyjadą lokomotywy oklejone okolicznościową grafiką. Narodowy przewoźnik kolejowy po raz kolejny angażuje się w upamiętnienie kluczowych dla historii Polski wydarzeń i postaci.

Nowy wygląd zyskały dwie lokomotywy EP09 nazywane popularnie „dziewiątkami”. Grafika, którą zostały oklejone przedstawia m.in. architektów polskiego zwycięstwa nad bolszewikami w sierpniu 1920 roku: Marszałka Józefa Piłsudskiego, Ignacego Daszyńskiego, Wincentego Witosa oraz generałów – Tadeusza Rozwadowskiego, Józefa Hallera i Kazimierza Sosnkowskiego. Pojazdy o numerach 0014 i 0026 pojadą m.in. w zestawieniu pociągu EIC Posejdon z Warszawy do Kołobrzegu.

Polska kolej to tradycja i służba Ojczyźnie, a polscy kolejarze niejednokrotnie udowodnili swoje zaangażowanie w walkę o jej wolność. Również w czasie Bitwy Warszawskiej i wojny polsko-bolszewickiej. Stąd też nie mogło nas zabraknąć w celebrowaniu obchodów setnej rocznicy tych szczególnych wydarzeń – podkreśla Andrzej Olszewski, Członek Zarządu PKP S.A.

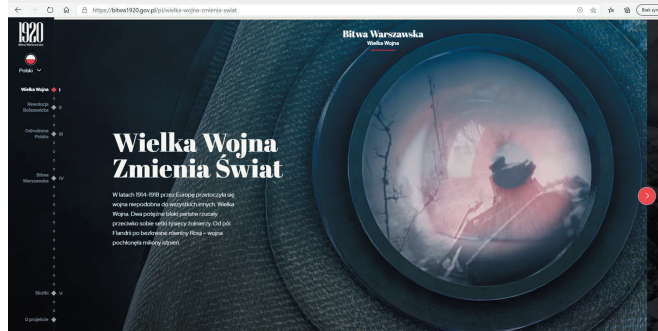
Lokomotywy oklejone okolicznościową grafiką upamiętniającą zwycięstwo w Bitwie Warszawskiej 1920 r. będą przyciągać wzrok ludzi w całej Polsce. Jako narodowy



przewoźnik realizujemy inicjatywy, mające na celu przypomnienie jak największej liczbie naszych pasażerów o wydarzeniach ważnych z punktu widzenia każdego Polaka. Na co dzień wozimy po całym kraju i za granicę miliony naszych rodaków, dlatego zależy nam na tym, aby tak wyjątkowe rocznice łączyły nas wszystkich – zaznacza Marek Chraniuk, Prezes Zarządu PKP Intercity.

Źródło: Biuro Prasowe PKP IC S.A.

Zapraszamy do zapoznania się z wyjątkowym, narracyjnym portalem poświęconym Bitwie Warszawskiej – www.bitwa1920.gov.pl. Portal skierowany jest do tych, którzy chcą dowiedzieć się czemu Bitwa Warszawska nazywana jest Cudem nad Wisłą, ale także do osób, które pasjonują się szczegółowymi faktami historycznymi, przedstawionymi w atrakcyjnej, nowoczesnej formie.



Bogatsza flota PKP Intercity

PKP Intercity odebrało 83 wagony, które dla przewoźnika zmodernizowała bydgoska PESA. Z unowocześnionych wagonów korzystają już pasażerowie w całej Polsce.

Kontrakt na modernizację 83 wagonów typu 11A-20 PKP Intercity podpisało z Konsorcjum Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz i Zakładów Napraw Taboru Kolejowego „Mińsk Mazowiecki” w kwietniu 2018 roku. Jego wartość wyniosła niemal 312 mln zł brutto. Przewoźnik wykorzystał zawarte w umowie prawo opcji i w listopadzie 2018 roku rozszerzył kontrakt o modernizację kolejnych 42 wagonów. Wartość umowy obejmującej dostawę łącznie 125 wagonów wzrosła wówczas do blisko 470 mln zł brutto. Przekazując PKP Intercity 83 zmodernizowane pojazdy PESA Bydgoszcz zrealizowała podstawową część kontraktu.

Poza naprawami okresowymi na piątym poziomie utrzymania wraz z modernizacją, producent w ramach kontraktu przeprowadził także przeglądy techniczne wagonów na trze-

cim poziomie utrzymania, co nastąpi w ciągu 18 miesięcy od oddania ich do użytku.

Modernizacja 83 wagonów z prawem opcji na dodatkowe 42 pojazdy jest elementem projektów „Kolej na dobre połączenia – unowocześnienie wagonów i lokomotyw dla PKP Intercity S.A.” oraz „Przyspieszamy komfortowo – unowocześnienie wagonów i zakup lokomotyw dla PKP Intercity S.A.”. Są one współfinansowane ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Wartość maksymalna przyznanego dofinansowania dla tej modernizacji wagonów wynosi 140 288 910,47 zł. Łącznie ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020 PKP Intercity pozyskało 653 730 052,05 zł dotacji.

Zmodernizowane wagony to bezprzebieżne pojazdy klasy 2. Są wyposażone



w klimatyzację, wygodne fotele, gniazdko elektryczne oraz bezprzewodowy internet. Modernizacja objęła także instalację monitoringu, wzmacniaczy sygnału GSM/LTE oraz toalet z zamkniętym układem. Pojazdy zostały wyciszone, co zapewnia dodatkowy komfort podróży.

Ze zmodernizowanych pojazdów korzystają już mieszkańcy m.in. Poznań, Szczecin, Trójmiasto, Olsztyn, Zielonej Góry, Białegostoku, Lublina i Wrocławia.

Komu co za graffiti

Ze sztuką ma niewiele wspólnego, ale także może drogo kosztować. Tyle, że nie autorów za maszynistów. Mowa o graffiti, które pojawiło się na pociągach na terenie całej Polski.

Trend na malowanie graffiti na pociągach istnieje, głównie wśród ludzi młodych. Przymus zapłaty za swoją lekkomyślność jest dobrym pomysłem do walki z wandalizmem, ale może kara ta powinna być bardziej surowa i skierowana nie przeciw prowadzącym pociągi maszynistom, ale samym wandalom.

Niestety, coraz częściej zdarzają się sytuacje, gdzie odpowiedzialnością próbuje się obciążyć maszynistę. Nie jest to jednak dyrektywa odgórna, ale indywidualne decyzje dyrektorów spółek kolejowych. Pseudoartystów nie obchodzi ani jaki tabor malują ani jakie koszty poniesione zostaną przez przewoźnika.

Zdaniem Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce niedopuszczalne jest karanie maszynistów za rzekome uchybienie obowiązków niezgodnych z instrukcjami i postanowieniami Regulaminów. Próby nałożenia kar finansowych spotykają się z natychmiastowymi reakcjami terenowych organizacji związkowych i finał miewają również w Sądach. Tu nieoceniona pomoc korporacji Lex Secure, z którą nasz związek kilka lat

temu podpisał porozumienie o współpracy dla swoich członków i która w wielu sytuacjach zapewnia ochronę interesów pracowników.

Zadać sobie należy pytanie – czym właściwie ma zajmować się maszynista?

Czy pilnowanie taboru podczas wykonywania i tak skomplikowanych czynności należy do jego obowiązków? Czy jeśli wykaże inicjatywę, opuści kabinę i ruszy w pościg za wandalami pracodawcy zapewnią mu odpowiednią ochronę przed nimi? A co jeśli zostanie podczas takiej interwencji pobity? Co, jeśli opuści kabinę, do której włamie się ktoś inny? Brzmi absurdalnie, ale przypadek próby uprowadzenia pociągu miały miejsce. W mniemaniu decydentów nakładających kary mylą się chyba obowiązki należące do policji i służb ochrony.

Odnotowujemy przypadki wydawania instrukcji, regulaminów, poleceń pracodawcy, zawierających adresowane do pracowników drużyn trakcyjnych i konduktorskich polecenie objęcia w ramach



realizowanej zmiany roboczej, dozoru obsługiwanego pojazdu w trakcie jego postoju in. na stacji. Bywa, że ww. czynności także mają być wykonywane w porze nocnej i to na postojach pojazdów ochraniających przez zatrudnianych w tym celu pracowników.

Objęcie dozorem polegać ma m.in. na: (cyt.) czuwaniu, strzeżeniu, cyklicznym sprawdzaniu i kontrolowaniu, czy wokół lub w jego pobliżu nie znajdują się osoby postronne, których zachowanie może wskazywać na akt wandalizmu i dewastacji pojazdu. Uzasadnieniem ww. „regulaminów” mają być wspomniane liczne przypadki dewastacji taboru w trakcie jego postoju poprzez malowanie graffiti. Pracodawcy częstokroć także w instrukcjach



ostrzegają, iż wobec pracowników nie stosujących się do niniejszego polecenia będą wdrażane postępowania wyjaśniające, a wobec winnych wyciągane konsekwencje dyscyplinarne.

Nasza organizacja – skupiająca w swoich szeregach pracowników zatrudnionych na stanowisku maszynisty – zwraca pracodawcom uwagę na szerszy aspekt wydawanych poleceń. Konsekwencją narzucania powyższych obowiązków jest nakazanie pracownikowi pozostawanie w nieustannej gotowości, obejmującej nadto szereg czynności powodujących ciągle wykonywanie pracy, de facto ochroniarskiej. Należy podkreślić, iż akty wandalizmu, jakim przeciwdziałać ma nałożenie np. na maszynistę, takich dodatkowych obowiązków – trwają najczęściej bardzo krótko, od kilku do najwyżej kilkunastu minut, są także dokonywane pod osłoną nocy. W tym czasie przebywający na pojeździe maszynista w różnych przedziałach czasowych wykonuje różne czynności, które należą do jego obowiązków służbowych, a które uniemożliwiają mu ciągłą i nieprzerwaną obserwację pociągu jak i monitoringu zewnętrznego. Nie zapominajmy, że maszynista jest człowiekiem i musi czasami iść za potrzebami fizjologicznymi. Nie bez znaczenia jest tu także łączny czas przebywania przez pracownika na pojeździe sięgający najczęściej kilku godzin, wobec krótkiego czasu dokonywania aktów wandalizmu.

Praca maszynisty jest pracą wyjątkowo wymagającą sprawnego stanu umysłu. To fakt każdemu z nas znany. Maszynista prowadzi pojazd, skupia się na obserwacji szlaku nie odrywając właściwie od niego wzroku. Do tego wykonywać musi szereg czynności, które także wymagają pełnego skupienia. Nakładanie na niego dodatkowej pracy spowodować może obniżenie jego sprawności wynikające ze zmęczenia a mogącej zagrozić bezpieczeństwu pasażerów, jego samego i narazić pracodawcę na niebotyczne koszty i problemy. Zastanowić się zatem powinni Ci, którzy

wykazują nonszalancję względem kwestii bezpieczeństwa na kolei.

Należy też przypomnieć i wyjaśnić, iż obowiązki pracownika, czyli ochrona mienia zakładu pracy, zachowania w tajemnicy informacji, których ujawnienie mogłoby narazić pracodawcę na szkodę, są elementami ogólnej dyrektywy dbałości o dobro pracodawcy a wynikające z Kodeksu Pracy.

Analiza formułowanych instrukcji pokazuje, że nakładane na maszynistów obowiązków nie stanowi typowych powinności wynikających z zakresu ich pracy a także Kodeksu pracy. W konsekwencji nie można stawiać maszynistom zarzutu naruszenia dyscypliny pracy, w sytuacji, gdy realizują oni obowiązek dbania o mienie pracodawcy zgodnie z wykonywanym przepisami.

Działając na podstawie ustawy o związkach zawodowych (Ustawa z dnia 23 maja 1991 r. Dz. U. 01.79.854), ZM występuje do pracodawców o wycofywanie decyzji dotyczących nakładania na maszynistów kar i restrykcji finansowych. Czasami wystarczy interwencja do dyrekcji zakładu, czasami jednak przypadek staje się sprawą dla sądowną. Finalnie robimy wszystko aby zgłaszana do związku sprawa w tej materii zostaje rozpatrzona na korzyść pracownika.

Sprawą pseudoartystów powinny zająć się SOK i policja. Przykładów wandalizmu nie brakuje i w całej Polsce. Graficy są dobrze zorganizowani – mówią kolejarze. – To są 2-3 osoby w tym może jedna maluje, a reszta stoi na czatach. Czasami się uda ująć sprawców – w tym roku mieliśmy dwa przypadki ujęcia sprawców – mówi insp. Artur Zagórski, Straż Ochrony Kolei.

Jaka kara grozi osobom niszczącym graffiti? W art. 288§1KK wskazano, że kto uszkadza cudze mienie popełnia przestępstwo zagrożone karą pozbawienia

wolności od 3 miesięcy do 5 lat, jeżeli szkodliwość czynu jest mniejsza takiej osobie grozi kara grzywny, kara ograniczenia wolności lub kara ograniczenia wolności do roku. Niestety sprawy graffiti w większości traktowane są jako zwykłe wykroczenie. ZM zarówno samodzielnie występował do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z apelem a do pracodawców kolejowych aby swoim głosem wsparli wnioski o zmianę kwalifikacji czynu. Taka zmiana wzmogłaby siłę oddziaływania służb porządkowych.

Poprzedni Prezes POLREGIO – Krzysztof Zgorzelski podczas spotkania z członkami związku deklarował złożenie do ministerstwa wniosku o zmianę kwalifikacji czynu z wandalizmu na stworzenie zagrożenia w transporcie kolejowym. Graciarze nie tylko niszczą tabor, ale zamalowują często tabliczki z danymi hamulcowymi. Zmiana wiązałaby się



z wprowadzeniem wyższych kar dla pseudoartystów. Na dzień dzisiejszy redakcja nie ma żadnych informacji o dalszych losach obietnicy ani czy nowo powołany Prezes ma zamiar jej dotrzymać i działania poprzednika kontynuować.

Pod rozważę dyrektorów karzących maszynistów za niewłaściwy nadzór nad taborem w sytuacji gdy zostaje oszczędzony graffiti poddajemy to, że wywierają na niego presję dodatkowych czynności, do których nie jest przygotowany ani uprawniony, ponoszą bezpośrednią osobistą odpowiedzialność za to, co stanie się z pracownikiem jeśli w wyniku interwencji dozna uszczerbku na zdrowiu albo zapłaci za to własnym życiem. ■

P.S.



Oswoić lęk

Sierpień, czas urlopów, wypoczynku, ale, jak pokazują ostatnie doniesienia, również okres rekordowych zachorowań na Covid-19. Z jednej strony staramy się żyć normalnie, z drugiej słyszymy o nowych przypadkach zachorowań, które wywołują w nas obawy o nasze zdrowie i lęk przed tym, czy się zarazimy? Chciałbym aby sierpniowy artykuł traktował o tym, co można nazwać kwintesencją pracy psychologa, czyli pracy z lękiem, który może się pojawiać wraz z nową falą zachorowań.

Zanim rozwinę temat, chciałbym być zadał sobie pytanie: Czym różni się strach od lęku?

Prowadząc szkolenia związane ze stresem i emocjami, bardzo często zadaje to pytanie, i choć większość z uczestników prawidłowo wskazuje, że są to emocje, to już mało kto będzie mógł precyzyjnie odpowiedzieć na pytanie czym różni się jedno od drugiego. Umiejętne rozpoznawanie i nazywanie emocji, a w następnym kroku ich akceptowanie, jest kluczową i najszybszą drogą do radzenia sobie z nimi.

Strach to emocja, która powstaje tu i teraz na podstawie tego, co doświadczamy. Strach odczuwamy podczas oceny sytuacji jako zagrażającej nam w danym momencie lub przewyższającej nasze możliwości np. widzimy, że ktoś za nami idzie w ciemnej pustej alejce w środku nocy i nagle przyspiesza w naszym kierunku.

Lęk z kolei powstaje na skutek naszych doświadczeń lub wyobrażeń, które nie mają bezpośredniego, rzeczywistego związku z obecną sytuacją. Na przykład: wychodzę ze spotkania ze znajomymi późną nocą i obawiam się, że spotkam kogoś w ciemnej pustej alejce, kto będzie czytał na moje zdrowie lub

widzę psa w bezpiecznej odległości jednak ze względu na to, że kiedyś byłem przez psa pogryziony, to zaczynam odczuwać lęk, że ten również mnie pogryzie.

Odczuwanie strachu i lęku jest podobne, jednak źródło ich powstawania jest kompletnie inne. Kompletnie inne będzie również radzenie sobie z nimi. Strach jest związany z sytuacją, więc działanie w kontekście tej sytuacji i zdobywanie doświadczenia będzie kluczowe w obniżaniu strachu.

Lęk choć powstaje w naszej głowie, zwykle nie ma podstaw racjonalnych. Radzenie sobie z lękiem to przede wszystkim radzenie sobie z naszym sposobem myślenia, oceną sytuacji i wiarą we własne możliwości.

Wyobrażając sobie jakąś sytuację i odczuwając lęk warto zadać sobie kilka pytań, które mogą nam pomóc w osłabieniu tej emocji:

- Czy ta myśl mi pomaga, czy mi przeszkadza w dążeniu do moich celów?
- Czy to, co myślę oparte jest na faktach, czy mojej interpretacji rzeczywistości?
- Czy na pewno tak jest, że to, co sobie wyobrażam na pewno się wydarzy, czy jest to jedynie jedno z możliwych rozwiązań?
- Co powiedziałbym osobie, która myślała by w taki sposób?

Czy praca z lękiem jest łatwa? Na pewno nie. Jednak dzięki systematycznemu nazywaniu swoich emocji i budowaniu swojej świadomości nauczymy się oswajać emocje w każdej sytuacji.

Jakub Niklas

**Powypadkowe Wsparcie Psychologiczne
jakub.niklas@ipron.pl**

Pociąg do kolei

Miłość do zawodu maszynisty czasem zaczyna się już od dziecka.

Z wielką radością powitaliśmy maluchy z usytuowanego po sąsiedzku żłobka „Tusietuli”. Być może taka wizyta w przyszłości zaowocuje nowymi kadrami, a za 20 lat młody maszynista z nostalgią spojrzy na zdjęcie i wspomni pierwsze kroki na lokomotywie.

Na zdjęciu dzieci na tle stałej ekspozycji i dumy naszej siedziby w Warszawie przy ul. Wojciechowskiego 7.



Nie mówimy żegnaj

Na zasłużony odpoczynek przeszli nasi kolejni koledzy.

Kolega MI Witold Topp w dniu 29.07.2020 r. po 42 latach służby, zakończył czynną karierę zawodową, na poc. 5140 „JANTAR” relacji Hel-Warszawa Zachodnia, który przyprowadził do stacji Gdynia Główna lokomotywą spalinową serii 754. Miało to symboliczne znaczenie, gdyż bohater dnia swoją bogatą karierę maszynisty rozpoczynał właśnie na trakcji spalinowej.

Zachowując tradycję przejechał przez „bramę” utworzoną z taśmy, na której na co dzień rejestrowana jest prędkość lokomotywy i zatrzymał pociąg.

Na peronie zgromadziła się liczna grupa przyjaciół, która pożegnała i złożyła życzenia szczęścia na emeryturze. Ze strony pracodawcy w uroczystości wziął udział zastępca dyrektora ds. eksploatacji Sławomir Leman, naczelnik SET-1 w Gdyni Adrian Krużycki oraz naczelnik sekcji napraw taboru Rafał Tokarski. Obecni byli również przedstawiciele PKP PLK, organizacji ZZM IC w Gdyni oraz koleżanki i koledzy, z którymi kolega Witold Topp pracował przez wszystkie lata. Na podkreślenie zasługuje fakt, że w pożegnaniu brali udział zarówno emerytowani, jak i czynni pracownicy z różnych spółek kolejowych.



Dzień 27 lipca 2020 roku był ostatnim dniem pracy członków ZZM Gliwice st. maszynistów Śląskiego Zakładu Spółki PKP CARGO S.A. Tarnowskie Góry Sekcja Gliwice: Józefa Jakubiny (45 lat pracy w tym 35 lat pracy na kolei); Mirosława Kosakowskiego (45 lat pracy na kolei); Stanisława Kruszyny (40 lat pracy na kolei) i Pawła Pluty (45 lat pracy na kolei).

Dali się oni poznać jako życzliwi i sumienni pracownicy, na których zawsze można było polegać. Wyszkolili dziesiątki maszynistów. Dziękujemy.

Wszystkiego najlepszego na zasłużonej emeryturze, dużo zdrowia życzą koleżanki, koledzy, współpracownicy, instruktorzy i naczelnicy sekcji.

(LEW)



Od lewej: Ryszard Budniok (Przewodniczący ZZM Gliwice), Krzysztof Perchon (maszynista-instruktor), Paweł Pluta, Mirosław Kosakowski, Roman Jordan (Naczelnik Sekcji) i Józef Jakubina

Barometr

Czym jest dla Pana/Pani patriotyzm dziś?



Źródło: Badanie Fundacji Polskiego Godła Promocyjnego i ASM – Centrum Badań i Analiz Rynku

LICZBA MIESIĄCA

40

lat minęło od katastrofy pod Otłoczynem

Cytat miesiąca

JA BYM SIĘ NIE FIKSOWAŁ, ŻE MOST PILCHOWICKI TO ZABYTEK. STOI ZRUJNOWANY I NIE MA WARTOŚCI.



A W CZASIE FILMOWANIA ZOSTANIE ZNISZCZONA TYLKO MAŁA JEGO CZĘŚĆ.

Paweł Lewandowski, wiceminister kultury i dziedzictwa narodowego o moście Pilchowskim

Złoty Korfanty

Koleje Śląskie zaprezentowały kolejny ze złotej serii „powstańczej” pociąg Korfanty, kolejny po „Powstańcu Śląskim” ELF pierwszej generacji w specjalnym malowaniu.

W centrum tegorocznego projektu wykonanego na specjalnie na zlecenie Instytucji Kultury Ars Cameralis znalazł się Wojciech Korfanty – wyjątkowa postać śląskiej i polskiej historii. Podpis oraz wizerunek polityka są powtarzającym się motywem, uzupełnionym fotografiami powstańców. Pociąg odnosi się do ubiegłorocznej realizacji, jednak tym razem dominuje dedykowany logotyp przedstawiający orła zamkniętego w sercu. Autorką projektu jest Marta Gawin.

Pierwsze Powstanie Śląskie według historycznych opracowań to spontaniczny zryw polskiej ludności, którego celem miało być przyłączenie Górnego Śląska do Polski. Upadło po 10 dniach, przygotowując jednak grunt do dwóch kolejnych powstań w następnych latach. Wybuchło w nocy z 16 na 17 sierpnia 1919 r. i objęło tereny powiatu rybnickiego i pszczyńskiego oraz część okręgu przemysłowego. Bezpośrednią przyczyną wybuchu powstania była masakra górników z kopalni „Mysłowice”, którzy domagali się zaległych wypłat. Kiedy 15 sierpnia 1919 r. tłum wtargnął przez bramę, niemieckie wojsko otworzyło ogień. Zginęło wtedy siedmiu górników, dwie kobiety i trzynastoletni chłopiec. Dzień po masakrze mieszkańcy śląskich miast zaatakowali posterunki Grenschutzu – niemieckiej straży granicznej. Opanowali m.in. Tychy, Radzionków, Piekary i część Katowic, w tym dworzec kolejowy w Katowicach-Ligocie. Wobec przewagi wroga, 24 sierpnia dowódcy Powstania wstrzymali walki. 26 sierpnia, wobec braku pomocy ze strony państwa polskiego i koalicji, walka mieszkańców Śląska dobiegła końca. Nieprzygotowane organizacyjnie powstanie nie zakończyło się sukcesem politycznym, zwróciło jednak uwagę międzynarodowej społeczności na sprawę Śląska. Pod jej naciskiem Niemcy ogłosili amnestię dla uczestników powstania.

Pociąg KŚ został oklejony na złoto, co podkreśla znaczenie powstań i zwycięstwa, którym było przyłączenie Górnego Śląska do odrodzonej Polski. To metafora potencjału drzemącego w regionie, ukrytego nie tylko w czarnym złocie, ale tutejszej kulturze i ludziach. Kolor ma również symboliczne znaczenie – znajduje się w godle województwa. W projekcie wykorzystano zdjęcia pochodzące ze zbiorów Muzeum Historii Katowic oraz Narodowego Archiwum Cyfrowego.

Też możesz pomóc!

Fundacja Grupy PKP wspiera działania Narodowego Centrum Krwi i zachęca wszystkich kolejarzy aby włączyli się do akcji.

Każdy pracownik kolei może zgłosić się do Centrów Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa, Oddziałów Terenowych i mobilnych punktów pobierania krwi i oddać krew na specjalne hasło: KOLEJARZ. Fundacja apeluje również do wszystkich Honorowych Dawców Krwi, którzy regularnie oddają krew o wspomnienie akcji i zachęcanie innych do wzięcia w niej udziału.

Kolejarze to grupa zawodowa, która zawsze aktywnie przyłącza się do akcji niosących pomoc innym. – Głęboko wierzę, że i tym razem nasz apel spotka się z szerokim odzewem. Każdy z nas ma świadomość, jak bezcennym darem jest krew, szczególnie teraz, w okresie wakacyjnych wyjazdów oraz specyficznej, trudnej sytuacji związanej z pandemią koronawirusa – mówi Katarzyna Kucharek, prezes zarządu Fundacji Grupy PKP.

Oddawanie krwi jest bezpieczne. Publiczna służba krwi podejmuje wszelkie działania, aby zachować maksymalne środki ostrożności. Obecnie potrzebuje-

my krwi każdej grupy. Jestem przekonana, że dzięki pomocy i wsparciu Kolejarzy, pozyskamy krew dla ratowania zdrowia i życia polskich pacjentów – powiedziała Małgorzata Lorek, dyrektor Narodowego Centrum Krwi.

Krew i jej składniki podawane są pacjentom z chorobami nowotworowymi – w trakcie i po chemioterapii, kobietom rodzącym, pacjentom wymagającym zabiegów operacyjnych, osobom u których występują braki krwi i jej składników czy zaburzenia krzepnięcia, osobom po oparzeniach i urazach, a także tym, którzy ulegli wypadkowi.

Krew lub jej składniki mogą oddawać osoby od 18 do 65 roku życia, które ważą co najmniej 50 kilogramów. Stan zdrowia krwiodawcy powinien

Wakacyjna zbiórka krwi Fundacji Grupy PKP

Zostań Honorowym Dawcą Krwi. Idź do najbliższego punktu krwiodawstwa* i podaj

HASŁO: KOLEJARZ

Akcja trwa do **31 sierpnia br.**

* dostępne punkty krwiodawstwa możesz sprawdzić na www.gov.pl/web/nck/centralkrwiodawstwa. Zbiórka krwi jest prowadzona przez 23 Centra Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Polsce.

Organizatorzy:



odpowiadać niezbędnym wymaganiom zdrowotnym. Więcej informacji:

<https://www.gov.pl/web/nck>

Z NAMI ZAJEDZIESZ DALEKO!

Etos

Honor

Patriotyzm

Służba

Uznanie

Profesjonalizm

Odpowiedzialność



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 ZMZ



Humor

Rozmowa dwóch obywateli:

- Oglądałem manifestację i myślę, że ludziom już niczego nie brakuje.
- Skąd taki wniosek?
- Nieśli transparenty i krzyczeli „MAMY DOŚĆ”.

Rozmowa w urzędzie pracy:

- Proszę pana, nie myślał pan o rozpoczęciu działalności?
- Nie.
- Co mógłby pan otworzyć dysponując pieniędzmi, które ma obecnie?
- Hm..., okno?

Rozmowa kolegów:

- Żona nie mogła wybrać gdzie pojedziemy na wakacje. Dałem jej mapę i lotkę. Powiedziałem, że wakacje spędzi tam gdzie trafi.
- I dokąd jedziecie?
- Nie wiem gdzie ja pojedę, ale żona spędzi dwa tygodnie za lodówką.

- Wnusi, ta sukienka kosztowała majątek! Dlaczego ją kupiłaś?

- Diabeł mnie skusił, szepczą do ucha: „Kup ją, kup ją... Wyglądasz w niej świetnie!”

- Nie mogłaś mu rozkazać, żeby odszedł?

- Rozkazałam.

- I co?

- Powiedział, że z daleka wyglądam w niej jeszcze lepiej.

Na ulicy facet całuje się z kobietą. Podchodzi do nich gość i zagląda im przez ramię. Raz zagląda, obchodzi w kółko, drugi raz zagląda i znów obchodzi w kółko, w końcu przystaje i przygląda im się przez dłuższą chwilę. Ten drugi w końcu zdenerwował się i mówi:

- Panie, coś pan, zboczeniec jakiś?

- Nie, ale żona ma klucze.

Fraszki Jerzego Szulca

URBANISTYKA

Im więcej wieżowców ogromnych
Tym więcej mieszkańców bezdomnych.

LUSTRACJA

Wielki autorytet wylądował marnie
Kiedy mu z archiwum wszystko się wygarnie.

KAMELEON

Najpierw miał czerwone, zakaźną żółtaczkę
Potem czarną ospę, teraz ma białaczkę.

OCHRONA ŚRODOWISKA

Swego środowiska rząd nie lekceważy
Środków nie żałuje dla swych ochroniarzy.

WWW sieci



Sondaże przedwyborcze.

Źródło: www.mleczko.pl

Filatelistyka

Poczta Polska S.A. UP Warszawa1 wydała 14 czerwca kartkę pocztową z okazji 175-lecia Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.

Nakład wynosi 250 sztuk, a autorem projektu jest Piotr Topolski. Kartka przedstawia mapę z zaznaczonymi dworcami kolejowymi w Grodzisku Mazowieckim, Skierniewicach i Piotrkowie Trybunalskim. Logo obchodów projektu Macieja Podlewskiego.

Z tej samej okazji tego dnia w UP Warszawa1 stosowany był datownik okolicznościowy 175 lat DŻWW projektu Krystiana Żurawskiego.



(Lew)

rabat
15 %

sierpniowe 
LAST MINUTE

na turnusy wczasowe
w Ośrodkach Wypoczynkowych CS Natura Tour
z naszego katalogu Wczasy 2020

