



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 7/95

LIPIEC 2012

XV Turniej Piłki Nożnej Maszynistów w Iławie

Walczymy o pracowników Śląskiego Zakładu PR

Zmiany w zarządach PKP Cargo i Intercity

Koniec rokowań nad wprowadzeniem podwyżki wynagrodzeń w PKP Cargo



W tym kraju wszyscy dbają o pasażera...

Rozpoczął się sezon urlopowy, ale na kolei na pewno nie ogórkowy. Największą naszą bolączką jest obecnie likwidacja Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych, gdzie od stycznia przyszłego roku prawie 2000 osób ma stracić pracę.

Można sobie zadać pytanie o ile korzystniejsza ekonomicznie będzie obsługa przewozów w województwie śląskim przez Koleje Śląskie. - My już znamy odpowiedź na to pytanie - nie będzie korzystniejsza. Więc może w jakimś względzie przyniesie to profity w wymiarze społecznym? - W końcu marszałek powinien się troszczyć o spadek bezrobocia i aktywizację zawodową Ślązaków. Jak widać jednak nie specjalnie się on o to troszczy, tym bardziej, że zwolnienia z pracy dotkną nie tylko samych pracowników PR, ale również członków ich rodzin

pod semaforem



Minister Sławomir Nowak za zerwanie prac Szczytu Kolejowego i odmowę prowadzenia dialogu społecznego w obszarach zapalnych na kolei.



Zarząd Spółki Przewozy Regionalne za brak dbałości o własnych pracowników i ich przedmiotowe traktowanie, szczególnie w Śląskim Zakładzie Spółki.

i innych firm powiązanych z obsługą Zakładu Śląskiego, co powiększa tylko rozmiar dramatu, który niebawem ma dotknąć tych ludzi i nie przesadzamy tutaj używając wielkich słów. - Pracownicy, z których wielu poświęciło firmie trzydzieści i więcej lat pracy zostają z dnia na dzień potraktowani zupełnie przedmiotowo, a przecież nie mamy tutaj do czynienia z zagranicznym koncernem, który pojawił się znikąd i poza zyskiem niewiele go interesuje, tylko z rodzimymi firmami działającymi w ramach szeroko pojętej „misji społecznej”. A może Koleje Śląskie będą „nową jakością”? Mają przecież piękny, nowy tabor, a marszałek zakupi go dla swojej spółki jeszcze więcej. No tak, ale czy tego samego nie można było zrobić już wcześniej dla PR, tym bardziej, że ich stary tabor również pan marszałek chce teraz odkupować. Narzuca się pytanie, co przeszkadzało marszałkowi dotychczas inwestować w spółkę, której jest przecież współwłaścicielem? Czy to ze względu na partykularne interesy polityczne prawie 2000 ludzi ma iść na bruk? Dodatkowym tłem całej tej sytuacji jest również swoista nagonka na pracowników Śląskiego Zakładu - w mediach pojawiają się komentarze, że są oni „kolejowym betonem”, że jeżeli chcą dostać pracę w nowoczesnych Kolejach Śląskich, to muszą sobie na to zasłużyć i wystąpić w specjalnym castingu, który przygotuje dla nich agencja pracy... Własna prezes ich nie chce, stwierdzając tylko, że likwidacja Zakładu jest jedyną słuszną ekonomicznie decyzją, no może jak jakieś braki będą w ościennych zakładach, to wtedy coś da się załatwić, ale nie można na to specjalnie liczyć.

A gdzie są pani prezes programy ostonowe dla pracowników i odprawy? A gdzie są panie marszałku projekty aktywizacyjne i ewentualnie przekwalifikowujące dla tych ludzi? A gdzie są szanowny zarządzie KŚ gwarancje dla pracowników w ramach art. 23¹ KP? Na rynku pracy, na którym cały czas brakuje maszynistów zastanawia takie feudalne traktowanie potencjalnych pracowników, tym bardziej, że są firmy, które już zaczęły im proponować pracę. Za chwilę jeszcze może się okazać, że wszystko postawione na głowie, koszty wielokrotnie zwiększone, a tutaj nie ma możliwości realizacji rozkładu jazdy, bo bez maszynistów nawet najpiękniejsze pociągi nie pojadą... i polityczny kłops murowany, mimo, że wieszczony sukces kosztował podatników krocie! **No, ale w tym kraju wszyscy przecież dbają o dobro pasażera!** Również członkowie Komisji ds. Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego - po wielkich pertraktacjach minister Nowak ogłosił przecież pakt 10 spraw dla bezpieczeństwa na kolei. Ostatnie posiedzenie Komisji każe nam jednak sądzić, że było to jedynie uspokojenie nastrojów w środowisku kolejowym przed Turniejem Euro. Teraz nagle okazuje się, że znowu wracamy do punktu wyjścia, bo nie ma rzeczywistej woli, żeby w kwestiach bezpieczeństwa na kolei zrobić w końcu porządek - na każdym kroku tylko symuluje się podejmowanie działań i rozmydla sprawę, żeby najlepiej odeszła gdzieś w niebyt. 12 lipca maszynista znowu zatrzymał pociąg ze względu na niewłaściwe wskazania semaforów - czy naprawdę musimy się doczekać kolejnej katastrofy kolejowej, żeby sprawy związane z bezpieczeństwem stały się w końcu na kolei priorytetem?

*Życzymy pożytecznej lektury!
(Red.)*

Bezpieczeństwo na kolei znowu jest lekceważone

Niestety po raz kolejny okazało się, że Komisja Bezpieczeństwa zamiast przeciwdziałać konkretnym zagrożeniom nadal tylko pozoruje działania w tych kwestiach wyszukując tematy zastępcze - np. szkolnictwo i powołując „zespoły dyskusyjne”, z prac których nic konkretnego nie wyniknie, bo w dalszym ciągu brakuje konkretnych decyzji, które mogłyby zmienić obecną sytuację.

Dotąd zarówno w Ministerstwie Transportu, jak i w UTK nie powołano żadnego sztabu kryzysowego dla naprawy bezpieczeństwa. Nie ma nawet kilku osób dedykowanych, aby zajmować się wyłącznie tą sprawą. Za to są urzędnicy, którzy od czasu do czasu przy okazji posiedzeń Komisji Bezpieczeństwa są odrywani od swoich codziennych czynności, aby na chwilę zająć się sprawami bezpieczeństwa. Jeśli chodzi o konkrety:

1. Pomimo, iż nowa Ustawa o Transportie Kolejowym przewiduje półtoraroczny okres szkolenia na świadectwo maszynisty - Urząd Transportu Kolejowego w dalszym ciągu pozytywnie opiniuje programy szkoleń na świadectwo maszynisty, które znacznie odbiegają od przyjętych norm w projektach rozporządzeń przygotowywanych na okoliczność zmiany Ustawy, która ma szansę wejść w życie nie wcześniej niż późną jesienią lub nawet wiosną 2013r. Trudno oprzeć się wrażeniu, że brakuje wyobraźni, iż „produkcja maszynistów” po 2-miesięcznych kursach stworzy olbrzymie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu jeszcze zanim pożądana ustawa ujrzy światło dzienne.

2. Ministerstwo Transportu zapowiedziało ujednoczenie instrukcji obowiązujących wszystkich uczestników ruchu - co jest jak najbardziej pożądane. Miało się to stać do końca lipca. Nic z tego jednak nie będzie, bo sam UTK nie ma uprawnień do wydawania obowiązujących wszystkich instrukcji, a zmiany ustawy, która dałaby mu takie prawo również nie ma. Na rozmyślenie sprawy powołuje się zespoły robocze, które mają pracować

31 maja w Ministerstwie Transportu odbyło się spotkanie Komisji ds. Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego, podczas którego minister Sławomir Nowak, po długiej batalii strony społecznej ogłosił pakiet 10 kluczowych kwestii dla bezpieczeństwa na kolei. 6 lipca miało się odbyć kolejne spotkanie Komisji przedstawiające harmonogram wdrożenia poszczególnych elementów pakietu bezpieczeństwa. Tymczasem zamiast harmonogramu mamy do czynienia z kolejnymi próbami marginalizowania tematu i akceptacji warunków zagrażających bezpieczeństwu kolejowemu w Polsce.

nad instrukcjami, których i tak nie będzie można wdrożyć do stosowania przez wszystkich. Innym sposobem na ujednoczenie instrukcji byłoby ich wydanie w formie rozporządzenia Ministra Transportu, ale też nie ma takiej woli. Nietrudno sobie wyobrazić, jakie skutki może spowodować sytuacja, w której młodzi pracownicy związani z ruchem pociągów będą prowadzili ruch każdy według swojej (innej) instrukcji. Zamiast faktycznie wzmocnić rolę UTK, (o czym wielokrotnie informował minister Sławomir Nowak), minister Andrzej Massel rozmyśla całą sytuację planami stworzenia podręczników dla pracowników związanych z ruchem pociągów, pytanie tylko czyje przepisy (czyt. którego przewoźnika) miałyby w tych książkach być komentowane, skoro każdy z nich ma inne?

3. W dalszym ciągu nie zrobiono nic, aby zlikwidować swoisty kolejowy terrorizm dotyczący łamania czasu pracy maszynistów. Według deklaracji ministra Massela nowa ustawa o warunkach i czasie pracy na kolei powinna być gotowa około grudnia 2013 roku. Tymczasem to dzisiaj właśnie w świetle obowiązującego prawa pozwala się na to, żeby maszynista pracował praktycznie ciągiem 24-godziny na dobę, nie zachowując rzeczywistego wypoczynku - bezpieczeństwo jest w tym przypadku realnie zagrożone, a działania zmierzające do zmiany tego stanu rzeczy powinno się podjąć od natychmiast.

4. Nie wdrożono praktycznie żadnych zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydanych po

ustaleniu przyczyn katastrof, które zdarzyły się w ostatnich latach. Skandalem jest to, że w dalszym ciągu istnieją na kolei zidentyfikowane zagrożenia, które doprowadziły do wielkich nieszczęść na polskich torach.

5. Nie nastąpiło żadne realne wzmocnienie kadrowe UTK nie ma też projektów ustaw dających Urzędowi narzędzia prawne do egzekwowania standardów bezpieczeństwa.

Od ogłoszenia przez ministra Nowaka pakietu 10 spraw dla bezpieczeństwa na kolei wydarzyło się już szereg niebezpiecznych zdarzeń na polskich torach, o których prawdopodobnie ze względu na Euro słyszeliśmy niewiele. Po Turnieju Euro mieliśmy już trzy poważne wykolejenia pociągów pasażerskich. Niebezpieczna sytuacja miała też miejsce 12 lipca, kiedy to maszynista w Warszawie odmówił jazdy w związku z błędnymi wskazaniami sygnalizatorów.

W dalszym ciągu na kolei odbywa się igranie z ogniem, a ponieważ w kwestiach bezpieczeństwa ruchu kolejowego nie podejmuje się żadnych konkretnych działań Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce stoi na stanowisku, że jest ono niestety realnie zagrożone! Dlatego wszystkim wskazuje na to, że w najbliższym czasie działania związków zawodowych w tej sprawie będą musiały się radykalizować.

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce.

Prezydent
Leszek Miętek

Młodzi Związkowcy – czyli ciągle coś się dzieje

5 lipca 2012r., punktualnie o 9:00 pod siedzibą Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych w Warszawie przy ulicy Kopernika zebrała się grupa młodych związkowców gotowych na kolejne szkolenie organizowane przez OPZZ a finansowane również przez fundację im. Friedricha Eberta.

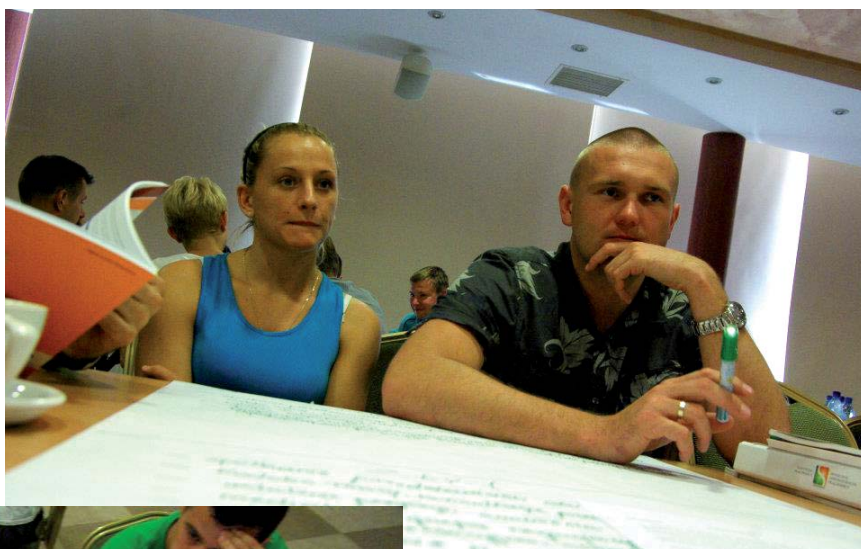
Po kilku godzinach podróży byliśmy już na miejscu, czyli w augustowskim hotelu Logos. Mimo męczącego upału i wciąż przedłużającej się podróży wszystko odbywało się zgodnie z planem, choć z kilkuminutowym opóźnieniem. Popołudniu odbyło się spotkanie Komisji Młodych OPZZ, na którym gościem ze strony przedstawicielstwa OPZZ był sam przewodniczący kol. Jan Guz. Przewodniczący poruszył tematy: umów śmieciowych, ustawy o związkach zawodowych, bieżącego funkcjonowania i problemów związków zawodowych. Na spotkaniu Komisji młodzi związkowcy zajmowali się tematami dotyczącymi polityki prorodzinnej - wypracowane wspólnie stanowiska posłużą do stworzenia propozycji, jakie w tej dziedzinie ma Komisja Młodych dla obecnego Rządu. Ze spraw organizacyjnych powołano grupę zada-

niową do współpracy z młodymi doktorantami do szczegółowego opracowania zagadnień polityki prorodzinnej oraz wytypowano przedstawicieli OPZZ do pracy ze strukturami europejskimi.

W kolejnych dwóch dniach odbywały się już szkolenia prowadzone przez ekspertów OPZZ, które dotyczyły:

- Autonomicznych źródeł prawa pracy ze szczególnym uwzględnieniem roli negocjacji w ich wdrażaniu,
- Odpowiedzi na pytanie czy warto wszczynać spór w zakładzie pracy?
- Mediacji i negocjacji podczas sporu zbiorowego
- Praktycznych negocjacji związkowych
- Charakterystyki sytuacji negocjacyjnej - komunikacji z pracodawcą i tzw. brudnych chwytów.

Mimo wypełnionego po brzegi harmonogramu nie zabrakło czasu na integrację ze środowiskami z innych branż oraz wymianę doświadczeń. To nie



pierwsze i na pewno nie ostatnie spotkanie szkoleniowe, w którym czynny i zauważalny udział biorą przedstawiciele ZMZ. Cieszy nas to, że w strukturach OPZZ środowisko młodych maszynistów jest rozpoznawalne i pozytywnie dostrzegane. Na szkoleniu ze strony Młodych ZMZ byłem ja - Marcin Dylowicz z Młodych z IC Południowego, zarazem wiceprzewodniczący Komisji Młodych OPZZ oraz kolega Łukasz Gwiazdoń z IC Centralnego.

Marcin Dylowicz

Zakończenie rokowań nad wdrożeniem podwyżki wynagrodzeń w PKP Cargo

9 lipca strony sporu zbiorowego wszczętego w dniu 12.03.2012r. - (związki zawodowe działające w PKP Cargo S.A. i Pracodawca) przeprowadziły i zakończyły rokowania bezpośrednio nad postulatem wdrożenia systemowej podwyżki wynagrodzeń dla pracowników PKP Cargo S.A.

Niestety nie doszło do porozumienia w kwestii realizacji żądania płacowego zgłoszonego przez Związki. Pracodawca oświadczył, że ze względu na okresowy spadek masy przewożonej oraz obniżenie wolumenu przewozowego na globalnym rynku przewozów kolejowych - aktualnie nie jest w stanie go spełnić i zaproponował zawieszenie rokowań do końca sierpnia, równocześnie deklarując gotowość ich

kontynuacji po gruntownym przeanalizowaniu wyników przewozowych za 7 miesięcy bieżącego roku i osiągnięciu wzrostu przewożonej masy.

Strona związkowa podtrzymała swoje stanowisko wyrażone w postulatcie z 12 marca, czyli - wdrożenie podwyżki wynagrodzeń w wysokości 200 złotych w uposażeniu zasadniczym średnio na jednego zatrudnionego pracownika spółki PKP Cargo z terminem od 1 kwietnia 2012r. wraz z wyrównaniem od 1 lipca 2011r. W związku z brakiem możliwości zawarcia porozumienia w ramach rokowań sporu zbiorowego i podpisaniem protokołu rozbieżności - kontynuacja sporu zbiorowego będzie się odbywać w ramach mediacji

opisanych w rozdz. III ustawy o rozwiązywaniu sporów zbiorowych z dnia 23.05.1991r. (Dz.U.nr.55 poz.236). Związki zaproponowały, by mediatorem w dalszym prowadzeniu sporu zbiorowego był poseł Zbigniew Rynasiewicz - przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury. Strona związkowa zastrzegła sobie prawo do przeprowadzenia strajku ostrzegawczego, o ile przeprowadzone mediacje nie będą rokowały pomyślnym zakończeniem sporu. Mediacje rozpoczęły się 17 lipca - niestety nie doszło do porozumienia. W związku z tym ogłoszono przerwę w mediacjach do 9 sierpnia celem dokonania obliczeń możliwości wdrożenia podwyżek.

(Red.)

Maszynista odmówił jazdy - znowu błędne wskazania semaforów

12 lipca o godz. 7:15 maszynista pociągu Beskidy, który jechał z Warszawy do Bielska Białej, ze

względu na błędne wskazania semaforów zatrzymał się tuż przy wjeździe do stacji Warszawa Zachodnia, po czym odmówił jazdy i wezwał komisję.

- Semafor pozwalał maszyniście na jazdę z największą dozwoloną prędkością. Na tym odcinku między Warszawą Centralną, a Warszawą Zachodnią prędkość rozkładowa wynosi 70 km/h. Natomiast ułożona droga przebiegu, czyli zwrotnice ułożone na bok, zobowiązywały do ograniczenia prędkości do maksymalnie 40 km/h - powiedział w radiu RMF FM Leszek Miętek, prezydent Związku Zawodowego Maszynistów.

Było to już kolejne tego typu zdarzenie w tym roku. Apelujemy, aby maszyniści zgłaszali wszelkie, nieprawidłowe wskazania semaforów. Bezpieczeństwo musi być na kolei priorytetem. Nie będziemy narażać życia swojego i pasażerów, tylko dlatego, że niektórzy chowają głowę w piasek i udają, że nie występują żadne usterki urządzeń!

(Red.)



**DRUKARNIA KOLEJOWA
KRAKÓW**

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

Oferuje usługi w zakresie:

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

Wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

**TRADYCJA
KONKURENCYJNE CENY
PROFESJONALIZM**



www.drukkol.pl

Posiedzenie Rady Sektora Spółek Samorządowych z udziałem pani prezes PR Małgorzaty Kuczewskiej - Łaska

12 lipca w nowej siedzibie ZZM odbyło się posiedzenie Rady Sektora Spółek Samorządowych. Gośćmi na tym spotkaniu byli Małgorzata Kuczevska - Łaska - prezes PR i pan Paweł Stefański członek zarządu PR ds. eksploatacyjnych. Nie obyło się bez emocji i gorzkich słów, ale przede wszystkim związkowcy poinformowali osobiście panią prezes, że na Śląsku do grudnia może być problem z realizacją rozkładu jazdy.

Najważniejsza podczas posiedzenia Rady Sektora Spółek Samorządowych była oczywiście sytuacja Śląskiego Zakładu PR. Związkowcy otwarcie zarzucili pani prezes, że nie zrobiła wszystkiego, aby ratować tamtejszy Zakład i że jego pracownicy stali się ofiarami w rozgrywce zarządu PR z marszałkiem Matusiewiczem. W piśmie z 12 lipca skierowanym do zarządów KŚ i PR związku zawodowe zajęły stanowisko, że jedyną możliwością zmiany zatrudnienia związaną z przejęciem całości przewozów w regionie województwa śląskiego, którą mogą zaakceptować jest przeniesienie na Koleje Śląskie zorganizowanej części przedsiębiorstwa w trybie art. 23¹ Kodeksu Pracy. Ponadto związki zawodowe zażądały zawarcia trójstronnego porozumienia w tej sprawie pomiędzy nimi, a Zarządami Spółek Przewozy Regionalne i Koleje Śląskie w terminie do 14 sierpnia 2012r. Jeżeli powyższe porozumienie nie zostanie do tego czasu zawarte związki podejmą działania statutowe, które w konsekwencji doprowadzą do paraliżu kolejowej komunikacji na Śląsku. - Wszystko można zrobić w sposób cywilizowany, nawet, jeżeli są nadwyżki zatrudnienia. Przykładem tego może być restrukturyzacja Cargo - z tej spółki odeszło kilka tysięcy ludzi i nie słyszałem, żeby ktoś płakał z tego powodu, ale tam zarząd zadbał o specjalne programy i odprawy dla tych ludzi - powiedział na spotkaniu prezydent ZZM Leszek Miętek. To, co się w tej chwili dzieje na Śląsku, to jakiś obłęd - ludzie mają sobie „zastugiwać” na pracę w Kolejach Śląskich, prezes KŚ

Marek Worach otwarcie na stronie internetowej Spółki publikuje artykuły, w których twierdzi, że nie jest zainteresowany przejmowaniem ludzi na zasadach art. 23¹ KP, co potwierdziła również prezes Kuczevska-Łaska po rozmowie z zarządem KŚ. Dla związkowców dodatkowym ciosem jest to, że były przewodniczący ZZM, powiązany koligacjami rodzinnymi z zarządem KŚ uprawia obecnie politykę nienawiści do naszego związku - jak się okazuje, żeby dostać pracę w KŚ trzeba teraz przynosić zaświadczenie od przewodniczącego ZZM, w którym będzie napisane, że dany kandydat nie jest członkiem ZZM. Czy już tak boją się naszego związku? Pani prezes oświadczyła, że informację o zleceniu całości przewozów regionalnych od nowego roku Kolejom Śląskim otrzymała faksem 22 czerw-

ca. - Wcześniej miał się odbyć przetarg, pani prezes powiedziała, że nie spodziewała się utraty całości zamówienia na obsługę przewozów. Ta sytuacja może spowodować czasowe perturbacje w płynności finansowej dla całej Spółki. Po powzięciu informacji o zleceniu całości przewozów KŚ, zarząd PR przystąpił do likwidacji Zakładu Śląskiego, która zakończy się w styczniu 2013r. A co pani prezes zrobiła dla pracowników Zakładu Śląskiego? 26 czerwca przesłano na ręce marszałka zapytanie ilu pracowników zostanie przejętych w ramach art.23¹ przez Koleje Śląskie - do tej pory pismo pozostało bez odpowiedzi, ale, jak już wspomnieliśmy stanowisko Spółki KŚ na ten temat jest oficjalnie znane, być może zmieni się ono, gdy nowemu przewoźnikowi zabraknie maszynistów do obsługi tych pięknych, nowo-zamówionych pojazdów? Na pytanie, co się stanie z zapleczem PR w Częstochowie i Katowicach pani prezes odpowiedziała, że jest zainteresowana ich zbyciem - Ja z ludźmi mogę je sprzedać, wynająć, albo wnieść aportem...-powiedziała. -Jeżeli maszynista w Śląskim Zakładzie dostanie wypowiedzenie, to



już może pani szukać PKS-u. Jestem rozgoryczony, że prezes Spółki mówi „marszałek nam nie zlecił” i prawie 2000 ludzi wyrzuca się na bruk. Gdzie są programy osłonowe pozwalające na wykorzystanie pracowników Śląskiego Zakładu w zakładach ościennych? To jest jakieś niezrozumiałe, zimne podejście - grzmiał na spotkaniu prezydent Miętek. Pani prezes zadeklarowała, że jeśli chodzi o maszynistów, to zarówno w ościennych, jak i innych zakładach w kraju będą mogli uzupełnić braki śląskimi pracownikami, ale nie mogą doprowadzać do przerostu zatrudnienia, w przeciwnym razie sytuacja w tych zakładach również pogorszyłaby się w krótkim czasie.

Sytuacja Śląskiego Zakładu PR, jako najbardziej dramatyczna budziła najwięcej emocji na posiedzeniu Rady Sektora. Wśród innych poruszanych na spotkaniu tematów były również problemy z wdrożeniem podwyżki wynagrodzeń w Wielkopolskim Zakładzie PR, gdzie jak się okazuje kierownicy pociągów są faworyzowani i otrzymali wyższe podwyżki od maszynistów, a na kierowane przez związkowców pisma tamtejszy pan dyrektor nie reaguje - skarżył się przewodniczący ZZM z Poznania. - Pani prezes Kuczevska obiecała przy-



rzyć się bliżej tej sprawie i sprawdzić zasadność podziału środków w Zakładzie Wielkopolskim. Korzystając z jej obecności podniesiono również sprawę mundurów dla pracowników, które wykonane w większości z tworzyw sztucznych są praktycznie nie do noszenia oraz wadliwej konstrukcji foteli maszynistów, które wprost zagrażają ich bezpieczeństwu. - Obecny również na spotkaniu członek zarządu PR ds. eksploatacyjnych zadeklarował, że defekty w kabinach maszynistów będą sukcesywnie usuwane, jeśli chodzi o tego typu błędy oraz złe specyfikacje

w przetargu na mundury, to „część głów już spadła” a w przyszłości posypią się następne.

Na spotkaniu Rady Sektora Spółek Samorządowych wybrano również kandydata ZZM w wyborach na przedstawiciela załogi w Radzie Nadzorczej PR, a został nim **Jarosław Sromała** z Grudziądza. W głosowaniu poparło go 17 członków, 1 był przeciw. Jarosław od początku swojej kariery na kolei działał w strukturach ZZM, był uczestnikiem m.in. słynnej głódówki na dworcu centralnym. Od 1998 roku pełnił funkcję przewodniczącego ZZM w Grudziądzu, potem, do 2009 roku pracował jako członek komisji rewizyjnych na różnych szczeblach - sekcyjnym i zakładowym. Obecnie jest starszym maszynistą trakcji spalinowej i elektrycznej w PR w Bydgoszczy. - Jeśli zostanie wybrany, będę Was godnie reprezentował w Radzie Nadzorczej i będę wyraziicielem Waszej woli. Chciałbym kontynuować politykę mojego zmarłego kolegi Piotra Bernaciaka - powiedział nasz kandydat na członka Rady Nadzorczej Przewozów Regionalnych. Życzymy powodzenia w wyborach!

(Red.)

Zmiany w zarządach PKP Cargo i PKP Intercity

Zarządy spółek PKP Cargo i PKP Intercity przeszły ostatnio spore zmiany. W obu przedsiębiorstwach są one teraz trzyosobowe i pojawiły się w nich nowe osoby. Nie ma jednak zmian na stanowiskach prezesów w tych Spółkach. W PKP Cargo prezesem pozostał Wojciech Balczun.

Swoje stanowiska stracili Janusz Lach, członek zarządu ds. finansowych, Witold Bawor, członek zarządu ds. eksploatacyjnych, Ireneusz Wasilewski, członek zarządu ds. pracowników oraz Daniel Ryczek, członek zarządu ds. strategii. W zarządzie pozostał Marek Zaleśny, który odpowiada za sprawy handlowe. Nowym członkiem zarządu został Łukasz Boroń, który do tej pory był wiceprezesem Erste Securities Polska i odpowiadał za projekty z obszaru fuzji i przejęć.

W zarządzie PKP Intercity na stanowisku pozostał tylko prezes Janusz

Malinowski. Oznacza to rozstanie z posadą w PKP Intercity dla Lucyny Krawczyk, członka zarządu ds. finansowych, Wojciech Partyki, członka zarządu ds. handlowych, Katarzyny Zimnickiej-Jankowskiej, członka zarządu ds. strategii oraz Tadeusza Matyli, członka zarządu ds. technicznych. Zasąpili ich: Marcin Celejewski, jako członek zarządu ds. handlowych oraz Paweł Hordyński, jako członek zarządu ds. finansowych.

Marcin Celejewski pracował ostatnio na stanowisku dyrektora ds. sprzedaży i marketingu w firmie logistycznej Fiege Polska. Wcześniej, w latach

2008-2010 tą samą funkcję pełnił w liniach lotniczych Qatar Executive (Qatar Airways - Business Jet). Karierę zawodową zaczynał w Polskich Liniach Lotniczych LOT w 2000 roku. Z kolei Paweł Hordyński od 2010r. był wiceprezesem Grupy Kapitałowej FAM, która działa w segmencie cynkowniczym, obiektów modułowych oraz tkanin przemysłowych. Przedtem, w latach 2008-2010 pracował na stanowisku członka zarządu ds. finansowego spółki Termisil Huta Szkła Wołomin. Obaj są absolwentami Szkoły Głównej Handlowej.

(Red.)

XV Turniej Piłki Nożnej w Iławie

W dniach 28-29 czerwca odbył się w Iławie XV Turniej Piłki Nożnej o Puchar Prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce i Prezesa PKP Cargo S.A.

Imprezie towarzyszyły ogromne emocje. W turnieju wzięło udział 20 dzielnych drużyn z całego kraju. W rundzie eliminacyjnej na uwagę zasługiwał zwłaszcza mecz PR Katowice - PR Szczecin, który zakończył się remisem 2:2. Chłopcy bawili się wspaniale, dla drużyny ze Szczecina były to pierwsze zdobyte bramki w turnieju, z kolei reprezentanci Katowickiego PR też pokazali, że potrafią walczyć do ostatniego gwizdka. Pomimo wydawałoby się bratobójczego meczu w zachowaniu zawodników nie dało się dostrzec nawet cienia złościwości, a atmosfera podczas całego spotkania była rewelacyjna. Oprócz kolejarzy, wśród zaproszonych gości była również piłkarska drużyna z Czech, oraz reprezentanci Komendy Powiatowej Policji w Iławie. Obydwie drużyny spotkały się w ćwierćfinale. Do dalszego etapu przeszła KPP Iława wygrywając z reprezentacją Czech 1:0. W półfinale

policjanci spotkali się z SKM Gdynia. Po bardzo zaciętej walce SKM wygrała 1:0. Trzeba zaznaczyć, że policjanci byli w bardzo dobrej formie i chłopcy z SKM wykazali się prawdziwym duchem walki! Kolejnymi drużynami, które walczyły o finał były IC Południowy i CT Śląski. - IC wygrał 2:0. W finale spotkały się zatem drużyny: IC Południowy z SKM Gdynia. Mecz zakończył się wynikiem 3:0 dla IC Południowego. Zwycięskie bramki strzelili Grzegorz Mytych i Krzysztof Gawłowski. Radość zwycięzców była ogromna. Na stadionie długo nie cichły owacje dla zwycięzców i strzelające korki szampana. Puchary zwycięzcom wręczyli Leszek Miętek - prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce oraz

Ireneusz Wasilewski - wówczas członek zarządu ds. pracowniczych PKP Cargo S.A. Gratulujemy zarówno zwycięzcom, jak i wszystkim drużynom, które wzięły udział w turnieju. Dziękujemy Wam za wspólną zabawę, bo jak wiemy to ona właśnie, a nie końcowy wynik jest podczas tej imprezy najważniejsza !!!



Henryk Kopański
Przewodniczący Warmińsko
- Mazurskiego Związku Zawodowego
Maszynistów w Iławie

GM: Dlaczego turniej piłkarski? - skąd wziął się taki pomysł?



MECZ O ZWYCIĘSTWO DYREKTORZY - MASZYNIŚCI - wynik 0:4

Dyrektorzy - skład drużyny:

1. Maciej Kryśkiewicz
2. Jan Kowalik
3. Jarosław Bagniewski
4. Andrzej Jabłoński
5. Janusz Lach
6. Ireneusz Wasilewski
7. Witold Bawor
8. Zbigniew Wietecha
9. Marcin Miecznikowski
10. Sebastian Bartoszek
11. Włodzimierz Włoch
12. Tomasz Szada
13. Jacek Wnukowski
14. Dariusz Sobieski
15. Sebastian Słupski
16. Maciej Sotłyś
17. Damian Steinhof
18. Jerzy Pawłucki

KRÓL STRZELCÓW

GRZEGORZ WŁOCH z CT ŚLĄSKI
NAJLEPSZY BRAMKARZ
JAROSLAV MINERSKI z CZECH
NAJLEPSZY ZAWODNIK
KRZYSZTOF GAWŁOWSKI
z IC PLDN

Maszyniści - skład drużyny reprezentantów

Rady Krajowej ZZM:

Lp.	Nazwisko i Imię	Nazwa zakładu
1.	Dudek Eugeniusz	CT Śląski
2.	Gierak Grzegorz	CT Wschodni
3.	Grabowski Łukasz	IC Północny
4.	Kania Józef	CT Śląsko-Dąbrowski
5.	Kania Wiesław	CT Zachodniopomorski
6.	Klimek Dariusz	CT Śląsko-Dąbrowski
7.	Kłopotek Marcin	CT Zachodniopomorski
8.	Knoch Łukasz	IC Północny
9.	Matek Piotr	CT Północny
10.	Miętek Leszek	Prezydent ZZM
11.	Pacewicz Feliks	CT Centralny
12.	Paszkiwicz Grzegorz	CT Mazowiecko-Podlaski
13.	Piotrowski Sebastian	CT Śląski
14.	Skalski Tomasz	CT Północny
15.	Trojanowski Krystian	CT Mazowiecko-Podlaski
16.	Wesołowski Edward	CT Południowy
17.	Zajac Stanisław	CT Południowy

HK: Jest to był nasz trzeci turniej w Łławie - XV z kolei, czyli jubileuszowy - jestem bardzo dumny, że odbywał się właśnie tutaj. Pomysł, który narodził się któregoś dnia był bardzo dobry, chodziło o integrowanie braci kolejarskiej - spotykamy się nie tylko w pracy, ale również poza nią.

GM: Czy organizatorzy zgłaszają się sami, czy też przechodzą wcześniej jakąś wstępną selekcję?

HK: Organizacja turnieju jest poważnie głosowana. Kandydaci, którzy chcą zorganizować turniej spotykają się w grudniu na spotkaniu opłatowym. Organizacja, która podejmie się zadania ma później pół roku czasu, żeby wszystko odpowiednio przygotować, a jak wiadomo - 500 osób zakwaterować, wyżywić, zorganizować odpowiednią oprawę - jest to dość duże wyzwanie, ale nie jestem sam - mam siedmiu kolegów, którzy zwłaszcza w ostatnich dwóch tygodniach pomagają mi od rana do wieczora, a przez trzy dni samej imprezy nawet nie widzą swoich domów - trzeba przecież być nie tylko na boisku, ale również pełnić dyżury w hotelach itd.

GM: No właśnie, jak wygląda planowanie tak dużej imprezy pod względem logistycznym? W jaki sposób się za to zabieracie? Widać przecież, że to przedsięwzięcie jest imponujące pod względem ilości elementów, które trzeba jakoś ze sobą skoordynować.

HK: Zaczynamy od rezerwacji miejsc na zakwaterowanie - to jest podstawa, bo, żeby zakwaterować wszystkich, to ja musiałem działać w tym kierunku już w lutym, ponieważ Łława jest miejscem turystycznym i hotele trzeba rezerwować dużo wcześniej. W tej kwestii mogliśmy liczyć na dużą pomoc władz miasta - burmistrza i starosty. Internaty były do naszej dyspozycji, pomimo, że początek turnieju był wcześniej, niż koniec roku szkolnego.

GM: Dlaczego kolejny raz z rządu wybrano Łławę na miejsce rozgrywek?

HK: Ja się z tego bardzo cieszę - to koledzy głosują - Rada Krajowa i zagłosowali, że chcą, żeby turniej był zorganizowany w Łławie. Byłem z tego

bardzo dumny, wręcz szczęśliwy. Myślę, że argumentem, który przeważał w tej sprawie były warunki - centrum miasta, wszystko jest logistycznie przygotowane na miejscu, no i może poprzednie edycje w Łławie się podobają.

GM: Jeśli chodzi o uczestników, to ocenia Pan, że poziom ich umiejętności wzrasta na przestrzeni lat?

HK: Uważam, że tak i to wzrasta dużo. Zawodnicy przez pół roku przygotowują się do tego turnieju, ja nie sprawdzam wyników, nie rozmawiam z sędziami, żeby ten, czy tamten wygrał - sędziowanie jest profesjonalne i obiektywne.

GM: No właśnie, na tegorocznym turnieju był sędzia o ogólnopolskich uprawnieniach - jak pozyskujecie takich profesjonalistów?

HK: W Łławie jest kilku sędziów, akurat nasz tegoroczny sędzia główny jest w okręgowym, warmińsko - mazurskim związku piłki nożnej. Rozmawiałem z nim, był w stanie nam pomóc w pozyskaniu innych sędziów, także udało się to bez większych problemów i mieliśmy zapewnione sędziowanie na ogólnopolskim poziomie.

GM: A czy liczba drużyn, które się zgłaszają z roku na rok również rośnie?

HK: Tak, ja uważam, że to jest wielki sukces Związku, bo kiedyś były 42 zakłady Cargo i przyjeżdżały 22-23 drużyny, teraz mamy 10 zakładów i też przyjeżdża 20 ekip i Przewozy Regionalne, Intercity i SKM, także naprawdę - to jest silny związek i silny prezydent, z czego jestem bardzo zadowolony.

GM: Co robicie, żeby zaangażować do wzięcia udziału więcej osób?

HK: Uważam, że to, co robimy podoba się i jest to taki marketing szeptany, dowodem na to, że jest on skuteczny jest przyjazd na turniej nie tylko członków ZZM.

GM: Czy zapamiętał Pan z historii turnieju jakieś wyjątkowo zabawne sytuacje?

HK: Zawsze jest zabawnie. Ja uważam, że najlepsza chyba drużyna, jaka tylko może być na sieci PKP to SKM z Tadeuszem Winiarskim na cze-

le, czyli tzw. Cisowa - to jest klub, który nie patrzy na wynik - przyjeżdżają się po prostu bawić i tak, jak prezydent powiedział na otwarciu mistrzostw - ważne, żebyśmy byli podmiotem, a nie przedmiotem, żebyśmy się szanowali i to właśnie robi SKM w Trójmieście. Zresztą uważam, że po wszystkich drużynach, które uczestniczyły w turnieju rzeczywiście widać poziom i maszyniści w tym wieku, to już jest po prostu kultura.

GM: Skąd wziął się pomysł goszczenia na turnieju zawodników Komendy Powiatowej Policji?

HK: Jako organizator zgłaszałem potrzebę zabezpieczenia tej imprezy pod względem zapewnienia bezpieczeństwa - to jest jednak 500 osób i wiele może się wydarzyć. Rozmawialiśmy z komendantem, czy gościnnie jego drużyna nie chciałaby zagrać - w uzgodnieniu z prezydium zaproponowałem im udział w turnieju. To też są przecież pracownicy służby mundurowej, więc myślę, że miło było się z nimi w taki sposób spotkać.

GM: Czy życzyliby Pan sobie zorganizować kolejną edycję turnieju?

HK: Dwa lata temu organizowałem Dzień Maszynisty, Turniej piłkarski i centralne obchody Dnia Maszynisty w jednym roku w czerwcu i we wrześniu. Tego typu przedsięwzięcia są bardzo wymagające, trzeba mieć dużo spokoju, wytrwałości i zaangażowania i to nie tylko mojego, ale tak, jak już wcześniej wspominałem, również moich kolegów, władz miasta i powiatu. Jeżeli władze też temu sprzyjają, to dlaczego ja miałbym nie pokazać jak Łława się rozwija, pięknieje i jak można się tutaj bawić, ale jako organizator może chciałbym trochę odpocząć.

GM: Czy poza turniejem również zachęca Pan do odwiedzenia Łławy?

HK: Oczywiście, mamy bardzo piękne jezioro, bardzo blisko jest do Grunwaldu, poza tym Szymbark, nasze okolice są bardzo piękne, po prostu trzeba przyjechać i je zobaczyć. Zapraszamy!

GM: Dziękuję pięknie za rozmowę.

HK: Dziękuję.



SKM Gdynia kapitan drużyny
Jarek Kulaszewicz

GM: Jakie masz wrażenia po turnieju?

JK: To jest kolejny turniej, w którym wzięliśmy udział, skład naszej drużyny jest praktycznie niezmienny, staramy się go uzupełniać o jakieś młode osoby ale z tym jest dosyć ciężko. W tym roku turniej był bardzo udany - dotarliśmy do finału, z czego bardzo się cieszymy! Chciałbym podziękować wszystkim kolegom z drużyny za ambicję, determinację i walkę do ostatniego gwizdka. Podziękowania należą się również władzom Spółki SKM i przewodniczącemu Tadeuszowi, za umożliwienie nam przyjazdu na ten turniej.

GM: Jak przygotowawaliście się do turnieju?

JK: Wielu zawodników z naszej drużyny mieszka w Tczewie, gdzie nasz Zakład umożliwia im korzystanie z hali sportowej w okresie zimowym, czy też tak, jak teraz organizują się we własnym zakresie na boisku Orlik i tam trenują. Druga grupa - koledzy z Lęborka ćwiczą na Cisowej, czyli na hali sportowej i stąd biorą się ich umiejętności piłkarskie. Nie trenujemy gry na dużym boisku.

GM: A Ty, jako kapitan szkolisz swoich zawodników?

JK: Nie, ja jako kapitan ustalę skład wyjściowy, „montuję” tą drużynę przed wyjazdem i przygotowuję jakąś taktykę, którą staramy się realizować.

GM: W takim razie powiedz, jak można się przygotować do takiego turnieju, jak ten, gdzie każda drużyna może reprezentować inny poziom i mieć trochę inną taktykę?



JK: My znamy nasze możliwości i wiemy, że nie możemy zagrać jakoś bardzo ofensywnie, natomiast staramy się walecznością i ambicją nadrobić te nasze braki. Myślę, że przede wszystkim to, co wymienięm plus determinacja w każdym meczu, to jest klucz do sukcesu w tym turnieju, bo trzeba sobie otwarcie powiedzieć, że możliwości poszczególnych drużyn były zbliżone - nie było jakichś zdecydowanych faworytów. Forma w danym dniu, lepsze przygotowanie fizyczne powoduje, że drużyna jest w stanie wygrać mecz.

GM: Powiedz jeszcze wszystkim, którzy nie mieli okazji Was oglądać w jakim układzie grała drużyna, czyli co było kluczem, który doprowadził Was do finału?

JK: Grailiśmy tradycyjnie układem 4 - 4 - 2, czyli najbardziej popularnym w naszych amatorskich zawodach, dodatkowo w tym turnieju trochę wzmocniliśmy naszą defensywę, co się sprawdziło, straciliśmy niewiele bramek, poza tym oczywiście staraliśmy się wykorzystywać okazje, które mieliśmy w poszczególnych meczach.

GM: W meczu z Komendą Policji bramkarz wychodził na połowę boiska i mało grzecznymi słowami zachęcał swoich zawodników do walki - jednym słowem udało Wam się pokonać Goliata.

JK: Nie ukrywajmy, że Policja była zdecydowanym faworytem w tym meczu, ale udało nam się strzelić

jedną bramkę, a później chodziło już tylko o to, żeby utrzymać ten wynik do końca. Udało nam się - między innymi dzięki dopingowi kolegów z innych drużyn, ważne jest to, że puchar został u kolejarzy!

GM: Wspominałeś, że ciężko jest pozyskać młodych zawodników do drużyny, dlaczego tak się dzieje?

JK: Jest to przede wszystkim uzależnione od sytuacji na kolei, w tej chwili nie ma przyjęć do drużyn trakcyjnych, a u nas jest bardzo wielu starszych maszynistów - ja osobiście jestem maszynistą 40-letnim, z 25-letnim stażem na kolei - (czego nie widać - komentarz redakcji:). O młodych jest naprawdę ciężko - nie ma młodych ludzi, a jeżeli przychodzą, to nie grają w piłkę.

GM: A jaka jest średnia wieku Waszej drużyny?

JK: Nigdy nie liczyłem, ale to będzie ponad 35 lat.

GM: Jesteście zaskoczeni dojściem do finału?

JK: Tak, nikt z nas się tego nie spodziewał. Założeniem naszej drużyny było przede wszystkim wyjście z grupy, ale każdy kolejny mecz, który udało nam się wygrać był dla nas dodatkową motywacją do walki. Uważam że dzięki temu, że doszliśmy do finału, to wizerunek naszej Spółki zostanie też wzmocniony na tle innych zakładów PKP.

GM: A jak oceniasz samą organizację turnieju?

JK: Myślę, że każdy z uczestników, którzy brali udział pozytywnie odebrał organizację tego turnieju. W ławie już jest duże doświadczenie organizatorów, obiekty są za każdym razem bardzo dobrze przygotowane, wszystko było dopięte na ostatni guzik - baza noclegowa była blisko, byliśmy bardzo zadowoleni.



Zakład Południowy ICC, kapitan drużyny Grzegorz Mytych

GM: Czy spodziewaliście się aż takiego sukcesu?

Grzegorz M: Nie, zdecydowanie nie spodziewaliśmy się tego, mieliśmy nadzieję, że ogólnie turniej dobrze rozegramy, ale to, że doszliśmy do finału to dla nas duża niespodzianka.

GM: Długo drużyna przygotowywała się do takiej formy?

Grzegorz M: Nasz zakład jest duży i to, żebyśmy mogli się razem, wszyscy spotkać zdarza się bardzo rzadko, ale w mniejszych grupach staraliśmy się przygotowywać.

GM: Widać, że drużyna jest zgrana i zawodnicy znają się bardzo dobrze.

Grzegorz M: Tak, ale życzyłbym sobie, żeby było jeszcze lepiej.

GM: Jaki jest średni wiek zawodnika w Waszej drużynie?

Grzegorz M: Około 37-38 lat.

GM: Mieliście jakąś wymyśloną strategię specjalnie na finałowy mecz?

Grzegorz M: Nie, zawodnicy grali na swoich pozycjach i mieli przydzielone zadania, nie było jakichś specjalnych rozsad. Nasz układ to 4 -4 -2, graliśmy tak, jak SKM, pewnie dlatego w pierwszym spotkaniu z nimi był bezbramkowy remis.



GM: Czy coś Was zaskoczyło podczas turnieju - poziom uczestników, klimat imprezy?

Grzegorz M: Jeździmy tutaj już od kilku lat i myślę, że ten turniej był dosyć podobny do poprzednich. Jeśli chodzi o poziom, to z roku, na rok jest zdecydowanie coraz lepiej i są coraz mocniejsze drużyny. Dodatkowo są zapraszane drużyny spoza kolei, ale nie zawsze ustawiają one wysoko poprzeczkę. SKM-ka wygrała z Policją - to duża niespodzianka, spotkaliśmy się z nimi w finale i sprawa wyniku była całkowicie otwarta, tym bardziej, że poprzedni mecz, który z nimi graliśmy niczego nie rozstrzygał.

GM: Wygrana w tym turnieju, to duże osiągnięcie dla Waszej drużyny?

Grzegorz M: Graliśmy już w finale 7 lat temu, ale wtedy niestety nie udało się zdobyć tego najwyższego stopnia podium - tym bardziej

cieszymy się tą wygraną, można powiedzieć, że jesteśmy super-szczęśliwi!

(Red.)



Krzysztof Szczypiński
- Sędzia zawodów

- Sędziuję już 17 lat w polskiej lidze. Poziom zawodników był różny, bo część drużyn przyjechała po wygraną, a pozostałe były tutaj, żeby się pobawić. Moim faworytem był Szczecin i Czesi. Turniej był bardzo fair-play, wszystko odbywało się zgodnie z planem, była świetna zabawa.



KPP Iława, kapitan drużyny Mirosław Mozarczyk

- Zostaliśmy zaproszeni przez Organizatorów Mistrzostw do wzięcia w nich udziału, a ponie-

waż mamy drużynę, która często uczestniczy w takich turniejach - zwłaszcza policyjnych, więc chętnie skorzystaliśmy z okazji. Nasza drużyna ma staż już kilkulatni, trenujemy regularnie raz w tygodniu. Poziom uczestników był zróżnicowany, ale im wyższy był szczebel rozgrywek, tym był on lepszy. Bawiliśmy się świetnie, organizacja turnieju była bardzo dobra, jeszcze raz bardzo dziękujemy za zaproszenie!

Komu zależy na pracownikach Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych?

Czy tym zainteresowanym losem prawie 2000 ludzi, którzy już za kilka miesięcy stracą pracę jest ich obecna pani prezes Małgorzata Kuczevska-Łaska, czy zarząd Kolei Śląskich, a może zobowiązany mandatem wyborców do działania w interesie społecznym marszałek województwa śląskiego?

Ostatni miesiąc przyniósł bardzo trudną sytuację w Śląskim Zakładzie Przewozów Regionalnych. W prasie mogliśmy przeczytać o coraz to nowych elementach przepychanki między zarządem PR i KŚ, a marszałkiem województwa śląskiego Adamem Matusiewiczem. Likwidacja zakładu spowodowana posunięciem marszałka, który od nowego rozkładu jazdy zlecił całość przewozów jednej z własnych spółek, czyli Kolejom Śląskim jest decyzją dosyć dziwną biorąc pod uwagę czystą ekonomię. Mniej pewnie dziwi w tym wszystkim interes polityczny. Nie od dzisiaj marszałkowie województw, w których powstały samorządowe spółki kolejowe próbują za pomocą kolei robić sobie własne kampanie wyborcze i na bieżąco realizować swoją politykę. Oczywiście wyborcy chcą mieć swoją kolejkę, wsiadając do nowego, klimatyzowanego taboru od razu widzą różnicę i oczywiście komfort pasażerów jest najważniejszy. Tyle tylko, że w tym wszystkim, gdzieś gubi się spostrzeżenie, że ta cała zabawa odbywa się na koszt podatników, że marszałek nie tylko ma „swoją kolejkę” w którą należy inwestować ale również jest współwłaścicielem spółki Przewozy Regionalne i również o interes tej spółki powinien dbać. Dlaczego taki piękny, nowy tabor nie był zakupiony również dla Przewozów Regionalnych? Dlaczego na bazie PR - w szczególności kadrowej, udało się zbudować „nową jakość”, płacąc za nią o wiele więcej, a nie można było tego zrobić od początku inwestując po prostu w Śląski Zakład Przewozów Regionalnych?

ZZM stoi na stanowisku, że Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego nadużywając pozycji dominującej, jako współwłaściciel Spółki Przewozy Regionalne i zlecając bez przetargu

KŚ przewozy na terenie całego województwa łamie postanowienia nie tylko polskiego, ale również europejskiego prawa antymonopolowego. Postępowaniem tym naraża prawie 2 tysięczną załogę na wykluczenie społeczne, oraz wyrządza szkodę innemu przedsiębiorcy, którego jest współwłaścicielem.

Najbardziej oburzające w tym wszystkim jest to, że prawie 2000 ludzi traktuje się w tej sytuacji zupełnie przedmiotowo odbijając ich jak piłeczkę pingpongową z jednej strony stołu na drugą. Teraz Koleje Śląskie ogłaszają, że na pracę u nich trzeba sobie „zasłużyć”, a cała rekrutacja ma się odbywać przez agencję pracy. Jest to zadziwiające - ludzie, którzy pracują na kolei od wielu lat, dla których praca jest pasją mają teraz wykazywać się podczas castingów. W takim razie, skoro są fachowcami i znają się na swojej robocie, to czym mają dodatkowo zaskarbić sobie serca zarządu KŚ podczas takiej rekrutacji - śpiewem, czy tańcem?

Musimy zmartwić Pana Marszałka i Zarząd KŚ - w tej całej sytuacji pozycja maszynistów pozostaje niezagrażona. Rynek pracy jest dla nich łaskawy i na dzień dzisiejszy jest mało prawdopodobne, żeby pełnosprawny maszynista zarejestrował się jako bezrobotny w Urzędzie Pracy. Przykre jest tylko, że Koleje Śląskie już na dzień dobry pokazują się jako „pracodawca feudalny” i wcale nie jest powiedziane, że maszyniści śląskiego PR będą chcieli koniecznie przystać na takie warunki, w których chce się ich traktować jak parobków. Być może nowa firma powinna „zasłużyć” sobie na takich pracownikach i stworzyć im godne warunki pracy i płacy? Czyżby to już nie przyszło do głowy zarządowi KŚ? Maszynistów interesuje praca, a nie przepychanki polityczne i wzajemne

animozje śląskiego marszałka oraz zarządów PR i KŚ.

Osobna sprawa, to podejście pani prezes Przewozów Regionalnych - czy rzeczywiście wyczerpała się formuła pozwalająca pomóc pracownikom Śląskiego Zakładu? Czy nie można było uruchomić programów osłonowych dla zwalnianych pracowników, próbować nawiązać współpracę z innymi spółkami kolejowymi wystosowując do nich odpowiednie zapytania o możliwościach zatrudnienia swoich pracowników, za których, jak nam się wydaje kapitan tonącego okrętu powinien być odpowiedzialny do końca. 2 lipca prezydent Leszek Miętek wystosował pismo do pani prezes Kuczevskiej, w którym negatywnie opiniuje on w imieniu ZZM zaproponowane zmiany organizacyjne w Przewozach Regionalnych polegające na likwidacji Śląskiego Zakładu i wprowadzeniu zwolnień grupowych. Pomimo zapewnień pani prezes - w naszej opinii Zarząd PR likwiduje Śląski Zakład i skazuje na bezrobocie 1874 pracowników bez wyczerpania wszystkich możliwości organizacyjno-prawnych mających na celu zabezpieczenie im miejsc pracy. W piśmie tym czytamy m.in.: „Podstawowym obowiązkiem Zarządu Spółki, jak również właściciela, czyli samorządu województwa śląskiego wynikającym z Kodeksu Spółek Handlowych, a także innych aktów prawnych takich jak m.in. Konstytucja RP (m.in. 65 ust. 5), Europejska Karta Społeczna (m.in. art. 1) i Kodeks Pracy (m.in. art. 10 § 3) jest prowadzenie polityki zmierzającej do pełnego, produktywnego zatrudnienia, aktywizacji życia gospodarczego, sprzyjania tworzeniu miejsc pracy”. Tymczasem mamy do czynienia z sytuacją zupełnie odwrotną - śląski marszałek wziął sobie chyba za punkt honoru powiększenie wskaźnika bezrobocia w swoim regionie. Nie zapominajmy, że w grę wchodzi los nie tylko, (a jednak aż) niespełna 2000 osób ale również członków ich rodzin i pracowników innych firm, które współpracowały

ze Śląskim Zakładem i osób z nimi związanych. W tym momencie liczba poszkodowanych na tworzeniu „nowoczesnej, marszałkowskiej kolei” rośnie wielokrotnie, a to są również potencjalni wyborcy pana marszałka - czy zagłosują na niego następnym razem?

W dniach 10 - 11 lipca prezydent Leszek Miętek pojechał na serię spotkań z maszynistami na Śląsku - w Katowicach, Czechowicach - Dziedzicach i Częstochowie, podczas których omówiona została strategia postępowania w tej sytuacji. Wbrew temu, co pewnie chciałby usłyszeć zarząd KŚ maszyniści nie toną we łzach, a nastroje wśród nich panują dosyć wojownicze. Jedyne warunki, na które mogą się na dzisiaj zgodzić związki zawodowe, to przekazanie zorganizowanej części przedsiębiorstwa na zasadach art. 23¹. Nie zgadzamy się na likwidację miejsc pracy i powrót średniowiecznych stosunków feudalnych.

10 lipca w Katowicach o godz. 10.00 miał się spotkać Zespół ds. Kolei Wojewódzkiej Komisji Dialogu Społecznego. Pół godziny przed spotkaniem pani dzwoniąca z biura katowickiego wojewody odwołała je. Wyjaśnienia? Podanie następnego terminu? - Nic z tych rzeczy - w ten sposób buduje się dialog społeczny na Śląsku...

Podczas spotkań z maszynistami prezy-

dent Miętek przywołał wówczas równie trudną sytuację, która miała miejsce podczas tworzenia się Kolei Mazowieckich. Jednak nie była ona tak do końca analogiczna, bo w KM był od początku biznes plan i umowy wieloletnie z pracownikami. - Musimy wiązać się ze stanowiskiem pracy, którym jest kabina maszynisty a nie z historycznie zarządzanymi spółkami. Przykład Kolei Mazowieckich pokazuje, że można dogadać się z nowym pracodawcą i wyjdzie to z korzyścią dla wszystkich, ale tego trzeba jeszcze chcieć - mówił na spotkaniu prezydent Miętek.

We wspomnianym już wcześniej piśmie ZZM żąda podjęcia przez Zarząd PR działań zmierzających do zagwarantowania należytego poziomu realizowanych przez Śląski Zakład PR przewozów odpowiedniego dla zabezpieczenia potrzeb przewozowych w regionie oraz utrzymania dotychczasowych miejsc pracy, wycofania zwolnień grupowych w ŚZPR oraz podjęcia dialogu społecznego ze związkami zawodowymi w oparciu o §3 ust. 5 pkt. 1 porozumienia w sprawie wzajemnych zobowiązań stron Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników „Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. z dnia 21 maja 2012r. Wszystkie te działania powinny zostać zrealizowane przez zarząd PR w terminie do 3 sierpnia 2012 r. Brak reali-

zacji powyższego Związek traktować będzie jako wszczęcie sporu zbiorowego. (Więcej na temat stanowiska pani prezes Przewozów Regionalnych wobec zaistniałej sytuacji znajdziecie w tekście Posiedzenie Rady Sektora Spółek Samorządowych na str 6).

Ponadto ZZM w przypadku nieuwzględnienia wniesionych pismem żądań, zastrzega sobie prawo do przeprowadzenia strajku. Czy do tego dojdzie? Czy powoływanie coraz to nowych (drogich w utrzymaniu) kolejowych spółek samorządowych ma być antidotum na wszystkie kolejowe problemy? Rozwiązania w sprawie trudnej sytuacji Przewozów Regionalnych miał wypracować Szczyt Kolejowy, którego prace z niewiadomych przyczyn już od dawna są zawieszane. W piśmie do ministra Nowaka z 4 lipca związki zawodowe wnoszą o pilne zwołanie Szczytu Kolejowego. Biorąc pod uwagę obecną sytuację w PR, jest to sprawa niecierpiąca zwłoki. Strajk jest oczywiście ostatecznością, mamy nadzieję, że kolejowi decydenci oraz władze samorządowe reprezentowane w tym momencie przez marszałka Matusiewicza dopuszczą do rozmów stronę społeczną i wspólnie umożliwią godziwe warunki pracy i płacy pracownikom Śląskiego Zakładu PR, dzięki czemu unikniemy kolejnego paraliżu na polskiej kolei. (Red.)

Maszynisto – masz prawo do odmowy wykonywania pracy!

W ostatnich miesiącach doświadczamy wielu wypadków i zdarzeń kolejowych.

Olbrzymi stres przeżywają również maszyniści, gdy pracodawca zapowiada zwolnienia z pracy lub nawet wręcza im wypowiedzenia z pracy. Takie sytuacje wyzwalają w pracownikach olbrzymie zdenerwowanie, dlatego przypominamy, że maszynista, od którego w czasie wykonywania pracy wymaga się szczególnej sprawności psychofizycznej, gdy jest zestresowany bez żadnych konsekwencji ma prawo odmówić wykonywania pracy.

Takie prawo daje mu Kodeks Pracy, który stanowi:

„art. 210 § 4 Pracownik ma prawo po uprzednim zawiadomieniu przełożonego powstrzymać się od wykonywania pracy wymagającej szczególnej sprawności psychofizycznej w przypadku, gdy jego stan psychofizyczny nie zapewnia bezpiecznego wykonywania pracy i stwarza zagrożenia dla innych osób.”

Minister Pracy i Polityki Socjalnej w porozumieniu z Ministrem Zdrowia i Opieki Społecznej w drodze rozporządzenia z dnia 28 maja 1996 r. w sprawie rodzajów prac wymagających szczególnej sprawności psychofizycznej (Dz. U. Nr 62 poz.287) w pkt. 9 wskazał prace drużyn trakcyjnych oraz ma-

szynistów - operatorów samojezdnych ciężkich maszyn torowych i kierowców drezyn motorowych, jako pracujących, od których wymaga się szczególnej sprawności psychofizycznej.

Dlatego przypominamy, że każdy maszynista, który doświadczy podobnych zdarzeń powodujących jego zdenerwowanie ma prawo odmówić podjęcia pracy bez żadnych konsekwencji.

Zaleca się także, aby w takich sytuacjach zasięgnąć porady lekarza i w razie potrzeby skorzystać ze zwolnienia lekarskiego.

(Red.)

Przepisy muszą być jednoznaczne dla wszystkich

Naszym zdaniem, poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego należy rozpocząć od zainstalowania na pojazdach trakcyjnych urządzeń kontroli prowadzenia pociągów, przynajmniej w zakresie nadzorującym hamowanie pociągu przy dojeździe do sygnału nakazującego zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości oraz generalnego uporządkowania przepisów związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego.

W dniu 31 maja 2012r. został ogłoszony przez Pana Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej 10 punktowy plan poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego, który Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce w pełni popiera. Jednak znając dotychczasowe, podejście do spraw związanych z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego przez instytucje do tego powołane sceptycznie odnoszę się do szumnych zapowiedzi Pana Ministra, choćby z uwagi na brak terminu realizacji tego planu. Ostatnie „prace” Komisji ds. Bezpieczeństwa tylko potwierdzają te obawy. Podstawą bezpieczeństwa ruchu kolejowego są przepisy określające w sposób jednoznaczny dla wszystkich zasady prowadzenia ruchu kolejowego. Pismem ZMKO 05/04/11 z dnia 18 kwietnia 2011r. Komisja Obrony Praw Pracowniczych zwróciła uwagę, że przekazanie uprawnień przez Ministerstwo Infrastruktury, do wprowadzania nowych symboli i wskaźników na liniach kolejowych może naruszać postanowienia art.92 ust.2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. W jego treści czytamy cyt. ”Organ upoważniony do wydania rozporządzenia nie może przekazać swoich kompetencji, o których mowa w ust. 1, innemu organowi” - (w tym przypadku organem uprawnionym przez sejm był Minister Infrastruktury). Naszym zdaniem z naruszeniem tego postanowienia ustawy zasad-

niczej mamy do czynienia w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, gdzie w par.59 ust.5 czytamy ”Na wydzielonych liniach kolejowych znaczenia miejscowego i bocznicach dopuszcza się stosowanie sygnałów i wskaźników innych niż ustalone rozporządzeniem, na warunkach określonych w przepisach wewnętrznych wydanych przez zarządcę infrastruktury, zatwierdzonych przez Prezesa UTK.” Treść tego postanowienia jednoznacznie przekazuje kompetencje ministra do stanowienia przepisów o sygnalizacji kolejowej na liniach miejscowego znaczenia i bocznicach innemu organowi - zarządcy infrastruktury. Ponadto ministerstwo infrastruktury przekazując otrzymane kompetencje dla zarządcy infrastruktury i Urzędu Transportu Kolejowego nie określiło, co należy rozumieć pod pojęciem „linie kolejowe miejscowego znaczenia”. Tym samym umożliwiono zarządcy infrastruktury - PKP Polskie Linie Kolejowe SA. dowolną interpretację treści tego postanowienia, co w efekcie doprowadziło do naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Nasze stanowisko znajduje potwierdzenie w Raporcie (Nr PKBWK/1/2011 z dnia 507.2011r.) Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, w którym brak jednoznaczności pojęcia ”Linie kolejowe miejscowego znaczenia”, zostało uznane za jedną z przyczyn



Autor – przewodniczący Komisji Obrony Praw Pracowniczych ZMK służy poradą pod numerem telefonu 667 640 005.

poważnego wypadku kolejowego, jaki miał miejsce w dniu 13 lipca 2010r. na szlaku Kępice - Korzybie. Opis tego wypadku zamieściliśmy w październikowym wydaniu Głosu Maszynisty z 2011r. Zdaniem komisji powypadkowej zasadniczą przyczyną tego wypadku, był brak nawiązania łączności radiowej przez maszynistę z dyżurnym ruchu. Jedną z uwag jaką zgłosiliśmy do wniosków końcowych opracowanych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych było pominięcie w treści raportu stwierdzenia, że brak nawiązania łączności radiowej dotyczy zarówno pracowników zarządcy infrastruktury - dyżurnego ruchu, jak i przewoźnika - drużyny pociągowej, a nie tylko maszynisty. Komisja powypadkowa zapomniała również umieścić w treści raportu informację, że brak możliwości nawiązania łączności radiowej na stacji Korzybie trwał prawie dwa lata, co niewątpliwie miało wpływ na okoliczności wypadku a tym samym i na jego przyczyny. Bardzo istotnym punktem w raporcie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych jest ustalenie, że ”urządzenia samoczynnego sterowania zwrotnicami z sygnalizacją informującą o położeniu zwrotnic nie upoważniająca do realizacji wjazdów bez polecenia dyżurnego ruchu nadzorującego mogły być stosowane na liniach kolejowych znaczenia miejscowego i bocznicach, lecz nie na liniach drugorzędnych”. Linia kolejowa Słupsk - Szczecinek jest linią drugorzędną. Tym samym Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych udowodniła, że zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe w sposób niewłaściwy realizowały uprawnienia, przekazane

w treści par.59 ust.5 rozporządzenia, w czym niewątpliwie pomógł brak określenia pojęcia: „linie miejscowego znaczenia”. Takı stan prawny trwa do dziś.

Tym samym można domagać się przypisania współodpowiedzialności za powstały wypadek organowi, który nie dopełnił tego podstawowego obowiązku. Czy jest nim byłe Ministerstwo Infrastruktury, czy Urząd Transportu Kolejowego? - czas pokaże.

Niezrozumiała jest również decyzja Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, która „brak w przepisach wewnętrznych zatwierdzenia przez Prezesa UTK systemu sygnalizacji zastosowanej na odcinku Słupsk- Szczecinek” uznała tylko jako przyczynę systemową wypadku. Uzasadnienie tej przyczyny wypadku jednoznacznie stwierdza, że linia kolejowa na odcinku Słupsk Szczecinek była eksploatowana przez zarządcę in-

frastruktury - PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. bez właściwego zezwolenia Urzędu Transportu Kolejowego. Biorąc powyższe pod uwagę, mamy prawo do twierdzenia, że przyczyną bezpośrednią poważnego wypadku w dniu 13 lipca 2010 na szlaku Kępice - Korzybie było, dopuszczenie do eksploatacji linii kolejowej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. bez zezwolenia i zastosowania właściwej dla danej linii sygnalizacji kolejowej.

Argumentem potwierdzającym trafność przypisania zarządcy infrastruktury przyczyny bezpośredniej wypadku w Korzybie jest wywiad przeprowadzony z byłym Wiceprezesem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a obecnie Dyrektorem Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie opublikowany w Dzienniku Bałtyckim w dniu 7 marca 2012r. W artykule zatytułowanym: „Wydali 5 milionów złotych, a pociągi nie jeżdżą” Pan Dy-

rektor stwierdził cyt. „występując o wyłożenie 5 milionów złotych na światłowód w celu poprawy systemu komunikacji po katastrofie kolejowej w Korzybie nie wziął pod uwagę przedmiotowego rozporządzenia ministra infrastruktury. Był pewien, że wystarczy tylko poprawić łączność. Gdybym wiedział, że będzie to niezgodne z rozporządzeniem, to nie podjąłbym takiej decyzji. Zwróciłem się do zarządu PKP PLK S.A. o przeznaczenie ponad 8 milionów złotych na urządzenia zgodne z rozporządzeniem ministra”.

Czy do takiej wypowiedzi potrzebny jest jakikolwiek komentarz?

Ciąg dalszy o bezpieczeństwie ruchu kolejowego w następnym wydaniu Głosu Maszynisty.

*Przewodniczący Komisji
Obrony Praw Pracowniczych
Eugeniusz Śliwiński*



naturalnie z nami

Naszą misją jest transport towarów i świadczenie usług logistycznych, przyjaznych i bezpiecznych dla środowiska. **Celem jest zapewnienie satysfakcji i zadowolenia klientów.**

Połączenie funkcji handlowych z eksploatacyjnymi pozwala nam elastycznie reagować na potrzeby rynku oraz rozszerzać ofertę, m.in. o usługi „door to door”, „just in time” oraz „szyte na miarę”.

Uruchamiamy nowe relacje w kraju i zagranicą, w głównych europejskich korytarzach transportowych. Realizujemy samodzielnie przewozy kolejowe w Niemczech, Czechach i na Słowacji.

Optymalizujemy systemy planowania i monitorowania przewozów. Wprowadzamy nowe, korzystne dla klienta zasady sprzedaży usług i atrakcyjne bonifikaty. **Wybierając nas, niezawodnie, szybko i prosto trafisz do celu.**

Uroczyste pożegnanie maszynistów przechodzących na emeryturę

16 czerwca i 2 lipca br. maszyniści z Małopolskiego Zakładu Przewozów Regionalnych pożegnali dwóch kolegów - starszych maszynistów Zbigniewa Cyganika oraz Jana Proroka, którzy po latach pracy, przeszli na zasłużoną emeryturę.



Na maszynistów, którzy po raz ostatni poprowadzili pociąg interREGIO Wielka Orkiestra Świątecznej Pomocy relacji Warszawa-Kraków, na Dworcu Głównym w Krakowie czekali m.in. Dyrektor PR Kraków An-

drzej Siemieński, Dyrektor Ryszard Rębilas, naczelnik sekcji Mieczysław Ćwikliński, instruktorzy, maszyniści, członkowie ZZM oraz pasażerowie. Wszyscy złożyli doświadczonym maszynistom gratulacje oraz wręczając kwiaty i symboliczne upominki życzyli zdrowia i długich lat zasłużonego odpoczynku.

Zbigniew Cyganik - urodził się 17.03.1952 r. Pracę na kolei rozpoczął w 1971 roku jako pomocnik maszynisty w Lokomotywowni Pozaklasowej Kraków-Prokocim. Po ukończeniu kursu i pozytywnym zdaniu egzaminu, 1 czerwca 1974



r. podjął pracę na stanowisku maszynisty, którą wykonywał aż do 16.06.2012 roku. Na emeryturę odszedł po ponad 40 latach pracy. **Jan Prorok** - urodził się 27.04.1952 r. Z koleją związany był od 1973 roku, kiedy to podjął pracę jako pomocnik maszynisty w Lokomotywowni Pozaklasowej Kraków-Prokocim. Od 1975 roku, po ukończeniu kursu i zdaniu egzaminu rozpoczął pracę jako maszynista. Wykonywał ją aż do 02.07.2012 r.

Andrzej Witulski

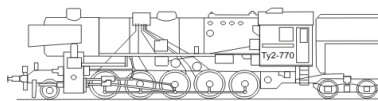
PO GODZINACH

Kącik Filatelistyczny

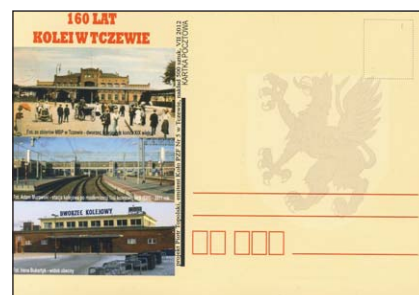
W lipcu obchodzimy jubileusz 160 - lecia Kolei w Tczewie. Dokładnie 19 lipca 1852 roku wjechał do Tczewa pierwszy pociąg z Bydgoszczy. Ten dzień dla mieszkańców 5 - tysięcznego wówczas Tczewa był dniem szczególnym - po raz pierwszy zobaczyli na własne oczy parowóz „Drache”. O tym pięknym jubileuszu nie zapomnieli tczewscy filatelisci. Miło nam poinformować, że od dnia 19 lipca 2012 roku przez okres czterech tygodni w Urzędzie Pocztowym Tczew 1 wszystkie przesyłki listowe będą stempowane okolicznościowym datownikiem (reprodukcja datownika obok) 160 Lat Kolei w Tczewie. Elementem graficznym tego datownika jest parowóz TY2 - 770; jest to ostatni czynny parowóz który pracował w Tczewie; swoją pracę zakończył 15 marca 1991 roku w lokomotywowni Zajączkowo Tczewskie. Dzięki staraniom zarządu Koła PZF nr 5 w Tczewie wydano również dwie

kartki pocztowe upamiętniające ten jubileusz (reprodukcje obok), po 500 sztuk nakładu - na pierwszej z nich widzimy trzy fotografie przedstawiające kolejno: tczewski dworzec kolejowy z końca XIX wieku, stację kolejową po modernizacji linii kolejowej nr 9 (E65) oraz widok obecny dworca kolejowego w Tczewie. Na drugiej kartce pocztowej widzimy fotografię przedstawiającą dworzec

160 LAT KOLEI W TCZEWIE



19.07.2012 TCZEW 1



kolejowy (strona bydgoska) przed 1890 rokiem; z prawej strony fotografii widzimy zabytkowy most przez Wisłę w Tczewie, który dzisiaj wymaga tak pilnego remontu; w środku kartki schematycznie przedstawiono tczewski węzeł kolejowy z podanymi datami włączenia do eksploatacji poszczególnych linii kolejowych; u dołu zaś schematycznie przedstawiono parowóz serii TY2. Projektantem datownika okolicznościowego, jak i kartek pocztowych wydanych przez Koło PZF nr 5 jest pan Piotr Topolski z Warszawy, członek Zarządu Ogólnopolskiego Klubu Zainteresowań PZF „Kolejnictwo” im. Ernesta Adama Malinowskiego.

Amur

Z humorem i humorkiem



A propos castingów...

Do działu rekrutacji w filharmonii zgłasza się Kowalski.

- Potrafi pan grać na jakimś instrumencie? - pyta kadrowa.

- Nie.

- To co mi pan głowę zawraca?

- Potrafię wypierdzić z nut każdą melodyjkę.

- Jak to?

- Proszę dać mi jakieś nuty.

Kadrowa podaje mu parę arkuszy zapisanych nutkami. Kowalski przegląda je w skupieniu i po chwili wypierduje melodyjkę. Niezdecydowana kadrowa prosi Kowalskiego, by porozmawiał z dyrektorem. Rozmowa z dyrektorem przebiega podobnie jak z kadrową. W końcu dyrektor pyta:

- A wypierdzi pan 5 symfonię Beethovena?

- Mogę zobaczyć nuty?

- Proszę.

Kowalski studiuje nuty i w końcu mówi:

- Nie. Niestety tego kawałka nie mogę wypierdzić.

- Dlaczego?

- Bo tu, - pokazuje palcem grupę nut - tu i tu mogę zrobić ku..

Fraszki Jerzego Szulca

Lustracja

Sprzątać odechciało się wielkiemu panu

Bo mu wyciągnięto brudy spod dywanu.

Wodolecznictwo

Na niektóre bóle najlepsza jest czysta

Butelkowana woda...ognista.

Autorytet

Mówili, że czeka ich

poważna praca

I na szefa sobie wybrali pajaca.

Posiedzenie

Czasami tak bywa, że kura się uprze

I kogut nie może posiedzieć na kuprze.

Ostańcy

Jak tyłka nie zmoczyć najlepiej ci wiedzą

Którzy w politycznym bagnie długo siedzą.

Grzesznicy

Winni, którym się upiekło

Zamiast rajy tworzą piekło.

Po szkodzie

Wszystko się ułoży, nie traćmy nadziei

Rzekł ten, który w głowie miał nie po kolei.

Zachowania

Zasady kultury nie będą znane

Temu, kto ma chamstwo w genach zapisane.

Strachy Kubusia Puchatka

Kubuś Puchatek siedzi sobie w chatce. Nagle ktoś wali mu w drzwi tak mocno, że prawie wypadają z futryny. Kubuś otwiera zdziwiony i patrzy, a tam wielki włochaty dzik stojący na dwóch łapach. Puchatek prawie dostał zawału i czym prędzej wziął nogi za pas. Po jakiejś godzinie ucieczki przed potworem opadł z sił i upadł na ziemi. Dzik podchodzi do niego, podnosi i mocno przytula do siebie mówiąc:

- Dawno cię nie widziałem Kubusiu W tym momencie Kubuś zdziwiony na całego mówi:

- Prosiaczek, to ty już z wojska wróciłeś?

Znalezione, nie kradzione

Kobieta dzwoni do radia:

- Dzień dobry, chciałam powiedzieć, że znalazłam dziś rano portfel. W środku było trzy tysiące złotych w gotówce, oraz czek na okaziciela opiewający na sumę 10.000 euro. Poza tym było też prawo jazdy na nazwisko Jan Kowalski, zamieszkały przy ulicy Szczęśliwej 5 m 6 w Warszawie. I mam w związku z tym gorącą prośbę:

- Proszę panu Stasiowi puścić jakiś fajny kawałek z dedykacją ode mnie!!

Uwaga konkurs!!!

Biuro Rady Krajowej ZYM ogłasza konkurs na projekt strony internetowej Związku. Przez cały sierpień będziemy zbierać Wasze propozycje. W konkursie będą brane pod uwagę tylko działające strony. Już 1 września poznamy zwycięzcę – czeka na niego atrakcyjna nagroda – markowy laptop! Szczegóły na temat konkursu będziecie mogli znaleźć na stronie www.zym.org.pl oraz na naszym profilu na Facebook'u. Serdecznie zapraszamy do udziału w konkursie i czekamy na Wasze prace!

moja firma jest
w dobrej kondycji

wybrałem
Plan Zdrowotny
w AXA

- opieka ambulatoryjna, szpitalna i medycyna pracy – możliwość dopasowania oferty do indywidualnych potrzeb firmy
- gwarancja szybkiego dostępu do prywatnych usług medycznych (np. 24 h do lekarzy pierwszego kontaktu)
- szeroki zakres usług assistance gwarantujących pomoc w przypadku kłopotów ze zdrowiem (np. dowóz leków, wizyta pielęgniarki, korepetycje dla hospitalizowanego dziecka)
- szeroka sieć przychodni i szpitali w całej Polsce

dowiedz się więcej:

zadzwoń **801 707 200** lub wejdź
na stronę **www.axazdrowie.pl**

więcej / niż standard





NIE PRACUJ TYLE, WYRWIJSIĘ



NATURAtour

WWW.NATURATOUR.PL
INFOLINIA: 801 000 527
ZAREZERWUJ ON-LINE

