ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA

ISSN 1896–2181

www.zzm.org.pl

Nr 7/107

LIPIEC 2013

gm07_2013.indd 1 2013-07-17 16:33:51

W obronie dialogu, przeciwko dyktatowi

Pod takim hasłem odbywać się będą akcje protestacyjno-strajkowe OPZZ, SKK NSZZ „Solidarność” i Forum Związków Zawodowych przeciwko polityce rządu PO-PSL. Szefowie trzech central spotkali się 11 lipca w Warszawie, aby ustalić strategię zapowiadanego na wrzesień protestu.

Wcześniej – 26 czerwca związki wyszły z posiedzenia Trójstronnej Komisji Społeczno-Gospodarczej z udziałem premiera Donalda Tuska. Powodem zerwania rozmów był brak dialogu ze stroną społeczną, a ściślej dyktat przedsiębiorców dążących m.in. do demontażu Kodeksu pracy. W założeniach Komisja miała być miejscem prezentacji propozycji pracodawców, rządu i związków zawodowych, ich negocjacji i poszukiwania wspólnego stanowiska. Niestety od wielu miesięcy było inaczej. Rząd wykorzystywał Trójstronną Komisję do arbitralnego prezentowania swoich rozwiązań bez jakiejkolwiek przestrzeni negocjacyjnej, a minister pracy i polityki społecznej Władysław Kosiniak-Kamysz jedynie komunikował ustalenia zapadające gdzie indziej. Dla strony społecznej warunkiem powrotu do rozmów jest teraz dymisja ministra. Związki domagają się również m.in. wycofania przez rząd wprowadzanych zmian w kodeksie pracy dotyczących rocznych okresów rozliczeniowych oraz ruchomego i przerywanego czasu pracy. Procedowanie tej nowelizacji jest bardzo zaawansowane – regulacje rodem z XIX wieku w lipcu przeszły jak burza przez Senat.

POWODY ZAWIESZENIA UDZIAŁU W KOMISJI:

- ✓ Nawet nieliczne wspólne ustalenia nie były realizowane. Dotyczyło to:
  - przyjęcia ustawy wymuszającej szybszy wzrost płacy minimalnej (OPZZ i „S” przygotowały odpowiednie projekty),
  - ograniczenia bezprawnego stosowania „śmieciowych” umów o pracę,
  - pełnej realizacji pakietu antykryzysowego, rząd nie podjął spraw korzystnych dla pracowników,
  - pakietu zmian poprawiających funkcjonowanie ochrony zdrowia oraz kolei,
  - podniesienia progów dochodowych upoważniających do świadczeń rodzinnych i socjalnych,
  - pełnego wykorzystania środków finansowych przewidzianych na aktywne formy przeciwdziałania bezrobociu,
- ✓ Komisja nie reagowała na sygnały strony związkowej dotyczące braku realizacji umowy społecznej „Pakt o przedsiębiorstwie państwowym”.
- ✓ Komisja poddała się dyktatowi przedsiębiorców w zakresie demontażu prawa pracy.
- ✓ Komisja nie podjęła zgłaszanych przez OPZZ wniosków w zakresie pełnej ratyfikacji „Karty Praw Podstawowych UE”, „Zrewidowanej Europejskiej Karty Społecznej” oraz konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy w zakresie zabezpieczenia socjalnego pracowników.
- ✓ Pomimo krytycznej oceny przez Trójstronną Komisję systemu emerytalnego nie podjęto działań naprawczych, szczególnie po stronie przychodów.

Rząd ma zatem dwa miesiące, żeby uczynić dialog społeczny rzeczywistym, a nie pozorowanym. Jeżeli do tego nie dojdzie, musi liczyć się z początkiem fali protestów. Na razie za wcześnie na szczegóły o ich formie, niemniej jednak związki zapowiedziały, że wszystkie scenariusze (zarówno wielodniowego protestu w Warszawie, jak i strajku generalnego) są możliwe.

Przebywającemu na konferencji „Dialog Obywatelski o przyszłości UE” szefowi Komisji Europejskiej Jose Manuelowi Barroso w trakcie pikiety trzech central związkowych w Warszawie przekazano 11 lipca informacje o braku dialogu społecznego w Polsce i powodach zawieszenia udziału związków w Komisji Trójstronnej.

O tym jaką formę przybierają „rozmowy” z rządem może również świadczyć zawiadomienie OPZZ do prokuratury o podejrzeniu popełnienia przestępstwa z art. 212 § 1 i 2 kodeksu karnego (pomówienie mogące poniżyć lub narazić na utratę zaufania) przez senatora Jana Filipa Libickiego z PO. Senator po wyjściu związków z Komisji najpierw uaktywnił się przy inicjatywie pisania ustawy antyzwiązkowej, a potem na stronie jflibicki.salon24.pl opublikował inwektywy pod adresem związkowców. ■

MS

pod semaforem

OPZZ, Solidarność i Forum ZZ za determinację, wytrwałość i plany wspólnych działań przeciwko antypracowniczym działaniom rządu

Zarząd PKP SA za konfrontacyjną postawę i prowokowanie konfliktu społecznego przy negocjacjach Paktu Gwarancji Pracowniczych PKP Cargo

gm07_2013.indd 2 2013-07-17 16:33:58

Święto maszynistów odwołane!

Rada Krajowa ZZM podjęła decyzję o rezygnacji z tegorocznych Centralnych Obchodów Dnia Maszynisty Kolejowego, które miały się odbyć w Iławie w dniach 12–13 września.

Ta trudna niewątpliwie decyzja wiąże się z faktem, że termin obchodów maszynistowskiego święta pokrywa się z planowanymi m.in. w tym okresie działaniami Ogólnopolskiego Międzyzwiązkowego Komitetu Protestacyjno-Strajkowego. Trzy największe ogólnopolskie centrale – OPZZ, „Solidarność" i Forum Związków Zawodowych powołały go w obronie podstawowych praw pracowniczych i obywatelskich, które są w Polsce poważnie zagrożone (patrz obok – przyp.red). Problem konfrontacyjnego podejścia do dialogu społecznego i antypracowniczych działań rządu oraz pracodawców dotyka zresztą również środowiska kolejowego.

Organizacji Dnia Maszynisty w obecnej formule na pewno nie sprzyja sytuacja w spółce Przewozy Regionalne – dzielonej na oddziały, z których mogą powstać kolejne spółki oraz tracącej przewozy na rzecz innych przewoźników. A trzeba pamiętać, że równolegle forsowana jest nowelizacja ustawy o PKP pozwalającej na upadłość firm kolejowych. Poważne zagrożenia dla miejsc pracy występują zresztą również w innej spółce, w której ZZM ma swoich członków – w nie tak dawno utworzonych Kolejach Śląskich.

Konfrontacyjne nastawienie zarządów PKP SA i PKP Cargo nie pozwala na zawarcie Paktu Gwarancji Pracowniczych oraz na wprowadzenie podwyżki płac dla załogi. Zapowiedzi zarządu Cargo dotyczące rewizji zapisów ZUZP w dużej części bezpośrednio wręcz godzą w maszynistowskie środowisko. Podobnie jak założenia Biura Audytu spółki dotyczące zmian w zasadach zatrudniania maszynistów. Niewiele wskazuje również na to, aby zarząd PKP SA dotrzymał słowa i do końca sierpnia przedłożył akceptowalny projekt porozumienia regulującego zasady świadczeń przejazdowych na rok 2014 i lata następne. Ogólna sytuacja na kolei i w jej otoczeniu może zatem wymagać podjęcia zdecydowanych działań w obronie fundamentalnych interesów środowisk pracowniczych. ■

(L)

Bez przełomu ws. świadczeń

Kolejna tura trwających na dwóch frontach mediacji wokół ulg przejazdowych na lata 2014 i następne nie doprowadziła do porozumienia.

Mediacje sporu zbiorowego toczonego między KKZZ, SKK NSZZ „S", Federacją ZZP PKP i innymi organizacjami związkowymi, a spółkami reprezentowanymi przez Związek Pracodawców Kolejowych oraz pełnomocnika Piotra Ciżkowicza, członka zarządu PKP SA, odbyły się 4 lipca. Przedstawiciele pracodawcy przekazali projekt porozumienia i próbowali zagrać na zwłokę. Złożyli bowiem wniosek o wydłużenie okresu mediacji, co motywowali „prowadzonym procesem handlowym z przewoźnikami". Strona związkowa wyraziła wolę kontynuowania mediacji do nieprzekraczalnego terminu, tj. 30 sierpnia br., na co przystali pracodawcy oraz zgłosiła następnie swoje uwagi do projektu. Zastrzeżenia wzbudziły nieobjęcie ulgami grup rodzin emerytów i rencistów, ustalenie dodatkowej opłaty za wykup uprawnienia, ponoszonej w całości przez pracownika za uprawnienie dla niego i dzieci (w wysokości 50 zł) oraz brak zapisu o proporcjonalności kosztów wykupu uprawnienia i cen biletów w stosunku do upływu czasu. Ponadto związki zawodowe domagają się dodania zapisów umożliwiających obowiązywanie uprawnień i ich realizację u następców prawnych poszczególnych firm, a także doprecyzowania przepisów dotyczących emerytów rodzinnych. Liczą również na wzmocnienie stabilizacji dotyczącej obowiązywania ulg po 2015 r.

W sporze toczonym pomiędzy KKZZ, „S", Federacją ZZP, a zarządem Przewozów Regionalnych mediatorem jest również Longin Komołowski. W mediacjach, które odbyły się 9 lipca br. strony podtrzymały wolę kontynuowania rozmów celem uregulowania tej kwestii, z tym że przedstawiciele związków zawodowych wnieśli o zakończenie mediacji w nieprzekraczalnym terminie 30 sierpnia 2013 r. ■

R.

Walne KKZZ

Walne Zebranie Delegatów Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych przyjęło sprawozdania z działalności i finansowe za miniony okres, a także uchwały odnoszące się do obecnej sytuacji na kolei i w jej otoczeniu.

Najważniejsza dotyczyła udzielenia wsparcia głodującym pracownikom w Małopolskim Zakładzie Przewozów Regionalnych w Krakowie. Konfederacja w piśmie z 19 czerwca, do prezesa PR, zażądała natychmiastowego podjęcia przez kierownictwo zakładu negocjacji ws. zagwarantowania miejsc pracy oraz wstrzymania procedury zwolnień pracowników związanych z ruchem pociągów i obsługą podróżnych. KKZZ oczekuje wznowienia rozmów na temat programu naprawczego oraz podjęcia prac zmierzających do utrzymania jednolitej struktury spółki Przewozy Regionalne. ■

gm07_2013.indd 3 2013-07-17 16:33:58

Wrzenie w PKP Cargo

Wstępne wyniki referendum strajkowego zorganizowanego przez związki zawodowe działające w PKP Cargo wskazują na 65-procentową frekwencję. Przygniatająca większość pracowników (między 96 a 98%) jest gotowa przystąpić do strajku, jeśli postulaty strony społecznej nie zostaną spełnione.

Spór zbiorowy toczony z zarządem spółki wszedł obecnie w fazę mediacji, po tym jak 8 lipca br. strony nie doszły do porozumienia i spisały protokół rozbieżności. Termin spotkania mediacyjnego ma zostać ustalony w trybie roboczym, jednak nie później niż do 31 lipca br. Równolegle w dniach 24 czerwca-12 lipca w spółce PKP Cargo trwało referendum strajkowe. Załoga odpowiadała na 3 pytania: czy jest za podjęciem akcji strajkowej w przypadku niespełnienia przez zarząd spółki następujących żądań zgłoszonych przez związki zawodowe:

- kontynuacji procesu prywatyzacyjnego bez podpisania Paktu Gwarancji Pracowniczych dla pracowników PKP Cargo i spółek zależnych,
- wzrostu wynagrodzeń w płacy zasadniczej od 1 czerwca 2013 r. w wysokości 450 zł średnio na jednego zatrudnionego,
- wypłaty premii za 1 kwartał oraz wypłaty nagród z funduszu nagród z zysku za rok 2012.

Ze względu na dużą liczbę zagadnień i ich wagę w kontekście planowanych zmian właścicielskich w PKP Cargo do najwyższej rangi urasta kwestia Paktu Gwarancji Pracowniczych. W poszczególnych obszarach rozbieżności stron są duże, a nawet bardzo duże. Projekt Paktu z listopada 2011 r., wynegocjowany z poprzednim zarządem PKP Cargo na okoliczność prywatyzacji za pomocą inwestora strategicznego lub finansowego, obecne kierownictwo spółki przy wydatnym udziale zarządu PKP SA chcą drastycznie okroić. Najlepiej obrazuje to tabela na str. 5

Jeśli chodzi o postulaty płacowe (podwyżki, premie i nagrody), strona pracodawców i właścicielska nawet nie podjęły negocjacji na ten temat. Jednakowoż brak rzeczywistej woli do podjęcia dialogu nie przeszkadzał członkowi zarządu PKP SA Piotrowi Ciżkowiczowi w straszeniu dziennikarzy, że cyt. „spełnienie wszystkich postulatów związkowych sprawiłoby, że PKP Cargo stałaby się nie do sprywatyzowania". Zdaniem prezydenta ZZM Leszka Miętka, zarząd PKP SA swoją konfrontacyjną postawą podsyca konflikt, o czym świadczą także zmiany w statucie PKP Cargo zmierzające do usunięcia reprezentacji pracowników z organów spółki. Stało się to jedną z przyczyn zerwania rozmów, które po licznych interwencjach zostały ostatecznie wznowione.

Jakby tego było mało, dodatkowe powody do niepokoju daje **materiał Biura Audytu PKP Cargo**, który ujrzał światło dzienne w ostatnich dniach. Dokument rekomenduje m.in. pewne działania w części dotyczącej zmian w zasadach zatrudniania i pracy maszynistów. Takie jak na przykład zwiększenie roli elementów wynagrodzenia związanych bezpośrednio z jazdą pojazdem trakcyjnym, zmiana definicji miejsca pracy z miejscowości na obszar działania, ograniczenie zaliczania czasu dojazdu w charakterze

Spór o podwyżki w IC

Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych działająca wspólnie z innymi organizacjami odwiesiła spór zbiorowy na tle płacowym toczony w PKP Intercity.

Na spotkaniu 26 czerwca br. strona związkowa podtrzymała żądanie podwyżki wynagrodzeń dla pracowników spółki w wysokości 260 zł do wynagrodzenia zasadniczego. Prezes PKP Intercity Janusz Malinowski odwołał się do trudnej sytuację spółki i zaproponował odłożenie rokowań do września br., gdy będzie można ocenić przychody firmy po okresie letnim.

W ocenie strony związkowej zła sytuacja ekonomiczna PKP Intercity wynika z dwóch przesłanek. Po pierwsze z działań zarządcy infrastruktury zwiększających koszty funkcjonowania przewoźnika. Po drugie zaś ze spadku liczby pasażerów na skutek wydłużonych czasów przejazdu pociągów. Strona związkowa oczekuje od PKP Intercity działań mających na celu obniżenie stawek dostępu oraz uzyskania rekompensat z tytułu utraconych przychodów w wyniku pogorszenia parametrów infrastruktury związanych z remontami.

Rozmowy zostaną wznowione po 27 sierpnia br. ■

Wszczęty dialog w PR

Związki zawodowe działające w Przewozach Regionalnych, pismem z dn. 26 czerwca br. wszczęły dialog społeczny z pracodawcą w sprawie zawarcia Paktu Gwarancji Pracowniczych dla pracowników spółki.

To reakcja na zagrożenia związane z utratą miejsc pracy wynikające z przejmowania pracy przewozowej przez inne podmioty (patrz str. 7 – przyp.red.), a także planowanych zmian strukturalno-organizacyjne w spółce, jak też i całym systemie kolejowych przewozów regionalnych w Polsce. Na posiedzeniu Rady Nadzorczej 3 lipca podjęta została decyzja o powołaniu niezależnych oddziałów spółki PR, skąd już tylko jeden krok do podziału firmy .

Strona związkowa oczekuje na podjęcie rozmów i zawarcie porozumienia w sprawie Paktu w terminie do 26 lipca br. W przeciwnym razie zapowiada wszczęcie sporu zbiorowego. ■

gm07_2013.indd 4 2013-07-17 16:33:59

Postulaty związkowe	Stanowisko pracodawców
I. Gwarancje zatrudnienia. Pracownicy o stażu pow. 25 lat – do osiągnięcia wieku emerytalnego, pozostali – 6 lat.	3 lata
II. Wypłata premii prywatyzacyjnej. – staż 5-10 lat – 0,8 przeciętnego wynagrodzenia – staż 10-25 lat – 1,2 p.w. – pow. 25 lat – 2,0 p.w.	odpowiednio: – 0,6 p.w. – 0,8 p.w. – 1,2 p.w.
III. Coroczny wzrost wynagrodzeń w zależności od sytuacji spółki	nie
IV. Stabilizacja ZUZP. – wydłużenie wypowiedzenia do 24 m-cy, a w przypadku wypowiedzenia ZUZP stosowanie jego zasad przez 36 m-cy, nie dłużej niż do zawarcia nowego, – wydłużenie do 24 m-cy okresu wypowiedzenia porozumienia partnerów społecznych.	Rewizja ZUZP. Ujednolicenie sposobu uregulowania poniższych obszarów zgodnie z Kodeksem pracy: – praca w warunkach uciążliwych i niebezpiecznych, – praca w godzinach nadliczbowych, w niedziele i święta oraz praca w nocy, – regulacje urlopowe.
V. Obowiązywanie Paktu w poszczególnych grupach pracowniczych w PKP Cargo oraz spółkach zależnych i spółkach powstałych w wyniku restrukturyzacji PKP Cargo.	Wyłączenie z gwarancji zatrudnienia: – kierownictwa centrali oraz zakładów PKP Cargo do stanowiska naczelnika włącznie, a także jedno z poniższych: – pracowników spółek zależnych, – pracowników wynagradzanych w oparciu o indywidualny współczynnik wynagrodzenia, – pracowników zatrudnionych na stanowiskach nierobotniczych.
VI. Gwarancja utrzymania reprezentacji pracowników w organach spółki.	Ograniczone wyłącznie do rady nadzorczej i do czasu posiadania przez PKP S.A. 50 proc. akcji PKP Cargo.

pasażera do i po pracy maszynistów, likwidacja miesięcznego wymiaru pracy dla maszynistów do maks. 170 h, wprowadzenie możliwości dokonywania zmian w indywidualnych rozkładach czasu pracy bez zgody pracownika, wydłużenie okresu rozliczeniowego czy wprowadzenie przerywanego czasu pracy w drużynach trakcyjnych. Na celowniku „reformatorów" znalazł się jeszcze obowiązek prowadzenia pracy w dwuosobowej obsadzie na lokomotywach prowadzących pociągi w ruchu towarowych po liniach o znacznym pochyleniu.

Wszystko wskazuje więc na to, że organy właścicielskie i kierownicze spółki „malują" załodze PKP Cargo przyszłość w coraz ciemniejszych barwach. Zbliża się czas, by tego typu praktykom z pełną mocą się przeciwstawić. ■

R.

Oświadczenie

Poniżej treść oświadczenia szefów trzech central związkowych z 17 lipca, skierowanego do prezesów PKP SA i PKP Cargo oraz mediatora sporu zbiorowego.

Związki Zawodowe będące stroną w sporze zbiorowym z Zarządem PKP Cargo S.A oświadczają, że podjęta decyzja i działania zmierzające do zwolnienia dyscyplinarnego Józefa Wilka, członka zespołu negocjacyjnego, wiceprzewodniczącego Sekcji Zawodowej NSZZ „Solidarność" i przewodniczącego NSZZ „Solidarność" w Południowym Zakładzie Spółki jest niedopuszczalną próbą zastraszania, zdyskredytowania i rozbicia zespołu negocjacyjnego sporu zbiorowego toczonego w Spółce PKP Cargo S.A.

Postawienie zarzutów i zwolnienie dyscyplinarne z pracy bez przeprowadzenia niezbędnego dochodzenia służbowego, a przede wszystkim bez dania możliwości do obrony obwinionemu jest bezprecedensowym naruszeniem obowiązujących zasad.

Działania podjęte przez Zarząd PKP Cargo S.A i PKP S.A. są prymitywną prowokacją zmierzają do wywołania niepokojów społecznych i protestów. Ich celem jest też zerwanie mediacji w toczonym sporze zbiorowym i uniemożliwienie podpisania Paktu Gwarancji Pracowniczych na okoliczność prywatyzacji Spółki.

Jednym z celów tych działań jest odwrócenie uwagi od nieudolnego zarządzania Spółką PKP Cargo S.A., utraty rynku i przychodów i zrzucenie odpowiedzialności za stan Spółki, a także ewentualny nieudany proces prywatyzacji, na Związki Zawodowe.

Te cyniczne i nieodpowiedzialne działania szkodzą interesom zarówno PKP Cargo S.A., jak i wizerunkowi całej Grupy PKP S.A.

Związki Zawodowe działające w PKP Cargo S.A oświadczają, że podejmą wszelkie dostępne prawem działania w celu obrony członków zespołu negocjacyjnego przed odwetowymi działaniami Zarządu PKP Cargo S.A. i PKP S.A., a także w celu realizacji postulatów w toczącym się sporze zbiorowym. ■

Leszek Miętek
Henryk Grymel
Stanisław Stolorz

Głos Maszynisty

PERSONALIA

Zdniem 19 czerwca br. premier Donald Tusk, na wniosek ministra Sławomira Nowaka, powołał Zbigniewa Rynasiewicza na stanowisko sekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Zastąpił na tym stanowisku odwołanego wcześniej Tadeusza Jarmuziewicza.

Zbigniew Rynasiewicz urodził się 4 października 1963 r. w Grodzisku Dolnym. Absolwent historii w Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Rzeszowie oraz podyplomowego Studium Samorządu Terytorialnego i Rozwoju Lokalnego na Uniwersytecie Warszawskim.

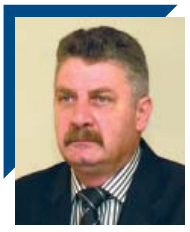
Od 1997 r. poseł na Sejm (III, V i VI kadencji). Przewodniczący Sejmowej Komisji Infrastruktury i członek Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi. W latach 2002–2005 Starosta Leżajski.

Jak informowaliśmy miesiąc temu, funkcję prezesa Przewozów Regionalnych objął 10 czerwca Ryszard Kuć. Urodził się 18 marca 1967 r. w Łukcie. Ukończył Technikum Kolejowym Ministerstwa Komunikacji w Olsztynie oraz studia magisterskie o specjalności logistyka i technologia transportu na Wydziale Transportu Politechniki Warszawskiej. Ponadto absolwent studiów podyplomowych na kierunkach: zarządzanie – marketing – logistyka w spółkach handlowych na Uniwersytecie Szczecińskim i zarządzanie zasobami ludzkimi z elementami coachingu menedżerskiego w Olsztyńskiej Wyższej Szkole Informatyki.

Karierę zawodową rozpoczynał jako dyżurny ruchu. W latach 2006–2008 pracował jako zawiadowca w Zakładzie Linii Kolejowych PKP PLK S.A. w Olsztynie. W 2008 r. został starszym specjalistą w Oddziale Regionalnym PKP PLK w Warszawie. Rok później rozpoczął równolegle pracę na stanowisku głównego specjalisty w Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK w Warszawie. Z Przewozami Regionalnymi związany od 2011 roku, gdy objął funkcję dyrektora Warmińsko-Mazurskiego Zakładu PR. ■

Nasz przedstawiciel w Radzie IC

W czerwcowych wyborach na przedstawiciela załogi w Radzie Nadzorczej PKP Intercity bardzo dobry wynik uzyskał wiceprezydent ZZM Krzysztof Ciećka. Po raz pierwszy mamy swojego reprezentanta w Radzie tej spółki!



W wyborach startowało trzech kandydatów, którzy ubiegali się o dwa miejsca w Radzie Nadzorczej PKP Intercity. Oprócz wiceprezydenta ZZM, popierana przez SKK NSZZ „Solidarność" Maria Sędek i desygnowany przez Federację ZZP PKP Ryszard Wowczko. Mandat zaufania zdobyła pierwsza dwójka. Krzysztof Ciećka zgromadził 1151 głosów, znacznie poprawiając osiągnięcie z poprzednich wyborów. Ustąpił jedynie Marii Sędek (1821), pozostawiając w pobitym polu kandydata Federacji (głosów 610). ■

Koleżanki i Koledzy!

Decyzja WZA PKP Intercity S.A. powołująca mnie w skład Rady Nadzorczej tej Spółki oficjalnie zakończyła proces wyborów przedstawicieli pracowników do Rady. Dzięki Waszym głosom również mnie przypadła ta zaszczytna funkcja. Mam nadzieję, że wspólnie będziemy potrafili to wykorzystać dla dobra naszej firmy i nas samych. Wierzę, że razem z drugim przedstawicielem załogi, Koleżanką Marią Sędek, będziemy skutecznie Was reprezentować. Ze swej strony gwarantuję, że w ramach kompetencji każda sprawa dotycząca zatrudnienia, warunków pracy czy wreszcie właściwego traktowania „zwykłych" pracowników będzie uznana jako priorytetowa.

Bardzo serdecznie dziękuję za Wasze głosy i zapraszam do współpracy.

Krzysztof Ciećka

gm07_2013.indd 6 2013-07-17 16:33:59

Chaosu ciąg dalszy?

„Jesteśmy gotowi” – ogłosiła Arriva RP. 1 lipca przewoźnik podpisał umowę z kujawsko-pomorskim urzędem marszałkowskim na realizację w nowym rozkładzie jazdy 2013/2014 przewozów w województwie. Tym samym istnieje realna obawa powtórki z kryzysu na Śląsku.

Jak wiadomo, wygrany przetarg nie obył się bez kontrowersji. Został nawet odwołany, co spotkało się z protestem Arrivy. Ostatecznie umowa została jednak podpisana. Arriva ma objąć obsługę linii w obrębie województwa kujawsko-pomorskiego w latach 2013–2015: Toruń–Kutno, Toruń–Iława (pakiet A), Bydgoszcz–Tczew, Bydgoszcz–Wyrzysk Osiek (pakiet B). Pakiet C – Gniezno–Toruń, Inowrocław–Bydgoszcz zostanie przekazany z tzw. wolnej ręki Przewozom Regionalnym.

Arriva zapewnia, że skompletowała tabor

Przewoźnik posiada spalinowe zespoły trakcyjne SA134 oraz duńskie pojazdy MR/MRD. Oprócz tego ma do dyspozycji 4 pojazdy ED72, dostarczone przez Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Czy to jednak wystarczy?

Podobno MR są najlepiej oceniane ze wszystkich pojazdów przewoźnika, jako najszybsze i najbardziej komfortowe. Ciężko jednak sobie wyobrazić ten „komfort w oparach ropy” i potężnym ścisku pasażerów w godzinach szczytu. Poza tym obsługa linii zelektryfikowanych pojazdami spalinowymi, to potężny cios dla środowiska. ED72 są z kolei bardzo awaryjne, z 4 kursują 2, a jeżeli chodzi o pozostałe 2 sztuki, to nie rozpoczęto nawet ich remontu. Z kolei pojazdy serii 628.4, które mają stanowić rezerwę taborową, dopiero czekają na homologację. Z drugiej strony spółka nie ma zamiaru inwestować w tabor i trudno się temu dziwić, skoro wygrana umowa ma obowiązywać 2 lata. Tylko czy w takich okolicznościach można mówić o skompletowaniu taboru i zagwarantowaniu stabilności przewozów?

„Nowa jakość”

Niestety już teraz przewoźnik ma na swoim koncie spore wpadki – ostatnio nie dowiózł maturzystów z Laskowic Pomorskich do Grudziądza i nie podstawił komunikacji zastępczej. Wcześniej głośno było o skardze mieszkańców Konojad i Najmowa do marszałka i prezesa UTK – komunikacja zastępcza nawet się u nich nie zatrzymywała – zdarzenie opisywane w skardze miało miejsce 20 marca. Ponadto wielokrotnie wcześniej pociągi nie przyjeżdżały albo były opóźnione – pisali mieszkańcy tych miejscowości. Jeszcze wcześniej (wrzesień 2012 r.) uczniowie z Mełna i okolic nie zdążyli na pierwszy dzwonek. Pociąg nie przyjechał, nie było też żadnego komunikatu o komunikacji zastępczej – skarżyli się uczniowie Gazecie Pomorskiej.

W poszukiwaniu „nowej jakości” warto przyjrzeć się również połączeniom i cenom. Od nowego rozkładu jazdy będzie obowiązywać ta sama taryfa cenowa, a nowe połączenia oraz międzywojewódzkie będą się opierać na zasadach taryfy Regio. Arriva chwali się też uruchomieniem „nowoczesnych kanałów dystrybucji” – kas i biletomatów – co raczej powinno być standardem, a nie powodem do samozachwytu.

Na połączeniach stykowych może się za to zwiększyć liczba przesiadek. Wszystko zależy od tego, czy Arriva będzie w stanie zawrzeć porozumienia międzywojewódzkie, a do tego jeszcze daleka droga.

Rekrutacja pracowników

Tutaj przewoźnik ma duży problem. Według swoich szacunków nie potrzebuje tylu pracowników, co Przewozy Regionalne. Do obsługi 1 miliona pociągokilometrów Arriva potrzebuje 65 pracowników, podczas gdy w Przewozach Regionalnych jest to 184 osoby. To prawie trzykrotnie mniej. Pytanie tylko dlaczego w takim razie w porównaniu do bieżącego roku stawki zaproponowane przez Arrivę są tylko o 10 proc. niższe w przeliczeniu na 1 pockm? Wniosek nasuwa się sam – PR wydaje pieniądze na pracowników, tymczasem Arriva proponuje maszynistom w umowach o pracę miejsce pracy jako teren działania spółki, co skutkuje tym, że dojazdy do pracy nie będą zaliczane do czasu pracy. Arriva rozpoczęła też proces rekrutacji zewnętrznej. Ciężko przy tym uwierzyć, że jeżeli Kujawsko-Pomorski Zakład PR zostanie zlikwidowany, to na zamianie pracodawcy zyskają pracownicy. Rzekoma oszczędność województwa też może okazać się bardzo pozorna – zwolnieni z PR pracownicy zgłoszą się po zasiłki i zapomogi, co zapewne przewyższy oszczędności, o kosztach społecznych nie wspominając.

Czym zatem nowy przewoźnik chce przekonać do siebie i kto ma zyskać na tej zmianie? Na pewno nie zrobi tego awaryjnym taborem, bo wtedy ciężko się spodziewać entuzjazmu po mieszkańcach województwa. Trudno też mu będzie pozyskać pracowników PR proponując dotychczasowe warunki zatrudnienia. Z kolei bez kadry i rezerwy taborowej istnieje realna obawa powtórki z kryzysu na Śląsku. Jeżeli natomiast Arriva nie dotrzyma swoich obietnic, nietrudno zgadnąć kto poniesie odpowiedzialność polityczną. Dramatu zwalnianych ludzi i chaosu na torach nikt już wtedy niestety nie cofnie. Miejmy zatem nadzieję, że tym razem Polak będzie mądry przed szkodą. ■

M. Szulecka

gm07_2013.indd 7 2013-07-17 16:34:00

Nowe kierownictwo sektorów

Rada Krajowa na ostatnim swoim posiedzeniu w dniu 24 czerwca rozstrzygnęła kwestie organizacyjne na VII kadencję.

Od lewej: Grzegorz Dobranowski, Marek Kielar i Jan Plesch

Na samym wstępie członkowie Rady udzielili mandatów delegata dla nowo wybranego Prezydium oraz przyjęli podział kompetencji – zakres obowiązków dla jego członków. Ponadto wybrali reprezentantów ZZM w Zespole Trójstronnym ds. Kolejnictwa – zostali nimi prezydent Leszek Miętek i Henryk Kopański. Rada upoważniła do negocjacji układów zbiorowych Prezydium i przewodniczących danego sektora, a do ich podpisywania – prezydenta Miętka oraz wiceprezydenta Krzysztofa Ciećkę.

Przedłużeniu uległa również umowa z TUiR Warta S.A. na lata 2013–2014. Funkcję pełnomocnika Prezydium ds. współpracy z Polkomtel S.A. powierzono Piotrowi Rybikowskiemu. Uchwałą Rady utrzymano Komisję Obrony Praw Pracowniczych i Komisję ds. Młodych.

Prezydium ZZM

Dokonano wyboru delegatów na Walne Zgromadzenie KKZZ. Są nimi prezydent Leszek Miętek, wiceprezydenci: Krzysztof Ciećka i Sławomir Centkowski oraz Kazimierz Jamrozik, Tadeusz Pleskot, Stanisław Bugajski, Mieczysław Kubiszyn, Leszek Komendacki, Tadeusz Stachaczyński, Jacek Serkowski, Tadeusz Mazurek, Andrzej Witulski, Krzysztof Pachota i Grzegorza Moc.

Rada zadecydowała też o utrzymaniu Sektorów: Przewozów Towarowych, Przewozów Pasażerskich i Spółek Samorządowych. Przeprowadzono wybory wyłoniły nowe ich władze na VII kadencję.

Od lewej: Tadeusz Mazurek, Piotr Rybikowski i Zbigniew Błaszkowski

W Sektorze Przewozów Pasażerskich przewodniczącym został ponownie (i jednogłośnie) Piotr Rybikowski, kierujący ZZMK Łódź. Wiceprzewodniczącymi (również jednogłośnie) – Zbigniew Błaszkowski i Tadeusz Mazurek.

Szefem Sektora Przewozów Towarowych został Tadeusz Stachaczyński, przewodniczący ZZM Cargo Nowy Sącz. Zebrał większą liczbę głosów niż drugi zgłoszony na tę funkcję kandydat – Tadeusz Pleskot. Wiceprzewodniczącymi zostali Henryk Kopański i Bogdan Nawrocki. Kandydowali również Paweł Górzyński i Michał Pilecki.

Pracami Sektora Spółek Samorządowych kierować będzie natomiast Marek Kielar z ZZM PR Lublin. Na funkcje zastępców przewodniczącego zostali powołani Jan Plesch i Grzegorz Dobranowski. Kandydował także Ryszard Król.

Ponadto Rada omówiła bieżącą strategię Związku w poszczególnych spółkach.

Od lewej: Bogdan Nawrocki, Tadeusz Stachaczyński i Henryk Kopański

Zaniepokojenie wzbudza fakt, że nie wszystkie spółki Grupy PKP są w kwestii podwyżek płac traktowane jednakowo. Nie wiadomo czym wytłumaczyć to, że w jednych jest podwyżka (PKP PLK – ok. 90 zł na każdego zatrudnionego od czerwca), natomiast PKP Cargo, która wypracowuje zysk i jest szykowana do debiutu giełdowego, podwyżki dla pracow-

gm07_2013.indd 8 2013-07-17 16:34:00

ników jeszcze nie wprowadziła. Co więcej, członek Zarządu PKP S.A. Piotr Ciżkowicz na spotkaniu ze związkami zawodowymi 4 lipca powiedział, że propozycje zarządu Cargo dotyczące Paktu Gwarancji Pracowniczych są „tak korzystne" właśnie ze względu na to, że nie przewidują dodatkowej podwyżki i wypłaty premii dla pracowników. Ponadto członkowie Rady rozmawiali o wdrożeniu od 1 lipca do odwołania ścisłego przestrzegania harmonogramów pracy, by uniknąć sytuacji, że pracownicy w geście dobrej woli zgadzają się na pracę „na telefon", a potem czekają ich zwolnienia.

Podczas Rady omawiano też sytuację Przewozów Regionalnych, dla których nożem wbijanym w plecy jest nowelizowana ustawa o PKP umożliwiająca upadłość spółek kolejowych. Koncepcja utrzymania PR „w jednym kawałku" ma sojuszników nie tylko w związkach zawodowych, ale i wśród parlamentarzystów, jak pokazało posiedzenie Sejmowej Komisji Infrastruktury. Tymczasem jednak napięcie strajkowe w PR rośnie i trzeba się liczyć z tym, że sprawy mogą przybrać różny obrót. Na dzień dzisiejszy związki walczą o Zakład Kujawsko-Pomorski PR, podtrzymują żądania płacowe i nie wyrażają zgody na odsuwanie w czasie uregulowania kwestii świadczeń przejazdowych. Spór zbiorowy trwa i kolejne spotkanie ma się odbyć do 15 września. ■

Rada Krajowa ZZM

(MS)

gm07_2013.indd 9 2013-07-17 16:34:09

Wszyscy jesteśmy zwycięzcami!

Aż 21 drużyn rywalizowało w XVI Turnieju Piłki Nożnej o Puchar Prezesa PKP Cargo i Prezydenta ZZM, co czyni tę sportową imprezę bodaj największą spośród wszystkich organizowanych na polskich kolejach. Triumfatorami mogą poczuć się wszyscy, którzy dołożyli do tego choćby przysłowiową cegiełkę.

Konia z rzędem temu, kto przed 16 laty przewidywał taki obrót sprawy. Początki turnieju były wszak skromne, a ponadto istniała mocna „konkurencja" m.in. w postaci licznych imprez organizowanych pod egidą Rady Głównej Kultury Fizycznej, Turystyki i Działalności Kulturalnej „Kolejarz" i jej sukcesora – Stowarzyszenia Krzewienia Sportu, Turystyki i Kultury „Kolejarz". Lata przekształceń, permanentnej restrukturyzacji i zaciskania pasa odcisnęły jednak swoje piętno na wszelkiej działalności socjalnej. Z roku na rok kalendarz „Kolejarza" wygląda coraz skromniej (działalność kulturalna już niemal zanikła), imprezy sportowe bywają odwoływane, a część potencjalnych uczestników odstraszają koszty wpisowego (w grach zespołowych powyżej 4 tys. zł za 12-osobową drużynę). Powstałą na tym polu lukę z dobrym skutkiem stara się wypełniać ZZM, któremu – oprócz popularyzacji sportu i aktywnego wypoczynku – przyświeca nadrzędny cel, jakim jest integracja środowiska maszynistowskiego i kolejarskiego. Przypominał o tym przemawiający podczas uroczystego otwarcia prezydent Leszek Miętek. Podziękował także pracodawcom za wsparcie przedsięwzięcia, zawodnikom życzył uniknięcia kontuzji, a zgromadzonym kibicom – wielu sportowych wrażeń.

Radość dla każdego

Tegoroczne zmagania odbyły się na gościnnych obiektach Jezioraka Iława w dniach 27–28 czerwca. Uczestnicy mieli do swojej dyspozycji trzy pełnowymiarowe boiska – główne, boczne oraz na nawierzchni sztucznej. W rozgrywkach grupowych (6 grup po 3 lub 4 drużyny) rywalizowano 2 razy po 20 minut, w finale – po 10 minut dłużej. Trud organizacji po raz kolejny wziął na siebie MWM ZZM w Iławie, z przewodniczącym Henrykiem Kopańskim na czele.

Co godne podkreślenia, żadna z występujących drużyn nie zakończyła występu w turnieju z zerowym dorobkiem bramkowym. Radość ze zdobycia przynajmniej jednego gola stała się udziałem każdego teamu. W zawodach rywalizowały drużyny z sześciu rodzimych spółek kolejowych. Najwięcej – 10 – z PKP Cargo, 4 – z PKP Intercity (wszystkie zakłady spółki), 3 – z Przewozów Regionalnych. Swoich reprezentantów miały także

gm07_2013.indd 10 2013-07-17 16:34:15

CZECHY

Vladimir Homr, Karel Vesecky, Petr Havlićek, Jan Trnka, Rene Frohlich, Martin Vidra, Jaroslav Toupal, Martin Urbanek, Michal Kubenik, Milos Jerabek, Zdenek Vanous, Michal Ptacek, Jiri Zeman, Slavomir Hamsa, Miroslav Gutman.

CT ŚLĄSKI

Eugeniusz Dudek, Zdzisław Pięch, Kazimierz Gołąbek, Zbigniew Maryńczak, Mirosław Kosakowski, Rafał Kowal, Norbert Glomb, Andrzej Kamiński, Grzegorz Bakalarczyk, Grzegorz Włoch, Sebastian Piotrowski, Józef Pietrzyk, Marek Fabian, Andrzej Gudysiak, Edward Glenc, Dariusz Szota, Tomasz Kulbat. Kierownik drużyny Marek Dziadosz i Mieczysław Kubiszyn, menedżer Grzegorz Kamyczek.

CT PÓŁNOCNY

Przemysław Semrał, Krzysztof Chyła, Wiesław Murdzia, Patryk Pokorski, Piotr Małek, Jacek Jagielski, Adrian Wohlert, Łukasz Kamiński, Zdzisław Małkiewicz, Grzegorz Liszewski, Krzysztof Jackowski, Przemysław Piwiszkis, Michał Tarnowski, Adrian Grzebiński, Szymon Netz, Mariusz Kreft, Jarosław Kozłowski, Łukasz Weichert. Kierownik drużyny/menedżer Andrzej Magulski, ds. technicznych: Krzysztof Kwasigroch oraz Rafał Latuszewski.

REPREZENTACJA MASZYNISTÓW:

Stanisław Zając, Eugeniusz Dudek, Piotr Małek, Krzysztof Cytryński, Bogdan Fijałkowski, Dariusz Kryszek, Paweł Głuszczak, Mateusz Niciński, Paweł Janczyk, Arkadiusz Pająk, Piotr Klęczar, Wiesław Kania, Tomasz Świątczak, Łukasz Knioch, Leszek Miętek, Roman Kwarciany, Sebastian Piotrowski, Filip Grzegorowski, Przemysław Piwiszkis, Roman Konarski, Grzegorz Paszkiewicz, Łukasz Rankiewicz, Andrzej Bubula, Kamil Jutka, Zygmunt Młynarski.

DYREKTORZY:

Jakub Karnowski, Łukasz Boroń, Adam Purwin, Sylwester Sigiel, Ireneusz Wasilewski, Witold Bawor, Radosław Krawczyk, Artur Kostowski, Maciej Borecki, Mariusz Przybylski, Dariusz Rudnicki, Jacek Wnukowski, Jarosław Bagniewski, Krzysztof Duszczyk, Andrzej Jabłoński, Adam Banaszak, Marek Jasieniak, Tomasz Abramczyk, Zenon Zemła, Rafał Szczepański, Zbigniew Wietecha, Sebastian Słupski, Wojciech Mońka, Sebastian Chwedorczuk, Tomasz Kimla, Kazimierz Markowski, Bogdan Jeziorski, Jarosław Kozłowski, Jerzy Pawłucki, Łukasz Weichert.

(Imiona i nazwiska na podstawie protokołów meczowych).

gm07_2013.indd 11 2013-07-17 16:34:18

Wszyscy jesteśmy zwycięzcami!

Szybka Kolej Miejska w Trójmieście oraz debiutanci: Koleje Wielkopolskie i... PKP SA. Stawkę uzupełnili goście z Czech.

Eliminacje i ćwierćfinały

Pierwszą część turnieju z kompletem zwycięstw zakończyły Czechy, CT Zachodnio-Pomorski, CT Śląski, CT Mazowiecko-Podlaski i IC Północny. Dwie wygrane i remis osiągnął w eliminacjach „gospodarz" – CT Północny (dwa zwycięstwa i remis). Wszystkie te drużyny w cuglach wygrały swoje grupy. Z drugich miejsc awans do dalszych rozgrywek uzyskały Tabor Pomorski (dwa zwycięstwa i remis w „derbach" z CT Płn.), PR Poznań, IC Południowy, CT Południowy, CT Śląsko-Dąbrowski i Koleje Wielkopolskie. Warto może dodać, że na tym etapie rozgrywek zakończyła turniej młoda drużyna PKP SA, której przedstawicielom – mimo wyniku – na turnieju bardzo się podobało.

W ćwierćfinałach emocje sięgnęły zenitu i to wcale nie za sprawą serii rzutów karnych, których tym razem w ławie udało się uniknąć. Z czterech 3-drużynowych grup awans uzyskiwali jedynie zwycięzcy. Jedna porażka oznaczała więc definitywne

pożegnanie z turniejem. Ba, nie tylko porażka. CT Zachodnio-Pomorski odpadł notując w ćwierćfinałach dwa remisy, a w całej imprezie nie zaznając goryczy porażki. Pomstować na los mogą także zawodnicy PR Poznań, którzy premiowane miejsce stracili wskutek gorszego od rywali bilansu bramek. CT Mazowiecko-Podlaski przegrał po golu straconym w końcówce meczu. Dalej awansowały odpowiednio Tabor Pomorski i CT Północny.

Faworyzowanym Czechom duży opór stawiły IC Północny i Koleje Wielkopolskie, ale ostatecznie skończyło się na nikłych zwycięstwach naszych południowych sąsiadów. Passę zwycięstw kontynuował CT Śląski.

Gra o medale

W rozgrywanych równolegle półfinałach Czesi zmierzyli się z Taborem Pomorskim, a CT Północny podejmował CT Śląski. Pierwszy mecz bez historii. Gra toczyła się do jednej bramki, a Czesi wysoko zwyciężyli 5:0. Znacznie bardziej zażarte i wyrównane było drugie spotkanie. Więcej z gry miał CT Śląski, ale „gospodarze" nadrabiali ambicją i zaangażowaniem. Jedynego gola zdobył Adrian Grzebiński, który strzałem głową zakończył składną akcję CT Śląski, dając swojej drużynie przepustkę do boju o pierwszą lokatę.

W finale Ślązacy musieli jednak przełknąć gorzką pigułkę. Mimo niezłego początku, w krótkim odstępie stracili dwie bram-

gm07_2013.indd 12 2013-07-17 16:34:32

ki po błędach przy wyprowadzaniu piłki i stracili ochotę do walki. Dali się zdominować rozochoconym Czechom w każdym elemencie gry, co w efekcie skończyło się dotkliwą porażką 0:6. Aż pięć bramek dla zwycięzców strzelił grający z numerem 16 Zdenek Vanous. Na pocieszenie CT Śląski otrzymał z rąk Leszka Miętka Puchar Prezydenta ZZM. Natomiast Puchar Prezesa PKP Cargo pojechał do Czech.

Trzecie miejsce i Puchar Prezesa PKP Intercity zdobył CT Północny. Tyle, że bez gry o podium. Drobne, ale bolesne urazy i naciągnięcia mięśni sprawiły, że tylko siedmiu rywali z Taboru Pomorskiego było zdolnych do gry o brąz. Wszyscy oczekujący powtórki derbów musieli obejść się niestety smakiem. Nie wytrzymawszy trudów turnieju „taborowcy" oddali ten mecz walkowerem.

Puchar jest nasz!

Tradycją turnieju jest prestiżowy mecz Reprezentacji Maszynistów z Dyrektorami. Jak doniosły nam nasze wiewiórki, ci ostatni mieli jakoby pałać żądzą srogiego rewanżu po trzech kolejnych porażkach. Od pierwszego gwizdka energicznie zaatakowali naszą drużynę dowodzoną przez grającego z „10" prezydenta Miętka, ale animuszu starczyło im jedynie na

kilka minut. Szybko zarysowała się przewaga Reprezentacji Maszynistów, która została udokumentowana trafieniami Sebastiana Piotrowskiego i Przemysława Piwiszkisa. Do szatni nasi piłkarze schodzili z dwubramkowym prowadzeniem. Po przerwie kontynuowali zwycięskie dzieło dobijając rywali kolejnymi golami. Na listę strzelców wpisali się

gm07_2013.indd 13 2013-07-17 16:34:36

Wszyscy jesteśmy zwycięzcami!

Piotr Klęczar, Roman Konarski oraz Grzegorz Paszkiewicz, doprowadzając do wyniku 5:0. W końcówce Dyrektorom udało się strzelić honorowe gole (Sebastian Chwedorczuk i Radosław Krawczyk), ale koniec końców po raz czwarty z rzędu triumfowała Reprezentacja Maszynistów. Po okazałym zwycięstwie 5:2 zdobyła specjalny puchar dla zwycięzców tego właśnie meczu.

Udaną imprezę zwieńczyła piknikowa kolacja na świeżym powietrzu, w trakcie której wielu uczestników umawiało się na spotkanie za rok, na XVII edycji turnieju. ■

Tekst i fot. Rafał Zarzecki

KLASYFIKACJA KOŃCOWA TURNIEJU

1. Czechy
2. CT Śląski
3. CT Północny
4. Tabor Pomorski
5. PR Poznań
6. CT Południowy
7. CT Zachodnio-Pomorski
8. CT Mazowiecko-Podlaski
9. Koleje Wielkopolskie
10. IC Północny
11. IC Południowy
12. CT Śląsko-Dąbrowski
13. PKP SA
14. CT Wielkopolski
15. IC Zachodni
16. CT Wschodni
17. CT Centralny
18. SKM w Trójmieście
19. IC Centralny
20. PR Szczecin
21. PR Bydgoszcz

WYRÓŻNIENIA:

Najlepszy golkiper
– Przemysław Semrał, CT Północny

Król strzelców
– Grzegorz Włoch, CT Śląski (12 goli)

Najlepszy zawodnik
– Rene Frolich, Czechy

Nagroda Fair Play ufundowana przez Polkomtel
Grzegorz Mytych, IC Południowy

Nagroda Prezesa spółki Przewozy Regionalne Bydgoszcz

gm07_2013.indd 14 2013-07-17 16:34:38

Nie mówimy żegnaj

W Czechowicach–Dziedzicach 21 czerwca odbyło się pożegnanie długoletnich działaczy, którzy odeszli na zasłużoną emeryturę.

Marian Malchar był skarbnikiem ZZM Czechowice–Dziedzice. Natomiast Czesław Białek, 42 lata „w jeździe", pełnił m.in. funkcję skarbnika i przewodniczącego tej organizacji oraz członka Rady Krajowej ZZM. Przez 2,5 kadencji przewodniczący Krajowej Komisji Rewizyjnej. W związku

od reaktywacji. Odznaczony honorowym wyróżnieniem „Zasłużony dla ZZM". Żartobliwie nazywany przez część kolegów „pierwszym tenorem związku" ze względu na zamiłowanie do śpiewu. Nadal zresztą występuje w chórze „Moniuszko" przy Miejskim Domu Kultury w Czechowicach.

Koledzy z SKM w Trójmieście pożegnali odchodzącego na emeryturę Henryka Szlagę, członka ZZM od 1989 r. Ostatni pociąg poprowadził w dniu 3.06.2013 r. w relacji Gdańsk Główny–Gdynia Cisowa. Karierę zawodową rozpoczął w 1971 r. w PKP Elektrowozownia Gdynia Chylonia. Od 1.07.1979 r. pomocnik maszynisty, od 1.01.1982 – maszynista, a w latach 1993–2013 – starszy maszynista elektrycznych pojazdów trakcyjnych. Laureat „Srebrnej Odznaki Przodujący Kolejarz" i medalu „Za zasługi dla SKM". Teraz tradycje rodzinne będzie kontynuował syn, któremu pan Henryk przekazał klucze od nastawnika (patrz obok). ■

Apel do pracowników pracujących w systemie równoważnego czasu pracy

Szanowni pracownicy, w ostatnim czasie nowy Zarząd naszej Spółki poinformował nas, że planuje zwolnić kilkuset pracowników w tym także z takich zespołów jak: drużyny trakcyjne, rewidenci, drużyny manewrowe, kasjerzy, ekspedytorzy i odprawiacze.

Jako reprezentujące interesy pracownicze związki zawodowe wspólnie powiedzieliśmy NIE takim planom. Uważamy, że w PKP CARGO S.A. nie ma nadwyżki zatrudnienia jest natomiast wiele przykładów złego zarządzania, które doprowadza do utraty przewozów.

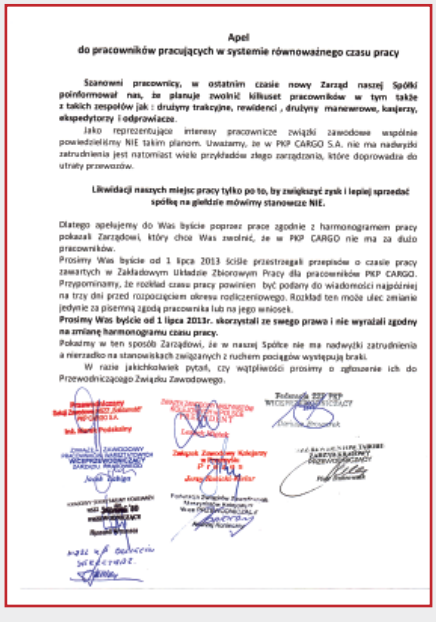
Likwidacji naszych miejsc pracy tylko po to, by zwiększyć zysk i lepiej sprzedać spółkę na giełdzie mówimy stanowcze NIE.

Dlatego apelujemy do Was byście poprzez prace zgodnie z harmonogramem pracy pokazali Zarządowi, który chce Was zwolnić, że w PKP CARGO nie ma za dużo pracowników.

Prosimy Was byście ściśle przestrzegali przepisów o czasie pracy zawartych w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy dla pracowników PKP CARGO. Przypominamy, że rozkład czasu pracy powinien być podany do wiadomości najpóźniej na trzy dni przed rozpoczęciem okresu rozliczeniowego. Rozkład ten może ulec zmianie jedynie za pisemną zgodą pracownika lub na jego wniosek.

Prosimy Was byście skorzystali ze swego prawa i nie wyrażali zgodny na zmianę harmonogramu czasu pracy.

Pokażmy w ten sposób Zarządowi, że w naszej Spółce nie ma nadwyżki zatrudnienia a nierzadko na stanowiskach związanych z ruchem pociągów występują braki.



Apel
do pracowników pracujących w systemie równoważnego czasu pracy

Szanowni pracownicy, w ostatnim czasie nowy Zarząd naszej Spółki poinformował nas, że planuje zwolnić kilkuset pracowników w tym także z takich zespołów jak : drużyny trakcyjne, rewidenci , drużyny manewrowe, kasjerzy, ekspedytorzy i odprawiacze.

Jako reprezentujące interesy pracownicze związki zawodowe wspólnie powiedzieliśmy NIE takim planom. Uważamy, że w PKP CARGO S.A. nie ma nadwyżki zatrudnienia jest natomiast wiele przykładów złego zarządzania, które doprowadza do utraty przewozów.

Likwidacji naszych miejsc pracy tylko po to, by zwiększyć zysk i lepiej sprzedać spółkę na giełdzie mówimy stanowcze NIE.

Dlatego apelujemy do Was byście poprzez prace zgodnie z harmonogramem pracy pokazali Zarządowi, który chce Was zwolnić, że w PKP CARGO nie ma za dużo pracowników.
Prosimy Was byście od 1 lipca 2013 ściśle przestrzegali przepisów o czasie pracy zawartych w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy dla pracowników PKP CARGO. Przypominamy, że rozkład czasu pracy powinien być podany do wiadomości najpóźniej na trzy dni przed rozpoczęciem okresu rozliczeniowego. Rozkład ten może ulec zmianie jedynie za pisemną zgodą pracownika lub na jego wniosek.
Prosimy Was byście od 1 lipca 2013r. skorzystali ze swego prawa i nie wyrażali zgodny na zmianę harmonogramu czasu pracy.
Pokażmy w ten sposób Zarządowi, że w naszej Spółce nie ma nadwyżki zatrudnienia a nierzadko na stanowiskach związanych z ruchem pociągów występują braki.
W razie jakichkolwiek pytań, czy wątpliwości prosimy o zgłoszenie ich do Przewodniczącego Związku Zawodowego.

W razie jakichkolwiek pytań, czy wątpliwości prosimy o zgłoszenie ich do Przewodniczącego Związku Zawodowego.

■

gm07_2013.indd 15 2013-07-17 16:34:41

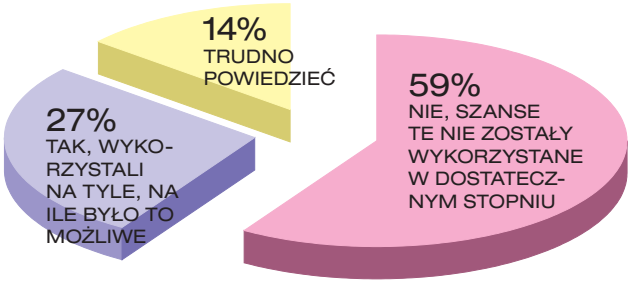
LICZBA MIESIĄCA

1,3

tyle wynosi w Polsce współczynnik urodzeń, co skutkuje 211. pozycją spośród 223 krajów świata. W stosunku do ubiegłego roku notujemy spadek urodzeń dzieci o dalsze 2 pozycje.

Barometr

Czy sądzi pan(i), że Polska i Polacy wykorzystali szansę jaką dawały im przemiany ustrojowe po 1989 roku, czy też nie?



Źródło: Badania CBOS, czerwiec 2013

Cytat miesiąca

Piotr Ciżkowicz, członek zarządu PKP SA, w rozmowie z dziennikarzami.

Akcja krwiodawców

Wakacje to okres zawsze bardzo radosny i wyczekiwany, ale należy również pamiętać, że to okres w którym krew potrzebna jest najbardziej i to w dużo większych ilościach niż w pozostałych porach roku. W związku z tym, jako kolejarze, pragniemy w okresie od 28 czerwca do 2 września przeprowadzić akcję oddawania krwi dla wszystkich tego potrzebujących.

Akcja pod nazwą „Kolej Na Wakacje Porusza Donację", będzie prowadzona na terenie całej Polski we wszystkich Regionalnych Centrach Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa. Każdy z Nas może oddać krew podając hasło: „Kolejarze – Potrzebującym". Jako kolejarze pragniemy w ten sposób pomóc wszystkim tym, których życie jest zagrożone. Serdecznie zapraszam kolejarzy, sympatyków kolei oraz wszystkich, którym bliski jest transport kolejowy do Honorowego Oddawania Krwi. ■

Łukasz Derylak
Przewodniczący Krajowej Rady Kolejarskich Klubów HDK PCK

gm07_2013.indd 16 2013-07-17 16:34:43

Parowozjada po raz dziewiąty

W ostatni weekend wakacji, w dniach 24–25 sierpnia, w Chabówce k. Zakopanego odbędzie się święto miłośników kolei i pasjonatów dobrej rodzinnej zabawy.

Fot. Archiwum PKP Cargo

Na organizowanej już po raz 9. przez PKP Cargo Parowozjadzie zaprezentowana zostanie najstarsza w Polsce czynna lokomotywa Ol12, licząca już 101 lat. Organizator spodziewa się także maszyn przybyłych m.in. ze Słowacji i Czech. Oprócz możliwości podziwiania zabytkowych parowozów, historycznych składów wagonów pasażerskich i towarowych, będzie możliwość odwiedzenia skansenu prowadzonego przez spółkę – z około 120 eksponatami, w tym 40 parowozami.

W tym roku Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce obchodzi 20-lecie istnienia. Z tej okazji przewidziany jest specjalny, jubileuszowy program artystyczny prezentujący tradycyjne oraz nowoczesne spojrzenie na skansen. ■

R.

POMOC DLA PROTESTUJĄCEGO

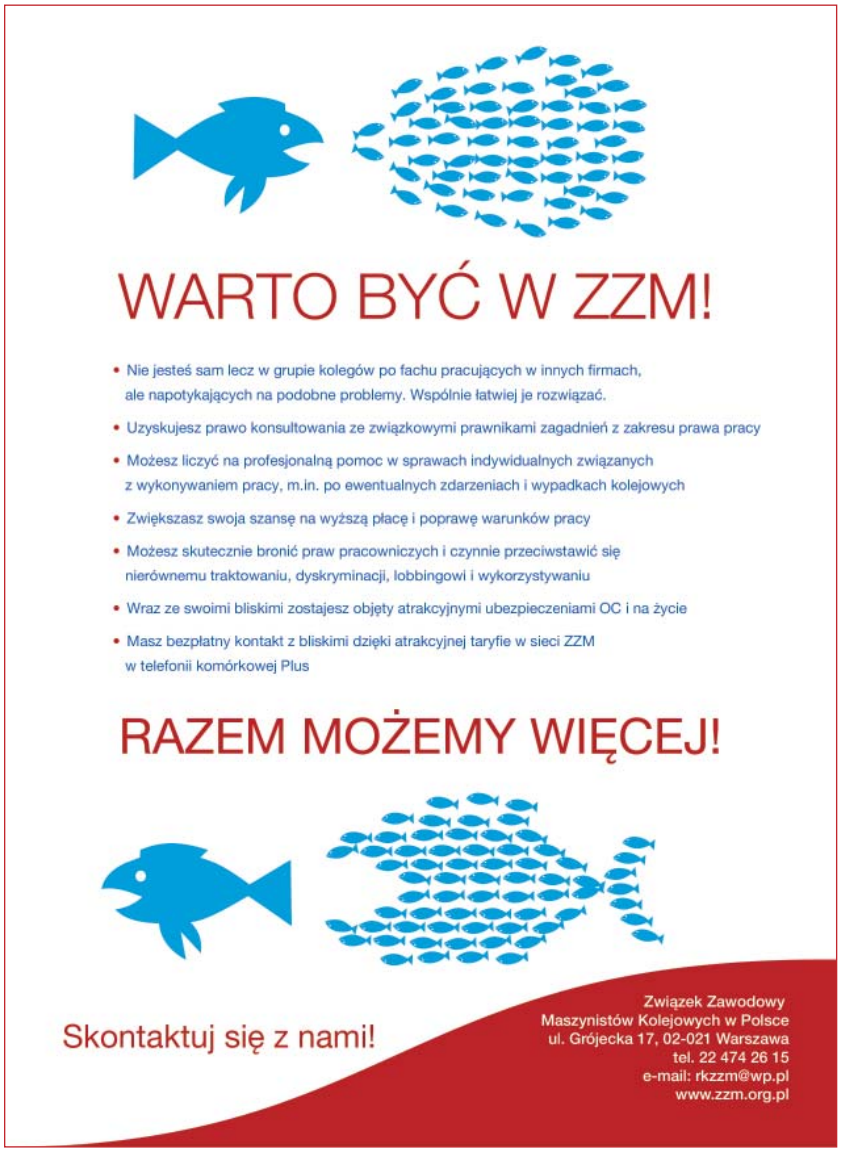
Koledzy z ZZDK w RP zwrócili się do nas z apelem o pomoc dla rodziny Józefa Czernika, kierownika pociągu ze spółki Przewozy Regionalne, który w proteście przeciw zwolnieniom w Małopolskim Zakładzie PR dokonał 20 czerwca samopodpalenia i doznał rozległych obrażeń ciała.

Poniżej numer utworzonego specjalnie na tę okoliczność konta, na które można wpłacać środki zgromadzone w ramach dobrowolnych składek:

Rada Krajowa
Związku Zawodowego
Drużyn Konduktorskich w RP
ul. Wileńska 2/4,
03-409 Warszawa

Numer konta:
54 1240 6074 1111 0010 5197 4166

W tytule przelewu wpisujemy
Pomoc Józef Czernik
oraz nazwę zakładu i sekcji.



gm07_2013.indd 17 2013-07-17 16:34:44

Humor

Do hotelu w Związku Radzieckim późną porą przybywa podróżny:

– Poproszę o pokój na jedną noc.

– Niestety, mamy tylko wolne jedno miejsce w pokoju 5-osobowym.

– Trudno, w końcu to tylko jedna noc – odpowiedział podróżny i pomaszerował do wskazanego pokoju. Ułożył się wygodnie do snu, ale współtowarzysze grali w brydża, opowiadali kawały i co chwila wybuchali głośnym śmiechem. Podróżny ubrał się, zszedł do recepcji i zamówił 5 herbat do pokoju. Wrócił na górę i mówi:

– Panowie tak swobodnie opowiadacie sobie dowcipy, a przecież tutaj może być założony podsłuch.

– Co pan! W hotelu?

– Możemy to łatwo sprawdzić – panie kapitanie, poproszę 5 herbat pod 14-tkę!

W tym momencie przynoszą herbatę. Współtowarzysze z lekką obawą kładą się spać. Rano podróżny wstaje i widzi, że prócz niego w pokoju nie ma nikogo. Schodzi do recepcji:

– Co się stało z moimi współlokatorami?

– Rano zabrała ich milicja.

– A mnie dlaczego nie zabrali?

– Bo kapitanowi spodobał się ten dowcip z herbatą.

•

Blondynka u lekarza:

– Ratunku! Szerszeń mnie użądlił!

Doktor:

– A gdzie?

– W parku, na ławce, pod drzewem.

– Kretynko! W jaką część ciała?!

– Aaa... W palec.

– A który konkretnie?

– Nie wiem. Wszystkie szerszenie są podobne.

Fraszki Jerzego Szulca

RAJSKIE ŻYCIE

Praca – do 67 lat
I potem podróż... na tamten świat.

STRIPTIZ

Ten kto siedzi bardzo blisko
Ma najlepsze widowisko.

BEZPIECZNY

Jemu z głowy włos nie spadnie
Bo wyłysiał już dokładnie.

Modelarstwo

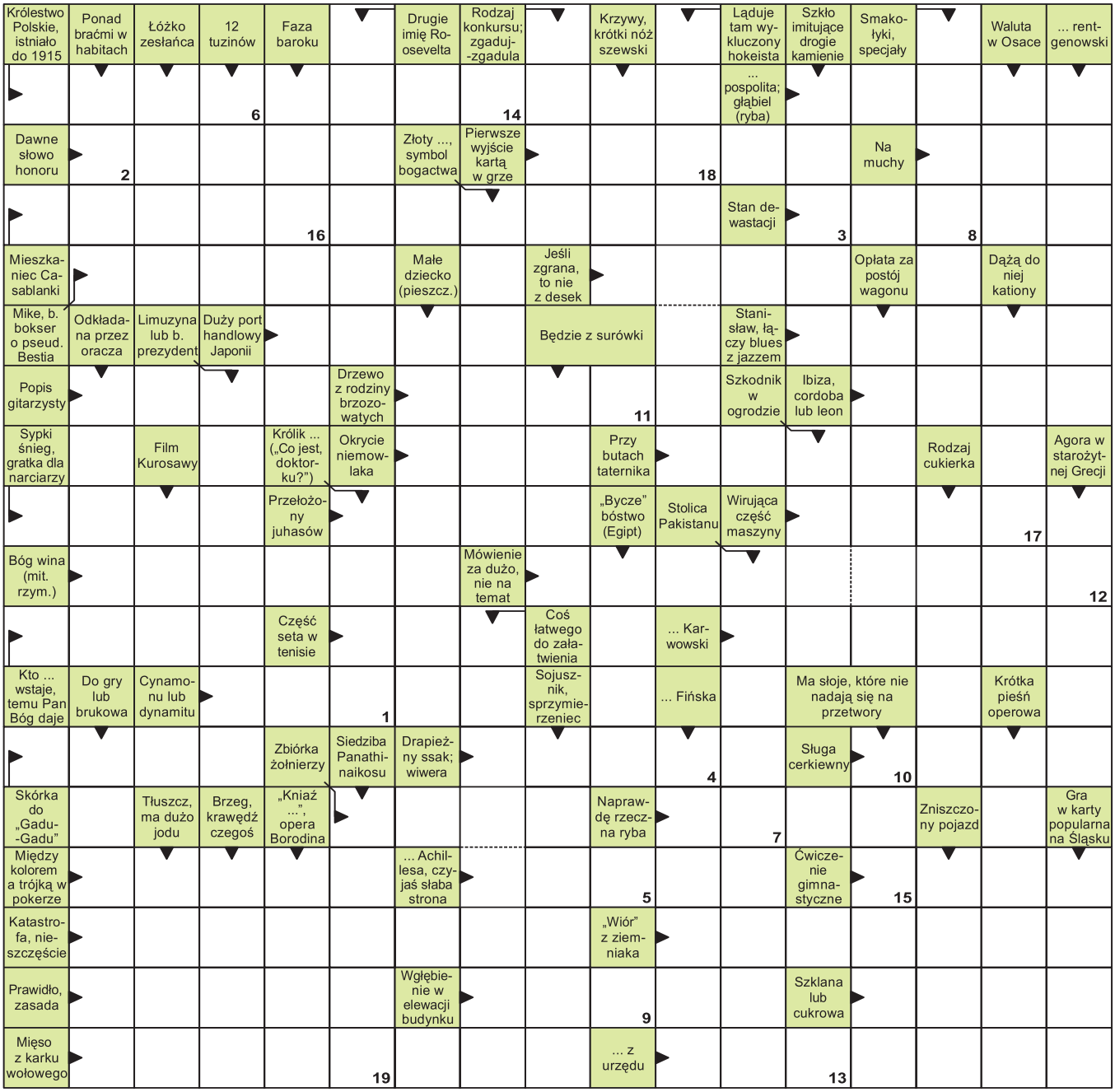
Z cyklu „opowieści o rewolucji na polskich torach, która miała się dokonać dzięki nowemu taborowi" model lokomotywy EU43, zamówionej przez PKP w 1996 r., nie odebranej z powodów finansowych. Fot. G. Moc

Filatelistyka

W sierpniu ma pojawić się pierwszy skład typu „Pendolino", który będzie eksploatowany przez spółkę PKP Intercity S.A. Ze względu na fakt, że nie ma jeszcze odpowiednich certyfikatów i zaświadczeń dopuszczających do ruchu w naszym kraju, zostanie przyciągnięty przez lokomotywę towarową spółki PKP Cargo. Użyje ona do tego wielosystemowej lokomotywy wyprodukowanej przez Siemensa.

Pierwszy pociąg koncernu Alstom wyruszy z fabryki we włoskim Savigliano 12 sierpnia. Do Polski dotrze prawdopodobnie po czterech dniach i do końca roku będzie testowany na rodzimych torach. W oczekiwaniu na jazdę polskim „Pendolino" prezentujemy pociągi dużej prędkości na pozłacanych znaczkach wydanych przez Pocztę Republiki Demokratycznej Konga. (amur)

gm07_2013.indd 18 2013-07-17 16:34:46



Litery z pól ponumerowanych od 1 do 19 utworzą rozwiązanie.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19

*Rozwiązania krzyżówki nr 7 prosimy nadsyłać do 5 sierpnia 2013 r. pod adresem: Grójecka 17, 02–021 Warszawa lub mailem: rkzzm@wp.pl z dopiskiem „Krzyżówka nr 7”. Za prawidłowe rozwiązanie rozlosujemy pobyt weekendowy w wybranym ośrodku Natury Tour dla dwóch osób. Rozwiązanie krzyżówki nr 6: „Spotkanie mediacyjne”. Nagrodę – pobyt weekendowy dla dwóch osób w wybranym ośrodku Natury Tour – wylosował **Łukasz Witek** z Krakowa. Gratulujemy. Informację prześlemy pocztą.*

Przypominamy, że warunkiem wzięcia udziału w losowaniu jest dołączenie pisemnej zgody na udostępnienie i przetwarzanie danych osobowych.

Głos Maszynisty
NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA
ISSN 1896-2165

BIULETYN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH W POLSCE
Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02–021 Warszawa, tel. (22) 474 26 15, fax (22) 474 26 16, tel. kol. 922 474 26 15 lub 16
e-mail: rkzzm@wp.pl
Zespół redakcyjny: Rafał Zarzecki (redaktor naczelny), Magdalena Szulecka, Eugeniusz Śliwiński, Adam Murawski, Grzegorz Moc, Stanisław Donarski
Druk: Drukarnia Kolejowa Kraków
Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów i adiustacji, a także zmiany tytułów.
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń płatnych.

Na okładce: Turniej piłki nożnej w Iławie. Fot. Rafał Zarzecki

NATURAtour

AMADEA MIĘDZYZDROJE

MEDUZA ŚWINOUJŚCIE

TRYGŁAW MIĘDZYZDROJE

CISNA PEREŁKA

KAMIENNY POTOK SOPOT

SŁONECZNY BRZEG MIELNO

POLESIE FIRLEJ

ZACISZE SPAŁA

SIWARNA ZAKOPANE

KARPACZ HALNY

KOLEJARZ ZAKOPANE

SOSNA WISŁA

KOLEJARZ USTROŃ JASZOWIEC

LAST MINUTE

WCZASY TURNUS 7-DNIOWY

PÓŁWYSEP
JASTARNIA
CENA **599 ZŁ**

SIWARNA
SOSNA
CENA **560 ZŁ**

szczegóły w Biurach Podróży Natura Tour

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