



Głos Maszynisty

www.zzm.org.pl

Nr 4

15 września 2005

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA



Wyberzmy kolejarzy - str.3

Brońmy naszych miejsc pracy - str. 8

Porozumienie o współpracy z FZZMK - str.10



Czas próby

Zbliżają się wybory - egzamin, którego my, kolejarze, nigdy dotychczas nie zdaliśmy. Czas pokaże, czy wykorzystamy szansę, czy znów będziemy mądrzy po szkodzie. Obecnie niemal każdy przywódca związkowy mówi, aby nie dać się podzielić. Na przemowie jednak się kończy. Potencjalnym wyborcom przymilają się też politycy. Warto więc zastanowić się, jaką część przedwyborczych obietnic spełniono w mijającej kadencji i przyjrzeć się programom poszczególnych ugrupowań. Cztery lata temu SLD obiecywało nowelizację Ustawy o komercjalizacji..., stworzenie silnej, narodowej Grupy PKP oraz zwiększenie nakładów na utrzymanie infrastruktury i przewozy regionalne. Tymczasem po wyborach kontynuowano działania poprzedniego rządu, likwidując ok. 750 pociągów regionalnych, zamykając linie, zrywając porozumienia ze związkami zawodowymi i w ramach regionalizacji tworząc spółkę Koleje Mazowieckie. Jakby było mało, posłowie „lewicy” głosowali przeciw dofinansowaniu przewozów regionalnych kwotą 850 mln zł.

Dążąca do prywatyzacji wszystkiego, co państwowe PO zapowiada m.in. podział lokomotyw i maszynistów pomiędzy zainteresowane spółki, przekształcenie PKP S.A. w agencję restrukturyzacji i wydzielenie PLK poza kolejowe struktury od 2006 roku. W podobnym duchu wypowiedają się przedstawiciele PiS, m.in. poseł Paweł Poncyliusz sprzeciwiający się zakupowi niemieckich firm przez Cargo i domagający się szybszej prywatyzacji tej spółki.

Dlaczego kolejarzom trudno się zjednoczyć i stanąć ramię w ramię nawet w przełomowych momentach? Czy zwykłą ludzką zawiścią i zazdrością o to, że nagle ktoś „ustawi się” w życiu można tłumaczyć, iż Sejmową Komisją Infrastruktury kieruje rolnik? A może to obojętność lub brak wiary, że jednostka potrafi coś zmienić? Tymczasem jeśli sami nie zadamy o własne sprawy, nikt tego za nas nie uczyni.

Apeluję do Was koleżanki i koledzy: przez tę jedną wrześnieją niedzielę myślimy wyłącznie o swojej przyszłości, zapomnijmy o wielkiej polityce i wraz z naszymi rodzinami zagłosujmy na kolejarzy. Inaczej dla większości polityków nadal będziemy „mięsem armatnim”, poświęcanym w imię wyższych celów. Dlatego szukajmy na listach kolejarzy. W pojedynkę nie znaczymy nic, wspólnie możemy wiele.

Bogusław Sady



Biuletyn Związku Zawodowego
Maszynistów Kolejowych w Polsce

Wydawca: Rada Krajowa Związku
Zawodowego Maszynistów

Kolejowych w Polsce

Adres: ul. Targowa 74

(skrzydło E, pokój 04)

03-734 Warszawa

Tel./fax.: (+48 22)473-3681

Tel. PKP 922 — 4733681

E – mail: zzm@zzm.org.pl

Adres internetowy: www.zzm.org.pl

Kolegium redakcyjne:

Redaktor Naczelny: Rafał Zarzecki

Kazimierz Jamrozik

Roman Jordan

Druk: Drukarnia Kolejowa s.p.z.oo

Kraków

Redakcja nie zwraca materiałów nie
zamówionych, oraz zastrzega sobie
prawo dokonywania skrótów i adju-
stacji, a także zmiany tytułów. Redakcja
nie odpowiada za treść publikacji
i ogłoszeń płatnych.

Fot. na okładce: Rafał Zarzecki



Wybierzmy kolejarzy

Koledzy,

W kolejarskiej rodzinie często królowała zawiść, zazdrość i przekora. O naszym środowisku i naszej przyszłości decydowali inni, a efekty tego są aż nadto widoczne. Czas już na to, abyśmy z tej lekcji wyciągnęli wnioski. Mamy szansę, aby nasi przedstawiciele, kolejarze, na forum parlamentu zadbali o interesy kolei. Są to ludzie godni zaufania. Nie jest to ich osobisty interes, ale nasza wspólna sprawa. Nie zmarnujemy tej szansy. Wierzę, że z tej próby wyjdziemy zwycięsko. Będzie to nasz pierwszy krok w kierunku wspólnej walki o miejsca pracy, godne emerytury i lepszą przyszłość. Wiem, że nas na to stać, bo w chwilach trudnych potrafimy pokazać swoją siłę. A zatem głosujemy na kolejarzy bez względu na listę, z której startują.

Leszek Miętek, prezydent ZZM

Rozmowa z MARKIEM KRASKĄ, SŁAWOMIREM Centkowskim i MIECZYŚLAWEM FYDĄ – kandydatami ZZM w wyborach parlamentarnych

- Nadszedł czas, żeby kolejarze mieli wpływ na podejmowanie decyzji na najwyższych szczeblach władz. Nie ma innej drogi, żeby znacząco poprawić sytuację firmy...

- S. Centkowski – To prawda, polityka państwa prowadzona wobec kolei od 1989 roku jest polityką wyłącznie negatywną. Kompletnie nie dostrzega się potencjału kolei i jej walorów, czego dowodem jest chroniczne niedoinwestowanie przewozów pasażerskich i nakładów na modernizację infrastruktury. Unia Europejska finansuje zaś modernizację tylko tych linii, którymi będą jeździć zachodni operatorzy.

W zamian, według poszczególnych programów rządowych, receptą na wszystkie bolączki ma być prywatyzacja, czyli oddanie całego majątku w prywatne ręce. Od samego początku sygnalizowaliśmy, że Ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji jest wyjątkowo szkodliwa, a podział PKP przyniesie straty koleja-



Od lewej: M.Kraska, M.Fyda, S. Centkowski

rzom i całemu przedsiębiorstwu. Skutki są dziś bardzo widoczne – zamykane linie, malejące przewozy, zwolnienia ludzi.

Podczas naszych protestów wykorzystaliśmy wszystkie możliwości – strajk, pikety na dworcach i pod Sejmem, głodówkę. Dziś pozostała nam, być może, ostatnia możliwość dotarcia do miejsca, gdzie zapadają decyzje i tworzy się prawo. Tylko w taki sposób, przy silnym poparciu i mobilizacji kolejarzy, możemy zawrócić pociąg ze ślepego toru. Innej drogi niestety faktycznie nie ma. Tylko kolejarz w Sejmie jest gwarancją bezpieczeństwa i obrony podstawowych wartości dla pozostałych pracowników PKP i wszystkich osób związanych z koleją. Przykładem

niech będą inne grupy zawodowe, jak np. prawnicy i lekarze, którym udało się zrealizować wiele własnych postulatów.

- M. Kraska – My, kolejarze chcemy żeby kolej wróciła na właściwe tory. Powinna być firmą użyteczności publicznej – dla wszystkich. Nie może być tak, że z jej oferty mogą korzystać tylko osoby majątne. Tymczasem uruchamia się komfortowe pociągi dla biznesmenów, likwidując połączenia zwyczajnym ludziom dojeżdżającym do pracy oraz dzieciom i młodzieży, uniemożliwiając im dojazd do szkół. Te dysproporcje są coraz wyraźniejsze.

Obecna sytuacja na kolei jest faktycznie niczym innym jak wy-

(Ciąg dalszy na stronie 4)

Wybierzmy...

(Ciąg dalszy ze strony 3)

nikiem fatalnego traktowania PKP przez elity rządzące oraz braku polityki zrównoważonego rozwoju w Polsce. Z każdym rokiem z premedytacją obcinano m.in. nakłady na modernizację infrastruktury kolejowej. Jej dewastacja skutkowałą potem pogorszeniem oferty i utratą części klientów. W tym czasie jedynym priorytetem stała się dla resortu infrastruktury budowa autostrad. Poza podpisaniem się pod wyświechtanym hasłem „tiry na tory” nie doczekaliśmy się też żadnych wymiernych działań ze strony Ministerstwa Ochrony Środowiska w tej kwestii. Zamiast konkurencji z transportem samochodowym posiadającym silne lobby właśnie w parlamencie, spółki Grupy PKP goniąc za zyskiem rywalizują między sobą, bo do tego obliguje je Kodeks spółek handlowych.

Z tych wszystkich błędów i zaniechań zrodził się zły wizerunek firmy, na który kolejarze swoją ciężką pracą nie zasłużyli.

- **M. Fyda** – Wszyscy powinniśmy zdawać sobie sprawę z tego, że bez własnych przedstawicieli w parlamencie trudno liczyć na znaczącą poprawę sytuacji naszej firmy. Dowodzi tego mijająca właśnie kadencja, podczas której zabrakło choćby jednego z nas w obu izbach, a szefem Sejmowej Komisji Infrastruktury był...rolnik. Mimo długiego stażu pracy, osobiście nie przypominam sobie ministra w resorcie transportu, a potem infrastruktury przychylnie nastawionego do kolei.

Kolejarzy zastanawia dlaczego nie jest prowadzona polityka prokolejowa, pozwalająca odciążać drogi? Tiry choć niszczą szlaki nie ponoszą żadnych kosztów ich utrzymania, a dostęp do torów nie jest tani. Najbardziej ekologiczny i bezpieczny oraz stosunkowo tani środek transportu jest wyraźnie dyskryminowany, bo decyzję w

tym obszarze podejmują osoby albo bez odpowiedniej wiedzy albo „odpowiednio” ukierunkowane. My natomiast, znając zagadnienia oraz dysponując praktycznymi doświadczeniami i umiejętnościami widzimy potencjał drzemiący w PKP. Co więcej, zdołamy go wykorzystać z korzyścią dla wszystkich.

- Brak choćby jednego kolejarza w parlamencie ostatniej kadencji jest wynikiem zazdrości i zawiści, zdarzających się w naszym środowisku. Obecnie też nie widać wielkiego zainteresowania wyborami. W jaki sposób będziecie zachęcać kolejarzy do pójścia do urn i zagłosowania na Was?

Wielu z nas jest już w takim wieku, że nie znajdzie sobie innej pracy i straci wszystko, co osiągnęli w życiu. Wierzę, że w obliczu realnych, zbliżających się zagrożeń - wszyscy rozumieją, jak ważne jest głosowanie na reprezentantów PKP.

- **S. Centkowski** – Niestety, zdarzają się różne negatywne zjawiska. Trzeba też jednak przypomnieć, że gdy głodowałem w grudniu 2003 r. nie kto inny, jak kolejarze wyszli na tory broniąc zdrowia mojego i kolegów oraz walcząc o dofinansowanie dla Przewozów Regionalnych. To przykład na to, że gdy kolejarze współpracują są w stanie osiągnąć wyznaczony cel.

Obecnie trzeba bronić kolei i miejsc pracy, w obliczu liberalizacji rynku kolejowego i zamykania linii. Pamiętajmy, że taka polityka jest wdrażana w wyniku ustaleń na najwyższych szczeblach władz. Wielu z nas jest już w takim wieku, że nie znajdzie sobie innej pracy i straci wszystko, co osiągnęli w życiu. Wierzę, że w obliczu realnych, zbliżających się zagrożeń - wszyscy rozumieją, jak

ważne jest głosowanie na reprezentantów PKP.

- **M. Fyda** – Tylko kolejarze będą chcieli stworzyć warunki podobne do tych, jakie kolej ma na zachodzie Europy oraz podejmą starania o stałą dopłatę dla PKP na odpowiednim poziomie. Trzeba unikać sytuacji, że co rok prowadzone są na ten temat negocjacje. Dlatego jeśli nie chcemy, by zdecydowali o nas inni - a skutki tego mogą być znowu oplakane - wybierajmy własnych przedstawicieli.

Wszelkie rozwiązania muszą mieć trwałą, stabilny charakter. Dla kolejarzy pracujących w szczególnych warunkach chcemy wywalczyć jak najlepsze warunki do przechodzenia na wcześniejsze emerytury. Będziemy się także starali utrzymać przywileje kolejarzkie, bo to również nasz priorytet.

- **M.Kraska** – Przykład Krajowego Komitetu Protestacyjno-Strajkowego pokazuje, że kolejarze potrafią się zjednoczyć w słusznej sprawie. Chodzi nam także o przywrócenie szacunku do naszego zawodu. Jesteśmy spadkobiercami wielkiej narodowej tradycji, o czym nie wolno zapominać. Kiedyś z dumą nosiliśmy mundur polskiego kolejarza, dziś został on zmieniony na ubranie identyfikujące. Teraz powoli znikają nawet symbole patriotyczne. Zamyka się szkoły kolejowe, przestaje kształcić naszych następców, nie myśląc o przyszłości. Polska kolej nie powinna być europejskim poligonem doświadczalnym, bo nie wszystko co prywatne, jest dobre. Dobrze zarządzana firma państwowa też może sprawnie funkcjonować. By tak się stało potrzebna jest mobilizacja Nas wszystkich, kolejarzy oraz Naszych bliskich. Bo jak głosi nasze hasło: „sam nie znaczą nic – wspólnie działamy wiele”.

- **Życząc powodzenia dziękuję za rozmowę.**

Rozmawiał Rafał Zarzecki

Nasi kandydaci do parlamentu



Marek Kraska, lat 48, w PKP od 1972 roku, cała kariera zawodowa związana z trakcją elektryczną - obecnie starszy maszynista w Zakładzie Taboru w Łodzi. W ZZM pełnił m.in. funkcje wiceprzewodniczącego i przewodniczącego Rady Okręgu Centralnego ZZM w Warszawie. Członek Rady Krajowej związku, był też doradcą prezydenta ZZM. Obecnie przewodniczący Koła ZZM w Piotrkowie Trybunalskim.

Lista nr 15, pozycja 2, Piotrków Trybunalski



Sławomir Centkowski, lat 41, w PKP od 1979 roku, zaczynał m.in. jako pomocnik maszynisty, od 1989 roku - maszynista. Obecnie pracuje w CM Bydgoszcz. Od 2001 roku przewodniczący koła ZZM w Toruniu.

Lista nr 15, pozycja 6, Toruń



Mieczysław Fyda, lat 52, na kolej trafił tuż po skończeniu szkoły średniej, pracował m.in. przy budowie mostów, jako pomocnik maszynisty, a ostatnio – na stanowisku starszego maszynisty (CM Nowy Sącz). Przewodniczący ZZM w Nowym Sączu przez trzy kadencje.

Lista nr 15, pozycja 2, Nowy Sącz

Trakcyjniak z Ławy



Do parlamentu będzie kandydował także inny członek związku maszynistów z Ławy - **Kazimierz Dudulski** (lat 58). Pracownik CM Olsztyn - jak o sobie mówi – „trakcyjniak z krwi i kości” startuje z ramienia SDPL Dudulski pracuje na kolei od blisko 40 lat. Zapowiada dbanie o godność kolejarza i powrót do kolejarskiej

tradycji służby społeczeństwu.

– Przeszliśmy razem wiele reform i restrukturyzacji. Efekty tych podziałów są widoczne. Dotychczasowe elity rządzące mało interesowała rola jaką powinna spełniać kolej w naszym kraju – powiedział. Dlatego uważa, że kolejarze powinni być wreszcie tam, gdzie stanowi się prawo.

- W Polsce kompletnie nie wykorzystuje się tranzytowego usytuowania naszych szlaków, a ludzie tracą przez to miejsca pracy. Trzeba koniecznie to zmienić – zapowiada Kazimierz Dudulski.

Lista nr 5, okręg elbląski nr 4, pozycja 3.

(R)

Głosowanie poza miejscem pobytu

Kwestie te reguluje Ustawa z 12 kwietnia 2001 r. - Ordynacja wyborcza do Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej i do Senatu Rzeczypospolitej Polskiej.

Wyborca zamierzający głosować poza miejscem zamieszkania musi się odpowiednio wcześniej (zwykle jest ono wydawane od ręki) zgłosić do urzędu gminy po zaświadczenie o prawie do głosowania w miejscu pobytu w dniu wyborów. Z tym zaświadczeniem oraz dokumentem tożsamości udaje się na głosowanie.



Brońmy naszych miejsc pracy!

Zgodnie z zapowiedzią, publikujemy wystąpienie prezydenta ZZM Leszka Miętka wygłoszone podczas 25 Rocznicy Lubelskiego Lipca.



**Witam i pozdrawiam lubelskich kolejarzy!
Witam i pozdrawiam polskich kolejarzy od Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce!**

Pozdrawiam Was z miejsca gdzie 25 lat temu rodziła się Wolna Polska.

Rodziła się polska „Solidarność”, solidarność i jedność w walce o najcenniejsze wartości i ludzką godność.

Dziś kiedy patrzę na Polskę, patrzę na polską kolej cisną się na usta pytania: Gdzie są tamci ludzie?

Co stało się z waszymi ideałami?

Co stało się z wami i waszym ruchem?

Czy widzicie co dzieje się z Polską?

Co dzieje się z polską koleją ?

25 lat temu nie walczyliście przecież o to, aby bezkarnie była rozgrabiana polska gospodarka!

Przecież nie walczyliście o miliony bezrobotnych, o miliony Polaków żyjących dziś w nędzy, nie walczyliście o to, aby polskie dzieci były głodne! Popatrzcie na naszą kolej, co z niej uczynili ci którym pod opiekę Naród powierzył polski majątek. Popatrzmy na kolejnych reformatorów - na naszych

ojców, którzy przez 16 lat restrukturyzowali nerw polskiej gospodarki.

Owoc ich starań jest aż nadto widoczny...

Tysiące kilometrów zamkniętych linii, tysiące odwołanych pociągów, zrujnowane dworce, zrujnowany tabor, ponad 200 tysięcy kolejarzy, którzy musieli odejść z pracy, rozbitcie żywego organizmu kolei na dziesiątki spółek.

Zerwane z premedytacją porozumienia, nawet te pod którymi widnieje podpis premierów polskiego rządu. I wszystko to w ramach zbawiennej liberalizacji. Już wkrótce pewnie będziemy najbardziej zliberalizowanym rynkiem kolejowym w Europie; Tyle, że bez polskiej kolei.

Czy właśnie tak robi ojciec swojemu dziecku?

Czy tak czyni ojciec, któremu Naród dał pod opiekę majątek?

Jeśli tak czyni - to musi to być ojciec z patologicznej rodziny.

Ostatnio w czasie posiedzenia Sejmowej Komisji Infrastruktury siedzący obok mnie były minister - jeden z reformatorów polskiej kolei, z nie-

skrywaną satysfakcją i uśmiechem powiedział do siedzących obok kolegów związkowców i posłów: „O czym wy panowie mówicie? Za 3 lata nie będzie polskiej kolei.”.

Polskiej kolei nie będzie?

A może niepodległej Polski nie będzie Panie Ministrze!

Tego Pan chce dla Polski?

Bo jej resztę rozprzedadzą z uśmiechem bezkarności ci kolejni nasi ojcowie, z patologicznej rodziny.

To wy reformatorzy polskiej kolei macie na swoich sumieniach tysiące zabitych na polskich drogach,

Bo to wy z pełnymi ustami liberalizmu kierujecie na nie miliony TIR-ów, tylko po to, aby nie przewozić ich koleją.

Któż, jak nie wy ma instrumenty, aby to zmienić?

Wolicie jednak patrzeć, jak polska kolej kona.

Bo tak będzie łatwiej oddać ją w ręce obcych kapitałów.

Przecież to wy ojcowie kontynuujecie jeden po drugim rozpoczętą operację na żywym organizmie kolei.

Nie zauważyliście tylko, że robicie to w brudnych rękawiczkach i w starej szopie, a temu pacjentowi dawno zakręciliście tlen i pacjent kona.

Przyjdzie szanowni reformatorzy ten dzień, kiedy Naród i Historia was za to rozliczy i wystawi wam rachunek.

Rozliczą was tacy sami Polacy, tacy sami kolejarze jak ci sprzed 25 lat!

Oni są tutaj - lubelscy kolejarze, kolejarze z całej Polski.

Nie pozwolimy dalej naigrywać się z Polski.

Nie będziemy dalej patrzeć jak rujnujecie polską kolej, a z kolejarzy chcecie uczynić bezrobotnych nędzarzy.

Jak przygotowujecie polską kolej do tego aby ją przekazać za bezcen w ręce obcych kapitałów.

Tak przecież czyniliście przez 16 lat z całą polską gospodarką, a chcecie dziś uczynić to z koleją, z dorobkiem wielu pokoleń polskich kolejarzy.

Ale kolejarze was rozczarują!

Kolejarze potrafią się obronić!

Ich moc była doceniona nawet przez marszałka Piłsudskiego w czasach kiedy ojczyzna tego potrzebowała.

Moc kolejarzy była widoczna też tu, w Lublinie, 25 lat temu kiedy rodziła się wolna Polska.

To tu na lubelskiej ziemi nasz Ojciec Święty wołał do nas:

„Kolejarze nie dajcie się podzielić, bądźcie zjednoczeni”.

Wypełniając te słowa dziś spod lubelskiego krzyża wołam do Was moja kolejarzka rodzino.

Wołam do Was kolejarze Lublina, Gdańska, Poznania, Katowic, Wrocławia, do Was polscy kolejarze:

Nie dajmy się podzielić i stańmy razem w obronie naszych miejsc pracy, dorobku naszych ojców, w obronie polskich kolei i polskiej gospodarki.

Zawsze jeden z drugim, nigdy jeden przeciw drugiemu!

Niech dziś połączy nas wszystkich honor i więź zawodowa

Jeszcze nie zginęła polska kolej!

Jeszcze Polska nie zginęła póki my żyjemy!

Wystąpienie spotkało się z bezpardonowym atakiem redakcji „Wolnej Drogi” na osobę prezydenta. Czekaemy na Wasze opinie: zzm@zzm.org.pl



Tędy kiedyś jeździły pociągi - Fot. Grzegorz Moc

Będziemy reagować

Mówi Czesław Bialek – przewodniczący Krajowej Komisji Rewizyjnej:

W skład Krajowej Komisji Rewizyjnej wchodzi siedem osób z różnych zakładów taboru. Komisja zobowiązana jest do kontrolowania gospodarki finansowej i majątkowej ZZM. Będziemy również oceniali na bieżąco prace Prezydium i Rady Krajowej, w szczególności realizację i zasadność podejmowanych uchwał. W przypadku braku realizacji uchwał będziemy wnioskować o wyciągnięcie konsekwencji wobec przewodniczących i organizacji zakładowych.

Zamierzamy się spotykać w zależności od potrzeb, lecz nie rzadziej niż raz na kwartał. Na pierwszym spotkaniu, które odbyło się w lipcu, został powołany zastępca przewodniczącego oraz sekretarz. Następne spotkanie wyznaczone jest na 20 września. Chcemy także szkoleń dla człon-

ków Komisji i nowego kierownictwa w zakładach w zakresie finansów. Przepisy te często się zmieniają, a trzeba pamiętać, że pojawili się nowi ludzie - także i w samej Komisji.

Priorytetem dla związku jest zaangażowanie do pracy na rzecz organizacji jak największej liczby ludzi. W tej kadencji nastąpiła duża mobilizacja, bo prezydent Miętek postawił sobie wysoko poprzeczkę. Prezydium Rady Krajowej ZZM wspiera dziesięciu doradców, kierujących Komisjami i Zespołami Problemowymi. Będą oni pracować w swoich podgrupach i przysyłać sprawozdania ze swojego działania. Tym samym nie będzie to tylko praca kilkunastu ludzi dla związku, ale znacznie szerszego grona osób. Udział większej grupy kolegów



przy procesach decyzyjnych spowoduje, że znacznie więcej osób będzie wiedziało co się dzieje w związku. Uważam, że to bardzo dobre rozwiązanie. Obecnie dziesięciu doradców spotyka omawia dany temat w zakładach i przychodzi na Radę Krajową z wypracowanym stanowiskiem. To duże ułatwienie dla Rady Krajowej, bo wszelkie kwestie sporne są już przedyskutowane. Wierzymy, że przyczyni się to do spokojniejszego przebiegu obrad Rady Krajowej.

Gratulacje Panie Ministrze Gronicki !



K. Ciećka

Zobowiązania rządu polskiego po wejściu Polski do Wspólnot Europejskich zakładają, że nasz kraj inwestować będzie w drogi i kolej w relacjach 6/4 (oznacza to, że z każdej złotówki wydawanej przez budżet na infrastrukturę 60 groszy kierowane jest na drogi, 40 groszy na kolej). Projekt budżetu na 2006 rok wyznacza nowy, polski standard - 9,5/0,5, na niekorzyść kolei.

Ministerstwo Infrastruktury od dawna zabiegało o dofinansowanie do infrastruktury kolejowej w budżecie na 2006 rok na poziomie 1,2 miliarda złotych. Zagwarantowałyby to otrzymanie i wykorzystanie unijnych dopłat do naprawy i utrzymania będącej w katastrofalnym stanie infrastruktury kolejowej. Niestety, Ministerstwo Finansów te plany zablokowało. Prawdopodobnie PLK otrzyma jedynie 160 mln zł. Jeśli zaś chodzi o przewozy pasażerskie, jedyne planowane w projekcie budżetu środki są na pokrycie ustawowych ulg. Dziś prawie 10 tys. km linii nadaje się ze

względów technicznych do zamknięcia. Nie spełniły się wcześniejsze obietnice Pana Ministra Gronickiego o przekazaniu dodatkowych 350 milionów złotych na utrzymanie infrastruktury. Dla porównania w 2005 roku na drogi kołowe przekazano 8 miliardów złotych, a na kolej 92 milionów złotych.

Dziękujemy Panie Ministrze za lekcję, którą Pan udzielił kolejarzom, w jaki sposób należy walczyć o swoje. Próbowaliśmy w cywilizowany sposób wskazywać, jakie są potrzeby nerwu polskiej gospodarki, którym jest transport kolejowy. Była pikieta różana pod

Obietnice bez pokrycia

Rozmowa z Kazimierzem Machajem – przewodniczącym Zespołu ds. Ruchu Pasażerskiego:

- Szerokim echem w Polsce odbiła się kwestia przejścia warszawskich maszynistów do spółki Koleje Mazowieckie. Jak maszyniści w Pana organizacji podchodzą do tego problemu ?

- Maszyniści sceptycznie odnoszą się do zmiany pracodawcy. Należy wziąć pod uwagę fakt, że około 60 procent pracowników drużyn trakcyjnych posiada długoletni staż - powyżej 30 lat pracy. Niektórzy z nich za kilka lat wejdą w przedemerytalny okres ochronny. Generalnie z naszej organizacji zakładowej przeszło mniej niż dziesięciu maszynistów wykonujących pracę manewrową, z lokalizacji Warszawa Ochota.

- Uczestniczył Pan w wielu spotkaniach z prezes KM Haliną Sekitą dotyczących zatrudniania maszynistów przez tę spółkę. Jak ocenia Pan realność spełnienia obietnic stawianych przez zarząd KM w stosunku do zatrudnianych tam maszynistów ?

-Jak wiadomo, przysłowia są mądrością narodu, a w tym przy-

padku jak ulął pasuje to o obietnicach. Obietnica dotyczyła zapisów w ZUZP. Miały one być takie same jak w PKP Cargo, ale okazały się inne. Wprowadzone aneksem do porozumienia nie zostały zaakceptowane przez wszystkie strony. Prezes Sekita obiecała zatrudnić wszystkich maszynistów pracujących na ezt, ale później ukazały się informacje, że tylko tych, którzy przejdą w określonym czasie. Tak więc realizacja obietnic okazuje się wątpliwa.

- Czy nie obawia się Pan możliwości zatrudnienia przez KM maszynistów z zewnątrz ?

- Istnieje takie zagrożenie, ale jeszcze nie teraz, ponieważ podaż maszynistów na rynku pracy jest ograniczona. To wynik zapotrzebowania na maszynistów przez prywatnych operatorów przewozowych. Niebawem zajdzie potrzeba szkolenia młodej kadry ze względu na naturalne ubytki w obecnej kadry maszynistów oraz powstawanie nowych podmiotów gospodarczych zajmujących się transportem



kolejowym. Nie jest jasny też status spółki KM. Moim zdaniem powstała ona z przyczyn typowo politycznych, a jej dalszą przyszłość trudno przewidzieć.

- Obecnie w KM pracuje ponad trzydziestu maszynistów, którzy przeszli z CM Warszawa. Jak Pan ocenia możliwość zawiązania się tam struktur ZZM ?

- Sposób tworzenia struktur związkowych ujęto w Ustawie o związkach zawodowych. Wszystko zależy od woli pracowników. Myślę, że taka wola jest i powstanie w spółce KM struktur ZZM to tylko kwestia czasu. Nie bez znaczenia jest oferta Warty, obejmująca ubezpieczeniem OC grupę maszynistów zrzeszonych w ZZM.

MI, głodowaliśmy by nie cierpieli podróży, była pikieta z opłatkiem i kolędami pod Sejmem. A Wy mało, że nie przekazaliście przyznanych przez Sejm RP 850 milionów złotych na Przewozy Regionalne, to jeszcze blokujecie zapisy w budżecie (którego i tak nie będziecie realizować) na dofinansowanie do kolejowej infrastruktury.

Dla tych, którzy przyszli z łomami i kilofami pod Sejm znalazło się 18 miliardów złotych. Jest to dla nas cenna nauka. Pan Minister wyraźnie wskazał nam formy skutecznych protestów. Rozumiem, że w ocenie Pana Ministra pióra resorowe ze zdewastowanych wagonów i śruby z rozlatujących się torów są bardziej odpowiednim i skuteczniejszym argumentem w walce o przyszłość polskich kolei.

Krzysztof Ciečka



Krajobraz po restrukturyzacji Fot. Roman Jordan

POROZUMIENIE O WSPÓŁPRACY

zawarte pomiędzy

Związkiem Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce

oraz

Federacją Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych

Uznając konieczność zintensyfikowania wspólnych działań w celu skutecznej obrony praw i interesów członków związków zawodowych oraz podniesienia rangi i autorytetu kolejarzy, realizując oczekiwania swoich członków w dniu 2 września 2005 roku w Warszawie ZZM i FZZMK zawarły porozumienie określające zasady współpracy.

Strony deklarują wolę współpracy w sprawach dotyczących swoich członków i wszystkich kolejarzy a w szczególności:

1. Będą konsultowały wzajemnie swoje stanowiska w sprawach dotyczących zbiorowych praw i interesów pracowników;
 - a. w trakcie prowadzenia rokowań w celu zawarcia układów zbiorowych pracy,
 - b. w zawieraniu porozumień zbiorowych dotyczących zatrudnienia i warunków pracy członków związku,
 - c. w sprawach emerytalnych.
2. Będą konsultowały swoje stanowiska w sprawach wymagających wydania opinii dotyczących między innymi;
 - a. projektów ustaw,
 - b. przepisów wykonawczych,
 - c. przepisów i instrukcji służbowych,
 - d. pracy i funkcjonowania PKP Cargo S.A. oraz innych spółek Grupy PKP,
 - e. zespołu trójstronnego ds. kolejnictwa.
3. W żywotnych sprawach pracowników drużyn trakcyjnych i polskich kolei strony deklarują ścisłą współpracę z możliwością sporu zbiorowego do strajku włącznie.
4. Władze Krajowe deklarują bieżące kontakty, rozmowy i spotkania w zależności od potrzeb, a organy statutowe związków będą dążyły do organizacji okresowo wspólnych posiedzeń.
5. ZZM i FZZMK będą dążyć do wspólnej organizacji imprez rekreacyjno – sportowych oraz Europejskiego Dnia Maszynisty.
6. Strony zobowiązują swoje organizacje członkowskie działające u pracodawców do działań w kierunku współpracy na zasadach określonych w niniejszym porozumieniu.

Federacja Związków Zawodowych
Maszynistów Kolejowych
PRZEWODNICZĄCY


Józef Smólski

Związek Zawodowy Maszynistów
Kolejowych w Polsce
PREZYBENT


Leszek Miętek

Wypełniając Uchwałę Krajowego Zjazdu Delegatów ZZM, w imieniu Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce podpisałem w dniu 2.09.2005 porozumienie o współpracy z Federacją Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych. Jest to rzeczywista wola współpracy a nie tylko medialny gest. Sytuacja polskich kolei, coraz bardziej realna wizja utraty miejsc pracy mobilizuje nas do tego, aby podejmować wspólne bardziej skuteczne działania w ich obronie. Jest to z naszej strony początek działań w kierunku zjednoczenia kolejowych związków zawodowych i całej kolejarzkiej rodziny.

L. Miętek

Modyfikacja planów

Rozmowa z Józefem Markiem Kowalczykiem, prezesem zarządu PKP Cargo S.A.

- PKP Cargo S.A. stara się kupić słowacką spółkę Cargo. Na ile zaawansowane są rozmowy i czy w tej transakcji można liczyć na jakąkolwiek pomoc państwa?

- Do przetargu na zakup słowackiego Cargo, które jest dziewiątym przewoźnikiem na naszym kontynencie przystąpiło 31 firm i konsorcjów z całej Europy. Spółka PKP Cargo znalazła się w drugiej turze. Oprócz sześciu innych firm, została zaproszona na rozmowy indywidualne. To duże wyróżnienie, gdyż w drugiej turze znalazły się koleje austriackie i niemieckie oraz duże konsorcja. Niezależnie od tego jak potoczą się losy przetargu, znalezienie się PKP Cargo w takim gronie już należy uznać za sukces. Oznacza to bowiem, że spółka jest liczącym się podmiotem na europejskim rynku kolejowych przewoźników towarowych. PKP Cargo jest spółką prawa handlowego, niezależnym podmiotem gospodarczym i trudno w sprawie zakupów słowackiego Cargo liczyć na pomoc państwa. Szukamy pomocy i źródeł finansowania, w tym m.in. Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju (EBOR), by wspomóc nasze działania w tym zakresie i uwiarygodnić naszą ofertę.

Czy w związku ze

spadkiem przewozów modyfikowane są plany spółki i ewentualnie w jakich obszarach?

- Mniejsze przewozy to mniejsze przychody. Wysokość zatrudnienia musi być wprost proporcjonalna do wysokości przewozów. Ekonomii nie da się oszukać. W wyniku słabej koniunktury w hutnictwie i mniejszego zapotrzebowania na węgiel, spadły przewozy. Podjęliśmy działania marketingowo-promocyjne mające na celu ich zwiększenie w innych grupach towarowych. Jednak nie da się już odrobić ubytków, bowiem w wyniku słabej koniunktury na rynku przewozów towarowych brak jest po prostu ładunków.

Mówi się o redukcji zatrudnienia w spółce o ok. 5 tys. Jaki, w stosunku do obecnego, poziom zatrudnienia jest przewidywany dla pracowników bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, zwłaszcza maszynistów?

- W związku ze spadkiem przewozów urealniamy tegoroczny plan. Przystąpiliśmy także do zmian organizacyjnych mających na celu zmniejszenie zatrudnienia. Zaczęliśmy od centrali PKP Cargo, gdzie zlikwidowaliśmy biuro zaopatrzenia oraz handlu towarami i materiałami, a biuro administracyjno-

gospodarcze przejęło sprawy związane z zarządzaniem nieruchomościami. Powstało biuro lokomotyw i biuro wagonów, które zastąpi kilka biur i wydziałów, a będzie zajmować się nie tylko utrzymaniem i naprawą taboru, ale także zakupem paliwa i części zamiennych. Rozpoczynamy likwidację ekspozytur głównej dyspozytury, jako szczebla pośredniego. Powstaje centrum kierowania przewozami, w którym nastąpi skoncentrowanie komórek organizacyjnych związanych z pracą eksploatacyjną, w tym dyspozytury. Uproszczona struktura organizacyjna centrali ma poprawić zarządzanie i współpracę z zakładami. Tworzymy spółki napraw, które zajmą się naprawami rewizyjnymi naszych wagonów. Do PKP PLK przekazemy 700 osób, które obsługują infrastrukturę torową na stacjach manewrowych i rozrządowych. Już wprowadziliśmy nie świadczenie pracy, które służy zmniejszeniu zatrudnienia i funduszu



płac, ale nie rozwiązuje problemu.

PKP Przewozy Regionalne mają zaległości płatnicze wobec Cargo. Jak spółka zamierza ułożyć sobie współpracę z PR, głównie w kwestii napraw i utrzymania lokomotyw do obsługi ruchu regionalnego?

- Zaległości płatnicze spółki Przewozy Regionalne to problem nie tylko Cargo, ale całej Grupy PKP. Tylko dotacja z budżetu państwa na odpowiednim poziomie, spowoduje, że problem PR zostanie rozwiązany. Bardzo intensywnie zabiega o to zarząd PKP S.A. Przewozy Regionalne generują nasze straty. Żeby je zmniejszyć, chcemy by spółka PR na bieżąco pokrywała koszty zakupu paliwa i napraw lokomotyw w systemie zleconym, które służą do jej obsługi pasażerskiego ruchu regionalnego.

R.

**Współpraca:
Janusz Mincewicz**



Emerytury kolejowe



Rozpoczynamy cykl publikacji omawiających przepisy emerytalne dotyczące kolejarzy w myśl ustawy z dnia 17.12.1998 r, o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (tekst jednolity Dz. U. z 2004 r., nr 39, poz. 353 z późn. zm.).

Dziś o pracownikach urodzonych przed 1 stycznia 1949 r.

Artykuł 40

Kolejowa emerytura przysługuje **pracownikowi kolejowemu** urodzonemu przed dniem 1 stycznia 1949 r., który spełnia łącznie następujące warunki:

- 1) osiągnął wiek emerytalny wynoszący dla kobiet 55 lat, mężczyźni 60 lat;
- 2) ma okres składkowy i nieskładkowy wynoszący co najmniej 20 lat dla kobiety i 25 lat dla mężczyzny, w tym co najmniej 15 lat zatrudnienia na kolei, łącznie z okresami równorzędnymi i zaliczalnymi do okresów zatrudnienia na kolei, o których mowa w art. 44-45.

Artykuł 41

Przy ustalaniu prawa do emerytury kolejowej uwzględnia się **okresy pracy na kolei i pracy równorzędnej z pracą na kolei oraz okresy zaliczalne do pracy na kolei**, będące okresami składkowymi lub nieskładkowymi w rozumieniu ustawy.

Artykuł 42

1. **Pracownikami kolejowymi** w rozumieniu ustawy są osoby pozostające w stosunku w:

- 1) jednostkach organizacyjnych przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”, z wyłączeniem biur projektów kolejowych;
- 2) innych jednostkach (komórkach) organizacyjnych, których pracownicy byli objęci dotychczasowymi przepisami o zaopatrzeniu emerytalnym pracowników kolejowych i ich rodzin;
- 3) podmiotach wydzielonych z przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” w okresie od dnia 1 września 1999

r. do dnia wpisu spółki „Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna” do rejestru handlowego.

2. Zatrudnienie pracowników kolejowych w jednostkach (komórkach) organizacyjnych, określonych w ust. 1, zwanych dalej „kolejowymi jednostkami organizacyjnymi”, uważa się w rozumieniu ustawy za zatrudnienie na kolei.

3. Od dnia wpisu spółki „Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna” do rejestru handlowego pracownikami kolejowymi, w rozumieniu ustawy, są również pracownicy zatrudnieni w tej spółce oraz w innych podmiotach wydzielonych z tej spółki na podstawie ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. Nr 84, poz. 948 z późn. zm).

Artykuł 43

1. Za **okresy zatrudnienia na kolei** uważa się okresy pozostawania w stosunku pracy w kolejowych jednostkach organizacyjnych, w czasie których pracownik pobierał wynagrodzenie lub zasiłki z ubezpieczenia społecznego: chorobowy, macierzyński lub opiekuńczy.

2. Każdy pełny **rok zatrudnienia na kolei na parowym, spalinyowym lub elektrycznym pojeździe trakcyjnym**, w drużynach konduktorskich oraz na stanowiskach manewrowych lub ustawiaczy **liczy się jako 14 miesięcy** zatrudnienia na kolei.

Artykuł 44

Za **okresy równorzędne z okresami**

mi zatrudnienia na kolei uważa się okresy:

1) pobierania - po ustaniu zatrudnienia na kolei w wymiarze czasu pracy nie niższym niż połowa obowiązującego w danym zawodzie - zasiłku chorobowego, macierzyńskiego lub opiekuńczego z tytułu tego zatrudnienia;

2) pobierania renty chorobowej przyznanej przez właściwą kolejową jednostkę organizacyjną;

3) wykonywania przed dniem 1 stycznia 1975 r. pracy w kolejowej jednostce organizacyjnej na podstawie umowy o naukę zawodu, przyuczenia do określonej pracy lub odbycia wstępnego stażu pracy;

4) zatrudnienia lub pełnienia funkcji z wyboru w związkach zawodowych w czasie bezpłatnego urlopu udzielonego pracownikowi na ten cel;

5) zatrudnienia, jednak nie dłuższego niż 5 lat, licząc od ustania zatrudnienia na kolei, jeżeli zatrudnienie na kolei ustało wskutek:

a) przejścia za zgodą kolejowej jednostki organizacyjnej do zatrudnienia w resorcie komunikacji niebędącego zatrudnieniem na kolei,

b) przejścia z zatrudnienia na kolei do zatrudnienia w urzędach naczelnych i centralnych organów administracji państwowej,

c) nawiązania stosunku pracy na podstawie wyboru,

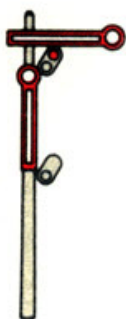
d) przejścia za zgodą kolejowej jednostki organizacyjnej do zatrudnienia na kolejach użytku publicznego,

e) przejścia za zgodą kolejowej jednostki organizacyjnej do zatrudnienia w innych resortach w celu

Pod semaforem



PKP Przewozy Regionalne za opublikowanie na swojej stronie internetowej listy najbardziej deficytowych pociągów. Spółka zapewnia, że intencją nie była likwidacja połączeń, ale poinformowanie władz lokalnych o konieczności ich dofinansowania, a pasażerów o możliwości ich utraty. Pomysł kontrowersyjny, trochę desperacki, lecz nowatorski. Oby okazał się trafiony i nie doszło do likwidacji połączeń.



Rząd Rzeczypospolitej Polskiej za projekt budżetu państwa w części dotyczącej kolei (patrz strona 8). Deklaracje o prowadzeniu polityki zrównoważonego rozwoju wobec wszystkich środków transportu, w tym kolei okazały się zwyczajnym kłamstwem. Nie po raz pierwszy rząd nie dotrzymuje własnych obietnic. Niewielkim pocieszeniem jest, że ten akurat czyni to już po raz ostatni.

Wybrał: (xl)

Skrzydlaty dworzec



Trwa w najlepsze festiwal gigantycznych billboardów Polskich Linii Lotniczych LOT na warszawskim Dworcu Centralnym. Nie tak dawno mogliśmy oglądać ofertę lotniczych połączeń do Berlina, tym razem można dowiedzieć się, że dworzec jest również „pod dobrymi skrzydłami”.

To bez znaczenia, czy umowę z LOT-em podpisały Nieruchomości, Dworce Kolejowe czy Intercity. Najgorsze, że lotnicza konkurencja i próby podbierania pasażerów już na dworcu nie przeszkadzają kolejowym decydom.

uprzejmypan@interia.pl

zorganizowania lub budowy transportu kolejowego;

6) zatrudnienia, jednak nie dłuższego niż 5 lat, w jednostkach (komórkach) organizacyjnych resortu komunikacji niebędących kolejowymi jednostkami organizacyjnymi, jeżeli nastąpiła zmiana tego zatrudnienia na zatrudnienie na kolei i jeżeli okres 5 lat zatrudnienia w tych jednostkach nie podlega zaliczeniu na podstawie pkt. 5 lit. a;

7) zatrudnienia w międzynarodowych organizacjach kolejowych i w zagranicznych placówkach kolejowych po oddelegowaniu do tego zatrudnienia z zatrudnienia na kolei;

8) wykonywania zatrudnienia za granicą przez specjalistów w czasie trwania stosunku pracy z kolejową jednostką organizacyjną;

9) niewykonywania pracy na kolei, jeżeli za okresy te przysługuje wy-

nagrodzenie w wyniku przywrócenia do pracy albo odszkodowanie;

10) zatrudnienia na kolejach innych państw, pod warunkiem że pracownik po tych okresach był zatrudniony na kolejach polskich.

Artykuł 45

1. Za okresy zaliczane do okresów zatrudnienia na kolei uważa się okresy:

1) przerwy w pracy na kolei obejmującej okresy wymienione w art. 44 pkt 6 i 7;

2) zatrudnienia poza koleją w okresie po dniu 31 sierpnia 1939 r. do dnia 9 maja 1945 r. pracowników, którzy w dniu 31 sierpnia 1939 r. byli zatrudnieni na kolei i po dniu 9 maja 1945 r. podjęli ponownie w Polsce zatrudnienie na kolei;

3) pobierania stypendium sportowego z tytułu wyczynowego uprawiania sportu, wypłacanego przez kolejowy klub sportowy, jeżeli

osoba pobierająca stypendium przed okresem jego pobierania była zatrudniona na kolei.

2. Okresy działalności kombatanckiej, służby wojskowej oraz służby w:

- 1) Policji (Milicji Obywatelskiej),
 - 2) Urzędzie Ochrony Państwa, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Agencji Wywiadu (w organach bezpieczeństwa publicznego),
 - 3) Straży Granicznej,
 - 4) Służbie Więziennej,
 - 5) Państwowej Straży Pożarnej,
 - 6) Biurze Ochrony Rządu
- traktuje się na równi z okresami zaliczalnymi do okresów zatrudnienia na kolei.

Za miesiąc o urodzonych po 31 grudnia 1948 roku. Pod adresem zzm@zzm.org.pl na listy, pytania i sugestie czeka mecenas **Piotr Rowiński** (na fot. str. 12).

Dożynki w stylu retro

Pociąg retro złożony z parowozu i wagonów ze skansenów PKP CARGO SA, będzie przewozić uczestników VI Dożynek Prezydenckich, które 17 i 18 września odbędą się w Spale. Na trasie Tomaszów Mazowiecki – Spala – Tomaszów Mazowiecki przewiezie w tych dniach około 7 tys. osób.

Zabytkowy pociąg będzie składał się z taboru wyprodukowanego w pierwszej połowie dwudziestego wieku. Przewozy zamówił Urząd Miasta w Tomaszowie Mazowieckim. W dożynkach, których organizatorem jest Kancelaria Prezydenta RP i Ministerstwo Rolnictwa, weźmie udział prezydent **Aleksander Kwaśniewski** z małżonką. Główne uroczystości odbędą się w niedzielę 18 września. O godzinie 11 rozpocznie się msza, po której uczestnicy udadzą się na tereny Centralnego Ośrodka Sportu.

Spółka PKP Cargo ma w swojej dyspozycji skanseny z zabytkowym taborem w Kościerzynie, Wolsztynie (jest tam jedyna czynna w Europie parowozownia) i Chabówce. Z myślą o turystycznych przewozach uzyskała licencję na przewozy pasażerskie. W tym roku, wykorzystując zabytkowy tabor, uruchomiła pociągi retro. Parowozy i wagony ze skansenów



TKt48-191 w pełnej krasie. Fot. Michał Pawelczyk, www.parowozy.best.net.pl

spółki „grały” m.in. w „Liście Schindlera”, „Przedwiośniu” i „Złocie dezertów”. W zbiorach skansenów jest m.in. salonka z salą konferencyjną, kuchnią, łazienką i

sypialniami, którą w latach pięćdziesiątych podróżowali **Władysław Gomułka** i **Józef Cyrankiewicz**.

Janusz Mincewicz

Fraszki i igraszki

Nad poziomy

Podnieśli swój sztandar, nad głowę wysoko
I spojrzeli w górę... a tu kij im w oko.

Paragraf

I litera prawa
Może być koślawa.

Wypadek

Wypięła się żona raz na męża w nocy

I sąsiad udzielił jej pierwszej pomocy.

Oferta

Żonę, lat czterdzieści, czterdzieści porządnego teścia
Zamienię od zaraz... na dwie po dwadzieścia.

Cacy cacy

Nie cacka się ciocia z ciociem w czasie pracy
Nocą ciecia cuci ciocia cycem cacy.

Ptaszki

Wyszedł z restauracji i się zastanawia

Czy wywinąć orła, czy wypuścić pawia.

Omen

- Teściowa przyjdzie. Skąd wiesz – zapytała
- Suka się dziś rano z łańcucha zerwała.

Jerzy Szulc

Autor drukował w ponad stu tytułach w prasie centralnej, zakładowej, studenckiej i związkowej. Jest członkiem ZAIKS, RSTK. Wydał trzy tomiki fraszek: „Zbliżenie czwartego stopnia”, „Fraszki” i „Frachy na lachy”

Drżyj Piękna Heleno !

Do tej pory w wolsztyńskiej parowozowni PKP CARGO S.A. niepodzielnie panowała Pm 36-02 zwana „Piękną Heleną”. Musiała się ona jednak zmierzyć 13 sierpnia z innymi pięknosciami.

Do wyborów „Miss Świata Parowozów” stanęło 300 uczestniczek w wieku 16-24 lat, z których 20 spotkało się w ścisłym finale. Jurorzy nie mieli łatwego wyboru, ale zwyciężczynie mogła być tylko jedna. Została nią Martą Głuchowską z Wolsztyna, wyprzedzając poznaniankę Dominikę Kluczyńską i Walerię Pelwecką z Ukrainy.

Czy udało się zdezonizować sędziwą stalową damę, należy spytać żywiołowo reagującą kilkunastotysięczną publiczność.

Pomysłodawcą i głównym organizatorem imprezy był Artur Skorupiński z Karpicka k. Wolsztyna, a partnerem organizacyjnym PKP CARGO S.A. Zakład Taboru w Poznaniu. Finał wyborów prowadził znany z telewizyjnego programu „Europa da się lubić” charyzmatyczny Hiszpan Conrado Moreno.

W.M.



SZAROTKA s.c.

Przedsiębiorstwo

**Usług Wielobranżo-
wych**

82-200 Malbork, ul. Dworcowa 1a

tel./fax.: (055)612-14-44 /całą dobę/

tel. (055)273-38-32

POKOJE: 1,2,3,4 osobowe

od 25 do 80 zł

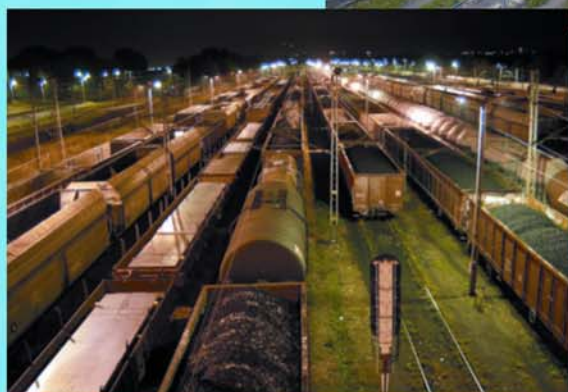
Usługi:

- Hotelarskie
- Porządkowe
- Pralnicze
- Obsługa kotłowni C.O.

Szarotka s.c.

Rok założenia: 1994

ZAUF AJ NAJLEPSZEMU



PKP CARGO

Spółka Akcyjna

Laureatem Nagrody
„Junior Eksportu 2005”



PKP CARGO S.A.
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
Centrum Informacji o Usługach Cargo
tel. (+48 32) 257 53 00
fax (+48 32) 257 58 63
www.pkp-cargo.pl