Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA

www.zzm.org.pl Nr 5/21 MAJ 2006

Wokół Krajowego Zjazdu Delegatów

– str. 3–5

Komfort nie dla maszynisty

– str. 10

Podejdź no do płota!

Telewizja Polska znowu zaserwowała wszystkim abonentom festiwal starych polskich filmów. Była więc znakomita okazja na obejrzenie (który to już raz?) trylogii o Kargulu i Pawlaku. Bohaterowie tych filmów kłócą się często i o niemal wszystko, nierzadko traktując się wzajemnie jak wrogowie. Mają jednak wspólne potrzeby, które mogą zaspokajać tylko działając razem. Ustają więc waśnie i w ostateczności stają się rodziną.

W naszej, cargowskiej, rzeczywistości wygląda to niestety inaczej, choć to pracodawca powinien dbać o pracowników i tworzyć wspólnotę interesów. Mając odmienne zdanie może być w pewnym sensie przeciwnikiem dla swoich oponentów, ale także i partnerem, gotowym rozmawiać. Można bowiem, tak jak Kargul i Pawlak, ale raczej w bardziej cywilizowany sposób nawet się pokłócić, jeśli tylko pozwoli to osiągnąć założone wspólnie cele. Tymczasem w PKP CARGO S.A. brakuje właśnie dialogu. Ale czy brakuje go naprawdę wszystkim?

Z przykrością trzeba stwierdzić, ze dialogu nie ma, bo zarząd spółki nie chce rozmawiać z organizacjami pracowników. Trudno powiedzieć, czy nie chce, bo nie, czy po prostu dlatego, że „tak kazali". Nie pomagają nawet wyraźne sygnały od związkowców, że w obliczu zbliżającej się konkurencji CARGO jest to zapewne ostatnia taka próba dialogu. Trzeba również pamiętać, że nie jest to uczciwa konkurencja, bo „wspomagana" przez tych, którzy powinni organizować nam pracę, a przymykających oczy na wszelkie jej nieprawidłowości. Rozjeżdżającą tory, tak jak przeładowane tiry rozjeżdżają nasze drogi.

Widząc trudną sytuacje firmy i dostrzegając wszelkie zagrożenia, związki zawodowe próbują nakłonić pracodawcę do podjęcia dialogu, posuwając się nawet do groźby strajku. W odpowiedzi trwa wymiana pism i celowa gra na zwłokę. Komu zależy na takiej sytuacji i komu ona sprzyja? Kto chce uśpić pracowników i nie chce, lub nie potrafi skorzystać z pomocy tylko dlatego, że rozsądna inicjatywa wychodzi z innego źródła? Wreszcie kto skorzysta na ewentualnym strajku, w którym nie będzie zwycięzcy, bo przecież zawsze przegra PKP CARGO S.A.? Czas pokaże, kto miał rację – czy ci co grali na zwłokę, czy ci otwarcie mówiący o zagrożeniach.

Krzysztof Ciećka

Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŻ ZAWODOWA

www.zzm.org.pl

Biuletyn Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

Wydawca: Rada Krajowa Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa
tel. (0-22) 474 26 15
fax (0-22) 474 26 16
tel. kol. 922 474 26 15 lub 16
e-mail: zzm@zzm.org.pl
Redaktor naczelny: Rafał Zarzecki
Kolegium: Kazimierz Jamrozik, Roman Jordan
Layout: Elżbieta Górecka
Druk: Drukarnia Kolejowa – Kraków
Okładka: Parada parowozów w Wolsztynie. Fot. Maria Kaczmarczyk

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.

Rokowania czy strajk?

Zagęszcza się sytuacja w PKP CARGO. W związku z tym wszystkie działające w spółce centrale związkowe wydały 8 maja wspólne oświadczenie.

Podkreślono w nim, że pracodawca nie przystąpił do rokowań w ramach, wszczętego przez związki zawodowe pismem z 21 kwietnia, sporu zbiorowego. „Sytuacja ta, zgodnie z ustawą o rozwiązywaniu sporów zbiorowych, daje związkom zawodowym możliwość przeprowadzenia strajku bez zachowania zasad określonych w art. 7–14 tej ustawy" – czytamy w dokumencie.

Z dniem 8 maja organizacje te przekształciły się w Komitet Protestacyjno-Strajkowy w celu przeprowadzenia referendum wśród pracowników zatrudnionych w spółce, a w przypadku wyrażenia przez nich zgody – rozpoczęcia akcji strajkowej. Jednocześnie poinformowano, ze działania te mogą być zawieszone jeśli pracodawca przystąpi do rokowań.

W.

Postulaty delegatów

Krajowy Zjazd Delegatów ZZM, obradujący 25–27 kwietnia w zakopiańskim ośrodku Natury Tour „Siwarna", zaakceptował sprawozdania z działalności Rady Krajowej, Komisji Rewizyjnej, komisji i zespołów problemowych oraz finansowe. Delegaci przyjęli również szereg ważnych uchwał dotyczących kierunków działań związku. Wystosowano m.in. pisma do przedstawicieli rządu oraz prezesa PKP CARGO.

W stanowisku skierowanym do premiera **Kazimierza Marcinkiewicza** delegaci ustosunkowali się do zaproponowanej przez Ministerstwo Transportu i Budownictwa „Strategii dla transportu kolejowego do roku 2009", przychylnie odnosząc się do planów oddłużenia kolei, stworzenia grupy podatkowej oraz wprowadzenia zarządzania holdingowego. Sprzeciwili się natomiast planom wydzielenia z Grupy PKP spółki PLK, koncepcji regionalizacji kolejowych przewozów regionalnych i powołania kompanii samorządowych, a także planom wydzielenia środków trakcyjnych z PKP CARGO S.A. „To pozbawiony jakiegokolwiek uzasadnienia ekonomicznego (korzyści skali) i eksploatacyjnego przejaw prowadzący do likwidacji PKP CARGO S.A. i podstaw bytu całej polskiej kolei. Oświadczamy stanowczo, że próby podziału środków trakcyjnych, majątku związanego z jego obsługą i drużyn trakcyjnych ze spółki PKP CARGO S.A. zostanie przez nas potraktowane jako jednostronne zerwanie przez rząd RP porozumienia z 2/3 listopada 2003 r., którego konsekwencją będzie odwieszenie czynnej akcji strajkowej na całej sieci PKP" – czytamy w stanowisku.

W piśmie delegaci zwrócili również uwagę na nie przygotowanie kolejowych spółek, w tym PKP CARGO S.A., do liberalizacji rynku przewozów towarowych od 2007 roku. Uniemożliwienie naszym firmom równej konkurencji stawia je na straconej pozycji, co może doprowadzić do przejęcia polskiego rynku przewozowego przez zagraniczne kapitały. Dlatego wezwali rząd do starania się o przesunięcie terminu liberalizacji rynku przewozów towarowych do co najmniej 2012 roku.

Zintensyfikowania działań w sprawach finansowania kolejowych przewozów regionalnych i wprowadzenia emerytur pomostowych dla maszynistów i pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego w wieku 55 lat domagano się natomiast w piśmie skierowanym do wicepremiera **Andrzeja Leppera**.

W wystosowanym do prezesa zarządu PKP CARGO **Władysława Szczepkowskiego** stanowisku poparto postulaty związków działających w tej spółce - powstrzymania zwolnień i przeniesień zespołów pracowniczych, przedstawienia programu restrukturyzacji firmy oraz żądania podwyżek płac. Delegaci wezwali zarząd CARGO do niezwłocznego podjęcia rokowań z partnerami społecznymi. "Stoimy na stanowisku, że wiele konfliktów i niepokojów można rozwiązać w drodze dialogu pod warunkiem prowadzenia go w dobrej wierze" – podkreślili. W przypadku fiaska rozmów upoważniono Radę Krajową ZZM do podjęcia decyzji o rozpoczęciu strajku generalnego na całej sieci PKP wspólnie z innymi związkami.

Z innych ważniejszych uchwał delegaci wyrazili zgodę na tworzenie i uczestnictwo ZZM w Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, a także upoważnili Prezydium RK do wejścia w skład komitetu założycielskiego tego gremium. Ponadto zdecydowali o udziale przedstawicieli związku w tegorocznych wyborach samorządowych. Ustalili również, że na poziomie Sekcji Eksploatacji Taboru może funkcjonować tylko jedna organizacja związkowa zrzeszona w strukturach ZZM. Prawo funkcjonowania w strukturach ZZM na poziomie Sekcji posiada organizacja zrzeszająca większą liczbę członków.

Co godne podkreślenia, wszystkie uchwały zapadały przygniatającą większością głosów. Przed obradami minutą ciszy uczczono pamięć wszystkich maszynistów, którzy odeszli na wieczną służbę, w tym zmarłego ostatnio **Mariana Pacha**.

(raz)

Wokół zjazdu

Obecnych na zjeździe delegatów spytaliśmy o ocenę działań związku i Prezydium:

Grzegorz Dobranowski, CM Kraków: – Pozytywnie oceniam ostatni rok działalności. Czasy są trudne, a mimo to udało się wiele zrobić, zaś związek jest spójniejszy. Bardzo ważne jest, że związek stał się otwarty na każdego członka i stara się na różne sposoby dotrzeć do wszystkich. Wysoko oceniam również wyposażenie członków związku w środki łączności. Nie chciałbym porównywać obecnego Prezydium do poprzedniego, gdyż jestem po raz pierwszy przewodniczącym organizacji.

Marek Kraska, CM Łódź: – Oceniam ten czas pozytywnie, bo udało nam się naprawdę wiele dokonać. Sternikami w związku są osoby wiedzące jak działać dla naszego wspólnego dobra. To reformatorzy orientujący się w przeobrażeniach na kolei, którzy wyciągnęli wnioski z przeszłości.

Tadeusz Pleskot, CM Białystok: – Związek znalazł się w trudnej sytuacji, bo wszystko na kolei się zmienia i cały czas powstają nowe problemy. Przyjęta przez nas koncepcja działań i strategia okazały się trafne. Razem wychodzimy naprzeciw trudnościom, konsekwentnie realizując swoje założenia. Znajdujemy przy tym wspólny język, o czym świadczą wyniki głosowań nad uchwałami – niemal jednogłośne. Taka spójność jest bardzo budująca. Na wielkie uznanie zasługuje fakt, że w sposób rozważny i konkretny przygotowujemy się do odpowiednich działań, np. wyposażając się w telefony.

Stanisław Wolski, CM Skarżysko Kamienna: – Dobrze oceniam działania, bo związek dba o maszynistów i poprawę ich warunków pracy. Spokoju nie dają na pewno kwestie emerytalne. Maszyniści chcieliby wiedzieć, czy będą wcześniejsze i pomostowe emerytury oraz na jakich ewentualnie warunkach. Warto byłoby więcej uwagi poświęcić podziałowi pracy trakcyjnej między poszczególnymi zakładami pracy.

Kazimierz Szczerbowski, CM Czechowice – Dziedzice: – W poprzedniej kadencji pracowałem z ówczesnym Prezydium. Wówczas 90 procent uwagi Prezydium i Rady Krajowej skupiało się na rozwiązywaniu własnych, personalnych kwestii, nie zaś problemów członków związku. Obecnie radykalnie się to zmieniło. Podczas minionego roku udało się załatwić więcej spraw niż przez ostatnich 10 lat. Osobiście cieszy mnie dążenie do zacieśniania współpracy z innymi związkami. Jesteśmy silni, ale nie na tyle, by samodzielnie przeforsować rewolucyjne zmiany.

Obecne Prezydium i członkowie związku, uczestnicy zjazdu w „Siwarnej" w 1993 r.

Zdzisław Krzyżaniak, CM Poznań: – Chciałbym zwrócić uwagę na wzorową współpracę wewnątrz Prezydium. Fatalnie czuliśmy się kilka lat temu, gdy konflikt uniemożliwiał pracę i nie słuchano praktycznie pracowników na dole, nie rozwiązując tym samym problemów. Priorytetem związku jest obrona miejsc pracy i kwestie wcześniejszych emerytur dla maszynistów. Prezydium aktywnie dąży do realizacji tych celów, co zasługuje na uznanie. Zaniepokojony jestem natomiast pojawiającymi się planami podziału pracowników drużyn trakcyjnych oraz brakiem chęci do dialogu ze strony kierownictwa PKP CARGO.

Jerzy Boć, CM Szczecin: – W ostatnim roku związek zmienił się na korzyść, inaczej wygląda też współpraca. Rozbudowany został cały system informacji, dzięki czemu są one przekazywane na bieżąco, co ułatwia komunikację. Prezydium wsłuchuje się w Radę Krajową i realizuje założone cele. Spełnia również oczekiwania organizacji zakładowych. Wszystkie nasze sygnały są traktowane bardzo poważnie i nie czujemy się pozostawieni sami sobie. Członkowie Prezydium są z nami w stałym kontakcie i potrafią nam pomóc.

Tadeusz Winiarski, SKM w Trójmieście: – Dobrze oceniam działania w ostatnim okresie. Wiele wskazywało, ze może nastąpić rozłam w związku, tymczasem udało nam się odwrócić tę tendencję i scalić organizację. Poprawiła się znacznie komunikacja i przepływ informacji z Prezydium do Rad Zakładowych.

Mieczysław Fyda, CM Nowy Sącz: – ZZM, z prezydentem na czele, pracował w ostatnim czasie tak, jak nigdy do tej pory – zgodnie z oczekiwaniami wszystkich członków. Prezydium spełniło wszystkie nasze nadzieje i robi co może, by udało się zapewnić maszynistom pracę i wcześniejsze emerytury. Teraz najważniejszą sprawą jest zmiana niektórych zapisów w rządowej „Strategii", bo w zaproponowanej formie dokument ten jest nie do przyjęcia.

Wojciech Lehmann, CM Czerwieńsk: – Ocena może być tylko jedna: Prezydium spełniło wszelkie oczekiwania członków ZZM. Podejmowane działania są zasadne i słuszne, a wkład Prezydium jest nie do przecenienia. Uważam, że miniony rok był przełomowy w działalności naszego związku.

Piotr Rybikowski, Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Łodzi, CM Łódź: Duże podziękowania należą się Prezydium za próbę konsolidacji środowiska maszynistowskiego oraz działania na rzecz utrzymania narodowego charakteru kolei. Znacznie łatwiej nam się wspólnie rozmawia, łatwiej też dotrzeć do członków Prezydium z własnymi sprawami. Dużym wyzwaniem na przyszłość jest dotarcie do maszynistów i obudzenie ich świadomości.

Zbigniew Malinowski, CM Olsztyn: – W ciągu ostatniego roku została wykonana gigantyczna praca. Prezydium pracowało bardzo dobrze i jestem pełen podziwu dla charyzmy kolegi Leszka Miętka. W trudnych czasach udało się dużo dokonać, ale wiele jeszcze przed nami. Wobec braku dialogu ze strony PKP CARGO na pewno nie będzie łatwo. Wierzę jednak, że Rada Krajowa i Prezydium poradzą sobie także i w tej sytuacji.

Stanisław Kocoń, CM Katowice: – Gdy wracam ze związkowych spotkań do swoich ludzi, wiem obecnie co im powiedzieć, bo wiem co dzieje się w związku.

Andrzej Semik, CM Kraków: – Praca na rzecz związku prezydenta i wiceprezydentów przyniosła wymierne efekty. Każdy z członków może się o tym osobiście przekonać. Pozytywne były zarówno działania wewnątrzzwiązkowe, jak i na rzecz konsolidacji związków zawodowych działających w PKP. Trzeba dołożyć wszelkich starań, by kolej miała w Polsce narodowy charakter.

Ryszard Dudek, Podkarpacki Związek Maszynistów Kolejowych, CM Żurawica: – Do pozytywnych aspektów należy zaliczyć przyjęcie Strategii ZZM na V Kadencję oraz uporządkowanie pracy Prezydium. Ponadto poprawne prowadzenie polityki finansowej i spraw ubezpieczeniowych oraz usprawniony przekaz informacyjny, m.in. poprzez wzorowe wydawanie „Głosu Maszynisty". Niepokoi natomiast brak dialogu ze strony kierownictwa PKP CARGO oraz brak jasnych perspektyw dotyczących emerytur.

Kazimierz Machaj, CM Warszawa: – Iście tytaniczna praca została wykonana na rzecz związku, by wspomnieć tylko poprawę komunikacji. Pozostał jednak pewien niedosyt, gdyż kierownictwo PKP CARGO nie chce prowadzić pozytywnego dialogu i nie dąży do porozumienia. Dużo jeszcze przed nami, ale z obecnym Prezydium można z optymizmem patrzeć w przyszłość.

Notował Rafał Zarzecki
Fot. autor i R. Jordan

Rozmach i konsekwencja

Rozmowa z Marcelim Tomczakiem – skarbnikiem ZZM

– Jest Pan swoistą instytucją w ZZM. Towarzyszy Pan Prezydium związku od reaktywacji organizacji...

– W związku jestem od inauguracyjnego spotkania na Pradze. Byłem jednym z autorów Statutu ZZM , na podstawie którego związek został zarejestrowany 13 października 1989 r. Uczestniczyłem we wszystkich zjazdach, począwszy od pierwszego w Gdańsku – Stogach. Po przeniesieniu siedziby Rady Krajowej do Warszawy zostałem skarbnikiem związku, a więc miałem możliwość obserwowania osób kierujących związkiem z bliska przez cały okres działania ZZM po reaktywacji.

– Pozwalało to Panu na obserwacje i wnioski...

– Nie chciałbym oceniać nikogo z byłych ani obecnych członków Prezydium związku, ponieważ z racji pełnionej funkcji byli to moi przełożeni. Uważam, że przełożonych może oceniać tylko Bóg lub historia, a nigdy podwładny. Niemniej obserwując działalność związku na przestrzeni kilkunastu lat nietrudno było zauważyć wzloty, ale także potknięcia i niestety nawet upadki ludzi kierujących związkiem. Sama działalność zmieniała się raz szybciej, innym razem wolniej. Wynikało to z konieczności dostosowania się do zmian zachodzących w naszym kraju oraz na kolei. Na pewno dokonały się jednak ogromne zmiany zarówno w mentalności związkowców, jak i sposobie funkcjonowania – od kartki papieru w kratkę i długopisu, poprzez maszyny do pisania do komputerów i drukarek. Przeobrażenia nabrały szczególnie dużego rozmachu po zjeździe w Krynicy. Zmieniliśmy nie tylko siedzibę biura RK, ale również sposób komunikowania się z organizacjami zakładowymi działającymi na terenie całego kraju. Tradycyjne usługi pocztowe zamieniliśmy na pocztę elektroniczną. Tym samym wiadomości zamiast po kilku czy kilkunastu dniach trafiają do adresatów niemal natychmiast. Ponadto, po podpisaniu umowy z Polkomtelem, powszechnym narzędziem komunikacji stał się również telefon komórkowy, ze względu na niskie koszty połączeń. Wszyscy związkowcy mają możliwość ocenić zmiany także na przykładzie „Głosu Maszynisty", który stał się faktycznie poczytnym miesięcznikiem.

– Jak się Panu obecnie pracuje w Biurze RK?

– Bez zbędnych czułości, ale – co ważne – również i bez animozji. Wszyscy wiemy, co mamy robić i staramy się być w tym konsekwentni. Mimo narastających trudności we współpracy z władzami państwowymi i kolejowymi możemy wierzyć, że związek spełni oczekiwania i nadzieje swoich członków, czyli nas, maszynistów.

– Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał Rafał Zarzecki

Zmiany w Ordynacji Wyborczej

Do zasadniczych należy zaliczyć poprawkę w paragrafie 3, wedle której Rada Krajowa udziela mandatu delegata dla ustępującego Prezydium tylko na Zjazd Sprawozdawczo-Wyborczy, natomiast na całą kadencję czyni to nowa Rada Krajowa.

Całkowicie nowe brzmienie dostał par. 6, określający sposób głosowania jawnego i tajnego oraz definiujący pojęcie zwykłej i bezwzględnej większości.

W par. 10 określono tryb wyboru wiceprezydentów związku. Ustalono, iż wybiera się ich spośród kandydatów zgłoszonych przez prezydenta.

Nowe zapisy paragrafów: 13 i 16 w sposób jednoznaczny stanowią, iż terminarz wyborów i niniejsza Ordynacja Wyborcza staje się uniwersalna i obowiązuje wszystkie organizacje zrzeszone w strukturach ZZM oraz ustala jednolity terminarz wyborów.

Uważam, że zmiana przepisu, w tym przypadku o znaczeniu wewnątrzzwiązkowym, będzie służyć dobrze naszej organizacji, a w szczególności pozwoli unikać napięć w okresie wyborczym.

Komisja w najbliższym czasie zamierza podjąć pracę nad Statutem ZZM i dlatego prosimy Kolegów mających na ten temat swoje przemyślenia lub uwagi o nadsyłanie ich pod adresem: zzm.jaslo@op.pl

Tadeusz Stachaczyński
Przewodniczący Komisji Statutowej

75 lat 1930-2005

FABRYKA PODZESPOŁÓW ELEKTROTECHNICZNYCH

EMA Elektrocarbon

TÜV CERT ISO/TS 16949

TÜV CERT EN ISO 9001

ul. Fabryczna 28, 42-600 Tarnowskie Góry,
tel. (+48-32) 285-20-61, fax. (+48-32) 285-26-95
marketing@elektrocarbon.pl, info@elektrocarbon.pl

Fabryka Podzespołów Elektrotechnicznych EMA Elektrocarbon w Tarnowskich Górach od 75 lat jest znanym i cenionym producentem podzespołów maszyn elektrycznych w skład których wchodzą:

- **szczotki elektryczne** do maszyn prądu stałego i zmiennego, w tym dla motoryzacji, sprzętu gospodarstwa domowego, elektronarzędzi, przemysłu, komunikacji kolejowej i tramwajowej, a także energetyki, górnictwa, hutnictwa i wielu innych,
- **komutatory i głowice pierścieni ślizgowych** do maszyn elektrycznych,
- **trzymadła szczotkowe** do maszyn elektrycznych
- **odlewy ciśnieniowe i skorupowe** z metali kolorowych m.in. dla przemysłu motoryzacyjnego,.

Ponadto Fabryka produkuje:

- części do liczników i reduktorów gazowych,
- wypraski z tworzyw termoutwardzalnych.

Świadczy usługi w zakresie:

- wykonawstwa oprzyrządowania z materiałów własnych i powierzonych m.in. form do odlewania ciśnieniowego, tłoczników, wiertników, przyrządów frezarskich,
- pokryć galwanicznych, głównie cynowania i cynkowania,
- obróbki cieplnej, robót ślusarskich i spawalniczych.

www.elektrocarbon.pl

Pikieta w obronie miejsc pracy

W siedzibie SKM w Gdyni 13 kwietnia odbyło się Walne Zgromadzenie Wspólników tej spółki. Załoga obawiała się tego spotkania, gdyż były obawy, że ponownie może dojść do próby zmian kadrowych w zarządzie spółki i odwołania prezesa zarządu. Na szczęście tak się nie stało.

W spotkaniu uczestniczyli **Janusz Krynicki** z Rady Nadzorczej, reprezentujący władze PKP, **Eugeniusz Manikowski** z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego oraz prezes zarządu SKM **Mikołaj Segeń**. Nie jest dla nikogo tajemnicą, że to m. in. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego jest za połączeniem spółki SKM z tutejszą częścią Przewozów Regionalnych. Wiadomo, że jedną, dobrze prosperującą firmą łatwiej i taniej zarządzać niż dwiema, z których jedna stoi na progu bankructwa. Gra toczy się więc o to, kto kogo przejmie i na czyich warunkach. Niedorzecznością byłoby, gdyby dobrze prosperującą i rozwijającą się firmę SKM przejęła spółka Przewozy Regionalne, jak wszyscy dobrze wiemy, niewypłacalna. Ale w naszym kraju już nie takie rzeczy widzieliśmy, więc załoga postanowiła zaakcentować swoją wolę i obawy jeszcze przed rozpoczęciem obrad. Dlatego wszystkie związki zawodowe działające w spółce przemówiły jednym głosem, co do tej pory nie zawsze było możliwe. Tak, aby ludzie decydujący o naszych sprawach i przyszłości, uświadomili sobie, że łatwo się nie poddamy. Boimy się, że praca i trud całej załogi może zostać zmarnowany. To właśnie prezes naszej spółki stworzył SKM, tak dobrze dziś dający sobie radę na rynku podmiot. Zastąpienie go innym, bardziej „posłusznym" górze człowiekiem, mogłoby być początkiem końca SKM. Zdajemy sobie sprawę z tego, że Zgromadzenie Wspólników ma prawo do zmian. To nie podlega dyskusji. Boimy się tylko tego, że zmiany mogą być początkiem wchłonięcia naszego zakładu przez inny, a nie po to przez tyle lat tylu ludzi go współtworzyło. Nie pozwolimy na to i wszystkimi dostępnymi prawnie środkami bronić naszych miejsc pracy, a co się z tym nierozerwalnie wiąże – interesów naszych klientów. Kolejna bitwa została wygrana, wojna nerwów trwa nadal. Jak długo jeszcze? To wiedzą decydenci i to od nich zależy los i przyszłość – nasza i naszych rodzin.

Zbigniew Stelmach
maszynista SKM
Fot. archiwum

Majówka SKM

Tradycyjna, coroczna majówka pracowników trójmiejskiej SKM i ich rodzin odbyła się 1 maja w Krzesznej na Kaszubach. Organizatorem, podobnie jak przed rokiem, był zakładowy Związek Zawodowy Maszynistów.

Wcześniej, w pobliskim Golubiu rozegrany został mecz pomiędzy maszynistami SKM i resztą świata, czyli innymi pracownikami zatrudnieni tej spółki, głównie kierownikami pociągu. Nieważny był wynik, lecz zabawa. Po sportowych emocjach wynajęte fury zawiozły uczestników pikniku do ośrodka wypoczynkowego SKM w Krzesznej. Tu czekał już na nas dwuosobowy zespół muzyczny TREFL oraz suto zastawione obfitym jadłem stoły. Po zaspokojeniu pierwszego głodu odbyła się oficjalna część imprezy – wręczenie pucharów uczestnikom

Tańczono na świeżym powietrzu.

meczu. Po części oficjalnej nadszedł czas na inne atrakcje - m.in. tańce. I choć piwa nie brakowało od początku do końca imprezy, nikomu nie zaszumiało ono w głowie. Wszyscy mieli za to wyśmienite humory i obiecywali sobie spotkanie za rok.

Tekst i fot. zbistel

Drużyna maszynistów.

Komfort nie dla maszynisty

Z końcem kwietnia Śląski Zakład Przewozów Regionalnych w Katowicach, jako pierwszy stał się posiadaczem kilku zmodernizowanych z unijnych środków jednostek elektrycznych serii EN57. Zdumiewające, że w reklamowanych jako nowoczesne i wygodne pojazdach kompletnie nie pomyślano o warunkach pracy maszynisty.

Tabor został przekazany z wielką pompą, ale już pierwsze oględziny kabin i szaf elektrycznych mocno rozczarowały. Po stronie elektrycznej trudno dostrzec wiele zmian, poziom modernizacji zbliżony jest do znanych już z poprzednich napraw głównych. Znaczne zmiany nastąpiły natomiast we wnętrzach jednostek. Nowe rodzaje siedzeń dla pasażerów wyglądają zachęcająco, choć osoby o większych gabarytach mogą mieć ciasno, jeśli tylko jedno miejsce będzie wolne. Jedna z toalet została przebudowana na potrzeby osób niepełnosprawnych, podobnie jak jeden z dotychczasowych przedziałów służbowych. W miejscu drugiego zabudowano wieszaki na rowery. I tu dochodzimy do miejsca, którym jest zainteresowany chyba każdy maszynista. Kabiny otrzymały całkowicie nowy wystrój wewnętrzny, zgodny z panującą modą „pulpit na środku, wszędzie daleko”… W ich projektowaniu zapewne brał udział plastyk, elektryk i księgowy, zabrakło zaś kogokolwiek mającego choćby minimalne pojęcie o pracy maszynisty. Zaczynając od kiepskiej widoczności do przodu, całkiem nielogicznym rozmieszczeniu i opisie wyłączników na pulpicie, umieszczonym gdzieś w przestworzach szybkościomierzu i stanowczo zbyt małych oknach bocznych skończywszy. Według konstruktorów dwie najważniejsze rzeczy dla maszynisty, umieszczone w najbardziej wyeksponowanych miejscach, czyli przed oczami, to wyświetlacz tablicy kierunkowej oraz ekran systemu monitoringu. Wedle pomysłu projektantów, pracujący tu maszynista nie musi pisać Kart pracy ani tym bardziej zjeść posiłku. Jest bowiem tylko jeden fotel na środku kabiny, nie ma natomiast żadnego stolika, czy gniazdka elektrycznego. Chciałbym zobaczyć choć jedno biuro w PKP, w którym brak czajnika.

Przetarg na modernizację 75 sztuk ezt wygrało konsorcjum trzech firm: ZNTK Mińsk Mazowiecki S.A., Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Holding oraz NEWAG S.A. Nowy Sącz. Koszt inwestycji wynosi 164 mln zł brutto. Do końca tego roku w trasy wyjedzie 45 takich pojazdów, w 2007 roku pojawi się kolejnych 30 pociągów.

O jakości zastosowanych materiałów nawet nie warto wspominać. Tej jakości po prostu nie ma. Podobnie z dostępem do podstawowych urządzeń w kabinach, typu zawór odcinający SHP, czy po prostu żarówki.

Kolejna sprawa to unifikacja taboru. Szumnie zapowiadana jednolita modernizacja we wszystkich ZNTK-ach wzięła w łeb. Z prezentowanych dotychczas jednostek każda jest inna...

Wracając jeszcze do monitoringu wewnętrznego. Czyżby maszyniście dokładano jeszcze obowiązki ochroniarza? Bo dla kierownika pociągu na pewno nie ma miejsca, nawet w sytuacjach awaryjnych przewidzianych instrukcjami. A co ze szkoleniami przyszłych maszynistów czy prostym zapoznaniem szlaku? Czyżby na stojąco?

Czy naprawdę tego typu przedsięwzięcia nie da się konsultować z przyszłymi użytkownikami, nie koniecznie w randze dyrektora?

Dariusz Grześ

Fot. archiwum

Mincewicz przewodniczącym ZZA PKP

Janusz Mincewicz (51 lat) został na III Zjeździe wybrany przewodniczącym Zarządu Głównego Związku Zawodowego Administracji PKP. Zastąpił Włodzimierza Poniewierskiego, który został jednym z wiceprzewodniczących.

Mincewicz jest piątym przewodniczącym ZZA PKP w jego 15 letniej historii. Zjazd podjął uchwałę, że związek, piąty pod pod względem liczebności w PKP – będzie historycznym następcą działającego w II Rzeczpospolitej Związku Urzędników Kolejowych. Stara się o przejęcie jego sztandaru.

Nowy przewodniczący pracuje w PKP od 30 lat. Od 1998 roku był rzecznikiem prasowym najpierw w Dyrekcji Przewozów Towarowych, potem w Dyrekcji Kolejowych Przewozów Towarowych CARGO, a w latach 2001–2006 – w PKP CARGO S.A. i redaktorem naczelnym gazety tej spółki „Aktualności”. Od 13 lat współpracuje z Gazetą Wyborczą, gdzie jest dziennikarzem sportowym, Nowymi Sygnałami, Kurierem PKP, Polską Gazetą Transportową. Jego artykuły są publikowane m.in. w Wolnej Drodze, Spedycji Transporcie Logistyce, Polskiej Gazecie Transportowej oraz Eurologistyce. (L)

Parada parowozów

Coroczne, trzynaste już święto parowozów w Wolsztynie rozpoczęło obchody przypadającej w tym roku setnej rocznicy powstania tamtejszej parowozowni.

Przed zebranym 29 kwietnia kilkutysięcznym tłumem miłośników pary, paradowało jedenaście znakomicie prezentujących się maszyn. Z Parowozowni Wolsztyn były to: Pm36-2, Pt47-112, Ol49--23, Ol49-111, Tr5-65, Ok22-31, ze skansenu PKP CARGO S.A. w Chabówce: OKz32-2, Tr12-25, Ty2-953, zaś wśród przybyłych specjalnie z Niemiec: 03-2204, 35-1019. Niestety, 52-8177 uległa awarii i paradę spędziła w wolsztyńskiej szopie.

Dodatkowymi atrakcjami były dodatkowe pociągi „Retro-Cargo", okolicznościowe wystawy, stoiska z pamiątkami kolejowymi. Uroczystości uświetnili swą obecnością m.in. przedstawiciele władz PKP, ZZM oraz samorządowych. Imprezę zorganizował PKP CARGO S.A. – Zakład Taboru w Poznaniu. ***G. Moc***

Fot. M. Kaczmarczyk

Czasu coraz mniej

Do Biura Rady Krajowej dotarł list dotyczący instrukcji dla maszynistów i pomocników maszynisty Ct-1, Ct-2 (dawne Mt-1, Mt-2), wydanej niedawno przez PKP CARGO S.A. jako załącznik do zarządzenia nr 126 zarządu z dnia 11 sierpnia 2005 roku. Autor zwraca uwagę na występujące sprzeczności między obowiązującymi instrukcjami.

Przykładem, który przytacza jest zakres obowiązków związany z objęciem pojazdu trakcyjnego – jego nadmierna rozbudowa i mała precyzja, z czym trudno się nie zgodzić. Pracodawca zrobił wszystko, aby odpowiedzialność za nadzór nad pracownikami warsztatu oraz dyspozytora zrzucić na drużyny trakcyjne. Czyż bowiem to nie obowiązkiem dyspozytora jest wydanie kluczy od sprawnej lokomotywy, zamiast obarczania maszynisty sprawdzaniem czy wcześniej odpisane usterki zostały usunięte? Instrukcja powiela również błędy poprzedniczki, czego przykładem są treści zawarte w paragrafach 24 i 26, w których pracodawca domaga się od maszynisty posiadania i znajomości dokumentacji technicznej danej serii pojazd trakcyjnego bądź instrukcji obsługi. Można przytaczać wiele takich przykładów, ale mija się to z celem, bo w dniu wydania instrukcja przestała być... aktualna.

Stało się tak za sprawą Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 18 lipca 2005 r. „ w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji" (Dz. U. 172, poz. 1444), wprowadzającego zmiany definicji i pojęć związanych z infrastrukturą kolejową oraz zakresem obowiązków przewoźnika. Z tych dotyczących bezpieczeństwa pracy i ruchu kolejowego czytamy m.in.: „działania hamulca zespolonego oraz hamulca ręcznego powinno być sprawdzone przez rewidentów taboru kolejowego, a gdy ich nie ma – kierownika pociągu lub przez innych pracowników przewoźnika kolejowego, przy współudziale drużyny trakcyjnej" (par.19 ust.2). Jasno więc wynika, że drużyna trakcyjna nie może tego samodzielnie robić. Ponadto również par. 22 ust. 1 jest odmienny w swojej treści od dotychczas obowiązujących zasad: „Skład pociągu na stacji początkowej powinien być poddany oględzinom technicznym i wymaganej próbie hamulca. W razie potrzeby skład pociągu może być poddany oględzinom technicznym na stacjach pośrednich". Czarno na białym jest więc napisane, że wymagana próba hamulca musi mieć miejsce na stacji początkowej z zachowaniem postanowień par. 19 ust. 2 rozporządzenia.

Zgodnie z postanowieniami przepisów przejściowych i końcowych zawartych w tym dokumencie: „przepisy wewnętrzne zarządców infrastruktury, przewoźników i użytkowników bocznic kolejowych powinny zostać dostosowane do przepisów rozporządzenia w terminie 12 miesięcy od daty wejścia w życie rozporządzenia" (par.177). Ponadto w par. 179 napisano, że dotychczasowe Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 11 lutego 2000 roku w sprawie szczegółowych zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych (instrukcja R-1) utraciło moc prawną. Ciekawe, czy zarządca infrastruktury, przewoźnik, właściciel bocznicy zdążą dokonać niezbędnych zmian, a następnie uzyskać ich akceptację w UTK oraz przekazać do wiadomości drużynom trakcyjnym w mniej niż 3 miesiące. Tyle bowiem zostało na to czasu...

Eugeniusz Śliwiński
Komisja Obrony Praw Pracowniczych
Współpraca: Mr Tony

Z raportów SOK

GŁUPIA ZABAWA

Komendant zmiany Rejonu Straży Ochrony Kolei w Gorzowie Wlkp. został powiadomiony 23 kwietnia przez dyżurną ruchu tej stacji, że na szlaku Gorzów Wlkp.- Kostrzyn autobus szynowy został obrzucony kamieniami. Zdarzenie zgłosił maszynista pociągu. Wysłany patrol SOK ujął pięciu nieletnich, którzy przyznali się do obrzucenia składu i zostali przekazani policji.

URATOWAŁ ŻYCIE

Dyspozytor Zakładu Linii Kolejowych w Częstochowie powiadomił 1 maja miejscowy Rejon Straży Ochrony Kolei, że na szlaku Częstochowa – Poraj maszynista pociągu rel. Zakopane – Bydgoszcz zauważył leżącego na międzytorzu człowieka. Na miejsce zdarzenia wezwano pogotowie oraz powiadomiono policję. We wskazanym miejscu znaleziono nieprzytomnego mężczyznę z licznymi obrażeniami ciała, którego przewieziono do szpitala w Częstochowie.

Tekst i zdjęcie: Mariusz Czapski
rzecznik prasowy Komendy Głównej SOK

Listy

Pierwsza rocznica śmierci Jana Pawła II skłoniła władze spółki PKP Intercity do uruchomienia pociągu „Pro Memoriam" z Warszawy do Rzymu. Cenę miejsc siedzących (bilet tam i z powrotem) ustalono na 550 zł, w kuszetce 600 zł. 30 marca br. kupiłem jedno miejsce w kuszetce, zaznaczając, że jestem kolejarzem i pytając o ew. zniżkę, na co w biurze obsługi klienta na Dworcu Centralnym odpowiedziano mi, że nie przysługuje mi ulga. Tymczasem tego właśnie dnia pani Anna Rosiek (szef public relations w Intercity) podała do wiadomości, że zarząd tej spółki podjął decyzję o obniżeniu cen za przejazd pociągiem „Pro Memoriam" (wr 14711).

Informacja uzyskana w biurze nie była więc miarodajna. Nie dość, że nie zastosowano wobec mnie - pracownika o dużym stażu w PKP - obniżki ceny, nie potrafiono mnie konkretnie poinformować o której godzinie pociąg nadzwyczajny 14711 odjeżdża ze stacji Warszawa Wschodnia. W biletach wpisywano godzinę 8.50 zarówno podróżnym z Warszawy, jak i Katowic. Zabrakło też informacji, że w kuszetkach nie będzie obsługi konduktorskiej. Marznącym pasażerom nie dostarczono kocy, ani nawet zagłówków. W podróży braki te wyjaśniano tym, że odbywa się ona na zasadzie „tanich linii kolejowych". Można zrozumieć wszystko, w tym to tzw. schodzenie z kosztów, ale nie pod kreską oznaczającą minimum.

Kiedy w Rzymie San Pietro pielgrzymi wysiedli z pociągów okazało się, że pociąg nie został prawidłowo „zdany" – i przekazany – drużynie konduktorskiej kolei włoskich oraz przez nią przyjęty. Domniemanie to opieram na fakcie zaginięcia bagażów w całości lub ich części, które kilka osób pozostawiło w pociągu. Choć za pozostawiony bez opieki bagaż odpowiada jego właściciel, to w tym szczególnym przypadku sumiennie wykonujący swoje czynności pracownicy drużyn włoskiej i polskiej powinni go dojrzeć i natychmiast zabezpieczyć, żeby nie doszło do kradzieży.

Gdy w czasie wyjazdu pociągu z San Pietro pierwsze osoby stwierdziły i zgłosiły brak mienia, obsługa i pan kierownik niezbyt przejęli się tym faktem. Ostatecznie jednak kierownik przekazał nasze roszczenia stronie włoskiej: dwuosobowej obsadzie konduktorskiej oraz dwóm funkcjonariuszom „securite". Ochroniarze ci wysiedli na stacji Florencja Campo, a kierownik zapewniał, ze sprawą zajmą się jego zwierzchnicy oraz polski konsul we Włoszech. Jednocześnie postawiono nam ultimatum: wysiąść i domagać się spisania całej sprawy na policji (a pociąg pojedzie bez nas), albo jechać do kraju i tam dochodzić praw. Nie mogąc przyjąć pierwszego rozwiązania, my poszkodowani, pojechaliśmy dalej. W międzyczasie wymieniliśmy się danymi, a kierownik pociągu spisał od nas – oprócz danych osobowych – zgłoszenie skradzionych rzeczy, szacunkową ich sumę, obiecując, że przekaże wszystkie informacje swoim pracodawcom oraz włoskiemu aparatowi ścigania.

Uważam, że to, co się stało jest efektem lekceważenia pasażera przez spółkę Intercity. Tego faktu nie usprawiedliwia nawet stosunkowo niska opłata za przejazd.

Poszkodowany pielgrzym

(imię i nazwisko do wiadomości redakcji)

Pod semaforem

Organizacje związkowe działające w PKP CARGO za konsekwencje w dążeniu do celu. W trudnych czasach tylko wyjątkowa determinacja i wspólne działania mogą się przyczynić do realizacji postulatów.

Rząd RP za brak, mimo monitów ZZM, skutecznych działań zapewniających bezpieczeństwo pracy maszynistów w miejscach szczególnie zagrożonych przestępczością – m.in. na Śląsku.

Apel

Podjęliśmy decyzję o stworzeniu kroniki Rady Krajowej ZZM. Wszystkich członków ZZM posiadających archiwalne dokumenty i zdjęcia z działalności związku, a szczególnie Rady Krajowej prosimy o nadsyłanie ich do Biura Rady Krajowej. Gwarantujemy zwrot nadesłanych materiałów po ich zeskanowaniu.

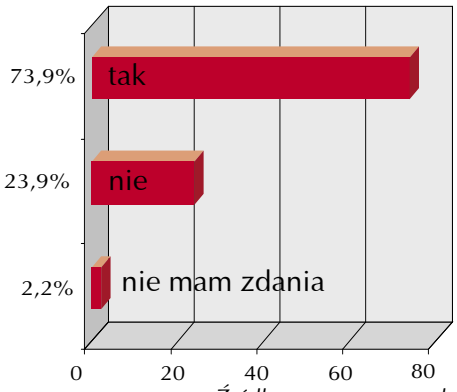
Prezydium RK ZZM

W zakładach

W kwietniu kontynuowano spotkania przedstawicieli Prezydium ZZM z członkami organizacji zakładowych. Takie spotkania odbyły się m.in. w Ostrowie Wlkp., Olsztynie, Czechowicach-Dziedzicach, Gdyni Grabówku oraz Cisowej, Lublinie, Skarżysku-Kamiennej, Żurawicy, Toruniu, Kutnie. Poruszano na nich kwestie związane z wewnętrzną sytuacją w PKP CARGO, projektem rządowej „Strategii", rozmawiano o funkcjonowaniu związku w nowej kadencji. - To bardzo cenne i pomocne spotkania – podsumował prezydent ZZM **Leszek Miętek.**

SONDA

Czy ZZM powinien wystawić swoich przedstawicieli w wyborach samorządowych?



Źródło: www.zzm.org.pl

Fraszki Jerzego Szulca

Polityk
Przodująca i wsteczna
Ważna menda społeczna.

Bomboniera
– Ta twoja małżonka
to bomba prawdziwa
– I co z tego – odrzekł
– z innym się rozrywa.

Jaj-carstwo
Kiedy w ptasich móżdżkach
pomysły się rodzą
To największe jaja
wtedy nam wychodzą.

Turysta
W Wenecji – gondole.
W Rzymie – bazylika
Lecz najwięcej przeżył
na widok... celnika.

Malarz
Wierzy, że już błyszczy,
że w sztuce coś znaczy
Stworzył piękny obraz...
nędzy i rozpaczy

Logika
Ległoby u podstaw
niejedno kuriozum
Gdyby doceniano
zwykły chłopski rozum.

Przyczynek
Przytyłaś okropnie,
straciłaś figurę.
Rzekła: boś mi zalał
już sadła za skórę.

Gafa
Zbieg okoliczności
i dziwnego trafu...
Artykuł do rangi
urósł paragrafu

Zjednoczenie
Często z byle g... wynika afera
Gdy się wszystkie łajna
do kupy pozbiera.

Bezbożnica
Wciąż się wymykała
matce „na majowe"
Teraz „gorzkich żalów"
ma już pełną głowę.

Fotos
Miłość się u nich niewinnie zaczęła
Poprosił ją najpierw o zdjęcie...
i zdjęła.

Zasłużona
Trzynastego brzdąca
urodziła Gienia
Powinni jej przyznać
Krzyż Od-rodzenia.

Szachy
Znów przegrana partia,
drżą nogi pod stołem
Bo szach był szachrajem,
a mat był matołem.

System murarski
Ścianę się stawia
I się zaprawia.

Podpatrzone

Kolejowa walcownia... Stosowanie klocków kompozytowych spowodowało rozwalcowanie zestawu kołowego i ogromne zagrożenie dla podróżnych.

Fot. TaDziu

Wszystkich Czytelników posiadających ciekawe zdjęcia związane z koleją namawiamy do przesyłania ich do redakcji pod adresem Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub e-mail: zzm@zzm.org.pl

HOOMOR KOLEJOWY

W pociągu pasażer kłóci się z konduktorem:
– Jeśli wykupiłem bilet dla psa, to dlaczego nie może siedzieć obok mnie?
– Siedzieć może, ale nie może trzymać nóg na siedzeniu!

Zdyszany facet wpada na peron i pyta innego:
– Jaki to był pociąg?
– Żółty.
– Ale dokąd?
– Do połowy.

COMPENSA
kunszt ubezpieczeń

Maj – Czerwiec 2006 bez karencji!

Drodzy Maszyniści!
Informuję, iż Zarząd podjął decyzję o zniesieniu karencji w okresie maj, czerwiec 2006 we wszystkich wariantach ubezpieczenia grupowego Członków Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce.
Oznacza to, iż każdy Członek Związku dotychczas nie ubezpieczony, który złoży podpisaną Deklarację przystąpienia do ubezpieczenia (druk WGR – 3) w terminie do 30 czerwca 2006 r., zostanie objęty ochroną w ubezpieczeniu grupowym bez karencji.
Warunkiem jest, aby wpłynęła należna składka oraz aby data początku odpowiedzialności została określona najpóźniej na dzień 01/07/2006r.
To samo dotyczy osób, które są już ubezpieczone grupowo w TUnŻ Compensa S.A. i decydują się na zmianę dotychczasowego wariantu na nowy (ze składką 70 lub 65 PLN).
Powyższe nie ma zastosowania w odniesieniu do współmałżonków.
Jednocześnie pragnę poinformować, iż każdy ubezpieczony w TUnŻ Compensa S.A. otrzyma certyfikat, który będzie upoważniał do uzyskania zniżek na ubezpieczenia majątkowe. Zniżki te dotyczą:
10 % na ubezpieczenia komunikacyjne (w AC samochody nie starsze niż 10 lat o wartości nie mniejszej niż 10 000 zł; warunkiem uzyskania zniżki jest zawarcie ubezpieczenia majątkowego ze składką co najmniej 200 zł)
20 % na ubezpieczenie Rodzinne – Przedmiotem Ubezpieczenia Rodzinnego są: mieszkanie lub dom mieszkalny, budowle, budynki i pomieszczenia gospodarcze, ruchomości domowe (również w budynkach i pomieszczeniach gospodarczych), odpowiedzialność cywilna w życiu prywatnym, następstwa nieszczęśliwych wypadków oraz home assistance.
20% na ubezpieczenie Compensa Voyage – ubezpieczenie turystyczne

Szczegółowe informacje na temat zakresu oferowanych ubezpieczeń majątkowych mogą Państwo uzyskać na stronie www.compensa.pl

W celu zawarcia umowy ubezpieczenia majątkowego ze zniżką, należy udać się wraz certyfikatem do najbliższego Oddziału TU Compensa S.A. Certyfikaty upoważniające do niniejszej zniżki są w trakcie przygotowania i zostaną do Państwa przesłane w najbliższym czasie.

Z poważaniem

Mariusz Remisz
Pełnomocnik Prezesa Zarządu ds. Ubezpieczeń Grupowych TUnŻ Compensa S.A.

MEMBER OF VIENNA INSURANCE GROUP

Nasze sztandary

Rada Główna ZZM

Rozpoczynamy nowy cykl publikacji poświęcony związkowym sztandarom.

Organizacje zakładowe zachęcamy do nadsyłania ich zdjęć (awers+rewers) wraz z krótkim opisem.

Sztandar Rady Głównej ZZM wykonała **Anna Trutkowska**, z pracowni haftu artystycznego w Tczewie. Jednym z głównych inicjatorów tego pomysłu był **Andrzej Gajewski**, maszynista z Zajączkowa Tczewskiego. Podczas święcenia sztandaru 15. 11. 1992 r. w Częstochowie poczet tworzyli: **Henryk Śliwiok** – MD Katowice, **Mirosław Szewczyk** – MD Katowice (chorąży) oraz **Roman Gąsiorowski** – MD Zajączkowo Tcz.. ***R.***

Fot. R. Zarzecki

Ciągle pracujesz?
To miejsce czeka na Ciebie.
NATURA tour
www.naturatour.pl
REZERWACJA
Wczasy
z pełnym
wyżywieniem
od 349 zł/tydzień