Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIEŹ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 7/23

LIPIEC 2006

Nie sprzedawać lokomotyw

– str. 5

Triumf Żurawicy!

– str. 8–11

Regionalizacja po mało(polsku)

Już wkrótce może się okazać, że do stolicy polskich Tatr nie da się dojechać pociągiem. Od pewnego czasu połączenia kolejowe w Małopolsce, w tym m.in. na linii Kraków–Zakopane, są systematycznie wycinane. Można się tylko zastanawiać komu na tym zależy i dlaczego. Tak czy owak wszyscy tamtejsi kolejarze mają poważne powody do zmartwień.

W Polsce zawsze znajdą się tacy, którzy będą wciskać ciemnotę, że podczas upalnego lata można nie zarobić na sprzedaży zimnych napojów lub lodów. Sezon turystyczny trwa w Tatrach właściwie przez cały rok, ruch jest spory, ludzi trzeba dowieźć i odwieźć, bo nie wszyscy mają własne samochody lub korzystają z nich podczas wypoczynku. Dla władz lokalnych nie jest to jednak wystarczający powód, aby utrzymywać czy wręcz rozwijać połączenia kolejowe. Polityka Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego jest krańcowo odmienna. Prowadzone działania zmierzają do likwidacji linii i połączeń kolejowych oraz skierowania milionów turystów na drogi, czyli w tym konkretnym przypadku – na zatłoczoną „zakopiankę". Drogę w 70 procentach jednopasmową, na której jakikolwiek wypadek – jak choćby ostatnio w Stróży, wzrost natężenia ruchu czy też kilkustopniowy mróz powodują powstawanie gigantycznych korków. Nie wspomnę już o corocznych konkursach Pucharu Świata w skokach narciarskich czy tyleż ambitnych, co nierealnych planach organizowania innych zimowych zawodów – jak np. olimpiady.

Tymczasem małopolski samorząd z premedytacją likwiduje połączenia kolejowe i pozbawia region alternatywnych, ekologicznych środków komunikacji zubażając przy tym infrastrukturę transportową. Swoją cegiełkę dołożył do tego zakład przewozów regionalnych w Krakowie, który ponoć jeszcze nie rozliczył się z pieniędzy otrzymanych w 2005 roku. Zmieniło się jego kierownictwo, ale pożądanych efektów nie widać, skoro podjęto decyzję o odwołaniu pociągów. W czerwcu na linii Zakopane – Kraków zlikwidowano ich kilka, od 10 lipca – 14 kolejnych. W okresie wakacji będzie kursowało jeszcze 11 pociągów, ale od września już tylko 4, zaś od października raptem 3. Będą wyruszać do Krakowa o 5.33, 14.24 i 17.56. Do Zakopanego zaś odjeżdżać będą z grodu Kraka dwa składy – o 6.41 i 18.41 (cykl półdobowy?).

Samorząd tak organizuje transport, aby pozbawić pasażera możliwości wyboru środka komunikacji. Złorzeczą kolejarze mogący wkrótce stracić pracę, zacierają natomiast ręce inni przewoźnicy, zwłaszcza prywatni. Niedawno przedstawiciel jednego z leżących „na trasie" Kraków– Zakopane powiatów opowiadał o rosnącym zainteresowaniu koncesjami na przewozy busami, tak jakby wnioskodawcy wcześniej wiedzieli o likwidacji połączeń kolejowych. Wprawdzie nikt nikogo za rękę nie złapał, ale gdy w grę wchodzą duże pieniądze trudno wierzyć w przypadki. Przypadki rzucające cień na całą ideę regionalizacji. ***Bogusław Sady***

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
Druk: Drukarnia Kolejowa – Kraków
Okładka: Maszyniści CM Żurawica z Pucharem Prezesa PKP CARGO S.A Fot Rafał Zarzecki.

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.

Pod semaforem

Pracownicy PKP CARGO S.A., w tym członkowie ZZM, którzy aktywnie wspierali przedstawicieli załogi biorących udział w posiedzeniu Rady Nadzorczej spółki. Omawiano na nim m.in. wzbudzającą ogromne kontrowersje kwestię sprzedaży lokomotyw do PKP Przewozy Regionalne. Przyjeżdżając do Warszawy w samym środku upalnego lata, niekiedy w trakcie urlopów, załoga PKP Cargo pokazała jak ważne są dla niej losy spółki oraz wykazała wielką determinację.

Pomysłodawcy planu sprzedaży lokomotyw do Przewozów Regionalnych, kimkolwiek są. Ideę skwapliwie podchwycono w PKP S.A.(patrz referat Juliusz Engelhardta na str. 4), mimo fatalnych, wcześniejszych doświadczeń przy gospodarowaniu taborem. PKP było większościowym udziałowcem spółki Konsorcjum Taborowe, które sprzedało prywatnej firmie po drastycznie zaniżonej cenie kilkadziesiąt lokomotyw. Śledztwo w tej sprawie prowadzi małopolska policja.

Stan zapalny

Rozmowa z Leszkiem Miętkiem, prezydentem ZZM

– W środku upalnego lata wrze również na kolei . Udało się zażegnać poważny konflikt w spółce Szybka Kolej Miejska w Trójmieście.

– Do znudzenia mówimy wkoło o gotowości do dialogu społecznego, ale zaczyna to pomału przypominać głos wołającego w puszczy. Po raz kolejny reprezentacja właściciela – czyli przedstawiciel PKP S.A. – podjęła rozmowy dopiero pod groźbą strajku. Niewiele brakowało, by w sezonie doszło do poważnego utrudnienia w ruchu pociągów na Wybrzeżu, a pewnie i nie tylko tam. Szkoda, że zarządowi PKP S.A. nie starczyło wcześniej chęci, odwagi, a może zwyczajnie dobrej woli żeby rozmawiać z partnerami na temat zmiany kierownictwa SKM. Pracownicy tej spółki utożsamiali się z poprzednim zarządem i wiązali z nim duże nadzieje na rozwój SKM. Zawód kolejarza to wprawdzie dla wielu pasja, ale ciąży na nas także inna wielka odpowiedzialność – utrzymania bytu własnych rodzin. Ludzie mieli prawo, by się o to obawiać, a obowiązkiem właściciela oraz pracodawcy jest dialog społeczny. Tymczasem nawet nie zadano sobie trudu wyjaśnienia załodze powodów zmian.

– To staje się niestety normą na kolei.

– Faktycznie, sytuacja się powtórzyła i problem dotyczy rzeczywiście nie tylko SKM. Brak dialogu społecznego tworzy stan zapalny, który może się przerodzić w otwarty konflikt, którego skutków nikt – ani strona rządowa, pracodawców, ani nawet związki zawodowe – nie jest w stanie do końca przewidzieć. Bardzo niepokoi mnie arogancka postawa przedstawicieli resortu transportu oraz fatalne traktowanie partnerów społecznych i generalnie pracowników. Łatwo zabrnąć w ślepy zaułek, trudniej będzie z niego wyjść. Czy to się komuś podoba, czy nie, wielu punktów „Strategii" oraz działań właściciela załoga nie rozumie lub się z nimi nie zgadza. Ministrowie czy prezesi przychodzą i odchodzą, a my na kolei zostajemy. Każdy chce nadal pracować, więc to walka o przetrwanie. Byt kolei jest zagrożony. Nie możemy biernie przyglądać się jej niszczeniu i likwidacji naszych miejsc pracy.

– W obliczu otwarcia rynku kolejowych przewozów towarowych nagle pojawia się koncepcja sprzedaży lokomotyw PKP CARGO do spółki Przewozy Regionalne.

– Tak, i co ciekawe, niebywale trudno znaleźć autora tego pomysłu, którego bezpośrednim wykonawcą stałoby się oczywiście kierownictwo PKP CARGO S.A. Dominuje powszechnie opinia, że mamy do czynienia z inspiracją czynników zainteresowanych osłabieniem rynkowej pozycji tej spółki. Na posiedzeniu Rady Nadzorczej spółki przedstawiciele załogi wyrazili swoje stanowisko, że plany są bardzo szkodliwe dla spółki PKP CARGO S.A. i kryją poważne zagrożenia. Mówimy bowiem o sprzedaży lokomotyw spółce winnej CARGO ok. 600 mln złotych, a to tylko część długów PR. Kto zagwarantuje, że po naprawie nie zajmie ich komornik skoro właściciel upiera się, by nie robić na nie zastawu? Mieliśmy przecież już przypadki zajęcia lokomotyw w Lublinie i Czerwieńsku. Wreszcie kto zagwarantuje, że nie trafią potem do konkurencji ? Lokomotywa EU 07 jest uniwersalna i może służyć nie tylko przewozom pasażerskim.

Przypominam, że w rządowej „Strategii" zakłada się regionalizację, a zatem przekazywanie majątku, także taboru, do samorządów. Dla władz lokalnych – organizatorów systemu transportowego w regionie – przewozy kolejowe nie muszą być priorytetem. Nie trzeba dużej wyobraźni, by uświadomić sobie, że lokomotywy zostaną wówczas sprzedane temu, kto zapłaci najwięcej. Mówię tylko o poważnych zagrożeniach związanych z naszymi miejscami pracy. A przecież koncepcja sprzedaży 74 lokomotyw do spółki Przewozy Regionalne nie znajduje także ekonomicznego uzasadnienia, gdyż pociąga za sobą choćby konieczność dublowania zaplecza technicznego i magazynów oraz utrudnia ułożenie obiegów.

Czy to się komuś podoba, czy nie, wielu punktów „Strategii" oraz działań właściciela załoga nie rozumie lub się z nimi nie zgadza. Ministrowie czy prezesi przychodzą i odchodzą, a my na kolei zostajemy.

– W obliczu liberalizacji rynku przewozów towarowych zarządowi PKP CARGO nie jest zapewne na rękę taka transakcja. Czy wiadomo, jak zapatruje się na nią kierownictwo spółki?

– Trudno mi to oceniać, ale bez wątpienia zarząd PKP CARGO znalazł się

dokończenie na str. 4

Monopol profesora

Na konferencji o polskiej polityce transportowej w Senacie RP 30 czerwca Juliusz Engelhardt z Rady Nadzorczej PKP S.A. przedstawił swój punkt widzenia na kwestię podziału taboru. Ponieważ temat budzi ogromne kontrowersje wśród pracowników PKP CARGO S.A przedstawiamy fragment jego referatu.

„Jak już wspomniano procedury podziału nieruchomości pomiędzy utworzone spółki Grupy PKP są niezmiernie złożone i długotrwałe, ale tak skomplikowane procedury nie dotyczą jednak majątku ruchomego i wobec tego jego przekazywanie do spółek nie powinno nastręczać trudności. Niemniej jednak właśnie w tej sprawie popełniono w 2001 roku fatalny błąd, którego implikacje są długofalowe. Chodzi o przyporządkowanie trakcji i zaplecza warsztatowego wraz z maszynistami do spółki przewozów towarowych PKP Cargo S.A. zamiast podziału całej trakcji i zaplecza warsztatowego wraz z maszynistami pomiędzy PKP Intercity, PKP Przewozy Regionalne i PKP Cargo S.A. Było to jedyne logiczne rozwiązanie podziałowe mające na celu stworzenie rzeczywistych operatorów kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych. Podziału tego jednak nie przeprowadzono przede wszystkim pod silną presją związków zawodowych. Warto podkreślić, że w tym przypadku mamy do czynienia z pewnym rodzajem monopolu związkowego wymuszającego określone rozwiązania organizacyjne, który po cichu popiera część kadry kierowniczej PKP Cargo SA i którego obawia się – niesłusznie – każdy kolejny rząd. To nie kierownictwo PKP, a właśnie ten monopol zdecydował również, że po przekazaniu do spółki PKP Przewozy Regionalne wszystkich elektrycznych zespołów trakcyjnych (ezt), maszyniści obsługujący te zespoły pozostali pracownikami PKP Cargo SA i teraz spółka Przewozy Regionalne „wynajmuje" maszynistów do obsługi własnych ezt" – napisał Engelhardt w referacie pn. „Ekonomiczne uwarunkowania funkcjonowania Grupy PKP S.A. dziś i w najbliższych latach".

Przedstawicieli świata nauki często cechuje kategoryczność wygłaszanych opinii i przeświadczenie o własnej nieomylności. Problem pojawia się wówczas, gdy usiłują nachalnie lansować oderwane od rzeczywistości koncepcje oraz snują rozmaite spiskowe teorie – np. o „monopolach" – rozgłaszając przy tym, że mają monopol na prawdę. Profesorowi dr. hab. Juliuszowi Engelhardtowi z Uniwersytetu Szczecińskiego, jako członkowi Rady, wyraźnie mylą się role. Ostatnie wydarzenia pokazują, że znalazł jednak wiernych słuchaczy i wykonawców w PKP S.A. ***(wit)***

Stan zapalny

dokończenie ze str. 3

w dość niezręcznej sytuacji. Nie bardzo może się od tego odżegnywać, skoro takie jest życzenie właściciela, który na dodatek bardzo silnie naciska.

Nie ukrywam, że o sprzedaży lokomotyw rozmawiam również z parlamentarzystami. Informowałem też o sprawie wicepremiera Andrzeja Leppera, bo zagrożony jest majątek narodowy. W przypadku dokonania tej transakcji przedstawiciele załogi rozważą również złożenie do prokuratury wniosku o popełnienie przestępstwa działania na szkodę PKP CARGO. Podkreślam, że nie znam związku zawodowego działającego w tej spółce, który popierałby ideę sprzedaży lokomotyw do PR. Wszyscy widzimy jak permanentnie próbuje się szatkować jeden organizm, jakim jest polska kolej, doprowadzając do chorej rywalizacji między spółkami Grupy PKP. Trudno oprzeć się wrażeniu, że to nie przypadkowe działania.

– Przedstawiciele załogi w Radzie Nadzorczej PKP CARGO, w tym oczywiście i Pan, otrzymali silne wsparcie pracowników.

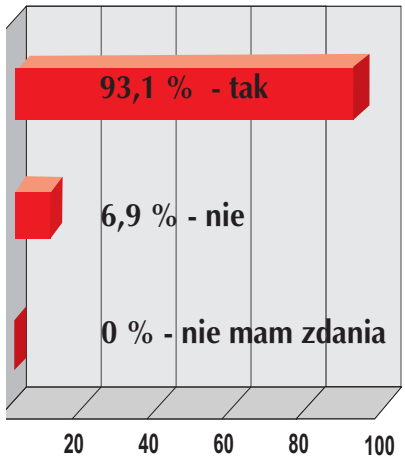
– Wszyscy ludzie zebrani przed siedzibą PKP CARGO pokazali niezwykłą determinację w walce o swoje miejsca pracy. Dziękuję im za wsparcie naszych działań. Osobiście czuję presję, znam oczekiwania środowisk pracowniczych i wiem, że muszę im sprostać. Mam nadzieję, że uda się uniknąć wybuchu rosnącego niezadowolenia społecznego. Ale na pewno gry na czas i lekceważenia ze strony rządowej nie zamierzam już więcej tolerować.

– Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał Rafał Zarzecki

SONDA

Jak uważasz, czy koncepcja sprzedaży lokomotyw z PKP CARGO S.A. do PKP Przewozy Regionalne Sp.z o.o. jest celowym działaniem na osłabienie pozycji PKP CARGO S.A.?



Źródło: www.zzm.org.pl

Nie sprzedawać lokomotyw!

Pięciuset pracowników PKP CARGO S.A. spotkało się 5 lipca przed siedzibą tej firmy, gdzie odbywało się posiedzenie Rady Nadzorczej. Zatroskani o przyszłość spółki chcieli być świadkami podejmowanych decyzji.

W drodze na Grójecką.

Rada miała się m.in. zająć koncepcją sprzedaży 74 lokomotyw do Przewozów Regionalnych. Wśród przedstawicieli niemal wszystkich związków zawodowych działających w PKP CARGO którzy pojawili się w Warszawie było ponad 300 członków ZZM. Zastali zaryglowane drzwi do budynku, wzmocnione siły ochroniarzy, a nawet... policjantów. Choć atmosfera była gorąca i ponad 30 stopni w cieniu, brakowało wody, a ochrona nie wpuszczała nawet do toalety obyło się bez incydentów. Podczas gdy reprezentanci załogi w Radzie Nadzorczej PKP CARGO: Leszek Miętek, Krzysztof Czarnota i Marek Podskalny brali udział w posiedzeniu zebrani skandowali pod budynkiem hasło „nie sprzedawać lokomotyw" oraz śpiewali pieśni patriotyczne. Trzej przedstawiciele pracowników złożyli Radzie projekt uchwały zalecający Zarządowi PKP CARGO odstąpienie od sprzedaży lokomotyw. Wniosek ten Rada jednak odrzuciła większością głosów, co załoga skwitowała przeraźliwymi gwizdami. Niektórych uspokoiła nieco informacja, że na razie Rada zleciła Zarządowi PKP CARGO zbadanie sprawy i oczekuje wyjaśnień od których uzależnia dalsze decyzje. Większość rozczarowanych nie kryła jednak, że nastawia się na kolejne wizyty i to – być może – nie tylko na Grójeckiej.

(raz)

Śpiewano patriotyczne pieśni.

Ochrona zabarykadowała sie w budynku.

Niespokojne wyczekiwanie.

Przedstawiciele załogi w Radzie Nadzorczej.

Komitet strajkowy w CARGO

Związki zawodowe działające w spółce przekształciły się w Krajowy Komitet Strajkowy PKP CARGO S.A. Podjęto decyzję o przeprowadzeniu wśród załogi referendum strajkowego. Poniżej prezentujemy przyjęte uchwały oraz wzór karty do głosowania.

Uchwała nr 1

W związku z niespełnieniem przez Zarząd PKP CARGO S.A. postulatu nr 3 w ramach sporu zbiorowego dotyczącego podwyżki płac o 50 zł w uposażeniu zasadniczym od 1.07.2006 r. dla wszystkich zatrudnionych w spółce pracowników na dzień 1.07.2006 r. Związki Zawodowe działające w spółce PKP CARGO S.A. z dniem 5.07.2006 r. przekształcają się w Krajowy Komitet Strajkowy PKP CARGO S.A.

Ustala się że siedzibą Krajowego Komitetu Strajkowego przy PKP CARGO S.A. jest Biuro Rady Krajowej Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, 02-021 Warszawa ul. Grójecka 17. Telefon kontaktowy (022) 474 26 15, fax (022) 474 26 16, adres e-mail: rkzzm@wp.pl

Uchwała nr 2

1. Krajowy Komitet Strajkowy w PKP CARGO S.A. zarządza przeprowadzenie w dniach 12–21 lipca 2006 r. we wszystkich Zakładach PKP CARGO S.A. – REFERENDUM dotyczącego podjęcia akcji strajkowej w związku z niespełnieniem przez Zarząd PKP CARGO S.A. postulatu nr 3 dotyczącego podwyżki płac od 1.07.2006 r.
2. Ustala się treść pytania referendalnego:

„Czy jesteś za podjęciem strajku w przypadku niewdrożenia przez Zarząd PKP Cargo S.A. podwyżki płac minimum o 50 złotych w uposażeniu zasadniczym od 1 lipca 2006 r. dla każdego zatrudnionego na dzień 1.07.2006 r."

3. Zobowiązuje się Zarządy Zakładowe Związków Zawodowych wchodzących w skład Komitetu Strajkowego o powołanie wspólnych Zakładowych i Sekcyjnych Komisji Referendalnych do dnia 12.07.2006 r.
4. Imienne wykazy składów Komisji Referendalnych z podaniem Zakładu Pracy, Sekcji oraz Związku Zawodowego, z którego jest członek Komisji należy przesłać e– mailem na adres: rkzzm@wp.pl, lub faxem na numer (022) 474 26 16 do dnia 12.07.2006 r.
5. Komisje Referendalne w dniach przeprowadzania referendum pracują w godzinach ustalonych przez Zakładowe Komisje Referendalne.
6. Skrócone zestawienia wyników referendum należy przesłać e– mailem na adres: rkzzm@wp.pl, do dnia 24.07.2006 r. oraz zbiorcze zakładowe protokoły Komisji Referendalnych należy przesłać pocztą „PIORYTET" niezwłocznie po obliczeniu głosowania na adres siedziby Komitetu Strajkowego tj. Biuro Rady Krajowej Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, 02-021 Warszawa, ul. Grójecka 17.
7. Oryginalne listy uczestniczących w głosowaniu oraz karty z głosami należy zabezpieczyć i przechować w Zakładowych Komisjach Referendalnych.

Czy jesteś za podjęciem strajku w przypadku niewdrożenia przez Zarząd PKP CARGO S.A. podwyżki płac minimum o 50 złotych w uposażeniu zasadniczym od 1 lipca 2006r dla każdego zatrudnionego na dzień 1.07.2006 r.?*

TAK **NIE**

* znakiem X zaznaczyć właściwe pole

Personalia

Czesław Warsewicz od 30 czerwca pełni obowiązki prezesa zarządu PKP Intercity sp. z o.o.
Urodził się 22 VI 1969 r., absolwent Wydziału Zarządzania i Marketingu Szkoły Głównej Handlowej. Następnie prowadził pracę naukowo– badawczą w Katedrze Zarządzania Strategicznego SGH. W latach 1997–2000 kontynuował pracę badawczą w Kolegium Gospodarki Światowej SGH w Podyplomowym Studium Doktoranckim.

W latach 1993–1999 w sektorze prywatnym, w tym m.in. z: Company Assistance sp. z o.o., Raab Karcher Energieservice sp. z o.o. Od 1997 r. przez 9 lat związany ze spółką giełdową Provimi – Rolimpex S. A., ostatnio pełnił w niej funkcję dyrektora finansowego i członka zarządu Rolimpex – Nasiona sp. z o.o. W styczniu 2006 r. został członkiem zarządu – dyrektorem finansowym PKP Intercity. Włada biegle językiem angielskim i rosyjskim oraz w stopniu komunikatywnym językiem niemieckim. Aktywny sportowo, uprawia narciarstwo, lubi piesze wycieczki górskie.

(wit)

Mirosław Antonowicz (47 lat), były dyrektor Biura Planowania i Analiz Ekonomicznych PKP CARGO SA, został wiceprezesem Urzędu Transportu Kolejowego ds. regulacji rynku kolejowego. Ukończył Wydział Zarządzania Uniwersytetu Warszawskiego. Jest doktorem nauk ekonomicznych. W PKP pracował ponad 20 lat, najpierw w Centralnej DOKP. Później był pracownikiem Biura Strategii Dyrekcji Generalnej PKP. W Dyrekcji Przewozów Towarowych pełnił funkcję dyrektora Wydziału Marketingu, a w Dyrekcji Kolejowych Przewozów Towarowych CARGO – dyrektora Wydziału Planowania i Strategii. Po powstaniu PKP CARGO S.A. został członkiem zarządu– dyrektorem ds. handlowych oraz ds. marketingu i handlu. W latach 2003– 2004 był zastępca dyrektora Biura Strategii, Inwestycji i Rozwoju PKP CARGO S.A.

(MINC)

Andrzej Osipów został prezesem zarządu spółki Szybka Kolej Miejska.

Urodzony 31.03.1953 r., jest absolwentem Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu. Ukończył także podyplomowe studia o specjalnościach: Prawo Europejskie (UMK Toruń) oraz Integracja Europejska (Uniwersytet Gdański).

Karierę zawodową rozpoczął w Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego w Gdańsku. Potem związał się z Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych nr 12 w Gdańsku (późniejsze Zakłady Budownictwa Kolejowego w Gdańsku), gdzie był m.in. starszym magazynierem, dyspozytorem, technikiem, majstrem, a w latach 1991–2001 dyrektorem. Ostatnio był prezesem Przedsiębiorstwa Robót Komunikacyjnych w Gdańsku, a także członkiem Rady Nadzorczej Zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A.

Ponadto w latach 1980–1989 przewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ Solidarność w Przedsiębiorstwie Robót Kolejowych nr 12 w Gdańsku. Podczas stanu wojennego wyrokiem sądu Marynarki Wojennej skazany na 4 lata pozbawienia wolności i 2 lata pozbawienia praw publicznych. Interesuje się prawem, polityką, historią.

(raz)

Z prac ALE

W posiedzeniu zarządu ALE 15–16 czerwca w Aachen uczestniczyło 13 szefów maszynistowskich związków zawodowych z całej Europy.

Omawiano bieżące sprawy, którym zajmują się organizacje zrzeszone w ALE oraz starania o włączenie ALE do sektorowego dialogu społecznego na tematy kolejowe. Wysłuchano sprawozdań ekspertów pracujących w grupach roboczych Europejskiej Agencji Kolejowej (ERA). Wiele uwagi poświęcono również przygotowaniom do kongresu ALE, który odbędzie się w Brnie w dniach 25–27 października. Dokonano także zmian w statucie organizacji.

– *Postulowałem, aby ALE zintensyfikowało wspólne działania dotyczące układów zbiorowych i warunków pracy europejskich maszynistów. To niezwykle ważne wyzwanie w dobie liberalizacji rynku. Musimy zadbać o naszą grupę zawodową* – powiedział obecny na posiedzeniu prezydent ZZM **Leszek Miętek**. Rozmawiano również o porozumieniu z Grupą Rail4chem w sprawie europejskiego układu zbiorowego pracy dla maszynistów, mającego m.in. regulować sprawy ich zatrudniania i wynagradzania podczas pracy poza granicami.

■

Triumf Żurawicy!

Finałowa para.

Gdyby Orły Janasa grały na mundialu z takim zaangażowaniem i determinacją jak uczestnicy IX Turnieju Piłki Nożnej w Iławie pewnie przywieźliby z Niemiec medale. Trudy turnieju najlepiej spośród 19 startujących ekip wytrzymała CM Żurawica, która wywalczyła Puchar Prezesa PKP CARGO pokonując w finale CM Katowice 3:1.

Zwycięstwo Żurawicy było niespodzianką. Sukcesu nie spodziewali się sami jej gracze, którzy planowali powrót do domów wcześniejszym pociągiem. Zostali jednak dłużej i na pewno nie żałowali. W drodze do finału pozostawili w pobitym polu wiele faworyzowanych ekip. Wygrywali skromnie, ale nie stracili do tego czasu żadnej bramki. W meczach grupowych rozgrywanych na głównym i bocznym boisku czwartoligowego obecnie Jezioraka odprawili z kwitkiem CM Łazy i Białystok po 1:0, w grupach półfinałowych CM Skarżysko także 1:0 oraz zremisowali bezbramkowo z Ostrowem Wlkp. Cały swój kunszt pokazali w finale, który mogli wygrać nawet wyżej, ale nie wykorzystali rzutu karnego. Bramki strzelili: **Antoni Marek, Edward Przyboś i Dariusz Kornak** a dla pokonanych **Grzegorz Glomb.** W szeregach zwycięzców brylował zwłaszcza wybrany najlepszym zawodnikiem turnieju Kornak.

Reprezentacja maszynistów.

CM Ostrów Wlkp.

Składy drużyn:

CM Żurawica – Zbigniew Kulig, Stanisław Zając, Eugeniusz Pawliszko, Antoni Marek, Krzysztof Krasucki, Adam Jeżowski, Aleksander Grzegorzewski, Krzysztof Kisielewicz, Mieczysław Tarnawski, Edward Przyboś, Dariusz Kornak, Piotr Piróg, Krzysztof Chrzanowski., Jerzy Perczyk, Jerzy Pawłucki, Adam Podbilski, Marek Niemy.

CM Katowice – Ryszard Wyduba, Marek Gabryś, Marek Lubaszek, Dariusz Rybak, Grzegorz Glomb, Kazimierz Gołąbek, Marek Fabian, Andrzej Skwarek, Eugeniusz Kurtyna, Janusz Janerka, Mirosław Kossakowski, Paweł Kołodziej, Zbigniew Tajer, Stanisław Tyra, Henryk Gmur, Andrzej Szmigiel, Zbigniew Wanat.

CM Ostrów Wlkp. – Leszek Nowak, Józef Grzegorowski Andrzej Skupiński, Norbert Glomb, Ireneusz Balon, Mirosław Ryciel, Tadeusz Bieniek, Grzegorz Bakalarczyk, Ryszard Krajcer, Andrzej Gibas, Dariusz Szota, ArturTas, Paweł Adamski, Janusz Cerbiński, Sławomir Chmiela

Reprezentacja Maszynistów – Zbigniew Apostel, Wiesław Piatkowski, Mirosław Jędrzejewski, Stefan Panek, Stanisław Wolski, Joanna Borowy, Zygmunt Mizera, Sławomir Centkowski, Zbigniew Gęborys, Jan Grzegorczyk, Zbigniew Wietecha, Czesław Białek, Roman Strosek, Jerzy Chojnacki, Stanisław Zając, Andrzej Zalewski, Andrzej Wodzyński, Krzysztof Ciećka, Leszek Miętek, Rafał Zarzecki oraz gościnnie Marek Podskalny i Krzysztof Czarnota

Joanna Borowy ustala taktykę.

Finałowym rywalom Żurawicy – CM Katowice – oprócz srebrnych medali i Pucharu Prezydenta ZZM przypadło również miano najskuteczniejszej drużyny zawodów i tytuł króla strzelców dla **Henryka Gmura.** Zespół ten w tym roku wręcz gromił swoich przeciwników – CM Łódź 5:1 oraz CM Warszawę 3:0. W półfinałach katowiczanom nie dały rady mający wcześniej większą grupę i jeden mecz więcej na koncie CM Szczecin (1:0) oraz CM Bydgoszcz (0:0).

Ubiegłoroczną pozycję obronili zawodnicy CM Ostrów Wlkp., którzy w meczu o trzecią lokatę pokonali CM Bydgoszcz 2:0 (bramki: **Mirosław Ryciel i Artur Tas**). Grali równo i skutecznie, strzelając w całym turnieju 9 bramek (prawie dwie na mecz), zdobywając Puchar Przewodniczącego Warmińsko-Mazurskiego ZZM w Iławie.

dokończenie na str. 10

Piotr Horoszko w trykocie ZZM.

Triumf Żurawicy !

Nie wiemy, komu sprzyjał prezes Wach

Futbol łączy

Jak to w sporcie, zdarzały się i kontuzje

dokończenie ze str. 9

Bydgoszczanie zaś bronili w całym turnieju niczym Włosi na mundialu i nie stracili do „małego finału" żadnego gola. Nic więc dziwnego, że statuetka dla najlepszego goalkipera turnieju trafiły do strzegącego ich bramki **Krzysztofa Stępniuka.**

Wiele emocji dostarczył również niezwykle prestiżowy mecz Dyrektorzy – Maszyniści, sędziowany przez pierwszoligowego arbitra **Zdzisława Bakaluka**. Do przerwy, mimo rozegranych kilku meczów wcześniej, nasi zawodnicy rozgrywali dobre spotkanie z wyjątkowo zmotywowanym rywalem, w którego składzie pierwsze skrzypce grali członkowie zarządu – prezes **Władysław Szczepkowski** oraz **Zenon Kozendra**. Po fantastycznej, solowej akcji **Zbigniewa Gęborysa** objęli prowadzenie, którego jednak nie udało się utrzymać do przerwy. Wyrównujący gol był typową bramką „do szatni", zaś zaraz po przerwie Dyrektorzy wyszli na prowadzenie. Mimo hura-

Prezes Szczepkowski rwał się do gry

Końcowa klasyfikacja Turnieju

1. CM Żurawica
2. CM Katowice
3. CM Ostrów Wlkp.
4. CM Bydgoszcz
5. CM Skarżysko Kam.
6. CM Szczecin
7. CM Poznań
8. CM Czerwieńsk
9. CM Olsztyn
10. CM Bialystok
11.CM Kraków
12. CM Łódź
13. CM Nowy Sącz
14. CM Czechowice
15. SKM Gdynia
16 – 17. CM Warszawa CM Łazy
18. Holandia
19. CM Gdynia

Kto powiedział, że futbolem nie interesują się panie.

ganowych ataków Maszynistów wynik długo nie ulegał zmianie. W ataku brylowała zwłaszcza **Joanna Borowy** z Biura Rady Krajowej, której niewiarygodne wprost dryblingi siały istny popłoch wśród przeciwników. Nawet jej nie udało się jednak zmusić do kapitulacji bramkarza Dyrektorów **Piotra Horoszki**. – Bez wątpienia wpływ na to miał mylący trykot bramkarza rywali, który wystąpił w stroju ZZM – żartował prezydent **Leszek Miętek**. Trud jaki włożyła w ten występ nasza zawodniczka doceniła liczna publiczność, zagrzewająca do boju występującą z numerem szóstym Joasię hasłem „pokryć szóstkę". Wśród ubranych w białe koszulki kibiców ZZM można było również dostrzec prezesa PKP S.A. **Andrzeja Wacha.** Najwierniejszym fanem wybrano **Jerzego Tomczaka** z CM Łódź.

Remis był w zasięgu ręki, ale jedną z kont Dyrektorów na kolejną bramkę zamienił **Rafał Szczepański**, który tym sposobem ustrzelił hat– tricka. Wyszło więc gościnnie, a okazja do rewanżu za porażkę 1:3 jeszcze się nadarzy. Mniejsza zresztą o wynik – najważniejsza była świetna zabawa

Turniejowi towarzyszyły inne imprezy o charakterze integracyjno – wypoczynkowym dodatkowo podgrzewające wspaniałą atmosferę. Na pierwszy plan wysunął się piknik nad Jeziorakiem którego gwoździem był koncert zespołu Żuki, grającego muzykę legendarnego zespołu The Beatles. Specjalne podziękowania należą się więc organizatorom, z **Henrykiem Kopańskim** na czele, którzy nie zrażeni ubiegłorocznym wypadkiem robili co tylko możliwe, aby wszyscy spośród 400 gości wywieźli z Iławy dobre wspomnienia. ***(raz)***

P.S.
CM Szczecin ufundował puchary dla drużyny, która straciła najwięcej bramek – CM Gdynia, najlepiej integrującego się zespołu – SKM Gdynia oraz Jana Grzegorczyka – kończącego karierę zawodniczą, zaś CM Łódź – dla CM Białystok za postawę fair– play podczas ubiegłorocznego turnieju.

Henryk Kopański i Zbigniew Malinowski wśród okazałych pucharów.

Wina, ale czyja ?

Odpowiedź na pytanie o podstawy odsuwania przez pracodawcę od czynności służbowych drużyny trakcyjnej uczestniczącej w wypadku kolejowym jest na pozór prosta. Życie to jednak bardziej skomplikowana materia.

Artykuł 42 par. 4 Kodeksu pracy (Kp) pozwala w przypadkach uzasadnionych potrzebami pracodawcy powierzyć pracownikowi inną pracę niż określona w umowie, na okres trzech miesięcy w roku kalendarzowym, jeżeli nie spowoduje to obniżenia wynagrodzenia i odpowiada kwalifikacjom pracownika. Biorąc pod uwagę stres wywołany uczestnictwem w wypadku kolejowym, decyzja taka umożliwi mu psychiczny odpoczynek i przyczyni się do zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Warto jednak podkreślić, że w tym przypadku nie jest wymagane wypowiedzenie pracownikowi dotychczasowych warunków pracy lub płacy.

Pracownik w określonych okolicznościach może odmówić poleceniu przeniesienia do innej pracy. Według Sądu Najwyższego (SN) – „zatrudniony odmawiający wykonania sprzecznego z art. 42 par. 4 Kp polecenia kierującego go do innej pracy nie uchybia obowiązkowi pracowniczemu". Umowa o pracę nie może być zatem z nim rozwiązana na podstawie art. 52 par.1 pkt 1, czyli z powodu ciężkiego naruszenia podstawowych obowiązków pracowniczych. Takie wnioski wynikają z wyroku SN z 18 listopada 1999 r. (sygn. I PKN 370/99). Sąd Najwyższy uznał m.in., że „władza pracodawcy wydawania poleceń nie ma charakteru absolutnego". Oznacza to, że pracownik może odmówić wykonania polecenia wykraczającego poza ramy przyznanego pracodawcy prawa i wcale nie dokonuje wówczas „dowolnej oceny polecenia przełożonego". Z kolei w wyroku z 4 października 2000 r. SN wyjaśnił, że pod pojęciem „kwalifikacje" należy rozumieć nie tylko przygotowanie zawodowe pracownika (formalne wykształcenie, doświadczenie zawodowe, umiejętności), ale także właściwości psychotechniczne oraz zdolności do wykonywania pewnych czynności z punktu widzenia zdrowia psychicznego (sygn. I PKN 61/00).

W PKP CARGO S.A. sprawy te częściowo są regulowane przez Zakładowy Układ Zbiorowy Pracy oraz decyzję nr 203 prezesa zarządu PKP CARGO S.A. z 6 grudnia 2005 r. (Program działań w PKP CARGO S.A. na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2006 roku). Wadą tego ostatniego dokumentu jest jednak fakt, że został opracowany na podstawie instrukcji R– 3, która utraciła moc prawną w 2005 roku. Zgodnie z par. 8 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 28 czerwca 2005 roku w sprawie katastrof i wypadków kolejowych, zadaniem komisji powypadkowych jest ustalanie: okoliczności i przyczyny wypadku oraz wnioski zapobiegawcze. Komisja ta nie ma uprawnień do orzekania o winie pracownika – uczestnika wypadku, gdyż decyduje o niej organ do tego powołany.

Świt na stacji Jasło. *Fot. Krzysztof Kulczycki*

Powstaje więc pytanie w oparciu o jaki dokument pracodawca będzie orzekał o winie bądź stopniu winy uczestnika wypadku. Trzeba pamiętać, że skład komisji powypadkowej budzi poważne zastrzeżenia, gdyż PKP PLK S.A. niejednokrotnie bywa sędzią w swojej własnej sprawie, co jest ewidentnym naruszeniem zasady niezależności, bezstronności i niezawisłości działania komisji powypadkowej. Zgodnie z Kodeksem pracy kara może być zastosowana po udowodnieniu pracownikowi winy bądź wyrządzonej szkody, przy czym ciężar znalezienia dowodu spoczywa na pracodawcy. Według zapisów Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla pracowników zatrudnionych przez zakłady PKP CARGO S.A., pracodawcą dla drużyn trakcyjnych jest dyrektor zakładu (par. 2 ust. 1 pkt b).

Duże znaczenie dla prawidłowego ustalenia winnych i stopnia ich winy ma ponadto kompleksowość dochodzenia i rzeczywista ocena wypadku. Ewentualne konsekwencje powinny być wyciągane także wobec kadry kierowniczej. Trudno bowiem dać wiarę, że zastępcy dyrektorów np. ds. eksploatacyjnych, automatyki sterowania ruchem kolejowym, drogownictwa kolejowego lub służby ruchu nie wiedzą, jak wysłużone są urządzenia bądź pojazdy trakcyjne. Stan techniczny infrastruktury – ważny czynnik bezpieczeństwa ruchu kolejowego – systematycznie pogarsza się. Dla przypomnienia, wedle ubiegłorocznych danych PKP S.A., stan tylko 5 proc. spośród wszystkich urządzeń stacyjnych oraz ok. 20 proc. rozjazdów i torów oceniono jako dobry. Tyle, że ta fatalna sytuacja nie znajduje jakoś odzwierciedlenia w protokołach końcowych komisji powypadkowych.

Eugeniusz Śliwiński
Komisja Obrony Praw Pracowniczych

Fenomen kabiny

„Ktoś kto kocha kolej, nigdy nie przejdzie obojętnie obok stojącego przy składzie, pozornie uśpionego elektrowozu" – rozpoczyna opowiadanie „Maszynista" Dariusza Dołubizno. To swoisty hołd autora – także maszynisty – dla będącego już na emeryturze od 1996 r. ojca Włodzimierza, którego wspomnienia z 40– letniej pracy "na kołach" czyta się jednym tchem. Oto fragmenty opowiadania.

Fot. M. Kaczmarczyk.

To także hołd dla całej grupy zawodowej, bo cyt: „charakteryzuje ją spośród wszystkich kolejowych stanowisk bodaj największe ryzyko podczas wykonywania czynności służbowych. Mimo, iż kolej uważana jest za jeden z najbezpieczniejszych środków transportu, jednak wypadki (od których żaden rodzaj komunikacji zbiorowej uchronić się nie może) przeważnie są bardzo poważne w skutkach. Nieustannie zbierają one wśród drużyn trakcyjnych tragiczne żniwo. Może dlatego, że zawsze dużym piętnem odbijały się na mnie wiadomości o takich wydarzeniach, postanowiłem z niekłamaną radością oznajmić światu, iż mój Ojciec przeprowadził szczęśliwie wszystkie swoje pociągi. Oznajmić niejako w hołdzie dla tej garstki maszynistów i ich pomocników, którym przez okrutny los nie dane było dotrzeć do celu podróży. Ich służby zakończyły się w lesie, na łuku, wśród bezdroży, gdzieś między stacjami...

Przejście na prawą stronę

Na początku maja 1969 r. przeżyłem na Pt47 – 12 jedną z najniebezpieczniejszych historii jako maszynista. Prowadząc z Tyburskim międzynarodowy pociąg pośpieszny Kraków – Erfurt, na szlaku Miękinia – Środa Śląska przy rozkładowej prędkości 100 km/h wyskoczył z szyn pierwszy wózek tendra. Nagłe hamowanie! Pełen tender wody i węgla. Podskakiwanie wózka po podkładach spowodowało urwanie wszystkich sztyc resorowych. Pod naporem węgla pękły drewniane zastawy przy tendrze w budce maszynisty. Nim się zatrzymaliśmy zsypało się go do budki tyle, że ledwie starczyło miejsca dla nas. Wychodziliśmy oknami, gdyż drzwi zostały dokładnie zasypane.

Na spalinówkach

W 1970 r. lokomotywownia Wrocław Główny przejęła od Ostrowa Wielkopolskiego wszystkie pociągi warszawskie. Jednocześnie do naszej szopy zaczęły przychodzić lokomotywy serii ST43. (...) Gdy zaczęliśmy ponownie jeździć pociągami do Warszawy, zazdrośni maszyniści ostrowscy robili nam kawały. Najczęściej zakręcali ręczne hamulce w wagonach, abyśmy opóźniali pociągi. Czyniąc w ten sposób, mieli chyba nadzieję na ich – przynajmniej niektórych – odzyskanie. Gdy to nie pomogło, na peronach zaczęli pojawiać się miejscowi instruktorzy, pilnie wypatrujący usterek podwozia. Gdy zauważyli byle błahostkę, polecali wypięcie lokomotywy ze składu robiąc defekt maszyny, aby poprowadzić pociąg dalej swoim taborem z własną obsadą.

Powrót za nastawnik

Zastanawiałem się nieraz: – Czy kontroler, aby mieć poczucie dobrze spełnionego obowiązku służbowego, musi koniecznie kogoś na wykroczeniu przyłapać lub jak to się nie udało, pokazać wyższość? Czy nie wystarczyło wejść do lokomotywy i stwierdzić, że wszystko jest w najlepszym porządku? Sam przecież przed paru laty byłem osobą kontrolującą, ale do takich zachowań nigdy się nie uciekałem. W październiku 1995 r. wracałem do Wrocławia pociągiem 37003 Kraków–Berlin. Przed odjazdem ze stacji początkowej podszedł do elektrowozu jakiś facet z walizką, ubrany jak dziad. Prosił bym go podwiózł do Katowic, bo nie ma pieniędzy na bilet. Poradziłem mu grzecznie aby udał się do kierownika pociągu, on na pewno coś więcej może pomóc, bo lokomotywa nie służy przecież do przewozu pasażerów. (...) Gdy już miałem ruszać, ów facet zaczął wymachiwać legitymacją krzycząc, że jest kontrolerem i musi jechać. – No...! – pomyślałem – chwyt poniżej pasa. Nie zważając na legitymację zamknąłem okno, mocniej zakręciłem nastawnikiem i pojechałem w drogę. Podczas pierwszego rozkładowego postoju w Trzebinii, podbiegł do lokomotywy kierownik pociągu. Myślałem, że coś się stało „na składzie". Ten jednak z widocznym zadowoleniem na twarzy mówił: – Aleś go załatwił. Za późno go zobaczyłem w Krakowie, aby ciebie ostrzec. To kawał dziada, a takie jego zachowanie to normalka. On w tej walizce wozi mundur. Jak już kogoś weźmie na litość, to potem idzie do wagonu i po przebraniu w toalecie, przychodzi do maszynisty na następnej stacji. Swojego wcześniejszego dobroczyńcę zaprasza na dochodzenie". (cdn)

Opowiadanie jest na stronie internetowej: www.maszynista.cal.pl .

Fraszki Jerzego Szulca

Pociąg historii
Trudno gładko
wjechać w szlak nowego toru
Tam gdzie zatrzęsienie
starego taboru.

Niewiniątko
Niespokojny wieczór, nie przespana
nocka...
To ty jesteś winny.
Eeee tam – rzekł... Wisłocka.

Kopaniec
Wysoko, w trybuny huknął
z wielką siłą
Bo go światło bramki
znowu oślepiło.

IPN
Baran beknie, bo tam teka
Założona przez ubeka.

Wyporność
Wszyscy poszli na dno,
on jeden nie zginął...
Zawsze pusty łeb miał,
dlatego wypłynął.

Niemoc
Kobieta – puch marny,
że niby płeć słaba
A może wykończyć
największego draba.

Zespołowość
Siedmiu doradców
włączono do sprawy
Zamiast jednemu
zawinąć rękawy.

Pantoflarz
Siedzi pod pantoflem
półmęskie nieboże
Od czasu do czasu
na kapeć wejść może.

Bohaterowie
Tradycja nie ginie
w niektórych rodzinach:
Ojciec padł od kuli,
a syn... po trzech winach.

Godność
Z tym największy kłopot
i ambaras cały
Że nie każdy orzeł
jest czysty i biały.

Złe posunięcie
Pierwszy krok w miłości
był dla niej zgubny:
Fałszywy pierścionek
oraz syn nieślubny.

Odważny
Nie bał się roboty.
Bywało czasami
że i przy najgorszej
mógł stać godzinami.

Dobrobyt
Gdy przyjrzeć się dobrze,
diabli nieraz biorą
Brakuje – na tramwaj,
starcza na marlboro.

Płochość
Uświadom córeczkę,
wciąż zarumieniona.
Durnyś?! – rzekł
– to przecież moja nowa żona.

Podpatrzone

Prawie jak szynobus... Fot. R. Zarzecki.

HUMOR KOLEJOWY

Jasio po raz pierwszy w życiu jedzie pociągiem i podziwia co chwilę zmieniające się za oknem krajobrazy.

Mama pyta:

– Jak ci się podoba, synku?

– Bardzo! Całkiem jak książka z obrazkami, tylko że nie trzeba przewracać kartek!

W przedziale wagonu pasażer krzyczy do siedzącego obok współpasażera:

– Panie! Z pana walizki kapie mi na twarz jakiś wstrętny, gorzki sos!

– To po co go pan próbuje?

COMPENSA
kunszt ubezpieczeń

Szanowni Państwo!
Skończył się okres promocji dający możliwość ubezpieczania się Członkom Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce bez karencji i w pełnym zakresie. Akcja zorganizowana głównie z myślą o Maszynistach, spotkała się z ogromnym zainteresowaniem. To dla nas ważny sygnał: wskazuje, że nasze ubezpieczenie nadal jest dobre. Od 2000 roku liczba Ubezpieczonych sukcesywnie ulega zwiększeniu, a najlepszą naszą reklamą jest ich zadowolenie. Życzymy sobie, aby ten stan utrzymywał się jak najdłużej.
Zachęcamy zatem tych z Państwa, którzy nie znają jeszcze naszej oferty albo wahają się z podjęciem decyzji, aby zasięgnęli opinii Kolegów już ubezpieczonych od wielu, wielu lat.

A po co się ubezpieczamy???

W otaczającym nas świecie część zdarzeń uznajemy za pożądane, względnie dla nas obojętne. Inne za zdarzenia niepożądane. Niestety – z reguły zdarzenia niepożądane cechuje losowość, tzn. wiemy że nastąpią, ale nie wiemy gdzie i kiedy. Z tego względu powstały ubezpieczenia, których zadaniem jest rekompensata strat zaistniałych wskutek zdarzeń losowych.
Zabezpieczenie dla Państwa i dla najbliższych gwarantuje ubezpieczenie grupowe TUnŻ Compensa S.A.

MEMBER OF VIENNA INSURANCE GROUP

Nasze sztandary

ZZM Zajączkowo Tczewskie

Sztandar organizacji wykonała Anna Trutkowska z pracowni haftu artystycznego w Tczewie.

Powstał zaś z inicjatywy **Romana Gąsiorowskiego**, maszynisty z Zajączkowa. Uroczyście poświęcono go w tamtejszym Kościele pw. św. Józefa 17 czerwca 1993 roku. Chorążym pocztu był **Roman Gąsiorowski,** któremu towarzyszyli **Roman Ossowski** i **Rajmund Polenz**. ***(L)***

Fot.archiwum

NATURA tour

www.naturatour.pl

OW Trygław
w Międzyzdrojach

cena 319 zł

cena 299 zł

OW Wydmy
w Łebie

promocja - emeryt i rencista, matka z dzieckiem, student - za 7 dni z wyżywieniem

Kolejowa Oficyna Wydawnicza - design: art. graf. Łucjan Madziar