



[www.zzm.org.pl](http://www.zzm.org.pl)

# Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘZ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

Nr 8/24

SIERPIEŃ 2006



**K. Ciećka o realizacji uchwał**

– str. 3

**Wspólne porozumienie**

– str. 5

# Powtórka z przeszłości

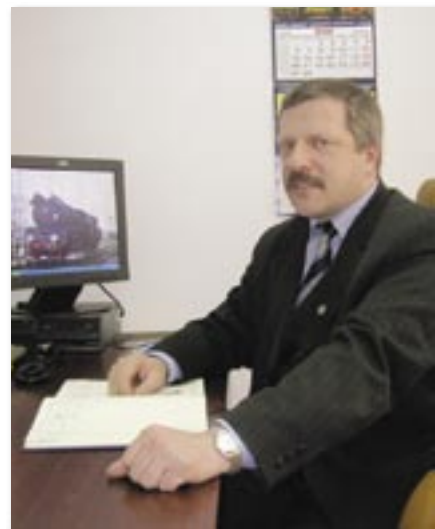
„Ale to już było” – te słowa piosenki Maryli Rodowicz jak ulał pasują do sytuacji związanej z cennikiem stawek dostępu do infrastruktury na 2007 rok. Tyle, że Maryla śpiewa dalej, że „nie wróci więcej”, tymczasem do nas wszystko znowu wraca niczym bumerang.

Świeżo w pamięci mamy jeszcze, co nasz tatko (właściciel) chciał w ubiegłym roku zrobić ze stawkami na 2006 r. Dobrze się stało, że chore plany pozostały wyłącznie na papierze, jednak na krótko. Minął raptem rok i przypuszczono kolejny potężny atak. Przygotowany przez PLK projekt cennika zwiększa w praktyce koszty dostępu do infrastruktury w samym PKP CARGO S.A. o ok. 300–500 mln zł. Nie trzeba chyba nikomu tłumaczyć co to faktycznie oznacza dla spółki. Co ciekawe, największe podwyżki wprowadzono w opłatach dodatkowych, nie ponoszonych przez prywatnych przewoźników kolejowych, nie zajmujących się – w przeciwieństwie do PKP CARGO S.A. – przewozem ładunków niemasowych. W cenniku znajdują się m.in. takie kwiatki jak: opłaty za postój powyżej 2 godzin, likwidacja niższych stawek za przejazdy luzem (teraz luzak traktowany ma być jak pociąg towarowy) oraz likwidacja stawek ogólnosieciowych. Całe szczęście, że cenników nie został – jak dotychczas – zatwierdzony przez UTK.

Trzeba też pamiętać, że wszystko odbywa się w atmosferze samozadowolenia rządu z prezentowanej „Strategii”, zawierającej – jakoby – rozwiązania na rzecz rozwoju kolei i równoważenia transportu w Polsce. Swoiste rozdwojenie wizji z fonią jest zapewne zrozumiałe dla profesorskiego umysłu, ale na pewno nie dla kolejarzy. Wspieranie transportu szynowego deklarowane na prawo i lewo przez ministra Chaberkę najwyraźniej jest odmiennie pojmowane przez samego premiera Kaczyńskiego. Na konferencji prasowej 4 sierpnia, omawiając zadania rządu i poszczególnych ministerstw, premier wyraźnie wskazał priorytety resortu transportu. Pierwszy – to autostrady, drugi – inne drogi, trzeci – budowa 8 lotnisk. Zaraz, zaraz... a gdzie w tym wszystkim kolej? Czyżby ministrowi Chaberkowi zabrakło siły przebicia?

Dobrze przynajmniej, że tak szybko rozwiano nasze złudzenia związane z oddłużeniem kolei i ratowaniem przewozów regionalnych. Wszystko wskazuje na to, że „Strategia” rządowa będzie po profesorsku wdrażana bez głównego jej filaru – pieniędzy z budżetu. Poprzez ćwiartowanie, zmiany dla samych zmian i doświadczenia na żywym organizmie kolei. Ktoś powie, ale to już było. No właśnie...

Leszek Miętek



**Głos Maszynisty**

NIEMIEC NIELS BRONK HONORIS LITERE ZAWODOWA

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: [rkzm@wp.pl](mailto:rkzm@wp.pl)

**Redaktor naczelny:** Rafał Zarzecki  
**Kolegium:** Kazimierz Jamrozik, Roman Jordan  
**Layout:** Elżbieta Górecka  
**Druk:** Drukarnia Kolejowa – Kraków  
**Okładka:** Parowozjada w Rabce-Zarytem.  
Fot. Maria Kaczmarczyk.

Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych  
oraz zastrzega sobie prawo dokonywania skrótów  
i adustacji a także zmiany tytułów. Redakcja nie  
ponosi odpowiedzialności za treść publikacji i ogłoszeń  
płatnych.

## Apel do członków ZZM!

W związku z decyzją o prowadzeniu dokumentacji związanej z historią ZZM poczynszy od okresu międzywojennego do dzisiejszych czasów powołany został zespół ds. utworzenia i prowadzenia kroniki ZZM.

Apelujemy do wszystkich o pomoc w odtworzeniu historii Związku. Prosimy wszystkich kolegów posiadających dokumenty, zdjęcia itp. o ich udostępnienie celem skopiowania, zeskanowania. Gwarantujemy ich zwrot oraz umieszczenie nazwiska ofiarodawcy przy przekazanych dokumentach. Wszystkich zainteresowanych prosimy o kontakt telefoniczny z sekretariatem Biura Rady Krajowej (tel. kol. 22 474 26 15) bądź Kazimierzem Jamrozikiem (tel. 667 642 622) lub Rafałem Zarzeckim (tel. 0 667 640 006), ewentualnie nadsyłanie materiałów mailem lub p oczętą (adresy obok w stopce redakcyjnej).

Dziękujemy z góry za pomoc. Niech nas łączy honor i więź zawodowa!

Leszek Miętek

# Realizujemy uchwały

– mówi Krzysztof Ciečka, wiceprezydent ZZM

– **Ostatnio powrócił temat wielozawodowości. Zrobiło się trochę niepotrzebnego szumu, bo dyskusje o tym prowadzono od dawna.**

– Faktycznie, o wielozawodowości pracowników drużyn trakcyjnych rozmawiamy praktycznie już od początku V kadencji tzn. od czerwca 2005 roku. Temat pojawił się w Uchwale Programowej zjazdu w Krynicy i był omawiany na posiedzeniu Rady Krajowej w Kamiennym Potoku. Podczas prac komisji działających przy RK wskazywano wiele problemów środowiska drużyn trakcyjnych – m.in. starzenie się tej grupy zawodowej oraz dużą aktywność konkurencji. Zawarto je w Strategii ZZM, wyznaczając jednocześnie pewne ramy działania dla Prezydium związku. Ponieważ niektóre sprawy ujęte w Strategii mogą budzić kontrowersje dokument ten skierowaliśmy do konsultacji w organizacjach zakładowych. W kwietniu br. obradujący w Zakopanem Krajowy Zjazd Delegatów ZZM Uchwałą Nr 71/04/06 zaakceptował wspólnie wypracowaną Strategię, w której ujęto zagadnienie wielozawodowości.

– **Co może zyskać pracownik, którego dotyczy cała sprawa?**

– Dużo, bo podobny kierunek obrat zarząd PKP CARGO S.A., który Uchwałą nr 2972 z 17 maja br. zatwierdził program przygotowania zawodowego na rewidenta taboru towarowego. Zdobyć następnego fachu daje wielu z nas szansę utrzymania się w służbie trakcji w przypadku drobnych problemów zdrowotnych lub zatrudnieniowych. Pamiętajmy, że mając większe umiejętności znacznie łatwiej dziś utrzymać swoje miejsce pracy. To także jedna z prób skutecznej walki z konkurencją, więc korzyści są również wymierne dla pracodawcy. Odzyska rewidentów z linii o małym natężeniu ruchu i będzie mógł wzmocnić obsady na dużych sta-

acjach węzłowych. Zmniejszą się koszty utrzymania pomieszczeń, skrócony zostanie czas oczekiwania na wykonanie próby hamulca, co skutkować będzie lepszymi obrotami wagonów i lokomotyw, o sytuacjach awaryjnych nawet nie wspomnę.

Oczywiście wszystko to wyznacza kolejne zadania dla związku. Trzeba bowiem wypracować warunki zatrudniania i zasady wynagradzania pracowników drużyn trakcyjnych z uprawnieniami rewidentów. Określić, że będą pracować jako rewidenti np. w sytuacji konkretnego zapotrzebowania ze strony pracodawcy, gdy maszyniście nie będzie potrzebny pomocnik. Należy też zwrócić się do Medycyny pracy z postulatem zmiany przepisów określających kiedy maszynista nie kwalifikujący się do pierwszej kategorii zdrowia może wykonywać czynności pomocnika z uprawnieniami rewidenta taboru kolejowego.

– **Zatrudnienie maszynistów w Kolejach Mazowieckich to następny gorący temat, który również wcześniej się przewijał...**

– Tak, i znów muszę wrócić do krynickiego zjazdu i Uchwały Programowej. Niektórzy nasi działacze związkowi powinni dokładnie wczytać się w jej treść zamiast powoływać się na nieobowiązujące dziś uchwały. Ponieważ działania władz samorządowych Województwa Mazowieckiego wyprzedziły znaną i nie w pełni akceptowaną przez ZZM rządową Strategię, związek zajmował się tą sprawą już w ubiegłym roku. Na kilku kolejnych posiedzeniach Rady Krajowej przyjmowane były uchwały, które Prezydium związku realizowało w stu procentach.

Najpierw we wrześniu ub.r. zobowiązano nas do wynegocjowania warunków pracy nie gorszych niż te w PKP CARGO S.A. Nieco później – w grudniu,



Prezydium otrzymało zgodę na podpisanie porozumienia pod warunkiem zabezpieczenia możliwości powrotu maszynistów do tej spółki w przypadku złej kondycji Kolei Mazowieckich. Działania zaowocowały podpisaniem 24 stycznia br. dokumentu, ale tylko przez zarząd KM i ZZM. W lutym doszło do porozumienia pomiędzy zarządami KM i Cargo oraz związkami zawodowymi zrzeszającymi maszynistów, w którym zabrakło gwarancji PKP CARGO S.A. na ewentualny powrót na dotychczas zajmowane stanowisko. W kwietniu Rada Krajowa nie wyraziła zgody na podpisanie przez ZZM tego dokumentu, a indywidualną decyzję w sprawie zatrudniania się w KM pozostawiono samym zainteresowanym. Wreszcie 5 czerwca Uchwałą nr 79/06/06 upoważniono Prezydium do wyrażenia zgody na art. 23' pod warunkiem zapewnienia przez zarząd PKP CARGO S.A. możliwości powrotu do tej spółki na uprzednio zajmowane stanowisko. Przypomnę, że w międzyczasie do struktur ZZM przyjęto Związek Zawodowy Maszynistów w Kolejach Mazowieckich.

– **Dlaczego mimo gwarancji pracownicy nie są zainteresowani przejściem do KM?**

– Trudno powiedzieć. Może to być wynikiem braku informacji albo wręcz dezinformacji. Podstawowym zadaniem każdych władz związkowych jest ochrona godnych i pewnych warunków pracy ludziom, którzy ten zwią-

dokończenie na str. 5

# Wspólne porozumienie

**Przedstawiciele rządu, pracodawców oraz wszystkich związków zawodowych osiągnęli kompromis w sprawie sprzedaży lokomotyw PKP CARGO S.A. do Przewozów Regionalnych. Udało się zabezpieczyć wszystkie interesy Cargo i PR. W imieniu strony związkowej pod porozumieniem podpisał się współprzewodniczący Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa Leszek Miętek. Poniżej przedstawiamy treść dokumentu.**

Na podstawie postanowienia paragrafu 9 punkt 1 Regulaminu Zespołu Trójstronnego do Spraw Kolejnictwa Zespół przyjmuje następujące stanowisko w sprawie informacji o planowanej sprzedaży lokomotyw z PKP Cargo S.A. (punkt 3 porządku obrad)

- 1) Strona rządowa, pracodawców i związków zawodowych uznaje potrzebę wykorzystania 100 mln zł z Funduszu Restrukturyzacji Przedsiębiorców na zakup, naprawę i modernizację lokomotyw typu EU/EP 07 do obsługi przewozów pasażerskich realizowanych przez spółkę PKP Przewozy Regionalne.
- 2) Strony ustalają, że związana z tym transakcja sprzedaży 74 lokomotyw typu EU/EP 07 przez spółkę PKP CARGO S.A. spółce PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. może nastąpić pod warunkiem zapisania w umowie sprzedaży lub w innych aktach prawnych towarzyszących następujących postanowień:
  - a) ustanowienia prawa zastawu na przedmiotowych lokomotywach na rzecz Skarbu Państwa lub PKP S.A. celem zagwarantowania wykorzystania tychże lokomotyw zgodnie z celem projektu, tj. do obsługi przewozów pasażerskich wykonywanych przez spółkę PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o.,
  - b) ustanowienia prawa pierwokupu przedmiotowych lokomotyw na rzecz spółki PKP CARGO S.A. (jako sprzedającego),
  - c) zapewnienia właściwej obsługi technicznej przedmiotowych lokomotyw, z wykorzystaniem zaplecza spółki PKP Cargo SA, w oparciu o kryterium efektywności, na podstawie stosownej umowy,
  - d) obiegowanie odbywa się wspólnie, w ramach parku lokomotyw EU/EP 07 przeznaczonych do obsługi pociągów uruchamianych przez PKP Przewozy Regionalne – w ramach współpracy spółek PKP Cargo S.A. i PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o.
  - e) w przypadku tworzenia przez spółkę PKP Przewozy Regionalne spółek z udziałem samorządu terytorialnego, których celem miałyby być wykonywanie przewozów regionalnych przedmiotowe lokomotywy nie będą przedmiotem aportu do tych spółek,
  - f) warunkiem wejścia w życie umowy sprzedaży powinno być podpisanie przez spółkę PKP Przewozy Regionalne ze Skarbem Państwa umowy o przekazaniu środków z Funduszu Restrukturyzacji Przedsiębiorców,
  - g) Obsługa trakcyjna przedmiotowych lokomotyw używanych na potrzeby PKP Przewozy Regionalne będzie wykonywana na obecnie obowiązujących zasadach, przez drużyny trakcyjne PKP Cargo S.A.

## Współprzewodniczący Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa

***Piotr Stomma***

Reprezentant Ministra Transportu (Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Transportu)

***Leszek Miętek***

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce

***Krzysztof Mamiński***

Przewodniczący Związku Pracodawców Kolejowych

# Realizujemy uchwały

dokończenie ze str. 3

zek tworzą. Dzięki wielu działaniom udało się przygotować grunt bardzo podobny do istniejącego w PKP SKM w Trójmieście, gdzie maszyniści na warunki pracy nie narzekają. Obecne działania władz KM wspierane przez sekretarza stanu w Ministerstwie Transportu Bogusława Kowalskiego z jednej strony gwarantują wzrost zatrudnienia, o czym świadczy przywracanie ruchu pasażerskiego na nie eksploatowanych wcześniej liniach. Z drugiej zaś pojawia się zagrożenie utraty miejsc pracy, bo spółka KM może przyjąć do pracy lub wyszkolić własnych maszynistów. Trzeba sobie szczerze powiedzieć, że może wtedy zabraknąć pracy dla dużej grupy maszynistów w województwie mazowieckim, będących członkami ZZM. Nie wiadomo, co wówczas zrobi Cargo. Może zdecydować się na przesunięcie pracy trakcyjnej z innych zakładów, ale równie dobrze podjąć inne działania.

– **Kontrowersje wśród kolejarzy wzbudza również sprzedaż 74 lokomotyw EU 07 z PKP CARGO do Przewozów Regionalnych.**

– W tym przypadku mamy zapewne również do czynienia z niedoinformowaniem pracowników obu tych spółek. Powodem całego zamieszania jest 100 mln zł z Funduszu Restrukturyzacji Przedsiębiorców. Cała argumentacja inicjatorów tego przedsięwzięcia jest dość pokrętna (patrz *GM nr 7 – przyp.red*). Ale i nam trudno było znaleźć argumenty przemawiające za nie sprzedawaniem lokomotyw stojących „pod płotem” i czekających na naprawę. Mielśmy obawy, które wynikały z troski o nasze miejsca pracy. Uważam, że wielkim sukcesem całej strony związkowej jest fakt, że zwyciężył rozsądek i osiągnięto kompromis. Mam również nadzieję, że minister transportu, w imieniu którego uzgodnione stanowisko Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa podpisał podsekretarz stanu Piotr Stomma, dotrzyma ustaleń.

– **Co tak naprawdę uzgodniono?**

– Otrzymaliśmy zapewnienie, że lokomotywy będą wykorzystane tylko do obsługi pociągów pasażerskich spółki PR. Jeśli zaś w przyszłości pojawią się nowe koncepcje organizacji przewozów pasażerskich, Cargo będzie miało prawo pierwokupu tych lokomotyw. Niewiele zmieni się też w obsłudze warsztatowej, bo przeglądy, naprawy i obsługę trakcyjną będą nadal wykonywali pracownicy tej spółki. Dodatkowo lokomotywy zostaną ujęte we wspólnych obiegach z lokomotywami cargowskimi i, co najważniejsze, nie mogą być przedmiotem aportu do ewentualnie tworzonych spółek samorządowych.

Jest jeszcze jeden ważny element całej sprawy. Kolejny raz okazało się, iż w kwestiach istotnych dla przyszłości kolei związki zawodowe potrafią działać razem. Na dokumencie ze strony związkowej widnieje wprawdzie tylko podpis prezydenta ZZM, który w tym kwartale pełni funkcję współprzewodniczącego Zespołu Trójstronnego, ale wspólnie uzgodniły go wszystkie organizacje.

– **Dziękuję za rozmowę.**

**Rozmawiał Rafał Zarzecki**

## Z prac Rady Krajowej

**Podczas posiedzenia Rady Krajowej ZZM, które odbyło się 3 sierpnia w Warszawie omawiano sytuację związaną m.in. z ostatnimi wydarzeniami na kolei oraz bieżące sprawy związkowe.**

Zadecydowano o przyjęciu do struktur ZZM Związku Zawodowego Maszynistów w Kielcach. Dyskutowano o stanie negocjacji prowadzonych w ramach sporu zbiorowego oraz wyniki referendum.

Wiele uwagi poświęcono zatrudnieniu maszynistów w spółce Koleje Mazowieckie. Rada Krajowa podtrzymała stanowisko, że najlepszym sposobem jest zastosowanie artykułu 23' Kodeksu pracy. Uzgodniono, że w razie potrzeby organizowane będą spotkania informacyjne z pracownikami zakładów, których dotyczy ta sprawa.

Omawiano też kwestie będące tematami posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa. Rada w pełni zaaprobowała porozumienie w sprawie sprzedaży lokomotyw do Przewozów Regionalnych. Stwierdzono, że udało się zawrzeć bardzo dobrą umowę i zabezpieczyć przed, wzbudzającymi wcześniej obawy, wszelkimi negatywnymi skutkami tej transakcji. Rozmawiano też o projekcie stawek dostępu do infrastruktury na 2007 rok, który w obecnej wersji oznaczałby dla PKP Cargo wzrost kosztów dostępu o ok. 30 procent.

Rada Krajowa wybrała również delegatów na Walne Zgromadzenie Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych. Z urzędu będą nas reprezentować prezydenci ZZM: **Leszek Miętek, Krzysztof Ciecka, Bogusław Sady** oraz przewodniczący Komisji Re-



wizyjnej **Czesław Białek**. Delegatami będą również **Tadeusz Pleskot, Wojciech Lehmann, Stanisław Bugajski, Stefan Panek, Mieczysław Kubiszyn, Stanisław Wolski, Leszek Komendacki, Ireneusz Góralski i Leon Gójski.**

Ponadto rozmawiano o centralnych obchodach Europejskiego Dnia Maszynisty Kolejowego, które odbędą się w Spale w dniach 14–16 września. Z innych spraw Rada Krajowa zaopiniowała projekt porozumienia ALE z Rail4Chem. Omawiała też kwestie związane z ubezpieczeniami oraz umowę kredytową z HSBC Bank Polska S.A. **(raz)**

# Tankowanie nocą

Goniąc za zyskiem prywatni przewoźnicy często mają za nic bezpieczeństwo. Takie igranie z ogniem może się kiedyś fatalnie skończyć.



Jak wiadomo, tankowanie lokomotyw z autocystern nie może odbywać się w miejscach przypadkowych z uwagi na konieczność ochrony wód i powierzchni ziemi. Zgodnie z par. 97 ust.1 ppkt.1 Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 roku „w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowania” (Dz.U. Nr 243 poz. 2063), punkt tankowania pojazdów przez autocysterny winien być wyposażony w urządzenia zabezpieczające przed przenikaniem produktów naftowych do gruntu, wód powierzchniowych i gruntowych.

Ochrona środowiska to jednak nie wszystko, istnieją jeszcze przepisy przeciwpożarowe. Mówiąc w skrócie, tankowanie z autocystern nie powinno powodować zagrożenia zdrowia i życia ludzi. Teoria pozostaje jednak teorią, z praktyką bywa zaś różnie.

Od pewnego czasu pojazd jednego z prywatnych przewoźników tankuje średnio dwa razy w tygodniu we Włocławku. Zawsze pod osłoną nocy i nigdy bynajmniej na stacji paliw. Na zdjęciach wykonanych tuż po północy 2 sierpnia widać lokomotywę PB13, która przyprowadziła pociąg nr 85062 ze strony Szczecina do stacji Włocławek Brzezie. Na stacji tej dyżurny ruchu został zobowiązany do udostępnienia czynnych torów stacyjnych do tankowania niepodpisanym telegramem przesłanym faksem. Wyraźnie widać, jak lokomotywa z włączonym silnikiem pobiera z cysterny paliwo. Jakby tego było mało, wszystko działo się na przejeździe, pod czynną siecią trakcyjną.

Cała operacja robi wrażenie co najmniej mętnej. Zasadne wydaje się nie tylko pytanie, czy nie złamano przepisów dotyczących bezpieczeństwa i zrobiono cokolwiek, by zapobiec ewentualnemu wyciekowi i skażeniu środowiska. Do myślenia daje także napis „lekki olej opałowy” na cysternie. Najprawdopodobniej wskazuje, jakie paliwo mogło zostać zatankowane... (mat)

Fot. archiwum



# Personalia

Z zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe został odwołany Zbigniew Szafranski. Nowymi członkami tego gremium zostali **Andrzej Trębicki** i **Agnieszka Sufata-Pawlak**, którzy zajmą się inwestycjami w spółce.



**A n d r z e j Trębicki** jest absolwentem Wydziału Inżynierii Środowiska Politechniki Warszawskiej. Ukończył też podyplomowe studia menedżerskie w tamtejszej Szkole Biznesu. Pracował w firmach inżynieryjno-konsultingowych w Polsce i za granicą. Od roku 2003 był zatrudniony w Urzędzie m. st. Warszawy, gdzie kierował Zespołem

Koordinacji Inwestycji, a następnie Wydziałem Rozliczeń Kredytów Inwestycyjnych i Analiz. Interesuje się motoryzacją, fotografią i filmem.



**Agnieszka Sufata-Pawlak** jest absolwentką Wydziału Inżynierii Łądowej Politechniki Warszawskiej. Pracowała w Biurze Projektów Budownictwa Komunalnego „Stolica”, a następnie w Urzędzie Wojewódzkim w Warszawie w Wydziale Promocji Gospodarczej i Studiów Gospodarczo-Przestrzennych. Od 1995 do 2004 r. kierownik budowy, a później koordynator generalnego wykonawcy w Miejskim Przedsiębiorstwie Robót

Drogowych. W latach 2005–2006 w Biurze Inwestycji m. st. Warszawy sprawowała nadzór nad największymi inwestycjami drogowymi w stolicy.



**Jan Remiszewski** został natomiast prezesem Kolejowej Oficyny Wydawniczej sp. z o.o. (wydawca „Kurier PKP”). Zastąpił Piotra Podsiadłę, który został...

jego doradcą. Nowy szef KOW ma 57 lat i ostatnio był prezesem Polskich Zakładów Graficznych sp. z o.o. w Radomiu. Ukończył studia na Politechnice Świętokrzyskiej.

Lubi turystykę górską oraz grę w brydża i w szachy.

(raz)

Fot. M. Kaczmarczyk i archiwum

**GWARANTUJEMY EKOLOGICZNY, TERMINOWY, BEZPIECZNY I KONKURENCYJNY TRANSPORT  
DOSTOSOWANY DO POTRZEB KLIENTÓW**

CENTRUM INFORMACJI  
O USŁUGACH CARGO  
tel.: (+48) 032-719-53-00  
fax: (+48) 032-719-58-63  
e-mail: infolinia@pkip-cargo.pl

PKP CARGO S.A.  
ul. Grójecka 17  
02-021 Warszawa  
www.pkip-cargo.pl

**PKP**  
PKP CARGO  
Spółka Akcyjna

# Parowoz

Nie lada gratka czekała miłośników s i lokomotyw 29 lipca br. na stacji w pod Parą – Parowozjada 2006”, zorganizowana przez CARGO S.A. w Krakowie, odbyła się

Zabytkowe składy zestawione z wagonów osobowych i towarowych, pochodzących ze skansenu w Chabówce, poprowadziły parowozy z Chabówki Ol49-100, OKz32-2, Tr12-25, Ty2-953, TKh49-1 oraz z Parowozowni w Wolsztynie Pm36-2, Pt47-112 i Tr5-65. Każdy pociąg przejechał indywidualnie przez stację, dając okazję do wykonania niepowtarzalnych fotografii. W pokazie wzięły też udział dwa parowozy ze Słowacji 556.036 i 486.007.

Przeprowadzono również zawody sprawności drużyn parowozowych, m.in. w przenoszeniu napełnionej wodą szklanki. Emocji nie brakowało, a równorzędne nagrody przyznano wszystkim uczestnikom. Co godne podkreślenia, parowoz





# zjada

starej kolei, zabytkowych pociągów  
Rabce-Zarytem. Podczas imprezy „Lato  
organizowanej przez Zakład Taboru PKP  
wielka parada pociągów retro.

Tr12-25 poprowadził **Władysław Szczepkowski**, prezes PKP CARGO S.A., który uzyskał honorowy certyfikat maszynisty.

Z dodatkowych atrakcji imprezy na szczególną uwagę zasługuje uruchomienie pociągów retro na trasie z Chabówki do Zakopanego, Tymbarku i Wadowic. W skansenie w Chabówce odbyły się pokazy sprawności drużyn parowozowych i obrządzania parowozów. Imprezę zakończył piknik i prezentacja zabytkowych parowozów w nocnej scenerii podczas zabawy plenerowej „światło i dźwięk”.

Prezydium ZZM reprezentował w Rabce wiceprezydent **Bogusław Sady**.

(wn)

Fot. Maria Kaczmarczyk



# Bez prawa do obrony

**Niejedyn z nas przekonał się na własnej skórze, jak łatwo jest maszynistę odsunąć od czynności związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów. Najczęściej, nie mając nic na swoją obronę, w obawie o byt rodziny, przyjmuje on proponowaną przez pracodawcę karę...**

Doskonałym przykładem jest przypadek naszego kolegi, który uczestniczył w wypadku kolejowym podczas obsługi pociągu poza granicami Polski. Dochodzenie prowadziły wspólnie komisje polska i właściwa dla miejsca zdarzenia oraz miejscowa policja. Jedynie przedstawiciele strony polskiej podstawową przyczynę wypadku widzieli w pominięciu przez maszynistę semafora wskazującego sygnał „stój”. Wniosek był następujący: zmiana warunków pracy i płacy, mimo nie zakończenia dochodzenia przez komisję międzynarodową. Zgadzając się na proponowaną

zmianę, maszynista przyznałby się do pominięcia sygnału „stój”. Tymczasem komisja zarządu, na terenie którego doszło do zdarzenia, kilka miesięcy później skierowała materiał do sądu. Ten zaś podczas pierwszego posiedzenia skazał maszynistę, lecz po wniesionym odwołaniu i przesłuchaniu kolejnych świadków oddalił od naszego kolegi zarzut pominięcia semafora z sygnałem „stój”.

Od zdarzenia upłynął już spory szmat czasu. Niestety, przedstawicielom właściwego CM zapewne wydaje się, że są ludźmi „nieomylnymi”, stojącymi ponad prawem. Za

nic mają bowiem wyrok sądu. Wiedzą lepiej jak postąpić z maszynistą i czy faktycznie jest on winny. Przykre, że nie chcą z nim rozmawiać i nie przejmują się jego dalszym losem. W dalszym ciągu utrzymują swe zarzuty wobec pracownika, który znalazł się w fatalnym położeniu – pozostając bez środków do życia i tkwiąc w zawodowym niebycie.

Jak długo jeszcze kontrolerzy, naczelnicy i dyrektorzy będą nas traktować w taki sposób? Zapewne tak długo, dopóki maszynista nie będzie miał nic na swoją obronę, np. zapisu na taśmie szybkościomierza. Dlatego temat będzie wracał z każdym następnym podejrzeniem przejechania obok semafora wskazującego sygnał „stój”...

(mig)

## Beneficial Kredyt

## POŻYCZKA GOTÓWKOWA DLA MASZYNISTÓW

Beneficial Kredyt, pion bankowości detalicznej HSBC Bank Polska S.A. pragnie przedstawić Państwu ofertę pożyczki gotówkowej przygotowanej specjalnie dla Maszynistów:

### CECHY NASZEJ POŻYCZKI GOTÓWKOWEJ

- Decyzja kredytowa już w 2 godziny
- Minimum formalności
- Bez poręczycieli
- Wcześniejsza spłata pożyczki możliwa bez żadnych dodatkowych opłat
- Pożyczka bez wizyty w banku
- Szybkie przekazanie środków po zawarciu umowy
- Pieniądze na dowolny cel
- Dostępna opcja ubezpieczenia spłaty pożyczki
- Możliwość składania pojedynczych i wspólnych wniosków

### CHARAKTERYSTYKA POŻYCZKI – przykładowe wysokości rat

	6000 PLN	10 000 PLN	15 000 PLN	25 000 PLN
4 lata	184,26	307,09	460,64	767,74
3 lata	226,03	376,72	565,08	941,81
2 lata	311,04	518,40	777,60	1296,00
1 rok	569,05	948,42	1422,64	2371,06

Rzeczywista roczna stopa oprocentowania wyliczona od całkowitego kosztu pożyczki dla 10 000 zł na okres 48 miesięcy wynosi 22,57%.

### KRYTERIA PRYZNANIA POŻYCZKI

- Minimalny wiek wnioskodawcy – 24 lata
- Rodzaj zatrudnienia – umowa o pracę lub własna działalność gospodarcza
- Okres kredytowania od 12 do 48 miesięcy
- Wysokość pożyczki od 2 000 zł do 30 000 zł

## ZŁÓŻ WNIOSK PRZEZ TELEFON! 0 801 88 99 77

Infolinia czynna od poniedziałku do soboty w godzinach 9.00 – 21.00, w niedzielę w godzinach 10.00–21.00

Koszt połączenia jest równy cenie jednego impulsu za połączenie lokalne. Możesz również zadzwonić pod numer (0-22) 314 01 50.

**KOD PROMOCJI 35408**

# Dziwna decyzja UTK

**Decyzją nr 5 /TSI/2006 z 10 lutego br. Urzędu Transportu Kolejowego wprowadzono ograniczenia prędkości do 20 km/h dla autobusów szynowych serii SA 105 i SA 108, tj. typu 213M, 213Aa i 215M na skrzyżowaniach linii kolejowych wyposażonych w urządzenia ssp (przejazdy kategorii B i C) z drogami publicznymi. Powstaje pytanie, czym kierowało się UTK wydając tak drastyczne ograniczenie?**

Swego czasu na bocznej linii w województwie wielkopolskim zdarzyła się sytuacja, że autobus serii SA 105 spowodował nie zadziałanie ssp. Być może to było przyczyną decyzji UTK. Niewątpliwie cieszyć może dbałość Urzędu o bezpieczeństwo użytkowników dróg oraz maszynistów obsługujących wymienione autobusy szynowe. Z drugiej strony martwić może natomiast brak głębszej analizy przyczyny oraz zaniechanie sprawdzenia, czy podobne przypadki wystąpiły na liniach gdzie kursują te pojazdy.

Mam przyjemność obsługiwać szynobus serii SA108 na linii Chojnice-Piła od początku, czyli od chwili skierowania go na tamten szlak w dniu 10 lutego 2004 r. Po dziś

dzień nie stwierdzono tam nigdy faktu nie zadziałania ssp z przyczyny ww. pojazdu. Zanotowano jedynie pojedyncze przypadki niesprawności ssp, które wystąpiły z przyczyn technicznych urządzeń. Taka jest ocena przedstawicieli PLK.

W przypadku tej konkretnej linii mamy do czynienia z siedmioma zwolnieniami do 20 km/h na odcinku 84 km, mimo iż wszystko jest w najlepszym porządku. Kilkakrotnie rozmawiałem na ten temat z ówczesnym dyrektorem Biura Bezpieczeństwa Ruchu UTK, któremu szczegółowo objaśniałem absurdalność decyzji wydanej przez Urząd. Tłumaczyłem, że ograniczenie powinno dotyczyć urządzenia torowego i szlaków, gdzie owo urządzenie występuje. Problem

bowiem całkowicie uogólniono. Urządzeń torowych, z których jedno mogło być przyczyną zdarzenia, od dawna próżno szukać w naszym rejonie. Przedstawiciel UTK stwierdził, że w Poznaniu pracuje specjalna komisja mająca wyjaśnić sprawę. I tyle...

I tak choć urządzenia są sprawne, autobus oddziałuje, my nadal zwalniamy do 20 km/h. Chciałbym podkreślić, że wymienioną linię obsługujemy też autobusami serii SA102 (lżejszymi od SA108), dla których nie ma ograniczenia na przejazdach. Dostaję więc niepokojące sygnały od maszynistów, że niektórzy kierowcy bywają mocno zdezorientowani. Przyzwyczajeni do zwalniania szynobusu przed sprawnym ssp do niedawna spokojnie pokonywali przejazd. Obecnie pojazdy serii SA 102 nie zwalniają w tym miejscu, co zaskakuje niektórych kierowców. Obym się mylił, ale kiedyś wszystko może mieć smutny finał. Chyba nikomu nie zależy żeby doszło do wypadku, który byłby skutkiem decyzji UTK.

**Zbigniew Gęborys  
Przewodniczący Koła  
ZZMK Chojnice**

## Intercity inwestuje w tabor

**Spółka PKP Intercity podpisała piętnastoletnią umowę kredytową z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym na sfinansowanie zakupu i modernizacji taboru kolejowego spółki.**

Inwestycja pochłonie 115 mln euro, z czego prawie połowa będzie pochodziła z kredytu udzielonego przez bank. Planowany jest zakup 10 lokomotyw, 5 wagonów I klasy, 7 wagonów II klasy i 2 wagonów restauracyjnych. Ponadto modernizacji mają być poddane 94 wagony obu klas.

**R.**



Fot. Tomasz Makuch

# Listy

## Informacja dla wszystkich

Od kilku lat panuje nam miłośnicie XXI wiek. Wiązano z nim wielkie nadzieje na szybki rozwój wszelkiego rodzaju komunikacji. Komunikacja, rozumiana jako przepływ informacji między ludźmi, ma przy obecnym tempie życia niebagatelne znaczenie. Dostrzegł to również ZZM inwestując w sieć informatyczną w poszczególnych Kółach, podpisując umowę na usługi telekomunikacyjne z operatorem telefonii komórkowej, zbierając adresy mailowe poszczególnych członków związku. I wszystko to psu na budę. Gdy dochodzi do konkretnych działań, przepływ informacji jest jak za króla Ćwieczka.

Nie chcę nikogo posądzać o złą wolę, ale są trzy możliwości: albo system wymaga jeszcze pewnych modyfikacji, albo ktoś gdzieś usiłuje manipulować całym aparatem, albo – co jest chyba najgorsze – na pewnym szczeblu zarządzania Związkiem ktoś podejmuje działania cenzorskie: temu powiemy to, tamtemu tamto, a niech kombinują sami... Nie od dziś wiadomo, że odpowiednio manipulując informacją można dużo zdziałać. W tej dziedzinie panowie przewodniczący poszczególnych Kół mają jeszcze bardzo dużo do zrobienia.

Koledzy Przewodniczący Kół, z Wami czy bez Was informacja i tak pójdzie na dół, do ludzi, do wszystkich kolegów maszynistów. Członkowie Związku powinni jednak wiedzieć więcej i wcześniej niż inni. Po to jest chyba to wszystko robione...

**(Imię i nazwisko do wiadomości redakcji)**

## UTK blokuje, SKM zapłaci?

Na Pomorze Gdańskie nadal nie dotarły pojazdy serii VT624, zbierające dobre opinie wśród pasażerów i maszynistów w Zachodniopomorskiem. Jeszcze zimą środki na ich zakup wyasygnował marszałek Województwa Pomorskiego Miąły trafić do Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście, ale stało się inaczej, bo niespodziewanie całą sprawę zablokował Urząd Transportu Kolejowego, nadal nie pozwalający na wjazd taboru do Polski. Nie wiadomo, jakie są tego przyczyny, skoro pojazdy już jeżdżą w naszym kraju i sprawdzają się. Wiadomo tylko, że taka decyzja UTK i każdy dzień zwłoki w sprowadzeniu taboru będzie słono kosztował... SKM. (thal)



## Pod semaforem



**Wszystkie strony Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa** za wypracowanie wspólnego stanowiska w sprawie sprzedaży lokomotyw PKP CARGO do Przewoźników Regionalnych. Okazuje się, że na trudne tematy można nie tylko rozmawiać, ale również spotkać się w połowie drogi i osiągnąć kompromis.

**Premier Jarosław Kaczyński** za pominięcie wśród priorytetów resortu transportu spraw związanych z kolejnictwem. Najważniejsze jest to, co zwykle: budowanie autostrad i innych dróg, a także lotnisk. Nijak to się ma do hucznych zapowiedzi o rozwoju kolei wypowiedzianych przez przedstawicieli Ministerstwa Transportu.

## Podpatrzone



Duży może więcej... Fot. R. Zarzecki

Wszystkich Czytelników posiadających ciekawe zdjęcia związane z koleją namawiamy do przesyłania ich do redakcji: Grójecka 17, 02-021 Warszawa lub e-mailem: [rkzzm@wp.pl](mailto:rkzzm@wp.pl)

## ŚLADEM NASZYCH PUBLIKACJI

## Fenomen kabiny



Po przeczytaniu w lipcowym GM opowiadania pod tytułem „Na spaliniówkach” autorstwa byłego maszynisty z Lokomotywni

Wrocław pana Włodzimierza Dołubizno, delikatnie mówiąc jestem niezłe zbulwersowany i rozgoryczony.

Szanowna Redakcjo, jak to się stało, że na łamach biuletynu publikujecie absurdalne, oderwane od rzeczywistości wspomnienia maszynisty, który w opowiadaniu „na spaliniówkach” w prosty sposób dyskredytuje instruktorów i maszynistów z byłej Lokomotywni Ostrów Wlkp.?

Szanowny panie naczelny redaktorze Rafał Z., jak to się stało, że z wielowątkowego, siedmiostronicowego formatu A4 opowiadania wybrano i zamieszczono w biuletynie tylko ten wątek, w którym pan Włodzimierz całą gębą literat, nie zdając sobie pewnie sprawy do końca co pisze, zrobił z ostrowskich instruktorów i maszynistów sabotażystów?

Szanowna Redakcjo, tego opowiadania nie można zaliczyć do tak zwanej fikcji literackiej. Utrudnianie, uniemożliwianie wykonania komuś jakiejś pracy było i jest niczym innym jak sabotowaniem, przestępstwem, za które groziły i grożą wysokie kary określone w Kodeksie Karnym.

Naprawdę bardzo trudno mi zrozumieć dlaczego wyrwany z kontekstu fragment opowiadania, który w swej treści jest bezsensowny, nielogiczny, a przede wszystkim intrygujący ukazał się w biuletynie.

Mam nadzieję, że Szanowna Redakcja nie była w pełni świadoma, że publikując niedorzeczny wątek wychodzi naprzeciw i robi dobrą ro-

botę wszystkim tym, którym zależy wyłącznie na wywoływaniu kłótni i nieporozumień w ZZM w celu dezintegracji maszynistów.

W związku z powyższym nasuwa się następujące pytanie, komu i czemu w obecnym, tak trudnym dla związku okresie czasu, mają służyć tego typu publikacje? Być może są jeszcze w innych zakładach działacze związkowi, którzy mają interes w tym, żeby opluć wielopokoleniowy dorobek ostrowskich maszynistów, którzy przez całe swoje życie zawodowe służyli drugiemu człowiekowi i wielokrotnie nieśli pomoc. Jak mam spojrzeć w oczy kolegom? Co powiedzieć emerytom? Jak zwrócić honor tym, których nie ma wśród nas? Jak wytłumaczyć coś takiego przeciętnemu członkowi, który partycypuje w kosztach utrzymania związku, jak również w kosztach wydawania biuletynu?

Drukując tego rodzaju opowiadanie zostały przekroczone granice przyzwoitości i dobrego smaku.

**Wojciech Wygrała**  
Przewodniczący ZZMKwP  
CM Ostrów Wlkp.

**Od Redakcji:** Każdy ma prawo do własnej oceny nie tylko fragmentów wyżej wymienionego opowiadania, ale i wszystkich innych publikowanych w Głosie Maszynisty tekstów. O „granicach smaku” trudno jednak dyskutować: jeden lubi pomidorówkę, inny woli barszcz, a jeszcze inny – grzybową. Na pewno każdą redakcją cieszą wszelkie opinie, bo świadczą o poczytności pisma. Także krytyczne, bo trudno zaspokoić oczekiwania wszystkich. Dobrze, jeśli udaje się skłonić do przemyśleń, wywołać dyskusję, wyzwolić jakąś aktywność, emocje etc.

Szkoda jednak, że autorowi listu nie wystarczyło napisanie, że nie zgadza się z Panem Włodzimierzem Do-

łubizno. Wybrał niestety inną metodę polemiki, polegającą na bezpardonowym ataku, także niżej podpisanego. Nie lepiej było spożytkować tę energię w inny sposób, zrobić coś wspólnie z korzyścią dla związku i ludzi?

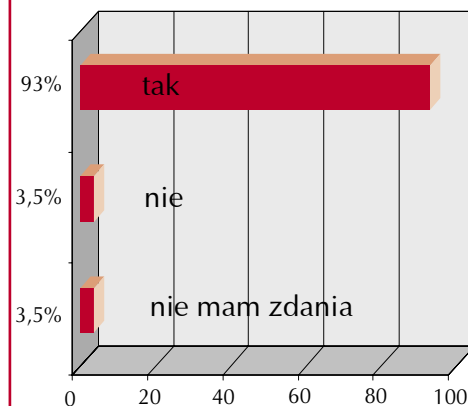
Zwyczajnie dziwić może bijąca z listu pewność autora, że opisane wydarzenia – nomen omen sprzed 36 lat – nigdy nie miały miejsca. Maszyniści to wszak tylko ludzie, a ich praca – z tych czy innych powodów – nie zawsze była usłana różami: zarówno w Ostrowie, jak i Wrocławiu, Krakowie bądź Warszawie. Pan Dołubizno przelał na papier własne przeżycia, subiektywne spostrzeżenia i refleksje z wielu lat pracy. Jednych zainteresują, innych – nie, niektórych może zirytuje. To jednak nie powód, by bawić się w cenzorów, bo tamte czasy minęły.

**Rafał Zarzecki**  
Redaktor Naczelny

Zapraszamy do nadsyłania swoich komentarzy, opinii, listów w tej i każdej innej sprawie pod adresem: [rkzzm@wp.pl](mailto:rkzzm@wp.pl) bądź listownie: Głos Maszynisty, ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa.

## SONDA

Czy działania małopolskiego Urzędu Marszałkowskiego i PKP Przewozy Regionalne dotyczące odwoływania pociągów na trasie Kraków – Zakopane są celowym działaniem wspierającym prywatnych przewoźników autobusowych?



Źródło: [www.zzm.org.pl](http://www.zzm.org.pl)

# FRASZKI JERZEGO SZUALCA

## Pojednanie

Już się pogodzili,  
dosyć mieli złego...  
Ona poszła z jednym,  
a on na jednego.

## Prowokacja

– Miła moja – szepnął  
– ja ciebie poślubię.  
– Ojej – rzekła cicho  
– przed ślubem też lubię.

102%

Na sto dwa robotę  
zrobili chłopaki  
Na sto dwie są dobre...  
a reszta to braki.

## Polityk

Ma piękny życiorys,  
szczególnie w tej chwili,  
Kiedy mu życiorys  
znanicy dorobili.

## Nagrobek elektryka

Zobaczcie mili  
Jak go uziemili.

## Nie-do-ciągnięcia

Kolej życia często  
urządza nam kpiny,  
Na pewnych odcinkach  
miast szyn koleiny.

## Potopy

Gdy się w długach tonie  
i z prawa i lewa  
To i wierzylieli  
często krew zalewa.

## Poranek symfoniczny

Płyną dźwięki uwertury  
Grają znów... w łożnicy rury.

## Kącik filatelistyczny

Nowy cykl rozpoczynamy od beznominałowej karty pocztowej z okazji jubileuszu 20-lecia Ogólnopolskiego Klubu Zainteresowań „Kolejnictwo” im. Ernesta Malinowskiego.

Weszła ona do obiegu 22.10.2005 r. Tego dnia w Urzędzie Poczto-  
wym Bydgoszcz 1 stosowano specjalny okolicznościowy datownik autor-  
stwa prezesa Klubu

– **Krystiana Żurawskiego.** Zarówno stempel, jak i karta przedstawiają włoski pociąg Pendolino ETR 460. Skład ten bił rekord prędkości na polskich kolejach 11 września 1994 roku. Jego jedynym polskim maszynistą

– pilotem był **Stanisław Donarski**, członek ZZM w CM Gdynia, od niedawna także „nasz człowiek” w Europejskiej Agencji Kolejowej (ERA).

Co ciekawe, blisko dwunastoletni rekord wynoszący 250 km/h, uzyskany na CMK na trasie Strzałki – p. odg. Biała Rawska – Szeligi nie został do dzisiaj poprawiony.

(amur)



## HOO MOR KOLEJOWY

Kandydat na dyżurnego ruchu zdaje egzamin.

- Co by pan zrobił widząc piękniutą szynę i nadjeżdżający pociąg?
- Dawałbym sygnały.
- Czym?
- Chorągiewką.
- Nie ma pan chorągiewki...
- To latarką.
- Latarka jest zepsuta...
- Rozpaliłbym ognisko przy torze.
- Nie ma pan zapalek...
- Więc pobiegnę naprzeciw pociągu, zdejmę but i rzucę nim w kabinę lokomotywy.
- Nie ma pan butów...
- Taaak? To ja dziękuję za taką pracę!

\*\*\*

W telewizji nadano film o starożytnym Babilonie. Dopiero podczas emisji autorzy programu zauważyli, że w kadrze przez chwilę widać było pędzącą lokomotywę.

– Ciekawe, czy ktoś z widzów to zauważył?

– Tak, przed chwilą dzwonił jakiś maszynista. Pytał dlaczego lokomotywa miała oznakowania asyryjskie, a nie babilońskie.

# COMPENSA

## kunszt ubezpieczeń



Szanowni Państwo!

Grupowe ubezpieczenie na życie zapewnia poczucie bezpieczeństwa ubezpieczonemu i jego bliskim poprzez wsparcie finansowe w przypadku nieprzewidywanych zdarzeń losowych. Dowodem tego jest łączna kwota wypłaconych Maszynistom przez Towarzystwo Ubezpieczeń na Życie Compensa S.A. świadczeń na kwotę blisko

### 3 MILIONY złotych!!!



Zatem zachęcamy Państwa do przystępowania do ubezpieczenia, które stanowi szeroki zakres ochrony dający ubezpieczonemu i jego rodzinie zabezpieczenie finansowe na wypadek różnych zdarzeń. Duża ilość wariantów pozwala na wybór najkorzystniejszej opcji ochrony. Dodatkową zaletą przystąpienia do ubezpieczenia grupowego w naszym towarzystwie jest możliwość uzyskania zniżek przy ubezpieczeniach majątkowych w Towarzystwie Ubezpieczeń Compensa S.A.

Na stronach internetowych ZZM znajdziecie Państwo wszystkie niezbędne informacje: tabelę z wariantami ubezpieczenia, osoby kontaktowe, deklaracje przystąpienia.



### Nasze sztandary

## ZZM w Lokomotywni Gdynia Grabówek

Głównym inicjatorem oraz autorem projektu był Kazimierz Engler maszynista z MD Gdynia Grabówek, obecnie przewodniczący ZZM w gdyńskim Zakładzie Taboru.



Sztandar dla ZZM wykonała **Anna Trutkowska** z pracowni haftu artystycznego w Tczewie. Uroczyste poświęcono go 27 maja 1994 r. Poczet tworzyli wówczas maszyniści z MD Gdynia Grabówek – chorąży **Antoni Dama** oraz **Ryszard Felskowski** i **Kazimierz Grzywacz**. (L)





**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