

Historia Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych w Warszawie



1948 - 2008

Historia spisana przez Janusza Zdorta Starszego Cechu
przy współpracy członków Zarządu Cechu

Spis rzeczy

Do Braci w Rzemiośle	3
Założyciele	4
Zaczęło się od samozjazdów	5
Odrodzenie z popiołów	6
Pełgające zielone światło	11
Rzemieślnik, też człowiek	14
Przybywa obowiązków	15
Nie ma rzemiosła bez uczniów	16
Na jakim koniu rzemieślnik jedzie	17
Zakorzenianie się Cechu	18
Tajemnica czarnej skrzynki	23
Czy wolność od kwalifikacji?	23
Na linii Cech – rzemieślnik	25
Nie! – dla szarej strefy	27
Nie ma Polski bez rzemiosła	29
Dionizy Prasek współzałożyciel Cechu	31
Starsi Cechu	32
Kadencje	33
Warsztaty samochodowe wczoraj i dziś	41

Cech Rzemiosł Motoryzacyjnych w Warszawie
ul. Podwale 11, I p. lok.121
00-252 Warszawa
tel./fax (0 22) 635 04 64
www.motoryzacja.home.pl
e-mail: cech@motoryzacja.home.pl

Szanowni Koledzy, Bracia w Rzemiośle!

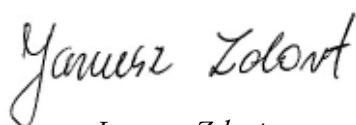
We wstępie naszej Złotej Księgi czytamy przesłanie Starszyny Cechowej z 1977 roku, która, pod przewodnictwem Starszego Cechu, Tadeusza Kacperka, zwraca się do współczesnych i przyszłych pokoleń rzemieślników, a więc i do nas, wyrażając przekonanie:

„że Ci, którzy przyjdą po nas, będą, jak my, dalej prowadzić dzieło naszych dziejów, swe zamiary i tradycje a także wносить do niej nowoczesne chlubne myśli i czyny ku chwale umiłowanej Ojczyzny, bohater-skiej Stolicy – Warszawy, jako też pożytkowi ogólnemu”.

Przez 60 lat istnienia naszego Cechu wskazania te wiernie wypełniali-śmy i je wypełniamy ku pożytkowi ogólnemu.

W porozumieniu ze Starszą Cechu podjąłem próbę tego udokumen-towania w tej książce, z taką również nadzieją, że ci, co po nas przyjdą, dzieła te będą rozwijać, chlubnie unowocześniać.

W 60-lecie naszego Cechy wszystkim seniorom, a więc i sobie, życzę satysfakcji z dokonań, a młodzieży, bujnego rozwoju i zadowolenia z pracy w rzemiośle, którego motorem może i być powinien Cech Rze-miosł Motoryzacyjnych w Warszawie



*Janusz Zdort
Starszy Cechu*

Założyciele

W maju 1945 roku dziesięciu warszawskich rzemieślników zakłada Cech Ślusarzy Samochodowych. Są to:

ZDZISŁAW BUKOWIECKI

WŁADYSŁAW CIECIERSKI

WACŁAW DOMAŃSKI

STEFAN DZIURZYŃSKI

JAN KOWALSKI

JERZY KRUK

DIONIZY PRASEK

ALEKSANDER SOCHACKI

STANISŁAW WIERZCHOWSKI

KAROL ZDZITOWIECKI



Zacząło się od samojazdów

Historia Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych nie ma długich tradycji – liczy tylko 60 lat. Ale bez istnienia takich starożytnych rzemiosł, jak: hutnictwo, kowalstwo, kołodziejstwo, odlewnictwo – trudno byłoby mówić o rozwoju motoryzacji.

Pierwsze karoserie samochodowe stanowiły dylizanse i karety, do których, zamiast zaprzęgać konie, zastosowano silnik parowy. Takim właśnie pojazdem napędzanym silnikiem parowym był wehikuł francuskiego inżyniera wojskowego, Mikołaja Józefa Cugnota, zbudowany w 1770 roku. Była to prymitywna dwucylindrowa maszyna parowa udoskonalona dopiero w 1803 roku przez angielskiego inżyniera Richarda Trevithicka i zastosowana do napędu lokomotywy drogowej, która, jako pierwsza w świecie przejechała 150 kilometrów, przewożąc 10 pasażerów z miasteczka Camborne do Londynu.

W latach 1827 – 1829 zbudowane zostały omnibusy napędzane silnikami na parę i rozpoczęły regularną komunikację pasażerską.

Rok 1862 uważa się za datę wynalezienia gazowego silnika spalinowego przez francuskiego kelnera, Etienne Lenoira. Jego moc była bardzo mała, bo substancja palna nie była sprężana przed zapłonem. Niemiecki ślusarz Siegfried Marcus na bazie tego silnika skonstruował w 1875 roku w Wiedniu pojazd z obiegami czterosuwowym. Tamtejsi dorożkarze wymogli na policji zakaz jazdy tego wehikułu ze względu na „rumor i odór spalin”. Jednak po śmierci Marcusa postawiono mu w Wiedniu pomnik, jako pierwszemu na świecie budowniczemu samochodu z napędem benzynowym.

Rok 1884 był przełomem dla rozwoju motoryzacji. Karl Benz z Mannheim uzyskał patent na dwusurowy silnik spalinowy, a następnie czterosurowy, zainstalowany w słynnym trójkołowcu. W 1926r połączył swoją firmę z Gottliebem Daimlerem, dając początek przedsiębiorstwu Daimler-Benz.. Daimler zracjonalizował zapłon, co pozwoliło na powiększenie obrotów jego silnika ze 180 do 900 na minutę. Jego silnik został zastosowany w pojazdach Peugeota.

Istotną rolę w rozwoju motoryzacji odegrało wynalezienie opony pneumatycznej przez lekarza weterynarii o nazwisku Dunlop.

W 1899 roku zbudowany został samochód o napędzie elektrycznym, przekraczającym szybkość 100 kilometrów na godzinę, a w roku 1906 Marriott przekracza 200 kilometrów na godzinę, jadąc samochodem Stanley napędzanym silnikiem parowym.

U zarania światowego automobilizmu Polska nie istniała jako niepodległy kraj. Ale przecież znaleźli się na ziemiach polskich będących pod zaborem rosyjskim, austriackim i pruskim pasjonaci motoryzacji. W 1897 roku we Lwowie pojawił się jeden z pierwszych „samojazdów”, automobil Benz – Victoria, należący do inżyniera Kazimierza Odrzywolskiego, a ulicami Warszawy paradował powóz Peugeot, którym warszawski przemysłowiec, Stanisław Grodzki, udał się w wycieczkę do Paryża.

W 1895 roku w Warszawie, w fundacji Wawelberga i Rotwanda, powstaje Średnia Szkoła Mechaniczno-Techniczna Maurycego Mottego, która w późniejszych latach przekształcała się w słynną uczelnię techniczną.

Nietrudno się domyślić, że tamte pojazdy także się psuły. Powstają pierwsze garaże, które przekształcają się następnie w warsztaty samochodowe.

Po zakończeniu pierwszej wojny światowej i odzyskaniu niepodległości w 1919 roku, ponemieckie warsztaty samochodowe i naprawcze przy ulicy Terespolskiej 34/36 przekształcono w Centralne Warsztaty Samochodowe, w których reperowano zniszczone przeważnie podczas wojny wehikuly.

W 1920 roku dwaj warszawscy pionierzy motoryzacyjni, Stefan Kozłowski i Antoni Frączkowski, założyli pierwszą w wolnej Polsce fabrykę samochodów przy ulicy Rakowieckiej 23 w Warszawie. Owocem ich prac był dwuosobowy samochód SKAF, nazwany od inicjałów twórców.

Inny zespół konstruktorów, Tadeusz Tański i Stanisław Panczakiewicz, skonstruowali samochód osobowy o nazwie CWS-T1, który zaprezentowano w 1925 roku na Targach Wschodnich, gdzie cieszył się dużym zainteresowaniem ze względu na nowoczesne, jak na ówczesne czasy, rozwiązania techniczne i atrakcyjną karoserię.

W marcu 1928 roku, Centralne Warsztaty Samochodowe stały się częścią Państwowych Zakładów Inżynieryjnych (PZInż), w których trwały przygotowania do seryjnej produkcji CWS – T1. Jednakże rząd przeciwstawił się rozpoczęciu seryjnej ich produkcji. Jednocześnie podpisano umowę z włoską firmą FIAT, co inżynierom pracującym w Państwowych Zakładach Inżynieryjnych przeszkodziło w rozwijaniu oryginalnej polskiej myśli technicznej w budowie samochodów.

Zgodnie z podpisaną umową na lata 1931 – 1940, przy ulicy Terespolskiej produkowano motocykle na potrzeby wojskowe CWS i CWS – 55 z wózkiem bocznym, znanym następnie jako SOKÓŁ.

Odradzanie się z popiołów

Wojna, rzecz jasna, spowodowała przerwę w produkcji polskich samochodów i motocykli.

W 1945 roku na zgłiszczach Warszawy zaczęły się odradzać załóżki motoryzacji. Szczęśliwie ocalała znaczna część naszej kadry - inżynierów, techników, mechaników samochodowych, których nie zdążyli wymordować Niemcy i NKWD, acz bynajmniej ich nie oszczędzano. Ginęli, jak inni Polacy, na sławetnym Pawiaku, w katowniach i obozach, na ulicach albo na progu własnych warsztatów, jak bracia Strzeleccy, rozstrzelani przed swoim zakładem na ulicy Promenada, o czym wspomina nasza Złota Księga.

Ci, co ocaleli z wojennej pożogi, przystąpili do pracy. Postanowili odbudować polski przemysł motoryzacyjny. Opracowano projekt samochodu ciężarowego STAR, którego produkcję rozpoczęto w Starachowicach.

Część mechaników samochodowych zaczęło otwierać własne zakłady naprawy samochodów. Jednymi z pierwszych byli Władysław Ciecierski przy ulicy Książęcej i Dionizy Prasek, który otworzył zakład wulkanizatorski przy ulicy Wiktorskiej już w kwietniu 1945 roku, a więc gdy grzmiąły jeszcze wojenne działa.

Ze względu na to, że napraw samochodów i motocykli imali się także różni amatorzy, najczęściej z chęci zysku, na co zaczęli uskarżać się klienci, rzemieślnicy broniąc swego etosu, postanowili założyć własny cech. Grupa dziesięciu rzemieślników, ślusarzy samochodowych i wulkanizatorów (ich nazwiska drukujemy na karcie wstępnej) postanowiła założyć Cech Ślusarzy Samochodowych i Wulkanizatorów. W maju 1945 roku spotkali się oni w lokalu przy Alejach Ujazdowskich. Zebraniu przewodniczył Jerzy Kruk. Postanowiono dokonać rejestracji Sekcji Ślusarzy Samochodowych i Wulkanizatorów oraz zwrócono się do Izby Rzemieślniczej o powołanie Komisji Egzaminacyjnych. Izba przychyliła się do postulatu i 20 lipca 1945 roku powołane zostały komisje: czeladnicza i mistrzowska.

W latach 1946 – 1947 kontynuowano wysiłki w dokonywaniu postępu w organizacji samorządu rzemieślniczego branży motoryzacyjnej.

Ale w roku 1948 nastąpiły zmiany w sposobie administrowania i w metodach zarządzania krajem. Powoływane są komisje do walki ze spekulacją i nadużyciami w miejskiej gospodarce i handlu. Prywatne zakłady usługowe i handlowe nękane są przez Urzędy Skarbowe, prowadzona jest walka z tak zwanymi prywaciarzami. Wiele zakładów ulega likwidacji.

Mimo tak trudnego okresu dla usług i handlu, w dniu 28 września 1948 roku powołany zostaje Komisaryczny Zarząd Ślusarzy Samochodowych m. st. Warszawy, z siedzibą przy ulicy Nowogrodzkiej 42. Starszym Cechu mianowany zostaje Jerzy Kruk, a Aleksander Sochacki reprezentuje w nim grupę wulkanizatorów.

Zarząd Cechu podejmuje uchwałę o ufundowaniu sztandaru cechowego, którego poświęcenie nastąpiło w czasie uroczystego nabożeństwa w dniu 8 grudnia 1949 roku w kościele św. Barbary. Na wniosek Starszego Cechu Jerzego Kruka, patronem ślusarstwa samochodowego wybrano św. Wojciecha, pierwszego polskiego męczennika. I jego postać umieszczono na sztandarze. Na drugiej stronie sztandaru widnieje znak Cechu: skrzyżowanie kluczy monterskich, świeca samochodowa, fragment opony, koło zębate, tłok silnikowy. Poświęcenia sztandaru dokonał ks. Michał Wojewódzki. Ojcem chrzestnym był Aleksander Sochacki, a matką chrzestną, Aniela Ciecierska, żona Władysława Ciecierskiego. Chorążym sztandaru został wybrany przez aklamację Wacław Baćko.

W roku 1950 działalność Cechu zostaje przerwana – włączony zostaje do Cechu Rzemiosł Metalowych i Elektrycznych, zachowując ścisłą więź zawodową w ramach samodzielnej Sekcji Ślusarzy Samochodowych.

Okres lat 1950 - 1956 charakteryzuje się stopniowym zamieraniem rzemiosła motoryzacyjnego, iż, jak głoszą, dla indywidualnej formy pracy nie ma miejsca w systemie socjalistycznej gospodarki narodowej. W miejsce likwidowanych zakładów rzemieślniczych nie powstawały jednak inne placówki usługowe, uspołecznione czy spółdzielcze, mimo że popyt na usługi ciągle wzrastał. Tysiące różnego rodzaju zaopatrzeniowców jeździło po Polsce szukając przysłowiowej uszczelki.

W tym trudnym okresie funkcję kierownika Sekcji Ślusarzy Samochodowych pełnił Władysław Ciecierski.

Po październiku 1956 roku dokonano w kraju istotnych zmian także stosunków społeczno-gospodarczych. Umożliwiło to odbudowę samorządności rzemiosła, chociaż trudności dalej nie brakowało.

W dniu 11 września 1956 roku Sejm uchwalił nową ustawę o Izbach Rzemieślniczych i Związku Izb Rzemieślniczych. Na mocy tej ustawy rzemieślnicy uzyskali prawo do wyłaniania swych władz w wyborach.

W porozumieniu z Izbą Rzemieślniczą m. st. Warszawy, wyłania się Komitet Organizacyjny, który z dniem 28 lutego 1957 roku doprowadza do ponownego powołania Cechu Ślusarzy Samochodowych i Wulkanizatorów. Zwołane zostaje Walne Zgromadzenie członków Cechu Ślusarzy Samochodowych i Wulkanizatorów na dzień 26 marca 1957 roku w sali Domu Rzemiosła przy ulicy Miodowej 14 w Warszawie, w którym uczestniczyło 67 członków. Walne Zgromadzenie uchwaliło Statut Cechu i dokonało wyboru władz. Starszym Cechu wybrano Jerzego Kruka, który funkcję tę pełnił przez trzy kolejne kadencje, to jest do roku 1965.

Nadal rzemiosło i Zarządy Cechu borykały się z trudnościami w zaopatrzeniu i polityką fiskalną państwa. Przeprowadzane były rozmowy w związku z przymusową likwidacją zakładów na nowych osiedlach, do których rzemiosłu wstęp został wzbroniony, a za zabrane tereny nie przydzielano w zamian nowych pod inwestycje.

Na koniec 1959 roku stan zakładów w Cechu wynosił 236. Cech zrzeszał 116 rzemieślników mających prawo do szkolenia uczniów. Chętnych do nauki zawodu przybywało. Szkolono młodzież w zawodach: mechanik samochodowy, blacharz, lakiernik i elektryk samochodowy.

Pilną potrzebą była tak zwana pedagogizacja mistrzów szkolących, którzy posiadając wysokie kwalifikacje zawodowe, musieli doksztalać się w dziedzinie pedagogiki. Zorganizowano więc kurs pedagogiczny w Związku Doskonalenia Zawodowego dla rzemieślników mających zamiar szkolić uczniów.

W roku 1961 sytuacja rzemiosła nie uległa poprawie. W rezultacie psychozy ukazującej rzemieślników jako przestępców gospodarczych, mnożą się dokuczliwe kontrole podejmowane przez organa kontrolno rewizyjne i Milicję Obywatelską. Zarząd Cechu i władze rzemiosła interweniują u władz państwowych w sprawach domiarów stosowanych w stosunku do rzemieślników często bez żadnego uzasadnienia przez wydziały finansowe.

Nadal dokucza rzemiosłu motoryzacyjnemu, ale nie tylko jemu, brak materiałów do remontu starych, czy budowy nowych zakładów. Odczuwany jest wielki brak części zamiennych.

Zarząd Cechu wraz z aktywem zorganizował Specjalistyczną Spółdzielnię Zaopatrzenia i Zbytu rzemiosł motoryzacyjnych MOTOUSŁUGA, która swą działalność rozpoczęła od 1 sierpnia 1962 roku.

Zarząd Cechu szuka wsparcia politycznego dla rzemiosła i swoich członków. Organizuje Koło Stronnictwa Demokratycznego przy Dzielnicowym Komitecie

Warszawa Wola. Aktywną działalność rozwijają w Dzielnicowych Radach Narodowych radni z Cechu: Tadeusz Kacperek i Józef Szewczyk. W komisjach podatkowych, powołanych przez Izby Skarbowe pracują Jan Sitnik, Stefan Skubalski, Stefan Gwiazda – broniąc swoich kolegów z rzemiosła.

Te interwencje jak i ożywiona działalność rzemieślników w radach narodowych i we wspomnianych komisjach przynoszą pewne rezultaty. Zwłaszcza rok 1964 przynosi sporo korzystnych zmian. Władze państwowe dostrzegają znaczenie rzemiosł motoryzacyjnych dla rozwoju gospodarki kraju, często mówi się o zielonym świetle dla rzemiosła. Przyznano sporo ulg podatkowych i inwestycyjnych, udzielano kredyty bankowe o niskim stosunkowo oprocentowaniu, przyznawano lokalizację dla nowo budujących się zakładów.

Rzemieślnicy doceniają starania Zarządu i jego przewodniczącego. Na Walnym Zgromadzeniu 16 lutego 1965 roku, w dowód uznania nadają tytuł Honorowego Starszego Cechu Jerzemu Krukowi, który ze względu na osiągnięty wiek kończy swoją trzecią kadencję .

Walne Zgromadzenie na Starszego Cechu wybrało Zbigniewa Krańnickiego. Przewodniczącym Komisji Rewizyjnej został Dionizy Prasek a Sądu Cechowego, Konrad Rykaczewski. Nowo wybrany Zarząd przyjął plan działania uwzględniający przewidziany przez władze państwowe znaczny rozwój usług. W Zielonej Górze na przykład w latach 1967/68 na jednego rzemieślnika rocznie przypadło do obsługi 260 pojazdów. W dniu Zjazdu – mówiono na Walnym – przypadło już 350 samochodów.



Sztandar Cechu z 1948 r. – postać patrona Św. Wojciecha



Rewers sztandaru z 1948 r. znak Cechu: skrzyżowanie kluczy monterskich, świece samochodowa, fragment opony, koło zębate, tłok silnikowy



Łańcuch Starszego Cechu z 1948 r.



Dyplom mistrzowski Jana Kowalskiego – założyciela Cechu z 1942 r.

Pełgające zielone światło

Zadania przed rzemiosłem poważnie wzrastają. Należało zadbać o unowocześnienie parku maszynowego zakładów rzemieślniczych. A inwestycje wymagają nakładów. Tymczasem fiskus nie zelżał. Zarząd Cechu występuje do Wydziału Finansowego o zastosowanie 50 procentowej zniżki podatku dochodowego przy zakupie maszyn i urządzeń oraz zmniejszenie opłat czynszowych za lokale dla rzemiosła, które w stolicy były i niestety są nadal nadmierne.

W wyniku tych starań od 1 stycznia 1966 roku obniżona zostaje skala podatkowa dla rzemieślników świadczących usługi dla ludności. Władze zgodziły się także na prowadzenie uproszczonych ksiąg podatkowych, co nie pozostało bez wpływu na ekonomiczną kondycję rzemiosła.

Jednakże w 1967 roku poglądy władz państwowych na rzemiosło diametralnie się zmieniają. Na łamach prasy pojawiają się publikacje usiłujące wpędzić rzemiosło na margines drobnomieszczactwa.. Walne Zgromadzenie Cechu 3 kwietnia 1968 roku przeciwstawia się tym tendencjom. Także w 1969 roku temat ten powrócił na forum Walnego Zgromadzenia. Gość rzemieślników, pan major Julian Owczarz z Komendy Głównej Milicji Obywatelskiej powiedział, że w kraju śledztwem zostało objętych około 1000 rzemieślników branży motoryzacyjnej. W fabrykach, jak podkreślił pan major, świadomie i celowo były brakowane maszyny, urządzenia i surowce po to, żeby za łapówki, sprzedawać je jako odpady. Tak więc pan major korupcją w zakładach państwowych obciążał rzemieślników pragnących unowocześnić swoje warsztaty by sprostać zadaniom postawionym przez władze przed rzemiosłem. Władysław Przybysz tak mówił na Walnym o kłopotach z nabywaniem części zamiennych. Najbliższe sklepy motoryzacyjne mam na Ogrodowej i na Wierzbowej. Na Ogrodowej –

nie ma. Na Wierzbowej coś jest, ale nie dają rachunku. Co robić? Uprzejmie radzą, żeby iść na Ogrodową, tam na pewno klient otrzyma rachunek. Ale części nie dostanie. Istna kołomyja.

A pan major mówi, że duża rzesza rzemieślników ponad pięć lat musiała płacić haracz, gdyż w przeciwnym razie nie otrzymali by oni zamówienia na świadczenia i usługi na rzecz zakładów uspołecznionych. „Mimo to żaden z rzemieślników – grzmiał funkcjonariusz – nie przyszedł do MO czy Prokuratury, które mogłyby uwolnić rzemieślników od tego haraczu. Ale, niestety – płacili i płakali lub się licytowali”.

Dziwne, że milicja, która miała swoich informatorów na każdym wydziale w każdej fabryce i doskonale się orientowała o różnych procederach tam zachodzących, czekała, aż rzemieślnik, ryzykując oskarżenie o podrywanie autorytetu władzy i przez to zamknięcie własnego zakładu, co się przecież zdarzało, spełni za nich ich powinność.

Samorząd rzemieślniczy ze swej strony surowo odnosił się do wykroczeń we własnych szeregach. Jak powiedziano w sprawozdaniu Zarządu na wspomniane Walne „Ostrzeżeniem musi być fakt wystąpienia przez Izbę Rzemieślniczą do władz przemysłowych o odebranie jednemu z naszych członków prawa do wykonywania zawodu na stałe”. Pan major nie docenił jednak tych starań i groził: „Czy rzemiosło będzie się rozwijać tak czy inaczej i czy obecne zielone światło będzie się poszerzać czy zawężać, zależy od samego rzemiosła”. A „Jeżeli przypadki nieuczciwej pracy i działalności rzemiosła będą się powiększać – ktoś u góry zacznie się zastanawiać nad słusnością istnienia rzemiosła”.

A na „górze” istotnie zastanawiano się nad rzemiosłem. Na Walnym Zgromadzeniu Cechu Jan Kowalski, który był delegatem na IX Kongresie Stronnictwa Demokratycznego, zacytował dokładnie słowa z przemówienia Władysława Gomułki: „W Polsce Ludowej rzemieślnicze usługi mają trwałe miejsce”. Delegat opowiadał, że w kularach Kongresu dużo mówiło się o rzemiosle, ale rzemiosło tego nie czuje. Byli i tacy, którzy mówili, że może za dużo mówi się o rzemiosle i dlatego jest tak źle.

Zaś rzemieślnik Konstanty Zakolski, skarżąc się na niesprawiedliwe domiary, powiedział: „Mnie się wydaje, że zapominamy o najwyższym czynniku, mianowicie o Urzędzie Skarbowym. Może zaprosić na następne zebranie Naczelników Urzędów Skarbowych, którzy się wypowiedzą, czy słuchają Towarzysza Gomułkę, czy nie?”

Gdy na górze zastanawiano się nad przyszłością rzemiosła, na dale należało rozwiązywać konkretne problemy. W związku z przewidywanym w latach 1968 – 1975 czterokrotnym wzrostem zapotrzebowania na usługi motoryzacyjne, Zarząd Cechu zastanawiał się jak najlepiej realizować zadania zawarte w znanym okólniku Komitetu Drobnej Wytwórczości, gdzie poważnie rozważano uruchomienie przez rzemiosło produkcji części zamiennych i akcesoriów

Zachodziły też znamienne przeobrażenia w życiu organizacyjnym. Ponownie wybrany Starszy Cechu Zbigniew Kraśnicki wraz z Zarządem, wystąpił do Izby Rzemieślniczej w Warszawie o zmianę nazwy z dotychczasowej – Cech

Ślusarzy Samochodowych i Wulkanizatorów na Cech Rzemiosł Motoryzacyjnych w Warszawie.. Wydział Przemysłu i Usług, na wniosek Izby Rzemieślniczej, 6 listopada 1968 roku podjął w tej sprawie pozytywną decyzję. W tym samym dniu przeniesiono siedzibę Cechu z ulicy Młynarskiej 32 na ulicę Podwale 11.

Niekiedy na zebraniach rzemieślniczych, na których często gościli przedstawiciele władz, komitetów PZPR itp., członkowie Cechu, musieli uciekać się w swoich wypowiedziach do różnych kruczków. Na Walnym Zgromadzeniu 20 marca 1969 roku na propozycję komisji wnioskowej, zapewne uzgodnioną wcześniej z tak zwanymi czynnikami, podjęto uchwałę o uczczeniu 25-lecia PRL czynem społecznym pracując na budowie. Wtedy w Polsce wszyscy podejmowali takie zobowiązania. Nic w tym nadzwyczajnego, że uczynił to również Cech Rzemiosł Motoryzacyjnych. Wszelako poddano wniosek pod głosowanie. Wszyscy byli za, ale jeden głos był przeciwny. Zdumiony przewodniczący zebrania zapytał o powód takiego stanowiska. Jan Sitnik, bo to on był tą „czarną owcą”, powiedział tak: – Mnie się wydaje, że słuszniejszym byłoby, gdyby każdy z Kolegów poświęcił jeden dzień w swojej dziedzinie w celach społecznych, bo wówczas wartość tego zobowiązania byłaby wielokrotnie wyższa. Taka uchwała o czynie łopata może mieć propagandowe znaczenie, ale żeby to miało ekonomiczną wartość, to wątpię. Tego rodzaju czczenie rocznic jest przeżytkiem Spędzi się ludzi, którzy szpadli nie widzieli, więc jakie mogą dać wyniki ich czyny?

Zaś Jerzy Kruk zgłosił, że on , dla uczczenia 25 rocznicy podejmuje się bezpłatnie przez jeden dzień szlifowania cylindrów i dorabiania tłoków do silników samochodów osób niepełnosprawnych.

Otrzymał duże brawa. Czy nie były to również brawa dla odważnego wniosku Jana Sitnika? I w ten sposób rzemieślnicy wypowiadali się za zdrowym rozsądkiem.



Rzemieślnicy cechowi w karykaturze p. Żebrowskiego z roku 1956



Karykatura p. Ałaszewskiego z roku 1969 przedstawiająca czołowych przedstawicieli Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych. Od lewej: Aleksander Sochacki, Dionizy Prasek, Kazimierz Jaworski, Jan Sitnik, Jan Kowalski, Tadeusz Kacperek, Zygmunt Szymański, Karol Groń (ze skrzypcami), Zbigniew Kraśnicki, Ryszard Marczałak, ..., Zbigniew Walczak, Jan Penconek, Bolesław Jasiński, Władysław Ciecierski.)

Rzemieślnik, też człowiek

Zarząd tej kadencji wiele uwagi przywiązuje do podnoszenia kwalifikacji zawodowych. Organizuje kursy dokształcające obsługi samochodów marki Fiat 125p, zdobywania praw jazdy przez rzemieślników zrzeszonych w Cechu oraz dla pracowników i uczniów.

Z okazji 40-lecia Izby Rzemieślniczej m.st. Warszawy, Starszy Cechu, Zbigniew Kraśnicki odznaczony został srebrnym Krzyżem Zasługi.

W dniu 21 listopada 1969 roku Zarząd pierwszego w Polsce Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych w Warszawie występuje do Związku Izb Rzemieślniczych o powołanie Ogólnopolskiej Komisji Rzemiosł Motoryzacyjnych przy Związku Izb. 24 marca 1970 roku komisja taka zostaje powołana, w skład której weszli Zbigniew Kraśnicki i Stanisław Wojciechowski. Celem powołanej komisji było zajęcie się tematyką branży motoryzacyjnej w skali kraju i reprezentowanie jej u władz państwowych.

Zarząd Cechu poświęcił wiele uwagi szkoleniu uczniów. Podkreślano, że zarówno szkoła jak i rzemieślnicy mają wspólny cel – wykształcenie młodego człowieka na dobrego rzemieślnika.

Gdy kadencja dobiegła końca zwołano kolejne Zgromadzenie Wyborcze w dniu 28 czerwca 1971 roku, na którym na Starszego Cechu wybrano Jana Kowalskiego, przewodniczącym Komisji Rewizyjnej Dionizego Praska i przewodniczącym Sądu Cechowego w osobie Aleksandra Sochackiego.

W tym czasie władze państwowe ustaliły kierunki i zadania dla rzemiosła. Stwierdzono także, że odpowiedzialność za rozwój rzemiosła ma ponosić nie

tylko ono same, ale również administracja terenowa. W dniu 8 czerwca 1972 roku uchwalono dwie ustawy: mające duże znaczenie dla rozwoju rzemiosła: pierwsza, to o wykonywaniu i organizacji rzemiosła, druga – o ubezpieczeniu rzemieślników. Władze nareszcie uznały, że rzemieślnik, to też człowiek.

Przybywa obowiązków

Przybywa nowych zakładów branży motoryzacyjnej, zwiększa się liczba członków Cechu, ale wraz z tym ilościowym rozwojem, wzrasta także liczba niezadowolonych z wykonywanej usługi w zakładach rzemieślniczych.. Zarząd powołuje Komisję Skarg i Zażaleń; na jej przewodniczącego wybrano Wacława Kościeszę.

Izba Rzemieślnicza przyznaje w 1972 roku pierwsze odznaczenia członkom Cechu: Alfonsowi Opertowskiemu i Edmundowi Gackiemu – Srebrną Odznakę Mistrza – zasłużonym w szkoleniu i wychowywaniu uczniów rzemiosła motoryzacyjnego.

Cech w tym czasie zrzesza 439 zakładów, w których zatrudnionych jest 1568 pracowników, w tym 406 uczniów.

W dniu 19 czerwca 1973 roku zwołane zostaje wyborcze Walne Zgromadzenie Członków Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych. Na Starszego Cechu wybrano Tadeusza Kacperka, przewodniczącym Komisji Rewizyjnej – Dionizego Praska a funkcję przewodniczącego Sądu Cechowego powierzono Aleksandrowi Sochackiemu. Uchwalono nowy Statut, zgodny z ustawą z 8 czerwca 1972 o organizacji i wykonywaniu rzemiosła, który przewiduje nowe zadania dla Zarządu Cechu – wydawanie opinii we współpracy z wydziałem Handlu i Usług Rad Narodowych w sprawie przyznawania i cofania uprawnień do wykonywania rzemiosła.

W 1974 roku przy Cechu powstał Autoklub „Rzemieślnik”, stawiający sobie za zadanie szerzenie kultury drogowej, organizowanie imprez samochodowych, sportowo-rekreacyjnych dla rzemieślników oraz uruchomił kursy eksternistyczne na prawo jazdy kategorii B. Za działalność Autoklubu "Rzemieślnik" odpowiadał z ramienia Zarządu sekretarz Cechu Mirosław Krawczyk. W roku 1976 wzrosła rola rzemiosła w życiu społecznym i politycznym poprzez działalność reprezentantów rzemiosła w Stronnictwie Demokratycznym. W Warszawie przekroczona została liczba 160 tysięcy samochodów. Zarząd podejmował się wypracowania metody zaspokajania popytu na usługi motoryzacyjne poprzez zakłady zrzeszone w Cechu, a jednocześnie kładąc zdecydowany nacisk na jakość wykonywanych usług.

W czasie trwania pierwszej kadencji Starszego Cechu Tadeusza Kacperka następują zmiany w strukturach rzemiosła. Utworzono Centralny Związek Rzemiosła, który zrzesza Izby Rzemieślnicze, a Izby zrzeszają Cechy i Spółdzielnie Rzemieślnicze. Przewodniczącym Rady Centralnego Związku Rzemiosła został wybrany Stanisław Lenczewski. Przewodniczącym Izby Rzemieślniczej m. st. Warszawy został Tadeusz Kałasa, a na Prezesa Izby wybrano Stefana Grzesikiewicza.

W dniu 4 lutego 1977 roku odbył się Zjazd Stołecznego Rzemiosła, w którym uczestniczyli delegaci naszego Cechu: Starszy Cechu Tadeusz Kacperek, Jan

Kowalski, Aleksander Lipski, Dionizy Prasek. Na zjeździe tym wypracowano program społeczno-gospodarczy rzemiosła, a także określone zostały formy pomocy dla rzemieślników przy ścisłej współpracy z organami Rad Narodowych.

Na dzień 31 marca 1977 roku stan członków wynosił 520 osób, a stan odbywających praktyczną naukę zawodu wyniósł 748 uczniów.

W dniu 22 kwietnia 1977 roku odbyło się kolejne Walne Zgromadzenie członków Cechu, które wybrało Zarząd. Na drugą kadencję wybrano Starszego Cechu Tadeusza Kacperka. Cech się rozrasta, przybywa nowych zakładów motoryzacyjnych i wzrasta liczba członków. Wzrost usług wymaga zacieśnienia współpracy Zarządu Cechu z Państwowym Zakładem Ubezpieczeń i PZMot w zakresie napraw powypadkowych. Zarząd Cechu spotyka się na wspólnych posiedzeniach z Radą Zarządu Spółdzielni Rzemieślniczej „Motousługa” poświęconych zazwyczaj problemom zaopatrzenia rzemiosła motoryzacyjnego w części zamienne i akcesoria. Przy Cechu powołana została Sekcja wytwórców części zamiennych i akcesoriów samochodowych z przewodniczącym Tadeuszem Salomonem. Zadaniem jej jest zaopatrywanie rzemiosła w części zamienne i akcesoria samochodowe.

Nie ma rzemiosła bez uczniów

Szkolenie uczniów i części zamienne, to w ówczesnym czasie wielkie problemy rzemiosła. Ale i w dniu dzisiejszym mają one swoją wagę. Dlatego przytoczymy tu, w skrócie, parę myśli na ten temat z wypowiedzi Stefana Borawskiego na Walnym Zgromadzeniu Cechu w dniu 16 stycznia 1976 roku. Najpierw o uczniach.

– A co się tyczy usług, to jak w małżeństwie splodzone są dzieci w imię zachowania gatunku, tak w naszym wypadku uczniowie są naturalną koniecznością. Nasze warsztaty bez rzemieślników staną się tylko kupą bezwartościowych cegieł... Kiedy 50 lat temu mój ojciec oddawał mnie na naukę rzemiosła, majster zażądał 2.000 złotych To było tyle co dziś 100 000 złotych (Rok 1976 – dopisek redakcyjny). My nie żądamy, aby nam za to płacono, ale chcemy też jakiegoś ekwiwalentu. Jeśli uczeń ma zostać prawdziwym rzemieślnikiem, a nie jakimś niedouczoneym technikiem, powinien pracować w warsztacie nie trzy dni w tygodniu, ale 6 dni, z tym że może trochę wcześniej kończyć pracę, aby miał czas na wykłady teoretyczne. Sprawa musi być tak postawiona, aby nam się opłacało szkolić uczniów i aby uczniom opłacało się zostać rzemieślnikami. Obywatel musi wiedzieć, iż tylko na drodze zwiększania swych kwalifikacji i przez to podwyższania wartości swojej pracy, czeka go lepszy zarobek. Poprawa swojej egzystencji na tej drodze powinna być nagrodą za jego wysiłek. Zwłaszcza młody człowiek powinien myśleć długofalowo, a nie być specem od wynajdywania sobie najłatwiejszych i najszybszych zarobków bez myśli o przyszłości. Pomaganie mu w tym, to tworzenie społeczeństwa dyletantów i omykaczy...

– Sprawa umożliwienia rzemieślnikom kupna już nie jakichkolwiek kryptonów, ale najniezbędniejszych drobnych narzędzi – mówił Stefan Borawski – jest dla gospodarki narodowej tak korzystna, jak eksportowanie stali w formie zegarków a nie wagonów. Na przykład tłok, jest jedną z najważniejszych części silnika.

Tłoki do pojazdów typowych, użytkownicy kupują w Motozbytach. My rzemieślnicy dorabiamy indywidualne tłoki do maszyn nietypowych, bo nikt nie wyrzuci samochodu czy motocykla z powodu braku tłoka... Ale jedyna odlewnia tłoków w Warszawie przy ulicy Owsianej 13 uznała odlewanie tłoków indywidualnych dla rzemiosła jako nieopłacalne. Dobrze, że piekarnie warszawskie nie uznały klientów przychodzących codziennie po chleb za nieopłacalnych... Mówi się o uczciwym świadczeniu usług, a czym my mamy je świadczyć uczciwie, jak na przykład siódmy rok wożę w portmonetce spis niezbędnych narzędzi, które mi się połamały? Kilka miesięcy szukam zwykłego okrągłego pilnika!

Na jakim koniku rzemieślnik jedzie

– Przemysł widzi swoje samochody, że tak powiem, na starcie nowe. My, rzemieślnicy widzimy je na mecie, bo zużyte. W swoich szeregach mamy wielu racjonalizatorów i z chęcią podzielilibyśmy się doświadczeniami z przemysłem. Na przykład w bardzo wielu Syrenkach urywają się korbowody. Nie jest to, jak się powszechnie uważa, wada materiałowa, a konstrukcyjna, bardzo łatwa do usunięcia. Trzeba tu mieć tylko wrodzony dryg, który zawsze ma dobry rzemieślnik... My rzemieślnicy motoryzacyjni możemy świadczyć uczciwie usługi, jeżeli państwo pomoże nam w szkoleniu uczniów i kupnie narzędzi. Bo tak zwane sklepy narzędziowe z zawiaskami do okien nas nie urządzają. Chcemy być uczciwymi obywatelami a nie partaczami. Chcemy być nie imitacją rzemiosła, a prawdziwym rzemiosłem.

Głos Stefana Borawskiego jest przykładem, z jak dramatycznymi trudnościami borykało się rzemiosło i jak wielki zapal tkwił w ludziach rzemiosła by te trudności przezwyciężyć. Cech Rzemiosł Motoryzacyjnych robił wiele, by rzemieślnikom w tym pomagać.

W trakcie obrad Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Cechu, 14 stycznia 1997 roku, Starszy Cechu, Tadeusz Kacperk, ustosunkowując się do wypowiedzi na temat przyszłości rzemiosła, powiedział: Rozwój rzemiosła można prowadzić dwiema drogami. Jedna droga to zwiększanie zatrudnionych i szkolenie większej liczby uczniów. Druga droga, to specjalizacja i mechanizacja, ale o tyle trudna, że na to nie ma pieniędzy. Przy takich podatkach jakie obecnie istnieją, trudno jest prowadzić warsztat. Wydaje się, że rozsądną byłaby decyzja o ustaleniu stałych kwot podatkowych, żeby było naprawdę wiadomo na jakim koniu rzemieślnik jedzie. Mówiąc o samorządzie rzemieślniczym, Tadeusz Kacperk reprezentował pogląd, że działalność samorządu cechowego powinna wyróżniać spójność jego organów z kierownictwem wykonawczym.

W takim klimacie przygotowywano się do obchodów 30-lecia Cechu. W dniu 22 października 1978 roku odbyła się uroczysta sesja poprzedzona nabożeństwem. Uchwałą Centralnego Związku Rzemiosła nadano Cechowi Honorową Odznakę Rzemiosła, a Izba Rzemieślnicza wyróżniła Jubilata Złotą Syrenką za zasługi dla rozwoju rzemiosł motoryzacyjnych dla stolicy. Zasłużeni rzemieślnicy, wyróżniający się w pracy zawodowej i społecznej uhonorowani zostali odznaczeniami prezydenta m.st. Warszawy, CZR i Izby Rzemieślniczej, a uczestnicy sesji otrzymali pamiątkowy znaczek XXX-lecia Cechu.

Jubileusz przyniósł wiele podniosłych momentów, dostarczył rzemieślnikom sporo satysfakcji i wzruszeń, ale dzień codzienny upominał się o rozwiązywanie problemów. Zarząd na swoich posiedzeniach dyskutuje nad możliwościami specjalizacji markowej zakładów rzemieślniczych. Próbowano sobie odpowiedzieć na pytanie, na które do dnia dzisiejszego odpowiedzi nie znaleziono, mianowicie, czy rzemieślnik to taki facet, który zna się na wszystkich samochodach i potrafi je naprawiać, czy też specjalista od danej marki, na przykład od BMW czy Opla. Oczywiście, specjalizacja zapewnia perfekcjonizm, ale w obrębie danej marki. A jeśli do warsztatu trafi klient z jakimś starym samochodem to czy rzemieślnik wyspecjalizowany ma go odesłać do kolegi? Ponadto taka specjalizacja związana była z zaopatrzeniem rzemieślników w specjalistyczne narzędzia i aparaty, a te, po pierwsze, były i są nadal drogie, a po wtóre nie można ich było kupić na rynku tylko otrzymywało się je z przydziału. Żeby taki przydział otrzymać, rzemieślnik musiał spełniać wiele warunków, ale najprościej powiedzieć, że musiał mieć szczęście. Toteż Zarząd, nie mając wpływu na szczęście, lansował pogląd, że najbardziej dostępnym, acz trudnym sposobem rozwijania rzemieślniczych warsztatów, jest osiągnięcie tego celu poprzez podnoszenie kwalifikacji.

Podkreślano na Zarządzie, że dotyczy to nie tylko młodzieży, ale także starszych rzemieślników.

Zakorzenie się Cechu

W dniach 2 – 4 kwietnia 1981 roku odbył się Zjazd Rzemiosła, w którym uczestniczyli, wybrani przez Walne Zgromadzenie, przedstawiciele Cechu: Dionizy Prasek, Stefan Bieliński i Starszy Cechu, Tadeusz Kacperek.

Zjazd wybrał nową Radę Izby, która w drodze głosowania, powołała na przewodniczącego Zarządu Izby Rzemieślniczej Dionizego Praska. Delegatem na Krajowy Zjazd Rzemiosła wybrany został Starszy Cechu Tadeusz Kacperek.

Na dzień 1 grudnia 1981 roku stan zakładów rzemieślniczych zrzeszonych w Cechu wynosił 879, a liczba szkolących się uczniów w zakładach rzemieślniczych osiągnęła wielkość 1048 osób.

Koniec roku 1981 dla kraju i rzemiosła stał się tragiczny – 13 grudnia 1981 roku został ogłoszony stan wojenny. Oznaczało to destabilizację w pracy zakładów rzemieślniczych. Brak paliw i możliwości swobodnego poruszania się po kraju spowodował zastój w branży motoryzacyjnej.

Mimo tak trudnej sytuacji w kraju na Walnym Zgromadzeniu Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych w Warszawie, odbytym 10 grudnia 1981 roku, Starszy Cechu Tadeusz Kacperek podaje do wiadomości, iż zawiązał się Komitet Założycielski Cechu Blacharzy i Lakierników, który rozpoczyna działalność z dniem 1 stycznia 1982 roku. Odlączy się od naszej organizacji spora liczba członków. Jednakże 48 rzemieślników prowadzących rzemiosło branży blacharsko-lakierniczej pozostała w naszym Cechu. Zarząd podjął uchwałę aby w ramach sekcji mechaniki pojazdowej powołać zespół blacharstwa i lakiernictwa. Na przewodniczącego zespołu wybrano Konstantego Połaskiego.

Na posiedzeniu Zarządu w dniu 31 marca 1982 roku postanowiono zwołać Walne Zgromadzenie Wyborcze w maju 1982 roku. Odbyło się ono w ustalonym terminie. Wybrano nowe władze Cechu. Funkcję Starszego Cechu powierzono ponownie Tadeuszowi Kacperkowi, przewodniczącym Komisji Rewizyjnej został także ponownie Dionizy Prasek, a przewodniczącym Sądu Cechowego został Franciszek Pondo.

Mimo że rok 1982 dla rzemiosła motoryzacyjnego był trudny, Zarząd Cech postanowił udzielić pomocy rodakom z województwa płockiego, których nawiedziła groźna powódź.

W sprawozdaniu Zarządu na Walne Zgromadzenie, które postanowiono zwołać 30 maja 1983 roku, przedstawiono wysiłki Cechu w organizowaniu zaopatrzenia rzemieślników w części zamienne i materiały do produkcji poprzez Wojewódzką Hurtownię Zaopatrzenia Rzemiosła oraz Spółdzielnię Rzemieślniczą „Motousługa”, w której Cech posiada swoich przedstawicieli. Cech jest również udziałowcem w Rzemieślniczym Domu Towarowym i posiada swego delegata w komisji jakości materiałów i części zamiennych, co oczywiście pozytywnie wpływa na zaopatrzenie w te akcesoria, wszakże pod warunkiem, że takowe tam są. Ale nie zawsze były.

Tymczasem nadeszła 35 rocznica Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych w 1983 roku. Ufundowano z tej okazji nowe insygnia cechowe wykonane przez Zygmunta Olszewskiego z Cechu Złotników i Grawerów i nowy sztandar cechowy.

W roku 1984 rzemiosło napotyka na nowe bariery w rozwoju. Ministerstwo Finansów wprowadza ograniczenia w zatrudnieniu pracowników na karcie podatkowej. Występuje brak paliw, materiałów do produkcji i ,oczywiście, części zamiennych. Następuje sztuczne zwiększanie liczby zakładów drogą podziału i podnajmu. Wraz z tym rośnie ilość skarg na wykonywanie usług.

W roku 1985 odczuwamy pewną ulgę. Łatwiej jest kupić materiały do produkcji i części zamienne do napraw samochodów. W kraju następuje widoczny wzrost motoryzacji, a co za tym idzie, zapotrzebowania na usługi. Powstają nowe zakłady branży motoryzacyjnej.

Uroczyście obchodziliśmy 21 kwietnia 1985 roku święto naszego patrona, czyli św. Wojciecha. Przed rozpoczęciem sesji jubileuszowej członkowie Cechu i zaproszeni goście uczestniczyli w mszy świętej w kościele Kapucynów przy ulicy Miodowej. Poświęcone zostały nowe insygnia i nowy sztandar.

Nową jakością w pracy Cechu jest współpraca w kształceniu uczniów z rzemiosłem motoryzacyjnym RFN w Hanowerze. Następuje wzajemna wymiana uczniów, którzy zapoznają się z nowymi technologiami napraw. Wzrasta poziom wykształcenia rzemieślników. Wielu ludzi z wyższym i średnim wykształceniem otwiera zakłady rzemieślnicze. Cech nie ma już problemów z reprezentacją w radach narodowych – w dzielnicach a także w Stołecznej Radzie Narodowej.

W znacznej mierze dzięki wybitnemu zaangażowaniu Starszego Cechu Tadeusza Kacperka, utrzymana została w trudnym okresie stanu wojennego ciągłość działania organizacji cechowej. Na koniec roku 1985 w Cechu było zrzeszonych 1000 zakładów. Zarząd Cechu wykazał się umiejętnościami w zakresie zaopatrywania

rzemieślników w części zamienne i materiały do produkcji, co pozwalało prowadzić usługi dla ludności na właściwym poziomie.

W roku 1986 zwołane Walne Zgromadzenie Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych dokonało wyboru nowych władz. Jako że, Tadeusz Kacperek ukończył swoją trzecią kadencję, wybrano nowego Starszego Cechu, którym został Krzysztof Ciecierski. Komisji Rewizyjnej przypadło przewodniczyć ponownie Dionizemu Praskowi.

Przybywa pracy w zakładach rzemieślniczych. Na karcie podatkowej można zatrudnić o jednego pracownika więcej. Rośnie liczba spisanych z uczniami umów o praktyczne szkolenie w zakładach rzemieślniczych. Temu towarzyszą stałe braki materiałów do remontu zakładów, ogumienia i akumulatorów do samochodów. Zarząd Cechu powołał komisję rozdziału materiałów przydzielanych przez Izbę Rzemieślnicza dla członków Cechu. Pomoc ta spowodowała, iż zakłady rzemieślnicze nie miały przerwy w prowadzeniu działalności.



Łańcuch Starszego Cechu 1985 r. – wyk. przez pracownię Tadeusza Olszewskiego



Łańcuch Podstarszych Cechu 1985 r. – wyk. przez pracownię Tadeusza Olszewskiego

AKT EREKCYJNY SZTANDARU CECHU RZEMIOSŁ MOTORYZACYJNYCH M. ST. WARSZAWY I INSYGNI STARSZYNY CECHOWEJ

Działo się to dnia dwudziestego pierwszego kwietnia tysiące czterysta osiemdziesiątego piątego roku - za Prezydenta m. st. Warszawy gen. Mieczysława Dębickiego, Vice Prezydenta m. st. Warszawy inż. Zbigniewa Lippe, Przewodniczącego Krajowej Rady Rzemiosła Mariusza Muchobawskiego, Prezesa Zarządu Centralnego Związku Rzemiosła Zbigniewa Rudnickiego, Przewodniczącego Rady Izby Rzemioslniczej m. st. Warszawy Bożysława Wojcika, Prezesa Zarządu Izby Rzemioslniczej m. st. Warszawy Ryszarda Liberta, Starzatego Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych m. st. Warszawy Józefa Macporka, Przedstawicieli Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych m. st. Warszawy Zbigniewa Walczaka i Krzysztofa Ciecierskiego.

Komitet Organizacyjny przy współudziale Zarządu Cechu i dzięki ofiarności członków Cechu - ufundował sztandar i insygnia Starszyny Cechowej. Projekt sztandaru został opracowany przez Komitet Organizacyjny. Projekt insygni opracował mistrz grawerstwa artystycznego Zygmunt Olczowski. Sztandar został wykonany przez Pracownię Mostu Artystycznego Hanny Frzeńskiej, zaś insygnia cechowe przez Artystyczną Pracownię Grawerską Zygmunta Olczewskiego.

Na sztandarze po stronie prawej widnieje postać Św. Wojciecha, patrona Rzemiosł Motoryzacyjnych. Po stronie lewej symbol Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych m. st. Warszawy. Drzewce sztandaru zakończone jest symbolem Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych m. st. Warszawy.

Poświęcenie sztandaru i insygni Starszyny Cechowej odbyło się w dniu 21 kwietnia 1985 roku w kościele OO Kapucynów przy ul. Miodowej przez Ojca Leopolda Wileńskiego Gwardiana Klasztoru Ojcow Kapucynów w Warszawie. Rodzicami Chrzestnymi byli Ksi. Władysław Ciecierski - Ksi. Barbara Fruszkowska i Ksi. Franciszek Jabłoński - Ksi. Wanda Jędrusińska.

Sztandar przekazali Starzy Cechu Józef Macporka pochwali sztandarowemu Cechu w osobach Chorążego Władysława Przybyśza oraz Przybożonych Mariana Szpondera i Wacława Grzymały.

Akt Erekcyjny został napisany w dniu dwudziestego pierwszego kwietnia tysiące czterysta osiemdziesiątego piątego roku, podpisany tego samego dnia przez rodziców chrzestnych, Komitet Organizacyjny, przedstawicieli władz miasta i rzemiosła oraz Zarząd Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych m. st. Warszawy w obecności zaproszonych gości, koleżanek i kolegów cechowych.

Rodzice Chrzestni
Komitet Organizacyjny
Przedstawiciele władz miasta i rzemiosła
Zarząd Cechu

Mieczysław Dębicki
Zbigniew Lippe
Mariusz Muchobawski
Zbigniew Rudnicki
Bożysław Wojcicki
Ryszard Libert
Józef Macporka
Zbigniew Walczak
Krzysztof Ciecierski

Zygmunt Olczowski
Hanna Frzeńska
Zygmunt Olczewski

Władysław Ciecierski
Barbara Fruszkowska
Franciszek Jabłoński
Wanda Jędrusińska
Marian Szpender
Wacław Grzymała

Akt Erekcyjny Sztandaru Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych z 1985 r.



Sztandar Cechu z 1985 r. – patron Cechu Św. Wojciech



Rewers sztandaru 1985 r. – Logo Cechu – skrzyżowanie kluczy monterskich, świeca samochodowa, fragment opony, koło zębate, tłok samochodowy

Tajemnica czarnej skrzynki

Brak akumulatorów zagrażał całej polskiej motoryzacji. Z pomocą przyszło rzemiosło. A zwłaszcza firma prowadzona przez weterana Powstania Warszawskiego, Władysława Sara i jego syna, Janusza. Obaj rzemieślnicy dzięki swoim racjonalizatorskim pomysłom potrafią bezużyteczny „złom” ze starych akumulatorów przekształcić w świetnie pracujące urządzenia. Te akumulatory z odzysku mogą nadal pracować nawet 20 lat. Najważniejsza sprawa przy renowacji to wymiana płytek. Ojciec i syn Sarowie sami wykonali specjalną kamerę oraz matrycę do układania płyt, co nie tylko przyspiesza wykonawstwo, ale także wpływa na jakość pracy, bowiem odległości między płytami i ich równoległość musi być wykonana zegarmistrzowsko.

Własnym przemysłem wykonali sami destylatorkę wody. Jest to innowacja niebagatelna, ponieważ tej wody idzie tu tyle, że można podejrzewać, iż potrzebna jest do utrzymania smoka wawelskiego na uwięzi. A przecież niezbędny jest również kwas siarkowy.

Mimo że Polska była eksporterem fabryk kwasu siarkowego, Sarowie musieli dokonywać całych ekwilibrystycznych manewrów, by klienci nie odchodzili od nich z kwitkiem z powodu braku pokrycia kwasowego. Owszem, dostali z Hurtowni Zaopatrzenia Rzemiosła potwierdzenia na przydział 2 balonów (balon – 50 kg, 40 l) na cały kwartał. Wystarczało tego na tydzień. Więc młodszy z panów wsiadał do żuka i jeździł po całej Polsce za tym kwasem. Często jednak rajdy te kończyły się niczym. Pewnego razu Teatr Wielki z Warszawy zwrócił się z prośbą o regenerację akumulatorów do oświetlenia awaryjnego. Rzemieślnicy zrobili co było trzeba, a przy okazji odkupili od Teatru cały niemały zapas kwasu siarkowego.

Czy wolność od kwalifikacji?

Pod koniec 1988 roku, w dniu 23 grudnia uchwalono ustawę o działalności gospodarczej, która wprowadziła zasadę dobrowolnego zrzeszania się w organizacjach podmiotów gospodarczych. Przystaje działać ustawa o potwierdzeniu kwalifikacji zawodowych przez Cech, wydawane są zgłoszenia do działalności gospodarczej bez jakiegokolwiek kwalifikacji zawodowych oraz sprawdzenia, czy lokal, w którym ma rozpocząć się działalność, spełnia warunki wymagane w danym zawodzie.

Ustawa ta sprawiła spadek liczby członków z 1350 w roku 1988 do 600 w roku 1992, co spowodowało osłabienie samorządności rzemiosła.

Wierni rzemieślnicy pozostają w Cechach, zaczynają od nowa walczyć o swoje, prowadząc działalność gospodarczą w rzemiośle.

Pod koniec 1989 roku odbywają się wybory do parlamentu. Z ramienia Stronnictwa Demokratycznego na posła kandyduje Stefan Bieliński. Został wybrany do Sejmu X kadencji. Propagował rzemiosło i przyczynił się do pozostawienia karty podatkowej w rzemiosłach motoryzacyjnych. Był inicjatorem wniosku o przywrócenie nazwy Rzeczpospolita Polska i godła państwa – orła w koronie.

Walne Zgromadzenie wybiera Stefana Bielińskiego Starszym Cechu.

Jedną z istotnych spraw, którymi zajął się nowy Zarząd w latach 1989 – 1993 było przygotowanie do egzaminu czeladniczego uczniów odbywających praktyczną naukę zawodu w zakładach należących do naszego Cechu. Przewodniczący komisji uczniowskiej, Janusz Zdort, wraz z dwoma członkami Cechu, Antonim Januszewskim i Ryszardem Kuśmierskim, organizuje w 1991 roku kurs dla przyszłych czeladników. Program zakładał łączenie teorii z wiedzą praktyczną.

W roku 1993 Cech Rzemiosł Motoryzacyjnych w Warszawie liczy 594 członków, jest największą organizacją cechową branży motoryzacyjnej w Polsce. Do Cechu przyjmowani są wyłącznie właściciele zakładów posiadający kwalifikacje zawodowe.

W roku 1993 Walne Zgromadzenie Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych dokonało wyboru nowych władz statutowych. Starszym Cechu ponownie wybrano Stefana Bielińskiego.

W programie nowo wybranego Zarządu na lata 1993 – 1997 położono nacisk na organizowanie kursów pedagogicznych dla członków Cechu kształcących uczniów, szkoleń z zakresu BHP i prowadzenie kursów przygotowawczych uczniów do egzaminów czeladniczych. Wydawano również przy współpracy z PZM pierwsze katalogi norm czasowych na naprawy samochodowe.

Z okazji 45-lecia Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych, Zarząd Cechu zorganizował uroczystą sesję poprzedzoną mszą świętą w kościele Ojców Kapucynów przy ulicy Miodowej. Na sesję przybyli między innymi: wojewoda warszawski, Bohdan Jastrzębski – były członek naszego Cechu, prezes Związku Rzemiosła Polskiego Bogusław Wójcik oraz liczne delegacje zaprzyjaźnionych cechów. Uczestnicy obchodów otrzymali pamiątkowy medal 45-lecia Cechu.

Pod koniec 1993 roku Zarząd Cechu powołuje komisję Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

W roku 1994, 30 maja, Zarząd Cechu podjął uchwałę o powołaniu Janusza Zdorta, przewodniczącego Komisji Uczniowskiej jako trzeciego Podstarszego Cechu. Podjęto też uchwałę o ufundowaniu pucharu dla długoletniego Chorążego Cechu, Władysława Przybysza, w podziękowaniu za jego długoletnią reprezentację Cechu ze sztandarem.

W czasie trwania drugiej kadencji Starszego Cechu Stefana Bielińskiego Zarząd podjął uchwałę o powołaniu Komitetu Założycielskiego Związku Pracodawców, w skład której weszli: Dionizy Prasek, Janusz Zdort i Janusz Krześczak.

Z inicjatywy Zarządu Cechu powołana została Polska Izba Motoryzacji, a jej organizatorem był Starszy Cechu Stefan Bieliński, którego wybrano Prezydentem tej Izby.

W dniu 2 października 1995 roku Zarząd Cechu podjął uchwałę o przygotowaniu protestu przeciwko omawianej w Sejmie ordynacji podatkowej. Podjęto również uchwałę o wystąpieniu do Izby Rzemieślniczej o przyznanie tytułu Lidera Przedsiębiorczości firmie Waldemara Mrówczyńskiego – URSYN-CAR oraz do wydawcy Super Kontaktów o przyznanie Złotego Lauru dla Janusza Zdorta, prowadzącego zakład mechaniki pojazdowej. Członkowie Cechu biorą czynny udział w zbieraniu funduszy dla powodzian z Dolnego Śląska, a Starszy Cechy Stefan Bieliński oraz Podstarszy Janusz Zdort, pracują społecznie w komitecie przeciwpowodziowym zorganizowanym przez Solidarność.

Zwołane na 23 października 1997 roku Walne Zgromadzenie Cechu dokonuje ponownego wyboru Stefana Bielińskiego Starszym Cechu. Nowy Zarząd przyjął plan realizacji wytyczonych przez Walne Zgromadzenie zadań i kierunków działań na lata 1997 – 2001.

Jedną z najważniejszych spraw było opracowanie materiałów na kursy przygotowawcze do egzaminu czeladniczego według wymagań Ministerstwa Edukacji, czym zajęła się pedagog Izydora Kos-Górczyńska.

Zarząd zachęcał rzemieślników do kandydowania w wyborach do Rad Gmin oraz wytypował delegatów na zjazd Izby Rzemieślniczej. Udzielił także rekomendacji członkom Cechu pretendującym do pełnienia funkcji rzeczoznawców sądowych branży motoryzacyjnej.

W Cechu trwają przygotowania do obchodów jego 50-lecia w wyznaczonym terminie 15 listopada 1998 roku. W przededniu uroczystości złożono kwiaty na grobie Starszego Cechu Tadeusza Kacperka, zasłużonego działacza samorządu rzemiosła. Podjęto uchwałę o ufundowaniu przez Zarząd Cechu nowej Kroniki Dziejów Cechu i kontynuowaniu Złotej Księgi, której inicjatorem był Starszy Cechu Tadeusz Kacperek.

W czasie trwania trzeciej kadencji Starszego Cechu Stefana Bielińskiego, Cech przekazuje fundusze na witraż w kościele św. Floriana z okazji przyjazdu do Ojczyzny Ojca Świętego Jana Pawła II oraz na mozaikę Matki Boskiej na Jasnej Górze w Częstochowie.

Zostaje zorganizowany Ogólnopolski Zjazd branży blacharsko-lakierniczej. Podjęto na nim problemy rozliczeń z ubezpieczycielami, podatku VAT przy naprawach powypadkowych.

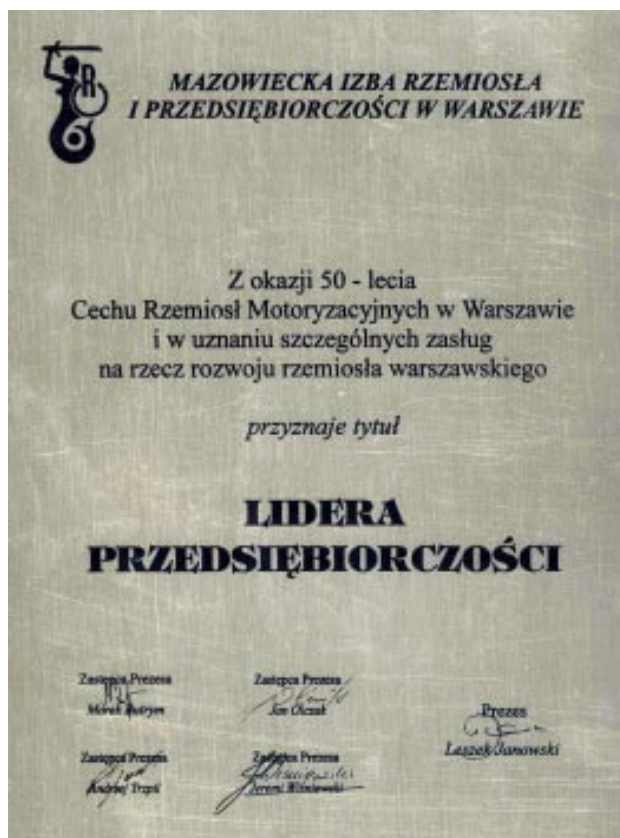
Zarząd Cechu powołuje komisję statutową z zadaniem opracowania jednolitego Statutu Cechu, dostosowanego do zmian w ustawie o rzemiośle. Jej przewodniczącym zostaje Roman Kantorski Podstarszy Cechu.

W dniu 3 września 2001 r. Zarząd Cechu ustalił termin Walnego Zgromadzenia Wyborczego na dzień 24 października 2001 roku, zgłaszając dwie kandydatury na Starszego Cechu: Romana Kantorskiego i Janusza Zdorta oraz kandydatów do pozostałych organów statutowych Cechu.

Zebrane w wyznaczonym terminie Walne wybiera Honorowych Starszych Cechu: Stefana Bielińskiego i Dionizego Praska, jednego z 10-ciu założycieli Cechu. Starszym Cechu wybiera Janusza Zdorta oraz 14-stu członków Zarządu, Komisję Rewizyjną z przewodniczącym Waldemarem Mrówczyńskim i Sąd Cechowy z przewodniczącym Jerzym Gabrylczykiem.

Na linii Cech – rzemieślnik

Jednym z pierwszych zadań powołanego Zarządu była inicjatywa utworzenia Komisji Motoryzacyjnej przy Izbie Rzemieślniczej i Przedsiębiorczości w Warszawie. Zaproszeni na kolejne posiedzenie Zarządu prezes Mazowieckiej Izby Rzemiosła i Przedsiębiorczości Leszek Janowski, honorowi Starsi Cechu – Stefan Bieliński



Starszy Cechu Stefan Bieleński odbiera statuetkę Lidera Przedsiębiorczości dla Cechu z rąk Prezesa Izby Leszka Janowskiego

i Dionizy Prasek oraz przedstawiciele Cechu Blacharzy i Lakierników Pojazdowych i ościennych cechów motoryzacyjnych, uznali pomysł za dobry.

W krótkim czasie Komisja Motoryzacyjna decyzją Izby Rzemieślniczej w Warszawie została powołana. Na przewodniczącego wybrano Jerzego Łęczyckiego, Podstarszego Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych.

Decyzją Zarządu zakłady należące do Cechu oznaczone zostały logiem Cechu, a członkowie Zarządu upoważnieni zostali do odwiedzania zakładów w celu przybliżenia kontaktów na linii Cech – rzemieślnik.

Kontynuowane jest uczestnictwo i patronat Cechu na Targach Motoryzacyjnych MOTO-SHOW w Warszawie, na których Cech dysponuje własnym stoiskiem, a rzeczoznawcy cechowi, Józef Temporowski i Andrzej Stępień, udzielali porad w zakresie eksploatacji i napraw samochodów.

Wydano Informator Usług Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych. Opracowano także nowy regulamin pracy Zarządu Cechu.

Zmiana ustawy o rzemiośle z dnia 13 lutego 2002 roku stwarza możliwość zrzeszania innych firm prowadzących działalność gospodarczą, na przykład firm handlowych. Powstaje w ten sposób możliwość zwiększenia liczby członków Cechu.

Izba Rzemieślnicza przekazuje Cechowi nadzór nad przygotowaniem zawodowym uczniów młodocianych.

Rok 2002 przynosi wiele zmian w systemie oświaty, niestety, na niekorzyść rzemiosła motoryzacyjnego – zlikwidowano możliwość szkolenia uczniów pełnoletnich w systemie pozaszkolnym. Był to największy błąd, jaki mógł popełnić rząd RP. Zarząd Cechu wystosował w tej sprawie listy protestacyjne do Izby Rzemieślniczej i Związku Rzemiosła Polskiego.

Nie! – dla szarej strefy!

Problemem polskiej motoryzacji jest szara strefa, dokładniej dokonywanie napraw powypadkowych w przysłowiowej stodole. W dniu 9 października 2002 roku odbyła się w Warszawie manifestacja przedsiębiorców branży motoryzacyjnej. W kolumnie jechało kilkanaście lawet z rozbitymi samochodami pod hasłem „Tego nie da się naprawić w szopie. Nie dla szarej strefy”, „Bronimy 350 tysięcy legalnych miejsc pracy”, „1 le naprawiony samochód, to śmierć na drodze”, „Stop kradzieżom samochodów”. Na czele kolumny jechał bilbord z wydrukowanym czekiem na 2 miliardy złotych, który wpisany został dla budżetu państwa przez przedsiębiorców. „Przynosimy 2 miliardy złotych” powiedział Stefan Bieliński, honorowy prezes Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych w Warszawie, wręczając petycję dla wicepremiera Grzegorza Kołodki. Tak ocenia się straty wynikające z funkcjonowania szarej strefy w motoryzacji.

Kolumna samochodów zatrzymała się przed budynkiem centrali Warty w kilkuminutowym proteście milczenia. Nie podjęcie rozmów z zarządem Warty, było wyrazem dezaprobaty dla postawy ubezpieczycieli wobec klientów serwisów naprawczych. Podobny scenariusz rozegrał się po kilku minutach przed gmachem PZU. Następnie kolumna skierowała się przed gmach Ministerstwa Finansów. Ostatnim miejscem postoju był Sejm RP. Delegację z Jerzym Bartnikiem Prezesem ZRP i Stefanem Bielińskim przyjął Marszałek Sejmu Marek Borowski.

Mimo codziennych kłopotów do Cechu należą rzemieślnicy przynoszący chlubę naszej organizacji Podczas Forum Gospodarczego członkowie Cechu, Waldemar Mrówczyński i Longin Bielak otrzymują statuetkę Lidera Przedsiębiorczości.

Rok 2002 kończy się pomyślną wiadomością: z dniem 12 grudnia 2002 roku przywrócona została możliwość szkolenia uczniów w zawodzie lakiernik samochodowy.

Na początku 2003 roku Cech nawiązuje współpracę z dystrybutorami części zamiennych celem poprawy zaopatrzenia firm rzemieślniczych zrzeszonych w Cechu.

Podstarszy Cechu, Jerzy Łęczycki na posiedzeniu Zarządu zaproponował stworzenie sieci „Polski Warsztat” pod patronatem Związku Rzemiosła Polskiego. Była to próba zjednoczenia warsztatów branży motoryzacyjnej w kraju, należących do cechów i izb rzemieślniczych. Projekt udało się urzeczywistnić już w roku 2004. Mianowicie powstaje sieć Polski Warsztat. Na przewodniczącego wybrano Jerzego Łęczyckiego. Sieć posiada swoje logo - książeczki gwarancyjne. Sieć zrzesza 70 członków. Pracuje pod zarządem Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych.

W roku 2003 przypadało 55-lecie Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych. Uczczone zostało uroczystą sesją poprzedzoną mszą świętą w kościele o.o. Kapucynów i złożeniem kwiatów pod pomnikiem Jana Kilińskiego.

Istotnym wydarzeniem w historii Cechu było rozpoczęcie w latach 2001 – 2005 działalności gospodarczej w zakresie edukacji zawodowej i oświaty, organizowaniem kursów, budowaniem bazy danych, a także reklamy i działalności wydawniczej.

Zarząd Cechu organizuje spotkania z posłami i przyszłymi kandydatami starającymi się o mandat poselski bez względu na opcję, z której się wywodzi. Na spotkaniach omawiano problemy środowiska, a zwłaszcza poruszany był temat wysokich czynszów jakimi obciążane są zakłady rzemieślnicze, szkolnictwa zawodowego oraz rozliczenia zakładów rzemieślniczych po dokonaniu naprawy powypadkowej samochodu z OC z ubezpieczycielami.

Zarząd podpisuje umowy o współpracy z firmą Inter-Team, BHMD, Polcar prowadzącymi sprzedaż części zamiennych oraz prowadzącą szkolenia z naprawy samochodów różnych marek, podpisując umowę jako grupa zakupowa oraz z firmą Aripol- dystrybutorem francuskich środków do renowacji samochodów.

W związku ze zbliżającym się Walnym Zgromadzeniem Cechu, które wyznaczono na 9 czerwca 2005 r., Zarząd udzielił rekomendacji Januszowi Zdortowi na Starszego Cechu. Walne poprzedzone zostało, zgodnie z tradycją, mszą świętą w kościele o.o. Kapucynów. Zgromadzenie wybrało Janusza Zdorta na drugą kadencję Starszym Cechu i Komisję Rewizyjną, której przewodniczącym został Waldemar Mrówczyński i Sąd Cechowy pod przewodnictwem Jerzego Gabryelczyka.

Na pierwszym posiedzeniu Zarządu w dniu 20 czerwca 2005 roku omówiono sposoby realizacji wytyczonych przez Zgromadzenia zadań i kontynuację zamierzonych a nie ukończonych prac poprzedniej kadencji. W szczegółowych sprawach postanowiono podjąć starania o utworzenie stoiska na targach motoryzacyjnych w Warszawie. Zarząd wytypował także kandydatów do Ogólnopolskiej Komisji Motoryzacyjnej – Starszego Cechu, Janusza Zdorta i Podstarszego, Jerzego Łęczyckiego.

Bardzo ważną sprawą dla rzemiosła polskiego jest posiadanie swojego przedstawiciela w Komisji Trójstronnej przy Sejmie. Aby ten cel osiągnąć należy zebrać 310 tysięcy podpisów osób pracujących w rzemiośle. Zarząd postanowił nie szczędzić wysiłków by cel ten osiągnąć.

W grudniu 2005 roku na posiedzeniu Zarządu Cechu postanowiono zorganizować zebranie branży motoryzacyjnej wszystkich cechów należących do Izby Rzemieślniczej w Warszawie celem przedyskutowania tematyki: Audatex – metody wyliczania wartości napraw powypadkowych, ochrona środowiska i prawne aspekty szkód komunikacyjnych. Dyskutowana była również koncepcja powołania biura prawnego przy Cechu, które niosłoby pomoc członkom przy likwidacji szkód komunikacyjnych.

Podczas posiedzenia na początku 2006 roku Zarząd ponownie wrócił do tematu współpracy ze szkołami samochodowymi w zakresie odbywania przez uczniów praktyk w zakładach rzemieślniczych.

Zorganizowane zostało otwarte zebranie dla właścicieli warsztatów samochodowych, także dla firm nie zrzeszonych w Cechu, na którym omawiane były działania Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych w Warszawie dla całego środowiska tej branży w Polsce.

Zarząd Cechu postanowił podjąć wysiłki dla rozszerzenia współpracy z Ogólnopolską Komisją Rzemiosł Motoryzacyjnych zwłaszcza w zakresie szkolnictwa zawodowego branży motoryzacyjnej. Zarząd zdecydowanie sformułował postulat odbudowania szkolnictwa zawodowego zniszczonego w latach 2001 – 2005. Likwidacja szkół zawodowych i klas wielozawodowych skutkuje brakiem wykwalifikowanych rąk do pracy. Dla poprawy stosunków w rzemiosłach motoryzacyjnych Zarząd zaproponował połączenie Cechu Blacharzy i Lakierników z Cechem Rzemiosł Motoryzacyjnych. Podkreślono, że rzemiosła te tworzą jedną rodzinę, należałoby więc jak dawniej tworzyć jedną organizację. Wyrażono nadzieję, że kiedyś do tego dojdzie.

Zarząd skupił się także nad modernizacją strony internetowej o Cechu. Zdaniem Zarządu taka strona powinna być głównym źródłem informacji o Cechu i o firmach w nim zrzeszonych. Klientowi pozwoliłoby to na szybkie odnalezienie poszukiwanego warsztatu i dawałoby mu gwarancję dobrze wykonanej usługi.

Nie ma Polski bez rzemiosła

Rok 2008 Zarząd Cechu rozpoczął z problemami rzemieślników, którym gminy o kilkaset procent podwyższają czynsze. Mówiono, że powracają dawne czasy, kiedy to było sposobem na niszczenie rzemiosła – małych i średnich zakładów pracy, nie zwracając uwagi na poszerzanie się szarej strefy. Zarząd ocenę tę przekazał władzom rzemiosła prosząc o interwencję.

Przynoszą pozytywne efekty podjęte rozmowy ze szkołami samochodowymi. Na przykład szkoła samochodowa przy ulicy Włociańskiej w Warszawie zdecydowała się skierować uczniów do zakładów rzemieślniczych zrzeszonych w Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych., w celu odbycia dwutygodniowej praktycznej nauki w zawodzie mechatronik. Wynik odbytych praktyk okazał się pozytywny dla wszystkich stron: uczniów – szkoły – Cechu. Została podpisana umowa o współpracy ze Zespołem Szkół Samochodowych na ul. Jana Pawła II.

Zarząd Cechu postanowił zbliżający się Jubileusz 60-lecia uczcić specjalnymi wydawnictwami i uroczystą sesją w dniu 20 września 2008 roku.

Na zakończenie pragnę poczynić kilka refleksji ogólniejszych. Chociaż historia Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych w Warszawie nie jest długa, ale ukazuje jak wiele się działo przez wszystkie te minione lata. Jako rzemiosło i Cech zawsze byliśmy blisko Kościoła. Rzemieślnicy uczestniczą w procesjach Bożego Ciała, Drogi Krzyżowej, święta Andrzeja Boboli. Biorą udział w pielgrzymkach rzemiosła na Jasną Górę oddając rzemiosło i Cech w opiekę Matki Bożej. Jest już ustaloną tradycją, że wszystkie Walne Zgromadzenia Cechu i sesje jubileuszowe poprzedzane są uczestnictwem w mszy świętej.

Z satysfakcją można stwierdzić, że praca Cechu, jego Zarządu, zauważana była przez władze Izby Rzemieślniczej, Związku Rzemiosła Polskiego, władze miasta, Ministerstwa Edukacji Narodowej. Szczególnie nam drogie są wyróżnienia kościelne.

Członkowie naszego Cechu odznaczani byli orderami państwowymi, odznaczeniami Rzemiosła i Medalami Prymasa Polski za wkład pracy dla Kościoła i Społeczeństwa.

Te wszystkie wyróżnienia są dla nas zachętą do dalszej pracy dla Rzemiosła i Ojczyzny. Ale władze państwowe muszą też pamiętać, iż słowo rzemieślnik w języku polskim istniało od zarania i że bez rzemiosła żadne państwo istnieć nie może.



Kol. Dionizy Prasek

Współzałożyciel Cechu i Jego Honorowy Starszy Cechu. Urodzony w 1921 roku w Warszawie. Już jako młody człowiek w czasie okupacji prowadził zakład wulkanizatorki przy ul. Żelaznej 43 w Warszawie. Zaraz po wyzwoleniu, jeszcze na gruzach zniszczonej Warszawy, rozpoczął swoją działalność rzemieślniczą na Mokotowie przy ul. Wiktorskiej i prowadził ją do roku 2006. Niezależnie od tego, przez całe swoje życie zawodowe angażował się w działalność społeczną na rzecz rzemiosła nie tylko w Cechu, gdzie pełnił funkcję przez wiele kadencji Przewodniczącego Komisji Rewizyjnej, ale również w Warszawskiej Izbie Rzemieślniczej /gdzie był m.in. Prezesem Izby/, w Związku Rzemiosła Polskiego i Banku Spółdzielczym Rzemiosła.

Za te dokonania został odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

Sz szczególnie duże zasługi położył na niwie edukacyjnej, gdzie prowadził zajęcia dla przyszłych rzemieślników, jak i sam wyszkolił kilkudziesięciu uczniów oraz był wiele lat Przewodniczącym Komisji Egzaminacyjnej w Wulkanizatorstwie, co zostało uhonorowane przyznaniem przez Ministerstwo Edukacji Narodowej medalu „Komisji Edukacji Narodowej”. Za swoje oddanie i poświęcenie dla Rzemiosła Polskiego, jako jedyny członek naszego Cechu otrzymał najwyższe odznaczenie rzemieślnika „Szablę Kilińskiego” przyznawaną przez Związek Rzemiosła Polskiego. Za pracę dla kościoła i społeczeństwa został uhonorowany Medalem Prymasowskim.



Starsi Cechu



1. Jerzy Kruk 1948 – 1965



5. Krzysztof Ciecierski 1986 – 1989



2. Zbigniew Kraśnicki 1965 – 1971



6. Stefan Bieliński 1989 – 2001



3. Jan Kowalski 1971 – 1973



7. Janusz Zdort 2001 – do chwili obecnej



4. Tadeusz Kacperek 1973 – 1986

KADENCJA 1948 – 1950

Starszy Cechu mianowany – Jerzy Kruk

Lata 1950 – 1956

Włączenie do Cechu Rzemiosł Metalowych

Kierownik Sekcji Ślusarzy Samochodowych i Wulkanizatorów – Władysław Ciecierski.

KADENCJA 1957 – 1959

(Po reaktywowaniu Cechu)

Starszy Cechu – Jerzy Kruk

Podstarszy – Kazimierz Jaworski

Podstarszy – Aleksander Sochacki

Skarbnik – Ryszard Marczak

Sekretarz – Zdzisław Bukowiecki

Członek Zarządu – Jan Kowalski

Komisja Rewizyjna

Przewodniczący – Stefan Skubalski

Z-ca Przewodniczącego – Władysław Ciecierski

Członkowie – Dionizy Prasek i Bolesław Jasiński

Sąd Cechowy

Przewodniczący – Antoni Strzałkowski

Z-ca Przewodniczącego – Waław Derugo

Członkowie – Zbigniew Małkiewicz, Mieczysław Włodarski, Antoni Jabłoński, Władysław Mielczarek

KADENCJA 1959 – 1962

Starszy Cechu – Jerzy Kruk

Podstarszy – Ryszard Marczak

Podstarszy – Kazimierz Jaworski

Sekretarz – Franciszek Ciechulski

Skarbnik – Stefan Gwiazda

Członkowie Zarządu – Jan Sitnik, Waław Derugo, Antoni Jabłoński, Zdzisław Kościeszka

Komisja Rewizyjna

Przewodniczący – Janusz Rudnicki

Z-ca Przewodniczącego – Dionizy Prasek

Członkowie – Tadeusz Kacperek, Jerzy Dobrzyński, Stefan Skubalski

Sąd Cechowy

Przewodniczący – Jan Kowalski

Z-ca Przewodniczącego – Zdzisław Kraśnicki

Członkowie – Stefan Borawski, Kazimierz Trukan, Józef Janiszewski, Kazimierz Płachta

KADENCJA 1962 – 1965

Starszy Cechu – Jerzy Kruk

Podstarszy – Kazimierz Jaworski

Podstarszy – Stefan Gwiazda

Sekretarz – Franciszek Ciechulski

Skarbnik – Jan Sitnik

Członek Zarządu – Karol Groń

Zastępcy członka Zarządu – Ryszard Marczak, Zbigniew Kraśnicki,

Wacław Tomasiak

Komisja Rewizyjna

Przewodniczący – Dionizy Prasek

Z-ca Przewodniczącego – Zygmunt Szymański

Członek – Aleksander Godlewski

Z-ca członka – Tadeusz Kacperek, Józef Koper

Sąd Cechowy

Przewodniczący – Jan Kowalski

Z-ca Przewodniczącego – Franciszek Żebrowski

Członkowie: Kazimierz Trukan, Władysław Płachta, Zygmunt Skaczkowski,

Stefan Borawski, Stanisław Petruczenko i Zdzisław Wolański

KADENCJA 1965 – 1968

Starszy Cechu – Zbigniew Kraśniki

Podstarszy – Ryszard Marczak

Podstarszy – Ryszard Groń

Sekretarz – Zdzisław Wolański

Skarbnik – Zygmunt Szymański

Członkowie: Jan Sitnik i Wacław Tomasiak

Komisja Rewizyjna

Przewodniczący – Dionizy Prasek

Z-ca Przewodniczącego – Franciszek Żebrowski

Członkowie: Aleksander Godlewski, Bolesław Jasiński, Seweryn Burgs

Sąd Cechowy

Przewodniczący – Konrad Rykaczewski

Z-ca Przewodniczącego – Antoni Strzałkowski

Członkowie: Stefan Borawski, Zygmunt Skaczkowski, Marian Szewczyk,

Kazimierz Trukan, Dionizy Gągalski

KADENCJA 1968 – 1971

Starszy Cechu – Zbigniew Kraśnicki

Podstarszy – Ryszard Marczak

Podstarszy – Karol Groń

Sekretarz – Tadeusz Kacperek

Skarbnik – Zygmunt Szymański

Członkowie Zarządu: Jan Penconek, Zbigniew Walczak

Z-ca członka – Wacław Tomasiak

Komisja Rewizyjna

Przewodniczący – Dionizy Prasek

Z-ca Przewodniczącego – Józef Walczak

Członkowie: Aleksander Godlewski, Edward Skrodzki, Irena Bukowiecka

Sąd Cechowy

Przewodniczący – Aleksander Sochacki

Z-ca Przewodniczącego – Konrad Rykaczewski

Członkowie: Kazimierz Trukan, Stefan Borawski, Stefan Majewski,

Mieczysław Włodarski, Jan Zbrożek, Marian Szewczyk

KADENCJA 1971 – 1973

Starszy Cechu – Jan Kowalski

Podstarszy – Zbigniew Kraśnicki

Podstarszy – Zdzisław Wierzbicki

Sekretarz – Jerzy Stasiak

Skarbnik – Ryszard Marczak

Członkowie: Waław Tomasiak, Zenon Piątkowski

Z-cy członka Zarządu: Stefan Skubalski, Piotr Krysiński

Komisja Rewizyjna

Przewodniczący – Dionizy Prasek

Z-ca Przewodniczącego – Marian Rogoziński

Członkowie: Mirosław Krawczyk, Władysław Sar, Władysław Tracz

Sąd Cechowy

Przewodniczący – Aleksander Sochacki

Z-ca Przewodniczącego – Stefan Borawski

Członkowie: Zygmunt Szymański, Seweryn Burgs, Marian Szewczyk,

Konstanty Połaski

KADENCJA 1973 – 1977

Starszy Cechu – Tadeusz Kacperek

Podstarszy – Zbigniew Kraśnicki

Podstarszy – Zbigniew Walczak

Sekretarz – Mirosław Krawczyk

Skarbnik – Jan Penconek

Członkowie Zarządu: Waław Tomasiak, Zenon Piątkowski,

Aleksander Lipski, Waław Kościeszka

Z-cy: Edward Gacki, Krzysztof Ciecierski

Komisja Rewizyjna

Przewodniczący – Dionizy Prasek

Z-cy: Marian Rogowski, Stanisław Lambert

Członkowie: Władysław Tracz, Władysław Sar, Andrzej Żebrowski,

Bolesław Jasiński

Sąd Cechowy

Przewodniczący – Aleksander Sochacki

Z-ca Przewodniczącego – Stefan Borawski

Członkowie: Konstanty Połaski, Zygmunt Szymański, Tadeusz Gacia,

Marian Szewczyk, Seweryn Burgs, Mieczysław Doner, Stefan Regulski

KADENCJA 1977 – 1982

Starszy Cechu – Tadeusz Kacperek

Podstarszy – Zbigniew Walczak

Podstarszy – Mirosław Krawczyk

Sekretarz – Aleksander Lipski

Skarbnik – Władysław Tracz

Członkowie Zarządu: Zbigniew Kłos, Waław Kościeszka, Zbigniew Kraśnicki,
Jerzy Witkowski

Z-cy członków: Stefan Bieliński, Józef Temporowski, Zenon Piątkowski

Komisja Rewizyjna

Przewodniczący – Dionizy Prasek

Członkowie: Ryszard Janiszewski, Stanisław Lambert, Leszek Lorens, Jan Marciniak,
Marian Rogoziński, Józef Wewiór

Sąd Cechowy

Przewodniczący – Stefan Borawski

Członkowie: Seweryn Burgs, Konstanty Połaski, Zygmunt Szymański,
Stefan Regulski, Marian Kuczyński, Jerzy Stańczuk

KADENCJA 1982 – 1986

Starszy Cechu – Tadeusz Kacperek

Podstarszy – Zbigniew Walczak

Podstarszy – Krzysztof Ciecierski

Sekretarz – Waław Tomasiak

Skarbnik – Stefan Sadaj

Członkowie Zarządu: Stefan Bieliński, Jerzy Deczkowski, Jerzy Gabryelczyk,
Robert Kielczewski, Aleksander Lipski, Stefan Sepczyński

Z-cy: Józef Temporowski, Janusz Zdort

Komisja Rewizyjna

Przewodniczący – Dionizy Prasek

Członkowie: Leszek Lorens, Eugeniusz Górski, Stanisław Lambert,
Jan Balawender

Sąd Cechowy

Przewodniczący – Franciszek Pondo

Członkowie: Konstanty Połaski, Jan Sitnik, Seweryn Burgs, Ryszard Morawski,
Franciszek Lipka, Ryszard Serafin, Zygmunt Szymański, Stefan Regulski

KADENCJA 1986 – 1989

Starszy Cechu – Krzysztof Ciecierski

Podstarszy – Zbigniew Walczak

Podstarszy – Stefan Bieliński

Sekretarz – Waław Tomasiak

Skarbnik – Stefan Sadaj

Członkowie Zarządu: Mieczysław Kosko, Wojciech Braksator, Stefan Sepczyński,
Zygmunt Olejnik, Janusz Zdort, Józef Temporowski

Komisja Rewizyjna

Przewodniczący – Dionizy Prasek

Z-ca Przewodniczącego – Konstanty Połaski

Członkowie: Bogusława Rembiszewska, Jan Balawender, Stanisław Lambert, Antoni Sawicki, Grzegorz Dukiewicz

Sąd Cechowy

Przewodniczący Jerzy Gabryelczyk

KADENCJA 1989 – 1993

Starszy Cechu – Stefan Bieliński

Podstarszy – Józef Temporowski

Podstarszy – Roman Kantorski

Podstarszy – Mirosław Krawczyk

Członkowie Zarządu: Longin Bielak, Jan Balawender, Wojciech Braksator, Waldemar Mrówczyński, Konstanty Połaski, Bogusława Rembiszewska, Tadeusz Ruba, Witold Romanowski, Janusz Zdort

Komisja Rewizyjna

Przewodniczący – Dionizy Prasek

Członkowie: Stanisław Lambert, Józef Wewiór, Leszek Lorens, Marek Kocięcki, Henryk Czembrowski, Wojciech Żółkowski

Sąd Cechowy

Przewodniczący Jerzy Gabryelczyk

KADENCJA 1993 – 1997

Starszy Cechu – Stefan Bieliński

Podstarszy – Józef Temporowski

Podstarszy – Roman Kantorski

Podstarszy – Janusz Zdort

Sekretarz – Waldemar Mrówczyński

Skarbnik – Edward Markowski

Członkowie Zarządu: Edward Bębnowicz, Longin Bielak, Tadeusz Jabłoński, Janusz Krześczak, Zenon Michniewski, Bogusława Rembiszewska,, Tadeusz Ruba, Andrzej Szczęścik

Komisja Rewizyjna

Przewodniczący – Dionizy Prasek

Z-ca Przewodniczącego – Stanisław Lambert

Członkowie: Józef Wewiór, Edward Krajewski, Wojciech Żółkowski, Leszek Lorens, Marek Kocięcki

Sąd Cechowy

Przewodniczący Jerzy Gabryelczyk

Członkowie: Tadeusz Jabłoński, Henryk Kozicki, Janusz Sar, Piotr Piotrkiewicz, Jerzy Łęczycki, Jan Sadowski

KADENCJA 1997 – 2001

Starszy Cechu – Stefan Bieliński

Podstarszy – Roman Kantorski

Podstarszy – Jerzy Łęczycki

Podstarszy – Józef Temporowski

Sekretarz – Janusz Krześczak

Skarbnik – Bogusława Rembiszewska
Członkowie Zarządu: Andrzej Szczęścik, Janusz Zdort, Edward Bębnowicz,
Longin Bielak, Tadeusz Jabłoński, Ryszard Kuśmierski, Antoni Januszewski,
Tadeusz Ruba, Waldemar Mrówczyński

Komisja Rewizyjna

Przewodniczący – Dionizy Prasek
Z-ca Przewodniczącego Stanisław Lambert
Członkowie: Marek Kocięcki, Józef Wewiór, Sławomir Rogalski

Sąd Cechowy

Przewodniczący Jerzy Gabryelczyk
Członkowie: Edward Krajewski, Wojciech Żółkowski, Leszek Lorens,
Tadeusz Jabłoński

KADENCJA 2001 – 2005

Starszy Cechu – Janusz Zdort
Podstarszy – Józef Temporowski
Podstarszy – Jerzy Łęczycki
Podstarszy – Roman Kantorski
Sekretarz – Edward Tomasz Połaski
Skarbnik – Andrzej Szczęścik
Członkowie: Edward Bębnowicz, Janusz Hancke, Antoni Januszewski,
Tadeusz Jabłoński, Janusz Krześczak, Ryszard Kuśmierski, Lech Lipka,
Tadeusz Ruba, Andrzej Stępień

Komisja Rewizyjna

Przewodniczący – Waldemar Mrówczyński
Z-ca Przewodniczącego – Tadeusz Gabryelczyk
Członkowie: Andrzej Gochna, Zbigniew Michalak, Sławomir Rogalski

Sąd Cechowy

Przewodniczący – Jerzy Gabryelczyk
Członkowie: Edward Krajewski, Stanisław Lambert

KADENCJA 2005 – 2009

Starszy Cechu – Janusz Zdort
Podstarszy – Józef Temporowski
Podstarszy – Jerzy Łęczycki
Podstarszy – Edward Tomasz Połaski
Sekretarz – Andrzej Stępień
Skarbnik – Andrzej Szczęścik
Członkowie Zarządu: Edward Bębnowicz, Andrzej Gochna, Tadeusz Jabłoński,
Antoni Januszewski, Roman Kantorski, Lech Lipka, Krzysztof Witowski,
Jacek Świątekowski

Komisja Rewizyjna

Przewodniczący – Waldemar Mrówczyński
Z-ca Przewodniczącego – Andrzej Kokoszczyński
Członkowie: Zenon Nojszewski, Zbigniew Michalak, Sławomir Rogalski

Sąd Cechowy

Przewodniczący – Jerzy Gabryelczyk
Członkowie: Janusz Hancke, Stanisław Lambert



Zarząd 1982 – 1986 od lewej:
 Wacław Tomasiak, Stefan Sadaj, Stefan Sepczyński, Zbigniew Walczak, Tadeusz Kacperk,
 Krzysztof Ciecierski, Jerzy Gabryelczyk, Jerzy Deczkowski, Stefan Bieliński



Zarząd Cechu 1986 – 1989 od lewej:
 Wacław Tomasiak, Józef Temporowski, Stefan Sadaj, Stefan Sepczyński, Zbigniew Walczak,
 Krzysztof Ciecierski, Stefan Bieliński, Janusz Zdort, Zygmunt Olejnik, Wojciech Braksator,
 Mieczysław Kosko



Zarząd Cechu 1997-2001 – od lewej: Andrzej Szczęściak, Edward Bębnowicz, Tadeusz Jabłoński, Ryszard Kuśmierski, Antoni Januszewski, Janusz Zdort, Longin Bielak, Tadeusz Ruba, Podstarszy Cechu Jerzy Łęczycki, Starszy Cechu Stefan Bieliński, Podstarszy Cechu Józef Temporowski, Podstarszy Cechu Roman Kantorski, Sekretarz Janusz Krześczak, siedzą: Skarbnik Bogusława Rembiszewska, Waldemar Mrówczyński



Zarząd Cechu 2005 – 2009 – w togach od lewej Podstarszy – Edward Tomasz Połaski, Starszy Cechu Janusz Zdort, Podstarszy Cechu Józef Temporowski, Podstarszy Cechu Jerzy Łęczycki. W drugim rzędzie od lewej: Edward Bębnowicz, Tadeusz Jabłoński, Lech Lipka, Antoni Januszewski, Andrzej Gochna. W trzecim rzędzie od lewej: Andrzej Stępień, Roman Kantorski, Andrzej Szczęściak, Krzysztof Witowski, Jacek Świątekowski

Warsztaty samochodowe wczoraj i dziś



Najstarszy serwis Renault w Polsce Stefana Sepczyńskiego na ul. Bema z końca lat 60-tych



Firma Józefa Szewczyka w Warszawie przy ul. Radzywińskiej 78 – autoryzacja NSU 1967 r.



Firma Tadeusza Szewczyka (syna) – nowy obiekt AUDI przy ul. Radzywińskiej 267 z 2007 r.



Firma Waldemara Mrówczyńskiego Ursyn Car przy ul. Romera 14 – 2007 r.