

BIULETYN INFORMACYJNY SEKCJI ZAWODOWEJ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ
PRZY KRAJOWEJ SEKCJI KOLEJARZY NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”DECYZYJNA
RADA

Podziękowanie Markowi Moczulskiemu



Fot. Piotr Pazera

Kolejne obrady Rady Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” odbyły się 14 września 2022 r.

Program Rady z uwagi na to, że było to pierwsze spotkanie po przerwie wakacyjnej wypełniony był wieloma aspektami działalności związkowej. H. Sikora omówił dotychczasowy przebieg rozmów z pracodawcą w ramach dialogu społecznego. Poinformował, że dwa postulaty zostały już zrealizowane, tj. podwyżka wynagrodzeń (520 zł do wynagrodzenia zasadniczego, co daje 817 zł brutto z pochodnymi i jest najwyższą podwyżką w tym roku, jaką wynegocjowano w spółkach kolejowych) oraz podwyższenie kwoty delegacji służbowych z 30 do 38 zł.

Zespół negocjacyjny (H. Sikora, Z. Jasiński, St. Kokot) nadal prowadzi rozmowy ws. wzrostu wartości posiłków profilaktycznych i możliwości ich realizacji w formie bonów żywnościowych. Rozmowy będą kontynuowane. Podobnie jak ws. braku bieżącej wody na posterunkach.

W rozmowach z pracodawcą podniesiono także temat płatności za szkolenie pracownika po egzaminie kwalifikacyjnym a przed egzaminem autoryzacyjnym pracownikowi, któremu taki szkolejący został przydzielony. Obecnie kwota ta wynosi 4 zł/godz.

Pracodawca ma przekazać do wiadomości informacje dot. Uchwały Zarządu PLK ws. zasad budowy LCS-ów.

Przewodniczący H. Sikora omówił wystąpienie do Zarządu PLK ws. podniesienia kwoty ekwiwalentu za deputat węglowy. Omówił również odpowiedź Spółki na związkowe wystąpienie w tej sprawie. Niestety w tym temacie nie ma pozytywnych informacji, nie ma środków na podwyższenie kwoty ekwiwalentu. Jak również taki wzrost spowodowałby zmniejszenie podwyżki wynagrodzenia. Utrzymywanie osobnej pozycji w wynagrodzeniu, jakim jest ekwiwalent spowodowane jest tym, aby przyszli emeryci mieli wypłacany rewaloryzowany ekwiwalent za węgiel jako dodatek do emerytury. W przypadku

jego włączenia do uposażenia zasadniczego przyszli emeryci utraciliby ten element emerytury.

Następnym punktem zebrania była informacja z obrad Prezydium i Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy, którą przedstawił członek Rady KSK, P. Pazera. Skupiła się ona głównie na uchwałach Rady dotyczących czekających nas wyborów w związku.

H. Sikora omówił sprawę przejścia spółki PKP Telkol przez PLK (zakup 100% udziałów od PKP S.A.), a właściwie patowej sytuacji, jaka jest obecnie w tej sprawie. Stwierdził, że jest to jedyna szansa dla pracowników Telkolu. W przeciwnym wypadku istnieje ryzyko, że spółka zostanie zlikwidowana. Dlatego, aby zwrócić uwagę na sytuację w Telkolu, zaproponował przeprowadzenie pikiety protestacyjnej pod Ministerstwem Aktywów Państwowych. Rada zaakceptowała wniosek i podjęła decyzję o organizacji pikiety, a do jej zorganizowania zobowiązała Prezydium SZIK.

Dokończenie na stronie 3

XX OGÓLNOPOLSKA PIELGRZYMKA
KOLEJARZY DO SANKTUARIUM BOŻEGO
MIŁOSIERDZIA W ŁAGIEWNIKACH

Zdjęcie pamiątkowe. Fot. Ryszarda Kołodziejczyk

Z PRAC RADY NADZORCZEJ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

22 sierpnia 2022

Działając na podstawie § 8 ust. 1 Regulaminu Rady Nadzorczej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., sierpniowe posiedzenie Rady Nadzorczej PLK odbyło się w siedzibie Spółki.

Obrady rozpoczęły sprawy proceduralne, przyjęcie porządku obrad oraz protokołu z posiedzenia Rady, które odbyło się 14 lipca 2022 r.

W pierwszej części posiedzenia zostało przeprowadzone szkolenie dotyczące stosowania Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego z 16.04.2014 r. (Rozporządzenie MAR), w sprawie nadużyć na rynku w zakresie przepływu informacji poufnej, w ramach grup kapitałowych oraz nowego prawa holdingowego (zmiana ustawy – Kodeks spółek handlowych), które wejdzie w życie 13.10.2022 r. Przekazywane informacje dotyczyły przede wszystkim wpływu zmian ustawowych na sytuację w PLK, jako spółki dominującej nad spółkami zależnymi.

Investycje

Rada Nadzorcza zajmowała się rozpatrzeniem informacji Zarządu, w sprawie realizowanych rocznych i wieloletnich planów działalności, ze szczególnym uwzględnieniem realizacji inwestycji i programów inwestycyjnych, których realizacja wynika z uchwał Rady Ministrów.

Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku (KPK) jest programem wieloletnim, obejmującym inwestycje na liniach kolejowych, które dofinansowane są przez Ministerstwo Infrastruktury.

Jego łączna wartość wynosi 76,7 mld zł. Do 30.06.2022 r. wykonane zostały prace o wartości ok. 51 mld zł.

Rada zwróciła szczególną uwagę na inwestycje, których ryzyko opóźnienia może spowodować utratę planowanych środków finansowych z funduszy UE. Największe niewykonanie robót występuje m.in. na inwestycjach: porty Szczecin i Świnoujście, E59 Poznań-Szczecin Dąbie, E75 Czyżew-Białystok, Szczecińska Kolej Metropolitalna, tunel w Łodzi, E20 Sochaczew-Swarzędz, linie kolejowe 38 Ełk-Giżycko, 357 Drzymałowo-Wolsztyn, 28 Waliszew-Zegrze, 68 i 565 Lublin-Stalowa Wola-Rozwadów, 25 Skarżysko Kamienna-Sandomierz.

Utrudnienia w realizacji inwestycji są bardzo złożone. Do przyczyn opóźnień

należą m.in.: realizacja dodatkowych zakresów robót i dokumentacji do nich, brak decyzji administracyjnych, wydłużony czas odbiorów, braki oraz wady w przedmiocie zamówienia, problemy z łańcuchami dostaw oraz problemy kadrowe u podwykonawców (wojna na Ukrainie), utrata płynności finansowej wykonawcy.

Rada stale monitoruje sytuację w obszarze realizacji inwestycji. Jednocześnie wyraziła swoje zaniepokojenie do zagrożeń niewykonania planu inwestycyjnego na rok 2022.

Dotychczasowy brak uruchomienia należnych Polsce środków finansowych przez Komisję Europejską na kolej (część Krajowego Programu Odbudowy), spowodował już 1,5 roczne opóźnienie w realizacji planów inwestycyjnych, unieważnienie wielu przetargów co przy wzrastającej inflacji i wzroście cen wykonawstwa robót przynosi straty dla PLK. Dodatkowym problemem oprócz wzrostu kosztów robót i materiałów jest ich dostępność, która jest coraz bardziej ograniczona.

Wynik finansowy

Rada prowadzi stały monitoring wyników ekonomiczno-finansowych PLK. Zarząd przedstawił i omówił wyniki za okres styczeń-czerwiec 2022 r. Wynika z nich, że są one korzystniejsze niż planowano. Jest to spowodowane przede wszystkim uzyskaniem wyższych przychodów z udostępniania linii kolejowych, z tytułu dzierżawy i reklamy, ze sprzedaży złomu (wyższe ceny uzyskiwane na aukcjach i większa ilość sprzedanego złomu) i wyższych przychodów z działalności finansowej. Niestety w udziale kosztów operacyjnych coraz większy wpływ ma wzrost cen materiałów i energii elektrycznej.

Wyższe przychody z udostępniania linii kolejowych (ok.105 % planu) wynikają z większej pracy eksploatacyjnej, zrealizowanej przez przewoźników towarowych i pasażerskich. Szczególnie jest to widoczne w ruchu towarowym (ok.108 % do planu). W tym obszarze dotyczy to PKP Cargo S.A. oraz przewoźników prywatnych.

Spółki zależne

Spółki zależne tworzące Grupę Kapitałową PLK (Dolkom Wrocław, PPM-T Gdańsk, PNUIK Kraków, DOM Poznań)

były przedmiotem informacji Zarządu rozpatrywanej przez Radę.

W okresie pierwszych sześciu miesięcy br. wyniki finansowe trzech spółek były lepsze niż wynikało to z planów. Przychody spółek są uzyskiwane przede wszystkim z robót inwestycyjnych i utrzymaniowych. W większości spółek są one wyższe niż planowano.

W prowadzonych analizach ważne są także wartości kontraktów, głównie inwestycyjnych na realizację robót w następnych miesiącach br., co w sposób istotny powinno poprawić parametry finansowe spółek.

Warto także przypomnieć o zadaniach spółek związanych z właściwym i terminowym wykorzystaniem środków finansowych, pochodzących z ich dokapitalizowania (środki budżetowe przekazane przez Ministerstwo Infrastruktury do PLK, a następnie przekazane do czterech spółek na zakup maszyn do robót torowych, pociągów sieciowych, palownic i budowy bądź rozbudowy hal do prowadzenia robót utrzymaniowo-naprawczych maszyn).

Sytuacja zatrudnieniowo-płacowa

Sytuacja zatrudnieniowo-płacowa w PLK jest ważnym elementem działalności Spółki, który jest monitorowany przez Radę. W Spółce zatrudniającej ok. 38 000 pracowników ma to istotny wpływ na jej koszty i realizację zadań.

Pierwsze półrocze 2022 r. pokazało, że spółka pracuje mniejszym zatrudnieniem niż planowano o ponad 300 etatów. Wynika z tego, że pomimo przyjęcia ok. 1100 pracowników z zewnątrz, jeszcze większe były odejścia (głównie emerytury), co spowodowało bilans ujemny. Odejścia dotyczą zespołu działalności podstawowej (głównie inżynieria ruchu) oraz administracji.

W dyskusji zwróciłem uwagę, na braki w zatrudnieniu w zespołach utrzymaniowo-naprawczych oraz ich wpływ na dobór kadr na stanowiska: zawiadowca, naczelnik i zastępca naczelnika sekcji (jest to widoczne choćby przy prowadzeniu wewnętrznych rekrutacji).

W ostatnich sześciu miesiącach pomimo wzrostu kosztów wypłat za godziny nadliczbowe i odpraw emerytalnych (większe zainteresowanie odejściem na emeryturę) nastąpiły oszczędności w funduszu wynagrodzeń.

Dokończenie na stronie 4

DROGA WODNA PRZEZ MIERZEJĘ WIŚLANĄ



Ministerstwo Infrastruktury prowadzi w Polsce wielkie inwestycje kolejowe, drogowe i te związane z żeglugą. Przykładem tego jest przekop Mierzei Wiślanej.

„Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską jest jedną z priorytetowych inwestycji infrastrukturalnych rządu. Jej wagę rozumiemy szczególnie teraz, w dobie inwazji Rosji na Ukrainę. Po zakończeniu budowy tej inwestycji statki będą mogły zawijać do portu w Elblągu płynąc wyłącznie po naszych wodach, co uniezależni armatorów od woli strony rosyjskiej” – powiedział w jednym z komunikatów minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

Budowa nowej drogi wodnej diametralnie zmieni dostępność do Zalewu Wiślanego, poprawi dostęp do portu w Elblągu poprzez co spowoduje jego ożywienie oraz umożliwi żeglugę statków do Trójmiasta. Zagwarantuje Polsce swobodny dostęp z Zalewu Wiślanego do Bałtyku, z pominięciem kontrolowanej przez Rosję Cieśniny Piławskiej. Przekop Mierzei Wiślanej to inwestycja kluczowa, która ma wesprzeć rozwój gospodarczy Warmii i Mazur, a jednocześnie projekt ten jest realizowany pod kątem bezpieczeństwa państwa. Wpłyne także na rozwój turystyki i żeglarstwa, stanie się atrakcją, ożywiającą gospodarczo gminy nad Zalewem Wiślanym, który jest naturalnym zapleczem Zatoki Gdańskiej, gdzie można wpaść i postawić jacht.

Do tej pory aby przepłynąć z zalewu na Bałtyk musieliśmy nadrabiać sto kilometrów, przepływając statkami przez Cieśninę Piławską. Rosjanie kontrolowali żeglugę mogąc

Dokończenie ze strony 1

Przewodniczący H. Sikora omówił ogólną sytuację w naszej Spółce oraz spółkach zależnych. Zwrócił uwagę na dobre wyniki finansowe tych spółek, oraz na dalszy spadek zatrudnienia w PLK, ale również na wzrost przewozów pasażerskich i towarowych, co dobrze prognozuje na przyszłość.

Przedmiotem obrad były również trzy projekty uchwał dotyczące wyborów w SZIK na kadencję 2023-2028, które zostały omówione i decyzją Rady skierowane do głosowania za pomocą środków zdalnego komunikowania się.

Przypomniane zostały najbliższe wydarzenia, których organi-

zatem jest SZIK: „Turniej piłki nożnej o puchar SZIK” – Zduńska Wola (23.09.2022) oraz „Górski piknik Solidarności na Pilsku” (30.09-01.10.2022).

Kolega M. Pilichowski podziękował wszystkim komisjom zakładowym, które wspomogły go finansowo w organizowaniu Grand Prix Opolszczyzny w plażowej piłce siatkowej. W ramach podziękowania wręczył pamiątkowe dyplomy.

Miłym akcentem obrad było uroczyste podziękowanie Markowi Moczulskiemu redaktorowi biuletynu „Solidarność w PEELKA”. Dziękując koledze Markowi, Henryk Sikora wspominał o jego wkładzie w rozwój

w każdej chwili zablokować dostęp do portu w Elblągu.

Pomysł przekopu Mierzei Wiślanej wzbudzał kontrowersje polityczne. Przeciwno jego budowie protestowali również „ekolodzy” używając absurdalnych argumentów o dewastacji przyrodniczej Zalewu Wiślanego.

Krytyka tego przekopu wpisuje się od lat w całą koncepcję polityczną Platformy Obywatelskiej i jej przedstawicieli. Jeszcze jako premier Donald Tusk mówił: „Jeśli mamy obecnie w Polsce do wykonania gigantyczną liczbę inwestycji pierwszorzędnej potrzeby, to bardzo kosztowny projekt przekopania Mierzei Wiślanej, o wątpliwym sensie ekonomicznym, jest dziś wyłącznie politycznym trikiem”. Taką fałszywą narracją PO prezentuje przy każdej nadarzącej się okazji, dając do zrozumienia czyje interesy reprezentuje (przeciwko budowie przekopu protestowała Rosja a Niemcy finansowały protesty ekologów).

Kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną ma około 1 km długości i 5 metrów głębokości. Umożliwia wpływanie do portu w Elblągu jednostek o zanurzeniu do 4,5 m, długości 100 m, szerokości - 20 m.

Prace na budowie przekopu przez Mierzeję Wiślaną dobiegły końca. Działają dwa mosty obrotowe, śluza, zakończono roboty przy wykonywaniu sztucznej wyspy na Zalewie i w portach osłonowych na Zatoce Gdańskiej.

Na okalających inwestycję wzniesieniach usytuowane są punkty widokowe, z których widać ogrom przedsięwzięcia. Dziesiątki turystów wjeżdżających na Mierzeję zatrzymuje się fotografując i podziwiając całą inwestycję.

Jej otwarcie nastąpiło 17 września 2022 r. (w 83 rocznicę napaści sowieckiej na Polskę).

Następnym etapem (zaawansowanie robót ponad 50%) budowy nowej drogi wodnej, która umożliwi otwarcie portu w Elblągu na Bałtyk są prace na rzece Elbląg. Inwestycja otworzy Elblągowi i okolicznym gminom okno na świat, rozpocznie też nowy rozdział w historii miasta i ożywia ten niewykorzystany dotąd w pełni fragment naszego państwa. Już dzisiaj trwają inwestycje w samym porcie, powstają magazyny, terminale towarowe i pasażerskie, dźwigi, obrotnice dla statków, drogi dojazdowe, bocznic kolejowa, przebudowa nadbrzeża portowego. Rozwija się Elbląg, rozwija się Polska.

Henryk Sikora

biuletynu, ale również o jego ogromnej wiedzy historycznej i kolejowej. Nie zabrakło podziękowań za pielęgnowanie pamięci o kolejarzach spoczywających na warszawskich Starych Powązkach. W dowód uznania wręczono emerytowi replikę szabli z dedykacją. Przewodniczący KSK NSZZ „Solidarność”, Henryk Grymel dołączył się do życzeń i wręczył koledze Markowi ryngraf z dedykacją, jednocześnie dziękował za całokształt pracy dla „Solidarności” na kolei. Za 16-letnią współpracę dziękował także były przewodniczący SZIK, Wiesław Pełka. Członkowie Rady odśpiewali wspólnie „Sto lat”

Dzisiaj Jasiński

Dokończenie ze strony 2

Zarząd poinformował Radę, że została podwyższona kwota podstawy naliczania wynagrodzenia dla pracowników wynagradzanych na podstawie Uchwały Zarządu (kierownicy jednostek organizacyjnych, komórki organizacyjnych i ich zastępcy). Od 1 sierpnia br. wynosi ona ok. 5939 zł. Jest to drugi etap wzrostu wynagrodzeń w PLK. Pierwszy miał miejsce od 1 lipca br. i objął pracowników wynagradzanych na podstawie Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy (podwyżka średnio na pracownika wraz z pochodnymi wyniosła 817 zł.).

Warto pamiętać, że już od 1 stycznia br. nastąpił wzrost wynagrodzeń w Spółce, co wynikało ze wzrostu wynagrodzenia minimalnego, a co za tym idzie, zgodnie z zapisami ZUZP część pracowników otrzymała go w dodatkach (funkcyjny, za pracę w warunkach niebezpiecznych, uciążliwych i szkodliwych).

Współpraca z Centralnym Portem Komunikacyjnym Sp. z o.o.

Zgodnie z dyspozycją Rady, Zarząd przedstawił informacje w sprawie współpracy Spółki z Centralnym Portem Komunikacyjnym Sp. z o.o. (CPK) w zakresie komponentu kolejowego. CPK ma zajmować się m.in. budową nowych linii kolejowych i modernizacją istniejących, które z różnych części Polski, w maksymalnie krótkim czasie, umożliwią sprawną dojazd do projektowanego lotniska.

Nowy port lotniczy w centralnej Polsce będzie częścią Centralnego Portu Komunikacyjnego – węzła transportu intermodalnego łączącego transport lotniczy, kolejowy i drogowy. Lokalizacja węzła Centralnego Portu Komunikacyjnego znajduje się w gminie Baranów,

w odległości około 37 km od centrum Warszawy.

Aby projekt mógł być sprawnie realizowany współpraca obydwu spółek jest niezbędna. Obecnie trwają liczne spotkania, na których omawiany jest bieżący zakres współpracy, prowadzone są prace mające na celu zawarcie tzw. „porozumień wykonawczych” oraz współpraca w ramach tzw. „grup roboczych”. Ich głównym celem jest określenie zakresu koniecznych inwestycji, w obrębie „punktów styku”, pomiędzy istniejącą a planowaną infrastrukturą.

Współpraca polega m.in. na koordynacji inwestycji m.in. w obrębie: korytarza transportowego Katowice-granica państwa-Ostrawa, budowa „szprychy” nr 3 na odcinku Ostrołęka-Łomża, Poznańskiego Węzła Komunikacyjnego, Warszawskiego Węzła Kolejowego, działań związanych z budową „szprychy” nr 9 na odcinku Łódź-Wrocław (budowa linii kolejowej nr 85 Łódź-Sieradz i linii kolejowej nr 86 na odcinku Sieradz-Kępno-Wrocław), koordynacja inwestycji realizowanych w obrębie Łódzkiego Węzła Kolejowego i budowy „szprychy” nr 1 Płock – Włocławek.

Bezpieczniej na liniach kolejowych

Rada Nadzorcza przyjęła informację o bezpieczeństwie na sieci PLK w 2022 r. Spółka dokłada wszelkich starań w zakresie dbałości o bezpieczeństwo na zarządzanych liniach kolejowych. Problemem niezależnym od Spółki, a pogarszającym statystyki są wypadki polegające na potrąceniu osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami – samobójstwa, których ilość wzrasta. Pomimo trwających kampanii infor-

macyjnych prowadzonych m.in. przez PLK i UTK istotny wpływ mają także wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych, gdzie główną przyczyną jest błąd kierowcy pojazdu drogowego.

W obszarze poprawy bezpieczeństwa duży wpływ ma Straż Ochrony Kolei (SOK), działająca w strukturach PLK. SOK bierze także udział w kampaniach społecznych, m.in.: „Szlaban na ryzyko”, „Dzikie Przejścia”, „Bezpieczne Piątki”, „Bezpieczne Tory”. Ponadto wykonuje swoje podstawowe zadania w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony mienia kolejowego, na stacjach i peronach oraz obiektach infrastrukturalnych.

Inne tematy

Rada zajmowała się również m.in. następującymi sprawami: rozpatrzeniem comiesięcznej informacji Zarządu ws. realizacji projektu „Budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PKP PLK S.A., informacją w sprawie gospodarki materiałowej za dwa kwartały br., zakupami (podkłady, szyny, tłuczeń), ugodami z wykonawcami, kradzieżą złomu na terenie wskazanych zakładów, informacją w sprawie opóźnień pociągów pasażerskich podczas prowadzenia prac inwestycyjnych, przeglądem uchwał przyjętych przez Zarząd PLK (od ostatniego posiedzenia Rady). Przedstawiciele pracowników w Radzie poruszyli sprawę wzrostu ekwiwalentu za deputat węglowy. Od 11 maja br. Spółka nie udzieliła odpowiedzi na pismo związków zawodowych, które są sygnatariuszami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, a które zawnioskowały podwyższenie ekwiwalentu.

Henryk Sikora

WYŻSZA PŁACA MINIMALNA

Płaca minimalna wzrośnie szybciej, niż pierwotnie proponował rząd. To efekt negocjacji prowadzonych przez NSZZ „Solidarność”. Od stycznia 2023 r. będzie to 3490 brutto oraz 3600 brutto od lipca przyszłego roku.

W bieżącym roku minimalne wynagrodzenie za pracę wynosi 3010 zł brutto (2363 zł netto), a minimalna stawka godzinowa 19,70 zł (13,91 zł netto).

To mniej, niż postulowała „Solidarność”, ale znacząco więcej, niż pierwotnie proponował rząd. Cieszą się, że nasze argumenty przekonały pana premiera i udało się wypracować dobry kompromis i zachować proporcję minimalnej płacy w relacji

do przeciętnego wynagrodzenia na poziomie 50 proc. – powiedział po konferencji Piotr Duda, przewodniczący NSZZ „Solidarność”.

Wzrost płacy minimalnej ma wpływ na wypłatę niektórych dodatków do wynagrodzenia zapisanych w Zakładowym Układzie Zbiorowym Pracy (ZUZP) dla pracowników PLK.

Z informacji przesłanych przez Spółkę w połowie września br. wynika, że 14 % pracowników PLK dostanie od 1 stycznia 2023 r. z automatu podwyżkę wynagrodzenia średnio o ok. 120 zł. na 1 pracownika.

Zdaniem pracodawcy powyższa sytuacja spowoduje konieczność podjęcia rozmów ze związkami za-

wodowymi w sprawie zmian ZUZP. Jest to podwyżka dla wybranej grupy pracowników.

Warto również stwierdzić fakt, że znaczny wzrost minimalnego wynagrodzenia w ostatnich latach spowodował niewspółmiernie duży udział dodatku funkcyjnego w całości wynagrodzenia pracownika, a przecież nie o to chodziło stroną zawierającym ZUZP. Podstawą naszych wynagrodzeń jest wynagrodzenie zasadnicze (jest ono także najbardziej chronione prawnie).

Dlatego od lat SZIK walczy o podwyżkę właśnie w tym elemencie wynagrodzenia. Tego oczekuje większość naszych członków i takie działania wpisują się także w kreowaną przez Spółkę tezę o budowaniu „wysokiego zasadniczego”.

(red)

XX PIELGRZYMKA KOLEJARZY DO ŁAGIEWNIK



Po raz dwudziesty kolejarze z całego kraju stawili się 10 września 2022 r. na XX Ogólnopolskiej Pielgrzymce Kolejarzy do Sanktuarium Bożego Miłosierdzia w Krakowie Łagiewnikach, której hasłem przewodnim były słowa: „W miłosierdziu Boga świat znajdzie pokój”.

Pielgrzymka rozpoczęła się o godz. 10.00 plenerową Drogą Krzyżową przy Sanktuarium. Potem nastąpił przemarsz do Bazyliki ok 50 pocztów sztandarowych, którym towarzyszyła orkiestra kolejowa.

Przed Mszą Świętą miała też miejsce konferencja „O pokój w sercu, rodzinie, Ojczyźnie do Miłosierdzia Bożego”, którą wygłosił w bazylice ks. Ryszard Marciniak, moderator Katolickiego Stowarzyszenia Kolejarzy Polskich.

Najważniejszą częścią pielgrzymki była uroczysta Msza Święta koncelebrowana pod przewodnictwem Jego Ekscelencji ks. abp. Marka Jędraszewskiego z udziałem duszpasterzy kolejarzy.

Pielgrzymi dziękowali Panu Bogu za otrzymane dary i polecali sprawy Ojczyzny, pokoju na świecie, a szczególnie na Ukrainie, sprawy polskiej kolei, kolejarzy z rodzinami rencistów, emerytów i prosili Boga o potrzebne dary, które dotyczyły całego kolejo-

wego środowiska. Coroczną pielgrzymkę kolejarzy i ich rodzin zakończyła Koronka do Miłosierdzia Bożego.

Roman Kowalski



W homilii abp Marek Jędraszewski przypomniał historię tradycji pielgrzymowania przez kolejarzy do Sanktuarium Bożego Miłosierdzia i ideę pociągu papieskiego.

Zauważył, że obecna pielgrzymka kolejarzy odbywa się w szczególnym czasie wojny na Ukrainie, a wraz z agresją Rosji zapanowały przemoc i okrucieństwo, ale także zrodził się wielki podziw dla ukraińskiego narodu.

W tym trudnym czasie Polska, która u swych fundamentów jest chrześcijańska, wyświadczyła Ukrainie pomoc. Pomagali także kolejarze, którzy umożliwili uchodźcom poruszanie się po kraju. – To wielka radość i duma, że mimo obaw, iż ustanie w nas gotowość niesienia pomocy, że będziemy zmęczeni tą sytuacją, ciągle jest w nas otwarte, pełne miłosiernej miłości serce dla tych, którzy są bardziej od nas potrzebujący – stwierdził arcybiskup.

Zauważył, że Polska od razu nazwała agresora po imieniu i domagała się zdecydowanych sankcji. – Jesteśmy dotknięci niemałym kryzysem, ale za naszą granicą giną ludzie. Nie wolno nam zatracić właściwej oceny sytuacji

i tego co się dzieje na ukraińskiej ziemi – mówił.

Abp Jędraszewski zauważył, że zebrani są zobowiązani, by pamiętać o bohaterskich kolejarzach, którzy wraz z żołnierzami i ludnością cywilną stawili opór niemieckim okupantom i spotkali się z dramatycznymi represjami. – Sprawiedliwość wymaga, by o nich pamiętać. Sprawiedliwość domaga się, byśmy także dziś podczas tej XX pielgrzymki polskich kolejarzy modlili się za nich i dziękowali za to, że swoją bohaterską postawą wykuli etos polskiego kolejarza, do którego dziś z taką troską powracacie – mówił Arcybiskup.

Pasterz Kościoła krakowskiego przypominał, że w 1928 r. św. Siostra Faustyna, przebywając w Warszawie widziała Chrystusa, który pobłogosławił cały kraj, czyniąc znak krzyża.

Na początku 1934 r. św. Siostra Faustyna modliła się za ojczyznę. „Jezu, nie patrz na grzechy nasze, ale spójrz się na łzy dzieci małych, na głód i zimno, jakie cierpią. Jezu, dla tych niewiniątek, udziel mi łaski, o którą Cię proszę dla Ojczyzny mojej”.

W tej chwili ujrzałam Pana Jezusa, który miał oczy zasłane łzami i rzekł do mnie: «Widzisz, córko moja, jak bardzo mi ich żal, wiedz o tym, że one utrzymują świat» – zapisała. Arcybiskup stwierdził, że świat utrzymują łzy ukraińskich dzieci, Jezusa Chrystusa i wstawiennictwo św. Siostry Faustyny.



Fot. Bogdan Ostrowski

ZAGADKA

Gdzie i kiedy zrodziła się myśl zbudowania pociągu papieskiego „TOTUS TUUS”?

Nagrody rozlosujemy wśród osób, które prawidłowe odpowiedzi nadesłały do 20 października br.: na kartkach pocztowych pod adresem SZIK NSZZ „Solidarność”, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa lub pocztą elektroniczną plk@ksk.org.pl

z dopiskiem „Zagadka 185”, podaniem adresu, pod który wysłać nagrodę oraz wyrażeniem zgody na umieszczenie w naszym biuletynie związkowym – w przypadku wylosowania nagrody – swojego imienia, nazwiska oraz miejscowości zamieszkania.

Za prawidłową odpowiedź na zagadkę z numeru 184, nagrody wylosowały **Maria Drużkowska** z Jastrowia i **Monika Kowalczyk** ze Zduńskiej Woli. Gratulujemy. □

Panu Mirosławowi Skubiszyńskiemu

Wiceprezesowi Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

wyrazy głębokiego współczucia
z powodu śmierci

TATY

składa

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”

Panu Mirosławowi Skubiszyńskiemu

Wiceprezesowi Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

wyrazy głębokiego współczucia
z powodu śmierci

TATY

składa

Zarząd i Pracownicy PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.



NIGDY WIĘCEJ WOJNY



Źródło: Polska 360

Mocne przesłanie w 83. rocznicę wybuchu II wojny światowej! Szymankowo to ważne miejsce pamięci dla polskich kolejarzy i celników. To właśnie tu jako pierwsze ofiary napaści hitlerowskich Niemiec na Polskę zginęli na służbie kolejarze i pracownicy służby celnej, którzy stawili opór najeźdźcy. Dlatego środowisko kolejowe czci pamięć o tych, którzy zginęli w obronie Ojczyzny.

W pierwszych minutach II wojny światowej w Szymankowie oddało swoje życie za Ojczyznę 21 Polaków. Byli to kolejarze, inspektorzy celni oraz członkowie ich rodzin. Hitlerowcy mieli zdobyć i zabezpieczyć mosty w Tczewie. Pracownicy stacji w Szymankowie pokrzyżowali te plany i ostrzegli polskich saperów z Tczewa. Dzięki temu uniemożliwili przejazd niemieckiego pociągu pancernego. Skierowali go na ślepy tor. W efekcie spowolnili zaplanowaną akcję, która miała zaskoczyć Polaków. Dzięki ich poświęceniu 1 września 1939 r. udało się zatrzymać niemiecki pociąg pancerny, który zmierzał do polskiego Tczewa. Zaalarmowani saperzy zdołali wysadzić przeprawy w powietrze. Za bohaterką postawę zapłacili swoim życiem. Były to pierwsze ofiary II wojny światowej spośród 6 milionów wymordowanych Polaków.

Coroczna uroczystość poświęcona pamięci zamordowanych kolejarzy i cenników rozpoczęła się w Szymankowie od uroczystej mszy św. sprawowanej w kościele św. Floriana. Przewodniczył jej biskup elbląski, Jacek Jezierski. Uczest-

niczyli kolejarze, celnicy, harcerze, młodzież, mieszkańcy Szymankowa. Byli obecni: sekretarz stanu w Kancelarii Prezydenta RP, Andrzej Dera; przewodniczący Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność”, Henryk Grymel oraz przewodniczący Zarządu Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność”, Krzysztof Dośła; członkowie rządu, posłowie, europarlamentarzyści, władze spółek kolejowych pod przewodnictwem prezesa Zarządu PKP S.A., Krzysztofa Mamińskiego; dyrektorzy zakładów kolejowych, przedstawiciele administracji skarbowej, władze samorządowe Tczewa i Malborka, przedstawiciele wicewojewody pomorskiego, Aleksandra Jankowskiego, rodziny pomordowanych, żołnierze, orkiestra dęta harcerszy z Tczewa pod batutą Magdaleny Kubickiej-Netka.

W homilii nawiązującej do ewangelii opisującej zamordowanie Abła przez Kaina biskup Jezierski powiedział m.in., że: w czasie II wojny światowej zabito ponad 6 milionów obywateli Polski i żadne reparacje materialne nie są w stanie zrehabilitować tej utraty, gdyż strat w ludziach nie da się oszacować ani wyrównać. Dlatego ta utrata pozostaje trwałą raną na żywym organizmie naszego państwa. Zabieganie o odszkodowania uczciwie oszacowanych strat materialnych jest właściwe. To prosty wymóg sprawiedliwości między narodami, a na krzywdzie narodu polskiego wzbogacili się inni. Ostatecznie jednak potrzebne jest pojednanie zwaśnionych narodów i zwaśnionych ludzi, w gruncie rzeczy braci. – Oby było ono możliwe, szczerze i autentyczne – podsumowywał pasterz diecezji elbląskiej.

Po mszy św. uczestnicy przemaszewali na dworzec kolejowy, gdzie pod tablicą pamiątkową zostały złożone kwiaty, a następnie w asyście Kompanii Honorowej Wojska Polskiego i Harcerskiej Orkiestry Dętej przemaszewano pod pomnik poświęcony pomordowanym. Przed obeliskiem zostały odczytane listy okolicznościowe skierowane do uczestników obchodów od prezydenta Andrzeja Dudy, marszałek Elżbiety Witek i premiera Mateusza Morawieckiego.

Następnie przed pomnikiem ofiar ustawiono znicze w biało-czerwonych barwach układając napis: „NIGDY WIĘCEJ WOJNY”, który wobec obecnie trwającej u naszych sąsiadów na Ukrainie wojny ma szczególne znaczenie. Naszym obowiązkiem jest pamiętać o tamtych wydarzeniach i przekazywać tę pamięć kolejnym pokoleniom kolejarzy.

*Grzegorz Radomski
Fot. Ryszarda Kołodziejczyk
Fot. Marek Moczulski*



TCZEW

1939 – 1 WRZEŚNIA – 2022

Po zakończeniu uroczystości w Szymankowie, kolejarskie poczty sztandarowe i delegacje przemieściły się do Tczewa. Tam wspólnie z mieszkańcami grodu Sambora uczestniczyły w dalszej części obchodów 83. rocznicy wybuchu II wojny światowej. Ponownie bardzo mocno wybrzmiały słowa NIGDY WIĘCEJ WOJNY.

Mar.



PORUCZNIK JUCHTMAN

Podobnie jak w latach poprzednich, również w tym przedstawiciele Fundacji Grupy PKP i Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność” złożyli kwiaty na grobie por. Norberta Juchtmana, który kilka tygodni przed wybuchem II wojny światowej wraz z plutonem saperów został skierowany na służbę do Tczewa. Żołnierze mieli dbać o instalację minowe tamtejszych mostów, a w razie konieczności – zniszczyć strategiczne obiekty. Tak też się stało. O 6.00 wysadzono przyczółek wschodni, o 6.45 – zachodni.

Norbert Juchtmman poległ w bitwie pod Łomiankami 22 września 1939 r. Wraz z kolegami spoczywa w kwaterze wojennej cmentarza parafii rzymskokatolickiej pw. św. Małgorzaty Dziewicy i Męczenniczki w Łomiankach (ul. Rolnicza, Kietpin).

Mar.



Fot. Marek Moczulski



Fot. Marek Moczulski

42. ROCZNICA POROZUMIEŃ SIERPNIOWYCH



Fot. Ryszarda Kołodziejczyk

W środę 31 sierpnia 2022 r. minęły dokładnie 42 lata od podpisania Porozumień Sierpniowych. Dzień ten uznaje się za datę powstania „Solidarności” –

ruchu, który przyczynił się do obalenia reżimu komunistycznego. Podpisanie Porozumień Sierpniowych zapoczątkowało przemiany w Polsce i Europie. „Solidarność” była pierwszą niezależną od władz, legalną organizacją w historii krajów komunistycznych. Jej powstanie i istnienie to jedyny w historii PRL i innych krajów bloku radzieckiego przypadek wprowadzenia praktycznego pluralizmu politycznego. Szybko osiągnęła około 10 milionów członków.

Główne uroczystości rocznicowe odbyły się w Gdańsku. W składaniu kwiatów pod historyczną Bramą nr 2

Stoczni Gdańskiej oraz mszy świętej w Bazylice św. Brygidy uczestniczyły poczty sztandarowe z całej Polski. „Solidarność” kolejarzy reprezentowały m.in. sztandar Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej (chorąży Dariusz Ignaczak, asysta Piotr Pazera i Grzegorz Ptaszek) i Komisji Zakładowej z Zakładu Linii Kolejowych w Łodzi (chorąży Paweł Krakowiak, asysta Emilia Freńdo i Marlena Golińska). W słowie do wiernych metropolita gdański, ks. abp. Tadeusz Wojda podkreślił, że „Solidarność” była zawsze wierna Bogu i Maryi.

Piotr Pazera

ZESPÓŁ ds. INŻYNIERII RUCHU



15 września 2022 w siedzibie Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” w Warszawie odbyło się zebranie powołanego przez Radę SZIK Zespołu problemowego do spraw inżynierii ruchu w PLK.

Prowadzący spotkanie przedstawił cele oraz omówił sytuację związaną z bezpieczeństwem ruchu kolejowego na sieci zarządzanej przez PLK w kontekście ostatnio zaistniałych zdarzeń kolejowych, wskazał również kierunki pracy Zespołu, tj.:

- przegląd Instrukcji służbowych z zakresu inżynierii ruchu kolejowego (propozycje zmian);
- opracowanie wytycznych do projektowania i ustalania obszaru funkcjonowania odcinków zdalnego prowadzenia ruchu w zakresie metodyki zatrudnienia;
- zwiększania obowiązków pracownikom zatrudnionym na stanowisku dyżurnego ruchu.

Przewodniczący Zespołu wyartkułował, iż Zespół będzie zajmował się również każdym problemem, który zostanie zgłoszony przez jego członków. Następnie głos w dyskusji zabierali członkowie Zespołu problemowego.

W wyniku dyskusji wypracowano następujące wnioski.

1. Zespół przeanalizował Uchwałę Nr 632/2022 Zarządu PLK z dnia 30 sierpnia 2022 roku wprowadzającą zmianę nr 8 do Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 w kontekście braku wprowadzenia do Uchwały zapisów znajdujących się w Projekcie zmiany nr 8 opublikowanej przez Biuro Eksploatacji i Infrastruktury Pasażerskiej Centrali Spółki w szczególności w kwestii dodania zapisów:

w § 6:

a) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Pracownik posterunku tech-

nicznego wywołany środkami łączności zgłaszając się po raz pierwszy po przyjęciu dyżuru, powinien podać nazwę posterunku, stanowisko oraz nazwisko.

W tej samej kolejności informacje powinien podać pracownik wywołujący. Dający i otrzymujący środkami łączności polecenie, zawiadomienie, zgłoszenie lub pozwolenie powinni upewnić się, czy rozmawiają z właściwą osobą. Rozmowy powinny być możliwie krótkie, a ich treść nie może nasuwać żadnych wątpliwości”;

b) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Nadawanie telefonogramów wymienionych w Dodatku 2 instrukcji Ir-1 (Wykaz telefonogramów zapowiadawczych) odbywa się ściśle wg zasad określonych w § 23 ust. 9.”;

c) w § 23 po ust. 9 dodaje się ust. 9a w brzmieniu:

„9a. Jeżeli zapowiadanie pociągów odbywa się z wykorzystaniem sprawnych łączy zapowiadawczych umożliwiających nagrywanie, to nie jest wymagane:

- podawanie przez dyżurnego ruchu wywołanego na tym łączy nazwy swego posterunku oraz swojego nazwiska,
- powtarzanie treści telefonogramów poprzedzone słowem „powtarzam”,
- kończenie rozmowy przy nadawaniu telefonogramów zapowiadawczych słowem „Koniec”.

2. Zespół poddał dyskusji zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w zakładce „Rządowy Proces Legislacji” projekt Rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. Ze względu na obszerny zakres materiału, Zespół podjął decyzję, że jego członkowie szczegółowo przeanalizują projekt Rozporządzenia wraz z ewentualnymi uwagami, co przedstawią na kolejnym posiedzeniu Zespołu.

3. Zespół zwrócił również uwagę na możliwość wyposażenia stanowiska dyspozytora liniowego w Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w aplikację Elektroniczny Dziennik Ruchu (EDR), powyższe może usprawnić pracę dyspozytora w kwestii informacji o zajętości torów stacyjnych. Na wykresie ruchu

pociągów widoczne są dla dyspozytora pociągi w opcji „Stój”, lecz rozwiązanych już nie widać. EDR posiadający elektroniczną wersję kontrolki zajęcia torów wjazdowych R-292 mógłby usprawnić pracę dyspozytorów.

Zespół zarekomendował wystąpienie SZIK pismem do Zarządu Spółki PLK z ww. wnioskami.

W spotkaniu zespołu problemowego wziął także udział Przewodniczący Henryk Sikora, który podziękował zebranym za przybycie i prosił o zajęcie się szczególnie problemami poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego w naszej spółce.

Roman Kowalski

WYŻSZE DIETY

Od 28 lipca 2022 r. podwyższono stawkę diety z tytułu podróży służbowej na obszarze kraju, która wynosi obecnie 38 zł. (dotychczas 30 zł.).

Wzrosnie również o 20 % ryczałt na pokrycie kosztów dojazdu środkami komunikacji miejscowej z obecnych 6 zł. do planowanych 7,60 zł. oraz ryczałt za nocleg, który stanowi 150 % diety - zostanie podwyższony z 45 zł do 57 zł.

Wzrosty wynikają ze zmiany Rozporządzenia Ministra Rodziny i Polityki Społecznej w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej.

Wzrost diety o 26 % wynika przede wszystkim ze zwiększonych kosztów wyżywienia, a pozostawała bez zmian od 2013 roku (9 lat!).

O zmianę ww. Rozporządzenia władze krajowe NSZZ „Solidarność” zabiegały od lat. Wielokrotnie sprawa ta była przedmiotem obrad Rady Dialogu Społecznego, lecz na wzrosty nie zgadzały się organizacje reprezentujące pracodawców. Chodziło o przyzwolenie na wzrost płacy minimalnej z jednoczesnym blokowaniem wzrostu diet i ryczałtów. Jeszcze dokładnie rok temu Rada Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność” w spółce przyjęła stanowisko, w którym przypomniano o konieczności podwyższenia diet.

Obecnie w ministerstwie opracowywane są nowe stawki, które być może będą obowiązywać od 1 stycznia 2023 r.

H.S.

SZKOLENIA WEWNĄTRZZAKŁADOWE

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” informuje że w związku z prowadzeniem spotkań w ramach dialogu społecznego Biuro Spraw Pracowniczych Centrali Spółki przesało pismo w którym czytamy:

W nawiązaniu do ustaleń ze spotkań w ramach prowadzonego dialogu społecznego-, Biuro Spraw Pracowniczych uprzejmie informuje, że w dniu 13 września 2022 r. Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przyjął Uchwałę Nr 684/2022 wprowadzającą nowe „Zasady organizacji i płatności za realizację szkoleń wewnątrzzakładowych, za przygotowanie pracowników na stanowiska podlegające egzaminowi kwalifikacyjnemu, wewnętrznemu, autoryzacji oraz płatności dla komisji egzaminacyjnych BHP w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”.

W ww. dokumencie zostały wprowadzone uregulowania w zakresie płatności za przygotowanie pracowników do autoryzacji tj.

- zadania pracownika przygotowującego innego pracownika do autoryzacji,
- rodzaje autoryzacji, za które będzie przysługiwało wynagrodzenie,
- stawka wynagrodzenia,

- liczba godzin realizacji przeszkolenia praktycznego, za którą pracownik będzie otrzymywał wynagrodzenie,

- warunki niezbędne do wypłaty wynagrodzenia.

Ponadto został opracowany wzór dokumentu stanowiący podstawę do obliczenia płatności dla pracownika przygotowującego do autoryzacji.

Pozostałe zapisy, obowiązujące w Zasadach przyjętych uchwałą nr 936/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 20 listopada 2018 r. nie uległy zmianie.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że nowe „Zasady organizacji i płatności za realizację szkoleń wewnątrzzakładowych, za przygotowanie pracowników na stanowiska podlegające egzaminowi kwalifikacyjnemu, wewnętrznemu, autoryzacji oraz płatności dla komisji egzaminacyjnych BHP w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” zaczęły obowiązywać z dniem podjęcia przez Zarząd Spółki uchwały Nr 684/2022, natomiast z dniem 13 września 2022 r. uchylona została uchwała Nr 936/2018 z dnia 20 listopada 2018 r.

Piotr Pazera

EKWIWALENT za WĘGIEL

W odpowiedzi na pismo związków zawodowych sygnatariuszy ZUZP z dnia 11 maja 2022 r. Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” otrzymała odpowiedź w sprawie ekwiwalentu pieniężnego za deputat węglowy. W piśmie czytamy: Zgodnie z art. 74 Ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” deputat węglowy przysługuje **byłym pracownikom kolejowym pobierającym emeryturę lub rentę z tytułu niezdolności do pracy, a także członkom rodziny tego pracownika pobierającym po nim rentę rodzinną**. Prawo do deputatu węglowego nie przysługuje jednak emerytowi lub renciście, jeżeli nie przysługiwało mu w okresie zatrudnienia, z tytułu którego powstało prawo do emerytury i renty (ust. 4 ww. przepisu ustawy). **Stąd w ZUZP uregulowania, które miały zapewnić przyszłym emerytom „kolejowym” prawo wypłaty deputatu węglowego po przejściu na emeryturę.**

Strony ZUZP w pełni świadomie przyjęły te zapisy, które miały uprawniać do utrzymania uprawnienia do deputatu węglowego dla emeryta/rencisty - byłego pracownika kolei. **Zaprobowano także**, że kwota ekwiwalentu pieniężnego wypłacanego z tytułu deputatu węglowego wpisana do ww. wewnętrznych uregulowań **nie będzie waloryzowana**. W konsekwencji tego, zapisy Załącznika nr 6 do ZUZP **nie przewidują corocznej waloryzacji ekwiwalentu pieniężnego**.

Reasumując, utrzymanie w ZUZP zapisów dot. deputatu węglowego miało służyć zachowaniu i potwierdzeniu, że w okresie zatrudnienia pracownikowi przysługiwało prawo do deputatu węglowego, w związku z czym pracownik ten po przejściu na emeryturę lub rentę z tytułu niezdolności do pracy, jako emeryt/rencista nie traci uprawnienia do wypłaty ekwiwalentu pieniężnego z tytułu deputatu węglowego.

Z otrzymanego pisma wynika, iż wysokość ekwiwalentu pieniężnego za deputat węglowy nie ulegnie zmianie.

Piotr Pazera

SOK TO JEST POTĘGA



Drużyna Straży Ochrony Kolei wygrała 23. turniej piłki nożnej o puchar przewodniczącego Regionalnej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność” przy Regionie Małopolskim.

Od dwudziestu trzech lat wydarzenie odbywa się w Barcicach k. Starego Sącza i jest piłkarskim świętem dla zawodników i okazją do spotkania integracyjnego mającego charakter kolejowego pikniku.

W turnieju wzięło udział ok. 212 zawodników z 12 drużyn reprezentu-

jących zakłady pracy. Na dwóch boiskach rozegrano 23 mecze. Łącznie w imprezie uczestniczyło ponad 500 osób. Patronat nad wydarzeniem sprawowała Krajowa Sekcja Kolejarzy i Region Małopolski NSZZ „Solidarność”.

W meczu finałowym spotkały się dwie drużyny z Polskich Linii Kolejowych. SOK pokonało ZLK Łódź 2 : 0. Trzecie miejsce (półfinałisti turnieju) zajęły drużyny: PKP Inter-city Kraków i ZLK Rzeszów.

Drużyna SOK w nagrodę otrzymała także puchar ufundowany przez Andrzeja Adamczyka Ministra Infrastruktury.

W trakcie turnieju (już po raz szesnasty) przeprowadzona została loteria charytatywna (zebrano 9560 zł.), z której dochód przeznaczony został dla dwójki dzieci kolejarzy i pracownika z jednej z kolejowych spółek, którzy znajdują się w ciężkiej sytuacji zdrowotnej i życiowej

Gratulujemy zwycięzcą, wszystkim drużyną sportowej postawy, uczestnikom oraz organizatorom 23. turnieju.

(H.S.)

KOLEJ nad PROSNĄ



Położona na lewym brzegu Proсны część powiatu wieruszowskiego to najdalej na zachód wysunięty skrawek województwa łódzkiego. Od 1793 r. do odzyskania niepodległości przez Polskę ziemie te były pod panowaniem pruskim. Podzamcze, lewobrzeżna część Wieruszowa, była odrębną miejscowością w Wielkim Księstwie Poznańskim i nazywała się Wilhelmsbrück (Most Wilhelma), na cześć cesarza Wilhelma I.

Zgodnie z pruskim podziałem administracyjnym Wilhelmsbrück należał do powiatu kępińskiego w rejencji wrocławskiej. Od 1815 r. było w nim przejście graniczne między Prusami a Rosją i komora celna. W 1872 r. Wilhelmsbrück uzyskała połączenie kolejowe z Wrocławiem przez Kępno, Syców i Oleśnicę. Pierwszy pociąg z Wrocławia wjechał na stację 26 maja. Inwestorem budowy była berlińska Spółka Akcyjna Breslau – Warschauer Eisenbahngesellschaft, która

zamierzała zbudować kolej dalej, aż do Warszawy przez Sieradz i Łódź. Budowa kolei przyczyniła się do szybkiego wzrostu wymiany handlowej między przedsiębiorstwami działającymi po lewej i prawej stronie Proсны, a co za tym idzie rozwoju miejscowości. Powstały w niej hotele, biura przedstawicielstw różnych przedsiębiorstw oraz budynki użyteczności publicznej (kościół ewangelicki – 1888, wieża ciśnieniowa – 1906, remiza strażacka – 1913).

Po zwycięskim powstaniu wielkopolskim i decyzjach traktatu wersalskiego Podzamcze znalazło się w granicach II RP. Po odzyskaniu niepodległości i zmianie granic zabrakło jednak bezpośredniego połączenia kolejowego między Górnym Śląskiem a wybrzeżem Bałtyku. Linia Tarnowskie Góry – Kalety – Kępno – Poznań na odcinku od Lublińca do Łęki Opatowskiej znalazła się na terytorium Niemiec. Gdy w 1925 r. rozpoczęła się tzw. wojna celna między Polską a Niemcami, przewóz towarów przez „korytarz kluczowski” stał się dla Polski ekonomicznie nieopłacalny. W tej sytuacji Sejm II RP upoważnił rząd do budowy linii od Kalet przez Herby Nowe i Wieluń do Podzamcza. Kierownictwo budowy z siedzibą w Lublińcu powierzono inż. Józefowi Nowkuńskiemu. Wszystkie prace wykonywały firmy polskie. Budowę rozpoczęto w sierpniu 1925 r., a zakończono w kwietniu 1927 r.

Do pomysłu bezpośredniego połącze-

nia kolejowego Wrocławia z Warszawą przez Podzamcze, Sieradz, Łódź powrócono w 1949 r. Projekt budowy linii łączącej Podzamcze z Łodzią znalazł się w jednym z planów sześciolletnich. Z uwagi na istniejące już połączenie kolejowe Wrocław – Ostrów Wlkp. – Warszawa odstąpiono jednak od realizacji tego zamierzenia.

Szansa budowy bezpośredniego połączenia Wrocławia i Łodzi pojawiła się dopiero w 2019 r. Kończąca się niegdyś w Podzamczu linia z Wrocławia, w związku z budową między Łodzią a Warszawą Centralnego Portu Komunikacyjnego, znalazła się na trasie międzynarodowej linii łączącej Pragę, Wrocław, Sieradz i Łódź z CPK.

%% %% %% %% %%

Półtorawieczne dróg żelaznych w mieście, Wieruszów upamiętnił 11 czerwca 2022 r. O przyjeździe do grodu nad Prosną pierwszego pociągu z Wrocławia będzie przypominał pamiątkowy obelisk ustawiony przed tamtejszym dworcem. O uroczystości pisaliśmy w poprzednim numerze biuletynu, a tę notkę sporządzono na podstawie materiału, który przygotował miejscowy regionalista, Grzegorz Szymański.

Tekst i fot. Marek Moczulski

Pociągi wróciły do Wieruszowa... na razie na jeden dzień: 11 czerwca 2022 r. nad Prosną gościły składy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i Kolei Śląskich

POCIĄG „TOTUS TUUS”



Po mszy św. sprawowanej w czasie III Ogólnopolskiej Pielgrzymki Kolejarzy do Sanktuarium Miłosierdzia Bożego w Łagiewnikach, 3 września 2005 r. słowa podziękowania do patników skierował krajowy moderator Katolickiego Stowarzyszenia Kolejarzy Polskich, ks. Ryszard Marciniak. W krótkim, powiedzianym od serca tekście zawarł, jak się miało okazać, prorocze słowa: Imieniem Jana Pawła II nazywa się place i ulice, imię naszego wielkiego rodaka otrzymują szkoły i szpitale. Byłoby pięknie, gdyby miejsca związane z papieżem Polakiem – Wadowice, Łagiewniki, Kalwarię Zebrzydowską, Kraków – połączył pociąg. To dla Jana Pawła II mogą zrobić tylko kolejarze.

#####

W tym mieście, w Wadowicach, wszystko się zaczęło. I życie się zaczęło, i szkoła

się zaczęła, studia się zaczęły, i teatr się zaczął, i kapłaństwo się zaczęło (Jan Paweł II, 16 czerwca 1999).

Nie wiem po prostu, jak dziękować Bożej Opatrzności za to, że dane mi jest jeszcze raz odwiedzić to miejsce. Kalwaria Zebrzydowska, sanktuarium Matki Bożej – i Dróżki. Nawiedzałem je jako kapłan. Szczególnie często nawiedzałem sanktuarium kalwaryjskie jako arcybiskup krakowski i kardynał (Jan Paweł II, 7 czerwca 1979).

Przychodziłem tu zwłaszcza w okresie okupacji, gdy pracowałem w pobliskim Solvayu. Do dzisiaj pamiętam tę drogę prowadzącą z Borku Fałęckiego na Dębniaki, którą odbywałem codziennie, przychodząc na różne zmiany w pracy. Przychodząc tu w drewnianych butach, takie buty się wtedy nosiło. Jak można było sobie wyobrazić, że ten człowiek w drewniakach kiedyś będzie konsekrował bazylikę Miłosierdzia Bożego w Łagiewnikach (Jan Paweł II, 17 sierpnia 2002).

Pielgrzymując po świecie Jan Paweł II zawsze spotykał się z młodzieżą. Tych spotkań – mówił – nauczyłem się tu, w Krakowie, od was się tego nauczyłem. Symbolem

Jego bliskości z młodymi stało się okno domu arcybiskupów krakowskich przy Franciszkańskiej 3. Młodzi wiedzieli doskonale, że tu mają wyznaczoną „nieformalną, ale przewidywalną audyencję poza oficjalnym protokołem”.

#####

Trzeciego dnia wizyty Benedykta XVI w Polsce, 27 maja 2006 r. papamobile wracającego z Łagiewnik papieża zatrzymał się na przejeździe linii kolejowej Kraków – Wadowice. Ojciec Święty wysłuchał informacji o pociągu, który jest znakiem wdzięczności polskich kolejarzy za pontyfikat Jana Pawła II. Najpierw okazał zdumienie. Chwilę później z wyraźną radością poświęcił pociąg, a do Watykanu zabrał model pojazdu wykonany w skali 1:87.

Jazdy planowe nowo zbudowany pociąg „Totus Tuus” rozpoczął 3 czerwca 2006 r., dokładnie 9 miesięcy po przedstawieniu idei jego uruchomienia. Trzy razy w ciągu dnia wyruszał na wyremontowaną i odrestaurowaną trasę Kraków – Wadowice – Kraków.

Tekst i fot. Marek Moczulski

Pociąg papieski odwiedził wiele miejscowości: 8 maja 2011 r. gościł na Ziemi Wieluńskiej.

KAROL BUDZICKI



Najwcześniejsze wzmianki o „Kolejówce” pochodzą z 1872 r. W 1873 r. Zarząd Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej z inicjatywy znanego bankiera i działacza społecznego, Leopolda Kronenberga utworzył przy warsztatach mechanicznych DŻWW Warsztat Instruktorski, który na maszynistów, mechaników i majstrów kształcił praktykantów w wieku 18-25 lat. Ustawowo Szkołę Techniczną DŻWW powołano do życia w sierpniu 1875 r. Miała ona charakter rzemieślniczy, ale w miarę rozwoju osiągnęła poziom właściwej średniej szkoły technicznej, bodaj najwyższy ze wszystkich uczelni tego typu w ówczesnej Rosji.

W półtorawieczu istnienia warszawskiej „Kolejówki” wpisuje się wiele pięknych życiorysów. Jej wychowankami byli m.in. poeta Konstanty Ildefons Gałczyński (1905-1953), przemysłowiec Stefan Jabłkowski (1863-1926), podróżnik Aleksander Janowski (1866-1944), malarz Władysław Podkowiński (1866-1895), pisarz Wacław Sieroszewski (1858-1945), biskup Zygmunt Choromański (1892-1968), ks. mitrat Mirosław Drabiuk (1955-2021) – wieloletni proboszcz parafii Częstochowskiej Ikony Bogurodzicy w Częstochowie. W „Kolejówce” uczyli m.in.: kompozytor Zygmunt Noskowski (1846-1909), językoznawca Stanisław Szober (1879-1938), lekkoatleta Stefan Ołdak (1904-1969).

Byli też tacy absolwenci, którzy wracali do szkoły, by w niej uczyć. To wspomniani już w „Solidarności w PEELKA”: Edmund Burzacki (1873-1952), Eugeniusz Wodiczko

(1903-1999), Józef Moczulski (1912-2000) oraz Henryk Skwarka, Czesław Grzanka, Wojciech Toruń. Nieco inny, ale bardzo bliski kontakt ze swoją szkołą miał Karol Budzicki (26 maja 1910 – 10 maja 2010). Kilka słów o tym absolwencie usłyszałem od prezesa Koła Warszawskiego Katolickiego Stowarzyszenia Kolejarzy Polskich, Zdzisława Słupczyńskiego, który o swoim teściu opowiedział, gdy 14 czerwca 2022 r. wracaliśmy ze spaceru szlakiem grobów nauczycieli i wychowanków warszawskiej „Kolejówki”.

Pan Karol Państwową Szkołę Średnią Techniczną Kolejową ukończył w 1931 r. Po czterech latach nauki został absolwentem wydziału mechaniczno-elektrotechnicznego. Na emeryturę przeszedł w 1973 r. jako pracownik Ministerstwa Komunikacji. Pracował w Resortowym Ośrodku Organizacji i Normowania Pracy. W działaniach służbowych został zapamiętany jako drobiazgowy, wręcz pedantyczny.

Na emeryturze się nie nudził. Był zapalonym turystą, przewodnikiem górskim po Tatrach, Sudetach i Karpatach. Działal w Kole PTTK przy Ministerstwie Komunikacji. Z pasją organizował wycieczki, często – dziś już w zapomnianej formie – wagonem socjalnym. Przygotowywał się do nich bardzo starannie, można powiedzieć perfekcyjnie, przewidując wiele wariantów wypraw, np. na wypadek zmiany pogody. W wycieczkach uczestniczyli też nauczyciele „Kolejówki”. Emeryt Karol Budzicki często odwiedzał swoją szkołę. Po skończeniu kursu kinooperatora wypożyczał filmy i wyświetlał je uczniom, bądź to na lekcjach, bądź po ich zakończeniu. Aula nadawała się do tego znakomicie, a obejrzenie filmu w szkole miało nie tylko tę zaletę, że do kina było blisko. Było też super tanio.

Karol Budzicki zmarł kilka dni przed swoimi setnymi urodzinami. Został pochowany na cmentarzu Bródnowskim w Warszawie (kwatery 25A-2-3). Każdego roku 1 listopada uczniowie „Kolejówki” zapalają na grobie pana Karola znicze.

Marek Moczulski



Gmach szkoły w latach 1900-1910.

KOLEJOWA REDA
w ZĄBKOWANYM WYDANIU

Pierwszy pociąg wjechał do Tczewa z kierunku Bydgoszczy. Dla mieszkańców 5-tysięcznego grodu 19 lipca 1852 r. był dniem wyjątkowym, a Tczew stał się wkrótce ważnym węzłem kolejowym. Tu krzyżują się magistralne linie z południa na północ oraz z zachodu na wschód. Stacja rozrządowa w Zajączkowie Tczewskim, choć straciła wiele ze swojego dawnego znaczenia, nadal jest nazywana kolejową redą portów Gdańska i Gdyni.

Z inicjatywy emerytowanego maszynisty, zamiłowanego filatelisty Adama Murawskiego Poczta Polska S.A. Oddział Gdańsk wydała w nakładzie 200 sztuk okolicznościową kartkę pocztową zaprojektowaną przez Piotra Topolskiego. Na kartce: pociąg turystyczny z parowozem OI49-7 (02.08.2008 r.) i ezt „Pendolino” ED250 (20.05.2021 r.), oba na stacji w Tczewie oraz schemat tczewskiego węzła z datami oddania poszczególnych linii do eksploatacji. Kolekcjonerskim uzupełnieniem kartki jest MójZNACZEK wydany w nakładzie 12 arkuszy sprzedażnych po 9 znaczków. Ich emitentem jest Adam Murawski.

Mar.



TABLICA POD KAZBEKIEM



Kilka tygodni temu minęła 10 rocznica umieszczenia pod Kazbekiem, przez kolejarzy z NSZZ „Solidarność”, pamiątkowej tablicy, upamiętniającej Parę Prezydencką Marię i Lecha Kaczyńskich, którzy zginęli 10 kwietnia 2010 roku, w katastrofie rządowego samolotu TU-154 pod Smoleńskiem. Tablica od 10 lat wisi nadal i jest symbolicznym świadectwem o wielkim Polaku i Solidarności.

W dwa lata po tym tragicznym wydarzeniu Krajowa Sekcja Kolejarzy NSZZ „Solidarność” (KSK), przy wsparciu Henryka Grymela przewodniczącego sekcji oraz Krzysztofa Mamińskiego Prezesa Związku Pracodawców Kolejowych zorganizowała wyprawę do Gruzji, na Kaukaz.

Celem wyprawy było umieszczenie pamiątkowej tablicy upamiętniającej Parę Prezydencką Marię i Lecha Kaczyńskich. Pomysłodawcą jej organizacji był Zenon Kozendra. Ideą wydarzenia było upamiętnienie Lecha Kaczyńskiego, jego solidarności, odwagi i zaangażowania w walkę o niepodległość Gruzji oraz wyrażenie tego przez wysokogórską wyprawę oraz związany z nią wysiłek i niebezpieczeństwa.

Lech Kaczyński w Gruzji cieszy się wielkim uznaniem i sympatią z powodu zaangażowania w sprawy tego kraju. Jako pierwszy prezydent skrytykował agresję rosyjską na Gruzję w sierpniu 2008 r. Gdy nastąpiła inwazja, a rosyjskie czołgi zbliżały się do stolicy kraju Tbilisi, na znak poparcia politycznych i dyplomatyczny właśnie w ten sposób wspierał niepodległość tego kraju.

Lech Kaczyński był również w przeszłości wiceprzewodniczącym Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” (1990 – 1991). Zawsze był człowiekiem „Solidarności” i takim pozostał w naszej pamięci.

W wyprawie, która odbyła się w dniach od 27 lipca do 3 sierpnia 2012 r. wzięli udział: Wioletta Drozdowska, Wojciech DREWNIAK, Jan Gaida, Zenon Kozendra, Henryk Sikora.

Obok Stacji Meteo (dawna stacja meteorologiczna zaadaptowana na schro-

nisko wysokogórskie) roztacza się wyłazczenie pokryte kamieniami, które służy jako obozowisko dla dziesiątków namiotów.

Właśnie w tym miejscu, pod szczytem Kazbek (5047 m.), na wysokości ok. 3 600 m. 30 lipca 2012 r. została zamocowana tablica na otynkowanym obelisku, zwieńczonym krzyżem. Tablicę ufundowała KSK. Na niej znajduje się napis o treści: „IN MEMORIAM Marii i Lechowi Kaczyńskim Solidarność Sierpień 2012”

W jej montażu pomagała nam obsługa Meteo, która przyjęła naszą inicjatywę bardzo życzliwie.

Po odstonięciu tablicy, dyrektor schroniska wystrzelił w powietrze, salwę honorową z karabinu maszynowego a obecni Gruzini wzniesli toast za parę prezydencką oraz zorganizowali skromny poczęstunek.

W dniach 25-30 sierpnia 2018 r. dzięki staraniom Krajowej Sekcji Kolejarzy została zorganizowana druga wyprawa do stacji Meteo pod Kazbekiem w celu wymiany tablicy. Uczestniczyli w niej: Wioletta Drozdowska, Jan Gaida, Zenon Kozendra i Henryk Sikora.

Dotychczasowa tablica na skutek panujących tam warunków atmosferycznych uległa zatarciu i stała się mało czytelna. W tym samym miejscu została zamieszczona maszynowa tablica wykonana z metalowego odlewu. Jej treść jest taka sama jak na pierwszej tablicy z dopiskiem: „Krajowa Sekcja Kolejarzy NSZZ Solidarność”. Stara tablica, oprawiona wisi obecnie w warszawskiej siedzibie sekcji.

Opisywane wydarzenie miało wymiar patriotyczny i wysokogórski. Było upamiętnieniem wielkiego Polaka, Prezydenta, polityka także ważnego dla Gruzji, również w przeszłości związkowca z NSZZ „Solidarność”. Jest też jedynym tego typu wydarzeniem, w którym wzięli udział kolejarze.

Otoczenie stacji Meteo jest bazą wyjściową na szczyt Kazbek, który jest obok Elbrusa najpopularniejszym szczytem Kaukazu. W sprzyjających warunkach atmosferycznych, w ciągu jednego dnia to miejsce gromadzi setki wspinaczy.

Doświadczylem tego na innej wyprawie w sierpniu 2017 r., gdzie widziałem ludzi z różnych krajów świata i ich zachowanie, gdy z zaciekawieniem przystawali przed tablicą, fotografowali i filmowali ten „polski ślad” w najwyższych górach Gruzji. Wymiar i znaczenie tej tablicy zdecydowanie podnosi działalność związku na wyższy poziom.

Przykładem tego, są wpisy internautów, osób które będąc w tym miejscu zostały zaskoczone widokiem tej tablicy:

„Polski akcent w sąsiedztwie Stacji Meteo ... naszą narodową dumę (choć to jeszcze zależy od tego, po której stronie bije nasze serce), bo oto mniej więcej pośrodku kolorowego pola namiotów, stoi dumnie... pomnik ku czci Polaków, Marii i Lecha Kaczyńskich. Tu, w Gruzji, pamiętają o nich, a wkupił się w tę pamięć prezydent Kaczyński, przylatując do Tbilisi i wstawiając się za Gruzją w czasie konfliktu z Rosją. No, ale dość polityki. To tak tylko informacyjnie, skąd się wzięło na wysokości 3600 m n.p.m., gdzieś we wschodnim kraju, polskie nazwisko na monumencie”.

(<http://www.rudazwyboru.pl/2017/09/kazbek-no-prrrawie-kazbek.html>)

„Tablica poświęcona pamięci Marii i Lecha Kaczyńskich, przy stacji meteo (Bethlemy Hut) 3680m.”

(<http://mytrips.pl/?kaukaz-elbrus-i-kazbek-08-2014,50,,3>)

„Na górze Kazbek, jednym z najwyższych szczytów Kaukazu, zawisła tablica upamiętniająca Marię i Lecha Kaczyńskich. Portal Niezalezna.pl jako pierwszy publikuje jej fotografię.

O tablicy, która została zawieszona w sierpniu 2012 r., poinformowali redakcję portalu Niezalezna.pl młodzi podróżnicy, którzy właśnie wrócili z kilkutygodniowej wycieczki po Gruzji. Napis „In memoriam - Marii i Lechowi Kaczyńskim”, obok którego znajduje się logo „Solidarności”, będzie teraz przypominał wszystkim turystom (Kazbek to jeden z najpopularniejszych punktów na mapie turystycznej Gruzji) o śp. Parze Prezydenckiej.”

(<http://niezalezna.pl/32704-l-kaczynski-upamietniony-na-gruzinskim-szczycie>)

Wydarzenia sprzed 10 lat ukazujące zamocowanie pamiątkowej tablicy w górach Kaukazu, zostało opisane w książce wydanej przez Krajową Sekcję Kolejarzy NSZZ „Solidarność” w 2021 r. pt. „40 najważniejszych wydarzeń w historii kolejowej Solidarności w latach 1980-2020”.

Henryk Sikora

