

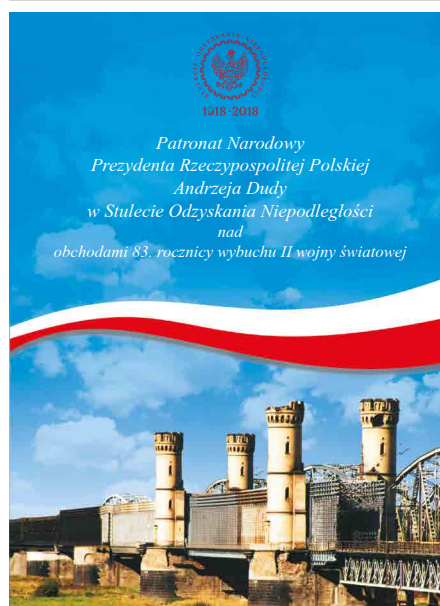
NSZZ

SOLIDARNOŚĆ

nr 06 (184)
czerwiec/lipiec 2022 r.

W PEELKA

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



Zapraszamy na uroczystości patriotyczno-religijne dnia 1 września 2022 r. do Szymankowa (godz. 10:00) i Tczewa -Bulwar Nadwiślański (godz. 15:00).

ZGRZEWALNIA



Więcej w artykule **na stronie 5.**

SZIK NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” W MEDIACH



Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej

NSZZ
SOLIDARNOŚĆ

<http://www.plk.skk.org.pl>



WAKACYJNE PREZYDIUM



Pomimo okresu urlopowego, 20 lipca 2022 r. odbyło się zebranie Prezydium Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”, które zajmowało się sprawami wynikającymi z bieżącej działalności sekcji oraz planowaniem działań na najbliższe tygodnie.

Omówiony został dotychczasowy przebieg i wymiana korespondencji pomiędzy Centralą PLK a SZIK w ramach dialogu społecznego, który związek wszczął w kwietniu br.

Podkreślono, że priorytetem jest realizacja postulatów, w których SZIK domaga się podwyższenia wartości posiłków profilaktycznych i diet za podróże służbowe.

Prezydium dokonało analizy realizacji Protokołu ustaleń z dnia 02.06.2022 r. dotyczącego podwyżki wynagrodzeń dla pracowników PLK.

Ustalono, że sekcja wystąpi do PLK o rozliczenie podwyżki ze wskazaniem m.in. średniego wzrostu wynagrodzeń w rozdziale na grupy zawodowe i jednostki organizacyjne Spółki.

Omówiona, a następnie zaakceptowana została treść projektu umowy partnerskiej SZIK z firmą ubezpieczeniową Generali z tytułu kontynuowania programu odpowiedzialności cywilnej dla członków NSZZ „Solidarność” w spółkach Grupy PLK, Polregio i innych.

Mając na uwadze pozytywną ocenę turnieju halowego w Łowiczu (kwiecień br.) oraz propozycje organizacji różnych wyda-

zeń, członkowie Prezydium podjęli decyzje kierunkowe w sprawach:

- organizacji turnieju piłki nożnej ouchar SZIK na boiskach PMOS w Zduńskiej Woli w terminie 23.09.2022 r. (odpowiedzialny Piotr Pazera),

- organizacji pikniku górskiego SZIK w Beskidach w październiku br. (odpowiedzialny Roman Kowalski).

Podjęto także decyzje o zamówieniu kalendarzy trójdziałnych SZIK na 2023 r., uwzględniając wzrost kosztów ich druku i zainteresowanie nimi zakładowych organizacji związkowych.

Warto przypomnieć, że specjalnie dla członków związku SZIK zamieszcza bieżące informacje w mediach społecznościowych, m. in. na stronie www.plk.skk.org.pl Zapraszam do ich odwiedzania.

Tekst i fot. Henryk Sikora



W dobrych nastrojach wracali do domu uczestnicy VI Mistrzostw Polski w Dreznach Ręcznych. Goście z daleka mogli skorzystać z oferty Kolei Śląskich i Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. Odetchnął z ulgą pomysłodawca i koordynator imprezy, Zdzisław Jasiński. Więcej o drezynowaniu po wieruszowsku **na stronach 6 i 7.**

Fot. Marek Moczulski

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

2 2 c z e r w c a 2 0 2 2

Czerwcowe posiedzenie Rady odbyło się w Centrali Spółki. Spotkanie rozpoczęło sprawy proceduralne, przyjęcie porządku obrad oraz protokołu z posiedzenia 26 maja br.

Ustawa o PKP w Senacie

Rada przyjęła informację Zarządu ws. przeniesienia własności składników infrastruktury kolejowej oraz gruntów pod liniami kolejowymi z PKP S.A. (w formie Zorganizowanej Części Przedsiębiorstwa – ZCP) do PLK. Nadal pracują zespoły robocze nad zmianami do porozumienia określającego działki, które mają być objęte aportem i ich wyceną. Działania administracyjne dotyczą ok. 1900 działek, spośród których część jest objęta obowiązującą dotychczas umową D50. Zespół ds. prawnych sprawdza wpisy w księgach wieczystych dla nieruchomości, które zostały włączone do projektu ZCP. Prawdopodobnie największym problemem, który pojawi się w najbliższych miesiącach będzie wycena działek.

Trwają prace legislacyjne nad projektem ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji PKP, która została przyjęta przez Komitet Stały i Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów. Projekt został przesłany do Senatu, co pokazuje, że prace nad przyjęciem ustawy są już na ukończeniu. Projekt wprowadza zmiany dotyczące wnoszenia przez PKP S.A. do PLK składników majątku (m.in. działki pod liniami kolejowymi i elementy infrastruktury, użytkowane przez PLK) w formie aportu oraz zakres regulowania należności podatkowych przez PKP S.A. (w latach 2022-2026) poprzez zapłatę podatku, w drodze przeniesienia na rzecz Skarbu Państwa, własności akcji PLK. Projekt został rozszerzony o zapisy mówiące o wydłużeniu do 2027 r. okresu dokapitalizowania PLK i podwyższeniu kapitału zakładowego PLK, celem umożliwienia realizacji inwestycji w ramach programu Kolej Plus do 2028 r.

Współpraca z CPK

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

umożliwią sprawny dojazd do projektowanego lotniska. Usytuowany w centralnej Polsce nowy port lotniczy (gmina Baranów, ok. 37 km od centrum Warszawy) będzie częścią CPK – węzła transportu intermodalnego łączącego transport lotniczy, kolejowy i drogowy.

Do sprawnej realizacji projektu niezbędna jest współpraca obu spółek. Trwają liczne spotkania, na których omawiany jest bieżący zakres współpracy, prowadzone są prace mające na celu zawarcie „porozumień wykonawczych” oraz współpraca w ramach „grup roboczych”. Ich głównym celem jest określenie zakresu koniecznych inwestycji, w obrębie „punktów styku” między infrastrukturą istniejącą a planowaną. Współpraca polega m.in. na koordynacji inwestycji w obrębie: linii Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane, Poznańskiego Węzła Komunikacyjnego, Warszawskiego Węzła Kolejowego, Łódzkiego Węzła Kolejowego, „szprychy nr 9” na odcinku Łódź – Wrocław (budowa linii nr 85 Łódź – Sieradz i linii nr 86 na odcinku Sieradz – Kępno – Wrocław), korytarza transportowego Katowice – granica państwa – Ostrawa, „szprychy nr 1” Płock – Włocławek i linii nr 5 Trawniki – Bełżec.

Inwestycje

Rada zajmowała się rozpatrzeniem informacji Zarządu ws. realizowanych obecnie inwestycji i programów inwestycyjnych. Jednym z najważniejszych jest Krajowy Program Kolejowy, który został ustanowiony do 2023 r. Konieczna była jego aktualizacja w związku z planowanym horyzontem czasowym realizacji Krajowego Programu Odbudowy (KPO), który zamyka się w końcu sierpnia 2026 r.

Ze względu na brak przyjęcia KPO przez Komisję Europejską lista zadań ze źródeł KPO została określona jako lista rezerwowa. Rozwiązanie to umożliwi PLK wszczęcie procedur przetargowych dla projektów wyszczególnionych na liście, po zatwierdzeniu przez Komisję Europejską. Krajowy Program Kolejowy zostanie także uzupełniony w związku z rozstrzygnięciami konkursu w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” CEF Transport 2020. Chodzi o uzyskanie dofinansowania czterech projektów dokumentacyjnych, realizowanych przez PLK.

Brak uruchomienia przez Komisję Europejską środków finansowych na kolej spowodował już 1,5-letnie opóźnienie w realizacji planów inwestycyjnych, unieważnienie wielu przetargów, co przy wzrastającej inflacji spowoduje wzrost cen wykonawstwa robót po rozstrzygnięciu nowych przetargów. Dodatkowym problemem, oprócz wzrostu kosztów robót jest dostępność do materiałów, która jest coraz mniejsza. To wszystko powoduje wymierne straty dla PLK.

Bezpieczniej na przejazdach

Rada Nadzorcza i Zarząd PLK z dużą troską podchodzą do problematyki bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Spółka utrzymuje bezpieczeństwo m.in. przez stosowanie środków technicznych, które mają chronić pracowników PLK oraz użytkowników dróg przejeżdżających przez przejazdy.

Zarząd podejmuje stałe działania mające poprawić bezpieczeństwo na przejazdach. Zaprezentowane rozwiązania wymagają zwiększonych nakładów finansowych ze strony Spółki oraz zmian w przepisach, za które odpowiada Ministerstwo Infrastruktury. Spółka wdraża etapami rozwiązania techniczne na przejazdach kategorii A: stosowanie tarcz ostrzegawczych przejazdowych, blokowanie funkcji „otwórz rogatki”, stosowanie systemu wymiany informacji (SWI), stosowanie powiązania systemów przejazdowych. Rozwiązanie problemu bezpieczeństwa jest najbardziej widoczne na liniach zmodernizowanych, gdzie budowa wiaduktów drogowych eliminuje przejazdy.

Inne tematy

Rada zajmowała się również: rozpatrzeniem comiesięcznej informacji Zarządu ws. realizacji projektu „Budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PLK” oraz informacji dotyczącej gospodarki złomem (zapobieganie kradzieżom, właściwie organizowane przez zakłady aukcje sprzedaży złomu), przeglądem uchwał przyjętych przez Zarząd od ostatniego posiedzenia Rady oraz w „sprawach różnych” stanem prac nad przejęciem PKP Telkol (trwają prace audytora, który przeprowadza badanie due-diligence i wycenę PKP Telkol).

Henryk Sikora

Z PRAC SEKCJI ZAWODOWEJ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

ZEBRANIE RADY, DEBATA O MEDYCYNIE PRACY 20 czerwca 2022

W pierwszej części obrad przewodniczący Rady, Henryk Sikora omówił najważniejsze sprawy, którymi nasza sekcja zawodowa zajmowała się po 5 maja br. oraz wydarzenia, w których w tym czasie uczestniczyli przedstawiciele SZIK. Były to m.in.: wyjazdowe posiedzenie Rady, przekazanie pracodawcy negatywnej opinii ws. zmian do ZUZP, zebranie Prezydium SZIK (16 maja), powołanie Piotra Pazery i Romana Kowalskiego do zespołu administracyjno-związkowego ds. zmian do ZUZP, podpisanie Protokołu ustaleń ws. wzrostu wynagrodzeń dla pracowników PLK, przyjmowanie wniosków na medale i odznaczenia, uczestnictwo w pokazie uniwersalnej, wysokowydajnej podbijarki Tamper S7 PLS 16 4.0-S (piszemy na str. 8), VI Mistrzostwa Polski w wyścigach drezyn ręcznych w Wieruszowie (piszemy na stronach 6 i 7), udział w zebraniu KZ NSZZ „S” w Zakładzie Maszyn Torowych w Krakowie ws. poprawy warunków pracy i terenu po byłej zgrzewalni szyn w Skarżysku-Kamiennej (piszemy na str. 5).

Na posiedzeniu przedstawiono kandydatury do wyróżnienia odznaką „Zasłużony dla NSZZ Solidarność na kolei”. Wymogi określone w regulaminie przyznawania tej odznaki spełniały wnioski przesłane przez cztery organizacje zakładowe. Rada wyraziła opinię pozytywną do każdego z nich. Opinia ta nie gwarantuje jednak przyznania odznaki. Wnioski będą następnie rozpatrywane przez kapitułę odznaki, a ostateczną decyzję o przyznaniu wyróżnienia podejmie Rada Krajowej Sekcji Kolejarzy.

Następnym punktem obrad było omówienie przebiegu rozmów z Zarządem PLK i Protokołu ustaleń w sprawie podwyżek wynagrodzeń. Przewodniczący Sikora podziękował Zdzisławowi Jasińskiemu i Stanisławowi Kokotowi za współpracę i wsparcie w negocjacjach.

Podwyżkę w kwocie 520 zł do wynagrodzenia zasadniczego, która wraz z pochodnymi daje 817 zł brutto, należy uznać za sukces. Istotne jest, że kary porządkowe nie wykluczają pracownika z podwyżki automatycznie. Takie przypadki każdorazowo rozpatrywane będą indywidualnie. Jak stwierdzili koleździ ze spółek naprawczych, wyso-

kość podwyżki w naszej Spółce będzie dla nich istotnym argumentem w negocjacjach płacowych z zarządami spółek, które będą prowadzone w najbliższych tygodniach.

Rada podjęła uchwały dotyczące rozliczenia turnieju halowego w piłce nożnej o puchar SZIK w Łowiczu oraz rozliczenia wyjazdowego posiedzenia Rady w Zakopanem.

Przewodniczący odniósł się także do stanu rozmów w ramach dialogu społecznego. Stwierdził, że najważniejszy punkt dotyczący podwyżki wynagrodzeń został zrealizowany, a kolejne sześć postulatów będzie przedmiotem następnych rozmów z pracodawcą.

Oobecnie najważniejsze dla Związku jest podniesienie kwoty posiłków profilaktycznych oraz podniesienie wysokości diety.

Zdzisław Jasiński podziękował członkom Rady za udział i pomoc przy organizacji VI Mistrzostw Polski w wyścigach drezyn ręcznych. Wręczył im pamiątkowe, wykonane ze śrub i nakrętek parowozy.

& & & & &

Gościem drugiej części posiedzenia była zastępca dyrektora ds. medycznych PKP S.A. Oddział Kolejowa Medycyna Pracy, Małgorzata Durka. Omawiano problemy funkcjonowania Kolejowej Medycyny Pracy.

Badania okresowe to temat znany każdemu pracownikowi kolei. Związkowcy informowali o tym, jak funkcjonują przychodnie, w których wykonywane są badania. Trudności jest wiele. Przychodnie kolejowe nie honorują badań laboratoryjnych i prześwietleń wykonanych w placówkach nie kolejowych. Dostępność lekarzy orzeczników w niektórych lokalizacjach jest trudna i trzeba szukać gabinetu po całym mieście. W Ostrowie Wielkopolskim w przychodni nie ma punktu badań psychologicznych, w Wałbrzychu brakuje okulistów. Kolejny problem to godziny przyjęć do specjalistów. Częstą praktyką jest, że lekarz specjalista wykonuje badania okresowe w godzinach ogólnodostępnych, tzn. że przyjmuje nie tylko kolejarzy, ale także innych pacjentów. Jak wydłuża to oczekiwanie w kolejce, łatwo się domyślić. W ten sposób czekając do jednego specjalisty, nie

jesteśmy w stanie udać się do następnego, bo ich godziny przyjęć pokrywają się, bądź są bardzo zbliżone. W takich warunkach załatwienie badań okresowych to wyzwanie logistyczne i wymaga poświęcenia więcej niż jednego dnia. Wspomnieć też należy, że kabiny do wykonywania audiogramu bywają źle wyciszone, co sprawia, że podczas badania słuchu ciężko usłyszeć sygnały w słuchawkach, bo odgłosy z korytarza, bądź zza okna bardzo to utrudniają. Problemów jest więcej, każdy z pewnością napotkał na trudności przy załatwianiu badań.

Pani dyrektor notowała uwagi zgłoszone przez członków Rady. Podała numer telefonu, aby każdy przewodniczący mógł bezpośrednio do niej zgłaszać problemy związane z badaniami okresowymi. Poza tym poinformowała o ważnej kwestii – badania laboratoryjne i prześwietlenia są ważne pół roku i mimo że wykonane w przychodni innej niż kolejowa, muszą być honorowane. Problem może stanowić badanie poziomu cukru, ale i tu sprawę można rozwiązać, gdyż każda przychodnia wyposażona jest w glukometry. Również badanie poziomu cholesterolu będzie wykonywane na miejscu, w przychodni medycyny pracy w dniu badania. Dowiedzieliśmy się również o pomysłach na uruchomienie tzw. mobilnych badań w autobusie, który jeździłby do wcześniej umówionych pracowników.

Zebrani zgłaszali problemy występujące, m.in. w Olsztynie, Kielcach, Skarżysku-Kamiennej, Katowicach, Częstochowie, Kłodzku, Szczecinie, Pile i Łodzi. Zapadła decyzja, aby tego typu spotkania odbywały się raz na kwartał. Temat jest naprawdę istotny i system orzecznictwa w Kolejowej Medycynie Pracy wymaga usprawnień.

Tekst i fot. Piotr Pazera



KOLEJOWA MEDYCYNA PRACY

W Warszawie w Oddziale Kolejowej Medycyny Pracy 6 czerwca br. przedstawiciele KM NSZZ „Solidarność” w ZLK w Warszawie spotkali się z dyrekcją Kolejowej Medycyny Pracy. Omawiano następujące kwestie:

Kultura osobista personelu Przychodni Badań Profilaktycznych ul. Nowogrodzka 62a w Warszawie (PBP)

Związkowcy zwrócili uwagę na niesymetryczną obsługę w recepcji oraz skandaliczne zachowanie jednej lekarki orzecznik. Zaznaczyli, że pracownik przychodzący na badania musi mieć zapewniony komfort, nie może się stresować i denerwować, bo to rzutuje na wynik badań. Dyrekcja KMP wyjaśniła, że mimo wielokrotnych upomnień i rozmów kierownictwa przychodni oraz dyrekcji KMP z pielęgniarkami i lekarzami orzecznikami, nie uzyskano pozytywnego efektu. Skargi na pielęgniarki i orzecznik były nadal, dlatego podjęto decyzje o wymianie personelu. Obecnie trwa rekrutacja na dwa etaty pielęgniarskie. Ze względu na brak lekarzy współpraca z panią orzecznik będzie utrzymana do czasu podpisania umowy z nowym lekarzem.

Occykwanie na termin badań

Powodem wydłużonego oczekiwania na termin badań jest brak lekarzy orzeczników i duża liczba zgłoszeń na badania, głównie okresowe. To konsekwencja najpierw COVID-19, a potem – stanu zagrożenia epidemicznego. Obecnie PBP zatrudnia dwóch orzeczników. Dotychczas

zatrudnieni rozwiązali umowy w związku z przejściem na emeryturę. Prowadzone są poszukiwania kandydatów na lekarzy orzeczników. KMP zapewnia, że każdy kandydat na orzecznika będzie miał zapewnioną pomoc w uzyskaniu uprawnień do orzekania w zawodach kolejowych.

Brak orzecznika w dniu zakończenia badań

Dyrekcja KMP nie potwierdza przypadku, że pracownik był umówiony na badanie w dniu, w którym nie było lekarza orzecznika. Sytuacja, że orzecznik był zmuszony wcześniej zakończyć pracę, mogła nastąpić już w trakcie badań. Chcąc to wyjaśnić należy wskazać dokładny termin takiego zdarzenia. Lekarze orzecznicy mają elastyczny czas pracy. Zazwyczaj rozpoczynają ją o 12:00, bo większość wyników jest dostępna po południu i wtedy można je odebrać i wejść do orzecznika na podsumowanie.

Wykonywanie badań przez pracownika na kilka stanowisk

Pracownicy, którzy są kierowani na kilka stanowisk np. zwrotniczy, nastawniczy i dyżurny ruchu muszą mieć oddzielne orzeczenia, ponieważ na stanowiskach pracy występują różne zagrożenia. Na każdego pracownika, który wchodzi do gabinetu orzecznika przewidziano 15 minut, ale przy złożoności badań ten czas się wydłuża. Ponadto, jak twierdzą przedstawiciele dyrekcji KMP, orzecznik sprawdza też poprzednie wyniki badań i porównuje

je z aktualnymi, więc czas się wydłuża. Lekarz orzecznik odpowiada za stan zdrowia i dopuszczenie pracownika do pracy, więc – jak twierdzi pani dyrektor – nikt nie podpisze się pod czymś, co nie spełnia wymogów.

Badania i orzeczenia lekarskie z publicznej służby zdrowia a orzeczenia KMP

Dyrekcja KMP wyjaśniła, że orzeczenia lekarzy z publicznej służby zdrowia prowadzących pracownika nie są honorowane. Lekarz, który leczy pacjenta może wystawić zaświadczenie potwierdzające, że pracownik zakończył leczenie i jest zdrowy. Ale to lekarz orzecznik KMP jest uprawniony do wydania orzeczenia o dopuszczeniu na dane stanowisko pracy. W przypadku braku lekarza okulisty, neurologa i laryngologa dopuszcza się jednak przeprowadzenie badania w publicznej placówce zdrowia. Wyniki badań mogą być honorowane z innych firm świadczących usługi laboratoryjne, gdy nie ma możliwości wykonania przez firmę, z którą KMP podpisała umowę, natomiast „glukoza” musi być wykonywana na zlecenie tylko i wyłącznie KMP.

Punkty badań profilaktycznych

- jest możliwość przywrócenia punktu badań profilaktycznych w Kutnie pod warunkiem zgłoszenia się do współpracy lekarza orzecznika;

- punkt badań profilaktycznych w Płocku jest uruchomiony, ale lekarz orzecznik jest dostępny tylko 2 godziny;

- uruchomienie punktu badań profilaktycznych w Skierniewicach jest planowane w 2023 r.

Miroslaw Osmialowski

OGRZEWANIE

W odpowiedzi na pismo SZIK 37/05/2022 z 24 maja br. Biuro Spraw Pracowniczych poinformowało naszą sekcję zawodową, że „Biuro Energetyki przeanalizowało obowiązujące dokumenty bazowe (PFU Projektuj i buduj). W przedmiotowych dokumentach znajduje się zapis, iż budowane / przebudowywane / remontowane budynki w ramach prowadzonego zadania muszą spełniać wymogi prawne w zakresie efektywności energetycznej obowiązujące na dzień oddania do eksploatacji. W ramach potwierdzenia przedmiotowego wymagania, Wykonawca zobowiązany jest do przekazania Zamawiającemu dokumentów potwierdzających charakterystykę energetyczną oddawanego do eksploatacji budynku.

Podczas prac inwestycyjnych sposób ogrzewania proponuje projektant (najczęściej z uzasadnieniem). Zadaniem powołanego Zespołu Oceny Projektów

Inwestycyjnych jest analiza zaproponowanego rozwiązania pod względem technicznym (np. dostępności źródeł zasilania – gaz, węzeł ciepłowniczy, itd.) oraz kosztownym, a następnie akceptacja lub zgłoszenie uwag / zastrzeżeń do przedstawionego rozwiązania.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w najbliższym czasie wdroży nowe, bardziej rygorystyczne zapisy w tym zakresie, mające na celu wprowadzenie konieczności analizy technicznej i ekonomicznej oraz wyboru najlepszego sposobu ogrzewania, tj.:

– Obiekty budowlane należy zaprojektować w charakterze budynków zeroemisyjnych. Proponowane zastosowanie instalacji odnawialnych źródeł energii należy każdorazowo uzgodnić z Zamawiającym.

– Wykonawca jest zobowiązany do przeprowadzenia analizy możliwych sposobów ogrzewania budynków zawartych w projekcie, w tym analizy podyktowanej warunkami technicznymi, technologicznymi i ekonomicznymi.

– Wykonawca przedstawi Zamawiającemu rekomendacje w tym zakresie. Wybór sposobu ogrzewania obiektów każdorazowo należy uzgodnić z Zamawiającym.

Biuro Energetyki w ramach prac wspomagających w 2022 r. realizuje pracę pn. „Opracowanie wzorcowego projektu energooszczędnej nastawni”, której celem jest opracowanie projektu energooszczędnej nastawni, umożliwiającego stworzenie wzorca do zaimplementowania podczas realizacji projektów inwestycyjnych. Dodatkowym celem projektu jest określenie zasad, wytycznych i najlepszych praktyk do projektowania określonych budynków, biorąc pod uwagę potrzeby gospodarki energetycznej i obiegu zamkniętego.

Przedmiotowe opracowanie pozwoli na wskazanie do stosowania najbardziej optymalnych rozwiązań w zakresie budowy i gospodarowania budynków nastawni.”

□

w SKARŻYSKU-KAMIENNEJ

ZAGOSPODAROWAĆ TEREN

Z inicjatywy Mariusza Pilichowskiego, przewodniczącego KZ NSZZ „Solidarność” w Zakładzie Maszyn Torowych w Krakowie (IM) 14 czerwca br. odbyło się spotkanie w sprawie terenu po byłej zgrzewalni szyn w Skarżysku-Kamiennej. Uczestniczyli w nim m.in. przewodniczący SZIK, Henryk Sikora oraz związkowcy z IM: Paweł Waśniowski, Adam Świercz, Andrzej Sorsa i Zbigniew Płusa.

Po obejrzeniu hali i terenu zajmowanego przez sekcję mostową (obejmującą dwie grupy mostowe działające na obszarze ZLK Skarżysko-Kamienna, Kielce i Lublin) oraz awaryjnego magazynu części rozjazdowych zebrani dyskutowali nad przyszłością tego terenu. Najnowsza koncepcja przewiduje podział działki, z której jedna część zostałaaby prawdopodobnie wniesiona aportem

przez PLK do spółki zależnej Dolkom Wrocław, a druga byłaby dalej siedzibą sekcji mostowej. Obecnie na zlecenie Dolkomu firma specjalistyczna opracowuje koncepcję zagospodarowania terenu do potrzeb tej spółki (niwelowanie gruntu, budowa hali i układu torowego, zwiększenie obszaru przez dopełnienie nowego terenu).

Związkowcy chcą przede wszystkim zabezpieczenia interesów swojej jednostki organizacyjnej i pracowników w niej zatrudnionych. Przedstawili argumenty przemawiające za potrzebą modernizacji istniejącej hali i stworzenia w niej warunków do napraw maszyn do robót torowych (m.in. wybudowanie torów z kanałami, montaż suwnicy). Przemawia za tym fakt, że baza maszyn w Krakowie jest zbyt mała, by pomieścić już posiadane maszyny, a zakład wzbogaca się o wciąż nowy sprzęt. Potrzeba takiego zaplecza odczuwalna jest głównie w okresie zimowym, gdy maszyny zjeżdżają z robót i wymagają przeglądów i napraw oraz przygoto-

wania do sezonu budowlanego. Warto zaznaczyć, że takie naprawy wykonują głównie operatorzy tych maszyn, co obniża ich koszty i pozwala na lepsze wykorzystanie potencjału pracowniczego.

Związkowcy wyrazili pogląd, że ich argumenty zostaną przyjęte przez kierownictwo zakładu i Zarząd PLK. Z punktu widzenia pracowniczego spowodowałyby to poprawę warunków pracy. Zapowiedzieli także wystąpienie ze swoimi postulatami do Zarządu PLK wykorzystując do tego kompetencje SZIK. (red.)



Fot. Z archiwum SZIK

w SIEDLCACH

ZWIĄZKOWE DYSKUSJE



Fot. Henryk Sikora

Zebranie Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w Zakładzie Linii Kolejowych w Siedlcach, w którym uczestniczył przewodniczący SZIK, Henryk Sikora odbyło się w siedzibie oddziału Regionu Mazowsze 24 czerwca 2022 r. Obrady prowadził przewodniczący KZ, Sylwester Czyżyk.

Pierwsza część spotkania była poświęcona sprawom zakładowym i omówieniu zasad rozdziału środków finansowych na podwyżkę wynagrodzeń, przekazanych przez PLK. Drugą zdominowała dyskusja z przewodniczącym Sikorą. Na jej początku przekazał on Komisji Zakładowej okazjonalny medal wybity z okazji 40. rocznicy NSZZ „Solidarność” oraz książki „40 najważniejszych wydarzeń w historii kolejowej Solidarności.

1980-2020”, wydane przez Krajową Sekcję Kolejarzy.

Przewodniczący Sikora, który jest członkiem Rady Nadzorczej PLK przekazał informacje o sytuacji w Spółce, odnosząc je do lat 2020, 2021 i planu na 2022 r. Takie zestawienie pomogło zilustrować kilka obszarów działalności Spółki, m.in.: wynik finansowy, kwotowe wielkości zrealizowanych inwestycji, wielkość zatrudnienia, ogólny poziom wzrostu funduszu wynagrodzeń, średnie wynagrodzenie w Spółce i inne parametry, z których widać pozytywny obraz PLK.

Omówione zostały postulaty adresowane do Zarządu PLK (dialog społeczny), przebieg negocjacji ws. wzrostu wynagrodzeń oraz zapisy Protokołu ustaleń, który wdrożył podwyżkę od 1 lipca 2022 r. Wysokość podwyżki 520 zł w wynagrodzeniu zasadniczym została pozytywnie przyjęta, chociaż w wypowiedziach zebranych nie było wyraźnego entuzjazmu. Faktem jest, że to najwyższa podwyżka do tej pory w PLK (w 2019 – 380 zł, w 2021 – 350 zł) i najwyższą spośród wszystkich spółek kolejowych.

Przewodniczący SZIK zrelacjonował brak zgody „Solidarności” na zmiany w ZUZP oraz scharakteryzował propozycje pracodawcy, zmierzające do zbudowania wyższego wynagrodzenia zasadniczego w Spółce i rezygnacji z tzw. automatyzmu wzrostu dodatku funkcyjnego, który wyni-

ka z podwyższenia najniższego wynagrodzenia w kraju.

Zebrani zgłaszali problemy pracownicze, które na co dzień występują na poziomie działalności sekcji eksploatacji. Jednym z przykładów troski o pracowników był problem wniesiony przez przewodniczącego Czyżyka, a dotyczył przydziału służbowych telefonów komórkowych. W zamian za nie pracodawca oczekuje od posiadacza telefonu służbowego bezwzględnej dyspozycyjności i „uwiązania” także po formalnym zakończeniu godzin pracy.

W dyskusji omawiano także: problemy wynikające z systemu szkoleń, zakupy realizowane przez Centralę Spółki, sposób realizacji posiłków profilaktycznych, zatrudnienie, funkcjonowanie LCS-ów, korzystanie z pomocy PIP i nadmierne wykorzystywanie pracowników. Nie zabrakło wypowiedzi, także krytycznych na temat działalności NSZZ „Solidarność” na kolei, funkcjonowania struktur związkowych, tworzenia i przekazywania informacji oraz przydzielania odznaczeń, odznak i medali. Na koniec zebrania przewodniczący Sikora zadeklarował, że SZIK będzie nadal koncentrować swoje działania na interesie pracowników oraz będzie poszukiwać najlepszych rozwiązań organizacyjnych poprawiających efektywność działań związkowych.

(red.)

VI MISTRZOSTWA POLSKI W WYŚCIGACH DREZYN RĘCZNYCH



Na startcie.

Po przerwie w 2020 r. i zmianie terminu rozgrywania zawodów w 2021 r. drezynowe ściganie na swoje miejsce w kalendarzu wróciło w 2022 r. Szósta edycja zawodów odbyła się 11 czerwca, tradycyjnie na bocznicy kolejowej Pflöderer S.A. w Wieruszowie. Zawody wróciły obudowane piknikiem poświęconym funduszom europejskim, który do atrakcji drezynowych dorzucił garść swoich. Tradycyjną regułę „VI Mistrzostwa Polski w Wyścigach Drezyn Ręcznych uważam za otwarte” wypowiedziała tym razem minister rodziny i polityki społecznej, Marlena Małag.

Rywalizowało 35 drużyn. Tuzin wystawiły panie: Aktywne Kobiety (Sokolniki), Atomówki (Pieczyśka), Błyskawice (Karsznice), Cargo (Poznań), Iskrzyce (Łódź), LHS-ki (Linia Hutnicza Szerokotorowa Zamość), Orki, PNUIK (Kraków), Stokrotki (Idzikowice), Stokrotki (Koluszki), Wróbelki (ZLK w Tarnowskich Górach) i Zaskrońce (ZLK w Ostrowie Wilkp.). Prawie dwa razy więcej skompletowali panowie: Atomy (Pieczyśka), Bastek Team (Wieruszów), Cargo Młodzi, Cargule (Poznań), Ceemka (Idzikowice), Duchy z Puszczy (Białystok), Gibki Cug i Śląski Cug (Koleje Śląskie Katowice), Górale (Nowy Targ), Historia Koluszek, Kamraci (Wieruszów), Klocki (ZRK DOM Poznań), Kolej a że, Kolejowa Stal, LHS-y (Zamość), Motylki, Orły, Piękne i Bestie, PIAGGIO, Pioruny (Karsznice), PNUIK (Kraków), Szybcy i wściekły oraz TGV (Wieruszów).

W finale pań Zaskrońce (Joanna Kierzkowska, Klaudia Klubiś, Aneta Szymczak, Agnieszka Wawrzyniak) pokonały Wróbelki. Wśród panów team LHS-y (Tomasz Duda, Jarosław Faryma, Wojciech Jakóbczak, Waldemar Pawluk) wyprzedził Kamratów. Na najniższym stopniu podium stanęły LHS-ki i Bastek Team. Nad prawidłowym przebiegiem rywalizacji czuwali sędziowie, którzy podejmowali ostateczne decyzje w kwestii wyników: Barbara Miszczuk (główny), Krzysztof Żurawka, Adam Czapał i Rafał Chrobot (startowy).

W drugiej konkurencji sportowej, rzucie klockiem hamulcowym, wyniki były następujące: panie – Kinga Więckowska 5,48 m, Katarzyna Michnik 5,26 m (obie ZLK w Tarnowskich Górach); Iga Chwałej 4,60 m (ZLK we Wrocławiu); panowie – Tomasz Stroczkowski (ZLK w Białymstoku); Tomasz Niełacny i Łukasz Panek (obaj Wieruszów). Jeździło się szybko, rzucało daleko, bawiło dobrze, bo o dobre samopoczucie dbała także kuchnia: szefowa Elżbieta Jankiewicz z zespołem Dorota Domagała, Jolanta Gola, Roman Łojek i Roman Żymełka.

Zwycięskie drużyny otrzymały puchary oraz vouchery na pobyt weekendowy w wybranym ośrodku CS Natura Tour. Wszyscy uczestnicy wieruszowskiej zabawy otrzymali pamiątkowe medale i upominki od partnerów wydarzenia, wśród nich: PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., Kolei Śląskich, Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, Lotto, ZRK DOM Poznań, DOLKOM-u Wrocław, KSK NSZZ „Solidarność”.

Ściagać nie mogli się wszyscy, ale bawić tak. A było w czym wybierać. Czekał specjalnie skonstruowany rower torowy. Przejazdki oferował pojazd szynowy z wagonikami zbudowany na bazie „malucha”. Kusiła strefa kulinarna. Zapraszało Koło Aktywnych Kobiet z Sokolnik i wielu innych wystawców. Dzieciaki mogły ko-



Na estradzie.

rzystać ze zjeżdżalni, trampoliny, karuzeli. Smakowała wata cukrowa. Na estradzie zaprezentowały się: Grupa Taneczna Madar (WDK Wieruszów), Kolejowa Orkiestra Dęta (Zduńska Wola Karsznice), Klub Sportowy Husaria (Wieruszów). Kropkę nad „i” postawił artysta kabaretowy, Marcin Daniec.

Dużą atrakcją wieruszowskiego spotkania na torach były przejazdy pociągami na trasie Wieruszów – Czastary – Wieruszów. Zapraszały Koleje Śląskie i Łódzka Kolej Aglomeracyjna. Część uczestników dojechała nimi do Wieruszowa z Łodzi i Katowic. Wróciła też.

Tekst i fot. Marek Moczulski



Drezynować mogli wszyscy.



Na mecie.



LHS-y.



Zaskrońce.



Dekoracja zwycięzczy.

MISTRZOWSKI PIKNIK

Bocznice kolejową Pfleiderer S.A. w Wieruszowie 11 czerwca 2022 r. oblegali pasjonaci kolei i miłośnicy dobrej zabawy, którzy uczestniczyli w VI Mistrzostwach Polski w wyścigach drezyn ręcznych i pikniku województwa łódzkiego pod patronatem marszałka,



Grzegorza Schreibera. Gośćmi wydarzenia byli m.in.: minister rodziny i polityki społecznej, Marlena Małag; przewodnicząca Sejmiku Województwa Łódzkiego, Iwona Koperska; starosta wieruszowski, Stefan Pietras; zastępca burmistrza Wieruszowa, Marta Siubijak; przewodniczący Krajowego Sekretariatu Transportowców NSZZ „Solidarność”, Henryk Grymel; przedstawiciele władz spółek kolejowych, w tym Arnold Bresch (PLK), Marek Olkiewicz (PKP Cargo), Jan Kotynia (ŁKA), Michał Kucharski (CS Natura Tour), Artur Kowalczyk (Wars), Andrzej Gola (DOLKOM) i Janusz Busz (ZRK-DOM).

Tego dnia Wieruszów upamiętnił też 150-lecie dróg żelaznych w mieście. O przyjeździe do grodu nad Prosną pierwszego pociągu z Wrocławia – było to 26 maja 1872 r. – będzie przypominał pamiątkowy obelisk ustawiony przed dworcem Wieruszów. Pomysłodawcą nadania historycznej refleksji takiej formy był Zdzisław Jasiński. Zamyśl naszego kolegi zrealizowali Marek i Henryk Ociepa (cokół) oraz Grzegorz Moś z Technostalu Wieruszów-Podzamcze (pomnik). Sponsorama były: organizacje zakładowe i ponadzakładowe NSZZ „Solidarność”, ZLK w Ostrowie Wlkp., PKP S.A., Roman Zybała oraz wykonawcy, którzy zrealizowali prace gratisowo. Pomnik odstonili: przewodnicząca Koperska, przewodniczący Grymel i dyrektor ZLK w Ostrowie Wlkp., Krzysztof Włodarczyk. W uroczystości uczestniczyły poczty sztandarowe Węzła PKP Kępno oraz NSZZ „Solidarność” – ZLK w Łodzi, ZLK w Ostrowie Wlkp. i SKM Gdynia.

Po poświęceniu pomnika dziekan dekanatu wieruszowskiego, ks. kanonik Karol Galewski podziękował realizatorom przedsięwzięcia i wskazał na jeszcze inne niż ci zamierzali korzyści z ustawienia uskrzydłonego zestawu kołowego w tym miejscu. Dzięki lokalizacji przed nieczynnym dworcem dzieci z wieruszowskich szkół będą mogły poznać nie tylko historię swojego miasta, ale także jego topografię. Bo z tym, o czym ksiądz kanonik przekonał się na jednej z lekcji religii, nie jest dobrze. Ale po trosze to także wina kolei, która dworzec zamknęła na klucz, a w rozkładzie jazdy uwzględniła tylko jedną parę pociągów osobowych dziennie. O tej chlubniejszej historii dróg żelaznych w mieście nad Prosną opowiedział w czasie uroczystości miejscowy regionalista, Grzegorz Szymański.

Tekst i fot. Marek Moczulski



Fantastyczne emocje sportowe z najnowszą historią Polski w tle – tak w kilku słowach można scharakteryzować rozgrywany od 2013 r. PKO Półmaraton Solidarność, który upamiętnia wielkie dziedzictwo polskiego społeczeństwa: wydarzenia „Lubelskiego Lipca 1980” i powstanie NSZZ „Solidarność”. Tegoroczna, dziewiąta edycja biegu po Wyżynie Lubelskiej odbyła się pod hasłem: „daj się ponieść historii”.

Ze Świdnika na atrakcyjną krajoznawczo trasę wystartowało 504 mężczyzn i 91 kobiet. Przeważali Polacy, ale biegli też reprezentanci Ukrainy, Francji, Bułgarii i Niemiec. Po przebiegnięciu 21,0975 km na stadionie lekkoatletycznym w Lublinie zameldowały się 593 osoby.

W trakcie biegu prowadzono kilka klasyfikacji, m.in.: open, członków NSZZ „Solidarność” oraz Mistrzostw Polski Kolarzy w półmaratonie. Bieg ukończyło 41 członków „Solidarność”. Dariusz Starzyński (PKP Energetyka, dyspozycja w Krakowie) z czasem 01:23:03 zajął w tej kategorii drugie miejsce (open 19), a Henryk Sikora (Krajowa Sekcja Kolarzy) – 01:55:28 był 24 (open 341). Pozostaje żałować, że nie było kategorii „działacz związkowy”...



Wszystkim uczestnikom zawodów gratulujemy determinacji, wysiłku i osiągniętych wyników, a Regionowi Środkowo-Wschodniemu i Fundacji „Ruchu Solidarności Rodzin” sukcesu organizacyjnego, a przez to promocji naszego Związku tak w Polsce, jak i na świecie.

*Mar.
Henryk Sikora na mecie.
Fot. Archiwum SZIK*

INWESTYCJA W NOWOCZESNOŚĆ



Fot. Henryk Sikora

Na posterunku Dłubnia (teren IZ Kraków, linia nr 95) 10 czerwca 2022 r. odbył się pokaz pierwszej w Polsce uniwersalnej, wysokowydajnej podbijkarki Tamper S7 PLS 16 4.0-S, której producentem jest austriacka firma System 7 Railtechnology GmbH. Nowoczesna podbijkarka zasiliła park maszynowy Przedsiębiorstwa Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie sp. z o.o.

Umowa na dostawę podbijkarki została podpisana 29 kwietnia 2022 r., a jej zakup poprzedziły wielomiesięczne analizy i trudne negocjacje, w które bardzo mocno zaangażowali się pracownicy PNUIK. Maszyna otrzymała imię „Aleksandra” na cześć dyrektora ds. baz, Aleksandry Szeligi, która od początku prowadziła projekt jej zakupu. Warto zaznaczyć, że tego typu sprzęt pracuje obecnie na kolejach niemieckich, austriackich, holenderskich i włoskich. Piąta na świecie maszyna będzie w posiadaniu spółki z polskim kapitałem, będzie pracować na torach polskich. Jak można było wywnioskować z rozmów z producentem, wkrótce taka sama maszyna trafi do kolejnej polskiej spółki.

Goście zaproszeni na prezentację podbijkarki mogli obserwować jej pracę „w boju” na torze, a następnie na stacji Kraków Batowice. Była możliwość jej dokładnego obejrzenia i szczegółowego dowiedzenia się, jak odbywa się jej obsługa, praca oraz funkcjonowanie. Na Zamku Królewskim w Niepołomicach odbyła się druga część spotkania. Spółkę PNUIK zaprezentował prezes Zarządu, Zbigniew Marzec. Następnie przedstawiciel producenta, dr Bern-

hard Lichtberger szczegółowo omówił wszystkie możliwości zakupionej maszyny, wyrażając jednocześnie wzruszenie, że trafia ona do kraju, z którego pochodzi jego mama.

Uniwersalna podbijkarka zakupiona przez krakowską spółkę służy do poziomowania, podnoszenia, regulowania i podbijania torów oraz rozjazdów. Dzięki zastosowaniu nowoczesnych technologii umożliwia sprawniejsze wykonywanie prac torowych, np. w pełni hydrauliczny napęd podbijania pozwala uzyskać optymalne parametry podbijania toru, co gwarantuje jego wytrzymałość oraz stabilność. Nowością jest także optyczny system namiarowy, który umożliwi precyzyjne ustawienie geometrii toru. Podbijkarka ma zaawansowany system monitoringu, który dostarcza szczegółowych informacji o jakości nawierzchni kolejowej. Ponadto system elektroniczny umożliwia zdalne monitorowanie podzespołów maszyny, co przekłada się na bezawaryjną pracę. W przypadku problemów w pracy serwis z Austrii w sposób zdalny ma dostęp do zapisu jej zdarzeń, co pozwala bardzo szybko zdiagnozować i rozwiązać powstałe trudności. Dzięki komunikacji z systemem GPS oraz możliwości przesyłania danych o parametrach pracy roboty wykonywane przez podbijkarkę są bardzo precyzyjne. Ważnym aspektem maszyny jest redukcja zużycia paliwa, gdyż poprzez wprawianie w wibracje napędów podbijających tylko podczas wejścia i zagęszczenia podsypki zaoszczędza się paliwo, natomiast zredukowanie czasu drgań napędów gwarantuje uzyskanie niskich kosztów eksploatacji.

Podbijkarka Universal Tamper S7 PLS 16 4.0-S dzięki zintegrowaniu dodatkowego urządzenia podnoszącego z główną jednostką podnoszącą pozwala uniknąć skręcania pojazdu, co mogłoby mieć negatywny wpływ na jakość pracy powodując spore naprężenia mechaniczne w pojeździe. Dzięki znacznemu ograniczeniu hałasu podniesiono komfort pracy operatorów maszyny, przez co mają oni lepsze warunki BHP. Podbijkarka wyróżnia się również jako pojazd ekologiczny, dzięki zastosowaniu paneli fotowoltaicznych zasilających akumulatory zamontowane na pojeździe. Obsługa maszyny jest intuicyjna oraz bezpieczna dla ludzi, którzy ją obsługują. Panele do obsługi maszyny zostały w pełni spolszczone.

Wartość podbijkarki to 5,4 mln euro. Zakup został sfinansowany ze środków własnych PNUIK wypracowanych dzięki zaangażowaniu wszystkich jego pracowników i roztropnym zarządzaniu przedsiębiorstwem. Podbijkarka będzie wykorzystywana zarówno do prac utrzymaniowych, jak i inwestycyjnych, co pozwoli spółce na dalszy rozwój oraz da możliwości ubiegania się o kontrakty inwestycyjne, w których brak wymaganego sprzętu nierzadko stawiał ją w niekorzystnej sytuacji przy ocenie oferty przez zamawiającego.

Wypada zaznaczyć, że inwestycja w nowoczesny park maszynowy PNUIK nie odbywa się kosztem zatrudnienia, co więcej – wpłynie na jej dalszy rozwój oraz polepszenie warunków pracy załogi. Posiadanie nowoczesnych, w pełni skomputeryzowanych i bezpiecznych maszyn torowych sprawi, że obsługujące je pracownicy będą się czuć docenieni przez pracodawcę, a spółka będzie mogła pozyskać młodych ludzi, dla których praca na tak nowoczesnym sprzęcie będzie zachętą do związania się z nią na długie lata.

GR.



Z „KOLEJÓWKA” W TLE



Pamiątkowe zdjęcie.

W 1985 r. Marek Moczulski, będąc pracownikiem Muzeum Kolejnictwa, uczestniczył w przygotowaniu obchodów 140-lecia Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Odwiedzał wówczas wielokrotnie Stare Powązki. Szukał grobów kolejarzy. Od tego czasu minęło już 38 lat. W swoim wykazie kolega zaznaczył ponad 600 takich miejsc. Jest on także inicjatorem spotkań przy grobie projektanta i budowniczego DŻWW, inżyniera Stanisława Wysockiego (1805-1868). Corocznie, 14 czerwca, w rocznicę uruchomienia pierwszego odcinka „wiedenki”, uroczystości gromadzą kolejarzy, fanów dróg żelaznych, mieszkańców Warszawy, uczniów „Kolejówki”. Od kilkunastu lat po spotkaniu Marek zaprasza na spacer szlakiem grobów kolejarzy i osób związanych z kolejnictwem.

W bieżącym roku przy grobie inżyniera Wysockiego – od września 1998 r.

patrona warszawskiej „Kolejówki”, a od maja 1999 r. patrona pociągu TLK „Wysocki” (obecnie relacji Warszawa Wsch. – Katowice – Warszawa Wsch.) – stanęły poczty sztandarowe Polskich Kolei Państwowych S.A., Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” i Technikum nr 7 w Zespole Szkół im. inż. Stanisława Wysockiego. Kwiaty na grobie złożyła prezes Zarządu Fundacji Grupy PKP, Katarzyna Kucharek. W krótkim wystąpieniu wspomniała tradycje cmentarnych spacerów organizowanych przez Marka Moczulskiego. „Kolejówkę” reprezentowała Maria Pilich.

W czasie ponad dwugodzinnego spaceru odwiedzono groby dyrektorów technikum kolejowego, kolejno: Wacława Korab-Gniazdowskiego (1864-1938), Władysława Kalińskiego (1856-1928), Edwarda Warchałowskiego (1885-1953), Aleksandra Uzarowicza (1891-1985), Edmunda Burzackiego (1873-1952), Ludwika Wojno (1846-1903) i Michała Inocentego Słórsarskiego (1880-1944). Zatrzymano się także przy grobach nauczycieli, m.in.: Bożeny Wesołowskiej, Andrzeja Klupsza, Stanisława Lecha, Mikołaja Fedorowicza, Stefana Ołdaka – ojca Marii Pilich. W piszącym te słowa wiele wspomnień odżyło przy grobie dyrektora Uzarowicza, który kierował szkołą w latach 1945-1965, a piszący był wtedy uczniem wydziału elektrycznego (1963-1968). Absolwentem tego wydziału, rocznik 1970, jest także Marek Moczulski, którego związki ze szkołą wzmocnili: ojciec – Józef Moczul-

ski, kierownik wydziału ruchu kolejowego i przewozów oraz siostra – Maria Balcicka, polonistka.

W bieżącym roku spacerzy szlakiem grobów uczniów i nauczycieli „Kolejówki” odbyły się w Noc muzeów (14 maja) i w rocznicę uruchomienia „wiedenki” (14 czerwca), wcześniej niżby to wynikało z kalendarza, który przypomina, że 150-lecie najstarszej szkoły kolejowej w Polsce przypada w 2023 r. – *Wcześniej – bo jak mówi kolega Marek – chce, by o tej rocznicy nie przegapiono. Wśród absolwentów naszej szkoły jest wielu, którzy dzisiaj zajmują ważne stanowiska w spółkach kolejowych. Może udało by się wspólnym wysiłkiem tych osób, kierownictwa szkoły i absolwentów przygotować obchody tego pięknego jubileuszu, dopóki żyją jeszcze ci, którzy z żęzką w oku wspominają swoją szkołę i nauczycieli.*

Waldemar Matejak
(emerytowany kolejarz)



Spotkanie przy grobie Wysockiego.
Fot. Damian Bielecki (Fundacja Grupy PKP)



TRÓJSTYK

W czasie, gdy trwa agresja rosyjska na Ukrainę, gdy Ukraińcy heroicznie bronią swojej niepodległości, gdy płynie fala pomocy uchodźcom i walczącym na froncie, sprawy Ukrainy są nam wyjątkowo bliskie.

Bieszczady zachodnie stanowiące terytorium Polski, są oddzielone od ich wyższej części wschodniej granicą polsko-ukraińską. Miejscem symbolicznym i ważnym, choćby z topograficznego punktu widzenia, jest szczyt Krzemie-

niec (1221 m n.p.m.), gdzie zbiegają się granice Polski, Słowacji i Ukrainy (trójkąt). Miejsce oznaczono granitowym obeliskiem, na którym widnieją herby trzech państw i nazwa szczytu w języku polskim, słowackim i ukraińskim.

Wracając przez „Rawki” doskonale widoczne są okoliczne szczyty, m.in. Połonina Wetlińska. Wejść na nią można z różnych miejsc. Idziemy z Wetliny na Przełęcz Mieczysława Orłowicza, między szczytem Smerek i głównym grzbieciem Połoniny Wetlińskiej. Podążamy szczytami podziwiając piękną panoramę gór, przez Osadzki Wierch (1253 m n.p.m.) aż do Hasiakowej Skały, u podnóża której było znane schronisko „Chatka Puchatka”. Jest ono rozbudowane.

Piękne góry z niesłychanie ciekawą, zawiłą historią, która wciąż ma wiele pytań bez odpowiedzi, np. czy Bojkowie (grupa etniczna górali zamieszkująca m.in. Bieszczady) to Ukraińcy?

Henryk Sikora
Fot. Archiwum SZIK

ZAGADKA

Gdzie i kiedy odbyły się VI Mistrzostwa Polski w Wyścigach Drezyn Ręcznych?

Nagrody rozlosujemy wśród osób, które prawidłowe odpowiedzi nadesłały do 22 sierpnia 2022 r. Można je przesyłać na kartkach pocztowych pod adresem: Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa lub pocztą elektroniczną pod adresem: plk@skk.org.pl z dopiskiem „Zagadka”, 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 183 nagrody wylosowali **Krzysztof Pieniek** z Gruty i **Paweł Tamiola** z Warszawy. Gratulujemy.

WOJCIECH TORUŃ

W półtorawieczu warszawskiej „Kolejówki” – rok założenia 1873 – wpisuje się wiele życiorysów. Niektórzy absolwenci wracali do szkoły, by w niej uczyć. Tak było w życiu Wojciecha Torunia.

Kolei Wojtek zaczął się przyglądać mając sześć lat, gdy rodzice przeprowadzili się z Puław do Łukowa. Zamieszkali 300 m od przejazdu kolejowego. Z okien pokoju widać było semafony wyjazdowe, przed którymi zawsze stały składy jadące na wschód. Chłopak wpatrywał się w nie godzinami. Bliższe zapoznanie z parowozami nastąpiło, gdy Wojtek był uczniem podstawówki. W drodze ze szkoły do domu, na skrót – peronem nie ulicą, zatrzymywał się przy ogromnych maszynach. To wtedy zapragnął być kolejarzem. Wygląd osmolonego maszynisty kłócił się jednak z obrazem ojca, pracownika firmy spożywczej, który wykonywał swoją pracę w białym fartuchu. Wojtek wiedział, że nie będzie maszynistą.



Uczniem był dobrym. Uczestniczył w zajęciach kółka fotograficznego i pracach modelarni. Sklejał z kartonu samoloty i okręty, budował pociągi. W VI klasie składał radia. W VIII został uczestnikiem olimpiady chemicznej. Zaczął myśleć o wyborze szkoły po skończeniu podstawówki. Pomógł folder otrzymany od kolegi, którego ojciec jeździł na spalinówkach. Technikum Kolejowe w Warszawie proponowało naukę na wydziale elektrycznym ze specjalnością automatyka. Takiej propozycji nie miało Technikum Kolejowe w Lublinie, a rejonizacja wskazywała na wybór tej właśnie szkoły, bo Łuków był w województwie lubelskim.

Rok 1973 był pierwszym, w którym o przyjęciu do warszawskiej „Kolejówki” decydował konkurs świadectw. Z tym Woj-

tek nie miał problemu. Inne trudności on i jego rodzice pokonali dzięki kierownikowi wydziału elektrycznego, Tadeuszowi Kwaśniewskiemu. Chłopak znalazł się w klasie ze specjalnością automatyka. Znalazł też miejsce w internacie. „Kolejówkę” skończył bez problemu.

Te zaczęły się po oblanym egzaminie na Politechnikę Warszawską. Pracę na kolei rozpoczął – jak większość absolwentów szkół kolejowych, 1 września – 1978 r. w Łukowie. Armia przypomniała sobie o panu Wojciechu już w listopadzie 1978 r. Został szeregowym elewem Szkoły Podoficerskiej Wojsk Kolejowych w Inowrocławiu. Służba przypadła w ciekawych czasach upadającego ustroju.

Po jej odbyciu st. kpr. Wojciech Toruń podjął przerwana pracę w Łukowie. Rozpoczął też studia w Gdańsku. Za zgodą swojego przełożonego kontynuował je w Warszawie, na wydziale elektrycznym PW, specjalność automatyka i metrologia przemysłowa. Nie żałował: był właściwym człowiekiem na właściwym miejscu. Z tytułem inżyniera kontynuował pracę na nowym, kierowniczym stanowisku zastępcy naczelnika sekcji automatyki rozrządu Warszawa Praga.

Na spotkaniach koordynacyjnych przed praktykami uczniów nie uszło uwadze dyrektora „Kolejówki”, Jerzego Staniszewskiego, że lubił pracę z młodzieżą. Dyrektor żalił się, że nauczyciel idzie na emeryturę, a nauczycielka rodzi... Pan Wojciech uzyskał zgodę zwierzchnika na ustawowe odelegowanie i płatne 6 godzin tygodniowo pracy w szkole. Został nauczycielem automatyki i sterowania ruchem kolejowym. Początki nie były łatwe. Dostał dwie klasy: 32 zgrabne małolaty w jednej, i pół na pół dziewczyny z chłopakami w drugiej.

Kolejna lekcja: nauczyciel rysuje schemat na tablicy, w klasie grobowa cisza, nie jak zwykle, trzeba się jednak odwrócić. Dziewczyny z głowami podpartymi na łokciach, wpatrzona w niewiele od nich starszego nauczyciela. Zdobył się na odwagę, uśmiechnął, stres minął. Później uczył jeszcze w ZSZ WWK. Trwające od 1990 r. belfrowanie zakończył w 2003 r. W 1998 r., dwadzieścia lat po swojej maturze spotkał się z kolegami i koleżanką z początkowo 43-osobowej klasy. Skończyło szkołę 24 i Ona jedna, Anna. Spotykają się co pięć lat.

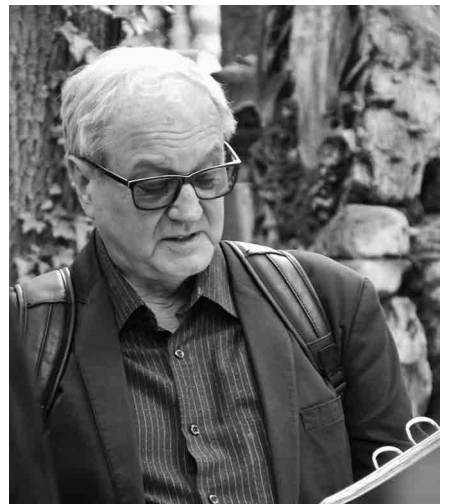
Zawsze lubił mundur. Nosił go z dumą. Harcerski w podstawówce, uczniowski w „Kolejówce”, wojskowy w Inowrocławiu, kolejowy w pracy. Był w pierwszej grupie naczelników, którzy otrzymali go w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. Wojciech Toruń jest naczelnikiem wydziału automatyki w Biurze Automatyki i Telekomunikacji.

Marek Moczulski

PODZIĘKOWANIE

W moim życiu prawie wszystko – tylko podstawówka i wojsko nie – było kolejowe: przedszkole; technikum; studia – wydział elektryczny, specjalność trakcja elektryczna, Politechnika Warszawska; wreszcie praca zawodowa. Zaczęłem 7 listopada 1977 r. od stażu na referendarza służby trakcji w Lokomotywni Warszawa Olszynka Grochowska. Potem redakcja książek kolejowych i drogowych Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, tygodnik kolejarza „Sygnały” i „Nowe Sygnały”, „PKP Kurier”, Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, zespół rzecznika prasowego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., kwartalnik „Wąskie Tory”. Ostatnie kilkanaście lat pracy, to przede wszystkim trwająca od 1 października 2007 r. przygoda z redagowaniem biuletynu związkowego „Solidarność w PEELKA”. Czas na emeryturę – 26 sierpnia 2022 r. Dziękuję wszystkim za wszystko.

Marek Moczulski



UBEZPIECZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI PRACOWNICZEJ dla osób zrzeszonych w SEKCJI ZAWODOWEJ INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ oraz w sekcjach zawodowych będących członkami KRAJOWEJ SEKCJI KOLEJARZY NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Szanowni Państwo,

Członkowie Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” mogą korzystać z ochrony ubezpieczeniowej w ramach specjalnego programu ubezpieczenia odpowiedzialności pracowniczej. Program ma na celu minimalizowanie Państwa strat finansowych powstałych wskutek nieprawidłowego wykonania obowiązków służbowych i mogą do niego dołączyć wszyscy członkowie, niezależnie od stanowiska.

Jak korzystać z ubezpieczenia? Poniżej prezentujemy wybrane przykłady zastosowania ochrony:

1. Zajście zdarzenia na przejeździe kolejowym (katastrofa w ruchu łądowym).

W przypadku zajścia okoliczności, w wyniku których ubezpieczony pociągnięty jest do odpowiedzialności uruchamiają się następujące koszty:

a) Pokrycie kosztów postępowania sądowego w sprawach cywilnych i karnych dotyczących się przeciwko ubezpieczonemu w związku z zaistniałą szkodą (majątkową/osobową).

b) Pokrycie kosztów poręczenia majątkowego w celu uniknięcia tymczasowego aresztowania ubezpieczonego.

c) Pokrycie kosztów poniesionych na wynagrodzenie rzeczoznawców powołanych w celu ustalenia okoliczności i rozmiaru szkody.

d) Zwrot niezbędnych kosztów poniesionych na zapobieżenie przed zwiększeniem się rozmiarów zaistniałej szkody.

Oczywiście, niezależnie od kosztów, o których mowa powyżej, ubezpieczyciel odpowiada także w zakresie samego roszczenia (3-krotność wynagrodzenia) do sumy 14 000 zł.

Należy zaznaczyć, że szkody wyrządzone z winy umyślnej, pod wpływem alkoholu lub środków odurzających, w czasie wykonywania obowiązków bez stosownych uprawnień oraz kary pieniężne i grzywny, są wyłączone z ochrony ubezpieczeniowej.

2. Utrata wyposażenia.

Ubezpieczyciel odpowiada za szkody wyrządzone pracodawcy. Utrata wyposażenia jest stratą pracodawcy. Oznacza to,

iż taka szkoda jest ubezpieczona. Należy jednak pamiętać, iż obowiązuje franszyza integralna 150 zł. Oznacza to, że szkoda do 150 zł jest stratą osobistą pracownika, ale jeżeli szkoda jest wyższa niż 150 zł, wtedy ubezpieczyciel wypłaca całą kwotę bez potrącenia 150 zł.

W takiej sytuacji w ramach oferowanej ochrony ubezpieczeniowej:

✓ Suma gwarancyjna wynosi 14 000 zł na każde zdarzenie, dla każdego ubezpieczonego,

✓ Koszty obrony, postępowania sądowego, koszty wynagrodzenia rzeczoznawców oraz inne koszty związane z procesem (szczegóły w umowie) do 22 000 zł na każde zdarzenie, dla każdego ubezpieczonego

3. Roszczenia od pracodawcy za szkody osób trzecich, nawet jeśli podstawą było naruszenie Rozporządzenia RODO jest ochrona ubezpieczeniowa.

Jeżeli, np. w czasie zatrzymania przez pracownika SOK, dojdzie do spisania personalii osoby zatrzymanej, a następnie okaże się, że dane te zostały ujawnione i wykorzystane, co przyniosło osobie trzeciej ewidentną stratę, roszczenie pracodawcy i tak będzie miało za podstawę art. Kodeksu Pracy, nawet jeśli sama szkoda miała za podstawę przesłanie Rozporządzenia RODO.

4. Utrata druków ścisłego zarachowania.

Ochrona ubezpieczeniowa dotyczy wszelkich szkód, jakie pracownik wyrządził pracodawcy w związku z wykonywaniem lub też nie wykonaniem swoich obowiązków służbowych. Jeżeli w czasie wykonywania obowiązków służbowych doszło do utraty druków ścisłego zarachowania, a w związku z tym pracodawca poniósł stratę finansową, to może on wystąpić na podstawie Kodeksu Pracy z roszczeniem do pracownika. W takiej sytuacji ochrona jest zapewniona w takim samym zakresie, jak w przypadku innych roszczeń, a mianowicie:

✓ Suma gwarancyjna wynosi 14 000 zł na każde zdarzenie, dla każdego ubezpieczonego.

✓ Koszty obrony, postępowania sądowego, koszty wynagrodzenia rzeczoznawców oraz inne koszty związa-

ne z procesem (szczegóły w umowie) do 22 000 zł na każde zdarzenie, dla każdego ubezpieczonego

Należy jednak podkreślić, iż w przypadku takiej szkody ma zastosowanie udział własny w wysokości 5% szkody minimum 200 zł.

Posiadając ubezpieczenie za jedyne 3 zł miesięcznie zyskują Państwo poczucie bezpieczeństwa.

W celu ograniczenia skutków finansowych polecamy Państwu przystąpienie do programu ubezpieczenia odpowiedzialności pracowniczej. Zgodnie z podpisaną umową, to Ubezpieczyciel – Generali TU S.A. odpowiada za szkody wyrządzone przez pracownika w związku z wykonywaniem czynności służbowych w zakresie uszkodzenia lub zniszczenia mienia pracodawcy lub osób trzecich, za które to skutki pracodawca ponosi odpowiedzialność. Ochroną objęte są wyłącznie szkody wyrządzone po przystąpieniu do ubezpieczenia.

SUMA GWARANCYJNA	14 000 zł
Suma na jedno zdarzenie	14 000 zł na każdą szkodę
Składka miesięczna	3 zł

W trakcie trwania ubezpieczenia suma gwarancyjna nie podlega wyczerpaniu i przy każdym zdarzeniu, jeśli zgłoszenie zostanie pozytywnie rozpatrzone, ubezpieczony może wnieść o pokrycie kosztów w maksymalnej wysokości, przewidzianej w programie ubezpieczeń odpowiedzialności pracowniczej. Oznacza to, że jeżeli ten sam pracownik spowoduje dwie szkody, każda do maksymalnej wysokości sumy gwarancyjnej, to ubezpieczyciel wypłaci na pokrycie obydwu zdarzeń łącznie sumę 28 000 zł.

Zachęcamy do kontaktu z brokerem Marią Brzeską, reprezentującą firmę Brokerzy i Konsultanci – email: m.brzeska@b-i-k.pl, tel.: 22 622-05-42 lub ze Zdzisławem Jasińskim prowadzącym sprawy ubezpieczenia w SZIK – email: jzdzislaw23@wp.pl, tel.: 608 014 342.

WYDAWCA: Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa; tel.: 22 473 26 82, www.plk.ksk.org.pl. Redaguje zespół: Henryk Sikora, Zdzisław Jasiński, Stanisław Kokot, Piotr Pazera, Olga Wieczorek, Mirosław Ośmiałowski.

DRUK i SKŁADANIE: Agencja Reklamowo-Wydawnicza NAVIA s.c. Halina Cygnarowicz, Anna Tereszyńska, ul. Wojewódzka 24/3, 40-026 Katowice; tel.: 32 782 61 62, www.navia.pl. Koordynator projektu: Anna Tereszyńska.

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania zmian tytułów i w tekstach.

42. Rocznica Lubelskiego Lipca 80' roku.



W niedzielę 17 lipca 2022 r. odbyły się corocznie organizowane przez KSK NSZZ „Solidarność” obchody 42. Rocznicy strajku lubelskich kolejarzy. Uroczystości odbywały się pod honorowym patronatem Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Andrzeja Dudy. Po mszy świętej koncelebrowanej nastąpiły przemówienia zaproszonych gości.

Prezydent Andrzej Duda w liście skierowanym do uczestników obchodów 42. rocznicy strajku lubelskich kolejarzy w 1980 r. napisał, że „Lubelski Lipiec '80 roku był przełomem, który odmienił życie uczestników tamtych wydarzeń oraz skierował na nowe tory dzieje Polski, Europy i świata. Unieruchomienie lubelskiego niezwykle ważnego węzła kolejowego okazało się jednym z najbardziej znaczących i dobitnych protestów, które

współtworzyły pokojowy zryw robotniczy z lipca '80 roku. Również dzięki niemu utworzona została droga do strajków i porozumień sierpniowych, do utworzenia NSZZ „Solidarność” oraz do obalenia komunizmu w Polsce i pozostałych krajach za żelazną kurtyną. Prezydent Andrzej Duda złożył hołd kolejarzom, którzy „w chwili dziejowej próby odważnie upamiętnili się o prawa człowieka, obywatela i pracownika, swoje własne oraz milionów uciemnionych rodaków”. Podziękował kolejarzom, że stanęli po stronie wolności, sprawiedliwości i Polski niepodległej, a także za zaangażowanie w pomoc Ukrainie.

Z kolei premier Mateusz Morawiecki w swoim liście wskazał, że najistotniejszym sukcesem strajkujących było uzyskanie zgody na przeprowadzenie nowych, oddolnych wyborów do rady zakładowej i gwarancja bezpieczeństwa dla organizatorów strajków. Przypomniął, że protesty stanowiły falę zmian, których nie dało się już zatrzymać.” Trudno wyobrazić sobie sukces Sierpnia 1980 r. bez wydarzeń Lubelskiego Lipca. Premier podziękował uczestnikom protestów w lipcu 1980 r. za odwagę, determinację i nieoceniany wkład w odzyskanie wolnej ojczyzny.

Głównymi bohaterami tej uroczystości byli obecni uczestnicy tamtych wydarzeń. W ich imieniu przemawiał Czesław Niezgoda, który tak wspominał tamte czasy: „Zapragnęliśmy żyć w wolnej, niezależnej Ojczyźnie. Przygotowaliśmy się do strajku, do walki o wolną Polskę, bo widzieliśmy, jak w Poznaniu, na Wybrzeżu, w Ur-

susie, w Radomiu robotnicy podrywali się, ażeby zrzucić jarzmo niewoli sowieckiej. I pragnęliśmy się do tego przyłączyć, bowiem Polska Wschodnia wcześniej była jakoś tak „cicho”. I widzieliśmy, jak tamte strajki były rozbijane przez Służbę Bezpieczeństwa i milicję. A my tutaj na Lubelszczyźnie, jako pierwsi zastosowaliśmy metodę strajku okupacyjnego. Nie daliśmy się sprowokować i wyjsć poza teren zakładu”.

Po przemówieniach gości nastąpiło składanie kwiatów pod pomnikiem Doli Kolejarskiej. W imieniu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe wieniec złożył wiceprezes zarządu Mirosław Skubiszewski w asyście dyrektorów. Sekcję Zawodową Infrastruktury Kolejowej reprezentował zastępca przewodniczącego Zdzisław Jasiński, członek prezydium Piotr Pazera. Obecni byli również koledzy z ZLK w Siedlcach, ZLK w Łodzi, ZLK w Ostrowie Wielkopolskim i Pomorskie Przedsiębiorstwo Maszyn Torowych Gdańsk.

Serdecznie dziękujemy za liczny udział w uroczystości wszystkim pocztom sztandarowym, których było ponad 50.

Partnerzy uroczystości: Fundacja Grupy PKP, PKP CARGO S.A., Związek Pracodawców Kolejowych, PKP Intercity S.A., POLREGIO S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., WARS S.A., PKP Cargo Service Sp. z o.o., PKP CARGOTABOR Sp. z o.o., PKP Cargo Connect Sp. z o.o., Certo Broker Sp. z o.o., Xilium Sp. z o.o.

Tekst: Z.J.

*Foto: Ryszarda Kołodziejczyk,
Łukasz Starczewski*

