

NSZZ

SOLIDARNOŚĆ

nr 10 (188)
grudzień 2022 r.

W PEELKA

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



**ŚWIĘTO KOLEJARZA
WARSZAWA, 28 LISTOPADA 2022**

Święto Kolejarza to wyjątkowy dzień w roku dla wszystkich pracowników kolei, którzy swoją pracę wykonują z zaangażowaniem, sumiennością i profesjonalizmem. Codziennie dziesiątki tysięcy kolejarzy dba o utrzymanie i rozwój transportu kolejowego. Krajowa Sekcja Kolejarzy NSZZ „Solidarność” uroczystości z okazji Święta Kolejarza zorganizowała w Warszawie. W obchodach uczestniczyli minister infrastruktury, Andrzej Adamczyk; wiceminister, Andrzej Bittel; prezes Zarządu PKP S.A., Krzysztof Mamiński.

Podczas ceremonii wręczono odznaczenia państwowe oraz resortowe ponad 200 pracownikom kolei, w tym 66 koleżankom i kolegom z SZIK NSZZ „Solidarność”. Marek Moczulski został uhonorowany „Brazowym Krzyżem Zasługi”.

„Medal Złoty za Długoletnią Służbę” otrzymali: Małgorzata Teresa Janiszek, Alina Kalemba, Zenon Kubicki, Waldemar Marciniak.

Odznaką honorową „Zasłużony dla transportu Rzeczypospolitej Polskiej” zostali wyróżnieni: Anna Boruta, Małgorzata Grabalska, Witold Gradzik, Zdzisław Grzechynka, Krzysztof Jedynek, Małgorzata Jędrusik, Andrzej Koźdra,

Dokończenie na stronie 4



2020 ZŁ NAGRODY DLA PRACOWNIKÓW PLK

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest spółką wobec, której nadzór właścicielski w imieniu Skarbu Państwa sprawuje Minister Infrastruktury. Będąc spółką rządową wpisuje się w politykę socjalną rządu. Stąd dbałość o wynagrodzenia, zrozumienie spraw pracowniczych i dodatkowe wypłaty.

Oczywiście jest to realizowane w oparciu o roczny plan rzeczowo-finansowy i decyzje organów statutowych Spółki. PLK zarządza majątkiem Skarbu Państwa i realizuje programy rządowe dedykowane kolei w zakre-

sie utrzymania infrastruktury kolejowej (torowej) i modernizacji linii kolejowych. Kluczowym zadaniem Spółki jest także bezpieczne prowadzenie ruchu pociągów.

Realizacja nałożonych zadań na Spółkę jest stale monitorowana. Ma to bezpośrednie przełożenie na ocenę i rozliczanie kadry kierowniczej na wszystkich szczeblach, a jedną z form jest zarządzanie przez cele oraz system premii i nagród.

Bieżące wyniki finansowe PLK, pomimo wielu złożonych utrudnień

spowodowanych sytuacją zewnętrzną są pozytywne, a w niektórych parametrach lepsze niż planowano.

Ma to wpływ na poziom wynagrodzeń, które poprzez kilka dobrych decyzji Zarządu Spółki systematycznie wzrastają.

Oczywiście nie byłoby to możliwe bez inicjatyw i wskazywania potrzeb pracowniczych przez związki zawodowe działające w PLK, a szczególnie Sekcję Zawodową Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”.

Jednym z przykładów uznania pracowników Spółki jest wypłata na-

Dokończenie na stronie 5

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

24 listopada 2022 r.

Rada Nadzorcza PKP Polskie Linie Kolejowe w listopadzie odbyła swoje posiedzenie w siedzibie Spółki oraz w formie wideokonferencji. Zostało ono poprzedzone spotkaniem Komitetu ds. Inwestycji, który m.in. analizował realizację planu inwestycyjnego i omawiał najistotniejsze problemy wpływające na opóźnienia niektórych inwestycji.

Opóźnienia realizacji inwestycji

Rada Nadzorcza wykonując czynności nadzorcze zajmowała się rozpatrzeniem informacji Zarządu, w sprawie realizacji inwestycji i programów inwestycyjnych, których realizacja wynika z uchwał Rady Ministrów (KPK, Program Kolej Plus, Program przystankowy).

Największy z nich Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku (KPK) jest programem wieloletnim, obejmującym inwestycje na liniach kolejowych, które dofinansowane są przez Ministerstwo Infrastruktury, o łącznej wartości 76,7 mld zł.

Jego terminowe prowadzenie przez Centrum Realizacji Inwestycji (CRI) ma kluczowy wpływ na wykonanie planu inwestycyjnego w bieżącym roku. Wykonanie planu jest traktowane priorytetowo przez Zarząd Spółki, Radę Nadzorczą i Walne Zgromadzenie.

Rada kolejny raz zwróciła uwagę na inwestycje, których ryzyko opóźnienia może spowodować utratę planowanych środków finansowych z funduszy UE. Największe niewykonanie robót występuje m.in. na inwestycjach: GSM-R, 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, Waliszew-Zegrze, 182 Tarnowskie Góry-Zawiercie, 25 Skarżysko Kamienna-Sandomierz.

Przyczyny opóźnień w realizacji inwestycji są bardzo złożone i często Spółka nie ma na nie wpływu. Głównie odnosi się to do wykonawców (braki i coraz droższe materiały, wzrosty cen, problemy ze znalezieniem podwykonawców itp.), którzy w wielu przypadkach wykazują ograniczony potencjał wykonawczy, co skutkuje mniejszym wykonaniem robót niż wynika to z umowy.

Waloryzacja i postępowania dyscyplinarne

Spółka jest aktywna w zakresie pozyskania bieżącego finansowania robót

oraz wprowadzenia mechanizmu waloryzacji kontraktów (zwiększenie środków finansowych o ok. 10 % niż wynika to z podpisanych wcześniej umów), na które przeznaczają już ponad 600 mln zł.

Na wniosek Rady zapoznaliśmy się z informacją o wyciągnięciu konsekwencji służbowych wobec pracowników, którzy z racji bieżącego nadzoru, rażących zaniedbań, nierzetelnego wykonywania zadań i raportowania stanu inwestycji zostali ukarani (zmiana stanowiska, obniżenie wynagrodzenia), wypowiedziano im umowę o pracę albo są w trakcie postępowania wyjaśniającego.

Koniec roku to czas podsumowań i rozliczeń, co skupia się głównie na odpowiedzialnych za przebieg i realizację procesów inwestycyjnych. Niestety nasilenie postępowań dyscyplinarnych (rozliczeń) w CRI jest widoczne i dotyczy ponad 20 osób.

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

Decyzje UE o KPO uderzają w kolej

Wstrzymanie przez Komisję Europejską należnych Polsce środków finansowych z Krajowego Programu Odbudowy (KPO) powoduje negatywne skutki i wymierne straty dla PLK, spółek zależnych oraz wykonawców i podwykonawców, realizujących modernizację linii kolejowych.

Problem ten bardzo mocno został zasygnalizowany przez wykonawców na Kongresie Kolejowym (17.11.2022 r.), którzy zarzucili Ministerstwu Infrastruktury i PLK brak przetargów na duże kontrakty. Ich zdaniem prowadzi do problemów finansowych firm wykonujących budowę na rzecz PLK, zwolnień pracowników, zagrożenia upadkiem mniejszych firm i producentów urządzeń.

Bieżące problemy wykonawców przeradzają się wręcz w historię, której zamierzona eskalacja może nastąpić w połowie przyszłego roku.

Brak środków z KPO spowodowało 1,5 roczne opóźnienia w realizacji planów inwestycyjnych, unieważnienie wielu przetargów, co przy utrzymującej się inflacji i wzroście cen wykonawstwa robót przynosi wymierne straty dla PLK. Dodatkowym problemem oprócz wzrostu kosztów

robót i materiałów jest ich dostępność, która często bywa utrudniona.

W całej sprawie występują także coraz wyższe koszty utraconych możliwości, które ponosi cała grupa PLK (m. in. zmniejszenie efektywnego czasu pracy, zakupionych za miliony zł. maszyn do robót torowych przy jednoczesnym ponoszeniu z tego tytułu wielkich kosztów amortyzacji).

Brak środków z KPO i w konsekwencji wstrzymanie niektórych przetargów na roboty modernizacyjne może mieć także negatywne skutki na zatrudnienie w Centrum Realizacji Inwestycji w zespołach projektowych, które w najbliższych kilkunastu miesiącach zakończą realizację bieżących modernizacji.

Dokapitalizowanie spółek zależnych

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 dziewięciu miesięcy br. wyniki finansowe dwóch spółek były lepsze niż wynikało to z planów. Przychody spółek są uzyskiwane przede wszystkim z robót inwestycyjnych i utrzymaniowych. Po rozliczeniu IV kwartału br., w sposób istotny poprawią się wyniki finansowe spółek (rozliczanie robót za zwiększone wykonawstwo, płatności faktur za wykonane roboty itp.).

W prognozowanych wynikach na koniec roku, wszystkie spółki mają osiągnąć wynik dodatni, w dwóch przypadkach lepszy niż zakładał plan na 2022 r., lecz wyniki te będą prawdopodobnie gorsze niż w 2021 r.

W prezentowanej informacji znalazło się także zestawienie dotyczące właściwego i terminowego wykorzystania środków finansowych, pochodzących z dokapitalizowania (środki budżetowe przekazane przez Ministerstwo Infrastruktury do PLK, a następnie do czterech spółek na zakup maszyn do robót torowych np. podbijarek, pociągów sieciowych, pallownic i budowy hal do prowadzenia robót utrzymaniowo-naprawczych maszyn).

Dyskusja skupiła się przede wszystkim na wykorzystaniu środków finansowych z dokapitalizowania na budowę nowych zapleczy technicznych (głównie hale do przeglądów i napraw maszyn). Szczególnie skomplikowaną sytuacją ma

Dolkom we Wrocławiu. Spółka oprócz bieżącej działalności remontowo-naprawczej maszyn do robót torowych, produkcji do nich części zamiennych oraz prowadzenia robót torowych utrzymaniowych i inwestycyjnych musi podejmować działania związane z przeniesieniem swojej siedziby do nowej lokalizacji.

Również PPM-T planuje w ramach otrzymanych środków, budowę centrum serwisowego w Gdańsku (w tym hala napraw maszyn i pojazdów torowych poziomu P3-P5).

PKP Telkol

Rada Nadzorcza zapoznała się z informacją Zarządu PLK przygotowaną dla Walnego Zgromadzenia, o stanie zaawansowania przejęcia spółki PKP Telkol.

Pomimo objęcia tej informacji klauzulą tajności trudno o niej nie wspomnieć, chociażby w kontekście pikiety, która została zorganizowana przez Sekcję Zawodową Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” przed siedzibą Ministerstwa Aktywów Państwowych, gdzie związek domagał się przejęcia pracowników PKP Telkol przez PLK (więcej w petycji na www.plk.ksk.org.pl).

Odbyła się ona 12.10.2022 r. Również w tym dniu PLK złożyła do PKP S.A. ofertę zakupu 100 % udziałów PKP Telkol. W wymaganym terminie PKP S.A. złożyła swoją ofertę sprzedaży. Niestety strony różnią się w swoich oczekiwaniach finansowych.

Sprawa trwa już od blisko trzech lat. Być może dwa Walne Zgromadzenia (każda z wymienionych spółek ma inne walne, co wynika z nadzoru sprawowanego przez dwa różne ministerstwa) łatwiej się dogadają niż zarządy.

W tym samym czasie PLK ogłasza przetargi i zleca roboty z obszaru telekomunikacji, a w PKP Telkol pracownicy pytają co dalej z nimi, ile jeszcze potrwa ta niepewność związana z ich zatrudnieniem i dalszym bytem spółki?

Aport gruntów później niż zakładano

Pomimo upływu ponad dwudziestu lat od uchwalenia Ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji PKP, żaden rząd i żaden minister właściwy do spraw transportu, nie doprowadził do uporządkowania spraw własności gruntów, pod liniami kolejowymi oraz składników infrastruktury kolejowej.

Wydawało by się, że ta oczywista zależność (tor umiejscowiony jest na gruncie) powinna być już dawno uregulowana. Wspomniana wyżej ustawa wskazuje na rozwiązanie tego problemu w formie aportu gruntów, zarządzanych przez PKP S.A. do zarządcy infrastruktury kolejowej jakim jest PLK. Jednak dotychczas z róż-

nych przyczyn tego nie zrobiono (m.in. ustawa przed jej nowelizacją nie zwalniała transakcji z konsekwencji podatkowych).

Dopiero obecny rząd poprzez nowelizację ustawy (Sejm uchwalił Ustawę o komercjalizacji i restrukturyzacji PKP 09.06.2022 r.) wprowadził 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.

Obecnie trwają przygotowania do ostatecznego określenia działań i składników infrastruktury (m. in. znaczna część z umowy D50), ich przygotowania i właściwa procedura wyceny. Pozostaje mieć nadzieję, że wszystkie osoby odpowiedzialne i zaangażowane w realizację tego projektu (ZCP) mają świadomość upływającego czasu (umowę pomiędzy PKP S.A. a PLK w sprawie aportowania ZCP podpisano w 2017 r., a ostatnia nowelizacja ustawy daje narzędzia) i konieczności jego zakończenia do końca sierpnia 2023 r. To jest odpowiedzialność za wykonanie zadania, ale także odpowiedzialność polityczna.

Opóźnienia głównie z winy przewoźników

Rada analizowała na podstawie przygotowanych przez Zarząd materiałów, opóźnienia pociągów pasażerskich, podczas prowadzenia inwestycji za trzeci kwartał 2022 r. Wynika z nich, że ilość opóźnień z winy PLK pomimo prowadzonych prac inwestycyjnych zmniejsza się.

Analiza dotyczy m.in. porównania czterech kwartałów z roku 2021 oraz dotychczasowego okresu 2022 r., w zakresie liczby minut opóźnień pociągów, opóźnień z winy PLK, z winy Centrum Realizacji Inwestycji i z winy przewoźników. Prowadzenie ruchu pociągów z równocześnie prowadzonymi na szeroką skalę pracami modernizacyjnymi jest zagadnieniem trudnym i wymaga stałego nadzoru, dobrych relacji z przewoźnikami oraz reagowania w różnych sytuacjach.

Większość opóźnień wynika z winy przewoźników. Szczególnie widać to było w okresie wakacji. Było to spowodowane m. in. dłuższymi postojami na peronach (IC tłumaczy, że większa ilość podróży z bagażami znacznie wydłuża wsiadanie i wysiadanie z pociągów), lokomotywami EU-07, które mają ograniczoną prędkość).

Dodatkowa premia

Z analizy zatrudnienia i wykonania funduszu wynagrodzeń za dziesięć miesięcy br. wynika, że Spółka pracuje mniejszym zatrudnieniem niż planowano o ok. 400 etatów. Ma to bezpośrednie przełożenie na poziom wykorzystania funduszu wynagrodzeń. Pomimo zwiększonych kosztów, wypłat za godziny nadliczbowe (wzrost w porównaniu do ubiegłego roku o ok. 7 %) i odpraw emerytalnych (większe zainteresowanie odejściem na emeryturę), w funduszu wynagrodzeń występują oszczędności.

Najwięcej godzin nadliczbowych wypracowuje zespół inżynierii ruchu (ok. 87 % wszystkich godzin w PLK, wzrost do analogicznego okresu 2021 r. o ok. 10 %). W bieżącym roku zatrudnienie zmniejszyło się już o ponad 2500 pracowników (odejścia na emeryturę ponad 1200 osób), a do Spółki zostało przyjętych ok. 1800 pracowników.

W tym punkcie obrad zapytałem o decyzję Zarządu w sprawie wysokości wypłaty dodatkowej premii dla pracowników PLK, zgodnie z wcześniej składanymi deklaracjami.

W odpowiedzi podtrzymała została deklaracja o wypłacie premii po rozliczeniu listopada (wypłata nagrody z okazji Święta Kolejarza, zaległe WD, wypłaty dla odznaczonych odznaczeniami państwowymi i resortowymi itp.), co pozwoli na bardziej precyzyjne wyliczenie kwoty możliwej do dodatkowej wypłaty.

Rada Nadzorcza poparła wniosek o wypłacie wszystkich oszczędności z funduszu w grudniu br., w kwocie największej na ile będzie to możliwe.

Inne tematy

Rada zajmowała się również m.in. następującymi sprawami: sytuacją finansową PLK (porównywalna jak miało to miejsce w poprzednim miesiącu), rozpatrzeniem comiesięcznej informacji Zarządu ws. realizacji projektu „Budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PLK, gospodarką materiałową (przychody ze sprzedaży materiałów odzyskanych w trakcie robót inwestycyjnych, które zdaniem PKP S.A. powinny być zwrócone tej spółce), roszczeń przewoźników kolejowych wynikających ze stawek dostępu do infrastruktury (sprawy sądowe przeciwko PLK i Skarbowi Państwa), raportem o bezpieczeństwie na sieci w III kwartale 2022 r., sprawozdaniem o wydatkach na usługi prawne, doradcze i marketingowe oraz przeglądem uchwał przyjętych przez Zarząd PLK (od ostatniego posiedzenia Rady).

Henryk Sikora

Dokończenie ze strony 1

Ewa Marchewka, Artur Mazur, Marian Pabianek, Leszek Samulski, Dorota Stawowska, Ireneusz Szczepan Szymczak.

Oznakę honorową „Zasłużony dla Kolejnictwa” otrzymali: Maria Armatys, Szczepan Baiński, Damian Baron, Krzysztof Białowąs, Adam Brzozowski, Mirosław Stanisław Cichy, Jolanta Cichy, Adam Dorsz, Wojciech Flakus, Zdzisław Gajda, Maria Gil, Jolanta Głyda, Marek Grzegorek, Dorota Guzek, Roman Henkiel, Andrzej Jaworski, Edward Klassen, Tomasz Klimpel, Dariusz Kowalewski, Arleta Krupiarz, Mariusz Lewandowski, Grzegorz Majewski, Andrzej Malik, Ilona Napieralska, Andrzej Nowak, Marek Nowicki, Bartłomiej Oczkowiec, Paweł Oczkowski, Stanisław Ostapowicz, Gerard Pannek, Henryk Piwowarczyk, Konrad Rejek, Andrzej Siekalski, Katarzyna Siemak, Wiesław Skwarek - Specjalista Automatyki, Piotr Słodziński, Stanisław Stęchły, Danuta Szyca, Tomasz Śliwa, Anna Tomporek, Marek Tworzydło, Wiesław Waśniowski, Stanisław Wieczorek, Krzysztof Włodarczyk, Wojciech Wojciechowski, Dorota Zasada-Mucha, Grażyna Zelek, Andrzej Żbikowski. W imieniu odznaczonych głos zabrał Marek Moczulski. Swoim krótkim wystąpieniem zachęcił wszystkich wyróżnionych do wspólnego, głośnego powiedzenia DZIĘ-KU-JE-MY.

Po ceremonii wręczania odznaczeń głos zabrał minister Adamczyk. Powiedział m.in.: Państwa służba w trudnych czasach jest niezwykle cenna dla Polski. Jest to szczególnie widoczne w takich okolicznościach jak wojna czy pandemia. Pracują Państwo coraz lepiej i pasażerowie to doceniają. Warunki Państwa pracy systematycznie się poprawiają. Dzięki rządowym programom w ciągu ostatnich 7 lat infrastruktura kolejowa poprawiła się w około 850 miejscach: na dworcach, stacjach i przystankach. Dzięki prowadzonej strategii taborowej wagony, w których obsługują Państwo pasażerów są coraz bardziej nowoczesne i komfortowe.

Na koniec minister wszystkim zgromadzonym podziękował za wyteżoną pracę i życzył powodzenia na dalszych etapach kariery zawodowej.

Piotr Pazera

Fot. Ryszarda Kołodziejczyk

OBCHODY 104. ROCZNICY POWOŁANIA STRAŻY OCHRONY KOLEI



Fot. K. Stępkowski

W dniu 23 listopada 2022 roku w Pałacu Prymasowskim w Warszawie odbyły się uroczyste Centralne Obchody Święta 104. rocznicy powołania Straży Ochrony Kolei. To właśnie w listopadzie 1918 roku Naczelnik państwa Józef Piłsudski powołał do życia Straż Kolejową jako pierwszą formację w niepodległej Polsce, powierzając jej ważną misję w sektorze bezpieczeństwa państwa.

Tegoroczne obchody Święta Straży Ochrony Kolei zostały zainaugurowane uroczystą Mszą Świętą, odprawioną w Katedrze Polowej w Warszawie przez Jego Ekscelencję ks. bp. dr. Wiesława Lechowicza – Biskupa Polowego Wojska Polskiego. Mszę Świętą koncelebrowali ks. płk. SG Zbigniew Kępa – naczelny kapelan SOK, ks. mjr Marcin Janocha - sekretarz Biskupa Polowego oraz ks. ppor. Łukasz Węglowski - wikariusz katedry polowej. Podniosły charakter uroczystości podkreślała obecność przedstawicieli najwyższych władz państwowych oraz szefów służb i formacji mundurowych, a także obecność poczty sztandarowego SOK. Oprawę muzyczną i liturgiczną Mszy św. zapewnili funkcjonariusze SOK.

W wygłoszonej homilii Biskup Polowy WP dr Wiesław Lechowicz podkreślił znaczenie formacji dla bezpieczeństwa wewnętrznego państwa polskiego oraz podziękował funkcjonariuszom SOK za wzorową służbę, podczas działań wywołanych kryzysem migracyjnym na granicy Polski z Białorusią i zaangażowanie się w zapewnienie bezpieczeństwa obywatelom Ukrainy, którzy masowo przemieszczali się środkami komunikacji kolejowej po wybuchu

konfliktu na terytorium Ukrainy.

W swojej homilii ks. Biskup zwrócił się do przedstawicieli formacji szczególnie wymownymi słowami „Niech więc zwycięski Chrystus otoczy Was szanowni funkcjonariusze i pracownicy SOK swoją opieką i swoim błogosławieństwem byście odnosili zwycięstwa w Waszej pracy, w Waszym życiu osobistym i rodzinnym. Zwycięstwa, które będą zapowiedzią tego ostatecznego i najważniejszego zwycięstwa.”

Dalsza część uroczystości odbyła się w Pałacu Prymasowskim w Warszawie. Komendant Główny SOK dr inż. Józef Hałyk powitał wszystkich zaproszonych gości, funkcjonariuszy i pracowników SOK. Podziękował za pomoc i wsparcie wszystkim osobom zasłużonym dla formacji, w szczególności wszystkim funkcjonariuszom i pracownikom SOK.

Swoją obecnością uroczystość uświetnili m.in. Pan Andrzej Bittel – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Wiceprezes Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Mirosław Skubiszyński. W uroczystości uczestniczyli także przedstawiciele organizacji związkowych (SZIK reprezentowali H. Sikora i S. Kokot).

Podczas uroczystości nie mogło zabraknąć podziękowań dla funkcjonariuszy i pracowników SOK, którym medale za osiągnięcia w służbie wręczył Pan Andrzej Bittel – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury w asyście Pana dr. inż. Józefa Hałyka - Komendanta Głównego SOK.

Na podstawie informacji ze strony www.kgsok.pl

O TYM WARTO WIEDZIEĆ

Jeżeli organizacje związkowe działające w zakładzie pracy (u pracodawcy) nie przedstawiły w wymaganym terminie wspólnego stanowiska w sprawie ustalenia Regulaminu Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych (lub zmian do Regulaminu), pracodawca otrzymał odrębne uwagi od każdego z działających u niego związków. Wobec tego, po ich rozpatrzeniu, decyzję w sprawie

Regulaminu ZFŚS podejmuje samodzielnie.

Czy w takim przypadku związek może zakwestionować ten tryb i wystąpić do sądu o unieważnienie decyzji pracodawcy?

Zdaniem Sądu Najwyższego powództwo o stwierdzenie nieważności decyzji pracodawcy w sprawie ustalenia Regulaminu ZFŚS nie jest przewidziane w ustawie, a więc nie przysługuje związkowi zawodowemu.

Związek zawodowy nie ma roszczenia o unieważnienie przez sąd decyzji pracodawcy w sprawie ustalenia Regulaminu

ZFŚS Mówi o tym jeden z najnowszych wyroków SN z 10 marca 2021 r., sygn. akt II PSKP 16/21.

Warto pamiętać!

Gdy u danego pracodawcy działa kilka związków zawodowych i w odpowiednim terminie nie przedstawią we właściwym trybie stanowiska, m.in. co do Regulaminu ZFŚS, pracodawca nie musi w określonych sytuacjach zabiegać o uzyskanie uzgodnienia Regulaminu i może ustalić go samodzielnie, po rozpatrzeniu stanowisk odrębnych. Związek nie może podważyć takiej decyzji w sądzie.

(H.S.)

SKORZYSTAJ Z REKOMPENSATY DO EMERYTURY

Ustawa z dnia 19 grudnia 2008 r. o emeryturach pomostowych wprowadziła rekompensaty dla osób, które przed 1 stycznia 2009 r. pracowały przez co najmniej 15 lat w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze (praca na kolei), ale nie nabyły z tego tytułu prawa do wcześniejszej emerytury. Przy ustalaniu 15-letniego okresu pracy w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze mogą zostać uwzględnione jedynie okresy, w których praca ta była wykonywana stale i w pełnym wymiarze czasu pracy.

Nie zostaną natomiast zaliczone okresy niewykonywania pracy, za które wypłacono wynagrodzenie lub świadczenia z ubezpieczenia społecznego w razie choroby i macierzyństwa.

Rekompensata nie przysługuje osobie, która ma ustalone prawo

do emerytury pomostowej albo do wcześniejszej emerytury z tytułu pracy wykonywanej w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze (emerytura pomostowa albo rekompensata).

Osoba ubiegająca się o rekompensatę powinna do wniosku o emeryturę dołączyć świadectwo pracy lub zaświadczenie potwierdzające wykonywanie pracy w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze, wystawione przez zakład (pracodawcę).

Wysokość rekompensaty uzależniona jest m.in. od: długości okresów składkowych i nieskładkowych, długości okresu wykonywania pracy w szczególnych warunkach lub w szczególnym charakterze i wieku pracownika starającego się o rekompensatę (wiek do dnia 31 grudnia 2008 r.).

Rekompensata nie jest oddziel-

nym świadczeniem pieniężnym. Stanowi ona dodatek do kapitału początkowego i łącznie z tym kapitałem podlega waloryzacji, a w efekcie powiększy podstawę obliczenia emerytury. Wysokość rekompensaty będzie wykazana w decyzji ustalającej wysokość emerytury.

Rekompensata i kapitał początkowy podlegały następnie waloryzacji przeprowadzanej corocznie w czerwcu oraz waloryzacji kwartalnym uzależnionym od miesiąca przejścia na emeryturę.

Rekompensata dla osób z dużym stażem pracy na kolei ma znaczący wpływ na wysokość ich emerytur.

ZUS sam nie ustalił rekompensaty. Należy bezwzględnie pamiętać, że ustalenie rekompensaty następuje na wniosek ubezpieczonego o emeryturę.

(na podstawie obowiązujących przepisów, opr. H.S.)

Dokończenie ze strony 1

grody z okazji Święta Kolejarza w wysokości 620 zł dla pracownika co wynika z zapisów Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy.

Uchwałą o uruchomieniu dodatkowej wypłaty nagród za 2022 r. dla pracowników Spółki podjął Zarząd PLK na posiedzeniu w dniu 6 grudnia 2022 r.

Z informacji przekazanych przez

Biuro Spraw Pracowniczych Centrali PLK wynika, że wypłatą nagrody objęci są pracownicy będący w stanie zatrudnienia na dzień 1 grudnia 2022 r. z wyłączeniem pracowników zatrudnionych po 31 sierpnia 2022 r.

Nagroda przysługuje również pracownikom, przebywającym na krótkotrwałych urlopach bezpłatnych (do 1 miesiąca), w związku z powołaniem do terytorialnej służby wojskowej lub

na okres trwania ćwiczeń wojskowych.

Wysokość nagrody dla każdego uprawnionego pracownika wyniosła 1400 zł i została dokonana z wypłatą wynagrodzeń za miesiąc listopad 2022 roku.

Miesiąc grudzień także obfituje w dodatkowe wypłaty wynikające z tytułu pracy, ZFŚS oraz inne bonusy.

Henryk Sikora

ZAGADKA

W jakim mieście 27 listopada 2022 r. poświęcono odrestaurowaną kapliczkę kolejarską Matki Bożej Królowej Polski?

Nagrody rozlosujemy wśród osób, które prawidłowe odpowiedzi nadesłały do 13 stycznia 2023 r. Można

je przysyłać na kartkach pocztowych pod adresem: Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa lub pocztą elektroniczną pod adresem: plk@ksk.org.pl z dopiskiem „Zagadka 188”, 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 187. nagrodę wylosował Artur Siedlarz z Chybia i czytelnik z Tarnowskich Gór. Gratulujemy.

Red.

UROCZYSTOŚCI W OSTROWIE WIELKOPOLSKIM



W sposób niezwykle uroczysty i podniosły obchodzono w tym roku Święto Kolejarza organizowane przez Komisję Zakładową NSZZ „Solidarność” w Zakładzie Linii Kolejowych w Ostrowie Wlkp.

W przededniu kolejarskiego święta 24 listopada 2022 r. o godz. 18.30 w Kościele Św. Pawła w Ostrowie Wlkp. odprawiona została Msza św. w intencji pracowników, emerytów i rencistów oraz z okazji 15. rocznicy poświęcenia sztandaru OZ NSZZ „Solidarność” w ZLK w Ostrowie Wlkp.

Obecne na Mszy św. pocztę sztandarową, dyrekcja, pracownicy zakładu oraz zaproszeni goście wysłuchali homilii wygłoszonej przez kapelana kolejarzy ks. kan. Jacka Kitę.

Ksiądz proboszcz w kazaniu odniósł się do świadectwa życia i postawy św. Katarzyny patronki kolejarzy. Podkreślił niezłomność św. Katarzyny porównując do niej codzienną służbę kolejarzy. W nawiązaniu do jubileuszu sztandaru podziękował za obecność pocztu sztandarowego na uroczystościach kościelnych. Dziękując równocześnie dyrekcji i „Solidarności” za organizowanie uroczystości, obecność na pielgrzymkach w Częstochowie i Łagiewnikach. Złożył także życzenia wszystkim kolejarzom.

25 listopada w Ostrowie Wlkp. w restauracji „Borowianka” odbyła się druga część

obchodów Święta Kolejarza oraz 15. rocznicy poświęcenia sztandaru zakładowej „Solidarności”.

Na spotkanie przybyli m.in.: Andrzej Dera, minister w kancelarii prezydenta RP, Marlena Małąg minister rodziny i polityki społecznej, Jan Mosiński i Tomasz Ławniczak posłowie, Andrzej Gola prezes Dolkom Sp. z o.o., Jarosław Lange i Bernard Niemiec przewodniczący regionów NSZZ „Solidarność” w Poznaniu i w Kaliszu. ZLK w Ostrowie Wlkp. reprezentowała zastępca dyrektora pani Emilia Jasińska. Obecni byli również przewodniczący struktur branżowych NSZZ „Solidarność”: Henryk Grymel (Krajowy Sekretariat Transportowców) oraz Henryk Sikora i Zdzisław Jasiński (SZIK). W gronie zaproszonych gości nie zabrakło zaprzyjaźnionych związkowców: Grzegorza Borkowskiego (z Białegostoku) i Piotra Pazery (z Łodzi), którzy przybyli ze swoimi pocztami sztandarowymi.

Goście oraz zasłużeni działacze związkowi za pracę na rzecz zakładu i „Solidarności” w ZLK Ostrów Wlkp. otrzymali pamiątkowe figurki św. Katarzyny. Pocztom sztandarowym wręczono specjalne podziękowania od przewodniczącego Zarządu Regionu Wielkopolska Płd. w Kaliszu Bernarda Niemca.

W swoich wystąpieniach goście dziękując za zaproszenie życzyli ostrowskim kolejarzom sukcesów w pracy zawodowej i społecznej. W sposób szczególny podziękował pan minister Andrzej Dera, który był jednym z fundatorów budowy sztandaru. Nawiązał w swoim wystąpieniu do jego osobistych relacji z przewodniczącym Romanem Zybąłą i swoich związkach z koleją (ukończył technikum kolejowe w Ostrowie Wlkp.). Życzył wszystkim kolejarzom dalszego rozwoju kolei w regionie i satysfakcji z bycia w rodzinie kolejarskiej.

Pani minister Marlena Małąg wywodząca się z rodziny kolejarskiej podkreśliła niezwykłą więź zawodową jaka łączy kolejarzy. Wspomniała, że jako dziecko jechała drewną ręczną z ojcem i po wielu latach miała tę przyjemność w tym roku w Wieruszowie na organizowanych przez „Solidarność” kolejarzy mistrzostwach w wyścigach drewnianych. W podziękowaniu od organizatorów pani minister otrzymała statuetkę dreźny i zaproszenie na przyszły rok na kolejne mistrzostwa.

Po wystąpieniu zaproszonych gości słowa do zebranych skierowała zastępca dyrektora zakładu pani Emilia Jasińska. W swoim wystąpieniu skupiła się na przekazaniu podziękowań pracownikom za dobre wyniki eksploatacyjne jakie osiągnął zakład. Podziękowała obecnym na sali pracownikom za pracę i prosiła o przekazanie tych podziękowań wszystkim pracownikom, którzy pracowali na rzecz zakładu. Na ręce przewodniczącego R. Zybąły złożyła życzenia świętowania kolejnych rocznic poświęcenia sztandaru a obecnym dobrej zabawy.

Po wystąpieniach gości głos zabrał przewodniczący Roman Zybąła podziękował wszystkim za przybycie i życzenia oraz przekazał wyrazy szacunku i uznania dla wszystkich zaangażowanych w działalność związkową. Dalsza część rocznicowego spotkania przebiegała przy poczęstunku i muzyce.

Zdzisław Jasiński



Fot. Andrzej Frankowski



Życzenia Prezesa Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z okazji Świąt Bożego Narodzenia 2022

Z wielką serdecznością przekazuję w imieniu Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. życzenia z okazji Świąt Bożego Narodzenia.

Życzę, aby radość i pokój płynące od żłóbka Bożej Dzieciny promieniowały na naszą codzienność. Niech wigilijny stół łączy nas i jednoczy, a świąteczne spotkania w gronie rodziny i bliskich będą okazją do dzielenia się dobrym słowem i okazywania wdzięczności.

Niech będzie to także czas wolny od trosk, zmartwień i zabiegania.

Wraz z nadchodzącym Nowym 2023 Rokiem przyjmijcie Państwo życzenia zdrowia, wszelkiej pomyślności, a także realizacji osobistych i zawodowych planów. Życzę, by nadchodzące miesiące obfitowały w same dobre i szczęśliwe dni oraz nie opuszczało nas poczucie spokoju ducha.

Ireneusz Merchel
Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A

Jeżeli chcemy przeżyć prawdziwą radość Świąt Bożego Narodzenia, pozwólmY Bogu narodzić się, w naszej duszy.
ks. Jerzy Popiełuszko



Zdrowych, radosnych, pełnych pokoju w sercu i miłości pokonujących wszelkie przeszkody oraz błogosławionego czasu Świąt Bożego Narodzenia, a także Szczęśliwego Nowego Roku 2023, w którym będziemy podejmować ważne wybory dla dobra pracowników i Polski.

życzy
Przewodniczący Rady Sekcji Zawodowej
Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”
Henryk Sikora

Droga rodzinie kolejarska! Najmilsii!

Po raz kolejny w życiu nas wszystkich, oczekujących Bożego Narodzenia, pojawi się Święta Noc, podczas której będziemy kontemplować betlejemski żłóbek i obecnego w nim Jezusa – Maleńką Miłość. Po raz kolejny usłyszymy słowa proroka Izajasza: „Naród kroczący w ciemnościach ujrzał światłość wielką” (9,1). Podążymy w duchowej pielgrzymce do betlejemskiej grotty, by tam z Najświętszą Maryją Panną, św. Józefem i pasterzami łączyć się w wielbieniu Słowa, które stało się Ciałem i zamieszkało wśród nas (por. J 1,14).

Drodzy moi, życzę Wam abyście głęboko odczuli bliskość przychodzącego do nas Zbawiciela i przyjęli Go raz jeszcze do swojego życia, jako przewodnika i nauczyciela.

PozwólmY Mu działać w naszych rodzinach i w naszych wspólnotach. Niech Jezus zamieszka w naszych sercach i umysłach, niech wyprostuje nasze drogi, niech przywróci umiłowanie prawdy i poszanowanie życia. Każdej rodzinie życzę wzajemnego szacunku, miłości, umiejętności przebaczenia, a nade wszystko opieki Świętej Rodziny z Nazaretu.

Niech radość, pomimo różnych lęków, także powodowanych koszmarem wojny za naszą wschodnią granicą, stanie się udziałem nas wszystkich.

Z darem modlitwy i błogosławieństwem przy betlejemskim żłóbku.

H. Eugeniusz Żybirski

Krajowy Duszpasterz Kolejarzy
Boże Narodzenie – 2022 r.

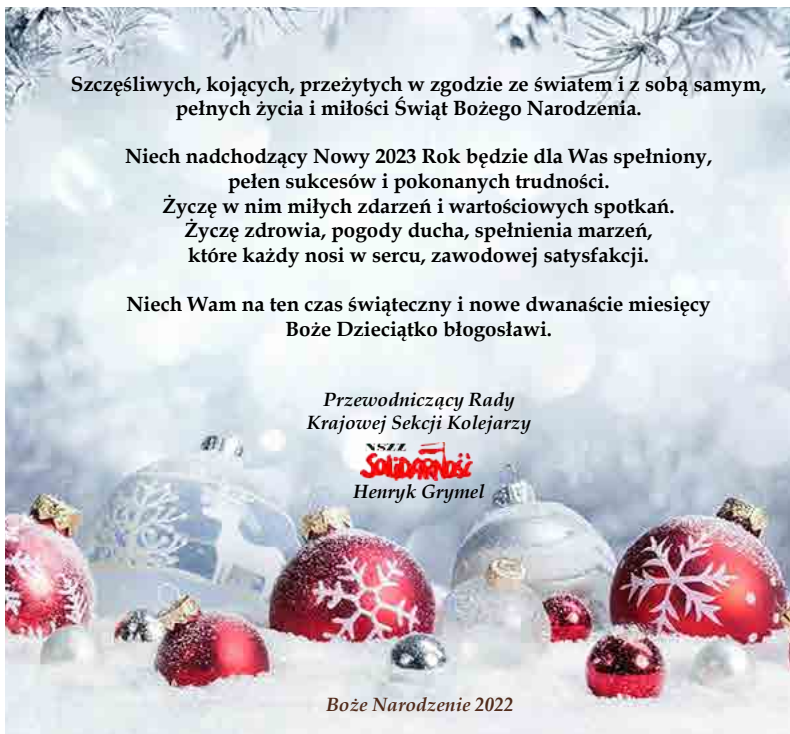
Szczęśliwych, kojących, przeżytych w zgodzie ze światem i z sobą samym, pełnych życia i miłości Świąt Bożego Narodzenia.

Niech nadchodzący Nowy 2023 Rok będzie dla Was spełniony, pełen sukcesów i pokonanych trudności.

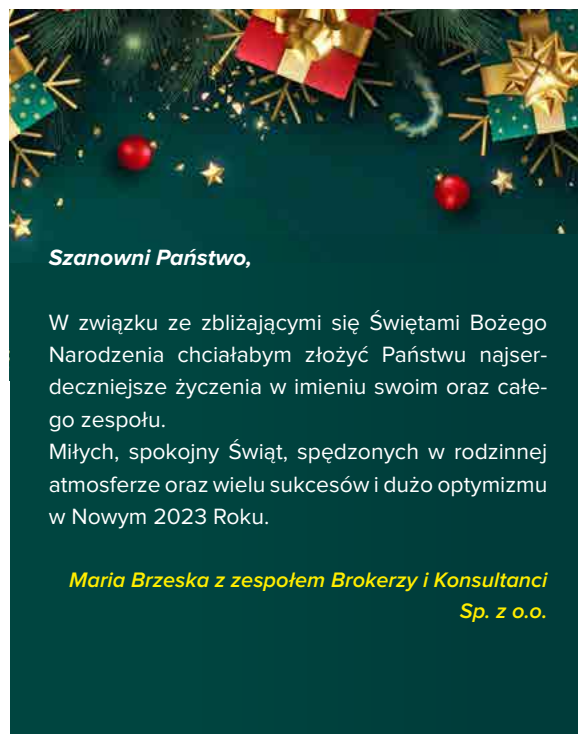
Życzę w nim miłych zdarzeń i wartościowych spotkań.
Życzę zdrowia, pogody ducha, spełnienia marzeń,
które każdy nosi w sercu, zawodowej satysfakcji.

Niech Wam na ten czas świąteczny i nowe dwanaście miesięcy
Boże Dzieciątko błogosławi.

Przewodniczący Rady
Krajowej Sekcji Kolejarzy
NSZZ „Solidarność”
Henryk Grymel



Boże Narodzenie 2022



Szanowni Państwo,

W związku ze zbliżającymi się Świątami Bożego Narodzenia chciałabym złożyć Państwu najserdeczniejsze życzenia w imieniu swoim oraz całego zespołu.

Miłych, spokojny Świąt, spędzonych w rodzinnej atmosferze oraz wielu sukcesów i dużo optymizmu w Nowym 2023 Roku.

Maria Brzeska z zespołem Brokerzy i Konsultanci
Sp. z o.o.

ULGI PRZEJAZDOWE DLA PRACOWNIKÓW I CZŁONKÓW ICH RODZIN ORAZ EMERYTÓW I RENCISTÓW w 2023 r

Uprawnienia do ulgowych usług transportowych zawiera Porozumienie Związku Pracodawców Kolejowych z przewoźnikami z 27 listopada 2013 roku. Pracownicy spółek oraz ich rodziny korzystają ze zniżek na przejazdy kolejami w całym kraju. Pracodawca na pisemny wniosek pracownika, nabywa i przekazuje mu ulgowe usługi transportowe, dające możliwość nabywania odpowiednich biletów na przejazdy.

Pracownicy:

99% w klasie drugiej - wszyscy pracownicy PKP Polskich Linii Kolejowych SA. zatrudnieni co najmniej w połowie wymiaru czasu pracy (nabycie praw do ulgi nie wcześniej niż po upływie okresu próbnego)

99% w klasie dowolnej – pracownicy z co najmniej 5-letnim stażem pracy na kolei

Rodzina pracownika:

80% w klasie drugiej - uprawnieni członkowie rodzin pracowników, tj.:

dzieci (własne oraz przysposobione przez siebie lub współmałżonka, pasierby i dzieci przyjęte w ramach rodziny zastępczej pozostające na utrzymaniu pracownika do czasu ukończenia szkoły podstawowej, gimnazjalnej, szkoły ponadpodstawowej lub ponadgimnazjalnej nie dłużej niż do 24 roku życia oraz studenci studiów pierwszego i drugiego stopnia nie dłużej niż do ukończenia 26 roku życia, a także dzieci niepełnosprawne bez względu na wiek, które były uprawnione do ulgowych przejazdów przed dniem 1 stycznia 2003 r.);

współmałżonek (osoba pozostająca w związku małżeńskim z pracownikiem w rozumieniu przepisów Kodeksu rodzinnego i opiekuńczego, w stosunku do którego nie została orzeczona separacja, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa) 80% w klasie dowolnej – członkowie rodzin pracowników uprawnionych do klasy dowolnej.

Koszty brutto ponoszone przez pracownika w przypadku nabywania:

99% ulgi w klasie drugiej – koszt pracownika to 7,20 zł (koszt wydania legitymacji), zaś 100% wartości wykupu uprawnienia tj. 1013,83 zł ponosi pracodawca,

dopłata do ulgi w klasie dowolnej (rozszerzenie zakresu) – koszt pracownika to 201,88 zł;

80% ulgi dla dziecka w klasie drugiej – koszt pracownika to 7,20 zł (koszt wydania legitymacji), zaś 100% wartości wykupu uprawnienia tj. 1013,83 zł ponosi pracodawca (tj. analogicznie jak w przypadku wykupu ulgowej usługi transportowej dla pracownika);

80% ulgi dla współmałżonka w klasie drugiej – koszt pracownika to 50% wartości wykupu uprawnienia 506,92 zł (pozostałe 50% kosztów ponosi pracodawca) + koszt wydania legitymacji 7,20 zł co w sumie stanowi kwotę 514,12 zł, dopłata do ulgi dla współmałżonka/dziecka pracownika w klasie dowolnej (rozszerzenie zakresu):

to 201,88 zł (możliwość wykupienia pod warunkiem, że pracownik wykupuje ulgę na przejazdy w klasie dowolnej dla siebie);

a wydanie duplikatu legitymacji – za I duplikat 60,50 zł, za II duplikat – 121,00 zł, za III duplikat – 302,51 zł.

Powyższe opłaty brutto są potrącane z wynagrodzenia pracownika. Wartość wykupionego świadczenia w części sfinansowanej przez pracodawcę podlega opodatkowaniu podatkiem dochodowym od osób fizycznych.

Ulgowe usługi transportowe na rok kalendarzowy 2023 mogą być nabywane nie później niż do 31 marca 2023 r., z wyjątkiem nabywania tych usług dla osób uprawnionych, które zmieniły Pracodawcę lub nabyły do nich prawo po 31 marca 2023 r. lub gdy do tego dnia nie mogły złożyć wniosku z przyczyn od nich niezależnych.

(np. długotrwała choroba poświadczona przez Pracodawcę).

W związku z powyższym pracownicy zainteresowani wykupem powinni złożyć wnioski (dla siebie, członków rodzin) najpóźniej do dnia 24.03.2023 roku. Pracownicy, którzy w 2023 roku nabędą prawo do ulgowych usług transportowych w okresie po 31 marca mogą skorzystać z uprawnienia do ulgi pod warunkiem złożenia wniosku o wykup w terminie nie później niż do 25-go dnia kalendarzowego od zawarcia umowy o pracę (innej niż umowa na okres próbny).

W celu otrzymania ulgowej usługi transportowej wnioski należy składać:

- w przypadku pracowników sekcji eksploatacji - w biurach poszczególnych sekcji (ISE).

W przypadku pracowników biur zakładów, emerytów i rencistów - w Dzia-

łach Spraw Pracowniczych w odpowiednich biurach zakładu.

Pracownicy, którzy posiadają legitymacje na 2022 r. mogą złożyć wnioski o przedłużenie terminu ważności legitymacji na 2023 rok.

Pracownicy, którzy chcą wykupić nową legitymację ważną w 2023r. składają wnioski o nabycie legitymacji na 2023 rok.

Bilety okresowe i sieciowe

Ceny biletów okresowych imiennych odcinkowych i sieciowych na rok 2023 dla osób uprawnionych do ulgowych usług transportowych (UUT) z ulgą 99 % zostaną podwyższone o 12,3 % w stosunku do cen obowiązujących w 2022 r. i wynosić będą (w złotych):

1. W PKP Intercity S.A.
bilet sieciowy roczny: kl. 2 - 280,29, kl. 1 - 392,15.
bilet odcinkowy miesięczny: kl. 2 - 46,93, kl. 1 - 56,53.
2. Koleje Małopolskie Sp. z o.o.
bilet sieciowy roczny: 252,21,
bilet odcinkowy miesięczny: 21,66.
3. Koleje Śląskie Sp. z o.o.,
bilet sieciowy roczny: 252,61,
bilet odcinkowy miesięczny: 21,66.
4. Polregio S.A.
bilet sieciowy roczny: 252,61,
bilet odcinkowy miesięczny: 21,66.
5. Koleje Mazowieckie Sp. z o.o.
bilet sieciowy roczny: 252,61,
bilet odcinkowy miesięczny: 21,66.
6. Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o.
bilet sieciowy roczny: 252,61,
bilet odcinkowy miesięczny: 21,66.
7. Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
bilet sieciowy roczny: 252,61,
bilet odcinkowy miesięczny: 21,66.
8. Koleje Dolnośląskie S.A.
bilet odcinkowy miesięczny: 21,66.
9. Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.
bilet odcinkowy miesięczny: 16,85.
10. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
bilet odcinkowy miesięczny: 22,15 (w biletomacie), 22,19 (w kasie biletowej).

Niektórzy przewoźnicy w swojej ofercie mają także bilety sieciowe kwartalne, które są proporcjonalnie droższe niż bilety miesięczne.

Roman Kowalski

POWIEDZIELI ...

„Program Kolej Plus to program walki z wykluczeniem komunikacyjnym w wielu polskich regionach. Usprawnimy komunikację między wieloma miastami a ośrodkami wojewódzkimi. To pierwszy tego typu program, w którym rząd współpracuje z samorządem i współfinansuje zgłoszone przez lokalne społeczności projekty.

Jestem pewien, że takie inwestycje staną się dodatkowym impulsem rozwojowym dla każdego regionu, w którym będą przeprowadzone”.

Powiedział **Andrzej Bittel** wiceminister infrastruktury, sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnik rządu ds. przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu 27.09.2022 r. po ogłoszeniu pierwszego przetargu na budowę nowej linii kolejowej z Wielunia do Łodzi z rządowego Programu Kolej Plus.

&&&

„Mieszkańcy Wielunia oraz południowej części województwa dzięki budowie nowych przystanków będą mogli korzystać z pociągów w codziennej komunikacji do pracy lub szkoły oraz celach turystycznych.

Podróże koleją to wybór jednego z najbardziej ekologicznych środków transportu spośród komunikacji zbiorowej”.

Powiedział **Ireneusz Merchel**, Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. po ogłoszeniu przetargu (27.09.2022 r.) na budowę nowej linii łączącej linię kolejową nr 131 (Chorzew Siemkowice) z linią kolejową nr 181 (Wieluń), która połączy Wieluń z Łodzią. Szacuje się, że czas przejazdu wyniesie ok. 1 godziny i 39 minut.

&&&

„Trzeci kwartał tego roku przyniósł rekordowe wyniki w kolejowych przewozach osób. Duże wzrosty liczby pasażerów odnotowano w wakacje. Wrzesień pod tym względem był nieco słabszy, jednak liczba pasażerów w tym miesiącu i tak była rekordowa w ostatnich dziesięciu latach. Duże zainteresowania koleją cieszy, ale to również szereg wyzwań dla przewoźników: dostosowanie częstotliwości kursowania pociągów do potrzeb i zapewnienie odpowiedniej ilości taboru. Sprostanie tym oczekiwaniom będzie determinowało dalsze wzrosty przewozów”.

Powiedział **Ignacy Góra**, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego komentując wyniki przewozowe pasażerów (28.10.2022 r.).

&&&

W swojej wypowiedzi szef resortu infrastruktury zaznaczył, że przywrócenie odpowiedniego szacunku dla munduru kolejarskiego jest jednym ze znaków rozpoznawczych obecnego rządu. Następnie odniósł się do rządowych programów inwestycyjnych, które dzięki zaangażowaniu i ciężkiej pracy kolejarzy zmieniają polską kolej.

„W ciągu ostatnich 7 lat zmodernizowanych zostało 288 stacji i 427 przystanków kolejowych. Powstało też 71 zupełnie nowych przystanków. Zmodernizowaliśmy i wybudowaliśmy niemal 80 dworców kolejowych. To oznacza, że w ponad 850 miejscach infrastruktura pasażerska albo znacząco się poprawiła, albo została wzniesiona od podstaw”.

Powiedział **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury na gali z okazji Święta Kolejarza, która odbyła się 14.11.2022 r. w Teatrze Wielkim w Warszawie.

&&&

„Podejmując decyzję zarząd IC nie mógł zapomnieć, że 2022 rok po niespełna 11 miesiącach jest rekordowy – w tym czasie z usług przewoźnika skorzystało ponad 50 mln pasażerów, a okres ten był naznaczony pandemią, kryzysem uchodźczym wywołanym agresją Rosji na Ukrainę czy niezwykle wysokim zainteresowaniem podróżami koleją m.in. w okresie wakacji. Nie byłoby możliwe ich osiągnięcie, gdyby nie zaangażowanie i wysiłek tysięcy pracowników PKP Intercity. Wynegocjowane warunki płacowe są z jednej strony podziękowaniem dla pracowników za trud, z drugiej zaś zachętą do dalszego wysiłku i zaangażowania”.

Powiedziała **Katarzyna Grzduk** rzecznik prasowy PKP IC po podpisaniu 16.11.2022 r. porozumienia płacowego, które mówi m.in. o podwyższeniu wynagrodzenia zasadniczego dla każdego pracownika IC o kwotę 700 zł. (w dwóch terminach 2023 r.).

&&&

„Wygrywa dialog i rozmowy. (...) Nastąpiło zbliżenie i chyba to będzie sprawa najłatwiejsza – odmrożenie Zakładowego Funduszu Świadczeń Socjalnych na rok 2023, czyli obli-

czanie tego funduszu nie będzie na podstawie ostatniego półrocza 2019 roku, tylko na podstawie ostatniego półrocza 2022 roku. Wreszcie historyczna data, jeżeli to się uda, że Fundusz Socjalny będzie obliczany już na bieżąco, a nie z poślizgiem, tak jak to było za czasów Platformy Obywatelskiej i PSL-u, że Fundusz na rok 2016 był obliczany z ostatniego półrocza 2010 roku. To był dla nas wielki skandal i nieporozumienie”.

Powiedział **Piotr Duda** Przewodniczący NSZZ „Solidarność” po spotkaniu przedstawicieli „Solidarności” z premierem Mateuszem Morawieckim i przedstawicieli Rządu w sprawie postulatów wcześniej wysuniętych przez związek 17.11.2022 r.

&&&

„W akcji zimowej prowadzonej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. może uczestniczyć kilkanaście tysięcy osób. Wykorzystujemy monitoring warunków atmosferycznych, aby zespoły pracowników i sprzęt do odśnieżania jak najlepiej zapewniły przejezdność linii. Bieżąca współpraca z przewoźnikami ułatwia organizację podróży w przypadkach ewentualnych ograniczeń ruchu. W sytuacjach trudnych uruchamiamy zespoły zarządzania kryzysowego.”

Powiedział **Mirostaw Skubiszynski**, wiceprezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w sprawie przygotowania do zimy 29.11.2022 r. Zimowym utrzymaniem PLK obejmuje perony, kładki i dojścia dla pieszych, ponad 18 tys. km linii, blisko 25 tys. mostów i wiaduktów, ponad 13 tys. przejazdów kolejowo-drogowych.

&&&

„Chcę podkreślić, że planujemy utrzymać wysokie i stabilne nakłady na inwestycje kolejowe. Skala tych inwestycji będzie jednak uzależniona również od dostępnej alokacji środków UE na projekty kolejowe oraz sfinalizowania prac nad określeniem zasad przygotowania, oceny i wyboru projektów w ramach perspektywy 2021-2027”.

Powiedział wiceminister infrastruktury **Andrzej Bittel** w trakcie debaty w Parlamencie Europejskim 30.11.2022 r. Podczas spotkania rozmawiano o kwestiach dotyczących stabilnego finansowania kolei i inwestycji.

Opracował: **Henryk Sikora**

EDMUND RAFAŁ BURZACKI

W przyszłym roku dawna warszawska „Kolejówka”, obecnie Technikum nr 7 w Zespole Szkół im. inż. Stanisława Wysockiego, będzie świętować półtorawieczne swojego istnienia. Z tej okazji w cyklu 150 lat „Kolejówki” przypominamy w naszym biuletynie sylwetki absolwentów, którzy po latach nauki wrócili do szkoły, by uczyć w niej innych. Byli to m.in.: Eugeniusz Wodiczko (1903-1999), Karol Budzicki (1910-2010), Józef Moczulski (1912-2000), Wojciech Bogdański, Czesław Grzanka, Henryk Skwarka, Wojciech Toruń, Mateusz Częstochowski i Krzysztof Madej. Był wśród nich także jeden z dyrektorów szkoły.

Edmund Rafał Burzacki urodził się w Warszawie, 24 października 1873 r. W wieku osiemnastu lat ukończył Szkołę Techniczną Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej. Pracę zawodową rozpoczął jako zastępca dozorca (kierownika) na stacjach Skierniewice i Piotrków Trybunalski. Po powrocie do Warszawy był mechanikiem napraw parowozów i wagonów. Później podjął studia w Szkole Mechaniczno-Technicznej Hipolita Wawelberga i Stanisława Rotwanda. Ukończył ją w pierwszej grupie absolwentów.

W Szkole Technicznej Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej zyskał sympatię nauczyciela Michała Berkmana (1823-1913), który później ufundował mu stypendium wysokości 800 rubli. Dzięki temu Edmund Burzacki mógł przerwać pracę i podjąć studia politechniczne w badeńskim Karlsruhe. W tym czasie należał do konspiracyjnej organizacji polskiej młodzieży akademickiej działającej w trzech zaborach, Związku Młodzieży Polskiej „Zet” oraz do polskiej „Czytelnicy Akademickiej”.

Po ukończeniu uczelni młody inżynier elektryk wrócił do pracy na „wiedence”. Następnie był zawiadowcą w Warsztatach Naprawy Wagonów Towarowych w Pruszkowie (po 1945 r. Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego, zlikwidowane w 1997 r.). W 1905 r. walczył o wprowadzenie języka polskiego na kolejach Królestwa Polskiego. Wprowadzono go na „wiedence”. Wraz z inżynierami Wojciechem Radomskim i Jakubem Winnickim z pruszkowskich zakładów kolejowych reprezentował Drogę Żelazną Warszawsko-Wiedeńską na Wszecchrosyjskim Zjeździe Pracowników Kolejowych, który odbył się w Petersburgu, 3 października 1905 r. W czasie walki o polskość szkolnictwa prowadził tajne komplety dla przyszłych uczniów szkoły kolejowej.

Za działalność w ruchu niepodległościowym był więziony pięć miesięcy, w Kaliszu i w Warszawie. W 1912 r. został zmuszony do opuszczenia Królestwa Polskiego i zatrzymania się w Krakowie, gdzie do 1919 r. był m.in. zastępcą dyrektora elektrowni miejskiej.

Po odzyskaniu niepodległości przez Polskę w 1918 r. został dyrektorem elektrowni miejskiej w Poznaniu. Pełnił tę funkcję w latach 1919-1921. Później pięć lat pracował w Państwowej Szkole Górniczej i Hutniczej im. Stanisława Staszica w Dąbrowie Górniczej, gdzie był nauczycielem elektrotechniki i części maszyn oraz kierownikiem wydziału mechaniczno-elektrotechnicznego. W 1926 r. wrócił do rodzinnego miasta. Podjął pracę w Państwowej Średniej Szkole Technicznej Kolejowej, początkowo jako nauczyciel. W 1929 r. został jej dyrektorem.

Po zakończeniu pracy zawodowej i przejściu na emeryturę w 1935 r. działał społecznie, współtworząc Stowarzyszenie Właścicieli Nieruchomości Letniska w Brwinowie. Uczestniczył w pracach komisji opracowującej statut Związku Elektrowni Polskich. Wszedł w skład jego pierwszej rady nadzorczej. Był współzałożycielem i sekretarzem krakowskiego koła Stowarzyszenia Elektryków Polskich (1919), a później członkiem jego zarządu głównego (1920-1921). W latach 1917-1920 uczestniczył w pracach komitetu redakcyjnego „Czasopisma Krakowskiego Towarzystwa Technicznego”. Dużo pisał.

Okupację hitlerowską spędził w Brwinowie. Brał udział w produkcji materiałów zapalających. Pomagał dzieciom żydowskim uratowanym z getta w Warszawie. Był dwukrotnie więziony przez Niemców: w październiku 1939 r. w Grodzisku Mazowieckim, a we wrześniu 1940 r. na Pawiaku. Zmarł w Brwinowie w wieku 79 lat, 28 lipca 1952 r. Został pochowany na warszawskich Starych Powązkach (kwatery R, rząd 2, grób 12).

Tekst i fot. Marek Moczulski



Uporządkowanie zaniedbanej mogiły przed październikowymi uroczystościami jubileuszowymi podjęli się absolwenci „Kolejówki”

KALENDARZYK

Staraniem absolwentów warszawskiej „Kolejówki” wydano dwa kalendarzyki-listki upamiętniające dyrektorów tej szkoły. Kartonik na 2022 r. przypomina Wacława Korab-Gniazdowskiego (1864-1938), a na 2023 r. – Aleksandra Uzarowicza (1891-1985). Zostały wydane z okazji przypadającego w przyszłym roku 150-lecia tej najstarszej szkoły kolejowej w Polsce.



Aleksander był jednym z dwanaścioroga rodzeństwa. Mimo niełatwych warunków materialnych rodziny czterech braci zdobyło wyższe wykształcenie techniczne. Aleksander w 1908 r. ukończył z odznaczeniem Seminarium Nauczycielskie w Wymyślinie koło Lipna. Pracując jako nauczyciel uzyskał świadectwo dojrzałości gimnazjum realnego. W wyniku egzaminu konkursowego w 1915 r. został przyjęty do Instytutu Inżynierów Cywilnych w Petersburgu, gdzie studiował do końca 1917 r. Kontynuował naukę w Nowoczerkasku.

Po odzyskaniu niepodległości przez Polskę i zakończeniu I wojny światowej wrócił do Warszawy, gdzie w latach 1919-1921 pracował w Dyrekcji Budowy Kolei Żelaznych przy projektowaniu mostów na liniach Kutno – Strzałkowo i Nasielsk – Sierpc. Studia na Politechnice Warszawskiej zakończył w 1923 r. Jesienią tego roku, już jako inżynier dróg i mostów, rozpoczął pracę w Państwowej Średniej Szkole Technicznej Kolejowej, gdzie mianowano go kierownikiem wydziału drogowo-budowlanego. We wrześniu 1939 r. został kierownikiem wydziału w zorganizowanej przez okupanta Państwowej Szkole Budownictwa Lądowego i Wodnego. W styczniu 1945 r. Kuratorium Okręgu Szkolnego powołało Uzarowicza do zorganizowania szkoły kolejowej. Został jej dyrektorem. Naukę rozpoczęto w budynku przy Chmielnej. Mimo trudnych warunków Uzarowicz podjął starania o wzniesienie nowego gmachu przy Szczęśliwickiej. Budowę zakończono w 1960 r. Wcześniej, w 1951 r. Państwowe Liceum Komunikacyjne przekształcono na Technikum Kolejowe.

Marek Moczulski

PRZEWODNICZĄCY SZIK W GDAŃSKU



18 listopada 2022 r. odbyło się zebranie Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w Pomorskim Przedsiębiorstwie Mechaniczno Torowym Sp. z o.o. w Gdańsku (PPM-T), któremu przewodniczył Andrzej Glica. Wziął w nim udział Henryk Sikora przewodniczący Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”. Celem zebrania było przede wszystkim omówienie spraw dotyczących działalności związku w Spółce (zbliżające się terminy wyborcze i procedury z tym związane), sytuacji zatrudnieniowo-płacowej, bieżącej współpracy z Zarządem oraz codziennych spraw i problemów pracowniczych, które mają miejsce na sekcjach i robotach prowadzonych przez PPM-T.

Przewodniczący „Solidarności” w PPM-T Andrzej Glica szczegółowo omówił dotychczasową korespondencję i rozmowy z Zarządem na przestrzeni ostatnich kilku miesięcy. Dotyczyły one przede wszystkim postulatu związku mówiącego o podwyżce wynagrodzeń zasadniczych dla pracowników Spółki.

To kolejny rok, w którym zakładowa „Solidarność” walczy o podwyżki wynagrodzeń dla wszystkich pracowników. Cały 2021 r. bezskutecznie prowadzone były rozmowy i podejmowane działania (m. in. spór zbiorowy) aby została wdrożona podwyżka w wynagrodzeniach zasadniczych.

Było to odmienne zdanie niż polityka ówczesnego Zarządu (prezes Artur Szumisz, w połowie tego roku został prezesem Spółki Trakcja S.A.), który preferował okresowe premie. Działania te często były niezrozumiałe oraz budziły dużo kontrowersji i niejasności, a ocena premiowanych pracowników była subiektywna.

Dopiero udało się to od 1 stycznia 2022 r., a wysokość podwyżki w wynagrodzeniu zasadniczym wyniosła średnio 450 zł. na pracownika.

W trakcie zebrania Henryk Sikora mówił o działaniach właściciela (PLK) ukierunkowanych na rozwój i wzmacnianie wszystkich czterech spółek naprawczych (zależnych). Najlepszym tego przykładem jest dokapitalizowanie spółek, z którego środki finansowe przeznaczone są na zakup maszyn i urządzeń oraz budowę nowych zapleczy do utrzymania i napraw.

Również PPM-T planuje w ramach otrzymanych środków, budowę centrum serwisowego w Gdańsku (w tym hala napraw maszyn i pojazdów torowych poziomu P3-P5).

W następnej części zebrania uczestniczyli: Sławomir Kopański p.o. prezesa i Beata Bednarczyk członek Zarządu.

„Jesteśmy rozpędzoną lokomoty-

wą i nawet zmiana maszynisty nic nie zmieni” – tak skomentował p. Kopański trwający proces rekrutacji na stanowisko prezesa PPM-T.

W rozmowie poruszono wiele spraw związanych z codzienną pracą na budowach prowadzonych przez Spółkę, brakach w obsadach na maszynach, kiepskim poziomie przygotowania do pracy nowych pracowników, systemie szkolenia, wynagrodzeniach i wielu innych ważnych dla pracowników pracujących w terenie.

Zebrani mieli okazję usłyszeć informacje o sytuacji finansowej Spółki, która rzutuje na możliwości wdrożenia podwyżek (roszczenia, sprawy sądowe, m. in. z firmą NDI).

Kilka tygodni temu pracownicy otrzymali jednorazowe premie, które jednak nie wyczerpują postulatu związku. Na pewno w załatwieniu spraw i postulatów nie sprzyja sytuacja personalna w Zarządzie, a co za tym idzie ograniczone możliwości podejmowania zobowiązań finansowych.

Podsumowując obraz PPM-T – jeszcze kilka lat temu średnie wynagrodzenie w tej spółce było najwyższe spośród czterech spółek naprawczych. Obecnie pomimo tego, że PPM-T w wielu parametrach jest liderem (np. wysokość środków pozyskanych z robót inwestycyjnych), wyniki finansowe są najlepsze i wyższe niż plan, to jednak średnie wynagrodzenie drastycznie stopniało i jest jedno z niższych spośród spółek grupy PLK.

Co z tego, że Spółka może pochwalić się wieloma najlepszymi osiągnięciami i rozwojowymi planami na przyszłość jak pracownicy z tego nic nie mają. W niewielkim stopniu, albo wcale się z tym nie utożsamiają. Niestety taka jest ich ocena i takie padały wypowiedzi.

Należy dotychczasową politykę płacową zrewidować, wyciągnąć właściwe wnioski, tak żeby finansowy zysk Spółki miał odbicie w poprawie sytuacji płacowej pracowników, by stworzyć pozytywną atmosferę i większą motywację do pracy.

(red)

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, Roman Kowalski.

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.

WYŻSZE STAWKI DIET ZA PODRÓŻE SŁUŻBOWE

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” informuje, że zgodnie z nowelizacją rozporządzenia ministra pracy i polityki społecznej w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z

tytułu podróży służbowej z dnia 25 października 2022 r. podwyższone zostają stawki diet za podróże służbowe.

Od 1 stycznia 2023 roku wzrośnie stawka diety przysługującej pracownikom podróżującym służbowo w kraju i będzie wynosiła 45 zł (obecnie 38 zł).

Zmiany stawek diet oznaczają podwyższenie limitów zwrotów kosztów za noclegi, które wyniosą 67,5 zł/nocleg, a maksymalny koszt noclegu potwierdzony rachunkiem 900 zł w podróży krajowej.

Stawka ryczałtu na pokrycie kosztów dojazdu komunikacją miejską wyniesie 9 zł/dzień.

Prezydium KK NSZZ „Solidarność” postulowała od dłuższego czasu o zwiększenie stawek diet w związku ze wzrostem inflacji.

Jest to już drugi wzrost diet w tym roku. Pierwszy obowiązywał od 28 lipca 2022 r. (wzrost z 30 zł na 38 zł).

Na podstawie info. Biura Ekspertkiego KK

STAN WOJENNY W POLSCE



Stan wojenny został wprowadzony 13 grudnia 1981 roku na terenie całej Polski. Generał Wojciech Jaruzelski ogłosił to w porannym przemówieniu radiowo-telewizyjnym. Reżim komunistyczny uderzył w NSZZ „Solidarność”

i skupioną wokół związku opozycję, chcąc ratować system. Przyniosło to społeczeństwu szereg restrykcji i ograniczeń m. in.: przerwano wszelkie połączenia telefoniczne, a polskie stacje tv i radiowe nie nadawały programów (były to pierwsze restrykcje, z którymi spotkało się społeczeństwo), godzinę policyjną, zakaz przemieszczania się poza swoje województwa. Na ulicach było pełno patroli milicyjnych, przeprowadzono aresztowania wielu osób, należących do NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” oraz opozycji, których władza ludowa uznała za niebezpiecznych. Tej nocy do więzień trafiło 3179 osób, a do końca stanu wojennego prawie 10 tysięcy. Służby bezpieczeństwa bezpardonowo wkroczyły do lokali należących do związku zabierając dokumentację, sztandary organizacji oraz cały jej majątek. W odpowiedzi w całym kraju wybuchły protesty i strajki w obronie wolności i ludzi zatrzymywanych przez bezpieczeństwo. Do pierwszej, a zarazem największej tragedii stanu wojennego doszło 16 grudnia 1981 roku podczas pacyfikacji katowickiej kopalni Wujek.

Wprowadzony do akcji pluton specjalny ZOMO użył broni palnej, w wyniku czego śmierć na miejscu poniosło 6 górników, a 3 kolejnych zmarło w szpitalach. Postrzelone zostały 23 osoby. Jednym z najbardziej tragicznych dni stanu wojennego był także 31 sierpnia 1982 roku. Wówczas, w rocznicę podpisania Porozumień Sierpniowych na ulice kilkudziesięciu miast wyszły tysiące Polaków. Podczas tłumienia manifestacji w sumie zginęło 7 osób, w tym 3 w Lubinie. Bestialsko obchodzono się też z katolickimi księżmi. Funkcjonariusze SB mają na rękach krew ks. Jerzego Popiełuszki, kapelana „Solidarności”. Na podstawie dekretu o stanie wojennym kolejarze zostali zmilitaryzowani i zmieniono statut pracy na obowiązkową służbę. Dlatego pamiętajmy o kolejnej rocznicy stanu wojennego, który przyniósł tysiącom Polaków wielkie cierpienie: izolację w obozach internowania, więzienia, zwolnienia z pracy, a wszystkim tym którzy oddali życie za naszą wolność wieczny odpoczynek racz dać Panie.

Roman Kowalski

DĘBLIŃSKA KAPLICZKA



Święto Kolejarza w Dęblińsku miało w 2022 roku wyjątkowo uroczysty charakter. W głoszonej na mszy św. 27 listopada słowie krajowy duszpasterz kolejarzy, ks. prałat Eugeniusz Zarębiński nawiązał do początków kolei w Dęblińsku i osady zbudowanej wokół twierdzy Iwanogród w połowie dziewiętnastego wieku. Powiedział m.in.:

Do Dęblińska doprowadzono linię kolejową zbudowaną przez Towarzystwo Drogi Żelaznej Dęblińsko-Dąbrowskiej. Wtedy też przy parowozowni wzniesiono ołtarzyk pod daszkiem, gdzie w 1917 roku umieszczono obraz Matki Bożej Częstochowskiej, patronki kolejarzy dęblińskich. Dwa lata później proboszcz parafii w Steżycy, ks. Tomasz Słonecki poświęcił kapliczkę. Wtedy rozpoczęto odprawianie przy niej nabożeństw dla kolejarzy. Kiedy wybuchła II wojna światowa, kapliczkę zdemontowano i ukryto. Rok po wojnie stanęła przy budynku administracyjno-warsztatowym parowozowni, zaraz za bramą główną przy ul. Towarowej. Do 1953 roku odprawiano przy niej msze święte w dniu św. Floriana oraz nabożeństwa majowe. Wówczas władze komunistyczne kazały zdemontować obiekt. Dzięki zdecydowanej postawie dęblińskich koleja-

rzy miejsce kultu pozostało jednak na swoim miejscu. Od 1992 roku kapliczka Matki Bożej Królowej Polski była pierwszą stacją w procesji Bożego Ciała.

Reorganizacja PKP Cargo i likwidacja parowozowni sprawiły, że jej teren przeszedł w ręce prywatne. Kapliczkę trzeba było przenieść w inne miejsce. Została odnowiona. Stanęła w pobliżu dworca PKP, w bezpośredniej bliskości semafora kształtowego i pomnika parowozu Ryś. Ocalona, odnowiona, poświęcona przez księdza Zarębińskiego kapliczka pięknie wpisuje się w kolejarzkie tradycje miasta. Uroczystości towarzyszyło kilkanaście pocztów sztandarowych. Byli obecni przedstawiciele m.in. kolejarskiej „Solidarności”, PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., władz miasta. Licznie przybyli mieszkańcy Dęblińska.

Tekst i fot. Marek Moczulski