

NSZZ

# SOLIDARNOŚĆ

nr 04 (182)  
kwiecień 2022 r.

# W PEELKA

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

### RADA MKK NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

Gościem drugiej części posiedzenia Międzyzakładowej Komisji Koordynacyjnej NSZZ „Solidarność” PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., które odbyło się 11 kwietnia br. była dyrektor Biura Spraw Pracowniczych, Grażyna Mamińska. Przedstawiła proponowane przez Zarząd PLK zmiany do ZUZP. Dyskusja nad propozycjami będzie kontynuowana na Radzie Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” w Zakopanem 5 maja br. Więcej **na stronie 3**.



Gdyby nie pandemia, napisać by można: tradycyjne spotkanie wielkocierne kierownictwa naszej Spółki z pracownikami Centrali odbyło się 14 kwietnia 2022 r. Ale walka z koronawirusem uczyniła wyłom w tradycji i spowodowała trzy lata przerwy. Tym większa była radość z tegorocznego spotkania, którego gośćmi byli minister infrastruktury, Andrzej Adamczyk i sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Andrzej Bittel. Do życzeń składanych pracownikom naszej Spółki dołączyli moderator KSKP, ks. Ryszard Marciniak i krajowy duszpasterz prawosławny pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ks. Paweł Łapiński.



Fot. Marek Moczulski

VI Mistrzostwa Polski w Wyścigach Drezyn Ręcznych odbędą się w Wieruszowie, w sobotę 11 czerwca br. Zapraszają – i kibiców – Krajowa Sekcja Kolejarzy NSZZ „Solidarność” i Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”. Więcej informacji o imprezie na plakacie – **strona 12**.

### TURNIEJ HALOWY PIŁKI NOŻNEJ o PUCHAR SZIK NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” – ŁOWICZ, 22.04.2022



Fot. Marek Moczulski

Zawody zgromadziły 14 drużyn reprezentujących: zakłady linii kolejowych w Łodzi, Krakowie, Ostrowie Wielkopolskim, Sosnowcu, Tarnowskich Górach i Zielonej Górze, PKP Cargo Zakład Zachodni w Poznaniu i PKP Cargo Zakład Centralny w Warszawie, Zakład Maszyn Torowych

w Krakowie, Straż Ochrony Kolei, Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie, Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu (dwie drużyny) i Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej „DOLKOM” we Wrocławiu.



Fot. Marek Moczulski

Red.

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

31 marca 2022 / 19 kwietnia 2022

Marcowe posiedzenie Rady Nadzorczej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odbyło się w Centrali Spółki w trybie stacjonarnym. Zostało poprzedzone spotkaniem Komitetu Audytu, który m.in. monitoruje sprawozdawczość finansową, badanie sprawozdań finansowych Spółki i Grupy Kapitałowej PLK oraz audyty wewnętrzne PLK. Obrady rozpoczęły sprawy proceduralne, przyjęcie porządku obrad i protokołu z posiedzenia 16 lutego 2022 r.

## Zmiany w regulaminach

Rada zatwierdziła zmiany do Regulaminu Rady Nadzorczej oraz Regulaminu Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Regulaminy dostosowano do wymogów Instrukcji Kancelaryjnej PLK (la-27) oraz Instrukcji ws. organizacji i zakresu Głównego Archiwum Centrali Spółki (la-28) przez wprowadzenie m.in. obowiązku dokumentowania posiedzeń Rady i Zarządu w formie elektronicznej oraz stosowania podpisu elektronicznego przy podpisywaniu dokumentów (protokołów, uchwał).

## Zarządzanie przez cele

Rada dyskutowała nad ustaleniem propozycji celów dla członków Zarządu na 2022 r. tak, aby w formie uchwały przekazać je Walnemu Zgromadzeniu Akcjonariuszy, które podejmie ostateczną decyzję. Realizowane metody zarządzania przez cele na stanowiskach kierowniczych w strukturach Spółki dotyczą przede wszystkim prezesa, wiceprezesa i członków Zarządu. Rada przyjęła wskaźniki oceny znaczenia dla 13 celów zróżnicowanych pod względem ich przypisania danemu członkowi Zarządu. Realizacja celów podlega ocenie i ma kluczowy wpływ na poziom wynagrodzenia poszczególnych osób.

## Plan działalności

Rada prowadzi stały monitoring wyników ekonomiczno-finansowych w PLK. Jego częścią było przyjęcie informacji Zarządu dotyczących wstępnych wyników Spółki za okres styczeń – luty 2022 r. Jednym z najważniejszych punktów posiedzenia Rady było rozpatrzenie wniosku Zarządu o wyrażenie opinii do Planu działalności PLK na 2022 r. Po wnikliwej analizie i dysku-

sji dokument uzyskał pozytywną opinię i zostanie przekazany Walnemu Zgromadzeniu Akcjonariuszy do zatwierdzenia.

## System ERTMS/GSM-R

Przedstawiono comiesięczną informację o postępie prac w zakresie realizacji projektu budowy infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych. Głównymi elementami budowanej infrastruktury są obiekty radiokomunikacyjne (fundamenty pod maszty i maszty) oraz światłowodowe kable szlakowe (rurociągi kablowe i kable światłowodowe). Oprócz uzyskania wymaganych zgód i pozwoleń na budowę, a także jej wykonanie, niezbędnym jest także uzyskanie zezwoleń dopuszczenia systemu do eksploatacji, wydawanych przez Urząd Transportu Kolejowego oraz uzyskanie certyfikacji wykonywanej przez jednostkę notyfikowaną (certyfikat WE).

Wykonawcą projektu jest konsorcjum pod przewodnictwem firmy Nokia, która – mimo zatrudnienia wielu podwykonawców – nie realizuje przyjętego wcześniej harmonogramu robót. Realizacja tego projektu jest opóźniona i wiąże się z występowaniem wielu ryzyk, w tym finansowych związanych z terminowym wykorzystaniem środków dedykowanych na ten cel. Rada oceniła stan realizacji projektu jako niezadowolający i wymagający szczególnego nadzoru ze strony Zarządu.

## Podwyżka wynagrodzeń

Zarząd omówił możliwości wdrożenia podwyżki wynagrodzeń dla pracowników Spółki, w terminie wcześniejszym niż lipiec 2022 r. Z analizy wynika, że im wcześniej podwyżka zostanie wdrożona to jej kwota będzie mniejsza. Realnie oceniając, podwyżka w wynagrodzeniu zasadniczym od lipca byłaby wyższa niż od czerwca średnio o ok. 50 zł na pracownika. Zarząd i Rada wyraziły przekonanie o konieczności wdrożenia wzrostu wynagrodzeń. Przedstawiono porównanie wynagrodzeń w PLK z wynagrodzeniami w gospodarce narodowej i w sektorze przedsiębiorstw.

Dużą rolę w dyskusji spełnili przedstawiciele pracowników, którzy mówili o oczekiwaniach załogi, wnosili ar-

gumenty przemawiające za wdrożeniem podwyżki (m.in. wysokość inflacji, wzrost wydajności pracy) w największej możliwej wysokości. Na tym przykładzie widać, jak dobrze, że załoga PLK ma swoich przedstawicieli w Radzie.

## Przejęcie PKP Telkol

Rada zapoznała się ze stanem zaawansowania przejęcia spółki PKP Telkol. Już w 2019 r. PLK wystąpiły do PKP S.A. z ofertą przejęcia tej spółki. Od tego czasu prowadzona jest korespondencja, a stopy pism powstały głównie na przełomie lat 2020 i 2021. PLK zainteresowane są nabyciem od PKP S.A. wszystkich udziałów PKP Telkol, warunkując to zakończeniem badania due-diligence oraz dokonaniem wyceny spółki (badanie i wycena są w trakcie przeprowadzania).

PLK uzasadniają przejęcie PKP Telkol względami merytorycznymi i potrzebami realizacji zadań. Zwracają również uwagę na potrzebę rozbudowania kompetencji Grupy PLK. Wśród zadań, które nasza Spółka będzie musiała realizować poprzez system zleceń są m.in.: utrzymanie urządzeń SDIP, wykonywanie prac z zakresu srk przy robotach torowych, utrzymanie części elementów systemu GSM-R, utrzymanie kabli światłowodowych, zadania związane z wykonawstwem zadań inwestycyjnych z obszaru telekomunikacji. Ważne jest także przejęcie kabli miedzianych, co pozwoli na pełną kontrolę w zakresie możliwości remontów i inwestycji w tej infrastrukturze. Umożliwi to realizację umowy na dzierżawę łączy i dostęp do sieci telekomunikacyjnej.

Niestety, jak się okazuje, trzyletni okres na sfinalizowanie transakcji między PLK i PKP S.A. nie wystarczył. W tym czasie w PKP Telkol trwają zwolnienia pracowników (także tych, którzy mają kompetencje i uprawnienia do wykonywania wymienionych zadań), trwa wyprzedaż majątku, prowadzone jest drastyczne ograniczenie jej potencjału i możliwości wykonywania zadań, wynikających z umów.

Jak wskazują doniesienia, Zarząd PKP Telkol spowalnia proces, gdyż nie jest zainteresowany jego sprawnym przeprowadzeniem (bo wtedy przestanie być Zarządem). Podobnie za-

*dokończenie na stronie 4*

## ZMIANY do ZUZP



Posiedzenie Międzyzakładowej Komisji Koordynacyjnej NSZZ „Solidarność” PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (MKK) odbyło się w siedzibie Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność” 11 kwietnia 2022 r.

Na przewodniczącego zebrania wybrano przewodniczącego SZIK, Henryka Sikorę, a na protokolanta – Piotra Pazere. Po przegłosowaniu porządku przewodniczący Sikora poinformował zebranych o aktualnej sytuacji w PLK. Przedstawił pisma, które zostały przesłane do prezesa Zarządu PLK ws. wzrostu wynagrodzeń oraz wszczęcia dialogu społecznego. Poinformował, że wraz ze Zdzisławem

Jasińskim 24 marca 2022 r. uczestniczył w rozmowach z Zarządem PLK, który na chwilę obecną proponuje 300 zł podwyżki od 1 czerwca br. Jeśli podwyżka byłaby wdrożona od 1 lipca br., to Zarząd PLK dołoży 50 zł. Na spotkaniu czterech reprezentatywnych central związkowych ustaliły one wspólnie, że będą żądać 750 zł podwyżki od 1 czerwca br.

Kolega Jasiński przypomniał o sprawie ekwiwalentu za węgiel, który jest traktowany jako element wynagrodzenia dla pracowników kontraktowych. ZUS stwarza problemy w wypłacie ekwiwalentu za węgiel przy wypłacie emerytury. Została poruszona sprawa bonów. W niektórych zakładach mają one wartość 5,50 zł, a w innych – 7,50 zł. Postanowiono, że zostaną podjęte działania, żeby to ujednoczyć.

Przewodniczący Sikora przedstawił projekt uchwały ws. upoważnienia do zawarcia aneksu nr 3 do porozumienia ws. wzajemnych zobowiązań stron ZUZP dla pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zawartego 11 stycznia 2005 r. Do podpisania aneksu zaproponował Henryka Sikorę, Stanisława Kokota i Zdzisława Jasińskiego. Po burzliwej dyskusji

i ostrej wymianie zdań uchwała została przyjęta.

Przewodniczący Sikora przedstawił informację z posiedzenia Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „S”, które odbyło się 5 kwietnia 2022 r.

Gościem drugiej części spotkania była dyrektor Biura Spraw Pracowniczych, Grażyna Mamińska, która przedstawiła proponowane przez Zarząd PLK zmiany do ZUZP. Podczas omawiania propozycji zadawane były przez uczestników pytania dotyczące, zdaniem pytających, niekorzystnych zmian dla pracowników naszej Spółki. Dotyczyły one włączenia do grupy dodatku stażowego, zamrożenia dodatku funkcyjnego, włączenia do grupy dodatku niebezpiecznego, uciążliwego i szkodliwego. Dyrektor Mamińska argumentowała, iż włączenie tych dodatków spowoduje zwiększenie wynagrodzenia zasadniczego, co zaprezentuje w wypłacie za nadgodziny, niedziele i święta, utracony dzień wolny od pracy tzw. dw. Uczestnicy zebrania mieli odmienne zdanie ws. proponowanych zmian, co wyrażali w swoich wystąpieniach.

*Piotr Pazera*

## PISMO ws. DIALOGU SPOŁECZNEGO

Działając na podstawie postanowień „Porozumienia w sprawie wzajemnych zobowiązań stron ZUZP dla pracowników PLK” z 11 stycznia 2005 r. nasza sekcja zawodowa 6 kwietnia 2022 r. wystąpiła do prezesa Zarządu PLK, Ireneusza Merchel z inicjatywą wszczęcia dialogu społecznego (pismo SZIK 30/04/2022). Zgłosiła następujące postulaty, żądając:

**Wdrożenia** podwyżki wynagrodzenia zasadniczego dla pracowników PLK wynagradzanych na podstawie ZUZP w wysokości i terminie określonym w piśmie SZIK 10/02/2022 z 9 lutego 2022 r.

**Spowodowania** możliwości stosowania przez kierowników jednostek organizacyjnych PLK Rozporządzenia Rady Ministrów z 12 czerwca 2019 r. zmieniającego dotychczasowe rozporządzenie w sprawie profilaktycznych posiłków i napojów z 28 maja 1996 r., w którym § 2 ust 2 umożliwia pracodawcy zapewnienie pracownikowi posiłku w czasie pracy przez przekazanie bonów, talonów, kuponów uprawniających do otrzymania produktów oraz wzrost wartości posiłku profilaktycznego zgodnie z wnioskiem przekazanym pismem SZIK 08/02/2022 z 3 lutego 2022 r.

**Poprawy** warunków pracy pracowników Spółki przez doprowadzenie bieżącej wody (instalacje wodno-kanalizacyjne) do miejsc stałego zatrudnienia, doposażenie pomieszczeń socjalnych w niezbędne urządzenia AGD oraz zwiększenie środków finansowych na poprawę warunków BHP w budżecie Spółki na 2023 r.

**Zmiany** przepisów wewnętrznych Spółki (instrukcja IBH 102) tak, aby obserwowanie monitorów ekranowych na stanowiskach dróżnik przejazdowy, operator informacji pasażerskiej (obsługa systemu SDIP) było uznawane za pracę przy monitorach ekranowych na podstawie obowiązującego Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z 1 grudnia 1998 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy na stanowiskach wyposażonych w monitory ekranowe.

**Wzrostu** wysokości należności przysługującej pracownikowi z tytułu podróży służbowej (diety), która zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z 29 stycznia 2013 r. wynosi 30 zł. Jest to spowodowane koniecznością podwyższenia diety pracownikom przebywającym w stałej delegacji i świadczącym pracę poza miejscem

zamieszkania we wszystkie dni tygodnia.

**Wypracowania** metody określenia liczby stanowisk dyżurnego ruchu w centrach sterowania ruchem kolejowym z uwzględnieniem m.in. liczby pociągów w dobie, liczby obsługiwanych punktów ładunkowych i bocznic, kilometrów obsługiwanych linii oraz umiejscowienia centrów sterowania ruchem kolejowym w granicach jednego zakładu linii kolejowych działających w obecnej strukturze organizacyjnej Spółki.

**Zmian** w Uchwale nr 936/2018 Zarządu PLK z 20 listopada 2018 r. w sprawie wprowadzenia zasad organizacji i płatności za realizację szkoleń wewnątrzzakładowych, za przygotowanie kandydatów na stanowiska podlegające egzaminowi kwalifikacyjnemu i wewnętrznemu oraz płatności członkom komisji egzaminacyjnych i zmian w Załączniku nr 1 do zasad wprowadzonych wymienioną uchwałą przez wzrost stawek płatności.

SZIK NSZZ „S” zastrzegła możliwość wszczęcia procedury sporu zbiorowego w rozumieniu ustawy o rozwiązywaniu sporów zbiorowych z 23 maja 1991 r. (Dz. U. Nr 55, poz. 236 z 1991 r. z późniejszymi zmianami) w sytuacji braku realizacji postulatów w terminie określonym w „Porozumieniu...”. □

chowuje się właściciel, czyli PKP S.A., a Ministerstwo Aktywów Państwowych albo nie rozumie w czym rzecz, albo delikatnie określając, nie radzi sobie z nadzorem. Tymczasem drugi wariant przyjętego przez strony harmonogramu czynności mających na celu przejęcie PKP Telkol wydaje się już mało realny.

### Bezpieczeństwo

Zarząd podejmuje stałe działania mające poprawić bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych. Ta tematyka została omówiona wraz z zamierzeniami mającymi poprawić ochronę uczestników ruchu drogowego oraz pracowników PLK odpowiedzialnych za obsługę rogatek na przejazdach. Zaprezentowane rozwiązania wymagają zwiększonych nakładów finansowych ze strony Spółki oraz zmian w przepisach, za które odpowiada Ministerstwo Infrastruktury. Rozwiązanie tego problemu jest najbardziej widoczne na liniach zmodernizowanych, gdzie budowa wiaduktów drogowych eliminuje przejazdy kolejowo-drogowe.

W podobnym tonie omawiano informację zaprezentowaną w formie Raportu o bezpieczeństwie na sieci PLK w 2021 r. Niestety, został on objęty klauzulą „Tajemnica Przedsiębiorcy”. Ciekawe, dlaczego Zarząd nie chce prezentować informacji pokazujących, jak wiele narodowy zarządca infrastruktury kolejowej robi w celu poprawy bezpieczeństwa na kolei. Pokazują to statystyki, liczby wypadków, incydentów, ofiar śmiertelnych. Tym bardziej, że większość z nich nie obciąża PLK i jest od nich niezależna.

### Opóźnienia pociągów

Analiza opóźnień pociągów pasażerskich podczas prowadzenia inwestycji w czwartym kwartale 2021 r. przygotowana przez Zarząd pokazała zmniejszającą się liczbę opóźnień z winy PLK, pomimo prowadzonych prac inwestycyjnych. Tematem dyskusji były opóźnienia pociągów pasażerskich i towarowych oraz złożone zagadnienia z tym związane.

### Dokapitalizowanie spółek zależnych

Ciekawą lekturę stanowiła informacja o wykorzystaniu środków pochodzących z podwyższenia kapitałów zakładowych spółek zależnych od PLK. Środki przekazane na ten cel są przykładem, że obecny Rząd przez ostatnie sześć lat inwestuje w kolej największe w historii środki finansowe. Głównie jest to dokonywane przez programy

rządowe dedykowane kolejnictwu, ale również przez finansowe wsparcie rozwoju zarządcy infrastruktury. Dokapitalizowanie spółek od niego zależnych pokazuje ważną rolę, jaką mają one do spełnienia w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej i inwestycji na liniach kolejowych.

Spółki wykorzystują środki finansowe na zadania zakupowe (m.in. maszyny do budowy i utrzymania drogi kolejowej) i inwestycyjne (budowa hal utrzymano-wo-naprawczych) zgodnie z przyjętym planem. Część zadań jest realizowana, inne mają przygotowywaną dokumentację przetargową, a cała procedura oparta jest o grupy zakupowe (każda z czterech spółek dla jednego asortymentu). Rozwój spółek zależnych dotyczy także rozszerzenia ich kompetencji w zakresie wykonawstwa o nowe obszary działalności, głównie w zakresie utrzymania sieci trakcyjnej i urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

### Inne tematy

Rada, w ramach stałego nadzoru nad działalnością PLK, zajmowała się również m.in. następującymi sprawami: informacją Zarządu ws. przeniesienia z PKP S.A. do PLK własności składników infrastruktury kolejowej oraz gruntów pod liniami kolejowymi (w formie Zorganizowanej Części Przedsiębiorstwa – ZCP), gospodarką materiałową (kwalifikowanie i magazynowanie materiałów, odpadów, głównie złomu), zakupami IT, zleceniem reprofilacji szyn w torach i rozjazdach, sytuacją w LCS Rzeszów, spowodowaną licznymi usterkami napędów rozjazdów (producent Thales Polska Sp. z o.o.) i podjętymi w tej sprawie działaniami oraz przeglądem uchwał przyjętych przez Zarząd od ostatniego posiedzenia Rady.



Działając na podstawie Regulaminu Rady Nadzorczej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. par 8. ust. 1 jej kwietniowe posiedzenie odbyło się stacjonarnie w siedzibie Centrali Spółki, a kilku jej członków uczestniczyło w obradach przy wykorzystaniu środków bezpośredniego porozumiewania się na odległość (w postaci wideokonferencji). Obrady rozpoczęły sprawy proceduralne, przyjęcie porządku obrad i protokołu z posiedzenia 31 marca 2022 r.

### Współpraca z CPK

Zgodnie z dyspozycją Rady, Zarząd przedstawił informacje o współpracy

naszej 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 kolejowych, które sprawny dojazd do projektowanego lotniska z różnych części Polski umożliwią w maksymalnie krótkim czasie. Nowy port lotniczy w centralnej Polsce będzie częścią Centralnego Portu Komunikacyjnego – węzła transportu intermodalnego łączącego transport lotniczy, kolejowy i drogowy. Węzeł CPK zlokalizowano w gminie Baranów, ok. 37 km od centrum Warszawy.

Aby projekt mógł być sprawnie realizowany, niezbędna jest współpraca obu spółek. Trwają liczne spotkania, na których omawia się bieżący zakres współpracy, prowadzi prace mające na celu zawarcie tzw. porozumień wykonawczych oraz współpraca w ramach tzw. grup roboczych. Ich głównym celem jest określenie zakresu koniecznych inwestycji w obrębie punktów styku infrastruktury istniejącej a planowanej. Współpraca polega m.in. na koordynacji inwestycji w obrębie – Poznańskiego Węzła Komunikacyjnego, Warszawskiego Węzła Kolejowego i Łódzkiego Węzła Kolejowego oraz działań związanych z budową „szprych CPK” – nr 9 na odcinku Łódź – Wrocław (budowa linii nr 85 Łódź – Sieradz i nr 86 Sieradz – Kępno – Wrocław), nr 6 na odcinku Łętownia – Rzeszów, nr 1 Płock – Włocławek i nr 5 Trawniki – Bełzec.

### Funkcjonowanie informatyki

Rada wysłuchiwała informacji o funkcjonowaniu informatyki w PLK (od stycznia br.) zaprezentowanej w kilku obszernych blokach tematycznych. W najbardziej nas interesującej domenie kolejowej przedstawiono informacje na temat systemów: SKRJ (rozbudowanie statystyki analizy pociągów), SEPE2 (opracowano raporty: przyczyny opóźnień w ruchu towarowym i punktualność pociągów towarowych, zmodyfikowano system poprzez zoptymalizowanie wydajności), EDR (na ok. 700 posterunkach ruchu wdrożono obsługę działania w warunkach braku połączenia sieciowego, wprowadzono możliwość pobierania i wyświetlania w EDR instrukcji ruchowych dla dyżurnych ruchu oraz rozpoczęto wdrażanie tej funkcji na posterunkach ruchu), Portal Pasażera (zakup wspólnego biletu), SZE, POS, SILK, JOGI (aport ZCP).

## PRAWO do INFORMACJI

W odpowiedzi na pismo SZIK NSZZ „S” z 22 marca 2022 r. ws. wystąpien zakładowych organizacji związkowych dotyczących przekazania przez dyrektora zakładu stosownych danych finansowych zostaliśmy poinformowani, że kierownictwo Spółki, do którego należą też dyrektorzy jednostek organizacyjnych, przestrzega obowiązków organizacyjnych, przepisów prawa, w tym przypadku zapisów Ustawy o związkach zawodowych (dalej: Ustawa) i Porozumienia ws. wzajemnych zobowiązań stron ZUZP dla pracowników PLK (dalej: Porozumienie).

W piśmie czytamy, że wszystkie zagadnienia poruszane przez organizacje związkowe, z którymi zgłaszają się one do dyrektorów, traktowane są z należyтым zainteresowaniem, a dialog społeczny na poziomie jednostek organizacyjnych odbywa się z poszanowaniem słuszych interesów obu stron.

Związek pytał: 1) Jak jest wynagrodzenie minimalne, średnie oraz maksymalne na poszczególnych stanowiskach pracy?, 2) Jak wygląda rozliczenie środków z funduszu premii uznaniowej? oraz 3) Prosił o przekazanie w formie papierowej aktualnie obowiązujących decyzji w zakładzie.

Zdaniem pracodawcy:

Ad.1) Prawo związków zawodowych do uzyskania od pracodawcy informacji niezbędnych do prowadzenia działalności związkowej reguluje Ustawa, art. 28 ust. 1, gdzie ustawodawca zdecydował się na zawarcie wskazania, że pracodawca jest zobowiązany udzielić zakładowej organizacji związkowej informacji dotyczących warunków pracy i zasad wynagradzania.

Według piśmiennictwa uznaje się, iż prawo to odnosi się do informacji o zasadach wynagradzania, co rozumie się jako informacje odnośnie świadczeń o charakterze finansowym, przysługujących osobom wykonującym pracę zarobkową, jednak z zastrzeżeniem, że mogą one odnosić się tylko do kwestii ogólnych. Informacje te nie mogą dotyczyć statusu finansowego konkretnego pracownika lub innych osób świadczących pracę.

Natomiast, jak wynika z wyjaśnień uzyskanych w zakładzie, udostępnienie danych o wynagrodzeniu minimalnym, maksymalnym i średnim na poszczególnych stanowiskach, w rozbi-

o jakie wnioskowały organizacje związkowe, pozwalałoby w wielu przypadkach na indywidualizację tej informacji, tzn. przypisanie konkretnego wynagrodzenia poszczególnym pracownikom, ponieważ na danym stanowisku często jest zatrudniony 1 lub 2 pracowników.

W tym miejscu należy przypomnieć, że w dalszym ciągu zachowuje swą aktualność orzeczenie Sądu Najwyższego z 16 lipca 1993 r., w którym podniósł on, że związki zawodowe nie mają prawa do żądania od pracodawcy udzielenia informacji o wysokości wynagrodzenia pracownika bez jego zgody.

Co więcej, ujawnienie przez pracodawcę bez zgody pracownika wysokości jego wynagrodzenia za pracę może być kwalifikowane jako naruszenie dobra osobistego w rozumieniu art. 23 i 24 kc. (I PZP 28/93).

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom organizacji związkowych, kierownictwo zakładu zaproponowało przekazanie tego typu informacji, na zasadach większej ogólności, np. w rozbiu na zespoły pracownicze. W sytuacji, gdy na danym stanowisku zatrudniony jest 1 lub 2 pracowników wydaje się to być działaniem racjonalnym i uzasadnionym. Zdaniem pracodawcy, trudno uznać, że takie działania miały na celu kwestionowanie prawa związków zawodowych do posiadania informacji w zakresie wskazanym we wspomnianej już Ustawie art. 28.

Ad. 2) Zgodnie z obowiązującym regulaminem premiowania pracowników dysponentem premii uznaniowej jest dyrektor zakładu. W regulaminie tym, uzgodnionym z zakładowymi organizacjami związkowymi, nie ma zapisów lub przesłanek zobowiązujących pracodawcę do wyszczególniania sposobu rozdysponowania funduszu premiowego i przedkładania takich informacji zakładowym organizacjom związkowym. Mimo to kierownictwo zakładu poinformowało zakładowe organizacje związkowe, że premia uznaniowa została rozdysponowana zgodnie z wnioskami kierowników komórek organizacyjnych i wykonawczych, w wysokości określonej w regulaminie premiowania.

Ad. 3) Zarówno przepisy powszechne, jak i wewnętrzne Spółki nie obligują pracodawcy do przekazywania stronie związkowej wewnętrznych dokumentów wydanych jednostronnie przez dyrektora zakładu. Niemniej jednak związki zawodowe zostały poinformowane przez dyrektora, że istnieje możliwość zapoznania się z takimi dokumentami, a decyzje wydane przez dyrektora są

do wglądu w siedzibie zakładu. Zatem związki zawodowe mają możliwość pozyskania informacji, o decyzjach i zarządzeniach dyrektora zakładu i wglądu do ich treści.

Pracodawca stwierdził, że z analizy materiałów dotyczących opisywanej sprawy na przykładzie interwencji SZIK z 22 marca 2022 r. wynika, że zakładowe organizacje związkowe otrzymały odpowiedź na swoje wystąpienie, zarówno w terminie określonym Porozumieniem, jak i ze wskazaniem uzasadnienia co do sposobu zrealizowania przez pracodawcę zakresu informacji, o przekazanie których zwróciła się strona społeczna. Przy tej okazji podkreślono, że organizacje związkowe niejednokrotnie miały również możliwość wyjaśnienia ewentualnych wątpliwości w zakresie udzielonych odpowiedzi podczas spotkań z dyrektorem.

Biuro Spraw Pracowniczych poinformowało, że za kierowanie i nadzorowanie działalności jednostki organizacyjnej, podejmowanie stosownych decyzji oraz za współpracę z związkami zawodowymi odpowiada dyrektor zakładu.

Opr. Henryk Sikora

*W tekście wykorzystano obszerne fragmenty pisma będącego odpowiedzią na interwencję jednej z zakładowych organizacji związkowych i SZIK NSZZ „S”. Jest ono przykładem, z czym mogą się zetknąć związki, występując do dyrektora zakładu o informację.*

## SPRAWY BHP

Zespół problemowy ds. BHP korzystając ze środków komunikacji elektronicznej spotkał się 28 marca br. W posiedzeniu uczestniczyli: Zdzisław Jasiński (przewodniczący), Jadwiga Balcerk, Bogdan Kawecki, Jacek Lewicki, Mariusz Pilichowski i Wojciech Żebrak. Omówiono kwestie: nieuznawania przez niektóre zakłady zasadności dofinansowania okularów dla stanowisk związanych z długotrwałym obserwowaniem monitorów ekranowych; form wydawania posiłków profilaktycznych – słoiki, posiłki gorące lub ekwiwalent w postaci talonów na zakup posiłków; wysokości diet i delegacji w zakładach oraz możliwości ewentualnego podniesienia kwot przez pracodawców; stosowania farb niskiej jakości w pomieszczeniach, gdzie nie ma możliwości technicznych zatrzymania lub przeniesienia pracy, np. dyżurny ruchu w LCS, a prowadzone remonty powodują dyskomfort pracy i mogą mieć wpływ na zdrowie pracowników.

J.L.

# o PUCHAR SZIK NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

## GÓRA na SZCZYCIE

W zorganizowanym przez Sekcję Zawodową Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” Turnieju Halowym Piłki Nożnej najlepsza okazała się piątka wspaniałych reprezentująca ZLK w Zielonej Górze. Po kontuzji uniemożliwiającej dalszą grę jednemu z zawodników, odniesionej już w pierwszym meczu, dograli zawody bez żadnego zmiennika. Dokopali się na sam szczyt. Zdobyli puchar SZIK NSZZ „S” i drugi ufundowany przez ministra infrastruktury, Andrzeja Adamczyka.

Zawody odbyły się pod patronatem Krajowej Sekcji Kolejarzy. Partnerami wydarzenia były: Przedsiębiorstwo Napraw i Utrzymywania Infrastruktury Kolejowej w Krakowie, Zakład Robót Komunikacyjnych – DOM w Poznaniu i Dolnośląskie Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej „DOLKOM” we Wrocławiu.



Zwycięzcy



Radość

## PRZED PIERWSZYM GWIZDKIEM

Przed wyborami na funkcję przewodniczącego SZIK złożyłem deklarację ożywienia działalności naszej sekcji zawodowej. Wśród kilku zamierzeń była m.in. organizacja turnieju halowego w piłce nożnej. Dostrzegałem, że w większości zakładów linii kolejowych nie ma drużyny piłkarskiej i tradycji udziału w wydarzeniach sportowych. Chciałem, żeby uległo to zmianie, a pracownicy także w ten sposób utożsamiali się ze swoim zakładem. Do tej pory byłem zaangażowany w organizację 22 turniejów na trawie i 15 w hali. Wiem, jak one pozytywnie oddziałują na środowisko kolejowe i pracowników, szczególnie tych młodych.

Henryk Sikora

Organizacji turnieju podjąłem się bez większego wahania, bo piłką nożną interesuję się od zawsze. Mam doświadczenie w przygotowywaniu takich imprez, gdyż od lat działam w KS Karsznice. Tym razem zaangażowałem się w realizację wydarzenia dla środowiska kolejowego. To dla mnie dodatkowe wyzwanie. Mam nadzieję, że wszyscy będą się dobrze bawić, bo sport potrafi wyzwalać pozytywne emocje.

Piotr Pazera

## DEBIUTANCI

Drużyny z ZLK w Sosnowcu i z ZLK w Tarnowskich Górach to typowi debiutanci. Zostały przygotowane specjalnie na łowicki turniej. Udział pierwszej sponsorowała w całości OM NSZZ „S” PKP Katowice. Drugiej pomógł w wyjeździe rodzimy zakład. W obu przypadkach ich powstanie było odpowiedzią na pragnienia pracowników. Sosnowiec zakończył udział w turnieju na fazie eliminacyjnej. Tarnowskie Góry dotarły aż do ćwierćfinału.



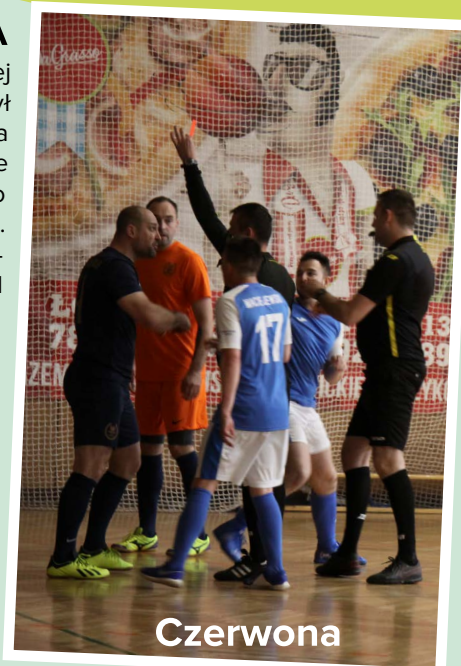
z zawodnikami  
kierownik drużyny  
Roman Kowalski.

z zawodnikami  
przewodnicząca  
Małgorzata  
Jędrusik  
i kierownik drużyny  
Grzegorz  
Głazowski.



## STATYSTYKA

Halowy Turniej Piłki Nożnej o Puchar SZIK NSZZ „S” odbył się po raz pierwszy. Do Łowicza przyjechało 14 zespołów, które w ciągu 9 godzin (od 9.30 do 18.30) rozegrały 30 spotkań. W fazie eliminacyjnej w 18 meczach zawodnicy strzelili 61 bramek, w 4 barażowych – 14, w ćwierćfinałach – 8, w półfinałach – 0, o 3 miejsce – 0, o 1 miejsce – 3. Razem – 86. Pięć spotkań wymagało egzekwowania rzutów karnych. Strzelono 45 z 50 wykonanych (skuteczność 90%). Trzy mecze zakończyły się wynikiem 9:0, sześć bezbramkowym remisem. Były żółte i czerwone kartki (na szczęście kilka w całym turnieju).



Czerwona



W siatce!

## RZUTY KARNE

Od baraży rozegrano 12 spotkań. O wyrównanym poziomie tej fazy rozgrywek może świadczyć konieczność aż pięciokrotnego wykonywania rzutów karnych. Prawdziwy horror przeżyli zawodnicy ZLK w Krakowie, którzy w barażach przegrali 9:8 z PKP Cargo ZZ w Poznaniu. Karne decydowały też o awansie do półfinału. ZMT w Krakowie strzelił ZLK w Łodzi 3, tracąc 2.

## RATOWNIK

Grano fair, ale ostro. Dlatego ratownik Paulina z niepokojem patrzyła na każde starcie i upadek. Zawodnikowi, któremu odnowiła się kontuzja zwichnięcia stawu ramiennego mogła tylko współczuć. Innym wydawała z wdziękiem plastry, zakładała opatrunki, mroziła stłuczenia.



## ...z MIKROFONEM



Nad prawidłowym przebiegiem zawodów: kolejnością meczy, włączaniem i wyłączaniem zegara, prowadzeniem dokumentacji i konferansjerką czuwał Mariusz Pilichowski.

## Zbiorowe



## ...na POSTERUNKU

W tym konkretnym ujęciu na stołku kolega Bogdan Ostrowski, przygotowujący relację do „Kolejorza Małopolskiego”.



Najlepsza czwórka

## PUCHARY WRĘCZONE

Puchar SZIK NSZZ „S” wywalczyła drużyna ZLK w Zielonej Górze, która w finale pokonała PNUIK 2:1. Na pudle stanęli też zawodnicy Straży Ochrony Kolei, którzy rzutami karnymi 5:4 pokonali ZMT w Krakowie. Zwycięzcy otrzymali też puchar ufundowany przez ministra infrastruktury, Andrzeja Adamczyka. Oba wręczył przewodniczący SZIK, Henryk Sikora. Puchar za 2 miejsce wręczył członek Zarządu PKP Cargo S.A., Marek Olkiewicz, a za 3 – Wiesław Pełka. Ufundowany przez Zdzisława Kobusa puchar „fair play” przypadł drużynie ZMT w Krakowie. Zawodnicy pierwszych trzech drużyn otrzymali dodatkowo gadżety przekazane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a wszyscy gracze okolicznościowe koszulki.

Wydarzenie w hali OSIR-u zgromadziło prawie 200 uczestników. Wszyscy podkreślali, że po pandemii ludzie są spragnieni takich spotkań. Turniej spełnił zakładane cele i zyskał pozytywne oceny. Najważniejsze dla organizatorów było jednak to, że wielu kolejarzom, a zwłaszcza zawodnikom, dał wielką radość ze sportowej rywalizacji. Udowodnił, że „Solidarność” jest dla ludzi.

Henryk Sikora

Turniej za nami, zostały dobre wspomnienia po udanej zabawie. Mam satysfakcję, że udało się zorganizować wydarzenie dające radość jego uczestnikom. Dziękuję za pomoc w przygotowaniu moim koleżankom i koledze z OZ NSZZ „S” w ZLK w Łodzi: Emilii Freńdo, Ryszardzie i Sławomirowi Kołodziejczyk. Było sprawnie i na czas.

Piotr Pazera



Kibice

## DROGA KRZYŻOWA TRZECI UPADEK



W kościele św. Stanisława Kostki na warszawskim Żoliborzu 8 kwietnia 2022 r. została odprawiona Ogólnopolska Droga Krzyżowa Ludzi Pracy. Jej hasłem były słowa: *Niech Chrystus będzie przy twoim warsztacie pracy*, zaczerpnięte z rozważań patrona NSZZ „Solidarność”, bł. ks. Jerzego Popiełuszki. Wygłosił je podczas Pielgrzymki Ludzi Pracy na Jasną Górę we wrześniu 1983 r. Rozważania poszczególnych stacji przygotowali i odczytali przedstawiciele różnych zawodów. Przy stacji IX – Pan Jezus po raz trzeci upada pod krzyżem – rozważania odczytał Zygmunt Kacprzak, członek Sekcji Zawodowej NSZZ „Solidarność” PKP Intercity S.A.

*Jezus upada i powstaje. I znów upada. Powstaje. W drodze na Golgotę po raz trzeci. Jezus, nie użyłeś swojej mocy, by zakończyć cierpienie. Czego chciałeś nas nauczyć pokazując Boskie zmaganie z bólem i poniżeniem?*

*Na drodze każdego z nas takich upadków i powstań wiele. Niektóre przeżywamy – jak Ty – w samotności. Wpatrujemy się w Twoje przeżywanie wszystkiego, co jest ludzkim życiem i powstajemy. Są też upadki, które przeżywamy w rodzinach, grupach zawodowych. Święty Jan Paweł II powiedział w Lublinie w 1987 roku: **Kolejarze! Nie dajcie się dzielić. Bądźcie zjednoczeni! Nie posłuchaliśmy. Podzieliliśmy się w 2000 roku. Prostujemy kolana powoli, idziemy dalej, wpatrując się w Twoją Boską wytrwałość w powstawaniu. Ty nam dodajesz zapału i otuchy. Naszym pokarmem jest Chleb Konsekwany. Z Niego czerpiemy siły na dalszą drogę, aby dojść do ostatniej stacji.***

*Red*



Fot. Marek Moczulski

## PIELGRZYMKA do LICHENIA



XXI Ogólnopolska Pielgrzymka NSZZ „Solidarność” do Matki Bożej Licheńskiej odbyła się pod hasłem: *Matko Miłości obdarz nas pokojem. Eucharystii przewodniczył nuncjusz apostolski w Polsce, ks. arcybiskup Salvatore Pennacchio. Wśród kilkudziesięciu pocztów sztandarowych z różnych zakątków kraju były dwa kolejowe: SZIK NSZZ „Solidarność” – chorąży Grzegorz Ptaszek, asysta Zdzisław Kobus i Jolanta Głyda; OZ NSZZ „Solidarność” w ZLK w Łodzi – chorąży Piotr Pazera, asysta Ryszarda Kołodziejczyk. Po mszy św. pielgrzymi złożyli kwiaty przed pomnikiem bł. ks. Jerzego Popiełuszki.*

*Piotr Pazera*

*Fot. Sławomir Kołodziejczyk*

*dokończenie ze strony 4*

### Projekt ustawy wprowadza zmiany

Rada przyjęła informację Zarządu ws. przeniesienia własności składników infrastruktury kolejowej oraz gruntów pod liniami kolejowymi z PKP S.A. w formie ZCP do PLK. Obecnie zespoły robocze pracują intensywnie nad zmianami do porozumienia określającego działości, które mają być objęte aportem i ich wycenę. Przekazywane są decyzje uwłaszczeniowe na rzecz PKP S.A. dla działek objętych decyzjami o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (ulik). Działania administracyjne dotyczą ok. 1900 działek, spośród których część jest objęta dotychczas obowiązującą umową D50. Równocześnie zespół ds. prawnych prowadzi prace polegające na sprawdzaniu wpisów w księgach wieczystych dla nieruchomości, które zostały włączone do projektu ZCP.

Trwają prace legislacyjne nad projektem ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji PKP, która została przyjęta przez Komitet Stały i Ko-

mitet Ekonomiczny Rady Ministrów. Projekt został przesłany przez Ministerstwo Infrastruktury do rozpatrzenia przez komisję prawniczą. 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 rozszerzono o zapisy mówiące o wydłużeniu do 2027 r. okresu dokapitalizowania PLK i podwyższeniu kapitału zakładowego PLK celem umożliwienia realizacji inwestycji ujętych w programie Kolej Plus do 2028 r.

Największym mankamentem obecnie istniejącego stanu prawnego i wieloletnich zaniedbań w regulacji własności gruntów jest określenie odpowiedzialności za stan nieruchomości i spowolnienie realizacji inwestycji pro-

wadzonych przez PLK oraz odmowa wykonawców stawiania masztów do budowy systemu ERTMS/GSM-R na nieruchomościach, których właścicielem są formalnie nadal PKP S.A.

### Inne tematy

Rada zajmowała się również m.in. następującymi sprawami: przyjęcie informacji z działalności Rady w I kwartale 2022 r., rozpatrzenie comiesięcznej informacji Zarządu ws. realizacji projektu „Budowa infrastruktury systemu ERTMS/GSM-R na liniach kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, rozpatrzenie informacji Zarządu ws. realizacji wieloletnich planów strategicznych w 2021 r., zmiany do Statutu PLK, kontrole, zaciąganie zobowiązań finansowych (umowy z wykonawcami robót inwestycyjnych), realizacja projektów wynikających z rządowych wieloletnich programów inwestycyjnych, przegląd uchwał przyjętych przez Zarząd od ostatniego posiedzenia Rady.

*Henryk Sikora*



OKZ PZF „KOLEJNICTWO”

## POWRÓT do NORMALNOŚCI



W Warszawie, w Stacji Muzeum 2 kwietnia 2022 r. odbył się IX Zjazd Sprawozdawczo-Wyborczy Ogólnopolskiego Klubu Zainteresowań PZF „Kolejnictwo” im. Ernesta Adama Malinowskiego. Filateliści spotkali się po dwuletniej przerwie, spowodowanej nie tylko pandemią, ale także niespodziewanym odejściem wieloletniego prezesa Klubu, Krystiana Żurawskiego. Współpracującego z naszą redakcją kolegę wspominaliśmy w styczniowym numerze 2021 r.

W 76. spotkaniu OKZ PZF „Kolejnictwo” uczestniczyło 20 członków. Wybrano nowy Zarząd. Prezesem został Piotr Topolski. Funkcje wiceprezesa powierzono Zbigniewowi Wilczkowi i Arturowi Marsy. Sekretarzem został Krzysztof Błaszczyk. Skład Zarządu uzupełnili członkowie Józef Jakubina, Arkadiusz Rejter i Jan Geras.

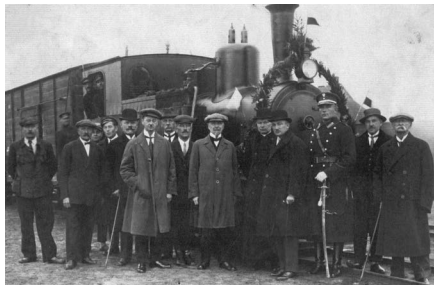
Jak na spotkanie filatelistów przystało, wydarzeniu towarzyszyło stoisko oraz okolicznościowa kartka pocztowa. Na tle siedziby Stacji Muzeum – dawnego dworca Warszawa Główna Osobowa pokazano sylwetkę parowozu serii Tr21. Nieprzypadkowo. Był pierwszym parowozem wyprodukowanym w Polsce. Konstrukcja opracowana w 1921 r. przez zespół polskich inżynierów przy współpracy z Biurem Konstrukcyjnym Fabryki Lokomotyw StEG w Wiedniu trafiła do produkcji sto lat temu. W latach 1922-1925 Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce S.A. w Chrzanowie wyprodukowała 72 maszyny tej serii.

W najbliższych planach OKZ PZF „Kolejnictwo” jest upamiętnienie m.in.: 100 lat Sochaczewskiej Kolei Wąskotorowej, 50 lat Muzeum Kolei Wąskotorowej w Wenecji, 170 lat kolei w Tczewie i 150 lat warszawskiej „Kolejówki”. Filateliści zachęcają do odwiedzenia strony internetowej <http://kolejnictwofilatelisty.eu>.

Mar.

SOCHACZEWSKA

## STULATKA z MAZOWSZA



Sochaczewska powiatówka w dniu otwarcia (1 października 1922).  
Fot. Zbiory Stacji Muzeum.

**W bieżącym roku przypada stulecie sochaczewskiej kolei wąskotorowej, będącej istotnym elementem życia codziennego kilku pokoleń mieszkańców Sochaczewa i powiatu. Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie zaplanowało w ramach obchodów szereg atrakcji.**



STULECIE SOCHACZEWSKIEJ  
KOLEI WĄSKOTOROWEJ  
1922-2022

Utworzona przez Sejmik Powiatu Sochaczewskiego kolej wąskotorowa została otwarta do ruchu planowego 1 października 1922 r. W okresie II Rzeczypospolitej funkcjonowała najpierw jako Sejmikowa Kolejka Wąskotorowa w Sochaczewie, potem Powiatowa Kolej Sochaczewska. Od 1949 r. działa pod nazwą Sochaczewska Kolej Dojazdowa. Jej pierwotnym zadaniem miał być transport drewna z Puszczy Kampinoskiej do odbudowywanego się ze zniszczeń I wojny światowej Sochaczewa. Okazało się jednak, że od samego początku stała się ona głównym lokalnym środkiem transportu publicznego – towarów i produktów rolnych oraz przewozów pasażerskich, który odegrał istotną rolę w rozwoju gospodarczym powiatu.

W latach 1921-1923 z Sochaczewa do Piasków Królewskich w Puszczy Kampinoskiej oraz wsi Kamion nad Wisłą (stacja Wyszogród) położono tor szerokości 750 mm. W ten sposób powstał kompletny układ torowy długości ponad 32 km z 5 stacjami i 9 przystankami osobowymi. W latach 60. i 70. XX wieku liczba pasażerów kolei zaczęła gwałtownie maleć, co spowodowało jej zamknięcie. Ostatni rozkładowy pociąg odjechał

z Sochaczewa do Wyszogrodu 30 listopada 1984 r. o 15:35.

Z uwagi na rangę jubileuszu, Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, które kontynuuje dzieło dawnej powiatówki, będzie nawiązywać do wydarzeń sprzed stu lat w trakcie wszystkich tegorocznych imprez cyklicznych i okolicznościowych. Warto wymienić programy edukacyjne, tj. „Ferie z wąskotorówką” i „Wakacje z wąskotorówką” w ramach których promowana będzie wzbogacona oferta edukacyjna, do której wprowadzono składający się z 6 lekcji muzealnych blok tematyczny pt. „Stulecie kolei sochaczewskiej”. W planach na bieżący rok jest ponadto dokończenie i ponowne udostępnienie najdłuższej stacjonarnej makiety wąskotorowej w Polsce pn. „Sochaczewska Kolej Dojazdowa”, w tym wyposażenie jej w nowy tabor i dodatkową infrastrukturę; rozpoczęcie pierwszego etapu prac nad nową wystawą stałą pt. „Po torach w przeszłość ziemi sochaczewskiej”; modernizacja makiety wielkości TT; prace uzupełniające wystawy stałej pt. „Dzieje sochaczewskiej kolei wąskotorowej 1922-1984”, a także impreza modelarska z okazji stulecia.

Kulminacja obchodów nastąpi w sobotę, 1 października 2022 r. Impreza plenerowa upamiętni uroczystą inaugurację ruchu planowego na pierwszym, 16-kilometrowym odcinku kolei ze stacji Sochaczew Wąskotorowy do stacji Tułowice, która miała miejsce 1 października 1922 r.

Red.



Sochaczewska wąskotorówka mniej znana:  
- zimą (22 grudnia 2010).  
- jesienią (5 listopada 2021).  
Fot. Marek Moczulski

## GANG SKWARKÓW



**W półtorawieczne istnienia warszawskiej „Kolejówki” – rok założenia 1873 – wpisuje się wiele ciekawych życiorysów. Niektórzy absolwenci wracali do swojej szkoły, by w niej uczyć. Pisaliśmy już o Eugeniuszu Wodiczce i Józefie Moczulskim. Dziś słów kilka o gangu Skwarków.**

W rozmowach z rodziną, przyjaciółmi, fanami kolei Henryk Skwarka powtarza zawsze, że „kolej wyssał z mlekiem matki”. Gdy miał pół roku, jego rodzina przeprowadziła się z Torunia do Warszawy. Zamieszkała w jednym z trzech ceglanych budynków dwupiętrowych stojących między przystankiem osobowym Warszawa Olszynka Grochowska a elektrowozownią Warszawa Grochów. Henryk już wtedy marzył o byciu maszynistą elektrycznych pojazdów trakcyjnych takich, jakie widział w sąsiedztwie, serii EN51, EN52 i EN53. Elektrowozownia oraz pobliska wagonownia i stacja postojowa były dla chłopaka terenem zabaw, na który – wbrew woli rodziców – z podwórka przy domu prześlizgiwał się z rówieśnikami przez dziurę w płocie. Buszowali po odstawionych do naprawy wagonach i „ezetach”.

W 1962 r. Mieczysław Skwarka poinformował rodzinę, że wybiera się do Technikum Kolejowego, gdzie w systemie zaocznym przez najbliższe 4 lata będzie uzupełniał swoje wykształcenie. Henryk poprosił ojca, żeby zrezerwował dla niego w szkole porządną ławkę, bo za 6 lat on też będzie kontynuował kolejarskie tradycje rodziny. Zapoczątkował je dziadek Władysław, który w latach 50. XX wieku był mistrzem zmianowym w nasycalni podkładów kolejowych w Solcu Kujawskim. Pan Mieczysław do 1966 r. był uczniem wydziału ruch i przewozy kolejowe, specjalność ekonomika kolei. Jego wychowawczynią była polonistka Teresa Węgrzyn.

Henryk swoją przygodę w warszawskiej „Kolejówce” rozpoczął w 1968 r. Został uczniem wydziału trakcja elektryczna, specjalność sieci i zasilanie. Jego wychowawczynią była rusycystka, Władysława Wolak. Naukę zakończył w roku szkolnym 1973/1974, w którym najstarsza szkoła kolejowa w Polsce obchodziła uroczyste swoje setne urodziny. Po złożeniu egzaminu eksternistycznego w lokomotywni Warszawa Olszynka Grochowska (dawna elektrowozownia Warszawa Grochów) rozpoczął pracę na stanowisku pomocnika, a od czerwca 1975 r. – maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych.

Będąc uczniem Technikum Kolejowego, aż do I semestru klasy 5, dojeżdżał pociągiem podmiejskim z Olszynki Grochowskiej do Warszawy Zachodniej. Po przeprowadzce z Grochowa na Ochotę, kolejne 24 lata jeździł w kierunku odwrotnym z Zachodniej na Olszynkę Grochowską, gdzie w tamtejszej lokomotywni pozaklasowej był maszynistą pojazdu trakcyjnego, maszynistą-instrukctorem i kontrolerem trakcji.

Starszy syn Henryka, Przemysław – czwarte pokolenie rodziny kolejarskiej – edukację w warszawskiej „Kolejówce” rozpoczął w 1993 r. Gdy w 1998 r. z tytułem technik mechanik opuszczał mury szkoły, ta świętowała 125-lecie swojej działalności. Jego wychowawcą był nauczyciel fizyki, Jan Klupsz. W czasie nauki syna pan Henryk piastował funkcję przewodniczącego Rady Rodziców Szkoły. Utrzymywał z nią kontakt później, działając w Kole Wychowanków i Absolwentów.

Młodszy syn Henryka, Michał naukę w Zespole Szkół im. inż. Stanisława Wysockiego d. „Kolejówka” – Technikum nr 7 rozpoczął w 2004 r. Gdy w 2008 r. z tytułem technik telekomunikacji kończył naukę, szkoła świętowała 135-lecie działalności. Jego wychowawcą był nauczyciel zarysu telekomunikacji, Wiesław Mieszczyński.

To nie koniec związku gangu Skwarków z warszawską „Kolejówką”. W roku szkolnym 2009/2010 do Zespołu Szkół im. inż. Stanisława Wysockiego wrócił pan Henryk, tym razem jako nauczyciel przedmiotów zawodowych. Do chwili obecnej przekazuje wiedzę z przedmiotów eksploatacja pojazdów szynowych, budowa taboru szynowego i laboratorium taboru.

Marek Moczulski

## ZAGADKA

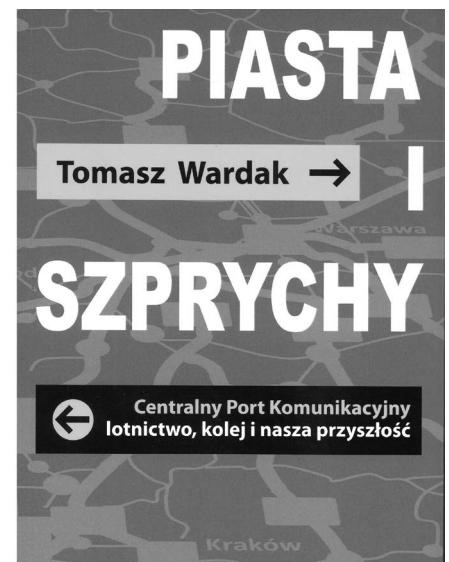
**Wymień dwie rocznice, upamiętnienie których mają w swoich planach członkowie Ogólnopolskiego Klubu Zainteresowań PZF „Kolejnictwo”.**

Nagrody rozlosujemy wśród osób, które prawidłowe odpowiedzi nadesłały do 25 maja 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@ksk.org.pl z dopiskiem „Zagadka 182”, 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 181 nagrodę wylosowali **Paweł Tamiola** z Warszawy i czytelnik ze Szczecina. Gratulujemy.

## SPOJRZENIE

O Centralnym Porcie Komunikacyjnym Sp. z o.o. – Spółce Skarbu Państwa powołanej na mocy art. 11 Ustawy z 10 maja 2018 r. o CPK (Dz.U.2018.1089) do przygotowania i realizacji Programu wieloletniego CPK obejmującego budowę nowego lotniska centralnego dla Polski oraz koordynacji i realizacji inwestycji towarzyszących, w tym nowej sieci linii kolejowych, dróg ekspresowych, autostrad i pozostałej infrastruktury przesyłowej informujemy na bieżąco w materiałach „Z prac Rady Nadzorczej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”. Spojrzenie na tę inwestycję także w książce:



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

Szanowni Państwo.

Na łamach biuletynu związkowego „Solidarność w PEELKA” staramy się publikować informacje, które mogą być dla Państwa przydatne w przypadku powstania szkody, w związku z którą pracodawca wystąpi do Państwa z roszczeniem. Również tym razem prezentujemy jeden z przykładów, w którym ubezpieczony pracownik skorzystał z ochrony ubezpieczeniowej, jaką zapewnia program i dzięki naszej pomocy uzyskał środki w pełni pokrywające roszczenia pracodawcy.

## **Przykład szkody, która została zlikwidowana z ubezpieczenia w ramach Państwa programu**

Szkoda powstała na przejeździe kolejowo-drogowym na skutek otwarcia przez pracownika spółki kolejowej rogatki przejazdowej po przejechaniu pociągu, pomimo otrzymania zgłoszenia o drugim zbliżającym się pociągu. Wskutek powyższego doszło do potrącenia ze skutkiem śmiertelnym rowerzysty przez nadjeżdżający pociąg.

Rowerzysta był osobą w podeszłym wieku i pomimo nawoływań o zbliżającym się niebezpieczeństwie ze strony obserwatorów zdarzenia oraz samego pracownika, nie reagował.

W konsekwencji przypisanej odpowiedzialności za skutki zaistniałego zdarzenia pracownik został wezwany przez pracodawcę do zapłaty kwoty w wysokości trzymiesięcznego wynagrodzenia, zgodnie z przepisami Kodeksu Pracy.

Dzięki wsparciu ze strony przedstawicieli SZIK oraz brokera ubezpieczeniowego, który opiekuje się programem, Ubezpieczyciel dokonał wypłaty odszkodowania w wysokości trzymiesięcznego wynagrodzenia i pokrył tym samym roszczenia pracodawcy. Należy jed-

nak pamiętać, iż zadośćuczynienie nie jest przedmiotem ochrony tej polisy.

Pragniemy podkreślić, iż zgodnie § 4 ust. 1 umowy generalnej regulującej warunki umowy ubezpieczenia odpowiedzialności pracowniczej „Przedmiotem ubezpieczenia jest odpowiedzialność cywilna ubezpieczonych za szkody wyrządzone pracodawcy. Ochrona ubezpieczeniowa obejmuje odpowiedzialność ubezpieczonego Pracownika wobec pracodawcy, jednak odpowiedzialność Ubezpieczyciela istnieje jedynie na zasadach i w granicach przewidzianych w Kodeksie Pracy (art. 114-121 k.p.), niezależnie od formy zatrudnienia Pracownika”.

## **Główne korzyści z uczestnictwa w ubezpieczeniu**

Generali T.U. S.A. odpowiada za szkody wyrządzone przez pracownika w miejscu pracy, spowodowane przez członków SZIK wykonujących pracę zarówno w terenie, np. maszynistów, dyżurnych ruchu, dróżników, nastawniczych, torowców, maszynistów, specjalistów ds. wsparcia technicznego, jak też w biurze, np. specjalistów ds. kadr i płac, księgowych, specjalistów ds. zarządzania projektami oraz pracowników administracyjnych.

W trakcie trwania ubezpieczenia suma gwarancyjna nie podlega wyczerpaniu i przy każdym zdarzeniu, jeśli zgłoszenie zostanie pozytywnie rozpatrzone, ubezpieczony może wnosić o pokrycie kosztów w maksymalnej wysokości przewidzianej w programie ubezpieczeń odpowiedzialności pracowniczej. Oznacza to, że w przypadku wyjątkowo niekorzystnego zbiegu okoliczności, 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.

<b>SUMA GWARANCYJNA</b>	<b>14 000 zł</b>
<b>Suma na jedno zdarzenie</b>	<b>14 000 zł na każdą szkodę</b>
<b>Składka miesięczna</b>	<b>3 zł</b>

Posiadając ubezpieczenie za jedynie 3 zł miesięcznie, zyskujecie Państwo poczucie bezpieczeństwa.

Ubezpieczyciel pokrywa roszczenie pracodawcy wynikające z wyrządzonej mu Państwa działaniem lub zaniedbaniem szkody do sumy 14 000 zł za jedną szkodę.

Ponadto ubezpieczenie to zapewnia:

a) Pokrycie niezbędnych kosztów postępowania sądowego w sprawach cywilnych i karnych, toczących się przeciwko ubezpieczonemu, w związku z zaistniałą szkodą.

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

c) Pokrycie kosztów postępowania pojednawczego.

**(pkt. a, b i c łącznie do 15 000 zł)**

d) Zwrot kosztów poniesionych na wynagrodzenie rzeczoznawców powołanych w celu ustalenia okoliczności i rozmiaru szkody.

e) Zwrot niezbędnych kosztów poniesionych na zapobieżenie zwiększeniu się rozmiarów szkody.

**(pkt. d i e dodatkowo łącznie do 7000 zł)**

f) Każdy ubezpieczony otrzymuje indywidualny certyfikat potwierdzający ochronę OP.

**Zachęcamy do kontaktu z brokerm 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, Marek Moczulski.

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.

# VI MISTRZOSTWA POLSKI w WYŚCIGACH DREZYN RĘCZNYCH

Wieruszów, 11 czerwca 2022 r.



## ZAPRASZAJĄ

- Krajowa Sekcja Kolejarzy NSZZ „Solidarność”
  - Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”
- patronat honorowy: marszałek województwa łódzkiego, Grzegorz Schreiber

### W programie:

- Odsłonięcie monumentu upamiętniającego 150 lat kolei w Wieruszowie
- Wyścigi drezyn ręcznych (kategoria pań i panów)
- Rzut klockiem hamulcowym (kategoria pań i panów)
- Występ Marcina Dańca
- Piknik rodzinny, catering, smakołyki regionalne, atrakcje dla dzieci



**Darmowy dojazd na miejsce imprezy i z powrotem zapewnią:** Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o. na trasie: Łódź Widzew, Pabianice, Zduńska Wola, Sieradz, Kalisz, Ostrów Wlkp., Ostrzeszów, Kępno, Wieruszów.  
Koleje Śląskie Sp. z o.o. na trasie: Katowice, Chorzów Batory, Gliwice, Bytom, Tarnowskie Góry, Kalety, Herby Nowe, Panki, Krzepice, Wieluń, Biała, Czastary, Wieruszów.



### Więcej informacji na Facebooku:

VI Mistrzostwa Polski w Wyścigach Drezyn Ręcznych  
Wieruszów 2022  
tel. 608 014 342  
Zgłoszenia drużyn na druku zgłoszeniowym pod adresem:  
[jzdzislaw23@wp.pl](mailto:jzdzislaw23@wp.pl)

