

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

Fot.: M. Szulc

W PKP Cargo sytuacja jest dramatyczna. Dr Wojewódka i jego mocodawcy chcą zwolnić ponad 4 000 pracowników. Zapowiadają, że 10 000 zatrudnionych w PKP Cargo wystarczy. Póki co zwalniali jak leci...

26 września 2024 r. przed siedzibą Ministerstwa Infrastruktury odbyła się pikiet przeciwko zwolnieniom ponad 4 tys pracowników PKP Cargo (ok. 30 proc. załogi spółki).

To co teraz dzieje się w PKP Cargo to jawne łamanie praw pracowniczych i związkowych pod przykrywką „postępowania sanacyjnego”.

Uczestnicy pikiet przynieśli ze sobą transparenty, na których widniały hasła: „Wstrzymajcie zwolnienia w PKP Cargo”;

„Bandyckie bezprawie w PKP Cargo” oraz „Wojewódka – grabarz PKP Cargo”.

Wśród protestujących obok pracowników PKP Cargo byli przedstawiciele innych spółek kolejowych i branż oraz Regionów NSZZ „Solidarność”. Liczną grupę demonstrantów stanowili związkowcy zrzeszeni w Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”.

Zwracając się do uczestników protestu przewodniczący NSZZ „Solidarność”

Dokończenie na stronie 6

ZNOWELIZOWANA INSTRUKCJA

W dniu 26 sierpnia br. została podpisana uchwała Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe nr 766/2024 dot. znowelizowanej Instrukcji Ia-5 „O przygotowaniu i doskonaleniu zawodowym pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.” Jej postanowienia obowiązują z dniem podpisania za wyjątkiem tzw. kompetencji miękkich i czynnika ludzkiego, które obowiązywać będą od 01.01.2026r.

Celem nowelizacji instrukcji była optymalizacja procesu przygotowania zawodowego (wzmocnienie monitorowania procesu przygotowania zawodowego, zminimalizowanie czasu realizacji przygotowania zawodowego i szkoleń), dostosowanie zapisów do aktów prawnych, ułatwienie pozyskiwania nowych pracowników spoza struktur Spółki, złagodzenie wymagań

Dokończenie na stronie 6

POGOTOWIA
BEZ OBSADY

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK) w swojej aktywności zajmuje się również problemem braku wymaganych obsad w zespołach pracowniczych w PLK. Przykładem tego jest choćby nasze wystąpienie do Centrali Spółki w sprawie zatrudnienia w zespole utrzymania i konserwacji drogi kolejowej. Ważnym zagadnieniem jest funkcjonowanie zespołów szybkiego usuwania awarii drogi kolejowej w ISE i braków kadrowych w tym zespole.

Poniżej zamieszczamy pismo, które przesłaliśmy do PLK:

SZIK po przeprowadzeniu analizy zatrudnienia w zespole szybkiego usuwania awarii drogi kolejowej (pogotowia awaryjnego) wskazuje braki w obsadach kadry pracowniczej.

W zebranym materiale można dostrzec różnice w ilości pracowników zatrudnionych w zespołach szybkiego usuwania awarii drogi kolejowej pomiędzy zakładami, jak również pomiędzy sekcjami eksploatacji działającymi w obrębie jednej jednostki organizacyjnej.

Taka sytuacja w przypadku awarii np. pęknięcia szyny (zabudowy wstawki szynowej) powoduje brak możliwości natychmiastowej reakcji zespołu pogotowia awaryjnego z powodu „braku rąk” do wykonania takiej czynności.

Nadmienić należy, że zgodnie z przepisami bhp niezbędna ilość pracowników do wymiany wstawki torowej to 4 osoby (minimum).

Ponadto obowiązujące w PLK zapisy metodyki naliczania zatrudnienia określają jako minimalny stan zatrudnienia w ww. zespole (w porze dziennej) składający się z kierującego zespołem (toromistrz), plus pięciu pracowników (w tym maszynista).

Jednocześnie prowadzone przez Spółkę procesy polegające m.in. na ograniczeniu czasu pracy zwrotniczych, nastawniczych na posterunkach lub ich całkowita

Dokończenie na stronie 5

Z PRAC RADY NADZORCZEJ

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

19 września 2024 r.

Rada Nadzorcza PLK spotkała się na comiesięcznym posiedzeniu, które odbyło się w siedzibie Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Poprzedziło je spotkanie Komitetu Audytu Rady Nadzorczej, który zajmował się raportami z audytów wewnętrznych w wybranych obszarach działalności PLK.

Obrady rozpoczęły sprawy proceduralne, przyjęcie porządku obrad oraz protokołu z poprzedniego posiedzenia Rady (22 sierpnia 2024 r.).

Sytuacja finansowa

Rada zapoznała się z bieżącą sytuacją finansową PLK, w okresie od stycznia do lipca 2024 r. Omówione zostały najważniejsze wyniki ekonomiczno-finansowe PLK (m.in. wykorzystanie środków publicznych, zatrudnienie i koszty pracy).

Przychody z działalności operacyjnej są realizowane zgodnie z planem. Ważnym ich elementem są przychody od przewoźników kolejowych z udostępniania linii kolejowych.

Od przewoźników pasażerskich przychody te są na poziomie 100 % planu (w kolejności z największymi przychodami: Intercity, Polregio i Koleje Mazowieckie). Gorsza sytuacja występuje w ruchu towarowym, gdzie przychody za dostęp do infrastruktury są na poziomie ok. 96 % w porównaniu z planem (Cargo w restrykturyzacji - ok. 84 % planu).

Rada omówiła także wpływ trudnej sytuacji finansowej i trwającego postępowanie sanacyjnego w PKP Cargo na finanse PLK, a także wysokość zobowiązań – kwot, które winne jest PKP Cargo naszej spółce.

Inwestycje

Rada Nadzorcza wykonując czynności nadzorcze zapoznała się z informacją Zarządu, w sprawie realizacji inwestycji, w pierwszym półroczu 2024 r. Kluczową sprawą jest realizacja wieloletniego planu inwestycyjnego (Krajowy Program Kolejowy) i realizacja zadań inwestycyjnych z uwolnionych środków finansowych z Krajowego Planu Odbudowy (KPO). Z KPO realizowane mają być projekty: liniowe, stacyjne, punktowe, wąskie gardła, poprawa bezpieczeństwa na przejazdach i System Dynamicznej Informacji

Pasażerskiej (SDIP). Łącznie finansowanych ma być ok. 140 zadań w rozdziale na Centrum Realizacji Inwestycji (ok. 50 zadań) i zakłady linii kolejowych (ok. 90 zadań).

Spółka realizuje inwestycje, finansowane z różnych źródeł i w ramach programów rządowych, takich jak: program utrzymaniowy, Kolej + i program przystankowy. W dwóch ostatnich programach zapowiadana jest jednak rewizja, co nie wyklucza zmian w lokalizacji zadań.

Tunel w Łodzi

Rada omawiała szczegółową informację z przebiegu prac przy realizacji jednej z najtrudniejszych inwestycji prowadzonych przez PLK, budowy tunelu w Łodzi. Trwa tam drążenie tunelu, który połączy stację Fabryczna, Kaliska i Żabieniec.

Główną nitkę - dwutorową - drąży TBM (tunnel boring machine) „Katarzyna”. Maszyna przechodzi obecnie pod centrum miasta gdzie jest kilkadziesiąt kamienic, w tym kilkanaście nadających się do rozbiórki (grożą zawaleniem, a na wyburzenia nie zgadza się konserwator zabytków).

W ostatnich tygodniach w trakcie drążenia zawaliła się jedna z kamienic, co znowu wstrzymało prace.

Drążenie tunelu średnicowego rozpoczęło się w 2021 r. i według pierwotnego planu powinno się już zakończyć. Termin zakończenia inwestycji przesuwano jednak kilka razy i wciąż nie wiadomo kiedy tunelem pojadą pierwsze pociągi.

Opóźnienie inwestycji, która pochłonie ok. 2 mld zł, wynika m.in. z faktu, że wykonawca musiał dodatkowo wzmocnić kamienice w centrum Łodzi. Skomplikowana struktura własnościowa wielu z nich sprawiła, że budynki od lat nie były remontowane.

ERTMS/GSM-R

ERTMS/GSM-R (Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej, który zapewnia operacyjną komunikację głosową i transmisję danych, użytkownikom sieci na infrastrukturze PLK). Częścią projektu realizowanego na terenie całego kraju jest wykonanie obiektów radiokomunikacyjnych (wieże) i zabudowa rurociągów kablowych, dla linii światłowodowych.

System budowany jest od 2018 r. a prace nad jego oddaniem do użytkowania miały zakończyć się w 2023 r. Jednak już dzisiaj wiadomo, że potrwać one jeszcze kilka lat. Realizuje go spółka Nokia (w konsorcjum), bazując na wielu podwykonawcach.

W trakcie realizacji projektu pojawiało się szereg problemów, które w konsekwencji doprowadziły do jego opóźnienia (m. in. brak własności gruntów, wzrost cen materiałów i kosztów wykonawstwa robót, upadłość kluczowych podwykonawców). Istotnym powodem opóźnienia budowy jest niska wydajność prac ze strony wykonawcy i kluczowych dla projektu podwykonawców. Obecnie trwają mediacje przy udziale prokuratury generalnej w sprawie roszczeń Noki i możliwości podpisania ugody.

Wsparcie dla powodzi

Na wniosek Zarządu PLK, Rada zaakceptowała przekazanie 2 mln zł na finansową pomoc dla pracowników PLK, którzy ucierpieli w wrześniowej powodzi. Dotyczy to głównie pracowników zakładów linii kolejowych w Opolu i Wałbrzychu. Pieniądze będą przekazane powodziom przez Fundację Grupy PKP (umowy darowizny). Obecnie trwa weryfikacja osób poszkodowanych (konieczna jest stosowna dokumentacja zniszczeń).

W powodzi zniszczeniu uległa także część infrastruktury kolejowej. Najpilniejszym było przywrócenie przejezdności na liniach kolejowych. Następnymi krokami będzie odbudowa zniszczonej infrastruktury.

Wyższa podstawa

Jedną ze spraw pracowniczych omawianych w trakcie posiedzenia Rady Nadzorczej była informacja Zarządu o uchwale, która dotyczyła ustalenia kwoty podstawy wynagrodzenia pracowników wynagradzanych według Regulaminu wynagradzania kierowników jednostek organizacyjnych i ich zastępców oraz kierowników niektórych komórek organizacyjnych w PLK.

Nowa – wyższa podstawa naliczenia wskaźnika obowiązuje od 1 września 2024 r. Powyższy wzrost jest dopełnie-

niem podwyżki wynagrodzeń dla pracowników PLK, która weszła w życie od 1 lipca 2024 r. (objęła wtedy pracowników wynagradzanych z ZUZP średnią kwotą 756 zł na pracownika).

Inne tematy

Rada zajmowała się również m.in. następującymi sprawami: pracami Komitetu Audytu Rady Nadzorczej, rozwiązaniem umowy modernizacji linii kolejowej 104

(Rabka – Mszana Dolna) ze spółką Strabag, umową wieloletnią na dzierżawę łączy telefonicznych, podwyższeniem kapitału zakładowego (wniesienie gruntów w Gdańsku przeznaczonych na budowę centrum serwisowego dla PPM-T) i wynikającym z tego zmianą Statutu PLK, przeniesieniem własności składników infrastruktury kolejowej oraz gruntów pod liniami kolejowymi (aport zorganizowanej części przedsiębiorstwa z PKP S.A. do PLK), odzyskiwaniem materiałów staro-

użytecznych, reprofilacją szyn w torach i rozjazdach, wstrzymywaniem ruchu pociągów przez imprezy sportowe (np. wyścigi kolarskie) i pokrywania kosztów z nich wynikłych, realizacją „Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025” oraz przeglądem uchwał przyjętych przez Zarząd PLK (od ostatniego posiedzenia Rady).

Henryk Sikora

WSPÓŁODPOWIEDZIALNOŚĆ DYŻURNEGO RUCHU



Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” przekazała do Centrali PLK Stanowisko nr 2/24 Rady Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” z dnia 9 września 2024 r. ws. wprowadzenia zmiany do Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1.

Jednocześnie związek zaapelował o rewizję wprowadzonych zmian, tak aby były one jednoznaczne i nie powodowały w każdym przypadku współodpowiedzialnego pracownika PLK (dyżurnego ruchu).

STANOWISKO NR 2/24

Rady Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność”
z dnia 17 września 2024 r.

ws. wprowadzenia zmiany do Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” występując w imieniu zakładowych organizacji związkowych NSZZ „Solidarność” działających w jednostkach organizacyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wyraża swój sprzeciw w zakresie wprowadzenia zmian do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1” uchwałą Zarządu PKP PLK S.A. Nr 857/2024 z dnia 12 września 2024 r.

Sprzeciw dotyczy zmiany w § 48 ust. 1,

który poprzednio brzmiał:

„Pociąg, który w wewnętrznym rozkładzie jazdy ma przewidziany przejazd bez zatrzymania, należy zatrzymać na posterunku ruchu, jeżeli wymagają tego względy techniczno-ruchowe”.

a po zmianie jest:

„Pociąg, który w wewnętrznym rozkładzie jazdy ma przewidziany przejazd bez zatrzymania, należy zatrzymać na posterunku ruchu, jeżeli wymagają tego względy techniczno-ruchowe.”

W takich przypadkach dyżurny ruchu niezależnie od postanowień ujętych w ust. 4 podaje sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym dopiero po nawiązaniu łączności przez maszynistę lub sam powiadamia go o zmienionej organizacji ruchu”.

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” uważa, że wprowadzona zmiana spowoduje przeniesienie odpowiedzialności za błędy innych uczestników ruchu kolejowego (maszynistów) na jedną grupę zawodową (dyżurnych ruchu). Organizując ruch pociągów na stacji lub w przypadku LCS na kilku stacjach, dyżurny ruchu ponosi odpowiedzialność za właściwe i zgodne z przepisami o bezpieczeństwie ruchu kolejowego przeprowadzenie w jednej chwili kilku lub nawet kilkunastu pociągów.

Obciążenie dyżurnego ruchu dodatkowym obowiązkiem polegającym na nawiązaniu łączności z maszynistą lub maszynistami w jednej chwili jest na wązko-tych stacjach i LCS-ach nie możliwe do wykonania w sposób zgodny z przepisami.

Powyższa regulacja jest możliwa jedynie w przypadku zatrudnienia dodatkowego dyżurnego ruchu, który będzie odpowiadał za czynności związane z informowaniem przez radiotelefon maszynisty o sytuacji techniczno-ruchowej. Poprzez urządzenia łączności radiowej

nadawane są komunikaty przez: maszynistów, dyżurnych ruchu oraz kierowników pociągów.

Dodatkowe komunikaty na stacjach obciążonych dużym natężeniem ruchu kolejowego spowodują nakładanie się rozmów wszystkich użytkowników radiotelefonów.

Podkreślamy, że powyższa zmiana w przepisach może powodować chaos w przestrzeni radiowej zakłócając poprawny odbiór nadawanych informacji i w sytuacjach nagłych przyczynić się do zagrożenia bezpieczeństwa w prowadzeniu ruchu pociągów oraz skutkować będzie zwiększeniem opóźnień pociągów.

Apelujemy o rewizję wprowadzonych zmian, tak aby były one jednoznaczne i nie powodowały w każdym przypadku współodpowiedzialnego pracownika PLK (dyżurnego ruchu).

(red)

ZAGADKA

Gdzie i kiedy odbył się drugi turniej o „Puchar Zarządu Regionu NSZZ „Solidarność” Śląska Opolskiego w siatkówce plażowej”? Nagrody rozlosujemy wśród osób, które prawidłowe odpowiedzi nadesłały do 20 października 2024 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 206”, podaniem adresu, pod który wysłać nagrodę oraz wyraźnym 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 205. nagrodę wylosowała **Marlena Szulc** z Mikołajowa. Gratulujemy.

Red.

SPÓŁKI ZALEŻNE OD...

W dniu 16 września 2024 r. w Warszawie odbyło się spotkanie Zespołu Problemowego ds. spółek zależnych od PLK. W spotkaniu wzięli udział przewodniczący zakładowych organizacji NSZZ „Solidarność” w osobach: K. Kapałka (PNUiK Kraków), A. Glica (PPM-T Gdańsk), P. Przybyła (ZRK-DOM Poznań), T. Felkowski (DOLKOM Wrocław) oraz zaproszony Przewodniczący SZIK NSZZ „Solidarność” H. Sikora.

Tematem przewodnim spotkania była sytuacja w spółkach zależnych i problemy związane z wprowadzeniem wzrostu wynagrodzeń we wszystkich spółkach. Zebrani zobowiązali przewodniczącego SZIK H. Sikorę do rozmowy o w/w sprawach z prezesem PLK P. Wyborskim.

Na obecną chwilę podpisano porozumienie o wzroście wynagrodzeń w dwóch spółkach tj. PPM-T Gdańsk (w październiku zostanie wypłacona druga część podwyżki, z wyrównaniem od stycznia, średnio 200 złotych do wynagrodzenia zasadniczego, łącznie będzie to 700 zł, dotyczy ona minionego roku, tak to traktujemy) i DOLKOM Wrocław. W dwóch następnych są prowadzone rozmowy. Najtrudniejsza sytuacja jest w PNUiK Kraków gdzie po



Na zdjęciu przewodniczący od lewej: T. Felkowski (DOLKOM) A. Glica (PPM-T), H. Sikora (SZIK), K. Kapałka (PNUiK), P. Przybyła (ZRK-DOM)

analizie porównawczej z rokiem poprzednim Zarząd PLK zaczął mówić o restrukturyzacji w spółce.

Chcemy przypomnieć, że w ubiegłym roku spółki zależne udzieliły pożyczkę Trakcji S.A. w kwocie 100 mln zł tj. PNUiK Kraków - 70 mln a pozostałe spółki po 10 mln zł, PLK odwołała część rozstrzygniętych w przetargach inwestycji, stąd też w niektórych spółkach planowane przychody mogą być niższe.

Jest to dobry pretekst dla PLK aby dokonać zmian planowanych jeszcze wcześniej (przed 2016 r.), kiedy rządziła Platforma Obywatelska. Kiedy nie będzie podwyżek we

wszystkich spółkach to część pracowników sama się zwolni. Restrukturyzacja dokona się sama i o to może chodzić obecnemu Zarządowi PLK.

Podobnie jak w CARGO próbują teraz zacząć od spółek, a konkretnie od PNUiK w Krakowie, gdzie w obliczu restrukturyzacji wzrost wynagrodzeń jest zagrożony.

Spółki zależne są własnością PLK i powiększają jej kapitał wartościowy dlatego niezrozumiałą jest fakt dążenia właściciela do obniżania swojego kapitału.

K.K.

ŚLĄSKI GIGANT RUSZYŁ ...

Ruszyła największa kolejowa inwestycja w historii województwa śląskiego. Przebudowa węzła katowickiego to inwestycja realizowana od Będzina do Zebrzydowic oraz granicy z Czechami. Kluczowym założeniem jest zwiększenie przepustowości ruchu kolejowego poprzez rozdzielenie ruchu regionalnego od dalekobieżnego.

Budowa 5 nowych przystanków

oraz modernizacja 7 stacji i 9 przystanków poprawi komfort podróżowania. Przebudowa infrastruktury zapewni wygodny i bezpieczny dostęp dla pasażera. Podwyższenie prędkości do 160 km skróci czas podróży. Inwestycja obejmuje zabudowę 40 km nowych torów, wymianę 240 km torów i 350 km sieci trakcyjnej oraz przebudowę ponad 195 obiektów inżynierskich: wiaduktów kolejowych i drogowych

oraz mostów, zmodernizowanych 18 przejazdów kolejowo-drogowych.

Nowo wybudowane Regionalne Centrum Sterowania w Katowicach zapewni bezpieczną, sprawną i szybką podróż w rejonie Śląska.

Modernizacja linii kolejowej E 65 potrwa 4 lata i jest realizowana ze środków Unii Europejskiej w ramach instrumentu CEF „Łącząc Europę” o wartości około 7 miliardów złotych.

Małgorzata Jędrusik

Dokończenie ze strony 1

kwalifikacyjnych na stanowiska objęte egzaminem wewnętrznym, uświadamianie pracowników o wpływie ich pracy na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, zrozumiałe i czytelne zapisy dla odbiorców (bez stosowania odwołań do innych zapisów, zawierania zbędnych informacji, powielania tych samych treści), wyeliminowanie niespójnych zapisów.

Wprowadzono lub zmodyfikowano nowe definicje występujące w instruk-

cji: czynniki ludzkie i organizacyjne, egzamin na licencję maszynisty, egzamin na świadectwo maszynisty, sprawdzian wiedzy i umiejętności kandydata na maszynistę, ZUZP, kandydat (ujednolicenie definicji dla wszystkich stanowisk), kierownik jednostki/komórki organizacyjnej, konsultacja, pouczenia doraźne, stanowisko kolejowe (dodano mostownicze), wyspecjalizowana jednostka szkoleniowa.

Doprecyzowano zasady skracania przygotowania zawodowego w za-

leżności od stażu pracy i stanowiska, z którego kandydat został skierowany. Pracownik nie może odbywać przygotowania zawodowego na dwa stanowiska jednocześnie, musi mu być zapewniona ciągłość szkolenia.

Dodano nowe zadania kierujące przygotowaniem zawodowym: ocena predyspozycji kandydata do pracy na danym stanowisku, wydanie opinii w zakresie kompetencji miękkich niezbędnych do pracy na danym stanowisku. Ustalono aby liczba przy-

dzielonych kandydatów kierującemu przygotowaniem zawodowym nie była większa niż 5 kandydatów.

Przywrócono pouczenia doraźne wykonywane w miejscu pracy lub poza miejscem pracy tj.: seminaRIA, warsztaty.

Wprowadzono nowe uregulowania w zakresie bezstronności komisji egzaminacyjnych wprowadzono deklarację dla członków komisji egzaminacyjnej o wykonywaniu czynności egzaminatora w sposób bezstronny i niedyskryminujący.

Wprowadzono obowiązek wpisywania informacji o odsunięciu pracownika od wykonywanych czynności związanych bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego

do rejestru egzaminów.

Zlikwidowano egzamin wewnętrzny na stanowisko naczelnika sekcji i zastępcę naczelnika sekcji

Umożliwiono zatrudnianie pracowników na stanowisko dyspozytor spoza Spółki PKP PLK np. z PKP Cargo

Przewodniczącym komisji egzaminacyjnej może być Dyrektor lub z-ca Dyrektora (dotyczy wszystkich komisji stwierdzających kwalifikacje na stanowiska wewnętrzne).

Dopisano stanowiska „kierownik pociągu gospodarczego i roboczego, rewident taboru, mostowniczy, które występują w spółce i podlegają egzaminom.

Dostosowano instrukcję do „Roz-

porządzenia w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji” w zakresie szkolenia automatyków i torowiczów w celu zlecenia im zadań związanych z przygotowaniem drogi przebiegu pociągu, w ramach awaryjnego trybu prowadzenia ruchu.

Określono wymagania kwalifikacyjne i stażu pracy, ramowego programu szkolenia oraz zakresu i zasad przeprowadzania autoryzacji.

Do wprowadzenia w życie tych zapisów konieczna będzie zmiana Instrukcji Ir-1, Ir-3 oraz odpowiednie zapisy w Regulaminie Technicznym Posterunku.

Zdzisław Jasiński

Dokończenie ze strony 1

likwidacja powoduje w przypadkach awarii zwiększone opóźnienia w ruchu pociągów.

Naszym zdaniem zespoły szybkiego usuwania awarii w sekcjach eksploatacji są podstawowym narzędziem służącym do szybkiego – awaryjnego usuwania wszelkich usterek drogi kolejowej i mają kluczowy wpływ na nie pogarszanie parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych.

Ich funkcjonowanie jest opisane w regulaminach organizacyjnych zakładów, dlatego też wnioskujemy o uzupełnienie składow osobowych w ww. zespołach działających w poszczególnych sekcjach eksploatacji.

A co na to Centrala PLK ?

W odpowiedzi na pismo nr SZIK 63/08/2024 z dnia 21 sierpnia 2024 r. Biuro Spraw Pracowniczych uprzejmie informuje, iż plan zatrudnienia w utrzymaniu drogi kolejowej ustalony jest na podstawie zasad określonych w Strategii utrzymania w pio-

nie drogowym na lata 2017-2029.

Zgodnie z założeniami ww. dokumentu, zarówno w przypadku całodobowego jak i jednozmianowego pogotowia awaryjnego, obsada zakłada 1 kierującego zespołem (torowicz) i 5 pracowników.

Należy zwrócić uwagę, że zgodnie z § 3 ust. 4. Ramowego regulaminu organizacyjnego PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Zakładu Linii Kolejowych do zakresu zadań, obowiązków i uprawnień dyrektora zakładu należy m.in. organizowanie pracy zakładu linii oraz zapewnienie pracownikom bezpieczeństwa i higieny pracy, a także kształtowanie poziomu zatrudnienia i wynagrodzeń w zakładzie linii.

Jednocześnie Biuro Spraw Pracowniczych sygnalizuje, iż z uwagi na rozwiązanie, w ostatnim okresie, przez dużą liczbę pracowników umów o pracę w związku z nabyciem przez nich prawa do emerytury, niezbędnym jest uwzględnienie pewnej przestrzeni czasowej wymaganej przy sukcesywnym uzupełnianiu zatrudnienia.

Podsumowanie

Dzięki naszemu wystąpieniu w Centrali „odkryto”, że jest problem z brakiem obsad zespołów szybkiego usuwania awarii drogi kolejowej. W zespole tym są braki w zatrudnieniu, co przyznaje Centrala. Uznaje ona także, że obsada powinna wynosić łącznie 6 pracowników.

Z ankiet otrzymanych od przewodniczących zakładowych organizacji związkowych wynika, że nie w każdej sekcji eksploatacji jest takie zatrudnienie.

Z pisma możemy także wyczytać trochę „psychologii” – pracodawcą jest dyrektor IZ, nie my (tj. Centrala) i od niego egzekwujcie pełnego stanu zatrudnienia ...

Faktem jest, że musimy rekrutować pracowników z zewnątrz i za to m.in. będą rozliczani dyrektorzy.

Opr. Henryk Sikora

PŁACA MINIMALNA 2025

W 2025 roku minimalne wynagrodzenie za pracę wzrośnie tylko raz. Od 1 stycznia wyniesie 4666 zł, a minimalna stawka godzinowa – 30,50 zł – wynika z rządowego rozporządzenia z dnia 14 września 2024r., które zostało opublikowane w Dzienniku Ustaw 2024 poz.1362.

To więcej niż pierwotnie zakładano. Jest to spowodowane efektem zwiększenia prognozy inflacji do poziomu 5 proc.

Co oznacza, że płaca minimalna wzrośnie o 366 złotych, czyli o 8,5%.

„Na rękę” pracownicy otrzymają 3510,92 zł.

Wzrost minimalnego wynagrodzenia spowoduje również wzrost innych świadczeń związanych ze stosunkiem pracy, które są liczone na jego podstawie:

- wynagrodzenie za czas przestoju;
- dodatek za pracę w porze nocnej;
- kwota wynagrodzenia wolna od potrąceń;
- kwota minimalnego odszkodowania należnego pracownikowi za naruszenie wobec niego zasady równego trakto-

wania, czy stosowanie mobbingu;

- kwota maksymalnej wysokości odprawy pieniężnej z ustawy o szczególnych zasadach rozwiązywania z pracownikami stosunków pracy z przyczyn niedotyczących pracowników;

- wynagrodzenie za miesiąc, w którym pracownik nie świadczy pracy ze względu na rozkład czasu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym.

W wyniku wzrostu płacy minimalnej, zgodnie z zapisami ZUZP obowiązującego w PLK, nastąpi wzrost wysokości dodatków wchodzących w skład wynagrodzenia dla części pracowników:

- dodatku funkcyjnego
- dodatku za pracę w warunkach niebezpiecznych, uciążliwych i szkodliwych
- dodatku za pracę w nocy

Małgorzata Jędrusik

WSTRZYMAĆ ZWOLNIENIA W PKP CARGO

Dokończenie ze strony 1

Piotr Duda zaznaczył, że związek domaga się utrzymania miejsc pracy – wiemy doskonale o tym, że jeśli je utracimy, to bezpowrotnie i już tego nigdy nie odbudujemy – zaznaczył szef związku. Podkreślił również, że 23 października „Solidarność” przejmie przewodnictwo w Radzie Dialogu Społecznego i tematów PKP Cargo oraz Poczty Polskiej nie odpuści.

Krajowa Sekcja Kolejarzy NSZZ „Solidarność” przygotowała petycję skierowaną do ministra infrastruktury Dariusza

Klimczaka.

Znalazły się w niej m.in. żądania:

- wycofania wypowiedzeń wszystkim bezprawnie zwolnionym pracownikom,
- zaprzestania szkalowania NSZZ „Solidarność” przez Marcina Wojewódkę,
- zaprzestania przez Zarząd PKP Cargo obarczania kosztami oszczędności jedynie pracowników Spółki,
- wycofania się z wypowiedzenia porozumień i umów społecznych (m.in. ZUZP),
- podjęcia konstruktywnego dialogu z NSZZ „Solidarność”.

Następnie uczestnicy protestu przeszli przed budynek Ministerstwa Aktywów Państwowych, gdzie demonstrowali przeciwko cięciom zatrudnienia w Poczcie Polskiej.

Tam także obserwujemy efekt „uśmiechniętej Polski” – zwolnienia ludzi, represje, likwidacje i ucieczka zagranicznych firm z Polski oraz wiele innych patologii, które przyszły z obecnie rządzącą koalicją.

Henryk Sikora



Fot. M. Szulc

Dr Wojewódka - Człowiek do wynajęcia, ma „zielone światło” od swoich mocodawców na robienie w PKP Cargo porządków. Bezprawne zwalnianie pracowników szczególnie chronionych przepisami prawa. Przykład idzie z góry - „Prawo, tak jak my je rozumiemy”...



Fot. M. Szulc

Wśród kilkuset demonstrantów, dużą grupę (niektórzy twierdzą, że połowę) stanowili przedstawiciele zakładów zrzeszonych w SZIK. Na pewno należą się podziękowania dla tych co byli. Niestety nie wszystkim starczyło czasu aby dojrzeć do takiej postawy.



Fot. M. Szulc

Gorzej niż za komuny - bo wtedy nie zwalniali kobiet w ciąży - mówił jeden z protestujących. „Postępowanie sanacyjne” pozwala - zdaniem dr Wojewódki - na robienie tego co się tylko chce, zwalnając kogo się chce. To taki przykład kwitnącej „uśmiechniętej Polski”.



Fot. M. Szulc

Przemawiało wielu. Wśród nich Piotr Duda Przewodniczący „Solidarności” mówił o tym, że popiera pracowników PKP Cargo i o działaniach prawnych, które związek podejmuje w ich obronie. Brakło ministra lub jego zastępcy. Na pikietach przed ministerstwem przemawiali kiedyś do zebranych m.in. ministrowie z poprzedniego rządu obecnego premiera. C. Grabarczyk, J. Engelhardt.

RADA, PREZYDIUM I OGROM SPRAW

17 września 2024 r. w siedzibie sekcji obradowała Rada Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” (SZIK). To pierwsze po wakacyjne zebranie zdominowane zostało wydarzeniami z posiedzenia Rady Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność” (KSK. 11.09.2024 r.) W tym dniu podjęto uchwałę, która przekształciła Radę KSK w Ogólnopolski Komitet Protestacyjno-Strajkowy, a także decyzje o oflagowaniu siedzib i pikiecie przed MI 26.09.2024 r. Przyjęto również szereg stanowisk dotyczących tego co dzieje się w PKP Cargo, ws.:

- zwalnianych pracowników PKP Cargo S.A. w restrukturyzacji i działaczy związkowych – przedstawicieli pracowników,
- zwalnianych kobiet w ciąży.

W Cargo, pod przykrywką „postępowania sanacyjnego”, ewidentnie łamane jest obowiązujące prawo w tym ustawa o związkach zawodowych, która nadaje ochronę przedstawicielom związków zawodowych. W przypadku kobiet w ciąży i osób będących w ochronie przedemerytalnej zwolnienia urągają wszelkim zasadom współżycia społecznego i uderzają w najsłabsze grupy społeczne i pracownicze.

Pierwsza myśl jaka może się pojawić, gdy słyszymy PKP Cargo - „to mnie nie dotyczy”, jestem pracownikiem PLK. Jednak natychmiast przypomina się wiersz niemieckiego pastora Martina Niemollera „Kiedy przyszli ...”. To mocne przypomnienie o potrzebie solidarności i zaangażowania w obronę praw pracowniczych, aby uniknąć sytuacji, w której będziemy bezbronni.

W kolejnym punkcie przewodniczący sekcji przekazał informacje z prac Prezydium SZIK w okresie ostatnich dwóch miesięcy. Działo się całkiem sporo m.in.: spotkania z prezesem PLK oraz przedstawicielami Centrali (zespół SZIK ds. inżynierii uchu), kontynuacja dialogu społecznego (2 spotkania), opiniowanie dokumentów przekazywanych przez Spółkę i Ministerstwo Infrastruktury, udział członków prezydium w licznych wydarzeniach rocznicowych (Lublin, Gdańsk, Szymanowo, Tczew, Kraków), czy też bieżąca działalność w tym redagowanie i opracowywanie informacji w naszych mediach społecznościowych.

Ważnym punktem obrad były wybory uzupełniające (były vacaty) do Prezydium SZIK, gdzie przewodniczący Henryk Sikora, zgodnie ze swoimi kompetencjami, zaproponował trzech kandydatów. Przedstawione kandydatury w wyborach uzyskały



Fot. A. Van-Selow

Rada SZIK wyraziła swój protest przeciwko dodaniwaniu obowiązków dla dyżurnych ruchu.

niezbędną ilość głosów, uzupełniając dzieło wieloosobowe Prezydium SZIK o nw.:

- Małgorzata Jędrusik – skarbnik (dotychczas członek Prezydium, ZLK Sosnowiec),
- Mariusz Pilichowski – członek Prezydium (IM Kraków),
- Mariusz Podjaski – członek Prezydium (ZLK Gdynia).

Na tej Radzie nie mogło zabraknąć tematów dotyczących zatrudnienia w PLK. Jak pamiętamy z licznych publikacji na naszej stronie internetowej, czy wystąpień do Zarządu PLK wyrażamy swój sprzeciw dla ograniczenia zatrudnienia w inżynierii ruchu, a zwłaszcza zespole zwrótniczych. Eksperti od optymalizacji z Centrali Spółki wprost zmierzają do zmniejszenia zatrudnienia (ok. 400 zwrótniczych), oszczędności wynikające z ograniczenia kosztów pracy (12, 10 lub 8 godzin) i zmniejszenie wypracowanych godzin nadliczbowych.

Najbardziej jednak zaskakująca jest informacja dotycząca zmian do „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”. Zakres zmian dotyczył paragrafu 48 ust. 1 i powoduje obciążenie dyżurnego ruchu dodatkowym obowiązkiem polegającym na nawiązaniu łączności z maszynistą. Takie działanie na węzłowych stacjach i LCS-ach może być obarczone błędem, a czasem stać w kolizji z innymi przepisami. W tej sprawie Rada wyraziła swój protest przyjmując stosowne stanowisko.

Mamy też zmienioną Instrukcję Ia-5

(obowiązuje od października br.). Celem prac zespołu administracyjno – związkowego było wyeliminowanie błędów i niezgodności z przepisami obowiązującymi w PLK. Ponadto dostosowanie Instrukcji Ia-5 do ZUZP obowiązującego wraz z dostosowaniem do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r.

Zmiany m.in. łagodzą zapisy mówiące o minimalnym stażu pracy na niektórych stanowiskach oraz dostosowują Instrukcję Ia-5 do zapisów rozporządzenia dot. ułożenia i zabezpieczenia zwrotnic przez pracowników automatyki lub torowistrzów w sytuacjach awaryjnych.

Obszernie omówione zostały wszystkie postulaty (8 postulatów), które wniosła SZIK do PLK, a które są przedmiotem trwającego od kilku miesięcy dialogu z pracodawcą oraz najważniejsze zagadnienia z prac Rady Nadzorczej PLK.

Zachowując porządek obrad Rada SZIK przyjęła szereg uchwał dotyczących harmonogramu spotkań 5 zespołów problemowych SZIK w najbliższych kwartałach, rozliczenie finansowe wydarzenia pn.: „Górski trekking na Baranią Górę”, który odbył się w dniach 6-7.09.2024 r. Na koniec zostały omówione sprawy organizacyjne, m.in. ustalono termin październikowego posiedzenia Rady SZIK i omówiono sprawę druku i kolportażu kalendarzy trójdzielnich na rok 2025”.

Andrzej Van-Selow

SZIK NSZZ „SOLIDARNOŚĆ” W MEDIACH SPOŁECZNOŚCIOWYCH

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej

NSZZ

SOLIDARNOŚĆ

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



W ostatnich latach Internet i media społecznościowe stworzyły związkowi zawodowemu nowe możliwości w zakresie szerszego komunikowania o swojej działalności, a przez to dały sposobność poprawy aktywizmu i mobilizacji dla swoich członków. Dlatego niezwykle ważną rzeczą jest zrozumienie sposobów w jaki związki zawodowe komunikują się zarówno ze swoimi obecnymi członkami oraz jak zachęcają pracowników do wstępowania w ich szeregi. Znaczenie komunikacji dla organizowania pracy związku zawodowego a także mobilizowania pracowników od dawna uznawane jest za kluczowy element działalności związkowej. W związku z tym, że technologie komunikacyjne ewoluowały w czasie wraz z rozwojem internetu i wzrostem wykorzystania mediów społecznościowych, ważne jest, aby zrozumieć, w jaki sposób związki zawodowe angażują się „online” ze względu na rolę, jaką media społecznościowe odgrywają obecnie w ich pracy.

Bez wątpienia technologia cyfrowa daje szansę na zwiększenie skali kampanii informacyjnej każdego związku zawodowego. Internet i media społecznościowe dają związkom zawodowym i ich członkom możliwość zmiany oblicza i kształtu związkowości. Zmieniający się charakter funkcji i sposobu korzystania przez związ-

ki zawodowe z internetu ewoluuje od statycznych stron internetowych o ograniczonej funkcjonalności do bardziej interaktywnego krajobrazu, zdominowanego przez treści generowane przez samych użytkowników. Platformy mediów społecznościowych, takie jak Facebook, X, YouTube udostępniają interaktywne funkcje „online”, w których użytkownicy mogą angażować się, reagować (lajkować), komentować i udostępniać treści publikowane przez związki zawodowe. Tak więc w kontekście mediów społecznościowych i komunikacji związkowej jeśli wykorzystują one media społecznościowe do porozumiewania się ze swoimi członkami przez to zwiększając zbiorową mobilizację oraz identyfikację ze związkiem.

W Polsce z mediów społecznościowych korzysta około 26 mln osób, a więc blisko 70% populacji naszego kraju, co oznacza, że jest bardzo prawdopodobne, że większość członków NSZZ „Solidarność” także korzysta z mediów społecznościowych. Dlatego platformy mediów społecznościowych sprzyjają publikowaniu różnego rodzaju treści, które mogą być „konsumowane” przez naszych członków w czasie rzeczywistym.

Ponieważ media społecznościowe umożliwiają związkom zawodowym dotarcie do dużej liczby członków z różnymi wiadomościami, jest to więc idealne narzędzie do budowania relacji i zwiększania zaangażowania swoich członków. Zgodnie z przeprowadzonymi na świecie badaniami ponad 80% respondentów uważa, że media społecznościowe to skuteczny sposób komunikowania się z nimi przez związki zawodowe.

Sekcja Zawodowa Infrastruktury Kolejowej NSZZ „Solidarność” zdając sobie sprawę z potrzeby ożywienia tradycyjnego modelu związkowego, wychodząc naprzeciw wyżej wymienionym wyzwaniom oprócz publikowania informacji na swojej stronie internetowej dostępnej pod adresem <http://www.plk.skk.org.pl> od jakiegoś czasu łączy się również ze swoimi członkami za pośrednictwem mediów społecznościowych traktując je jako dodatkowy kanał komunikacji. Stąd SZIK NSZZ „Solidarność” obecna jest ze swoim przekazem w następujących mediach społecznościowych:

- Facebook pod adresem: ht-

[tps://www.facebook.com/SZIK.Solidarnosc/](https://www.facebook.com/SZIK.Solidarnosc/)

- Twitter (obecnie X) pod adresem: <https://twitter.com/NszzSzik>

- YouTube pod adresem: <https://www.youtube.com/channel/UCIgiP-PeqTDAtoM8Vv2bzIGw>

- Instagram pod adresem: <https://www.instagram.com/sziksolidarnosc/>

Dla SZIK media społecznościowe są wykorzystywane przede wszystkim do przekazywania wartości jakimi kieruje się NSZZ „Solidarność”, zachęcania członków komisji zakładowych wchodzących w skład SZIK do aktywności i działania (udostępniania treści, komentowania, itd.), dzielenia się wiedzą i informacją na temat podejmowanych przez SZIK działań i przedsięwzięć, kształtowania opinii publicznej na temat pracy SZIK oraz do zachęcania pracowników PLK oraz spółek zależnych do wstępowania w struktury związku zawodowego NSZZ „Solidarność”.

Media społecznościowe nie są jedynym narzędziem używanym przez SZIK do komunikowania się ze swoimi członkami oraz pracownikami PLK oraz spółek zależnych. Jak wskazano powyżej portale społecznościowe dają związkom zawodowym możliwość dostępu do publikowanych treści przez większości swoich członków i pracowników jednostek organizacyjnych w których działają, ale nie docierają do wszystkich.

Nie wszystkie osoby z różnych względów korzystają czy to z Internetu czy posiadają konta w mediach społecznościowych. Badania socjologiczne dotyczące działalności związkowej pokazują, że nie wszyscy członkowie śledzą na bieżąco działalność związku z internecie woląc zamiast tego pozyskiwać informacje za pośrednictwem innych kanałów np. czytając biuletyn informacyjny wydawany tradycyjnie w postaci papierowej w określonych odstępach czasu.

Dlatego SZIK nie zapomina o tym kanale komunikacji i od wielu już lat wydaje i dystrybuuje wśród pracowników biuletyn informacyjny „NSZZ „Solidarność” w PEELKA” – miesięcznik informujący o najważniejszych sprawach i wydarzeniach jakimi zajmuje się SZIK. Taka różnorodność środków komunikacji gwarantuje, że SZIK dociera do większości, jeśli nie wszystkich swoich członków. Biuletyn SZIK,

Dokończenie na stronie 11

Czas na podsumowanie kolejnej 28 edycji Grand Prix Opolszczyzny (GPO) w siatkówce plażowej, a trzeciej edycji, w której NSZZ „Solidarność” była sponsorem i współorganizatorem zawodów. W otoczeniu flag NSZZ „Solidarność” rozegrano 11 turniejów eliminacyjnych (4 męskie, 4 żeńskie i 3 mixty) i 3 turnieje finałowe. W całej edycji 28 GPO wzięło udział 79 zawodników, 63 zawodniczki, a w parach mieszanych tzn. mixtach wzięło udział 23 zawodników i 22 zawodniczki. Zawody rozgrywano w miastach województwa Opolskiego w Kędzierzynie - Koźlu, Głuchołazach, Opolu, Kamieniu Śląskim, nad jeziorem nyskim w Skorochowie i w pięknym otoczeniu zamku w Mosznej. Zawodnicy reprezentowali województwa opolskie, śląskie, dolnośląskie, małopolskie, wielkopolskie i łódzkie.

Turnieje 28 GPO dofinansowało również dwanaście organizacji związkowych zrzeszonych w Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej (SZIK). W ramach tego dofinansowania zakupiono stroje sportowe z logo NSZZ „Solidarność” w których zawodnicy występowali na zawodach oraz zakupiono nagrody rzeczowe.

Na zakończenie sezonu tak jak w roku

WSPOMNIENIE WAKACYJNEJ SIATKÓWKI



ubiegłym Region Śląsk Opolski zorganizował dla członków NSZZ „Solidarność” II turniej „O Puchar Zarządu Regionu NSZZ „Solidarność Śląska Opolskiego w siatkówce plażowej”. Turniej ten rozegrano w Opolu w dniu 25 sierpnia 2024r, w ramach obchodów 44 rocznicy powstania NSZZ „Solidarność”.

W zawodach tych wystartował zespół reprezentujący SZIK w składzie: Piotr Pazera z Zakładu Linii Kolejowych w Łodzi i Mariusz Pilichowski z Zakładu Maszyn Torowych w Krakowie.

Mariusz Pilichowski

25. TURNIEJ „SOLIDARNOŚCI” W BARCICACH



Drużyna ZLK Rzeszów z dyrektorem M. Borowcem (z pucharem)

W Barcicach (k. Starego Sącza) 20 września 2024 r. odbył się 25. Turniej piłki nożnej organizowany przez Regionalną Sekcję Kolejarzy NSZZ „Solidarność” przy Regionie Małopolskim. Patronat nad turniejem objął jak co roku: Region Małopolski, Krajowa Sekcja Kolejarzy NSZZ „Solidarność” i Biuro Wczasowo – Turystycznym „Koltur”.

Kameralne obiekty LKS „Barcizanka” zostały udekorowane banerami i flagami „Solidarności”.

W turnieju wzięło udział 198 zawodników z 11 drużyn reprezentujących kolejowe

zakłady pracy i spółki. Na dwóch boiskach rozegrano 23 mecze. Wśród uczestników tego wydarzenia były m. in. reprezentacje zakładów i spółek z Grupy PLK. Były to drużyny zakładów linii kolejowych z: Rzeszowa, Nowego Sącza, Krakowa, Zakład Maszyn Torowych, Centrum Realizacji Inwestycji (debiutant na turnieju!) oraz drużyna PNUIK Kraków.

Z okazji jubileuszowego turnieju organizatorzy przygotowali dla uczestników ogromny tort w postaci piłkarskiego boiska oraz pokaz fajerwerków, który rozświetlił niebo nad Barcicami.

Turniej organizowany przez RSK jest jednym z największych turniejów międzyzakładowych w Polsce organizowanym przez kolejową „Solidarność”. Warto zwrócić uwagę, że jest on nieprzerwanie rozgrywany przez 25 lat.

Oprócz charakteru sportowego jest często jedynym miejscem corocznych spotkań kolejarzy, dyrektorów, związkowców przedstawicieli różnych zakładów. Od osiemnastu lat daje także możliwość finansowej pomocy kolejarzom znajdującym się w trudnej sytuacji. Pomoc finansowa z prowadzonej loterii charytatywnej jest jednym z największych dorobków turnieju.

Jubileuszowy turniej wygrała drużyna reprezentująca ZLK Rzeszów pokonując w finale Polregio Kraków 1:0. Trzecie miejsca zajęły drużyny: ZLK Nowy Sącz i PKP Intercity Kraków.

Gratulujemy, pomysłodawcom i organizatorom, którzy przez 25 lat organizowali ten turniej.

W tych latach zmieniała się kolej. Przemijały całe pokolenia kolejarzy i zawodników, a turniej w Barcicach jest dalej corocznym sportowym świętem kolejarzy przybywających z różnych części Polski.

Henryk Sikora

„Uczestniczę we wspólnocie Kościoła”. Pod takim hasłem 14 września 2024 r. odbyła się XXII Ogólnopolska Pielgrzymka Kolejarzy do bazyliki Bożego Miłosierdzia w krakowskich Łagiewnikach.

Uroczystej Mszy św., przewodniczył bp Jan Zając. Wśród koncelebrantów byli duszpasterze kolejowi, w tym: ks. Eugeniusz Zarębiński, krajowy duszpasterz kolejarzy, ks. Ryszard Marciniak, animator Katolickiego Stowarzyszenia Kolejarzy Polskich i ks. Grzegorz Szewczyk, duszpasterz kolejarzy Archidiecezji Krakowskiej.

Pielgrzymka tradycyjnie rozpoczęła się Drogą Krzyżową, która z powodu padającego deszczu została odprawiona przed wejściem do dolnego kościoła.

Do bazyliki 33 poczty sztandarowe wprowadziła Kolejowa Orkiestra Dęta z Karsznic nadając przemarszowi piękną oprawę. Przed bazyliką zawisł baner „Solidarności” o treści: Kolejarze zawierzają się Bożemu Miłosierdziu”. Wśród pielgrzymów dominował kolejowy mundur. Jedną z intencji Mszy św. była za zwalnianych pracowników PKP Cargo, członków „Solidarności”. Także w modlitwie wiernych modlono się w tej intencji.

W homilii bp Jan Zając nawiązał do obchodzonego w Kościele Święta Podwyższenia Krzyża. – Dziś jest ten dzień, kiedy podwyższamy Krzyż. To znaczy, podnosimy oczy na drzewo Krzyża, aby wpatrując się w Ukrzyżowanego być ogarniętym boskim przebaczeniem i uzdrowieniem – wyjaśniał.

Honorowy kustosz Sanktuarium Bożego Miłosierdzia mówił, że jak kiedyś,

UCZESTNICZĘ WE WSPÓLNOCIE KOŚCIOŁA



Fot. B. Ostrowski

33 poczty sztandarowe z całej Polski uświetniły uroczystości pielgrzymkowe w Krakowie Łagiewnikach

tak i dziś Krzyż staje się „znakiem sprzeciwu”. – I to bardzo boli tych, którzy są przywiązani do znaku zbawienia. Boli każdego z nas, bo przecież trzeba stwierdzić: krzyż nie godzi w żadne uczucia religijne. Nikomu nie przeszkadza. Krzyż w szkole, w szpitalu, w urzędach, bo od tysiąclecia krzyż jest wkomponowany w polski krajobraz – mówił i dodał, że krzyż jest znakiem pojednania i miłosierdzia.

Dary ołtarza składały delegacje związków zawodowych, zakładów i spółek kolejowych. Kolejową „Solidarność” reprezentowali: Henryk Grymel, przewodniczący Krajowej Sekcji Kolejarzy, Henryk Sikora, przewodniczący Sekcji Zawodowej Infrastruktury Kolejowej i Ireneusz Dynowski, przewodniczący Regionalnej Sekcji Kole-

jarzy w Krakowie.

Na zakończenie Mszy świętej w tym szczególnym miejscu, patrząc w oczy Jezusa Miłosiernego, pielgrzymi zawieźli świat, bracia kolejarską, wszystkie jej problemy, każdego z obecnych. Z sercem wypełnionym nadzieją, uczestnicy pielgrzymki powrócili do swoich domów, miejsc pracy i służby bliźniemu.

Wśród uczestników pielgrzymki było wiele znamienitych osób m.in: Łukasz Smółka - Marszałek Województwa Małopolskiego, Andrzej Adamczyk - Poseł na Sejm, Kazimierz Mazur - Komendant Regionalny SOK i wielu dostojnych kolejarzy, dyrektorów i prezesów.

Henryk Sikora

CZY MOŻNA ZAKAZAĆ DYREKTOROWI (NACZELNIKOWI) BYCIA CZŁONKIEM ZWIĄZKU ZAWODOWEGO ?

„W Polsce, zgodnie z ustawą o związkach zawodowych, każdy pracownik, w tym również ten zajmujący stanowisko kierownicze i menedżerskie ma prawo przystąpić do związku zawodowego i być jego członkiem.”

To tylko fragment obszernego artykułu, który odpowiada na tak postawione pytanie. Cały artykuł przeczytasz na naszej stronie internetowej:

www.plk.ksk.org.pl



Niecodzienny dar LISTY z CODZIENNOŚCI

Obchody 100. rocznicy przyznania Władysławowi Stanisławowi Reymontowi Nagrody Nobla w dziedzinie literatury rozpisano na cały bieżący rok. Wielka Rodzina Reymontowska – skupiająca fundacje, stowarzyszenia, szkoły noszące imię Noblisty – zadbała, by czas przypominający ważny dla odrodzonej po 123 latach niewoli Rzeczypospolitej fakt wypełnić bogactwem imprez. Oczywiście, włączyły się w to Lipce, od 1983 r. Reymontowskie. To w nich 28 września 2024 r. odbyła się uroczystość zasługująca na szczególną uwagę.

Kulminacją wszystkich działań, które wracały pamięcią do 13 listopada 1924 r., kiedy Akademia Szwedzka nagrodziła polskiego laureata za napisanie „wybitnego eposu narodowego” była uroczystość, na którą zaprosiły do Lipiec, mająca w nich siedzibę Fundacja im. Władysława Stanisława Reymonta i Fundacja Władysława Reymonta z Kanady. Po powitaniu gości i krótkich wystąpieniach poświęconych Nobliście, w których nie zapomniano o jego zawodowych związkach z kolejną Warszawsko-Wiedeńską, nastąpiło przekazanie Polsce 16 kart pocztowych i 6 listów Reymonta pisanych w latach 1901-1925 do rodziny i przyjaciół w kraju. Wśród nich znalazło się

kilkanaście kierowanych do urzędnika Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w Piotrkowie, Józefa Munkiewicza. Prezes fundacji z Kanady, Kazimierz Chrapka przekazując cenny dar prezesowi z Lipiec, Jerzemu Kabatowi nie krył też wzruszenia. W kilku słowach przypomniał historię tych przesyłek.

Kartki pocztowe i listy, będące własnością siostrzeńca Wł. St. Reymonta, Jana Załęskiego – zgodnie z jego ostatnią wolą – w 1975 r. zostały przekazane w darze Fundacji Władysława Reymonta w Kanadzie. Stały się częścią jej archiwum. W 2024 r., w setną rocznicę przyznania nagrody Nobla za „Chłopów” zostały przekazane Polsce, z wolą, by znalazły swoje miejsce w Muzeum Regionalnym im. Wł. St. Reymonta w Lipcach. Dzięki okolicznościowemu wydawnictwu „Listy z codzienności” zostały opublikowane w formie albumowej w językach polskim, angielskim i francuskim.

W niedzielę, 29 września 2024 r. uroczystej mszy św. sprawowanej w intencji śp. Wł. St. Reymonta oraz pomyślności działań ogromnej Rodziny Reymontowskiej przewodniczył biskup diecezjalny łowicki, Wojciech Osiał.

Marek Moczulski

Dokończenie ze strony 8

oprócz formy papierowej, wydawany jest również w formie elektronicznej i udostępniany zarówno na stronie Internetowej jak również w mediach społecznościowych.

Co warto podkreślić i docenić niektóre komisje zakładowe wchodzące w skład struktury organizacyjnej SZIK również są bardzo dynamicznymi organizacjami jeśli chodzi o aktywność komunikacyjną zarówno w internecie prowadząc czy to własne strony internetowe, fanpage w mediach społecznościowych, głównie na Facebooku.

Dlatego obecność w mediach społecznościowych poszczególnych komisji zakładowych daje możliwość konsolidacji działań informacyjnych oraz wsparcia komunikacyjnego poprzez wzajemne obserwowanie, lajkowanie, udostępnianie, komentowanie czy retweetowanie wiadomości. To samo dotyczy członków związku NSZZ „Solidarność”, którzy poprzez swoje osobiste konta społecznościowe mogą przyczyniać się do propagowania publikowanych przez SZIK treści i tym samym przyczyniać się do zachęcania niezdecydowanych do zostania członkiem związku zawodowego NSZZ „Solidarność”.

W tym miejscu wypada namówić do tego, aby pracownicy PLK oraz spółek zależnych obserwowali działalność SZIK w internecie, w tym w mediach społecznościowych czy to na Facebooku, czy Instagramie. Komisje zakładowe wchodzące w skład struktury organizacyjnej SZIK zachęcam do zakładania własnych profili w mediach społecznościowych, zapraszania do obserwowania własnych członków oraz do wchodzenia w interakcję z profilami w mediach społecznościowych innych komisji zakładowych, w tym do wzajemnego udostępniania publikowanych treści.

Media społecznościowe ciągle ewoluują, pojawiają się nowe narzędzia i platformy komunikacyjne, więc nie wykluczone że z czasem SZIK rozwinię swoją działalność również w innych mediach interaktywnych o czym będziemy na bieżąco informować.

ABG



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, Piotr Pazera, Małgorzata Jędrusik, Roman Kowalski, Andrzej Van-Selow.

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.

PO POWODZI

Wrześniowa powódź przetoczyła się przez południowe tereny naszego kraju niszcząc wszystko co napotkała na swej drodze. Szczególnie dotknęła tereny Opolszczyzny oraz Dolnego Śląska. W obliczu tej tragedii nie bądźmy obojętni i pomóżmy naszym koleżankom i kolegom, którzy ucierpieli tracąc swój dobytek. W odpowiedzi na apel przewodniczących Doroty Zając (ZLK Wałbrzych) oraz Mariana Baczyńskiego (ZLK Opole) prosimy o przekazywanie wpłat na niżej zamieszczone konta.

57 1050 1908 1000 0022 7733 6216

tytuł przelewu „dla powodzi”

Zakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”
przy PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych Wałbrzych

oraz

84 1020 3668 0000 5002 0009 8368

tytuł przelewu „dla powodzi”

Zakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”
przy PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych Opole



Fot. D. Zając



Fot. D. Zając



Fot. D. Zając



Fot. M. Stawnik