

Działalność Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Straży Ochrony Kolei

Odradzający się po zakończeniu stanu wojennego ruch związkowy na kolei skupiał swoją działalność wokół Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność” i OPEZET- wskiej Federacji Związków Zawodowych Pracowników Kolejowych. Jak zaznacza Z. Sobolewski, wśród kolejarzy wzrastało przekonanie, że PKP muszą się zrestrukturyzować¹. W sierpniu 1989 roku dochodzi na kolei do otwartych protestów przeciwko niskim zarobkom. Podkreślano też potrzebę zmian ustawy o przedsiębiorstwie PKP. Rozpoczęły się rozmowy pomiędzy SKK „S”, OPEZET – wską Federacją Związków Zawodowych Pracowników Kolejowych a Dyrekcją Generalną PKP. Jednocześnie trwały zmiany organizacyjne w SOK. W 1985 r. wydzielono z zależności służbowej Rejonów Przewozów Kolejowych i Dyrekcji Rejonów Przeladunkowych Komendy Rejonowe Służby Ochrony Kolei, likwidując w ten sposób jeden szczebel zarządzania. Komendant Rejonowy Służby Ochrony Kolei stał się zwierzchnikiem służbowym pracowników zatrudnionych na terenie działania Komendy Rejonowej. Po raz pierwszy w swojej historii, służba stała się samodzielna, wydzielona ze struktur innych jednostek kolejowych. Dzięki temu Służba Ochrony Kolei stała się bardziej operatywna i efektywna. Taki stan rzeczy przetrwał jedynie pięć lat, gdyż w roku 1990 w wyniku przekształceń strukturalnych w przedsiębiorstwie państwowym Polskie Koleje Państwowe padła propozycja, aby Służbę Ochrony Kolei usytuować w nowo powstających stacjach obszarowych, a następnie stacjach rejonowych Polskich Kolei Państwowych. Mimo ustawowego zapisu, który przewidywał dla służby rolę organu ogólnozakładowego ochraniającego całość majątku przedsiębiorstwa Polskich Kolei Państwowych, kolejne akty wykonawcze sankcjonowały włączenie Służby Ochrony Kolei w struktury organizacyjne stacji rejonowej PKP. Ostatecznie taki model zarządzania umocowało zarządzenie Nr 37 Dyrektora Generalnego PKP z dnia 25 września 1991 roku. Jedynie w trzech Dyrekcja Okręgowych Kolei Państwowych (Pomorskiej, Południowej, Północnej) rozwiązano komendy rejonowe Służby Ochrony Kolei,

¹ Z. Sobolewski, *NSZZ „Solidarność”*, dz. cyt..., s. 129.

a podstawowe jednostek organizacyjnych SOK, którymi były wartownie Służby Ochrony Kolei, zostały podporządkowane naczelnikom stacji rejonowych. W ten sposób przywrócono podwójne zarządzanie służbą. W pozostałych pięciu Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych, w dalszym ciągu funkcjonowały komendy rejonowe Służby Ochrony Kolei, jako zakłady pracy dla pracowników Służby Ochrony Kolei. W 1994 roku Służba Ochrony Kolei ulega kolejnym zmianom organizacyjnym. Na podstawie zarządzenia Nr 14 Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej funkcjonowanie jednostek (komórek) organizacyjnych w strukturze przedsiębiorstwa PKP określa statut przedsiębiorstwa, a także właściwe regulaminy organizacyjne.

Przeprowadzone zmiany organizacyjne w SOK sprawiły, że wielu działaczy związkowych i nie tylko, nie wiedziało, o co w tym wszystkim chodzi? Wśród sokistów zaczęło przeważać przekonanie, że o sprawach SOK winni decydować sami sokiści. Ta atmosfera powodowała chęć do działania. Uznając potrzebę jedności działania pracowników, zajmujących się ochroną życia i zdrowia oraz utrzymania ładu, porządku i ochrony mienia PKP - w obronie i interesów społecznych oraz zawodowych pracowników Służby Ochrony Kolei - utworzony zostaje na mocy Uchwały, podjętej w dniu 28 lutego 1995 roku przez 12 założycieli, Komitet założycielski Ogólnopolskiego Związku Zawodowego SOK. W dniu 17 maja 1995 roku Tymczasowa Rada Główna Ogólnopolskiego Związku Zawodowego SOK wystosowała Apel do wszystkich funkcjonariuszy SOK, w którym informowała, że „w dniu 5 maja 1995 r., Sąd Wojewódzki w Warszawie zarejestrował Statut Ogólnopolskiego Związku Zawodowego SOK”. Powstał nasz związek, głosił apel, aby móc lepiej, skuteczniej, bardziej efektywnie i dynamicznie bronić interesów wszystkich funkcjonariuszy SOK. Powstał w interesie naszej społeczności, aby walczyć o wysoką rangę, prestiż munduru funkcjonariusza SOK wśród braci kolejarskiej. Mamy swoją godność, ambicje i rozwiązania, mamy oddaną kadrę, natomiast mamy, podkreślali autorzy apelu, trudności w zrozumieniu naszych intencji przez osoby z poza służby. Musimy sami podjąć i zorganizować adekwatną przeciwwagę - uczynimy to organizując się”².

² Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Treść Apelu została w dniu 17 maja 1995 r. przesłana do wszystkich jednostek SOK, Dyrekcji Generalnej PKP oraz do rady Branżowej SOK przy Federacji ZZP PKP.

Wśród funkcjonariuszy SOK wszystkich szczebli rozpoczęły się intensywne prace organizacyjne. Powstają Tymczasowe Okręgowe Komisje OZZ SOK. Przygotowywano niezbędne dokumenty, wybierano delegatów do I Krajowego Zjazdu Delegatów OZZ SOK. W dniu 21 września 1995 roku w sali szkoleniowej Ośrodka Szkolenia Zawodowego Hodowli i Tresury Psów Służbowych SOK w Zbąszyniu rozpoczął obrady historyczny I Krajowy Zjazd Delegatów OZZ SOK. W zjeździe uczestniczyło 64 delegatów z 7-mu Okręgów bez Pomorskiej DOKP /Szczecin/. Gośćmi Zjazdu byli przedstawiciele Dyrekcji Generalnej PKP z Panem Dyrektorem Generalnym PKP Aleksandrem Janiszewskim, Komendantem Głównym SOK Stanisławem Stanisławczykiem, Przewodniczącym Federacji ZZP PKP Waldemarem Chyczewskim.

Pierwszy dzień obrad został poświęcony sprawom proceduralnym. Przedstawiono projekt regulaminu wewnętrznego OZZ SOK oraz regulaminu wyborczego przewodniczącego OZZ SOK. Tego samego dnia rozpoczęła się dyskusja na temat programu działania OZZ SOK. Trwała ona do późnych godzin wieczornych, ale temat nie został wyczerpany i dalszą część dyskusji przełożono na dzień następny. Przed zakończeniem pierwszego dnia obrad odbyły się wybory na przewodniczącego OZZ SOK. Po krótkiej prezentacji kandydatów przystąpiono do wyborów. W wyniku tajnych wyborów przewodniczącym OZZ SOK został wybrany Stanisław Wiśniowski, wice przewodniczącymi zostali wybrani: Wiesław Poźniewicz i Leon Ciesiółka. Przewodniczącą głównej Komisji Rewizyjnej została Stefania Siek. Na zjeździe ustalono, że przyszli członkowie Okręgowych i Rejonowych struktur OZZ SOK zostaną wybrani zgodnie z przyjętym regulaminem wewnętrznym. Warto jeszcze dodać, że wokół I Krajowego Zjazdu OZZ SOK panował dość nerwowa atmosfera. To do niej odniósł się Przewodniczący Zarządu Głównego OZZ SOK w wydanym Komunikacie nr 1 z dnia 2 października 1995 r. pisząc między innymi; *„I Zjazd wewnątrznie nas umocnił i potwierdził, że nie ma różnicy zdań i celów. Każdy funkcjonariusz i pracownik SOK bez względu na szczebel i stanowisko włączając się z konsekwencją i właściwą determinacją osiągnie sukces w pracy zawodowej i społecznej. Ci, którzy rozpowszechniają pomówienia, intrygują, starają się ingerować w Statut Związku a w naszym środowisku prokurować niepewność, strach*

*muszą sobie zdać sprawę, iż są odosobnieni*³. Przemyslenia te miał zweryfikować czas.

W dniu 6 października 1995 r., Przewodniczący OZZ SOK skierował do Sadu Wojewódzkiego w Warszawie Wydział VII Cywilny i Rejestrowy pismo z prośbą o dokonanie wpisu do rejestru składu prezydium Zarządu Głównego, wybranego w dniu 21 września 1995 r. na I Krajowym Zjeździe Delegatów.⁴ W dniu 11 października 1995 r. na posiedzeniu niejawnym Sąd Wojewódzki w Warszawie Wydział VII Cywilny dokonał stosownego wpisu do rejestru związków zawodowych.

Nowo powstały związek uzyskał status „Centrali reprezentatywnej” i skupiał w swoich szeregach ponad 1585 członków.⁵ Należy zauważyć, iż działania Związku od samego początku poszły w dwu kierunkach. Przy wszystkich możliwych okazjach Związek dawał wyraz troski o sprawy Służby Ochrony Kolei, domagając się słusznego rozstrzygnięcia spraw pracowniczych i organizacji służby. W parze z tymi działaniami na zewnątrz, szła codzienna troska o bieżące funkcjonowanie Związku. W datowanym na listopad 1995 r. protokole z posiedzenia Prezydium Zarządu Głównego dostrzec można toczący się spór o przynależność Związku do struktur Federacji, ZZP PKP. Spór zakończony zwołaniem na dzień 19 stycznia 1996 r. I Nadzwyczajnego Zjazdu Delegatów OZZ SOK⁶. Nadzwyczajny Zjazd Delegatów odwołał Stanisława Wiśniowskiego z funkcji przewodniczącego Zarządu Głównego, powierzając tę funkcję p. Bogusławowi Markowskiemu. Dodać należy, że delegaci głosowali przeciw odwołaniu wiceprzewodniczących⁷.

Z początkiem 1996 r. na PKP rozpoczęły się wstępne prace nad nową strukturą organizacyjną SOK. Wschodnia Dyrekcja OKP w Lublinie zostaje wyznaczona jako Dyrekcja pilotażowa. Do prac nad nowym projektem Prezes Zarządu PKP powołuje

³ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Komunikat Nr 1 z dnia 2 października 1995 r.

⁴ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Pismo OZZ SOK skierowane do Sadu Wojewódzkiego w Warszawie z dnia 6.10. 1995 r. w sprawie dokonania wpisu do rejestru .

⁵ Archiwum OZZ SOK, Syntetyczna analiza restrukturyzacji, sytuacji ekonomiczno- zatrudnieniowej PKP oraz strategia rozwoju, stan prawny na dzień 1 maja 1997 r.,

⁶ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Protokół z posiedzenia Prezydium Zarządu Głównego SOK z dnia 21 listopad 1995 r.

⁷ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, pismo OZZ SOK do Zarządu Rejonowego w Gliwicach z dnia 09.07.1996 r.

Zespół Koncepcyjno – Konsultacyjny, w skład, którego wchodzi przedstawiciele Związku OZZ SOK – pp. Bogusław Markowski, Leon Ciesiółka i Wiesław Poźniewicz. Projekt przewidywał utworzenie Zakładu Ochrony Kolei jako jednostki WORG⁸. W ramach proponowanych zmian sugerowano między innymi zmianę umundurowania: wprowadzając jako nakrycie głowy beret z godłem państwowym, sweter z pagonami, spodnie ”moro” i buty antyterrorystyczne⁹.

Zupełnie nowy rozdział w Służbie Ochrony Kolei przynosi Ustawa z dnia 27 czerwca 1997 roku o transporcie kolejowym (Dz. U.96 poz. 591). Na jej podstawie następuje zmiana nazwy na „Straż Ochrony Kolei”. Zmieniono również umundurowanie na wzór wojskowego „moro”. Rozszerzone zostają uprawnienia. Możliwe staje się stosowanie środków przymusu bezpośredniego tj. pałek, kajdanek oraz psów służbowych. Realizowany II etap restrukturyzacji przedsiębiorstwa PKP przyniósł dla Straży Ochrony Kolei kolejne zmiany. Na podstawie zarządzenia Nr 140 Zarządu PKP z dnia 30 czerwca 1997 roku – od dnia 1 lipca 1997 roku – na bazie dotychczas funkcjonujących Komend Okręgowych i Rejonowych Straży Ochrony Kolei, zostały utworzone Komendy Okręgowe będące zakładami pracy działające na zasadach wewnętrznego ograniczonego rozrachunku gospodarczego w oparciu o plan rzeczowo – finansowy i budżet przedsiębiorstwa PKP, lecz jeszcze w strukturze dyrekcji infrastruktury kolejowej. Komenda Straży Ochrony Kolei stała się w ten sposób jednostką organizacyjną przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe podległą Dyrektorowi Infrastruktury Kolejowej z uwzględnieniem kompetencji Komendanta Głównego Straży Ochrony Kolei. Warto w tym miejscu

⁸ Warto przytoczyć także ciekawą argumentację proponowanego nazewnictwa Zakład Ochrony Kolei. W związku z różnymi dyskusjami nad nazwą dotychczasowej SOK takimi jak: Straż Ochrony Kolei czy Straż Kolejowa zdecydowano się na użycie nazwy; Zakład Ochrony Kolei, gdyż nazewnictwo „Zakład” występuje we wszystkich nazwach jednostek dotychczasowych służb PKP przewidzianych do wdrożenia pilotażu, a drugi człon „Ochrony Kolei” nawiązuje do nazewnictwa z ustawy o kolejach z 1960 roku mówiącej o organach ochrony kolei, której SOK jest jedną ze składowych. Tak więc zdecydowano się na użycie nazwy o szerszym znaczeniu aniżeli „Służba”, tym bardziej, że docelowo jako takie znikną w nowych strukturach. Archiwum OZZ SOK w Warszawie.

⁹ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Komunikat nr 1 z posiedzenia Prezydium OZZ SOK z dnia 24 kwietnia 1996 r.

zaznaczyć, że w tym też roku obowiązki Komendanta SOK powierzono Panu płk. WP Leszkowi Puścianowi.

Obok zmian strukturalnych SOK trwa proces umocnienia pozycji OZZ SOK. W styczniu 1998 r. Związek przystępuje do Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych. Tym samym Związek stał się organizacją - członkowską OPZZ uprawnioną do podejmowania i prowadzenia rokowań nad ponad-zakładowym układem zbiorowym pracy na prawach organizacji reprezentatywnej¹⁰.

Przełomowym momentem dla SOK jest dzień 24 sierpnia 1998 roku, w którym zarządzeniem nr 194 zarząd PKP – na mocy decyzji Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji tworzy Straż Ochrony Kolei. Wydane zostaje na mocy delegacji - Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 9 września 1998 roku w sprawie szczegółowego zakresu działania oraz sposobu organizacji Straży Ochrony Kolei. W konsekwencji Zarząd Polskich Kolei Państwowych w Zarządzeniu Nr 235 z dnia 16 listopada 1998 roku określił szczegółową organizację Straży Ochrony Kolei. Powstaje samodzielny pion Straży Ochrony Kolei i 8 oddziałów Okręgowych SOK.

Na kolei trwa proces przygotowawczy do zmian strukturalnych. W listopadzie 1998 roku Związki Zawodowe działające na kolei rozpisują referendum z czterema pytaniami:

- czy jesteś z programem reformy PKP opracowanym przez Zarząd PKP, zatwierdzonym przez radę PKP oraz zaakceptowanym przez związki zawodowe – polegającym na stopniowym przekształceniu przedsiębiorstwa PKP i docelowej jego prywatyzacji poprzez komercjalizację, w oparciu o specjalne uregulowania ustawowe?
- czy jesteś za programem reformy PKP opracowanym przez ministra transportu polegającym na wydzieleniu ze struktury PKP infrastruktury kolejowej bez stworzenia gwarancji osłon socjalnych?
- czy jesteś za czynnym wsparciem akcji strajkowej, aż do strajku generalnego?

¹⁰ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Zaświadczenie Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych nr L. dz. OPZZ/0/29/98 z dnia 13 stycznia 1998 r.

Jednym z sygnatariuszy tak przygotowanego referendum był wiceprzewodniczący OZZ SOK Wiesław Poźniewicz. Wynik przeprowadzanego referendum był oczywiście niekorzystny dla ministra transportu. W ramach wspomnianego procesu zmian strukturalnych OZZ SOK podejmuje skuteczne starania w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej mające na celu wprowadzenie zmiany do ustawy o transporcie kolejowym. Zmiana polegała na dodaniu do art. 48 ustawy z 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym dodatkowego ustępu dotyczącego przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach szynowych. Dla dopełnienia obrazu podejmowanych działań warto podkreślić, że wg opinii udzielonej OZZ SOK przez Departament Prawno-Legislacyjny MT i GM w ustawie o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP zakładano usytuowanie straży ochrony kolei przy podmiocie zajmującym się zarządaniem kolei¹¹.

Z dniem 1 stycznia 1999 r. Komendantem Straży Ochrony Kolei zostaje inż. Grzegorz Siewiera, były naczelny Dyrektor Zachodniej DOKP w Poznaniu. Następuje podział funkcjonowania Komendy Straży Ochrony Kolei. W Warszawie pozostaje wydział operacyjny, pozostałe wydziały zostają przeniesione do Poznania.

Problemem, który nastęczał w pracy Związku sporo trudności, była sprawa przywrócenia stanowisk i dystynkcji funkcjonariuszom SOK, którzy przed 01.12. 1998 r. zajmowali stanowisko starszego przodownika SOK lub komendanta zmiany, a po 01.12. 1998 r. zostali starszymi strażnikami SOK lub strażnikami SOK¹². W wyniku podjętych starań w dniu 17 września 1999 roku zostaje zawarte Porozumienie pomiędzy Komendą Straży Ochrony Kolei w Poznaniu, a OMZZ SOK, w którym strony uzgodniły:

1. Pracownikom, którzy przed 01.12.1998 r. zajmowali stanowiska komendanta zmiany, a po 01.12. 1998 r. zostali starszymi strażnikami SOK lub strażnikami SOK, przywrócić stanowisko komendanta zmiany o ile występują braki

¹¹ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Pismo Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej nr TGP-075-28/99 z dnia 25 czerwca 1999 r. skierowane do Przewodniczącego OZZ SOK.

¹² „Bezprawna degradacja” przodowników, starszych przodowników, komendantów zmiany dotyczyła około 400 osób, Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Komunikat z posiedzenia Zarządu Głównego OMZZ SOK z dnia 19 stycznia 2000 r.

kadrowe na tych stanowiskach, a jeżeli nie ma takich braków, wyznaczyć na stanowisko starszego strażnika SOK, pamiętając o zastosowaniu trybu zwolnienia od wymogów.

2. Pracownicy, którzy przed 01.12.1998 r. zajmowali stanowisko starszego przodownika SOK, a po 01.12.1998 r. zostali strażnikami SOK – wyznaczyć na stanowisko starszego strażnika SOK przy zastosowaniu trybu zwolnienia od wymogów.

3. Pkt. 1 i 2 niniejszego porozumienia może być zrealizowany dopiero przy najbliższej akcji awansowej, z uwagi na brak środków na wynagrodzenia, a powyższe ustalenia spowodowałyby dodatkową akcję awansową dla wyżej określonej grupy funkcjonariuszy.¹³ Można powiedzieć *Pyrrusowe zwycięstwo*.

Z początkiem 1999 roku wchodzi w życie nowy podział administracyjny kraju. W miejsce dotychczasowych 49 województw utworzono 16. Jest to o tyle istotne, że zgodnie z Uchwałą Nr 178 Zarządu PKP z dnia 20.06.1999 r. oraz Zarządzeniem nr 70 Zarządu PKP z dnia 29.06. 1999 r. zostaje wydana Decyzja Nr 11 Komendanta SOK z dnia 30.06. 1999 r. wprowadzająca zmiany organizacyjne SOK polegające na dostosowaniu granic Oddziałów Okręgowych SOK do nowych granic administracyjnych kraju.

Jeszcze w starych strukturach 26 lutego 1999 r. sokiści pielgrzymują na Jasną Górę do Sanktuarium Matki Bożej Częstochowskiej w podzięce za 80 lat istnienia SOK¹⁴. Tymczasem wśród funkcjonariuszy SOK trwają przygotowania do II Zjazdu Delegatów OZZ SOK. Zjazd, który rozpoczął dwu-dniowe obrady 12 października 1999 r. w Ławie, odbywał się w dość napiętej atmosferze i był trudnym spotkaniem działaczy szukających nowych rozwiązań dla SOK. Skutkowało to wystąpieniem z OZZ SOK kilku działaczy i powołaniem przez nich nowych struktur związkowych. Zjazd wybrał nowego przewodniczącego, którym został Wiesław Poźniewicz. W nowej powyborczej sytuacji 26 listopada 1999 r. ukazuje się pismo Prezydium

¹³ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Pismo – porozumienie Komendy Straży Ochrony Kolei do OZZ SOK z dnia 20 października 1999 r.

¹⁴ W publikacji „*Skuteczni, odpowiedzialni, kompetentni*” wydanej z okazji 90 –lecia SOK starałem się wykazać na podstawie zebranych dokumentów, że data 3 luty 1919 r. jest datą dotyczącą zatwierdzenia Instrukcji Tymczasowej dla SOK nie zaś datą powołani do istnienia Straży Kolejowej.

Zarządu Głównego OZZ SOK, skierowane do Zarządów Zakładowych i Rejonowych informujące o podejmowanych przez OZZ SOK działaniach. Jak podkreślano „Związek za najpilniejsze uznał prace nad projektem Ustawy o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji PKP, która zadecyduje o przyszłości modelu i umiejscowienia SOK”. W tym celu przedstawiciele związku odbyli szereg roboczych spotkań między innymi z: Kierownictwem resortu – Panem Ministrem T. Syryjczykiem, Dyrektorem Komitetu Politycznego Ministra - Panią M. Wasiak, z prezesem PKP Krzysztofem Celińskim oraz Krzysztofem Niemcem. Działalność związku obejmowała również robocze spotkania z posłami do Sejmu RP i politykami różnych ugrupowań. W analizowanym piśmie zwrócono uwagę, iż projekt Ustawy o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji PKP zakłada, że Straż Ochrony Kolei pozostaje w PKP, a następnie po przekształceniach, w Polskich Liniach Kolejowych /Infrastruktura/. 2 grudnia 1999 r. Minister Transportu i Gospodarki Morskiej Tadeusz Syryjczyk powołuje nową Radę PKP. Jej przewodniczącym zostaje Adrian Krężel. Jest to o tyle istotne, że coraz bardziej pojawiają się różnice zdań na temat funkcjonowania SOK. W tym kontekście znamieną jest treść pisma Przewodniczącego OZZ SOK W. Poźniewicza z dnia 7 czerwca 2000 r., które wobec narastających niejasności wokół SOK i prób przekształcenia tej formacji w spółkę prawa handlowego, wystosował do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji. W piśmie tym, W. Poźniewicz, zwraca uwagę Ministra na bardzo złą sytuację w SOK. Z uwagi na ważkość omawianych spraw treść pisma została przytoczona w obszernych fragmentach: „Ogólnopolski Międzyzakładowy Związek Zawodowy Straży Ochrony Kolei uprzejmie informuje Pana Ministra, że w ramach trwającego od dłuższego czasu procesu restrukturyzacji i komercjalizacji przedsiębiorstwa PKP podejmowane są próby skomercjalizowania działalności Straży Ochrony Kolei. O ile jeszcze niedawno rozważano i dyskutowano o różnych koncepcjach transformacji Straży Ochrony Kolei o tyle obecnie jasno i wyraźnie dąży się do przekształcenia Straży Ochrony Kolei w kolejną agencję ochrony. Związek nasz uczestnicząc w różnego rodzaju spotkaniach coraz wyraźniej dostrzegał, dekomercjalizację formacji parapolicyjnej, jaką jest Straż Ochrony Kolei w obecnym stanie bezpieczeństwa w Polsce jest ślepą uliczką. Rozumiemy konieczność transformacji i przekształceń

dużych przedsiębiorstw i nigdy nie negowaliśmy potrzeb zmian i wychodziliśmy naprzeciw temu, co powszechnie nazywane jest „*podejściem rynkowym*”. Czynnici włączaliśmy się we wszystkie przedsięwzięcia kierownictwa PKP jak i komendy Straży Ochrony Kolei czy nawet Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, ale cały czas staraliśmy się wypośrodkować sprawy komercjalizacji i zagadnienia pilnej potrzeby poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarze kolejowym. W odczuciu naszego Związku Straż Ochrony Kolei jest jednym z elementów bezpieczeństwa Państwa, umiejscowionym, co prawda w innym resorcie, ale czynnie wspierającym działania policji i innych organów resortu kierowanego przez Pana Ministra. Z tych właśnie przesłanek wychodziliśmy podejmując decyzję o wystąpieniu do Pana z niniejszym pismem. W chwili obecnej Straż Ochrony Kolei jest jedyną wyspecjalizowaną, umundurowaną, zwartą formacją wspierającą działalność nielicznych komisariatów Kolejowych Policji. Z uwagą i niepokojem obserwowaliśmy wszelkie zmiany, jakie zachodziły w podległym Panu Ministrowi resorcie, szczególnie zaś w policji. Rozumiemy, że na bazie olbrzymich trudności finansowych policja otrzymuje mniejsze środki finansowe do jej aktualnych potrzeb. Kwestie likwidacji Komisariatów Kolejowych Policji, jaką obserwujemy od roku 1999 i obecnie odbieramy jako smutną reperkusję właśnie takich luk finansowych oraz potrzebę koncentracji działań policji na innych kierunkach zwalczania przestępczości. Sądziliśmy, że nasze kierownictwo rozumiejąc w podobny sposób obierze kierunek ścisłej współpracy z Pana resortem, zmierzając do wzmocnienia i unowocześnienia Straży Ochrony Kolei, a tym uzupełnienia luki w systemie bezpieczeństwa jak pojawiła się wraz z innym ukierunkowaniem działań dotychczasowych Komisariatów Policji. I to jest kolejna przesłanka, która zdecydowała o potrzebie naświetlenia Panu Ministrowi problemów, przed jakimi już obecnie stoi Straż Ochrony Kolei. Jak wspomniałem na wstępie głównym i w zasadzie jedynym kierunkiem, jaki przyjęto w naszym przedsiębiorstwie wobec Straży Ochrony Kolei jest komercjalizacja naszej działalności i to za wszelką cenę. Zarząd naszego przedsiębiorstwa przyjął zasadę tzw. rozliczeń wewnętrznych, których zasady są stosowane wobec wszystkich podmiotów PKP. Nie było by w tym nic dziwnego, gdyby nie fakt, że w praktyce równa się to ścisłemu limitowaniu naszej działalności ochronnej. Z jednej strony mamy bardzo

rozległe obowiązki Zarządu PKP i Straży Ochrony Kolei wynikające z ustawy o transporcie kolejowym, z drugiej zaś konieczność zarabiania na swoje utrzymanie i bilansowanie zysków na zasadach identycznych jak w sektorach PKP ustawowo powołanych do zarobkowania. Jeszcze raz chciałbym podkreślić, że rozumiemy konieczność zmian w PKP, ale zupełnie nie przekonują nas argumenty o konieczności fiskalizacji działań takich formacji jak Straż Ochrony Kolei. [...] W cieniu takiego kierunku znalazły się również obowiązki wynikające z ustawy o transporcie kolejowym i potrzeby rozszerzenia naszych uprawnień lub chociażby zweryfikowania obecnych rozwiązań prawnych. Początkowo sądziliśmy, że to euforia komercjalizacji i prywatyzacji sprawiła, że zapomniano między innymi o konieczności wydania przepisów porządkowych nowelizujących obowiązujące do niedawna rozporządzenie w sprawie ochrony porządku na kolejach użytku publicznego, czy przepisów normujących zasady wstępu i przebywania na obszarze kolejowym. W praktyce sprowadza się to do tego, że nasze niektóre uprawnienia wynikające z ustawy o transporcie kolejowym są fikcją”¹⁵.

Sprawy SOK budzą coraz więcej emocji¹⁶. W tym stanie rzeczy OZZ SOK w dniu 12 czerwca 2000 r., skierował do jednostek SOK telegram, w którym między innymi informował: „W dniu 8 czerwca 2000 r. w siedzibie Komendy SOK w Poznaniu odbyła się narada służbowa kierownictwa Pionu i Komendantów Okręgowych z udziałem związków zawodowych działających w SOK, której tematem był propozycja przekształcenia Pionu SOK w spółkę akcyjną przedstawiona przez Komendanta Grzegorza Siewierę. Z uwagi na to, że powyższa propozycja wiązała się ze znacznym ograniczeniem zatrudnienia /o około 2000 osób/ w naszej służbie kategorycznie temu sprzeciwiliśmy się oraz oświadczyliśmy, że zrobimy wszystko, aby do tego nie dopuścić. Natomiast odmiennego zdania była Rada Branżowa SOK

¹⁵ Archiwum OZZ SOK Warszawa, Pismo do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 7 czerwca 2000 r.

¹⁶ Przegląd Wydarzeń Związkowych nr 4 (68) z dnia 21 marca 2000 r. donosił: Potencjał, jaki stanowi SOK, jest marnowany, ponieważ nie ma pomysłów na wykorzystanie go. Również przyszłość wydaje się niepewna. W ustawie dotyczącej prywatyzacji Polskich Kolei Państwowych nie ma żadnego zapisu dotyczącego Straży Ochrony Kolei. Pojawił się nawet plan sprywatyzowania pionu, co w praktyce, najdalej w ciągu roku, doprowadzi do jego likwidacji.

przy FZZ PKP, która o osobach Stanisława Wiśniowskiego i Stefanii Siek całej rozciągłości poparła propozycję przekształcenia SOK w spółkę akcyjną”¹⁷. Wydaje się, że analizowany telegram był odpowiedzią na przebieg spotkania Komendanta Straży Ochrony Kolei z zespołem administracyjno – związkowym ds. wdrożenia polecenia Prezesa Zarządu PKP dot. przekształcenia pionów i sektorów, z komendantami Oddziałów Okręgowych SOK i przewodniczącymi związków zawodowych działających w SOK. Omawiane spotkanie odbyło się 8 czerwca 2000 roku w siedzibie Komendy Straży Ochrony Kolei w Poznaniu i dotyczyło relacji ze spotkania Komendanta Straży Ochrony Kolei z przewodniczącym Rady PKP Panem Arkadiuszem Krężłem, które odbyło się w dniu 6 czerwca 2000 r., w obecności przedstawicieli OZZ SOK. Sporządzono też ze spotkania notatkę służbową, która została przekazana uczestnikom spotkania. W notatce czytamy między innymi: „Komendant SOK poinformował, że w trakcie spotkania z Panem Krężłem omówiono sprawy dot. bezpośrednio Straży Ochrony Kolei. Pan Krężel wyraził swoją dezaprobatę dla stanu i jakości uzbrojenia, umundurowania, a także wyposażenia SOK w środki transportowe i łączności. Pan przewodniczący Rady PKP krytycznie odniósł się także do części stanu osobowego SOK biorąc pod uwagę jedynie wyszkolenie i stopień sprawności fizycznej funkcjonariuszy. Pan przewodniczący Rady PKP zaproponował usytuowanie SOK jako jednej ze spółek akcyjnych, podporządkowanej Holdingowi PKP S.A., z gwarancjami umownymi na ochronę nawet 10 lat (sic!). Zdecydowanie postawił na biznesowy charakter SOK S.A., przy jednoczesnym założeniu wyjścia SOK poza obszar PKP np. konwoje wartości pieniężnych, ochrona budynków ze strefami ochronnymi, ochrona osiedli itp. Zaproponował również przewóz wartości pieniężnych szybkimi pociągami pasażerskimi. Wspomniał o konieczności uzyskania licencji i koncesji, a także niezbędnych ruchach kadrowych. SOK musi określić swoją strategię, z uwzględnieniem restrukturyzacji kadry, uzbrojenia i umundurowania. Podstawowym długofalowym celem jest komercyjna, wyspecjalizowana działalność marketingowa ze strategią działania centrum i ośrodków regionalnych. To przedsięwzięcie wymaga jednak zaangażowania znacznych środków finansowych na podstawie Biznes planu. W dalszej części notatki

¹⁷ Por. Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Telegram służbowy nr OMZZ SOK 1/61/00 z dnia 12.06.2000 r.

czytamy, iż zaprezentowane kwestie zostały poddane opinii obecnym na spotkaniu przedstawicielom związków zawodowych. Pan Wiesław Poźniewicz – przewodniczący OZZ SOK – stwierdził, że Komendant SOK dokładnie i wyczerpująco przedstawił relację ze spotkania z Panem Krężlem i w zupełności zgadza się z jej treścią. Widzi zagrożenie związane z utworzeniem spółki prawa handlowego i w konsekwencji konieczność zwolnień pracowniczych, czego związek nie akceptuje. Pan Poźniewicz uważa, że wszelkiego rodzaju działania są bezprzedmiotowe, przed wejściem w życie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP. Natomiast zamiar utworzenia spółki prawa handlowego będzie przez jego związek torpedowany. Przewodniczący zakomunikował, że związek prowadzi działania mające na celu rozpoznanie – czy możliwe jest podporządkowanie SOK Ministerstwu Spraw Wewnętrznych i Administracji¹⁸. W imieniu Rady Branżowej SOK Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP opinie związku przedstawił jego vice przewodniczący Pan Stanisław Wiśniowski, który na wstępie wyraził ubolewanie z powodu nieobecności na spotkaniu kolegów z „Solidarności”. Według opinii związku, „jeśli sami nie opracujemy planu komercjalizacji, to ktoś to zrobi za nas oraz, że należałoby dać szansę SOK w podjęciu samodzielnej działalności”. Temu celowi mogłoby służyć sporządzenie przez tzw. ekspertów zewnętrznych Biznes Planu, określającego strategię działania SOK. Podejmując wszelkiego rodzaju działania restrukturyzacyjne i komercyjne należy pamiętać o ochronie naszych szeregowych funkcjonariuszy SOK”¹⁹.

W dniu 15 lipca, 2000 r. wobec ciągle powiększającej się dezinformacji

¹⁸ Jak informował biuletyn związkowy „Innym rozważanym rozwiązaniem jest przejście straży bezpośrednio do służb mundurowych. Jest ono jednak mało prawdopodobne. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji zgodziło się „na to, ale pod warunkiem rozwiązania straży i przejścia pracowników do policji. Większość z nich nie spełnia jednak wymagań, nie ze względu braku doświadczenia czy wykształcenia, ale na przykład przekroczenia limitu wieku. Wiązałoby się to również ze zmianą statusu zatrudnionych i przyznaniem im dodatkowych uprawnień, takich jak na przykład emerytury mundurowe, na co również ministerstwo nie chce się zgodzić, chociaż ustalono to przy wstępnych rozmowach. Również Ministerstwo Transportu nie wyraża zgody na przejście pionu, z powodu braku funduszy. Przegląd Wydarzeń Związkowych nr 4 (68) z dnia 21 marca 2000 r.

¹⁹ Archiwum OZZ SOK Warszawa, Notatka ze spotkania Komendanta Straży Ochrony Kolei z Komendantami Oddziałów Okręgowych i związków zawodowych w dniu 8 czerwca 2000 r.

dotyczących przyszłości SOK, zarząd Główny OZZ SOK redaguje telegram do wszystkich struktur związku na sieci PKP. W treści telegramu oprócz informacji dotyczącej podejmowanych przez Związek prac nad Ustawą o komercjalizacji PKP, pojawiają się propozycje Związku dotyczące rozwiązania problemu usytuowania SOK w strukturze PKP. Związek proponuje, czytamy w treści telegramu, powołanie odrębnego pionu SOK z udziałem 100% akcji Skarbu państwa z podległością pod Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej²⁰. W celu wypracowania korzystnych uregulowań dotyczących zaliczenia pracy funkcjonariuszy SOK do grupy prac o szczególnym charakterze Związek wraca się w dniu 21 lutego 2000 r. do Ministerstwa Pracy i Polityki społecznej z prośbą o opracowanie nowego wykazu prac w szczególnych warunkach, o szczególnym charakterze i uwzględnieniem w nim funkcjonariuszy SOK. W odpowiedzi Związek otrzymuje zapewnienie, że sprawa poruszanego wykazu zostanie rozpatrzona przy opracowywaniu nowych zasad oddzielnego systemu emerytalnego obowiązującego w służbach mundurowych²¹. Warto o tym wspomnieć dzisiaj, bo sytuacja jakby się powtarza. Uchwała programowa II Zjazdu OZZ SOK precyzowała stanowisko związku w sprawie przekształceń SOK. Domagano się określenia docelowego modelu organizacyjnego i strukturalnego SOK. Model taki istniał już w państwach sąsiednich²². W tym stanie rzeczy, mając na uwadze niezbyt jasne deklaracje MT i GM, co do dalszych losów SOK, przewodniczący OZZ SOK występuje z pismem kolejno do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji - Pana Marka Biernackiego oraz do Marszałka Sejmu RP. Analizując wspomniane wystąpienia zauważa się w nich troskę, która zasadniczo sprowadzała się do odwrócenia niekorzystnej tendencji przekształcenia Straży

²⁰ Archiwum OZZ SOK, Telegram służbowy OZZ SOK nr 47/00

²¹ Tamże, Pismo Sekretarza Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej do Prezesa OZZ SOK.

²² Przykładem jest Ochrona Kolei na Słowacji, która została powołana w 1937 roku ustawą nr 86/1937. 23 kwietnia 1992 r. na bazie nieprofesjonalnych jednostek Formacji Uzbrojonej Ochrony Kolei (ZOOŻ) wyszła z Kolei i organizacyjnie weszła w struktury Federalnej kolejowej policji. Ustawa nr 230/1992 o Federalnej kolejowej Policji. Po rozdzieleniu Federacji i powstaniu Czech i Słowacji Narodowa Rada Słowacji ustawą nr 61/1993 powstaje Kolejowa policja wcielona do resortu komunikacji. W 1996 r. rozkazem ministra komunikacji, poczty i telekomunikacji strukturę jej dostosowano do granic administracyjnych Kolei.

Ochrony Kolei w kolejną agencję ochrony²³. W tym stanie rzeczy orientacja, jaką przyjął Zarząd PKP, była dla SOK ogromnie ważna. Zarząd PKP w piśmie skierowanym do MT i GM informował, że rozumie troskę i zaniepokojenie sytuacją Straży Ochrony Kolei, którą w części podziela. Jednocześnie podkreślono, że nigdy nie proponowano i nie przygotowywano projektów przekształcenia Straży Ochrony Kolei w agencję ochrony mienia. Zaznaczono, że „w toku prac dotyczących usytuowania Straży Ochrony Kolei po przekształceniach przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, odbyły się liczne spotkania i konsultacje, w których udział brali posłowie na Sejm RP, przedstawiciele Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, członkowie Zarządu PKP, przedstawiciele kierownictwa Straży Ochrony Kolei oraz reprezentanci związków zawodowych zarówno szczebla krajowego, jak i organizacji działających w ramach Straży Ochrony Kolei. W ramach tych prac podkreślano, że strony biorące udział w spotkaniach i konsultacjach przemawiała za przyjęciem docelowo koncepcji usytuowania Straży Ochrony Kolei w ramach przyszłej PLK S.A. z położeniem nacisku na:

- zachowanie wydzielonej i jednorodnej struktury organizacyjnej Straży Ochrony Kolei.
- wyłączność ochrony obszarów kolejowych na podstawie wieloletnich umów cywilnoprawnych²⁴.

Czy odpowiedź Kancelarii Sejmu z dnia 19 września 2000 r., w przedmiotowej sprawie, skierowana do Przewodniczącego OZZ SOK pozwalała na optymizm. Trudno dziś ustalić. W zajęтым stanowisku w sprawie SOK Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej powieliło zapewnienia Zarządu PKP o wyłączności SOK na kolei, którego działania przypominają jednak „działania agencji ochrony mienia”, niedosyt pozostał.

²³ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Wystąpienie nr OMZZSOK -1/59/ 00 z dnia 7 czerwca 2000 r. do MSW i A.

²⁴ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Pismo nr OPRd-014-8/00 z dnia 24 sierpnia 2000 r. Członka Zarządu PKP skierowane do MT i GM.

Natomiast w codziennej rzeczywistości funkcjonowania SOK pojawiły się pogłoski o przekształceniu SOK w spółkę ochrony mienia. Trudno się temu dziwić, skoro wprowadzono obowiązek zawierania umów na usługi ochronne. Co, jak zauważa Przewodniczący OZZ SOK w piśmie skierowanym do Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, „spowodowało zmniejszenie patroli SOK w pociągach i na dworcach kolejowych”²⁵. Zaniepokojenie sokistów budził również fakt, iż na 12 dni przed wprowadzeniem zmian Zarząd PKP „nie umie lub nie chce jednoznacznie sprecyzować, w jaki sposób zamierza przeprowadzić dostosowanie funkcjonowania Straży Ochrony Kolei do wymogów, jakie stawia przed nim ustawodawca, ani nie potrafi odpowiedzieć na pytanie: czy Straż Ochrony Kolei od momentu wykreślenia PKP z rejestru przedsiębiorstw państwowych będzie mogła nadal działać na podstawie wydanej przez MTIGM w porozumieniu z MSWiA w dniu 08.09.1998r. decyzji nr TK-4-44-12/98 w sprawie Utworzenia w p.p. PKP Straży Ochrony Kolei”²⁶.

Wokół SOK-u atmosfera staje się coraz bardziej gorąca. W grudniu 2000 r. ukazuje się informacja prasowa, z której wynikało, iż SOK ma zostać przekształcony w spółkę z o.o.²⁷. Nowa formacja o nazwie Straż Ochrony Transportu, IWA (SOT – IWA) miałyby zastąpić dotychczasowy SOK. W szeregach sokistów zawrzało, rodzą się antagonizmy i podejrzania. Cień podejrzeń spada na OZZ SOK, który jakoby miał być inicjatorem tych zamierzeń. Na początku stycznia 2001 r. ukazuje się pismo Przewodniczącego, OZZ SOK, skierowane do wszystkich członków OZZ SOK, w którym to piśmie zostało wyartykułowane stanowisko OZZ SOK w przedmiotowej sprawie. W opinii ówczesnego Pana Przewodniczącego OZZ SOK rzeczywiście miały miejsce próby przekształcenia SOK w spółkę z o.o. Jak zaznaczył Pan Przewodniczący, „redaktor nie pomylił się pisząc o prywatyzacji Służby Ochrony Kolei, tylko zapomniał o przedziale czasowym i o tym, że ZG OMZZ SOK budując struktury spółki „IWA” umieścił w Radzie Nadzorczej i zarządzie swoich ludzi, którzy

²⁵ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Wystąpienie Przewodniczącego OZZ SOK nr ZG OMZZ SOK-1/36/00 z dnia 15 grudnia 2000 r. skierowane do MT i GM.

²⁶ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Wystąpienie Przewodniczącego OZZSOK nr ZG OMZZ SOK- 1/37/00 z dnia 18 grudnia 200 r.

²⁷ Informacje przekazała Rzeczpospolita z dnia 29.12. 2000 r. w artykule Pt. „Firma bez adresu proponuje układ”

będą strażnikami prawa i konsultantami w zakresie konkurencji”²⁸. Nie wyjaśniono, na czym miałyby polegać owo „bycie strażnikiem prawa i konsultantem w zakresie konkurencji”. Niemniej, co najbardziej ważne, odstąpiono od pierwotnych zamiarów. Jednocześnie Pan Przewodniczący zaznaczył, że „nadal podejmowane są działania mające na celu przywrócenie państwowego charakteru SOK”²⁹. W efekcie tamtych wydarzeń ówczesny Przewodniczący OZZ SOK, pomimo protestów ZG OZZ SOK, zostaje zwolniony z pracy z mocy art. 52 Kp. pod zarzutem łamania ustawy o zakazie konkurencji³⁰. Wspominam o tym incydencie, bo będzie on miał reperkusje w dalszej działalności OZZ SOK.

Tymczasem z dniem 28 luty 2001 r. odwołano kierownictwo Straż Ochrony Kolei. Nowym Komendantem SOK został Pan mgr Jerzy Marszałek- dotychczasowy funkcjonariusz KG Policji ds. kolejowych. Natomiast w październiku 2001 roku Straż Ochrony Kolei na podstawie ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP włączono w struktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zachowując jednak samodzielność organizacyjną służby. Komenda SOK wraz z podległymi jednostkami tj. Oddziałami Okręgowymi stała się jednostką organizacyjną Spółki. Jak podkreśla Wiesław Andrzej Szczepański, „według wielu osób, a także związków zawodowych, fakt ten stał się początkiem działań zmierzających do marginalizacji roli SOK-u”³¹. Niezależnie od zmian kadrowych na stanowiskach kierowniczych SOK, trwa wytężona praca OZZ SOK o jak najlepsze uregulowania dotyczące Straży Ochrony Kolei w trwającym procesie legislacyjnym nad rządowym projektem ustawy o transporcie kolejowym. Zaniepokojenie związkowców wzbudza proponowany zapis ustawy, zakładający, że zarządca lub kilku zarządców mogą utworzyć straż ochrony kolei. Z proponowanej regulacji wynikało, iż może się ona składać z kilku odrębnych jednostek organizacyjnych. W tym stanie rzeczy Przewodniczący OZZ SOK zwraca się z prośbą

²⁸ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Pismo Przewodniczącego ZG OMZZ SOK nr ZG OMZZ SOK-01/02/01 z dnia 4 stycznia 2001 r. skierowane do Przewodniczących Zarządu Okręgowego OMZZ SOK.

²⁹ Tamże.

³⁰ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Oświadczenie ZG OZZ SOK z dnia 22.01.2001. zob. też; Pismo Związków Zawodowych skierowane do Prezesa Zarządu PKP S.A z dnia 22. 01. 2001.

³¹ Zob. stenogram z 20 posiedzenia Sejmu RP w dniu 24 lipca 2008 r.

do rzecznika Praw Obywatelskich o wyrażenie opinii w kwestii zgodności z Konstytucją proponowanych w projekcie rozwiązań dotyczących SOK. Znamienna jest wypowiedź Rzecznika Praw Obywatelskich prof. dr Andrzeja Zolla, który udzielając obszernej odpowiedzi Przewodniczącemu OZZ SOK, zwrócił uwagę, iż [Straż Ochrony Kolei] „powinna być to jedna formacja działająca na podstawie odrębnej ustawy pragmatycznej, bądź wewnętrzna służba ochrony wyposażona w mniejsze uprawnienia”³². Napięcie wśród sokistów znowu rośnie. W związku z Uchwałą nr 276 Zarządu PKP PLK S.A z dnia 4 września 2002 r. w sprawie ustalenia wykonawczych komórek organizacyjnych wchodzących w skład Komendy SOK oraz w wyniku Decyzji Nr 82 Komendanta Straży Ochrony Kolei z dnia 4 października 2002 r. wdrożono nową strukturę organizacyjną SOK. Granice działania Oddziałów Okręgowych SOK dostosowano do granic Oddziałów Regionalnych PKP PLK S.A. W takich okolicznościach z końcem września 2002 r. zostaje odwołane kierownictwo SOK. Z dniem 1 października 2002 r. Prezes PKP PLK S.A. powołał mgr Witolda Ślaskiego na stanowisko Komendanta SOK. Natomiast z ramienia Zarządu PKP PLK S.A. nadzór nad działalnością SOK objął inż. Grzegorz Siewiera – Członek Zarządu (w latach 1999-2001 Komendant SOK).

W dniu 28 marca 2003 r. Sejm RP przyjął ustawę o transporcie kolejowym. Właśnie prace nad projektem ustawy, w które bardzo aktywnie włączył się OZZ SOK ujawniły jak wielkie było oczekiwanie związane z tą ustawą. To do tych oczekiwań, tak się wydaje, odniósł się Pan Przewodniczący ZG OZZ SOK w Komunikacie skierowanym do wszystkich członków OZZ SOK. Zaznaczył, iż „Ustawa o transporcie kolejowym niesie ze sobą szereg pozytywnych uregulowań prawnych dotyczących SOK. Ustawa jest początkiem zaledwie, drogi wytyczonej przez zjazd Związku „Iława 99” drogi w kierunku odrębnej Ustawy o Straży Kolejowej”³³. Związek oprócz normalnych problemów pracowniczych, włącza się w prace Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa. Przewodniczący OZZ SOK zostaje włączony w skład

³² Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Opinia Rzecznika Praw Obywatelskich nr RPO-371539-IX-913/01/WK z dnia 21.11. 2002 r.

³³ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Komunikat Zarządu Głównego OZZ Sok z dnia 28. 04. 2003 r.

reprezentacji wymienionego zespołu³⁴. Jednocześnie trwają przygotowania do III Krajowego Zjazdu Delegatów OZZ SOK. III Krajowy Zjazd odbywał się w dniach 30-31 października 2003 r. w Iławie. Zjazd wybrał przewodniczącego związku, którym został dotychczasowy wice-przewodniczący Pan Wiesław Poźniewicz. Przewodniczącym Komisji Rewizyjnej został wybrany Pan Władysław Gajdek. Wybór nowych władz związku budził wiele kontrowersji, które miały znaleźć swoje rozwiązanie w niedalekiej przyszłości. Zjazd przyjął kierunki działań na następne lata. Jako priorytetowy uznano dalsze prace nad projektem Ustawy o Państwowej Straży Kolejowej. Pomimo trudności administracyjnych, warto zaznaczyć, że niektórzy współautorzy projektu musieli składać tzw. lojalki, zarząd OZZ SOK w 2004r roku przedkłada do Ministerstwa Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej materiały dotyczące utworzenia i zakresu działania Państwowej Straży Kolei³⁵.

Dodać należy, że w sprawie powołania państwowej formacji odpowiedzialnej za stan bezpieczeństwa na obszarach kolejowych Związek zwrócił się do ówczesnego Ministra MSWiA. Pan Ryszarda Kalisza podkreślając między innymi, iż „w dobie olbrzymiego zagrożenia światowym terroryzmem, po bolesnych wydarzeniach w USA, Hiszpanii, a także innych, w tym związanych z groźbami pod adresem Polski i Bułgarii, organizacje pracownicze w Straży Ochrony Kolei składają na Pana ręce propozycją prawnego uregulowania ochrony części terytorium Rzeczypospolitej Polskiej będącej we władaniu Polskich Kolei Państwowych”³⁶.

Nadal trwa spór o prawidłowy przebieg III Zjazdu OZZ SOK. Chodziło głównie o złamanie zasad wyborczych określonych przez Ordynację Wyborczą Związku i Uchwałę Zarządu Krajowego z dnia 26.04.2003 roku, które to określały, że Zjazd Krajowy tworzą delegaci wybrani na Zjazdach Oddziałowych. Na 57 delegatów zjazdu -13 czyli 23 % delegatów nie miało mandatu Zjazdów Oddziałowych, co mogło skutkować zdaniem Zarządu Oddziałowego w Katowicach i Gdańsku oraz KKR nie-

³⁴ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Porozumienie w sprawie wyłonienia wspólnej reprezentacji związków zawodowych do prac Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa z dnia 4 września 2003 r.

³⁵ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Projekt Ustawy o Państwowej Straży Kolejowej.

³⁶ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Pismo OZZ SOK nr ZK OZZ SOK -97/01/07/2004 skierowane do MSWiA.

prawidłowym wynikiem głosowania na konkretnych kandydatów na konkretne funkcje w Związku. W celu wyjaśnienia i rozwiązania trwającego sporu na wniosek Głównej Komisji rewizyjnej zostaje na dzień 15 maja 2004 r. zwołany I Nadzwyczajny Zjazd OZZ SOK. Spór nie zostaje rozwiązany. W tym stanie rzeczy na dzień 18 marca 2005 r. zostaje zwołany II Nadzwyczajny Zjazd OZZ SOK. Z uwagi na trudności organizacyjne, zgodnie z obowiązującym statutem, w tym samym dniu miał miejsce III Nadzwyczajny Zjazd OZZ SOK. Obydwa Nadzwyczajne Zjazdy zwołane zostały na wniosek Głównej Komisji Rewizyjnej OZZ SOK. Powodem zwołania przez KKR OZZ SOK II i III Nadzwyczajnego Zjazdu była podjęta dnia 25 lutego 2005 r. Uchwała Nr 2 KKR w związku z brakiem realizacji przez ZK OZZ SOK postanowień Uchwały KKR z dnia 27. 10.2004. i z dnia 06 stycznia 2005 r. oraz wniosków wynikających z protokołów z posiedzeń KKR. III Zjazd Nadzwyczajny odwołał Prezydium ZK OZZ SOK tj.: przewodniczącego Wiesława Poźniewicza, wiceprzewodniczących Kol. Andrzeja Piaseckiego i Władysława Maćkowskiego i członków Prezydium; skarbnika Henryka Borkowskiego, sekretarza Tobolska, oraz członków Ireneusza Pinkosza, Tadeusza Małychę. Zjazd dokonał wyboru nowego 5 osobowego Prezydium Zarządu Krajowego. Przewodniczącym Zarządu Krajowego wybrany został kol. Gajdek Władysław a wiceprzewodniczącymi: kol. Krzysztof Gęsiór i Ireneusz Pinkosz. W skład Prezydium zostali wybrani również kol. Janusz Grochot i kol. Michał Karkowski. Ograniczono członków prezydium o 2 osoby³⁷.

Nowy Zarząd Krajowy z nowym kierownictwem stanął przed wieloma wyzwaniami. Przede wszystkim należało zahamować gwałtowny spadek liczby członków, co wymagało zwiększonej aktywności na płaszczyźnie organizacyjnej oraz propagandowej poprzez przyspieszenie prac nad Ustawą o Straży Kolejowej. W tym temacie natrafiono na sprzyjające okoliczności, a mianowicie: nastąpiła zmiana kierownictwa Komendy Głównej Straży Ochrony Kolei. Nowym Komendantem Głównym z dniem 1 kwietnia 2005 r. został Pan Krzysztof Słupa, a od lipca 2005 r. jego zastępcą Pan Józef Hałyk, którzy poparli inicjatywę projektu Ustawy o Straży Kolejowej. W dniu 4 maja 2005 r. Kierownictwo Związku (pp. Władysław Gajdek, Ireneusz Pinkosz, Piotr Goruk-Górski) udało się do Sejmu RP, gdzie przeprowadzono

³⁷ Archiwum OZZ SOK, Telegram z dnia 18 marca 2005 r. w sprawie powołania nowych władz związku.

rozmowy z posłami PiS tj. Posłem Pawłem Poncyliuszem i Posłanką Anną Borucką-Cieślewicz, którym wręczono pismo w sprawie ustawy adresowane do posła Jerzego Polaczka, który z przyczyn służbowych nie mógł uczestniczyć w spotkaniu³⁸.

Rok 2005 był okresem przed wyborami do IV kadencji Sejmu RP. Zarząd Krajowy OZZ SOK zdawał sobie sprawę, że jest to doskonały czas na kontynuację spotkań z klubami parlamentarnymi, posłami oraz kierownictwem partii politycznych w sprawach dotyczących projektu ustawy o PSK. Jednym z najbardziej owocnych w tym czasie spotkań było spotkanie, w dniu 26 sierpnia 2005 r. w siedzibie Rejonu Specjalistycznego w Przemyślu, dużej grupy funkcjonariuszy SOK z posłem Markiem Kuchcińskim, któremu przekazano pismo uzasadniające potrzebę zmian ustawowych w SOK³⁹.

Aktywność OZZ SOK to nie tylko ustawa o Straży Kolejowej. Dnia 13 października 2005 r. w siedzibie Komendy Głównej SOK odbyło się spotkanie kierownictwa komendy ze związkami zawodowymi, tematem spotkania był fundusz wynagrodzeń. Po spotkaniu przedstawiciele uczestniczących w spotkaniu związków przekazali do prezesa PKP PLK S. A. Pana Tadeusza Augustowskiego Stanowisko Nr 7/05 z prośbą o ponowne przeliczenie i przyznanie adekwatnych środków finansowych na wynagrodzenia – adekwatnych do średniorocznego planu zatrudnienia na 2005 r. W dniu 4 listopada 2005 r. wysłano pismo do obecnego Ministra Transportu i Budownictwa Pana Jerzego Polaczka z prośbą o osobiste zainteresowanie się przyszłością SOK oraz o wyznaczenie w tej sprawie spotkania. Nadmienia się, że wcześniejszy projekt przekazany został Panu posłowi Jerzemu Polaczkiemu w dniu 4 maja 2005 r. podczas spotkania w sejmie.

W roku 2005 po dokonaniu bilansu otwarcia, a korzystając ze zmiany kierownictwa Straży, kierownictwo OZZ SOK włączyło się w prace na poprawkami do Regulaminu Pracy, Premiowania i Spraw Socjalnych. Prace zakończyły się pełnym sukcesem. Wszystkie, błędy, niedoróbki a przede wszystkim zapisy niekorzystne dla pracownika zostały wyeliminowane. Wiele czasu poświęcono nad zmianą przepisów

³⁸ Archiwum OZZ SOK, Pismo nr ZK OZZ SOK -43/05 z dnia 19 kwietnia 2005 r. skierowane do Jerzego Polaczka, Posłana na Sejm RP.

³⁹ Archiwum OZZ SOK. Pismo skierowane do Pana Marka Kuchcińskiego Posła na Sejm RP.

dotyczących stopni, umundurowania, a także wymogów zdrowotnych funkcjonariusza. Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 września 2006 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie określenia wzoru umundurowania, legitymacji, dystynkcji i znaków identyfikacyjnych funkcjonariuszy straży ochrony kolei oraz norm przydziału, warunków i sposobu ich noszenia, wprowadziło oznaczenie (dystynkcję) stanowiska funkcjonariusza SOK „Komendant Posterunku” oraz przywrócony został wizerunek orła na czapkach. wprowadzono o czarne umundurowanie, oraz mundury wyjściowe dla kadry. W sprawie zmian przepisów dotyczących wymogów zdrowotnych prowadzone były prace wspólnie z organizacjami związkowymi i kierownictwem Komendy Głównej SOK (11 sierpnia i 20 października 2005 r. z Kolejową Medycyną Pracy nad nowelizacją przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 października 2004 r. w sprawie szczegółowych warunków, jakim powinni funkcjonariusze straży ochrony kolei, zasad oceny zdolności fizycznej i psychicznej do służby oraz trybu i jednostek uprawnionych do orzekania o tej zdolności. Uzgodnione zostały już niektóre stanowiska korzystne dla funkcjonariuszy SOK, pomimo tego nie dokonano zmian w w/w rozporządzeniu. Argumentacja Medycyny Pracy była następująca: *jest to służba z bronią i nie ma zgody, aby pełnili niej w służbę funkcjonariusze ze słabym wzrokiem, bądź słuchem.* Inną kwestią był fakt, że rozporządzenie w takiej postaci uzgodniły w 2004 roku wszystkie związki działające w SOK, a projekt dokumentu wyszedł z ówczesnej Komendy Straży.

W dniu 23 października 2005r. odbyło się w centrali PKP PLK S. A. spotkanie organizacji związkowych z kierownictwem spółki w sprawie propozycji zmian do ZUZP, następne spotkanie w tym temacie odbyło się w dniu 30 października 2005r. W tej sprawie OZZ SOK wystosował pismo z propozycją zmian, które dotyczą wprowadzenia do załącznika nr 1 ZUZP „Tabela stanowisk, kwalifikacji i zaszeregowania „następujących stanowisk: pracownik operacyjny i komendant posterunku. Ponadto Związek wnioskował o wykreślenie stanowisk: „Komendant rejonu” i Zastępca komendanta rejonu” określonych pod pozycjami 18 i 28 załącznika nr 1 ZUZP i wprowadzenie ich do katalogu stanowisk wynagradzanych metodą współczynnikową wg zasad określonych w „Regulaminie wynagradzania

kierowników jednostek organizacyjnych w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.” wprowadzonego Uchwałą nr 378 Zarządu PKP PLK S. A. z dnia 1 grudnia 2005 r. Należy podkreślić, że Związek był jedynym związkiem działającym w SOK, który uczestniczył bezpośrednio w pracach nad Ponadzakładowym Układem Zbiorowym Pracy, w Komisji Trójstronnej: Rząd, Kolej, Związki Zawodowe. Związek wszędzie starał się być widoczny i zabierać głos tam, gdzie sprawy bezpośrednio dotyczyły funkcjonariuszy SOK. Związek bezpośrednio uczestniczył w pracach nad emeryturami pomostowymi. To z inicjatywy Związku, na podstawie przygotowanego raportu o zagrożeniach i obciążeniach psychicznych oraz psychofizycznych i fizycznych zawodów funkcjonariusza SOK został w 2002 roku przeniesiony do negocjacji w ramach „stolika służb mundurowych”. Niestety upadek Rządu P. Suchockiej zniweczył złożone, przez Minister P. Ewę Lewicką obietnice. Aktywność Związku w strukturach OPZZ przyniosła kolejny sukces, w raporcie zespołu ekspertów rządowych zawodów funkcjonariusza SOK ponownie został wpisany do grupy prac o szczególnym charakterze. OPZZ murem stanął również za ustawą o SK, a koło poselskie OPZZ z jej przewodniczącym Władysławem Stępnem pomagało w nawiązaniu partnerskich kontaktów z wieloma posłami minionej kadencji.

W 2005 roku w uroczystej Mszy Świętej z okazji kolejnej rocznicy powołania SOK zawierzono Straż Ochrony Kolei Marii Matce Boskiej. Uroczystość miała miejsce w Sanktuarium Św. Stanisława Kostki na Żoliborzu. Znamiennym wydarzeniem w dziejach SOK i samego OZZ SOK był rok 2006. W tym to roku na 721 konferencji plenarnej Episkopatu Polski na Jasnej Górze – włączono Straż Ochrony Kolei do Ordynariatu Służb Mundurowych.

Natomiast w działalności Związku OZZ SOK w po 2005 roku zauważa się, iż następuje powolna stabilizacja liczby członków związku. Z liczącej ponad 1600 członków organizacji związkowej na koniec miesiąca lutego 2005 roku związek liczył 793 członków. W 2007 roku było, co prawda nie wiele więcej, bo 807 członków, ale był to pozytywny przejaw działalności. Niemniej związek zanotował spadek liczby członków w Poznaniu, Wrocławiu i Szczecinie. Największy wzrost liczby członków nastąpił w Krakowie i Lublinie. Jak zauważył Przewodniczący Związku W. Gajdek,

„zwiększenie liczby członków Związku stało się zadaniem na najbliższe lata⁴⁰. Dnia 14 grudnia 2005 r. odbyło się wspólne posiedzenie Prezydium, ZK i Krajowej Komisji Rewizyjnej OZZ SOK, podczas którego przedstawiona została działalność ZK oraz sprawy finansowe. W tym samym dniu Ireneusz Pinkosz, który należy do jednych z najaktywniejszych animatorów ustawy o Straży Kolejowej, uczestniczył w spotkaniu Rady OPZZ, na którym przyjęto uchwały dotyczące VI Kongresu OPZZ. W spotkaniu uczestniczyli parlamentarzyści SLD.

Siła argumentacji, szczegółowe uzasadnienie i determinacja aktywu związkowego, skutkowałą akceptacją przedłożonych założeń we wszystkich kręgach polityczno-sejmowych. Słowem Związek zyskał wielu sojuszników i sympatyków prawnej regulacji statusu Straży Ochrony Kolei. W efekcie podejmowanych działań zagadnienie dotyczące przekształcenia SOK w Straż Kolejową i nadanie jej statusu formacji państwowej znalazło swoje miejsce w programie wyborczym Prawa i Sprawiedliwości. Związek był po tzw. „słowie” z Samoobroną i Ligą Polskich Rodzin, co po wyborach skutkowało tym, że zadanie upaństwowienia Straży Ochrony Kolei znalazło się w umowie koalicyjnej PiS, Samoobrony i LPR. – „Solidarne Państwo”. To właśnie Poseł Marek Kuchciński, który w wyborach 21 września 2005 roku został ponownie wybrany na posła V kadencji Sejmu RP oraz przewodniczącym klubu parlamentarnego PiS i przewodniczącym Sejmowej Komisji Spraw Wewnętrznych i Administracji, spowodował skierowanie na drogę legislacyjną, jako projektu poselskiego Ustawy o Straży Kolejowej. Poselski projekt ustawy o Straży Kolejowej druk nr 1116 wpłynął do sejmu 30.08. 2006 r., a dnia 13 listopada 2006 r. skierowany został do I czytania na 29 posiedzeniu Sejmu w dniu 5 grudnia 2006 r. Po I czytaniu projekt ustawy został skierowany do Komisji Infrastruktury z zaleceniem zasięgnięcia opinii Komisji Administracji i Spraw Wewnętrznych. W dniu 6 grudnia Komisja Infrastruktury powołała specjalną podkomisję ds. ustawy o straży kolejowej. Komisja Infrastruktury w dniu 3 lipca 2007 r. przyjęła sprawozdanie podkomisji, jako druk nr 1919 z dwoma wnioskami mniejszości przesłała do Marszałka Sejmu do drugiego czytania. Dodać należy, że w czasie głosowania nad pierwszym czytaniem

⁴⁰ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Sprawozdanie Zarządu Krajowego OZZ SOK na IV Krajowy Zjazd Delegatów, 29 października 2007 roku w Przemysłu.

projekt ustawy o SK został poparty przez wszystkie kluby parlamentarne. W czasie prac w podkomisji opozycja parlamentarna wręcz wykazywała aktywność i w niektórych momentach przejmowała inicjatywę w przyspieszeniu procesu legislacyjnego Ustawy o Straży Kolejowej. Był to dobry prognostyk dla kontynuacji rozpoczętego procesu, tym bardziej, że ustawa stała się jedną z 30 tzw. „Ustaw testamentalnych” Sejmu RP pozostawionych nowemu Sejmowi.

W dniu 28 września 2006 roku w Warszawie miało miejsce posiedzenie Zarządu Krajowego Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Straży Ochrony Kolei, podczas którego omówiono dotychczasowy przebieg prac nad ustawą o Straży Kolejowej. Gościem posiedzenia był Pan Krzysztof Supa – Komendant Główny Straży Ochrony Kolei, któremu Zarząd Krajowy OZZ SOK podziękował za zaangażowanie, osobisty wysiłek i olbrzymi wkład pracy nad ustawą o Straży Kolejowej oraz jego zastępcy Panu Józefowi Hałykowi. Komendant Krzysztof Supa poinformował, że zostało już podpisane przez Ministra Transportu rozporządzenie zmieniające Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 września 2004 r. w sprawie określenia wzoru umundurowania, legitymacji, dystynkcji i znaków identyfikacyjnych funkcjonariuszy straży ochrony kolei oraz norm przydziału, warunków i sposobu ich noszenia, które przywróciło na czapki funkcjonariuszom SOK wizerunek orła. Omówione zostały pozytywne i krytyczne artykuły i wypowiedzi na temat projektu ustawy o Straży Kolejowej. Szczególny niepokój działaczy OZZ SOK budziły krytyczne artykuły przeciwników nowych struktur organizacyjnych SOK, jaki miał wprowadzić projekt ustawy o Straży Kolejowej. W związku z powyższym Zarząd Krajowy OZZ SOK zwrócił się do wszystkich funkcjonariuszy SOK o właściwe i sumienne wykonywanie obowiązków służbowych zgodnie z obowiązującymi przepisami⁴¹.

W nowej rzeczywistości społeczno-politycznej 2007 roku, Kierownictwo OZZ SOK wspólnie z pozostałymi związkami zawodowymi działającymi w SOK kieruje do Posłów VI kadencji Sejmu RP *List otwarty*, w którym zaznaczono, że w listopadzie 2007 roku w Sejmie RP został złożony poselski projekt ustawy o Straży Kolejowej. Zgodnie z przyjętymi procedurami, wymieniony projekt zostanie w najbliższym

⁴¹ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Sprawozdanie ze spotkania z Kierownictwem Komendy.

czasie przedstawiony pod obrady Sejmu. W imieniu wszystkich Związków Zawodowych podkreślano w liście, działających w Straży Ochrony Kolei oraz całego środowiska kolejarskiego pragniemy zwrócić się do Państwa Posłów z serdeczną prośbą o przychylność i poparcie dla przedstawionego projektu⁴². Starania Kierownictwa OZZ SOK zmierzające do uchwalenia przez Sejm RP ustawy o SK wspiera Konfederacji Polskich Kolejarzy „FORUM”. W piśmie czytamy między innymi: „Jako reprezentanci całego środowiska kolejarskiego pragniemy podkreślić, że obecna Straż Ochrony Kolei to wyszkoleni i profesjonalnie działający funkcjonariusze, mający dobre rozeznanie w występujących zagrożeniach i znający specyfikę obszarów kolejowych. Formacja ta przez 90 lat swego istnienia wypracowała właściwe, sprawdzone i skuteczne metody działania, a funkcjonariusze SOK rzetelnie i sumiennie wykonują swoje obowiązki związane z ochroną całego obszaru kolejowego. Chcemy podkreślić, że w przeszłości były już próby likwidacji SOK, a zadania oraz jej funkcjonariuszy przejęła Policja. Wynikiem tego posunięcia był gwałtowny wzrost kradzieży i pogorszenie bezpieczeństwa na obszarach kolejowych. W związku z powyższym zdecydowanie nie powinniśmy popełniać błędów z przeszłości, lecz wzorując się na innych krajach europejskich, powierzyć ochronę obszarów kolejowych Straży Kolejowej, jako specjalistycznej formacji państwowej⁴³. Treść pisma została skierowana między innymi do ówczesnego Marszałka Sejmu RP **Pan Bronisława Komorowskiego**, Ministra Infrastruktury **Pan Cezarego Grabarczyka**, przewodniczącego Sejmowej Komisji Infrastruktury **Pan Zbigniewa Rynasiewicza**.

W dniach 29 – 30 października 2007 r. w Przemyśle obradował IV Krajowy Zjazd Delegatów OZZ SOK. Zjazd dokonał podsumowania pracy Związku za okres ostatniej czteroletniej kadencji. Wybrano nowy Zarząd Krajowy, w skład, którego weszli: Władysław Gajdek – przewodniczący zarządu krajowego, Krzysztof Gęsior – wiceprzewodniczący, Ireneusz Pinkosz – wiceprzewodniczący, Piotr Boruta - członek

⁴² Archiwum OZZ SOK w Warszawie, List otwarty do posłów VI kadencji Sejmu RP.

⁴³ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Pismo Konfederacji Polskich Kolejarzy „Forum” skierowane do Premiera Rządu RP.

zarządu, Wojciech Mnich – członek zarządu, Edward Rusin – przewodniczący Krajowej Komisji Rewizyjnej. W skład Zarządu Krajowego ponadto wchodzi przewodniczący i wiceprzewodniczący Zarządów Oddziałowych OZZ SOK wybrani na zjazdach oddziałowych. Gościem zjazdu był Komendant Główny Straży Ochrony Kolei Pan Józef Hałyk, który udzielił wiele odpowiedzi na pytania delegatów oraz podkreślił, że na pierwszym miejscu dla niego jest człowiek i szacunek do niego oraz jego praca. Zjazd przyjął kilka uchwał. W działalności związkowej za główne zadania uznano: ochronę wszystkich miejsc pracy w SOK, bez względu na przynależność związkową, a także realizację uchwał zjazdowych, ze szczególnym uwzględnieniem dalszej realizacji prac mających na celu „upaństwowienie” Straży Ochrony Kolei, a tym samym przejście funkcjonariuszy SOK do grupy służb mundurowych⁴⁴.

Nowy 2008 rok przynosi dla wszystkich sokistów dobrą wiadomość. Ministerstwo Infrastruktury informuje Przewodniczącego OZZ SOK, że złożony na ręce Marszałka Sejmu RP w listopadzie 2007 roku poselski projekt ustawy o Straży Kolejowej uzyskał pozytywną opinię Ministra Infrastruktury. Opinia ta została przesłana Ministrowi Spraw Wewnętrznych i Administracji do podpisu w porozumieniu⁴⁵. Co więcej pozytywną opinię w sprawie ustawy o Straży Kolejowej wyraził również rzecznik Praw Obywatelskich, który informował Pana Przewodniczącego OZZ SOK, że za potrzebą istnienia straży kolejowej przemawia jej dotychczasowa historia oraz to, iż formacja ta spełnia poważną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa strategicznego węzłów kolejowych⁴⁶.

Ostatnie dwa lata działalności OZZ SOK to nieustanna aktywna troska o sprawy pracownicze, ale również umacnianie struktur związkowych. Działania Związku koncentrują się, co zrozumiałe, wokół projektu ustawy o Straży Kolejowej, ale nie tylko. Związek precyzuje swoje stanowisko w takich sprawach jak zmiany organizacyjne i strukturalne w SOK. Wyznacza cele i zadania związku

⁴⁴ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Komunikat Zarządu Krajowego Ogólnopolskiego Związku Zawodowego SOK w Warszawie z dnia 31 października 2007 r.

⁴⁵ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Pismo MI z dnia 29 stycznia 2008 r.

⁴⁶ Archiwum OZZ SOK w Warszawie, Pismo Rzecznika Praw Obywatelskich z dnia 28 lutego 2008 r.

w przedsiębiorstwie. W śród nich jest ochrona praw pracowniczych i związkowych, prawa wynagrodzeń i fundusz płac, struktura zatrudnienia. Dał temu wyraz Pan Prezes OZZ SOK, który na spotkaniu z Kierownictwem Straży Ochrony Kolei oraz posłem Januszem Piechocińskim powiedział, „że związek jest przychylny proponowanym rozwiązaniom, o które zabiegaliśmy jako związek od dość dawna. Związek nadal będzie czynnie wspierał słuszne działania mające na celu wypracowanie jak najkorzystniejszego umiejscowienia SOK w strukturze MSWiA”⁴⁷.

Zakończenie

⁴⁷ Internetowa strona OZZ SOK, artykuł pt., „Koledzy trochę spokoju”

Powstanie i działalność Ogólnopolskiego Związku Zawodowego SOK jest niewątpliwie wydarzeniem wielkim. Wynika ono z bogatej historii Straży Ochrony Kolei, w którą Związek wpisał się jako skuteczny i odpowiedzialnie zaangażowany reprezentant świata pracy. We wstępie do niniejszej publikacji napisałem, że w trakcie redagowania pojawiły się nowe fakty i okoliczności, które pozwolą na bardziej szczegółowy opis dziejów OZZ SOK. W zamykającym całość tekstu zakończeniu powinienem, bowiem szczegółowo omówić te wydarzenia z najnowszych dziejów OZZ SOK, które zapoczątkowały nowy jakościowo proces wchodzenia SOK do nowej rzeczywistości funkcjonowania jako samodzielnego państwowego podmiotu odpowiedzialnego za stan porządku i bezpieczeństwa na obszarach kolejowych. Trzeba podkreślić, że ów proces ciągle trwa i jest modyfikowany. Dynamizm i różnorodność inicjatyw, jakie Związek w okresie piętnastu lat swojego istnienia podejmował i nadal podejmuje, trudność w ocenie faktów, czy to ze względu na konieczność chociażby zachowania wymaganej dyskrecji, co do osób i faktów nie pozwalają na rzetelną syntezę czy ocenę. Ukazanie wszystkich ledwie zarysowanych płaszczyzn owego odpowiedzialnego zaangażowania jest jeszcze dzisiaj rzeczą niemożliwą. Z tych to właśnie racji zrezygnowałem z bardziej dogłębnego opracowania. W tym stanie rzeczy publikacja została pomyślana jako artykuł o działalności OZZ SOK napisany w oparciu o materiał źródłowy z zachowaniem dokumentacji faktów. Mam też świadomość, że przedłożone opracowanie ma wiele niedociągnięć i braków, które będą rodzić krytykę. Ale mam też taką ufność, że opracowanie to, choć po części pozwoli na poznanie okresu piętnastolecia działalności Ogólnopolskiego Związku Zawodowego SOK, z którym łączy się mądra i rozważna odpowiedzialność za całą społeczność SOK.