

# na nastawni

Biuletyn Informacyjny Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP



Nr 10-11  
listopad - grudzień 2019  
ISSN 1896-1614

W OCZEKIWANIU NA ZBLIŻAJĄCE  
SIĘ ŚWIĘTA BOŻEGO NARODZENIA  
I NOWY ROK

PEŁNI NADZIEI SPOGLĄDAMY  
W PRZYSZŁOŚĆ.

SKŁADAMY WSZYSTKIM  
KOLEŻANKOM I KOLEGOM ORAZ  
ICH RODZINOM  
ŻYCZENIA:

ZDROWIA, POGODY DUCHA,  
SPEŁNIENIA WSZYSTKICH MARZEŃ,  
ZAWODOWEJ SATYSFAKЦИИ I WIELU  
SUKCESÓW

PRZEWODNICZĄCY I PREZYDIUM  
RADY KRAJOWEJ  
ZWIĄZKU ZAWODOWEGO  
DYŻURNYCH RUCHU PKP

## W NUMERZE:

CENTRALNE OBCHODY ŚWIĘTA KOLEJARZA ZZDR PKP	STR 3
ZMIANY W INSTRUKCJACH	STR 5
ŻYCZENIA PREZESA ZARZĄDU PKP PLK S.A.	STR 5
LIKwidACJA OFE	STR 6
OSTRE CIĘCIE	STR 7
NA SYGNALE ZASTĘPCZYM	STR 10
WĄTPLIWOŚCI ROZSTRZYGNIĘTE NA NIEKORZYŚ OSKARŻONEGO. WYKOLEJENIE POCIĄGU NA STACJI BABY	STR 11
UPAMIĘTIENIE KOLEJARZY BOHATERÓW	STR 13
NOwY SZTANDAR W PANTeONIE SZTANDARÓW ZZDR PKP	STR 14



*„Święto Kolejarza ZZDR PKP 2019”*



# CENTRALNE OBCHODY ŚWIĘTA KOLEJARZA ZZDR PKP

*W dniu 27.11.2019 w Nowym Dworze Mazowieckim odbyły się centralne obchody Święta Kolejarza organizowane przez Związek Zawodowy Dyżurnych Ruchu. Jak co roku uroczystości połączone były z uhonorowaniem Członków ZZDR PKP odznaczeniami resortowymi „Zasłużony dla transportu Rzeczypospolitej” i „Zasłużony dla kolejnictwa” oraz odznakami honorowymi „Zasłużony dla ZZDR PKP” pierwszego i drugiego stopnia. Poniżej przemówienie okolicznościowe Przewodniczącego ZZDR PKP Kol. Aleksandra Motyki.*

Witam koleżanki i kolegów oraz naszych miłych gości.

Witam

**Pana Jakuba Kapturzak** – Dyrektora Departamentu Kolejnictwa

**Pana Prezesa Ireneusza Merchel** – Prezesa Zarządu PKP PLK

**Pana Prezesa Franciszka Kostrzewę** – prezesa Zarządu CARGO SERVICE sp. z o.o..

**Pana Prezesa Andrzeja Sokolewicz** – prezesa CARGOTOR sp. z o.o.

**Pana Adama Musiała** – Redaktora Naczelnego Raportu Kolejowego, Prezesa Polskiej Izby Producentów Urządzeń i Usług na Rzec Kolei oraz **Pana Radosława Karwickiego** zastępcę redaktora Raportu Kolejowego

**Pana Piotra Ostrowskiego** – wiceprzewodniczącego Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych.

**Witam Poczty Sztandarowe, szczególnie witam po raz pierwszy poczet MKR ZZDR PKP Gdańsk.**

**Witam Was Koleżanki i Koledzy wyróżnieni odznaczeniami honorowymi resortowymi i związkowymi.**

**Witam członków Rady Krajowej Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP,**

Spotykamy się dzisiaj aby po raz kolejny obchodzić Święto Kolejarza, tradycję nierozzerwalnie związaną ze środowiskiem kolejarskim od ponad 175 lat.

Tradycja ta tworzy naszą zawodową tożsamość oraz wpisana jest w etos naszego zawodu. Mam głęboką nadzieję, że nowe czasy i nowe pokolenie młodych kolejarzy po tak zwanej luce pokoleniowej, będzie ją pielęgnować i podtrzymywać.

Dziś przy okazji tych kolejnych uroczystości z okazji Naszego Święta, chciałbym podzielić się refleksją nad dzisiejszą sytuacją w relacjach między kolejarzami wewnątrz podzielonego na spółki środowiska i relacjach pracodawców z pracownikami naszej branży.

Niestety naszemu pokoleniu kolejarzy nie udało się wypełnić słów Św. Jana Pawła II „...kolejarze nie dajcie się podzielić...” – podziały dokonały się na wszystkich szczeblach struktur branży kolejowej...i dokonują się nadal, pomimo ustnych deklaracji obecnie rządzących o łączeniu poszczególnych spółek, czy powstaniu holdingu. Czy naprawdę wszędzie i we wszystkich umarło już myślenie, że jesteśmy jedną wspólną kolejową rodziną? Mam głębokie przekonanie, że nie, że tłą się jeszcze w wielu naszych kolejowych sercach iskry solidarności zawodowej. Mamy często tego przykłady w codziennej pracy...w życzliwości okazywanej sobie na kolejowych szlakach ...osobiście lub drogą radiową...Mamy wiele przykładów, bezinteresownej pomocy, współpracy...wykraczającej ponad zakres obowiązków....w relacjach dyżurny ruchu – maszynista i wzajemnie. Takie przypadki nie tylko budują ale są przykładem, że można ciągle myśleć o wspólnym etosie KOLEJARZA.

Owszem można powiedzieć, że są też przykłady negatywne, może nawet liczniejsze ...ale czy to nie kropla draży skałę..?

Za chwilę wręczymy odznaczenia resortowe i związkowe, które są uhonorowaniem naszych Koleżanek i Kolegów za właśnie takie postawy, za dobrą, rzetelną pracę, która często wykonywana jest z poświęceniem ponad standardowe procedury i zakres przypisanych obowiązków.

Wiele mówi się od lat w naszej branży o bezpieczeństwie, jednak musimy zdać sobie sprawę, że podstawą do budowania tego bezpieczeństwa muszą być dobre wzajemne relacje zarówno na danym posterunku ruchu jak i pomiędzy wszystkimi uczestnikami kolejowych procesów przewozowych. Nie może dochodzić do wzajemnych antagonizmów, przerzucania się odpowiedzialnością na Polskich torach.

Ważnym tematem są wzajemne relacje pomiędzy pracodawcami kolejowymi a stroną społeczną reprezentującą pracowników. Tutaj dużo pozostaje jeszcze do zrobienia. Bo czy mądry pracodawca, którego jednym ze sztandarowych haseł jest dialog społeczny...powinien używać tych relacji do rozgrywania środowiska związkowego? Czy powinien wsłuchiwać się w ogół propozycji społecznych czy cofać się do relacji z czasów słusznie minionych gdzie tylko jedna lub jeden głos ludu artykułowany przez partię, był brany po uwagę?

Zapewne Święta Katarzyna patrząca na nas dzisiaj jakby szczególnie w okolicach naszego święta... z politowaniem patrzy na wszystkie zabiegi i podchody tych, którzy pod historycznym szyldem forsują tylko swoje racje a wchodząc w nieczyste układy tłumacząc to dobrem pracowników. Obłuda i fałszywość tych intencji widoczne są w całym środowisku kolejowym.



Pięć lat temu Zarząd Spółki PKP PLK rekomendował cztery wartości, które mają być drogowskazem dla wszystkich pracowników Firmy – w tym i dla Zarządu: bezpieczeństwo, szacunek, solidność i rezultaty.

Czy te piękne idee i piękne wartości przez te lata zostały zrealizowane?

Czy zostały wszczepione w organizm kolei i kolejarzy? Niech każdy z Was odpowie sobie sam. Mam wielką nadzieję, że są takie miejsca gdzie one funkcjonują.

A jako Związek liczymy, że osiąganie tych wartości będzie działaniem stałym aż do osiągnięcia ich realizacji we wszystkich strukturach Spółki a także związków zawodowych w niej działających. Liczymy także że, te idee będą także wszczepiane w całym środowisku kolejowym.

Nasz Związek jako część tego środowiska oraz uczestnik szeroko pojętego dialogu społecznego tak rozumiemy te wartości:

#### BEZPIECZEŃSTWO:

- to jednoznaczne i spójne decyzje i instrukcje w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego – bez możliwości ich różnej interpretacji,
- to mądrzy zwierzchnicy posiadający odpowiednie kwalifikacje i przede wszystkim doświadczenie,
- to brak presji ekonomicznej w obszarach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego – powodującej ograniczenia lub likwidację obsad posterunków,
- to brak presji politycznej gdzie priorytetowe podejście do terminowego zakończenia inwestycji idzie z prawidłową organizacją ruchu i stanowisk pracy, które go prowadzą.

#### SZACUNEK:

- to wzajemne dobre relacje w zespołach pracowniczych i w wzajemnych kontaktach z pracodawcą,
- to poszanowanie praw pracowniczych wynikających z KP i ZUZP oraz projektowanego PUZP - w procesach negocjacyjnych, kiedy proponuje się zmiany do tych aktów zabezpieczających interesy pracowników i pracodawców,
- to dobra ocena pracy i płacy przez pracodawcę – szczególnie na tych samych stanowiskach i w tych samych zespołach – zróżnicowanie wynagrodzeń na jednym posterunku nie buduje dobrych relacji,
- to uszanowanie różnicy zdań w ramach dialogu i szukanie kompromisu zamiast nieuczciwego rozgrywania z pozycji siły i układów,

#### SOLIDNOŚĆ:

- to brak zgody na bylejąkość, na rozwiązania tymczasowe, które stają się stałym sposobem w obszarach prowadzenia ruchu kolejowego szczególnie w obszarach inwestycji,
- to mocne kadry i solidne środki pozwalające na doskonalenie i poszerzanie wiedzy pracowników, - szczególnie wspieranie edukacji kolejowej już na poziomie szkół średnich,
- to pełna identyfikacja pracowników na podstawowych stanowiskach pracy i kadry zarządzającej z firmą,
- to godne warunki pracy, zarówno te zewnętrzne jak i wewnętrzne, szczególnie tam gdzie procesy inwestycyjne zaburzają te warunki,

#### REZULTATY

- to atrakcyjność oferty w zakresie przewozów kolejowych, szczególnie w obszarze przewozów pasażerskich,
- to brak zdarzeń kolejowych wynikających ze złej organizacji stanowiska pracy przez pracodawcę pracownikowi – szczególnie w obszarach LCS i dużych stacji z licznymi punktami monitorowania wizyjnego,
- to zadowolony pracownik chętnie pełniący służbę a nie dyżur, nie szukający nowego pracodawcy lub dodatkowego zarobku do pensji kolejowej,

Zapewne jest jeszcze wiele miejsc, gdzie nie zatraciła się idea jedności braci kolejarzkiej niezależnie od spółki w jakiej jesteśmy zatrudnieni. Oby tych miejsc było jak najwięcej. Liczę także, że odradzająca się edukacja branżowa na poziomie techników i nauczyciele zatrudnieni do kształcenia nowych kadr kolejowych – rozwijają w młodzieży ten styl myślenia, że kolej jest jedna i wszyscy razem pracujemy na jej wizerunek.

Koleżanki i Koledzy wyróżnieni odznaczeniami resortowymi i związkowymi macie w tym dziele, swój osobisty, znaczący wkład. Oddaliście kolei Waszą wiedzę i umiejętności, talenty i perfekcjonizm, społecznikowskie pasje i obywatelskie postawy.

To dzięki takim ludziom jak Wy - Polska Kolej trwa i się rozwija.

To Wasze starania sprawiają, że podróżny czuje się bezpieczny.

Gratuluje odznaczeń, tego symbolu uznania i za to wszystko dziękuję.

Życzę Wam wszelkiej pomyślności-zdrowia, wytrwałości, sukcesów. Wierzę, że wszyscy jesteście zgodni z taką oto myślą, iż odznaczenie jest symbolem, honorem, jest uzasadnioną dla Was radością i satysfakcją ale przede wszystkim jest zachętą, aby działać dalej, konsekwentnie dążyć swoją drogą. Chcę za wszystko co już uczyniliście dla dobra pracowników i kolei serdecznie podziękować.

Proszę przyjąć pozdrowienia i najlepsze życzenia, wiele sukcesów i satysfakcji z pracy zawodowej oraz szczęścia i radości w życiu osobistym i rodzinnym.

Również serdeczne życzenia przekazuję emerytom i rencistom oraz Waszym Rodzinom.

Aleksander Motyka – przewodniczący Związku

## ZMIANY W INSTRUKCJACH

Zmiany w instrukcjach.

Informujemy, że na mocy nowego biuletynu nr 7/2019 wprowadzone będą zmiany w poszczególnych instrukcjach wewnętrznych:

Ir-1 wchodzące w życie 1 stycznia 2020 r.

Ir-1a oraz Ir1b wchodzące 8 grudnia 2019 r.

oraz w instrukcji Ir-9 wchodzące 1 marca 2020r

Najistotniejsze zmiany w najważniejszej instrukcji Ir-1 to kontrolka zajęcia torów wjazdowych R 292, którą oprócz dyżurnego ruchu dysponującego prowadził będzie nastawniczy nastawni wykonawczej. Ponadto dostosowano postanowienia Ir-1 do poleceń antyawaryjnych biura bezpieczeństwa dotyczących prowadzenia tejże kontrolki poprzez wpisywanie czasów zwolnienia toru.

Telefoniczne polecenie i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu będzie można przekazywać drogą radiową w sieci drogowej lub utrzymania, zastępując w treści telefonogramu słowo "Telefoniczne" słowem "radiotelefoniczne". Ponadto jeżeli dyżurny ruchu dysponujący będzie musiał wysłać pracownika do przygotowania, sprawdzenia drogi przebiegu na grunt (okręg gdzie nie ma nastawni wykonawczej ) zazwyczaj urządzenia elektryczne, przekaźniki, komputery, napędy elektryczne, to pracownik ten będzie zgłaszał dyżurnemu wykonanie tychże czynności radiotelefonem w sieci drogowej lub utrzymania, dyżurny ruchu i tylko dyżurny będzie musiał prowadzić na te zgłoszenia książkę przebiegów R142 z uwagi na to, że ten pracownik udający się na grunt nie będzie zabierał ze sobą pod pachę książki tylko narzędzia, zamek itp. Warunkiem komunikowania się do tych czynności jest obowiązkowa rejestracja rozmów na kanale drogowym i utrzymania.

Na stronie internetowej spółki PKP PLK są już umieszczone te zmiany wraz z nowymi instrukcjami. Zakładka dla klientów i kontrahentów, akty prawne i przepisy, biuletyny, instrukcje plk, instrukcje z możliwością wydruku. Życzymy miłej lektury.

Jednocześnie informujemy, że na naszej stronie internetowej [www.zzdrpkp.org.pl](http://www.zzdrpkp.org.pl) aby ułatwić Wam odnajdywanie interpretacji i wyjaśnień do zagadnień z instrukcji jakie otrzymywaliśmy w odpowiedziach po naszych wystąpieniach do Spółki PKP PLK S.A. - uruchomiliśmy dedykowaną zakładkę która spaja te zagadnienia (prawe menu strony pod odnośnikiem biura on-line).



### ***Życzenia Prezesa Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z okazji Świąt Bożego Narodzenia 2019***

*Z okazji Świąt Bożego Narodzenia, w imieniu Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., życzę zdrowia, obfitości łask Bożych i radosnego czasu spędzonego w gronie najbliższych. Niech Dzieciątko Jezus błogosławi każdemu, spełnią się wszystkie życzenia, które składamy sobie przy wigilijnym stole, a świąteczny czas będzie okazją do odpoczynku od codziennych trosk i dostarczy sił do realizacji zamierzonych celów. Życzę, by Nowy 2020 Rok był wyjątkowym czasem, pełnym optymizmu, wiary i pomyślności, przynosząc spełnienie prywatnych i zawodowych planów.*

Ireneusz Merchel

Prezes Zarządu  
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



# LIKwidACJA OFE

Poniżej informacja przygotowana przez Kol. Bogdana Grzybowskiego Dyrektora wydziału polityki społecznej OPZZ Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych.

Przed podjęciem decyzji co zrobić ze swoimi środkami zgromadzonymi w OFE warto przeczytać.

## INFORMACJA DLA CZŁONKÓW OPZZ

### Przebudowa modelu funkcjonowania OFE

Z początkiem 2020 roku z rynku mają zniknąć Otwarte Fundusze Emerytalne. Zgromadzone w nich pieniądze – obecnie około 162 miliardów złotych – mają trafić w całości bądź do ZUS, bądź na Indywidualne Konta Emerytalne (IKE) obecnych posiadaczy OFE.

OFE, poprzez inwestowanie na giełdzie, miały być sposobem na wyższe emerytury niż te wypłacane przez ZUS. Przez niemal 20 lat członkami OFE stało się 15,8 miliona Polaków. Po zmianach z 2014 r., które przeprowadził rząd Donalda Tuska, ponad połowa środków zgromadzonych w OFE (część ulokowana w państwowych obligacjach) trafiła do ZUS, na specjalne subkonto, funkcjonujące obok normalnego konta i inaczej oprocentowane. W dniu 3 lutego 2014 r. umorzone zostało 51,5 proc. jednostek rachunkowych znajdujących się na rachunku każdego członka OFE i wprowadzona została dobrowolność co do dalszego przekazywania przyszłych składek do OFE.

Obecnie podział tej składki pomiędzy poszczególne konta wygląda następująco:

- 12,22 proc. trafia na indywidualne konto w ZUS,
- 7,3 proc. jest zapisywane na indywidualnym subkoncie w ZUS (dotyczy osób, które zrezygnowały z OFE),
- 4,38 proc. jest zapisywane na indywidualnym subkoncie w ZUS (dotyczy osób, które pozostały w OFE),
- 2,92 proc. zostaje na koncie w OFE (oczywiście dotyczy tylko osób, które pozostały w OFE).

Pieniądze z OFE trafiają na Indywidualne Konta Emerytalne

### Dwie opcje

Zgodnie z zapowiedzią premiera Mateusza Morawieckiego, rząd zamierza pieniądze z OFE, czyli wspomniane wcześniej 162 mld zł, przekazać na Indywidualne Konta Emerytalne uczestników OFE. Średnio daje to każdemu członkowi OFE 10,2 tys. zł. Gdy weźmiemy pod uwagę, że z każdych 100 tys. zł zgromadzonych na naszym koncie w ZUS emerytura będzie wynosiła ok. 500 zł, to z tych 10 tysięcy – będzie wynosiła ok. 50 zł. miesięcznie

I teraz będziemy mieć dwie możliwości. Pierwsza opcja polega na tym, że środki z OFE trafiają do IKE, ale rząd zabiera 15 procent w formie „opłaty przekształceniowej”. Konkretnie, jeśli zdecydujemy się na przeniesienie środków z OFE do IKE, będziemy musieli wpłacić „opłatę przekształceniową” w dwóch ratach: 7,5 proc. wartości w 2020 roku i drugie 7,5 proc. w 2021 roku.

Ministerstwo Finansów spodziewa się, iż łączne wpływy z „opłaty przekształceniowej” wyniosą 19,3 mld zł. Zapewne zostaną one wykorzystane na realizację obietnic socjalnych rządu PiS.

Druga opcja polega na tym, że pieniądze trafiają na nasze konta w ZUS. Prawdopodobnie trzeba będzie to zlecić w formie wniosku. Rząd proponuje bowiem, aby przystąpienie do IKE było domyślne, zaś przejście do ZUS wiązało się z dodatkową formalnością. Musimy być także świadomi, że w przypadku wyboru drugiej opcji zapłacimy 18 proc. podatku w momencie, kiedy będziemy wypłacać pieniądze, czyli już na emeryturze.

Kilka niewiadomych, jeden pewnik

Jak dotąd nie wiadomo, czy w przypadku wyboru ZUS, pieniądze z OFE trafią na konto, czy na subkonto ZUS? Czy i jakie składki będą kierowane do nowego IKE? Czy będą to te same 2,92 proc., które dziś są kierowane do OFE? Czy sami będziemy deklarowali, ile chcemy odkładać? Czy jeśli ktoś już ma konto IKE, będzie miał drugie czy też zostaną one połączone? Czy nowe IKE będą dziedziczone po śmierci właściciela konta?

Co na to OPZZ? Co wybrać: ZUS czy IKE?

Przede wszystkim musimy sobie odpowiedzieć na pytanie – czy likwidacja OFE – zmniejsza bezpieczeństwo przyszłych emerytów, czy zwiększa? Otóż w przypadku skierowania tych środków na IKE – likwidacja OFE spowoduje, że nasze emerytury będą niższe.

OPZZ uważa, że opieranie dochodów mających zapewnić środki do życia ludziom starym na inwestycjach na rynku finansowym jest błędem, ponieważ wraz z postępującym starzeniem się społeczeństwa rentowność tych inwestycji będzie spadać.

OPZZ niezmiennie jest zdania, że jeżeli chodzi o dochody na starość, to zapewnić to może jedynie publiczny system emerytalny, oparty na solidarności społecznej. To najbardziej sprawiedliwy, transparentny i najmniej kosztowny sposób zapewnienia środków do życia po zakończeniu aktywności zawodowej.

Co przemawia na korzyść ZUS?

1. W ZUS zostanie zapisane 100 proc. wartości aktywów z OFE, czyli nie zapłacisz 15 procentowego haraczu. 100% będzie waloryzowane w każdym kolejnym roku a to oznacza to, że zobowiązanie ZUS względem Ciebie będzie dość szybko rosło, minimum w tempie inflacji.

2. Dodatkowo kwota na koncie w ZUS nie ma prawa się zmniejszyć, ponieważ waloryzacja nie może być ujemna – nawet w przypadku deflacji. Może to oznaczać, że emerytura z ZUS będzie potencjalnie wyższa.

3. ZUS wypłaca emeryturę do końca Twojego życia. Jeśli ktoś umrze po roku od przejścia na emeryturę, to pech! Ale jeśli będzie żył na emeryturze 50 lat, to przez 50 lat ZUS będzie płacił mu emeryturę. Potencjalnie możesz więc wypłacić z ZUS znacznie więcej, niż wyniosły kwoty zapisane na Twoim koncie i subkoncie.

Co przemawia na korzyść IKE?

1. Środki publiczne – bo teraz aktywa w OFE są publiczne – staną się Twoimi prywatnymi. OK – nie wszystkie, tylko 85% – ale jednak mają być teraz prywatne.

2. Te środki są dziedziczone.

3. Brak podatności na przyszłe problemy systemu emerytalnego, np. niewypłacalność ZUS, bo środki te wychodzą poza pulę środków publicznych.

4. Niskie opłaty za zarządzanie w IKE, maksymalnie 0,45%

Co przemawia przeciwko IKE?

Oplata przekształceniowa powoduje, że pracować będzie tylko 85% obecnego kapitału. Niemal całkowite uzależnienie wyniku inwestycyjnego od sytuacji na GPW Gieldzie Papierów Wartościowych w Warszawie. Ta polityka inwestycyjna jest narzucona. Wypłatę otrzymam jedynie do momentu wyczerpania środków a nie – tak jak z ZUS – dożywotnio.

Bogdan Grzybowski – OPZZ - 14 listopada 2019 r.

## OSTRE CIĘCIE

Wielkie reformy, miliardy z Unii na zrównoważony rozwój, rekordy prędkości pociągów i liczby pasażerów, a tymczasem polskimi kolejami w III RP wciąż jeździ mniej ludzi niż w PRL-u, a najnowszy tabor ma problem z osiągnięciem czasu przejazdów sprzed wojny. Co się stało, że jest tak dobrze, skoro jest tak źle?

To nie tylko efekt propagandy kolejnych ministrów, dyrektorów i prezesów spółek kolejowych, ale również skutek celowej polityki polskich rządów, niezależnie od opcji politycznej. Polscy decydenci - wbrew światowym trendom i eksperckiej wiedzy - przyjęli sobie za cel likwidację „nierentownej” infrastruktury, odbierając całym miastom i miasteczkom ich „okno na świat”.

Czy zapaść polskiej kolei była niemożliwa do uniknięcia? Karol Trammer nie tylko opisuje kto i jak likwidował polską kolej, ale również wskazuje na polityczne mechanizmy, które sprawiły, że stała się możliwa ta piękna katastrofa polskiego kolejnictwa, a także całkiem naoczne katastrofy jak w Szczekocinach, na stacji Baby, czy w Korzybiu.

**Karol Trammer, „Ostre cięcie. Jak niszczo polską kolej”, Wydawnictwo Krytyki Politycznej Warszawa 2019**

**Fragmenty książki „Ostre cięcie. Jak niszczo polską kolej”**

**Na niewłaściwym torze. Czołowe zderzenie pociągów pod Szczekocinami**

3 marca 2012 roku – pod koniec realizacji prac modernizacyjnych na odcinku łączącym Centralną Magistralę Kolejową z Krakowem – doszło do najtragiczniejszej katastrofy kolejowej ostatnich lat: na skraju wsi Chałupki pod Szczekocinami o godzinie 20.55 doszło do czołowego zderzenia pociągów TLK „Brzechwa” relacji Przemysł Główny–Warszawa Wschodnia i InterRegio „Matejko” relacji Warszawa

Wschodnia–Kraków Główny. W wypadku zginęło 16 osób, a 61 zostało ciężko rannych. Jedynymi osobami, które zostały skazane za doprowadzenie do katastrofy, byli dyżurni ruchu z posterunków odgałęźnych Starzyny i Sprowa, pomiędzy którymi doszło do zderzenia. Dyżurny ruchu ze Starzyn został skazany przez Sąd Okręgowy w Częstochowie na cztery lata pozbawienia wolności, następnie Sąd Apelacyjny w Katowicach zwiększył karę do sześciu lat pozbawienia wolności. Wobec dyżurnej ruchu ze Sprowy sąd pierwszej instancji orzekł karę dwóch i pół roku pozbawienia wolności, którą następnie sąd drugiej instancji zwiększył do trzech i pół roku pozbawienia wolności.

Jak ustalił Sąd Okręgowy w Częstochowie, „zdarzeniem, które zapoczątkowało ciąg przyczynowo-skutkowy prowadzący do czołowego zderzenia się pociągów, było wystąpienie usterki rozjazdów” na posterunku odgałęźnym Starzyny. Do usterki doszło chwilę przed nadjechaniem z kierunku Warszawy pociągu InterRegio „Matejko”: czynności wykonywane przez dyżurnego ruchu przy pulpicie w nastawni nie przynosiły efektu w postaci poprawnego przestawienia zwrotnicy. „Tylko staniemy chwileczkę, bo mi, wie pan, rozjazd nie idzie” – poinformował dyżurny ruchu przez radiotelefon maszynistę, zszedł z nastawni i po torowisku udał się do rozjazdu sprawdzić jego ustawienie. Po sześciu minutach wrócił na nastawnię i wyświetlił na semaforze sygnał zezwalający na jazdę. Ostatecznie przy pokonywaniu rozjazdu pociąg wjechał na niewłaściwy tor.

Orzekając o winie, sąd zaznaczył, że dyżurny ruchu nie zabezpieczył ustawienia rozjazdu ręcznie oraz nie obserwował, którym torem pociąg opuszcza posterunek. Jednocześnie dla wymiaru sprawiedliwości zupełnie nie miał znaczenia fakt, że na posterunku odgałęźnym Starzyny po jego niedawnej przebudowie nagminnie dochodziło do awarii rozjazdów: w ciągu trzech miesięcy poprzedzających katastrofę pracownicy posterunku w



książce kontroli urządzeń odnotowali 15 usterek rozjazdów, a mimo to spółka PKP Polskie Linie Kolejowe nie zleciła wykonania gwarancyjnej naprawy urządzeń.

2 marca 2012 roku, a więc dzień przed katastrofą, na posterunku odgałęźnym Starzyny miał miejsce incydent, podczas którego pociąg TLK „Stoczniowiec” relacji Kraków Płaszów–Gdynia Główna został błędnie wyprawiony w kierunku Psar, zamiast zgodnie z rozkładem jazdy w kierunku Koniecpola, przez co konieczne było cofanie składu ze szlaku na posterunek Starzyny i ponowne wyprawienie go stamtąd już we właściwym kierunku. O incydencie został poinformowany nadzorujący pracę dyżurnych ruchu dyspozytor z Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, który jednak zamiótł sprawę pod dywan. Po pierwsze, samo wyprawienie pociągu w niewłaściwym kierunku – stanowiące incydent kolejowy – powinno zostać zgłoszone do Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Po drugie, po takim wydarzeniu dyżurny ruchu powinien zostać odsunięty od pracy i skierowany na egzamin weryfikacyjny. Żaden z wymogów nie został spełniony i następnego dnia wieczorem dyżurny ruchu stawiał się do pełnienia służby na posterunku odgałęźnym Starzyny. Po 48 minutach od jej rozpoczęcia wyprawił pociąg InterRegio „Matejko” niewłaściwym torem.

W ciągu trzech miesięcy poprzedzających katastrofę pracownicy posterunku w książce kontroli urządzeń odnotowali 15 usterek rozjazdów, a mimo to spółka PKP nie zleciła wykonania gwarancyjnej naprawy urządzeń.

Gdy jadący z Warszawy skład InterRegio „Matejko” opuszczał posterunek odgałęźny Starzyny niewłaściwym torem, na posterunku odgałęźnym Sprowa komputerowe urządzenia zadziałały prawidłowo, zmieniając na semaforze sygnał dla nadjeżdżającego z kierunku Krakowa pociągu TLK „Brzechwa”: zgasł sygnał zezwalający na jazdę i zapaliło się czerwone światło. Dyżurna ruchu, uznając, że doszło do kolejnej usterki systemu sterowania ruchem, których w początkowym okresie eksploatacji posterunku nie brakowało, zdecydowała się wyprawić pociąg na sygnał zastępczy. Sygnał zastępczy to białe migające światło na semaforze, które zezwala na jazdę, ale nie gwarantuje bezpieczeństwa.

O ile bowiem urządzenia zabezpieczenia ruchu nie pozwalają na wyświetlenie zielonego światła, gdy tor jest zajęty przez inny pociąg lub gdy rozjazdy nie zostały prawidłowo ustawione, o tyle podanie sygnału zastępczego jest możliwe w każdej sytuacji – bezpieczeństwo ruchu zależy wówczas wyłącznie od uwagi dyżurnego ruchu. Tragicznego wieczoru 3 marca 2012 roku na sygnał zastępczy zostały wyprawione obydwie pociągi – zarówno InterRegio „Matejko” z posterunku Starzyny, jak i TLK „Brzechwa” z posterunku Sprowa – i obydwie znalazły się na tym samym torze, co skończyło się ich czołowym zderzeniem.

Sygnał zastępczy to białe migające światło na semaforze, które zezwala na jazdę, ale nie gwarantuje bezpieczeństwa.

W chwili wypadku posterunek odgałęźny Sprowa był najnowszym posterunkiem ruchowym na polskiej sieci kolejowej. Celem budowy nowego posterunku umożliwiającego przejazd pomiędzy dwoma torami było

zwiększenie sprawności prowadzenia ruchu, pogorszonego w wyniku zlikwidowania kilka lat wcześniej pobliskiej stacji Szczekociny. Posterunek odgałęźny Sprowa został przekazany do wstępnej eksploatacji 30 listopada 2011 roku, a 14 grudnia 2011 roku – czyli dwa i pół miesiąca przed katastrofą – rozpoczął funkcjonowanie w pełnym zakresie. Posterunek Sprowa w założeniu miał być posterunkiem zdalnie sterowanym – wszystkie znajdujące się w Sprowie rozjazdy, semafony i urządzenia miały być nastawiane ze stacji Kozłów przez dyżurnego ruchu dysponującego podglądem z kamer telewizji przemysłowej na obszar posterunku, zlokalizowane na jego terenie urządzenia oraz przejeżdżające pociągi.

Ostatecznie – z powodu opóźnień w dowiązaniu posterunku odgałęźnego Sprowa do oddalonej o 18 km stacji Kozłów – posterunek uruchomiono jako sterowany przez dyżurnego ruchu na miejscu (zdalne sterowanie posterunkiem odgałęźnym Sprowa ze stacji Kozłów uruchomiono dopiero w 2015 roku). Stanowisko pracy dla dyżurnego ruchu stworzono przy wstawionym do kontenera biurku z trzema komputerami – trzema monitorami, trzema klawiaturami i trzema myszkami przeznaczonymi do wykonywania obowiązków przez jedną osobę.

Dwa niewielkie okna niskiego kontenera oraz brak reflektora oświetlającego pociągi nie zapewniały widoczności odpowiedniej do wykonywania przez dyżurnego ruchu obowiązków określonych w Instrukcji Ir-1 o prowadzeniu ruchu pociągów oraz w Instrukcji Ir-2 dla personelu obsługi ruchowych posterunków technicznych, takich jak obserwacja przejeżdżających składów pod kątem ich osygnalizowania, sprawności technicznej, czułości maszynisty i odpowiedniego umieszczenia ładunków. W kontenerze na posterunku odgałęźnym Sprowa w ogóle nie było okna zapewniającego widoczność na szlak biegnący w kierunku Starzyn. Dodajmy, że w celu zapewnienia możliwości zaspokajania potrzeb sanitarnych dyżurnego ruchu ustawiono obok kontenera przenośną ubikację toj toj.

Do pracy na nowo otwartym, skomputeryzowanym posterunku odgałęźnym Sprowa spółka PKP Polskie Linie Kolejowe przeniosła dyżurnych ruchu z likwidowanego w pobliżu posterunku odstępowego Węgrzynów Stary. Mimo że byli to pracownicy, którzy nie mieli doświadczenia w obsłudze komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, to proces ich przeszkolenia do pracy na skomputeryzowanym posterunku nie został właściwie przeprowadzony. Według dokumentacji spółki PKP PLK autoryzację do wykonywania obowiązków na posterunku Sprowa – czyli praktyczne sprawdzenie umiejętności w konkretnym miejscu z użyciem konkretnych urządzeń – dyżurna ruchu uzyskała w czasie dziesięciodniowego urlopu. Ponadto w kontenerze pełniącym funkcję nastawni posterunku Sprowa nie było instrukcji obsługi funkcjonujących tam komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Wciąż nie zostały rozwiane poważne wątpliwości co do prawidłowości procesu autoryzacji dyżurnego ruchu do pełnienia służby na posterunku odgałęźnym Starzyny, którą – po przebudowie tego posterunku – przeprowadzono w połowie ośmiodniowego okresu nieobecności pracownika w pracy.

O fatalnym przygotowaniu dyżurnych ruchu do pracy na



posterunkach odgałęźnych Sprowa i Starzyny najdobitniej świadczy zapis rozmowy, którą przeprowadzili oni przez radiotelefon niedługo po wyprawieniu obydwu pociągów:

- Ten 13126 to on ruszył?
- Co?
- Od ciebie?
- No.
- Ty, no a strzałkę mam na... na popielato.
- Na popielato masz? A ja mam, kurwa, na czerwono, bo ja użyłem „dPo”. No to jak to się robi?
- Kurwa, no to już mu podaję.
- No podaj mu, podaj.
- Ty, no ale w ogóle ja nie mam, że on wyjechał od ciebie.
- Bo ja tu użyłem „dPo2l”, bo jechałem na zastępczy. To nie wiem, to „Wbl” się do tego wbija? Nie, „Po”, czekaj. A teraz chuja, no.
- Ty, no pierun wie, no ale on już powinien u mnie być.
- A no może już będzie, chyba na pewno.
- A był na tym osiemnastym?
- Tak, tak, tak, migał, migał.
- No ale u mnie „it2S” też jest na popielato, to tak jakby w ogóle od ciebie nie ruszył ten pociąg.
- Kurwa, może znowu tu popierdolili.

Gdy dyżurni ruchu próbowali w nieudolny sposób wyjaśnić sposób działania systemu sterowania ruchem kolejowym oraz zrozumieć, co się stało z pociągami, które wyprawili kilka minut wcześniej, pomiędzy ich posterunkami właśnie dochodziło do czołowego zderzenia tych składów. Gdy obydwójce dyżurni ruchu zaczęli przez radiotelefon wywoływać załogi pociągów TLK „Brzechwa” i InterRegio „Matejko”, odpowiedziała już tylko cisza. Maszyniści obu składów zginęli.

Do procesu sądowego w sprawie katastrofy pod Szczekocinami spółka PKP Polskie Linie Kolejowe przystąpiła jako oskarżyciel posiłkowy, popierając wniesiony przez Prokuraturę Okręgową w Częstochowie akt oskarżenia wobec dwojga swoich pracowników – dyżurnych ruchu z posterunków Starzyny i Sprowa. Spółka PKP PLK w celu reprezentowania oraz doradztwa przy sprawach związanych z katastrofą pod Szczekocinami wynajęła kancelarię prawną SPCGT. Stadnicki, K. Pleszka, Z. Cwiąkański, J. Górski. Na rozprawach odbywających się w Sądzie Okręgowym w Częstochowie kolejową spółkę reprezentował czołowy pracownik kancelarii, Zbigniew Cwiąkański, profesor Uniwersytetu Jagiellońskiego, w latach 2007–2009 minister sprawiedliwości. Jak ujawnił tygodnik „Gazeta Polska”, za usługi prawne związane z katastrofą pod Szczekocinami kierownictwo spółki PKP Polskie Linie Kolejowe zdecydowało się zapłacić kancelarii Zbigniewa Cwiąkańskiego 850 tys. zł.

Za usługi prawne związane z katastrofą pod Szczekocinami kierownictwo spółki PKP Polskie Linie Kolejowe zdecydowało się zapłacić kancelarii Zbigniewa Cwiąkańskiego 850 tys. zł.

Trudno nie dojść do przekonania, że celem wynajęcia przez spółkę PKP PLK jednego z najbardziej rozpoznawalnych w Polsce prawników nie było głośne poparcie prokuratorskiego aktu oskarżenia, lecz przede wszystkim dbałość o skuteczne odsunięcie na boczny tor wątków dotyczących szkoleń, nadzoru, relacji między szeregowymi pracownikami a ich przełożonymi czy reakcji na wcześniejsze błędy, czyli tych wszystkich wątków, które jasno pokazują, że winę za doprowadzenie do katastrofy ponosi nie tylko dwoje szeregowych kolejarzy.

Sąd w swoich ustaleniach często wręcz odwracał kota ogonem, byle tylko nie wskazać, że krąg skazanych za doprowadzenie do czołowego zderzenia pociągów pod Szczekocinami powinien być znacznie szerszy. Nieprawidłowości w szkoleniu dyżurnych ruchu – budzące poważne wątpliwości, czy w ogóle zostały one odpowiednio przeprowadzone – sprowadził właściwie do bałaganu w papierach: „Było to oczywiście pewnym uchybieniem ze strony pracodawcy, ale nie wpływało to w żadnym razie na ważność tych czynności, a jedynie stanowiło naruszenie regulacji z zakresu prawa pracy”.

Z kolei kilkumiesięczne ignorowanie przez kadrę zarządzającą spółki PKP Polskie Linie Kolejowe zgłaszanych przez dyżurnych ruchu usterek w działaniu urządzeń sterujących rozjazdów – choć uznane przez sąd za „zdarzenie, które zapoczątkowało ciąg przyczynowo-skutkowy prowadzący do czołowego zderzenia się pociągów” – zostało ostatecznie obrócone przeciwko szeregowym pracownikom, wobec których wystosowano zarzut, że nie nauczyli się funkcjonować w obliczu regularnie powtarzających się awarii: „Sytuacja, z którą 3 marca 2012 roku zetknął się dyżurny ruchu, a która polegała na braku kontroli położenia rozjazdów, nie była sytuacją wyjątkową czy nietypową. (...) Z tego też względu zaniechanie ze strony dyżurnego ruchu ma charakter rażący i tak naprawdę trudno je czymkolwiek wytłumaczyć”.

Kilkumiesięczne ignorowanie przez kadrę zarządzającą spółki PKP zgłaszanych przez dyżurnych ruchu usterek w działaniu urządzeń sterujących rozjazdów zostało ostatecznie obrócone przeciwko szeregowym pracownikom.

Gdy natomiast przyszło do złożenia w sądzie zeznań przez naczelnika działu kontroli i instruktażu – odpowiedzialnego za budzący wątpliwości proces szkolenia i przygotowania do pracy dyżurnych ruchu na posterunkach odgałęźnych Starzyny i Sprowa – sędzia wręcz nie mógł się go nachwalić, podkreślając, iż jego zeznania miały charakter „relacji konsekwentnej, spójnej i logicznej, a nade wszystko szczerej”, dodając przy tym, że „wykazał się ogromnym zasobem wiedzy na temat zasad prowadzenia ruchu pociągów, przeprowadzania egzaminów autoryzacyjnych, jak też obowiązujących w tym zakresie regulacji prawnych, co miało znaczenie w tym sensie, iż pozwoliło nadać złożonej przez niego relacji zdecydowanie większej doniosłości”.

## NA SYGNALE ZASTĘPCZYM

Katastrofa pod Szczekocinami obnażyła fakt, że na polskiej kolei sterowanie ruchem pociągów odbywa się na słowo honoru w skali tak wielkiej, że usypia czujność na sytuacje nietypowe, które przy splocie niekorzystnych okoliczności łatwo mogą skończyć się tragicznie.

Przypomnijmy: 3 marca 2012 roku pod Szczekocinami jadące z naprzeciwka pociągi InterRegio „Matejko” i TLK „Brzechwa” zostały wyprawione z posterunków odgałęźnych Starzyny i Sprowa tym samym torem po otrzymaniu na semaforach sygnałów zastępczych. Sygnał zastępczy to migające białe światło na semaforze. Możliwość stosowania sygnału zastępczego wprowadzono po to, by w wyjątkowych sytuacjach, takich jak krótkotrwała awaria czy moment konserwacji urządzeń, nie wstrzymywać ruchu pociągów. Największą wadą sygnału zastępczego jest to, że zezwala na jazdę, nie gwarantując jednak bezpieczeństwa. Przy właściwej pracy urządzeń sterowania to one dbają o to, by niemożliwe było skierowanie dwóch pociągów na ten sam tor.

Tymczasem przy używaniu sygnału zastępczego cała dynamiczna sytuacja – lokalizacja pociągów, kierunek ich jazdy, zajętość torów – musi od początku do końca zostać rozplanowana i następnie kontrolowana w głowie dyżurnego ruchu. Albo, co gorsza, jak miało to miejsce w przypadku sytuacji pod Szczekocinami, w głowach dwóch dyżurnych ruchu z sąsiednich stacji czy posterunków.

Niemal natychmiast po tragicznej katastrofie pod Szczekocinami szeregowi pracownicy kolei zaczęli informować media o wielu miejscach na sieci kolejowej, gdzie niegwarantujące bezpieczeństwa sygnały zastępcze stosowane są nieprzerwanie od wielu lat.

Kilka dni po katastrofie pod Szczekocinami dziennik „Echo Dnia” poinformował, że na stacji Sandomierz ruch pociągów prowadzony jest na podstawie sygnałów zastępczych od dwóch lat, od kiedy urządzenia sterowania ruchem kolejowym zalała powódź: „Po powodzi, z powodu nieczynnych urządzeń, obowiązuje tak zwane telefoniczne zapowiadanie pociągów, czyli dyżurny ruchu, chcąc puścić pociąg z Sandomierza w stronę trzech sąsiedzkich posterunków, za każdym razem dzwoni do dyżurnych i pyta, czy wolna droga. W ten sposób upewnia się, że dyżurny z przeciwka nie wysłał w stronę Sandomierza innego pociągu. Wystarczy, że dyżurni źle się porozumieją, i może dojść do zderzenia”.

W tym samym czasie wrocławskie wydanie „Gazety Wyborczej” poinformowało o tym, że na odcinku Świebodzice–Wałbrzych–Boguszów-Gorce pociągi kursują na podstawie sygnału zastępczego nieprzerwanie od kilkunastu lat. „W Świebodzicach za jego pomocą odbywa się wjazd na stację i wyjazd z niej, na stacji Wałbrzych Miasto wyjazd, na stacji Wałbrzych Fabryczny wjazd i wyjazd, na Wałbrzych Główny wyjazd, a w Boguszowie-Gorce Wschód wjazd” – anonimowo powiedział gazecie

jeden z maszynistów obsługujących tę trasę. Krzysztof Wójcik ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe przyznał na jej łamach, że w rejonie Wałbrzycha ruch pociągów na podstawie sygnałów zastępczych prowadzony jest od 2000 roku, a więc od 12 lat, tłumacząc tę sytuację częstymi kradzieżami kabli i urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Dodajmy, że na stacji Świebodzice sygnały zastępcze stosowane były nieprzerwanie od 1997 roku, kiedy to pożar nastawni uszkodził urządzenia sterowania ruchem kolejowym.

Ponadto na części stacji kolejowych wieloletnie kursowanie pociągów na podstawie sygnałów zastępczych było wynikiem nie uszkodzeń czy kradzieży urządzeń, lecz planowej polityki spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, mającej na celu cięcie kosztów funkcjonowania stacji. Na części stacji, na których zarządzanie ruchem pociągów odbywało się z dwóch nastawni, zamykano jedną z nich, nie uwzględniając tego jednak w urządzeniach sterujących ruchem. Przykładowo na stacji Złotów pociągi wjeżdżały i wyjeżdżały na podstawie sygnału zastępczego od zamknięcia jednej z nastawni w 2001 roku. Podobna sytuacja przez kilka lat utrzymywała się na stacjach Lasocice i Stare Drzewce.

Kursowanie pociągów na podstawie sygnałów zastępczych było wynikiem nie uszkodzeń czy kradzieży urządzeń, lecz planowej polityki spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, mającej na celu cięcie kosztów funkcjonowania stacji.

Płynące z różnych części sieci kolejowej informacje o permanentnym stosowaniu sygnałów zastępczych przedstawiciel rządu odpowiedzialny za kolej próbował po prostu ignorować: „Nie zgadzam się z tezą, że sygnał zastępczy jest nadużywany. Jechałem ostatnio wielokrotnie w kabinie maszynisty i nic takiego nie miało miejsca. Nie widziałem żadnego sygnału zastępczego” – stwierdził dwa dni po katastrofie pod Szczekocinami na antenie telewizji TVN24 Andrzej Massel, inżynier kolejnictwa, pełniący w latach 2010–2013 funkcję wiceministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej w rządzie Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego. Słowa te stanowią przykład, do jakich zabiegów propagandowych musi się uciekać uznany i rzetelny specjalista, gdy przychodzi mu odnaleźć się w rzeczywistości politycznej.

Negowana przez wiceministra nagminność stosowania sygnałów zastępczych na polskiej sieci kolejowej była jedną z pośrednich przyczyn czołowego zderzenia pociągów pod Szczekocinami – przez dyżurnych ruchu i maszynistów ten niegwarantujący bezpieczeństwa sygnał przestał być traktowany jako zdarzająca się wyjątkowo szczególna sytuacja, wymagająca każdorazowego wyjaśnienia powodów jego użycia oraz wzmoczenia ostrożności.



## WĄTPLIWOŚCI ROZSTRZYGNIĘTE NA NIEKORZYŚĆ OSKARŻONEGO. WYKOLEJENIE POCIĄGU NA STACJI BABY.

Niespełna rok przed katastrofą pod Szczekocinami, 12 sierpnia 2011 roku, na stacji Baby koło Piotrkowa Trybunalskiego doszło do wykolejenia pociągu TLK relacji Warszawa Wschodnia

– Katowice. Winnym katastrofy – w której zginęły 2 osoby, a 80 osób zostało rannych – uznano maszynistę pociągu, który według prokuratury oraz sądów trzech instancji po prostu zignorował sygnały na semaforze, nie ograniczył prędkości do 40 km/h i wjechał na stację z prędkością 116 km/h, doprowadzając do wykolejenia pociągu na rozjeździe. Choć rzeczywiste przyczyny tego zdarzenia nigdy nie zostały wyjaśnione, maszynista został skazany na trzy lata i trzy miesiące pozbawienia wolności.

Popołudniowy pociąg TLK jadący z Warszawy do Katowic zbliżał się do stacji Baby. Jechał lewym torem. Z uwagi na remont mostu na rzece Wolbórze na 16-kilometrowym odcinku między stacjami Rokiciny i Baby pociągi kursowały w obydwu kierunkach jednym torem. Na stacji Baby pociąg TLK miał zjechać na prawy tor. Operacji zmiany toru w Babach można było dokonać albo przy wjeździe na stację, albo podczas wyjazdu ze stacji. Zwykle w okresie remontu mostu na Wolbórze pociągi zjeżdżały z toru lewego na tor prawy na głowicy wyjazdowej stacji. Według maszynisty podczas zbliżania się do Bab i wjazdu na tę stację na semaforach widniały sygnały informujące, że wymagająca ograniczenia prędkości zmiana toru nastąpi standardowo dopiero przy wyjeździe ze stacji. Jednakże wjeżdżając na stację, maszynista zobaczył, że już pierwszy rozjazd ustawiony jest na bok. Wtedy włączył nagle hamowanie, lecz było już zbyt późno i za moment poczuł, że pociąg wypada z szyn.

Gdy lokomotywa wbiła się w skarpe wykopu, maszynista natychmiast przez radiotelefon wywołał dyżurnego ruchu stacji Baby:

- Baby, zgłoś się dla pociągu 14101.
- Słucham, Baby.
- Wykolejenie. Bardzo, bardzo tragiczne.
- Niech pan powtórzy.
- Wykolejenie, wykolejenie pociągu!
- Dlaczego?
- W rozjazd wjechałem z za dużą szybkością, coś z semafora nie przyuważyłem.

Wypowiedziane w pierwszych sekundach po wypadku słowa „coś z semafora nie przyuważyłem” zostały uznane za przyznanie się maszynisty do winy i tak były traktowane już do końca procesu sądowego. Już w raporcie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wypowiedź ta była niczym refren przypominana co kilka stron.

Podczas procesu nikt nie próbował wyjaśnić tego, że w stenogramie z rejestratora rozmów radiotelefonicznych, który po katastrofie spisali na nastawni na stacji Baby funkcjonariusze

Komendy Miejskiej Policji w Piotrkowie Trybunalskim, słowa maszynisty brzmią inaczej: „W rozjazd wjechałem z za dużą szybkością i mnie przed semaforem chyba nie przełączyło”. Nikt też nie przejął się zeznaniami złożonymi przez dyżurnego ruchu stacji Baby, który przesłuchującym go śledczym z Prokuratury Okręgowej w Piotrkowie Trybunalskim o rozmowie przeprowadzonej przez radiotelefon z maszynistą mówił tak: „Zapytałem, dlaczego się wykoleił. On odpowiedział, że za szybko wjechał w rozjazdy i że przegapił semafor. Mam pewność co do wypowiedzi, że za szybko wjechał w rozjazdy, a co do semafora: to było coś o semaforze, lecz dziś nie mam pewności, jaka wynika z zapisu mi odczytanego. Mówił coś o semaforze”.

W sprawie katastrofy na stacji Baby istnieją dwie wersje wskazujące, że przyczyny wykolejenia mogły być inne aniżeli bardzo trudne do wyjaśnienia zignorowanie przez maszynistę sygnałów na dwóch kolejnych semaforach (odstępowym na szlaku i wjazdowym na stację), a następnie wjechanie na stację z trzykrotnie za dużą prędkością. Obydwie te wersje zostały jednak kompletnie pominięte zarówno przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych podczas prac nad raportem powypadkowym, jak i przez wymiar sprawiedliwości podczas śledztwa prokuratury oraz procesu sądowego. Poważne potraktowanie którejkolwiek z dwóch wersji oznaczałoby bowiem, że w kręgu podejrzanych znalazłoby się więcej osób aniżeli tylko maszynista pociągu.

Pierwsza wersja mówi o nieprawidłowym działaniu sygnalizacji. Maszynista zeznawał podczas procesu, że sygnały wyświetlone na dwóch kolejnych semaforach zlokalizowanych przed stacją Baby wskazywały na inne ułożenie rozjazdów na stacji Baby niż to, które zaskoczyło go podczas wjazdu na stację. Sąd nie dał wiary jego słowom. Tymczasem fakt nieprawidłowego działania sygnalizacji w rejonie stacji Baby potwierdził się niecałe dwa lata po katastrofie. 18 kwietnia 2012 roku maszynista zbliżającego się do stacji Baby pociągu towarowego PKP Cargo relacji Kamieniec Żąbkowicki – Sochaczew otrzymał sprzeczne sygnały na kolejnych semaforach. Semafor odstępowy informował, że wjazd na stację może odbyć się z największą prędkością, podczas gdy semafor wjazdowy nakazywał zmniejszenie prędkości z uwagi na zmianę toru. Maszynista zatrzymał pociąg i zażądał komisyjnej oceny tej sytuacji. Komisja, która przybyła na miejsce, potwierdziła nieprawidłowe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Po kolejnym podobnym incydencie, który miał miejsce 21 marca 2013 roku, Urząd Transportu Kolejowego wydał decyzję stwierdzającą naruszenie zasad bezpieczeństwa na stacji Baby z powodu wskazywania przez semafony odstępowe sygnałów

sprzecznych wobec wskazań semaforów wjazdowych. Składane przez obrońców maszynisty wnioski dowodowe dotyczące tych zdarzeń zostały oddalone przez sąd. W procesie maszynisty trudno było nie dojść do wniosku, że wszelkie wątpliwości nieustannie rozstrzygane są na niekorzyść oskarżonego.

Druga wersja wskazuje na błąd dyżurnego ruchu stacji Baby, popełniony w warunkach chaosu w zarządzaniu ruchem pociągów, niedochowania procedur bezpieczeństwa oraz nadmiaru pracy, który wynikał z braku zapewnienia przez przełożonych pełnej obsady nastawni. Gdy w feralne popołudnie 12 sierpnia 2011 roku z kierunku Warszawy do stacji Baby zbliżał się pociąg TLK jadący do Katowic, z drugiego kierunku do stacji Baby nadjeżdżał nieplanowy pociąg wiozący kibiców (12 sierpnia 2011 roku o godzinie 20.30 w Warszawie rozpoczął się mecz Legii Warszawa z Górnikiem Zabrze). W ostatniej chwili okazało się, że pociąg z kibicami będzie musiał się zatrzymać na stacji Baby, by poczekać, aż z tymczasowo jednotorowego odcinka Rokiciny – Baby zjedzie pociąg TLK relacji Warszawa – Katowice oraz jadący za nim skład towarowy. Rejestrator rozmów radiotelefonicznych na stacji Baby – niespełna minutę przed zgłoszeniem się maszynisty alarmującego o wykolejeniu – nagrał instrukcję wydawaną maszyniście pociągu z kibicami, wydawaną przez pracownika innej stacji (najprawdopodobniej dyżurnego ruchu z Piotrkowa Trybunalskiego): „W miarę możliwości wolno jechać trzeba, żeby tam zatrzymać te «plany», bo «plan» jest ode mnie 16.17, dlatego że pan tam będzie krzyżował pośpiesznego 14101, no i tam żeby te kibice nie powysiadali w tych Babach. Zrozumiał pan? Żeby tam później na stacji nie miał problemu dyżurny”.

Powyższe słowa to prośba do maszynisty, by do Bab jechał możliwie wolno, tak żeby skrócić czas postoju na tej stacji, gdzie konieczne będzie oczekiwanie, aż z jednotorowego odcinka zjedzie pociąg TLK relacji Warszawa – Katowice. Wydłużające się postoje często skłaniają kibiców do wychodzenia z pociągu i dokonywania aktów wandalizmu na terenie stacji. Standardowo takie zatrzymania są więc zabezpieczane, tym razem jednak – ze względu na to, że postój nie był wcześniej przewidziany – nie zapewniono udziału policji.

Istnieje hipoteza, że dyżurny ruchu w Babach – w obliczu nadjeżdżającego pociągu podwyższonego ryzyka – zmienił decyzję dotyczącą dróg przebiegu składów przez stację i w ostatniej chwili zmienił ustawienie rozjazdów dla pociągu TLK relacji Warszawa – Katowice: zjazd z toru lewego na prawy przy wjeździe na stację, zamiast przy wyjeździe ze stacji. Dzięki temu pociąg z kibicami otrzymałby postój nie w centrum miejscowości, w pobliżu peronów i nastawni, lecz na północnej głowicy stacji, leżącej wśród pól i oddalony od zabudowań

Wątpliwości w tej kwestii ani trochę nie rozwiewa fakt, iż w raporcie powypadkowym Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych znajdują się dwie fotografie podpisane jako „Zdjęcie pulpitu nastawczego

w nastawni stacji Baby bezpośrednio po zaistnieniu poważnego wypadku – widok torów stacyjnych stacji Baby”, z których każde przedstawia różne układy ustawienia drogi przebiegu przygotowane dla pociągu TLK relacji Warszawa – Katowice, który uległ wykolejeniu.

Gdyby oskarżenie zostało wycelowane nie w maszynistę, lecz w dyżurnego ruchu, wówczas trudno byłoby uniknąć kwestii obsady na nastawni na stacji Baby, która przynajmniej w dniu katastrofy była niepełna. Mianowicie w związku z prowadzonym remontem mostu na Wolbórze – powodującym znaczące zwiększenie operacji ruchowych dokonywanych w Babach (przepuszczanie się pociągów w związku z tymczasowo jednotorowym odcinkiem, zjeżdżanie pociągów z toru lewego na tor prawy) – podjęto decyzję o rozszerzeniu obsady personelu tej stacji o dodatkowy etat zwrotniczego, który miał wspomagać dyżurnego ruchu. Jednakże, przynajmniej w dniu katastrofy, na stacji Baby nie było zwrotniczego – stwierdza to raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, który, co zaskakujące, jednocześnie zawyrokował, iż „organizacja pracy w miejscu i w czasie wypadku odbywała się zgodnie z opracowanym «Regulaminem tymczasowym prowadzenia ruchu pociągów na czas przebudowy mostu w km 122,817 linii kolejowej nr 1 Warszawa Centralna – Katowice, szlak Rokiciny – Baby»”.

Gdy od katastrofy w Babach minęły nieco ponad trzy miesiące, doszło na tej stacji do zaskakującego wydarzenia. Przed południem 29 listopada 2011 roku – w czasie pełnienia służby w Babach przez tego samego dyżurnego ruchu, który obsługiwał urządzenia sterowania ruchem w momencie sierpniowej katastrofy – na nastawni pojawił się zastępca naczelnika ds. inżynierii ruchu z Sekcji Eksploatacji spółki PKP Polskie Linie Kolejowe w Piotrkowie Trybunalskim, któremu towarzyszyli społeczny inspektor pracy oraz specjalistka ds. bezpieczeństwa i higieny pracy. Poinformowali oni dyżurnego ruchu, że celem ich wizyty jest przedstawienie mu materiałów dotyczących katastrofy. Trzyosobowa delegacja przysłała do dyżurnego ruchu w czasie pełnienia przez niego obowiązków służbowych. Dyżurny ruchu, chcąc zapoznać się z materiałami, przekazał pełnienie obowiązków na nastawni przybyłemu zastępcy naczelnika ds. inżynierii ruchu, czyli przełożonemu wszystkich dyżurnych ruchu pracujących na obszarze działania danej sekcji eksploatacji. Przełożony przez ponad godzinę zastępował dyżurnego ruchu przy pulpicie nastawczym, za pomocą którego steruje się ruchem pociągów na stacji i przyległych szlakach. Po zapoznaniu się z materiałami dyżurny ruchu z powrotem przejął pulpity od zastępcy naczelnika sekcji. Wkrótce policja otrzymała powiadomienie, że na stacji Baby dyżurny ruchu przekazał stanowisko przy urządzeniach sterowania ruchem kolejowym osobie bez uprawnień i są świadkowie całej sytuacji. Okazało się bowiem, że zastępca naczelnika sekcji nie posiadał autoryzacji do pracy na stacji Baby. Do sądu trafił wniosek o ukaranie dyżurnego ruchu za to, że do



wykonywania czynności związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego dopuścił osobę nieposiadającą wymaganych uprawnień, co stanowi złamanie przepisów karnych ustawy o transporcie kolejowym. W czerwcu 2012 roku zapadł wyrok w tej sprawie: Sąd Rejonowy w Piotrkowie Trybunalskim uznał dyżurnego ruchu winnym, ale wymierzył mu jedynie karę nagany, co uzasadnił następująco: „Pracownicy, choć na podstawie ogólnych zasad prawa pracy nie mają obowiązku wykonywania poleceń sprzecznych z prawem, to ze względu na autorytet pracodawcy, obawę

przed konsekwencjami takie polecenia akceptują”. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe jednak, nie czekając na zakończenie procesu sądowego, pozbyła się dyżurnego ruchu. 27 grudnia 2011 roku – czyli cztery i pół miesiąca po katastrofie na stacji Baby – rozwiązano z nim umowę o pracę bez okresu wypowiedzenia.

**Źródło:**

**Karol Trammer, „Ostre cięcie. Jak niszczone polską kolej”, Wydawnictwo Krytyki Politycznej Warszawa 2019**

## UPAMIĘTNIE KOLEJARZY BOHATERÓW



W przeddzień Świąt Wszystkich Świętych i Dnia Zmarłych, 31 października 2019r. na radomskim dworcu uczniowie klas Technik transportu kolejowego oraz Kompania klas policyjnych wraz z nauczycielami upamiętnili radomskich pracowników kolei pomordowanych przez zbrodniarzy hitlerowskich. Przed tablicą upamiętniającą ofiary niemieckiej okupacji 1939-1945 zgromadzili się przedstawiciele Zakładu Linii Kolejowych w Skarżysku Kamiennej, Kolei Mazowieckich, Straży Ochrony Kolei, a także



obsługi dworca PKP w Radomiu. Przypomniano tragiczne karty z ponad 100-letniej historii radomskiego kolejnictwa. Zapalono znicze i złożono kwiaty. Wartę honorową przed tablicą z nazwiskami ofiar hitlerowskiej agresji pełnili uczniowie Szkół Zakładu Doskonalenia Zawodowego w Radomiu, patrol Służby Ochrony Kolei oraz członkowie MKR ZZDR PKP w Skarżysku Kamiennej.



# NOWY SZTANDAR W PANTEONIE SZTANDARÓW ZZDR PKP

W życiu każdego człowieka są wydarzenia, które na zawsze zapiszą się w pamięci.. Dla członków MKR Gdańsk ZZDR PKP, dla naszych sympatyków i przyjaciół taka długo wyczekiwana uroczystość odbyła się 23 listopada 2019 roku.

O godz. 12.00 w kościele pod wezwaniem św. Katarzyny Aleksandryjskiej w Gdańsku zgromadzili się wierni kościoła, członkowie Związku, poczty sztandarowe: Rady Krajowej, Sektora Infrastruktury, MKR Ostrów Wielkopolski, oraz zaproszeni goście.

W czasie mszy świętej ks. kanonik Marek Wende dokonał aktu poświęcenia naszego sztandaru.

Po uroczystym wbiciu honorowych gwoździ przewodniczący Rady Krajowej kol. Aleksander Motyka Przekazał sztandar przewodniczącemu MKR Gdańsk Eugeniuszowi Kąkolowi, który po dokonaniu prezentacji przekazał go chorążemu poczty kol. Zenonowi Zdziarskiemu.

Następnie nowo poświęcony sztandar przywitał się z obecnymi pocztami, po czym nastąpiła prezentacja wobec zgromadzonych w świątyni.

Po zakończeniu Mszy św. zaproszeni goście udali się do restauracji na obiad i wspólne świętowanie.

W imieniu zespołu organizacyjnego dziękuję wszystkim uczestnikom uroczystości.

Eugeniusz Kąkol- przewodniczący MKR Gdańsk ZZDR PKP.

## Idea powstania Sztandaru

Idea powstania sztandaru Międzyzakładowej Komisji Rejonowej Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP w Gdańsku ukonstytuowała się 18 marca 2019 roku gdy na mocy Uchwały Zarządu MKR Gdańsk 11/2019 postanowiono nadać sztandar Komisji. Powołano jednocześnie Komitet Ufundowania Sztandaru, w skład którego weszli

Eugeniusz Kąkol

Zenon Zdziarski

Dorota Klinkosz

Romana Weroniecka

Marek Kloka

Sztandar został ufundowany dzięki przychylności darczyńców instytucjonalnych oraz indywidualnym wpłatom Członków Związku. Chcemy w tym miejscu przekazać serdeczne podziękowania dla Fundatorów sztandaru którymi są:

1. PKP Zakład Linii Kolejowych w Gdyni- Dyrektor Julian Skrochocki
2. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście- Prezes Maciej Lignowski
3. Przewodniczący Rady Krajowej ZZDR PKP- Aleksander Motyka
4. Przewodniczący Sektora Infrastruktury ZZDR PKP- Jerzy Oleszak
5. Przewodniczący MKR Ostrów Wielkopolski ZZDR PKP- Gabriel Chwilkowski
6. Przedsiębiorstwo Wielobranżowe MARK TUR – Marek Ostrowski
7. Przewodniczący MKR Gdańsk ZZDR PKP- Eugeniusz Kąkol
8. Wice-przewodniczący MKR Gdańsk ZZDR PKP- Zenon Zdziarski
9. Przewodnicząca Sekcji Eksploatacji EŁK ZZDR PKP- Marzena Buć
10. Dorota Machnik
11. Danuta Błanek
12. Marzena Biesek

Wasz wkład i przychylność w całą ideę powstania sztandaru nie zostanie nigdy zapomniana i na zawsze zapisaliście się w historii naszej Komisji Zakładowej oraz historii Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu.





# MKR ZZDR PKP GDAŃSK



**na**  
**nastawni**

Biuletyn Informacyjny Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP

**Redaktor odpowiedzialny: Grzegorz Herzyk**  
**W przygotowaniu wydania udział wzięli:**  
**Aleksander Motyka, Tomasz Stępniewski, Karol Trammer, Ewa Gnat, Eugeniusz Kąkol.**  
**Okladka: Wesolych Świąt.**  
**Koszt biuletynu: 2,5 zł**  
**Skład i Druk: TRIADA Modelski Mariusz**  
**Wydawca: Rada Krajowa ZZDR PKP, ul. Wileńska 2-4,**  
**03-734 Warszawa**  
**tel. 22 47 32 369, tel./fax 22 47 33 513,**  
**radakrajowazzdrpkp@gmail.com**  
**Biuro on-line: www.zzdrpkp.org.pl**





**Ustka**

**"Radość"**

7 dni (6 noclegów)

cena od 860zł/os.  
z wyżywieniem

**Dziwnówek**

**"Złota Rybka"**

7 dni (6 noclegów)

cena od 690 zł/os.  
z wyżywieniem

**Karpacz**

**"Stokrotka"**

7 dni (6 noclegów)

cena od 570 zł/os.  
z wyżywieniem

**Zakopane**

**"Siwarna"**

8 dni (7 noclegów)

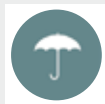
cena od 750 zł/os.  
z wyżywieniem

GÓRY PLAZA MORZE LAS RELAKS W SŁOŃCE ZABAWA URLOP PRZYGOUDA PLAZA MORZE LAS RELAKS W SŁOŃCE  
RODZINA LAS SPORT SŁOŃCE PRZYJACIELE LEZAK SEN GÓRY RODZINA LAS SPORT SŁOŃCE  
WAKACJE WYPOCZYNEK ZACHÓD SŁONCA LUZ CZAS WOLNY PIKNIK LEZAK SEN GÓRY WAKACJE WYPOCZYNEK ZACHÓD SŁONCA

**WYPOCZYNEK ZA GRANICĄ**

**WYPOCZYNEK W POLSCE**

**KOLONIE I OBOZY**



**BEZPIECZEŃSTWO**

Natura Tour jest  
właścicielem  
sieci 13 ośrodków  
na terenie kraju



**DOŚWIADCZENIE**

Istniejemy od  
17 lat, w samym  
2016 r. obsłużyliśmy  
335 tys. Klientów



**MORZE I GÓRY**

Ośrodki Natura  
Tour położone  
są w najbardziej  
znanych kurortach



**NISKIE CENY**

Pobyt w naszych  
ośrodkach kosztuje  
naprawdę  
niewiele

zadzwoń lub zarezerwuj on-line  
**infolinia: 801 000 527**

**www.naturatour.pl**