

Polski patent likwidacyjny

9 maja 2012

Zacznę nietypowo swój tekst, a nawet dość prowokacyjnie, ale w tym szaleństwie jest metoda. Prawie dwa wieki temu na dworze berlińskim króla Fryderyka Wilhelma III, wychowywał się pewien jasnowłosy chłopiec, był drugim synem pruskiego monarchy. Od nastoletnich lat wykazywał miłość do deski kreślarskiej, uwielbiał przedmioty techniczne, nauki humanistyczne nienawidził.

Wiele lat później zostanie królem Prus, a potem cesarzem Niemiec. Politykiem był marnym, ale Wilhelm I Hohenzollern pozostawił po sobie liczne linie kolejowe, które po dziś dzień oplatają zarówno obecne Niemcy, jak i nasze ziemie zachodnie (województwa zachodniopomorskie, kujawsko-pomorskie, pomorskie, lubuskie, dolnośląskie, opolskie oraz śląskie) i dawne Prusy Wschodnie (województwo warmińsko-mazurskie). Dziś linie we wspomnianych wyżej województwach podzieliły w większości przypadków wspólny los z innymi liniami kolejowymi reszty kraju, gdzie wyglądają jak po zrzuconiu bomby atomowej. Co takiego się stało, że nie ma już większości z tych linii oraz infrastruktury, która istniała jeszcze tak niedawno i była naszą wspólną własnością. Jest to nie tylko efekt zaniedbania włodarzy PKP, również następujących po sobie ministrów transportu III RP, którzy obecnie dbając o swój medialny wizerunek oraz swoje polityczne zaplecze, nawzajem przerzucają na siebie odpowiedzialność za degradację polskiej kolei.

Niestety zawinili tu również mieszkańcy, którzy z zamkniętych linii uczynili sobie źródło dochodu, sprzedając w okolicznych skupach złomu części torów, mocowania oraz śruby, nie mówiąc o innych metalowych elementach około infrastrukturalnych. Nie próbuję ich usprawiedliwiać, jednak w wyniku bezrobocia, braku perspektyw pracy w regionie, sytuacja zmuszała ich do dokonywania aktów kradzieży, a co za tym idzie dewastacji,

bezpowrotnej utraty użyteczności linii kolejowych. Władze PKP dobrze wiedziały o tym, co pociąga za sobą zamykanie poszczególnych linii i przymykały oko na kradzieże, dewastacje, niszczenie dorobku wielu pokoleń.

JAK TO SIĘ ROBI W POLSCE

PKP w 1990 roku stanowiła jedność, pod względem przewozów towarowych oraz pasażerskich, infrastruktury oraz dworców. Polska była podzielona na okręgi kolejowe, którymi zarządzało DOKP – Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych. Pracownicy kolei: konduktorzy, zawiadowcy, dyspozytorzy ruchu mieli poważanie wśród społeczeństwa. W ciągu lat 1990 – 2000 zmieniło się na kolei wszystko. Choroba likwidacyjna w PKP, w przypadku linii objawiła się jeszcze za PRL-u, lecz nie przybrała ona takich rozmiarów, jak w latach 90-tych minionego wieku. Powód był ten sam: degradacja linii kolejowych, stan taboru, rozkład jazdy niedopasowany do potrzeb pasażerów, rozwój rynku samochodowego. To nieprawda, że ludzie zniechęcili się z dnia na dzień do kolei. Następowало to powoli, acz konsekwentnie, przy braku reakcji ze strony władz PKP. Odwrócenie się od kolei była tendencją niezmienną, co doprowadziło do absurdalnych decyzji na szczeblu rządowym. Nie zastanawiano się nad tym dlaczego tak się stało. Skoro zmniejszał się ruch na danym odcinku, zmniejszano liczbę połączeń, aż w końcu zawieszano, aby potem skasować na amen. Nie chciano inwestować w kolej, bo nie przynosi ona dochodów skarbowi państwa. Nic dziwnego zatem, że ze radą Jeremiego Mordasewicza związanego w połowie lat 90-tych z BCC, władze PKP przy akceptacji ministra Liberadzkiego (rząd Józefa Oleksego) zaczęły zamykać „nierentowne” ekonomicznie linie kolejowe oraz podnosić cenę biletów, co miało przynieść nadspodziewany efekt ekonomiczny w postaci zwiększonej puli pieniędzy na kolei. Efekt tego jest dziś widoczny gołym okiem. Gdy kolejowi przewoźnicy w sąsiednich państwach kupowali nowy tabor, remontowali tory, dworce, tworzyli nowe linie kolejowe, zwiększali liczbę połączeń, nasz (PKP) zmieniał się powoli w Park Jurajski,

technologiczny skansen, symbol polskiego zacofania. Za to samochody królowały w życiu większości Polaków – symbol awansu społecznego, niszcząc nie przygotowaną na to infrastrukturę drogową, powodując częste wypadki, zwiększając śmiertelność wśród obywateli.

KRZYSZTOF CELIŃSKI – CZŁOWIEK OD LIKWIDACJI

Tu dochodzę do pewnego zestawienia, dygresji, swoistego żartu historii. Kiedy młody pruski królewicz Wilhelm patrzył na nowy wynalazek, jakim była w pierwszej połowie XIX wieku kolej żelazna, zafascynowany tym środkiem transportu rozpoczął sam projektowanie linii, dworców oraz peronów, był zwolennikiem rozwoju w swoim kraju, będąc jeszcze następcą pruskiego tronu wspierał nacjonalizację prywatnych spółek kolejowych, co doprowadziło do powstania jednej Pruskiej Kolei Żelaznej. Nie wiem o czym myślał młody Krzysztof Celiński, absolwent Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej, patrząc na polską kolej, ale potraktował ten środek transportu, jak piąte koło u wozu, dokonując huraganowego zamykania linii w większości niezelektryfikowanych. Celiński zapisał się jako jeden z wybitniejszych grabarzy polskiej kolei. Był ostatnim dyrektorem generalnym PKP, jako jednej spółki i pierwszym prezesem po reformie ministra Syryjczyka w 2000 roku, dzieląc ją na kilka podmiotów. Wcześniej był w latach 1992–1998 dyrektorem departamentu kolejnictwa w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej. Pełniąc tę funkcję był odpowiedzialny za przyklepywanie wniosków przez PKP o likwidację połączeń i zamykanie linii. Oto fragment dokonań prezesa Celińskiego z gazety „Z biegiem szyn” (nr 5 (43) 2009 r.), artykuł Karola Trammera „Choroba likwidacyjna”:

„Z ustaleń NIK wynika też, że do wydania przez ministerstwo zgody na zawieszenie przewozów na wybranych liniach, a nawet na fizyczna likwidacja linii kolejowych, wystarczyło zapewnienie ze strony PKP o niezadowalających wynikach ekonomicznych. Kierowany przez Celińskiego departament kolejnictwa nawet nie weryfikował informacji podawanych przez

kolej. Kontrolerzy NIK zwrócili uwagę, że departament, przyklepując wnioski PKP o zgodę na zamknięcie linii kolejowych, nie trudził się przeprowadzaniem jakichkolwiek własnych analiz, które uwzględniałyby interes całej gospodarki, koszty społeczne, a także funkcje komunikacji kolejowej w całym systemie transportowym kraju i w systemach lokalnych. Pod kierownictwem Celińskiego departament kolejnictwa działał niczym automat wydający takie decyzje, o jakie wnioskowało PKP. Nie robiono żadnych problemów nawet z wydaniem zgody na zamknięcie linii, na których pokrycie kosztów dochodami przekraczało 50%. Tak było choćby w przypadku odcinków Resko Pomorskie – Woronowo (56,5%) czy Malczyce – Malczyce Port (77%). Jak wynika z materiałów Najwyższej Izby Kontroli, tylko przez pierwsze cztery lata działalności Krzysztofa Celińskiego departamencie kolejnictwa Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, wyrażono zgodę na likwidacje przewozów na 113 odcinkach o łącznej długości 2373 km.”

Potem czytamy dalej:

„Celiński z uśmiechem zapewniał w wywiadzie telewizyjnym, że wszystkie pociągi likwidowane 3 kwietnia 2000 r. kursowały puste. Tymczasem na likwidowanej linii Pszczółki – Skarszewy na Pomorzu ostatni pociąg musiał być konwojowany przez policjantów uzbrojonych w pałki i tarcze. I wcale nie był to jedyny przypadek wysłania policji w celu ewentualnej pacyfikacji pasażerów broniących „pustych i nikomu niepotrzebnych pociągów”. Celiński likwidując pociągi w kwietniu 2000 r., działał nie tylko z determinacją, ale również z zaskoczenia – z masowym cięciem połączeń nie poczekano nawet do 27 maja 2000 r., czyli dnia, na który wówczas przypadała ogólnoeuropejska data zmiany rozkładu jazdy. Co więcej, telegramy służbowe zapowiadające masowe likwidacje połączeń w całej Polsce zostały rozesłane po sieci zaledwie tydzień przed wycofaniem pociągów. Znamienne jest, że w życiorysach Krzysztofa Celińskiego w internetowej Wikipedii

oraz w serwisie tygodnika „Wprost” jednoczesna likwidacja pociągów na 1028 km linii kolejowych jest jedynym wymienianym jego „dokonaniem” w ciągu niemal 20 lat piastowania wysokich stanowisk na kolei. Jak widać, w oczach opinii publicznej Celiński jest człowiekiem, który nie zrobił nic dla rozwoju kolei, lecz wyłącznie ją zwijał.”

Oto dokonania Krzysztofa Celińskiego (stan 03.06.2000 r.):

Likwidacja linii:

1. Białystok – Ostrołęka przez Łapy i Śniadowo,
2. Rzeszów – Tarnobrzeg (przez Głogów Małopolski oraz Kolbuszową) przywróconą do ruchu pasażerskiego w 2008 roku,
3. Racibórz – Głubczyce,
4. Chełm – Włodawa przez Sobibór,
5. Jelenia Góra – Karpacz przez Mysłakowice (najwyższy odcinek kolejowy w Polsce).

Niestety po latach Krzysztof Celiński pojawił się ponownie na polskiej kolei, jako powołany 2008 roku prezes spółki PKP „InterCity”. Stając na jej czele przez ponad rok, zlikwidował wiele połączeń i odciął całą kolejową Zamojszczyznę oraz Roztocze od reszty Polski. Odszedł w niesławie po wydarzeniach z przełomu 2010/2011, kiedy nowo wprowadzony rozkład jazdy doprowadził do chaosu na kolei, a pasażerów zmuszono do podróżowania w warunkach niecywilizowanych.

TADEUSZ „REFORMATOR” SYRYJCZYK

Rząd Jerzego Buzka (lata 1997–2001) pozostawił po sobie cztery reformy, z których tylko jedna do dzisiejszych dni przetrwała, reforma administracyjna. Była też piąta reforma, dotycząca naszych kolei. Dzieliła ona PKP na niezależne od siebie spółki, z których po latach zaczęły się wyłaniać nowe.

Grupa PKP S.A.

1. PKP „Cargo” – przewozy towarowe.
2. PKP „InterCity” – przewozy pasażerskie pociągami EC, IC, Ex.
3. PKP „Przewozy Regionalne” – przewozy pasażerskie pociągami pospiesznymi oraz osobowymi.
4. PKP „Energetyka” – spółka zajmująca się dostarczaniem prądu liniom kolejowym zelektryfikowanym, naprawa linii energetycznych oraz sprzedaż podmiotom zewnętrznym (poza kolejowym).
5. PKP „PLK” (Polskie Linie Kolejowe) – zarządza liniami kolejowymi, peronami, torami i całą infrastrukturą około torową.
6. PKP „Informatyka” – zajmuje się systemem informatycznym na kolei, odpowiada m. in. za tablice informacyjne na polskich dworcach.
7. PKP „Oddział Dworce” – zajmuje się utrzymaniem i administrowaniem dworcami w całym kraju.

Imponująca lista, obecnie spółek w ramach Grupy PKP jest o wiele więcej. Skorzystały na reformie ministra Syryjczyka przede wszystkim prywatne spółki około kolejowe, które na ogół miały charakter spółki krzak, pojawiają się nagle i niespodziewanie, wygrywając wątpliwej uczciwości przetarg, inkasują publiczną kasę, po czym znikają we mgle niejasnych interesów na styku biznes a interes państwa. Nikt nie poniósł za to odpowiedzialność własnym stanowiskiem, czy odpowiedzialnością karną. Przed tygodniem funkcjonariusze CBA wpadli do siedziby PKP „Informatyka” i aresztowali jednego z wicedyrektorów. Była to moim zdaniem pokazówka. Obecny minister transportu Sławomir Nowak chce oczyścić atmosferę w około PKP, jaka się zrobiła przez ostatnie lata. Dla tego

dokonał też uszczuplenia w zarządzie Grupy PKP S.A.

Reforma ministra Syryjczyka przyniosła nie tylko szkody dla pasażerów, regionów, miast oraz wsi. Również pracownicy PKP odczuli jej działanie. Stracili pracę lub ich obowiązki uległy zmianie, dodano im nowych, w ramach cięć w poszczególnych spółkach. W końcu prawo rynku. Jednak w ostatnich latach upadek kolei w Polsce uległ przyspieszeniu przez odebranie pociągów pospiesznych jednej spółce pasażerskiej, PKP „Przewozy Regionalne” do innej, PKP „InterCity”, pogrążając obie w głębokim, trwający do dziś kryzys finansowy oraz wojnę o pasażera. Stąd pojawienie się tanich pociągów „InterRegio” (Przewozy Regionalne), których stan techniczny pod względem taboru odbiega od norm bezpieczeństwa, a wagon ciągną ciężkie lokomotywy elektryczne, pożyczane od PKP „Cargo”. Ta wojna na pociągi oraz cenny spowodowała splot okoliczności, których pośrednim finałem jest katastrofa pociągów obu spółek pod Szczekocinami.

CO DZIŚ ROBI BYŁY MINISTER TRANSPORTU?

Po tym jak Tadeusz Syryjczyk nie został wybrany w 2001 roku do Sejmu, przez dwa lata prowadził firmę doradczą oraz wykładał na UW. W 2003 roku objął funkcję dyrektorską w Europejskim Banku Odbudowy i Rozwoju w Londynie. Przesiedziało tam przez następne cztery lata, zostając Zespołem Doradców Gospodarczych „TOR”, której prezesem jest niejaki Adrian Furgalski, piewca wolnego rynku na kolei oraz zwolennik pogłębienia zamykania linii kolejowych, ze względu na ich nieekonomiczne wykorzystanie. Były minister broni swojej decyzji o podziale PKP na osobne spółki. Opowiada bajki o tym, że wówczas było to jedyne wyjście, nie dało się utrzymać takiego „molocha”, jak Polskie Koleje Państwowe. Jak widać Czechom nie przyszło do głowy rozbijać własnej kolei na kilka odrębnych spółek. Syryjczyk powołuje się na prawo Komisji Europejskiej, które każe państwom członkowskim EU deregulację rynku kolejowego. Jednak pan były minister zapomniał, że owszem istnieją odrębne, wewnętrzne spółki kolejowe, ale nie są one odrębnymi

podmiotami gospodarczymi, jak u nas. Nikt ich także nie chce prywatyzować, ani oddzielać od siebie. Niedawno minister Nowak powołał Tadeusza Syryjczyka na stanowisko doradcy ministra transportu ds. bezpieczeństwa. Ciekawą rzeczą jest, że w około PKP i w samej spółce pojawiają się te same osoby w innej już roli, tak było i jest w przypadku Tadeusza Syryjczyka czy wspomnianego Krzysztofa Celińskiego.

KOLEJ NIEREALNYCH PRĘDKOŚCI

Jednym z największych głupot na kolej była decyzja o stworzeniu Kolei Dużych Prędkości, w tym linii „Y” łączącej Warszawę przez Łódź z Poznaniem oraz Wrocławiem. Firmował ją własną osobą oraz nazwiskiem, poprzedni minister transportu w rządzie Donalda Tuska, Cezary Grabarczyk. Nie jest tajemnicą, że będzie z nim wiązać się ta nieudana inwestycja kolejowa, po której zostanie jedynie podziemny dworzec Fabryczny w Łodzi (element linii Y) z torami donikąd. Serwowanie obywatelom historyjki o wadze tej linii przez cztery lata, było czasem żniw dla firm doradczych. Oto krótki opis współpracy PKP z tymi firmami, w artykule Karola Trammera („Z biegiem szyn” 1/57; „Żniwa szybkich prędkości”):

Decyzja o zaniechaniu przygotowań do rozpoczęcia budowy kolei dużych prędkości jest tym bardziej zaskakująca, że cała poprzednia kadencja rządu upłynęła nie tylko na wmawianiu opinii publicznej, że szybka kolej to „cywilizacyjna konieczność”, „od której nie ma odwrotu”, ale także na pompowaniu milionów złotych w prace przygotowawcze związane z koncepcją polskiego TGV. W Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko znalazł się wart 291 mln zł projekt „Przygotowanie budowy linii dużych prędkości”, z którego pieniądze szybko zaczęto rozdzielać między firmy konsultingowe. Dotychczas w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na kolej dużych prędkości, której nie będzie, wydano już prawie 55 mln zł. Najwięcej – bo aż 48,9 mln zł – trafiło do konsorcjum spółki Ingenieria IDOM Internacional i Biura Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu,

które podjęło się opracowania studium wykonalności linii Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław. Kolejne 3,5 mln zł pochłoneńto studium wykonalności tunelu dla kolei dużych prędkości pod centrum Łodzi, którego opracowanie powierzono spółce Sener. 1,2 mln zł otrzymało konsorcjum EGIS z partnerami Ernst & Young i DHV Polska na stworzenie „Analizy uwarunkowań społecznych rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce w perspektywie roku 2050”. 609 tys. zł otrzymały spółki Martis oraz Martis Consulting na opracowanie kompleksowej strategii komunikacji i promocji projektu przygotowania budowy linii dużych prędkości. Zlecenie to, jak można było przeczytać w oficjalnej informacji spółki PKP PLK, „pozwoli pozyskać przychylność społeczną i akceptację projektu, jakim jest budowa linii dużych prędkości w Polsce”.

Oto rzekomo zły sektor publiczny dał zarobić, lepszemu prywatnemu dużą sumę pieniędzy na inwestycję, która przez najbliższe lata nie powstanie. Pozostaje faktem, że kosztowna przebudowa dworca Łódź Fabryczna, ma wynieść 38 mln złotych. Linia „Y” uzmysławia, jak bardzo źle zarządzana jest kolej. Linie wymagające remontu nie mogą się doczekać zainteresowania ze strony PKP „PLK”, a tu takie przedsięwzięcie. Widać minister Grabarczyk chciał zabłysnąć medialnie.

MINISTER „TOP MODEL”

Obecny minister Sławomir Nowak, to kolejna niewłaściwa osoba, jak jego poprzednicy. Mało zainteresowany polską koleją, zapowiedział nieodpowiedzialnie w poranku Radia „TOK FM” u Janiny Parandowskiej, likwidację linii kolejowych, w tym „Nadodrzanek” łączącą Wrocław, Głogów, Zieloną Górę z Rzepinem, Berlinem oraz dalej na północ z Kostrzynem oraz Szczecinem, będącą elementem międzynarodowego korytarza kolejowego, Kijów – Kraków – Wrocław – Berlin. Kiedyś ta linia była częścią linii „Trzech cesarzy” (z racji ciągnięcia się od Rosji przez Austro-Węgry do Niemiec). Minister Nowak nie ma pojęcia o tej linii, jak i innych, których bez zawahania oraz głębszych przemyśleń, tak jak przed laty Krzysztof Celiński,

zlikwiduje jednym pociągnięciem pióra. Sławomir Nowak chwali się w studiu radiowym „osiągnięciem” niebywałym, zbudowaniem 2 km linii kolejowej ze Służewca na lotnisko Okęcie. Odcinek nie jest jednak sukcesem, a raczej porażką, terminy oddania tego odcinka oraz samej stacji pod lotniskiem był przesuwany wielokrotnie. Kłopoty ze stacją na lotnisku im. Fryderyka Chopina są duże. Na lotnisku nie ma telebimów z informacją o odjazdach oraz przyjazdach pociągów SKM i KM, również na peronach ich nie będzie. Kłapa kolejowa na EURO gotowa. Zasługa w tym wielu ludzi związanych z koleją tylko na chwilę, realizując bezkrytycznie politykę liberalizmu na kolei swoich zwierzchników, ministrów transportu.

MEDIA KONTRA KOLEJ

Żadne analizy, raporty na temat dewastacji kolei w Polsce nie opisały roli mediów w tym procesie. Rola ich w tym była niemała, media nigdy nie przedstawiały PKP w dobrym świetle, kreując samochody oraz ogólnie pojęty transport kołowy jako idealne rozwiązanie do podróżowania po kraju. Nie zmieniło się w tym nic, lekceważenie kolei trwa do dziś. Kolej według mediów przegrała z samochodami, autobusami teraz ma przegrać z tanimi liniami lotniczymi, Olt Express. Być może połączenia między dużymi miastami w wykonaniu tych linii nie do końca mogą wygrać z PKP. Powód? Nie wszędzie się doleci, może być jak to w przypadku tanich linii lotniczych, lot odwołany bez zwrotu biletu. Kolei nie da się zastąpić. Transport publiczny powinien się uzupełniać ze sobą, a państwo powinno to swoim obywatelom zapewnić.

Autor: RobertHist

Źródło: [CIA](#)