

PKP a DB: polsko-niemieckie koleje losu

Autor tekstu: **Mariusz Agnosiewicz**

„42-letni kolejarz podpalił się w siedzibie Małopolskich Przewozów Regionalnych w Krakowie. W bardzo ciężkim stanie trafił do szpitala”, [podaje RMF](http://www.rmfm24.pl/wideo/tylko-w-rmf24/video,vId,1151139,vSort,1,vTime,1) (<http://www.rmfm24.pl/wideo/tylko-w-rmf24/video,vId,1151139,vSort,1,vTime,1>). Gdyby chodziło o strajk, to grzmiano by, że związkowcy znów robią zadymy, ale jak sytuacja tragiczna to związki się ukrywa, by czasem nie osłabły wektory nienawiści.

Podpalił się tymczasem młody przewodniczący krakowskiego Związku Zawodowego Drużyn Konduktorskich RP. Od środy wraz z sześcioma kolegami prowadził głódówkę. Musiałoby jeszcze kilku się spalić, by coś tam przebiło się przez polskie media i trafiło do społeczeństwa, które może zaczęłoby się zastanawiać co tam się takiego dzieje. A nie ma chyba znaczącego przedsięwzięcia bezczelniej rozwalanego.

Tymczasem Deutsche Bahn ma propagandę sukcesu i protekcjonalnie (póki co) [poszturkuje PKP](http://www.rynek-kolejowy.pl/34375/To_będzie_rekordowy_rok_Deutsche_Bahn.htm) (http://www.rynek-kolejowy.pl/34375/To_będzie_rekordowy_rok_Deutsche_Bahn.htm). Wielcy biznesmeni, co mają za sobą rząd, który chroni i pomaga. Hojną ręką, bo na linie kolejowe z budżetu Niemiec idzie kilka miliardów euro rocznie, a DB domaga się zwiększenia dotacji [do 8 mld euro](http://www.gospodarkaniemiec.pl/gn/index.php/2012/gospodarkaniemiec/deutsche-bahn-domaga-sie-wiecej-pie-niedzy/) (<http://www.gospodarkaniemiec.pl/gn/index.php/2012/gospodarkaniemiec/deutsche-bahn-domaga-sie-wiecej-pie-niedzy/>) rocznie!

Jak by po odjęciu tego wyglądały zyski? Przetrwąć Nowaka — to będzie dokonanie!

DB chwali się, że liczba pasażerów przekroczyła im miliard. To tyle, co nasze koleje miały [w 1985](http://bi.gazeta.pl/im/45/8a/c4/z12880453Q,Kolej_w-liczbach.jpg) (http://bi.gazeta.pl/im/45/8a/c4/z12880453Q,Kolej_w-liczbach.jpg). W III RP liczba pasażerów już tylko spadała. Do 264 mln w 2011. PKP miała tylko dwa pomysłne lata: 2006-2007. W [2006](http://www.firma.egospodarka.pl/16959,Lepsze-wyniki-PKP,1,11_1.html) (http://www.firma.egospodarka.pl/16959,Lepsze-wyniki-PKP,1,11_1.html) po raz pierwszy od kilkunastu lat zamiast spadać, liczba pasażerów wzrosła, i PKP zanotowało rekordowy wynik finansowy w swej historii (choć wciąż na minusie), a w 2007 po raz pierwszy grupa stała się dochodowa. W latach 2005-2008 liczba pasażerów wzrosła o 34 mln.

A później przyszedł Nowak...

Wciąż jednak zachowuje niezłe [wyniki punktualności](#)



(http://www.utk.gov.pl/portal/pl/249/1499/Punktualnosc_przewozow_pasazerskich.html) (co do 5 min.): 89,83% w 2011. W tym: PKP Intercity: 77%, Przewozy Regionalne: 89,43%. Generalnie punktualność pociągów dalekobieżnych wyniosła 90,41% dla pociągów dalekobieżnych, a 89,8% dla regionalnych. Rekord należy do kolei podwarszawskiej WKD: 99,5% (było wyżej).

Tymczasem Interia ogłasza coś takiego: [Tusk: PKP punktualne jak Deutsche Bahn. Podobno](http://fakty.interia.pl/polska/news-tusk-pkp-punktualne-jak-deutsche-bahn-podobno) (<http://fakty.interia.pl/polska/news-tusk-pkp-punktualne-jak-deutsche-bahn-podobno,nId,912860>). Premier Polski jest w szoku: nasza kolej w punktualności niemal dorównuje niemieckiej. Niemiecka Interia kwestionuje... Tymczasem kilka miesięcy wcześniej na polskich portalach DB ogłosiło szumnie: [Niemcy: Punktualność pociągów Deutsche Bahn bliska 80 proc.](http://www.rynek-kolejowy.pl/30343/Niemcy_Punktualnosc_pociagow_Deutsche_Bahn_blika_80_proc.htm) (http://www.rynek-kolejowy.pl/30343/Niemcy_Punktualnosc_pociagow_Deutsche_Bahn_blika_80_proc.htm)

Fundacja Współpracy Polsko-Niemieckiej opublikowała [Spowiedź Deutsche Bahn](http://www.portalpoint.info/pl/wiadomosci,4,3194.html) (<http://www.portalpoint.info/pl/wiadomosci,4,3194.html>), które się pochwaliło, że z punktualnością dobiło do 80% dla dalekobieżnych i 93,5% dla regionalnych. I to co do 6 min. Niestety,

w warunkach ekstremalnych (lato, zima) punktualność DB wyraźnie leci w dół, do 78%. Zimą, bo zimno, latem, bo gorąco. Okazuje się nadto, że niemieckie koleje trapią problemy o których w Polsce się uważa, że są typowo polskie: „Ponadto DB wciąż zmagają się z rosnącą liczbą przypadków kradzieży trakcji oraz... samobójstw na torach”. Spowiedź tą Fundacja Współpracy kończy szpilą w PKP: „Ciekawe, jak w porównaniu z DB wypadłoby PKP...”

Jeśli idzie o [„letnie” problemy DB](http://www.rynek-kolejowy.pl/46022/Letnie_klopoty_Deutsche_Bahn.htm) (http://www.rynek-kolejowy.pl/46022/Letnie_klopoty_Deutsche_Bahn.htm) to chodzi o wyginanie się zwrotnic od gorąca: „Nie jeździły pociągi linii S8 na monachijskie lotnisko, kłopoty były również z dojazdem do Allgäu. Jak powiedział rzecznik kolei Franz Lindemair dziennikowi Münchner Merkur, problem nie jest nowy i występuje zawsze, gdy następuje gwałtowna zmiana temperatur... Jak co roku pojawiły się już pierwsze awarie klimatyzacji w pociągach dalekobieżnych. We wtorek 6 pociągów nie dotarło do celu. M.in. jeden ICE z Monachium do Berlina dojechał tylko do Norymbergi, a pociąg z Grazu do Frankfurtu skończył bieg w Monachium”.

I po co było publikować te dane? Nikomu nawet by do głowy nie wpadło, że tak może wyglądać rzeczywistość i mit by trwał... A tak się okazało, że nie mamy żadnych powodów do kompleksów.

W 2009 rzecznik prasowy PKP Intercity, Paweł Ney, [wskazał](http://www.bibula.com/?p=10382) (<http://www.bibula.com/?p=10382>), że obserwując transport kołowy, być może Niemcy obawiają się polskiego przewoźnika, może więc dojdzie do blokowania inwestycji Intercity na poziomie Unii. „Nasz transport zrobił furorę w Niemczech. Oni prawie wcale nie jeżdżą do Polski, tylko my jeździmy do nich. Jak się jedzie polską autostradą, to nie widać żadnego niemieckiego tira, a na niemieckich autostradach jest polskich mnóstwo”.

Nieprawdopodobne? A może po prostu ulegamy propagandzie sukcesu i czarnemu PR?

Oto w 2011 [fundacja](http://www.racjonalista.pl/AppData/Roaming/Microsoft/Wo) [Warentest](http://www.racjonalista.pl/AppData/Roaming/Microsoft/Wo) [podaje](http://www.racjonalista.pl/AppData/Roaming/Microsoft/Wo) (<http://www.racjonalista.pl/AppData/Roaming/Microsoft/Wo> [rd/biznes.pl/magazyny/transport/znaczenie-wieksze-opoznienia-niz-przynaj-e-deutsche,4185903,magazyn-deta.html](http://www.racjonalista.pl/AppData/Roaming/Microsoft/Wo)): "Na temat rzeczywistej punktualności pociągów Deutsche Bahn milczy. Szczegółowe statystyki prowadzone są w tajemnicy przed opinią publiczną. Według raportu fundacji Warentest nawet federalne ministerstwo transportu może nie otrzymywać takich danych od niemieckiej kolei. W informacji na temat problemów związanych z zimą Deutsche Bahn informuje jedynie, że punktualność pociągów dalekobieżnych w grudniu spadła 'z dnia na dzień poniżej 70 proc.' Jednak badacze fundacji Warentest dochodzą do innych wniosków. Według nich na 20 ważnych dworcach kolejowych oraz węzłach komunikacyjnych w Niemczech średnia punktualność pociągów wynosiła w grudniu 2010 roku tylko 32 proc. Nawet "w dobre dni " grudnia tylko 56 proc. pociągów docierało na czas. W złe dni jedynie 14 proc. Natomiast 70-procentowej punktualności kolej nie osiągnęła żadnego dnia w tym miesiącu. Jednym z powodów opóźnień było narzucone przez menedżerów Deutsche Bahn ograniczenie prędkości tych pociągów w obawie przed uszkodzeniem pojazdu. W efekcie jedna czwarta pociągów ICE miała opóźnienie większe niż 30 minut lub nawet zostały odwołane. Dla porównania stare pociągi IC i EC, które swoją świetność przeżywały jeszcze w czasach Deutsche Bundesbahn, okazały się w tym czasie dużo mniej podatne na opóźnienia. Średnio poziom ich opóźnień był o 15 punktów procentowych niższy niż składów ICE”.

Czy to dlatego wciąż nie mamy superszybkich pociągów, które miały być na Euro 2012?

A teraz minister Nowak zapowiada, że będą superszybkie pociągi, które będą sunęły niemal tak szybko jak pociągi za Gierka... Zakup 20 Pendolino ma kosztować 2,7 mld zł. Nowak chciał na to dostać z Unii 1,35 mld zł, otrzymał ok. 600 mln zł na Pendolino kursujące jako pociągi regionalne. Bo inaczej byłaby „niedozwolona pomoc publiczna”. Czyli [nie 250 km/h, lecz 100](#)... Prawdziwe dostaniemy, jak Intercity padnie... A dostaniemy, bo Centralną Magistralę Kolejową za 15 mld zł pan minister wciąż buduje.

Od wypowiedzi Neya sporo się zmieniło i DB wykrajają kolejne porcje rynku polskiego, w tym i strategiczne, jak np. transport węgla ze Śląska do Elektrociepłowni Siekierki w lipcu 2009 przejęły niemieckie koleje państwowe. Wskazywano nawet, że czasami taniej wychodzi transport morski węgla z Australii niż kolejowy z południa na północ kraju...

DB Schenker Rail jest największym prywatnym przewoźnikiem towarowym w Polsce i zarabia na tranzycie między Wschodem a Zachodem. Polska dzięki swemu położeniu geograficznemu jest ważnym korytarzem transportowym dla krajów Unii Europejskiej oraz Europy Wschodniej. Wśród realizowanych przez DB Schenker Rail Polska przewozów znajduje się także tranzyt, import oraz eksport pomiędzy krajami bałtyckimi oraz krajami Europy Środkowej i Zachodniej.

Tymczasem minister Nowak zwołuje [konferencje](http://www.rynek-kolejowy.pl/45723/Nowak_Pomozemy_Niemcom) (http://www.rynek-kolejowy.pl/45723/Nowak_Pomozemy_Niemcom .htm), by ogłosić, że jest zwarty i gotowy na

pomoc dla czeskich i niemieckich kolei: „Otrzymaliśmy prośbę od niemieckiej kolei o możliwość prowadzenia ruchu towarowego przez przejścia graniczne Gubin/Guben i Węgliniec/Horka i dalej przez Polskę na południe, do Czech. Oczywiście, zadeklarowaliśmy naszym niemieckim przyjaciołom pełną pomoc” — zapewnił minister dodając, że jeżeli Czesi wystąpią z podobną prośbą, również zostanie ona spełniona.

W lutym 2012 szef Związku Zawodowego Maszynistów Leszek Miętek alarmował w obszernym piśmie do ministerstwa, że kolej została tak zdestabilizowana i rozregulowana, że tragiczne wydarzenia są tylko kwestią czasu, że ministerialne rozporządzenia stwarzają „realne zagrożenia bezpieczeństwa”. Ministerstwo forsuje znoszenie wszelkich nawet minimalnych norm bezpieczeństwa jako „liberalizację rynku”. Dochodzi do czołowych zderzeń pociągów, których bardzo łatwo można by uniknąć, tylko nikt ich nie słucha. Wszelkie normy znoszą zwłaszcza zagraniczni przewoźnicy, bo dzięki temu łatwo tną sobie koszty. A polskie przewozy traktowane są jako poligon doświadczalny dla mnóstwa prototypowych konstrukcji maszyn, w których ujawniają się najróżniejsze usterki (np. samoczynne rozprzęganie zespołów). Wprowadzono nawet zasadę, że „im tabor starszy, tym lepszy a zatem rzadziej przeglądany” (sic!). Widać wedle ministra-humanisty: maszyny z przebiegiem się nie zużywają, lecz nabierają hartu ducha. Przewodniczący żalił się, że minister nie reaguje nawet na ujawnione luki bezpieczeństwa w oparciu o rozporządzenie z 30 kwietnia 2007 w sprawie poważnych wypadków i incydentów na liniach kolejowych. Wszelkie prośby i apele poprawy bezpieczeństwa ministerstwo traktuje jako „atak na rozwój sektora”. Nowak prośbami przejął się jak dotychczas.

Niecały miesiąc później doszło do jednej z najtragiczniejszych katastrof w dziejach polskich kolei: pod Szczekocinami składy Intercity i Przewozów Regionalnych wbiły się w siebie jak w masło. Zginęło 16 osób, a kilkadziesiąt zostało rannych. Zjechała się cała władza roniąc krokodyle łzy, Komorowski ogłosił żałobę narodową. Cały świat znów wziął się za pocieszanie naszych ojców narodu. Pisał Obama, Łukaszenka, Benedykt XVI, Orban. Także i Angela Merkel.



Kilka dni później media już pastwiły się nad 'winnym': dyżurnym ruchu ze Starzyn. Nie nadawał się na przesłuchanie, gdyż psychika mu wysiadła i zamknięto go w zakładzie psychiatrycznym. Co szybko stało się dobrą okazją do żartów jak choćby tutaj jakiś niepożyteczny idiota niby ujmuje się za pracownikiem, choć skupia się, pomimo bladego pojęcia o tym, o czym pisze, na skompromitowaniu polskiej kolei: [Dyspozytor ze Starzyn zwariował po tym jak dogonił Deutsche Bahn!](http://kontrowersje.net/tresc/dyspozytor_ze_starzyn_zwariowal_po_tym_jak_dogonil_Deutsche_Bahn!) (http://kontrowersje.net/tresc/dyspozytor_ze_starzyn_zwariowal_po_tym_jak_dogonil_Deutsche_Bahn!)

Jak by tego było mało, tuż przed rocznicą tragedii, zapewne w obawie, żeby nie wytworzył się wokół niej szum jak wokół smoleńskiej, dołożono starań, by skierować potencjalną złość na kolejarzy: władza ujawnia *czarne skrzynki* i ośmiesza pracowników, publikując ich "dialogi". Media

ochoczo włączają się w skandaliczną nagonkę, np. TOK FM: [Rozmowa dyżurnych przed katastrofą pod Szczekocinami: „Strzałkę mam na popielato”, „A ja mam k...a na czerwono”](http://www.tokfm.pl/Tokfm/1,103085,13486310,Rozmowa_dyżurnych_przed_katastrofa_pod_Szczekocinami_.html) (http://www.tokfm.pl/Tokfm/1,103085,13486310,Rozmowa_dyżurnych_przed_katastrofa_pod_Szczekocinami_.html), która wymierzona jest w osoby, które stały się kozłami ofiarnymi.

To co się dzieje od lat na kolei naprawdę nie można określić jako „niegospodarność” czy „zaniedbania”. Miętek, który wzywał Nowaka do zapobieżenia tragedii, po którejś z kolejnych akcji ministra, mówił na specjalnie zwołanej konferencji [prasowej](http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/11401/L-Mietek-mamy-do-czynienia-z-sabotazem.html) (<http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/11401/L-Mietek-mamy-do-czynienia-z-sabotazem.html>):

„Nie boję się powiedzieć, że dzisiaj mamy sytuację, w której mamy do czynienia z [gigantycznym sabotażem gospodarczym](http://www.dziennikzachodni.pl/artykul/893091,nowy-rozklad-jazdy-kolei-slaskich-mniej-pola-czen-drozsze,id,t.html) (<http://www.dziennikzachodni.pl/artykul/893091,nowy-rozklad-jazdy-kolei-slaskich-mniej-pola-czen-drozsze,id,t.html>), w wykonaniu ministra transportu, z powołanym przez siebie zarządem PKP S.A. To gigantyczny sabotaż gospodarczy.

Konstytucyjny minister sam ogłasza strajk na kolei w okresie Świąt, po to, aby zdenerwować klientów kolejowych. To niebywała w skali europejskiej sytuacja, w której sam minister ogłasza strajk, aby ukryć swoisty skok na kasę w funkcjonowaniu zarządu PKP.

To również skok na system gospodarczy połączeń kolejowych. A także sabotaż związany z przez siebie zreformowanymi Przewozami Regionalnymi. Bo ojcem usamorzędowania PR jest rząd Polski. Rząd tak przygotował reformę, że po pół roku samorządy zastanawiały się, czy nie postawić spółki w stan upadłości. Dziś ze strony rządu jest jedyna alternatywa — ustawa o upadłości firm kolejowych.

W kwestii upadłości linii — najstarsi kolejarze pamiętają, jak po wojnie Sowieci rozbierali tory i wywozili je na wschód. Zdażyli zdemontować 300 km linii na Pomorzu a pan minister chce zlikwidować teraz aż 3 tys. km linii. Jeśli ktoś uważa, że jak się odetnie dostęp do centrów logistycznych, pozamyka okno na świat, dostęp do cywilizacji, i myśli się, że na liniach, które pozostaną wzrośnie efektywność, to jest w głębokim błędzie. Koszt transportu przedsiębiorstw wzrośnie gigantycznie, ze względu na samochody.

W Polsce przyjęło się, żeby szewc piekł chleb. Dlatego zatrudnia się na kolei bankowców a wcześniej ludzi z magistratów. Ile pociąg pojedzie, to nie jest ważne, bo z przewozów wycofano wszystkich członków ds. eksploatacji.

Cała Europa stawia na kolej. UE lepiej dba o kolej niż rząd Polski. Mamy infrastrukturę na poziomie trzeciego świata a stawki dostępu jedne z najwyższych w Europie. A UE przyjmuje dyrektywę, gdzie mówi się o zrównoważeniu transportu, o zwiększenie udziału państwa w wydatkach na transport kolejowy, aby mógł być konkurencyjny. A mógłby być konkurencyjny, ale u nas na zarządcę infrastruktury nakłada się koszty, w tym amortyzację torów na modernizowanych liniach.”

O ile PKP jakoś sobie jeszcze radzi w zmaganiach z jednym rządem, to kiedy w 2016 dojdzie drugi, szybko padnie. BBC informuje, że DB testuje swoje nowe zabawki: [drony do ochrony kolei](http://www.bbc.co.uk/news/world-europe-22678580) (<http://www.bbc.co.uk/news/world-europe-22678580>)...

*

Polecam też wywiad z prof. Witoldem Kieżunem, polskim ekonomistą i prakseologiem, uczniem Tadeusza Kotarbińskiego: [Polska neokolonia](http://tysol.salon24.pl/286593,polska-neo-kolonia) (<http://tysol.salon24.pl/286593,polska-neo-kolonia>).

Mariusz Agnosiewicz

Redaktor naczelny Racjonalisty, założyciel PSR, prezes Fundacji Wolnej Myśli. Autor książek [Kościół a faszyzm](#), [Anatomia kolaboracji](#) (2009), [Heretyckie dziedzictwo Europy](#) (2011), trylogii *Kryminalne dzieje papieżstwa*: [Tom I](#) (2011), [Tom II](#) (2012). Koordynator ceremonii humanistycznych. [Strona www autora](#)

[Pokaż inne teksty autora](#)



[Oryginał.](http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,9056) (<http://www.racjonalista.pl/kk.php/s,9056>)

Contents Copyright © 2000-2012 Mariusz Agnosiewicz

Programming Copyright © 2001-2012 Michał Przech

Właścicielem portalu Racjonalista.pl jest Fundacja Wolnej Myśli.

Autorem portalu jest Michał Przech, zwany niżej Autorem.

Żadna część niniejszych opracowań nie może być wykorzystywana w celach komercyjnych, bez uprzedniej pisemnej zgody Właściciela, który zastrzega sobie niniejszym wszelkie prawa, przewidziane w przepisach szczególnych, oraz zgodnie z prawem cywilnym i handlowym, w szczególności z tytułu praw autorskich, wynalazczych, znaków towarowych do tego portalu i jakiegokolwiek jego części.

Wszystkie elementy tego portalu, wliczając w to strukturę katalogów, skrypty oraz inne programy komputerowe są administrowane przez Autora. Stanowią one wyłączną własność Właściciela. Właściciel zastrzega sobie prawo do okresowych modyfikacji zawartości tego portalu oraz opisu niniejszych Praw Autorskich bez uprzedniego powiadomienia. Jeżeli nie akceptujesz tej polityki możesz nie odwiedzać tego portalu i nie korzystać z jego zasobów.

Informacje zawarte na tym portalu przeznaczone są do użytku prywatnego osób odwiedzających te strony. Można je pobierać, drukować i przeglądać jedynie w celach informacyjnych, bez czerpania z tego tytułu korzyści finansowych lub pobierania wynagrodzenia w dowolnej formie. Modyfikacja zawartości stron oraz skryptów jest zabroniona. Niniejszym udziela się zgody na swobodne kopiowanie dokumentów portalu Racjonalista.pl tak w formie elektronicznej, jak i drukowanej, w celach innych niż handlowe, z zachowaniem tej informacji.

Plik PDF, który czytasz, może być rozpowszechniany jedynie w formie oryginalnej, w jakiej występuje na portalu. **Plik ten nie może być traktowany jako oficjalna lub oryginalna wersja tekstu, jaki prezentuje.**

Treść tego zapisu stosuje się do wersji zarówno polsko jak i angielskojęzycznych portalu pod domenami Racjonalista.pl, TheRationalist.eu.org oraz Neutrum.eu.org.

Wszelkie pytania prosimy kierować do redakcja@racjonalista.pl