

Spisane w 2018 roku wspomnienia z pracy w latach 1951–1994

Miroslaw PROCNER¹

1. Praca w Ministerstwie Kolei w latach 1951–1955

Gdy miałem 23 lata, kończyłem studia na Wydziale Łączności Politechniki Warszawskiej. Wybrałem specjalność „telekomutacja”, znaną wówczas pod nazwą „technika łączenia”. Nie miałem jeszcze wybranego miejsca, w którym chciałbym pracować, jednak zależało mi na pracy w Warszawie. W tamtych latach obowiązywały nakazy trzyletniego okresu pracy i można było dostać skierowanie do pracy w miejscowości odległej od miejsca zamieszkania, zwlekałem więc z zakończeniem studiów.

Los mi jednak sprzyjał. W sierpniu 1951 roku dostałem wiadomość od kolegi ze studiów, że zwalnia się miejsce pracy w Wydziale Łączności Departamentu Elektrotechnicznego Ministerstwa Kolei i mam szybko złożyć podanie o przyjęcie do pracy, żeby nie przepaść etat.

Departament Elektrotechniczny Ministerstwa Kolei, w którym miałem pracować, był jednostką zwierzchnią dla tych dziedzin kolejnictwa, w których podstawową rolę odgrywała energia elektryczna. W tym Departamencie był Wydział Elektrotrakcji, Wydział Zabezpieczenia Ruchu Kolejowego, Wydział Łączności i wydział do spraw zapewnienia dostaw energii elektrycznej dla różnych jednostek kolejowych. Pracownikami w Departamencie Elektrotechnicznym, jak również w innych departamentach Ministerstwa Kolei, byli głównie specjaliści oddelegowani z terenowych jednostek kolejowych. Była też stosunkowo nieliczna grupa absolwentów średnich i wyższych szkół technicznych.

Większość oddelegowanych pracowników traktowała pracę w Ministerstwie jako awans i starała się spełniać stawiane im wymagania, były jednak przypadki, że nowy zakres pracy nie odpowiadał oddelegowanym pracownikom. Tak było z wicedyrektorem Departamentu Elektrotechnicznego, który w Poznaniu był szefem dyrekcyjnego warsztatu elektrotechnicznego. Nie wszystkie z powierzonych w Departamencie zadań jemu odpowiadały i w sprawach związanych z nową techniką prosił młodych inżynierów o konsultacje. Z Wydziału Zabezpieczenia Ruchu Kolejowego wybrał dwóch kolegów, a z Wydziału Łączności mnie. Po

kilku miesiącach, wybrani przez wicedyrektora pracownicy, zostali do niego zaproszeni. Podziękował nam za współpracę oraz poinformował, że przestaje pracować w Departamencie Elektrotechnicznym, gdyż stara się o powrót do pracy w Poznaniu.

Zakres zadań Wydziału Łączności w Departamencie Elektrotechnicznym był bardzo duży. Po niemieckim okupancie polskie koleje odziedziczyły dobrze rozbudowaną sieć łączności kolejowej, jednak będącą w złym stanie. W czasie wojny część ośrodków łączności uległa zniszczeniu, a dużo ocalałych ośrodków zarekwirowała Armia Radziecka. Ośrodki łączności, które udało się doprowadzić do stanu używalności, świadczyły o dużej wadze, jaką okupant przywiązywał do łączności na kolejach. Na ziemiach, które w czasie wojny zajmowały wojska okupacyjne, na większych stacjach kolejowych instalowano automatyczne centrale telefoniczne, a pomiędzy głównymi ośrodkami kolejowymi ułożono kable telekomunikacyjne. W pewnym okresie wojny, z ośrodka w Kijowie można było uzyskać automatyczne połączenie telefoniczne z wieloma ośrodkami kolejowymi na ziemiach kontrolowanych przez wojska niemieckie, z Paryżem włącznie. Wszystkie połączenia były z reguły na podsłuchu.

Po zakończeniu wojny, w Polsce udało się stosunkowo szybko uruchomić automatyczne centrale telefoniczne w siedzibach dykcji okręgowych PKP. Trudniej było z zapewnieniem odpowiednich linii telekomunikacyjnych między głównymi ośrodkami PKP. Zdecydowano się zdemonstrować kabel telefoniczny pomiędzy Krakowem i wschodnią granicą państwa i wykorzystać ten kabel do poprawy łączności pomiędzy Warszawą i Śląskiem. Szybkiemu wprowadzeniu automatycznej łączności telefonicznej sprzyjały dostawy urządzeń z Czechosłowacji, gdzie firma Tesla produkowała urządzenia systemu Siemens'a stosowane w kolejnictwie.

W Wydziale Łączności Departamentu Elektrotechnicznego opracowywano doraźne plany rozwoju sieci telekomunikacyjnej PKP, ale coraz wyraźniej występowała potrzeba opracowania wieloletnich planów rozwoju różnych sieci telekomunikacyjnych na PKP. Udało się nawiązać

¹ Emerytowany pracownik Instytutu Kolejnictwa.

stałą współpracę z Politechniką Warszawską, szczególnie z Katedrą Telekomunikacji na Wydziale Łączności. Dzięki tej współpracy i następnie przejęciu spraw rozwoju sieci przez utworzony w latach pięćdziesiątych XX w. Instytut Kolejnictwa, udało się opracować wiele studiów rozwoju poszczególnych rodzajów sieci telekomunikacyjnych stosowanych w kolejnictwie.

W czasie pracy na kolei zorientowałem się, że ta praca sprzyja uprawianiu turystyki, ponieważ pracownicy mieli zniżki na przejazdy kolejami, a stosunkowo duża grupa pracowników miała tak zwane sieciówki – bilety na bezpłatne przejazdy po całej sieci PKP. Istniała też możliwość korzystania z przejazdów w wagonach służbowych.

Jak już wspomniano, w latach pięćdziesiątych XX w., duża część pracowników Ministerstwa Kolei była oddelegowana z jednostek terenowych. W Warszawie mieszkali oni, zazwyczaj bez rodzin w hotelach pracowniczych. W celu ułatwienia im kontaktu z rodzinami, umożliwiono dojazdy do rodzin na niedziele w wagonach służbowych. Do nocnych pociągów jadących w sobotę do miejscowości oddalonych od Warszawy, np. na terenie Dyrekcji Wrocławskiej, dołączano wagony służbowe. Były to wagony z podnoszonymi siedzeniami, które mogły spełniać rolę kuszetek. Wagony nie były w pełni wykorzystywane i mogły przyjąć również grupę pracowników Ministerstwa uczestniczących „w wycieczce”, pod warunkiem, że wycieczka została wcześniej zgłoszona do komórki dysponującej wagonami służbowymi.

Wspólnie z kolegami zainteresowanymi wycieczkami turystycznymi, staraliśmy się wykorzystać istniejące możliwości. Pomógł nam starszy kolega, który przed wojną, pracował na terenie Lwowskiej Dyrekcji Kolei i propagował tam turystykę, a w opisywanym czasie pracował społecznie w Oddziale Warszawskim PTTK.

Zaproponował, aby odtworzyć nie przejawiające działalności koło PTTK, które zajęłoby się organizowaniem wycieczek. Udało się zebrać liczną grupę osób, które zostały członkami Koła PTTK. Na zebraniu tego Koła zostałem wybrany na przewodniczącego Koła PTTK nr 93 w Ministerstwie Kolei. Ogłaszaliśmy zapisy na wycieczki i formalnie, jako Koło PTTK, zgłaszaliśmy listę osób do biura zarządzającego wagonami służbowymi oraz uzyskiwaliśmy zgodę na korzystanie z tych wagonów.

Uczestnikom wycieczek postawiliśmy warunek, że w czasie wycieczki nie wolno omawiać spraw związanych z miejscem pracy. Warunek ten był w pełni przestrzegany. Na wycieczki często zapisywały się sekretarki ministra i dyrektora generalnego kolei. Mówiły, że na wycieczkach mogły dobrze odpocząć po tygodniu zajęć służbowych.

Dobrze zapamiętałem wydarzenie na jednej z wycieczek w 1953 roku do Bielska. Wyjechałem z Bielska wcześniej, ponieważ chciałem odwiedzić rodzinę mieszkającą w Katowicach.

Wieczorem czekałem na dworcu w Katowicach na przyjazd pociągu z Bielska, w którego składzie był wagon z naszą wycieczką. Gdy pociąg przyjechał i ludzie zaczęli schodzić z peronu, włączyły się megafony i usłyszeliśmy

informację: „Tu stacja Stalinogród, tu stacja Stalinogród...”. Spojrzałem na ludzi schodzących z peronu. Tłum się zatrzymał, a po chwili usłyszałem głośny śmiech. Pomyślałem, że jak jest taka reakcja, to nowa nazwa długo się nie utrzyma.

Po czterech latach pracy w Ministerstwie Kolei i zakończeniu trzyletniego okresu wynikającego z nakazu pracy, wystąpiłem o przeniesienie do powstałego Instytutu Kolejnictwa, gdzie pracowałem 39 lat do czasu przeniesienia na emeryturę.

2. Praca w Instytucie Kolejnictwa w latach 1955–1994

W Instytucie Kolejnictwa cały czas pracowałem w Zakładzie Telekomunikacji, który formalnie występował jako samodzielny zakład, albo połączony z zakładem do spraw zabezpieczenia ruchu kolejowego. Pracowałem na stanowisku kierownika pracowni, na stanowisku zastępcy Kierownika Zakładu, a w ostatnich latach pracy na stanowisku specjalisty. Zgodnie z moim przygotowaniem zawodowym, zajmowałem się zagadnieniami związanymi z telekomunikacją. Warunki pracy, które udało się stworzyć w Zakładzie Telekomunikacji Instytutu były bardzo dobre. Zespół pracowników składał się w dużej części z osób dobrze przygotowanych zawodowo, często pracujących wcześniej w Ministerstwie Kolei.

Dobre rozeznanie potrzeb telekomunikacyjnych kolei umożliwiło mi podjęcie wielu obszernych studiów, dotyczących rozwoju poszczególnych rodzajów sieci telekomunikacyjnych na PKP. Opracowano szczegółowe studium rozwoju telefonicznej sieci ogólnieeksploatacyjnej, to znaczy sieci telefonicznej dla wszystkich jednostek PKP. W studium tym oszacowano rozwój poszczególnych elementów sieci w okresie 25 lat. Życie pokazało, że założone wskaźniki rozwoju były trafne. Zmieniały się tylko rozwiązania techniczne urządzeń stosowanych w sieci. Opracowano również obszerne studia dotyczące rozwoju sieci teletransmisyjnej PKP, sieci telegraficznej i transmisji danych oraz sieci radiowych.

Duże znaczenie w praktyce miało opracowane studium Radiowej Automatycznej Sieci Zarządzania (RASZ). Była to analogowa sieć komórkowa, jedna z pierwszych sieci komórkowych w kraju i przypuszczalnie o największym zasięgu w tamtych latach.

Urządzenia abonenckie były duże, ciężkie, nadawały się raczej do wożenia w samochodzie lub do umieszczenia w pociągu. Objęte siecią były głównie linie kolejowe i duże węzły. Stałe stacje sieci RASZ były rozmieszczone wzdłuż linii kolejowych co około 30 km. Stacje te zapewniały przejście z sieci RASZ do telefonicznej sieci ogólnieeksploatacyjnej.

W praktyce okazało się, że największe wykorzystanie sieci RASZ było na Śląsku. Sieć RASZ powstała bowiem w okresie dużego zapotrzebowania na przewozy towarowe, wychodzące ze Śląska. Były kłopoty z zapewnieniem odpowiedniej liczby drużyn pociągowych i dlatego wykorzystano samochody wyposażone w urządzenia RASZ, do

poszukiwania w domach pracowników, którzy mogliby zasilić drużyny pociągowe.

Opracowywane studia rozwojowe były wykonywane we współpracy z katedrami na Wydziale Łączności Politechniki Warszawskiej. Szczególnie szeroka była współpraca z Katedrą Telekomunikacji, kierowaną przez profesora Stanisława Kuhna.

Oprócz prac studialnych, w Zakładzie Telekomunikacji powstawały projekty i modele nowych urządzeń telekomunikacyjnych, usprawniających pracę kolei, takich jak urządzenia dla sieci dyspozytorskich, urządzenia dla dyżurnych ruchu, urządzenia radiołączności. Większość zaprojektowanych urządzeń była produkowana i instalowana przez Kolejowe Zakłady Łączności w Bydgoszczy, ściśle współpracujące z Instytutem Kolejnictwa. W Zakładzie Telekomunikacji prowadzono również prace związane z zabezpieczeniem linii telekomunikacyjnych przed korozją i zakłóceniami.

Podczas pracy w Instytucie Kolejnictwa miałem możliwość spotykania się z interesującymi osobami, specjalistami wysokiej klasy ze starszego ode mnie pokolenia. Taką osobą był dyrektor Instytutu Leon Gehorsam. Gdy jeszcze pracowałem w Ministerstwie Kolei, pełnił tam funkcję Dyrektora Generalnego kolei. Z czasem został przeniesiony z Ministerstwa Kolei do nowo utworzonego Instytutu Kolejnictwa i został jego dyrektorem. Okazał się bardzo dobrym organizatorem, umiejącym nawiązać dobry kontakt z pracownikami Instytutu.

Wszystkie działy do obsługi Instytutu (finanse, kadry, zaopatrzenie, planowanie) zostały obsadzone przez dobrych fachowców, a pracownicy mieli łatwy kontakt z dyrektorem. W przypadku trudności życiowych uzyskiwali zgodę na dodatkowy urlop. Jednak naciski polityczne spowodowały, że dyrektor Gehorsam zdecydował się na opuszczenie kraju. Po ponad trzydziestu latach, będąc już słabego zdrowia, przyjechał wraz z synem do Polski i w Instytucie spotkał się z pracownikami, którzy go pamiętali.

Oprócz dyrektora Gehorsama, do Instytutu byli przenieszeni inni wysocy urzędnicy, jak na przykład wiceminister Mieczysław Turyn. Spotkania z tymi osobami były zawsze bardzo interesujące i świadczyły o ich wysokiej kulturze. Do Instytutu trafiali również bardzo dobrzy specjaliści spoza kolei. Takim był wicedyrektor Instytutu Bekir Assanowicz, który pochodził z rodziny Tatarów Polskich. Przed wojną, jako inżynier specjalista, pracował w biurze wicepremiera Eugeniusza Kwiatkowskiego. Zmobilizowany w czasie wojny trafił do oflagu jako oficer rezerwy. Po wojnie zgłosił się do Eugeniusza Kwiatkowskiego. Były wicepremier poinformował go, że jego placówka kończy już działalność i najlepiej, żeby zgłosił się do pracy w tworzących się nowych instytucjach. Zgłosił się do PKPG (Państwowej Komisji Planowania Gospodarczego), jednak po kilku latach został zwolniony z pracy, gdyż nie pasował do panujących tam porządków. Trafił na kolej. Chociaż bezpartyjny, ze względu na swoje kwalifikacje został jednym z wicedyrektorów Instytutu. Aż do przejścia na emeryturę w 1980 roku był wzorem do naśladowania dla młodszego pokolenia specjalistów.

W latach osiemdziesiątych XX w., gdy obowiązywało embargo na dostawy do Polski nowoczesnych technologii z dziedziny telekomunikacji, w kraju zaczęły powstawać firmy, zatrudniające dobrych specjalistów, firmy w których opracowywano nowoczesne urządzenia łączności z elementów elektronicznych, jakie wówczas były dostępne w Polsce.

Przykładem jest gdańska firma Elkor, która opracowała dla kolei automatyczną centralę telefoniczną dla 30 abonentów, dostosowaną do wymagań telefonicznej sieci kolejowej. Zapotrzebowanie na takie centrale było wówczas duże, bo na wielu mniejszych stacjach używano jeszcze central ręcznych. Po sprawdzeniu w eksploatacji, kolej zamówiła w firmie Elkor dużą partię central tego typu.

Jedną centralę, jako egzemplarz pokazowy, dostarczyła firma do Instytutu Kolejnictwa. Centralę tę zbadaliśmy i stwierdziliśmy, że sprawdzenie jej w eksploatacji nie było wystarczające, ponieważ na PKP były stacje, na których warunki eksploatacyjne były trudniejsze, niż na stacji, na której badano centralę. Należało poprawić niektóre elementy centrali, co było stosunkowo łatwe do wykonania. Zwróciłem się więc do szefa firmy, żeby przyjechał do Instytutu i zobaczył, jakie elementy centrali należy poprawić, gdyż na miejscu mieliśmy odpowiednie wyposażenie laboratoryjne. Tak jak się umówiliśmy, szef firmy przyjechał, przekazaliśmy informacje i umówiliśmy się na następną wizytę, z poprawioną wersją elementów centrali. O wyznaczonej godzinie jednak nie pojawił się, jednak zjawił się po dwóch godzinach od wyznaczonego terminu i przeprosił za spóźnienie. Powiedział, że spóźnił się na ranny pociąg z Gdańska, więc przyleciał samolotem. W zamówionej przez kolej partii central zastosowano już poprawione rozwiązanie, praca central była prawidłowa i nie było reklamacji. Po latach, na konferencji spotkałem ówczesnego szefa firmy z Gdańska. Poznał mnie. Po przywitaniu, powiedział: „ale wtedy nam się dobrze współpracowało”.

Do Instytutu zgłaszano przypadki nieprawidłowej pracy urządzeń telekomunikacyjnych stosowanych na PKP, których służbom w dyrekcjach okręgowych nie udawało się zapobiec. Staraliśmy się zbadać przyczyny i usunąć nieprawidłowości. Zakład Telekomunikacji miał specjalistyczną aparaturę pomiarową i wagon laboratoryjny, który był niezbędny do przeprowadzenia badań w terenie.

Po zmianie ustroju w Polsce, kiedy już nie obowiązywało embargo na dostawy nowoczesnych urządzeń elektronicznych, szybko powstawały w kraju firmy produkujące nowoczesne urządzenia, jak na przykład firma DGT w Gdańsku. Firmy te nie miały jeszcze certyfikatów międzynarodowych, gdyż ich uzyskanie wymagało długiego czasu. Z tego powodu nie były uwzględniane w przetargach. Wykorzystały to firmy zagraniczne, które natychmiast zaczęły reklamować swoje produkty. W ocenie specjalistów Zakładu Telekomunikacji, często oferowano urządzenia i systemy o przestarzałej konstrukcji lub niedostosowane do użytkowanego na sieci PKP taboru oraz panujących warunków eksploatacji.

Z pracy w Instytucie odchodziłem na emeryturę w wieku 66 lat. Stan zdrowia pozwalał pracować jeszcze dłużej, ale były

wyraźne naciski, że powinienem już przejść na emeryturę. Po zakończeniu pracy w Instytucie, pracowałem jeszcze kilka lat na Wydziale Transportu Politechniki Warszawskiej jako wykładowca. Na tym Wydziale pracowało również dwóch kolegów z Zakładu Telekomunikacji Instytutu Kolejnictwa. Doszliśmy do wniosku, że z osobami, z którymi często wiele lat razem pracowaliśmy w Instytucie, spotykamy się obecnie bardzo rzadko, najczęściej tylko na pogrzebach kolegów. Zaproponowaliśmy, aby na terenie Politechniki, na przykład co dwa miesiące, organizować spotkania byłych pracowników Zakładu Telekomunikacji Instytutu. Udało się bowiem zapewnić pomieszczenie dla około dwudziestu osób. Nasza inicjatywa spotkała się z dużym zainteresowaniem. Jednak po około dwóch latach, gdy było coraz trudniej uzyskać odpowiednie warunki lokalowe na Politechnice, postanowiono zwrócić się do Kierownictwa Instytutu o możliwość organizowania spotkań byłych pracowników na terenie Instytutu. Zainteresowanie takimi spotkaniami zgłosili byli pracownicy Zakładu ZT, to znaczy Zakładu zajmującego się zagadnieniami zabezpieczenia ruchu kolejowego i zagadnieniami łączności na kolei. Udało się uzyskać zgodę na bezpłatne korzystanie z sali w budynku, w którym znajduje się bufet.

Spotkania na terenie Instytutu organizowane są od prawie dwudziestu lat do chwili obecnej, od dwóch do czterech razy w roku. Organizacji spotkań podjęli się dwaj młodszy ode mnie koledzy, którzy tę rolę pełnią od pierwsze-

go spotkania w Instytucie. Spotkania są otwarte dla wszystkich byłych pracowników i współpracowników Instytutu, którzy wyrażają chęć uczestniczenia w nich.

Spotkania koleżeńskie są też okazją do spotkania z Dyrektorem Instytutu i wysłuchania informacji zarówno o sprawach bieżących, jak i o planach Instytutu Kolejnictwa.

Wielką niespodzianką i dużym przeżyciem dla mnie było spotkanie, które odbyło się w czerwcu 2018 roku. Wspólnie z Dyrekcją Instytutu, koleżanki i koledzy postanowili uczcić moje zbliżające się dziewięćdziesięciolecie urodzin. Obecnie jestem najstarszym uczestnikiem spotkań, który zawsze stara się brać w nich udział, są co prawda koledzy starsi ode mnie, ale warunki osobiste nie pozwalają im uczestniczyć w spotkaniach. Zainteresowanie spotkaniami nie słabnie, bierze w nich udział od dwudziestu do trzydziestu osób, uważam więc, że dopóki są możliwości organizowania spotkań, to warto, żeby były kontynuowane.

Od chwili powstania Instytut miał kilka nazw. Były to dość długie nazwy, ponieważ panowały wówczas takie zwyczaje. Od niedawna ma krótką nazwę „Instytut Kolejnictwa”, dobrze charakteryzującą jego zadania. Taką skrótową nazwą posługiwałem się, pisząc swoje wspomnienia.

Życzę Instytutowi dalszego rozwoju i znaczących osiągnięć w kraju i za granicą.

Mirosław Procner
Warszawa, październik 2018