

Instytut Pamięci Narodowej - Katowice

<https://katowice.ipn.gov.pl/pl3/aktualnosci/249405,Wypadki-na-kolei.html>
24.10.2026, 00:06

Wypadki na kolei

26.10.2026

[Archiwum IPN katastrofy kolejowe](#)

Sięgaliśmy już w „Migawkach archiwalnych” po tematy związane z koleją – przede wszystkim w kontekście wypadków oraz nieudanych ucieczek z PRL (<https://katowice.ipn.gov.pl/pl3/aktualnosci/235668,Wsiasc-do-pociagu-nie-byle-jakiego.html>; <https://katowice.ipn.gov.pl/pl3/aktualnosci/233161,Kolej-zelazna.html>). Ponieważ wątki kolejowe mają swoich wiernych i licznych fanów, „Migawka” przenosi się do Poraja i Częstochowy, aby opowiedzieć o dwóch katastrofach kolejowych. Krótko przypomnijmy: w PRL tego typu zdarzenia podlegały badaniu nie tylko przez fachowców i prokuraturę, ale także przez Służbę Bezpieczeństwa, która miała potwierdzić lub wykluczyć ewentualny sabotaż i przy wykorzystaniu swoich operacyjnych możliwości wytypować i ująć sprawców. Esbecy prowadzili dochodzenie wspólnie z prokuraturą, a wytworzona przez nich dokumentacja znajduje się w dziś w archiwach IPN.

Pierwsza z opisywanych katastrof była rozpracowywana pod kryptonimem „Zwrotnica”. 22 grudnia 1970 r. o 2.38 w nocy na stacji Poraj wykoleił się pociąg towarowy relacji Płock-Trzebinia z 29 cysternami. Wykoleił się elektrowóz ET21-02 i sześć cystern; w trzech zaczęła płonąć ropa. Powodem wypadku „było niewłaściwe zadziałanie zwrotnicy nr 6, gdyż NN osoba pomiędzy bębna a linkę zwrotnicy włożyła podkładkę szynową typu S-49, która przy przełożeniu dźwigni w nastawni spowodowała zsunięcie liny z bębna, na skutek czego iglica zwrotnicy ustawiona została w położeniu środkowym.” Przerwa w ruchu na szlaku Częstochowa Towarowa-Poraj trwała kilka godzin, a sieć trakcyjna została uszkodzona na długości kilkuset metrów; nie było ofiar. Jeszcze 22 grudnia w KW MO w Katowicach została powołana grupa operacyjno-śledcza, która szybko zajęła się typowaniem sprawcy. Podejrzewano przede wszystkim pracowników i byłych PKP z Poraja i okolicznych stacji, ale brano też pod uwagę „element chuligański”. Jako możliwy motyw przyjęto chęć zemsty, próbę kradzieży lub świadomy sabotaż – ten ostatni wariant był brany pod uwagę, bo przecież zaledwie parę dni wcześniej komuniści wymordowali na Wybrzeżu kilkadziesiąt osób. Przesłuchano pracowników PKP z Poraja (zwłaszcza zmianę nocną), dyspozytorów z Częstochowy, obsługę pociągu oraz osoby z sąsiedniego zakładu prężalniczego, należącego do kopalni rud żelaza „Osiny”; sprawdzano alibi podejrzewanych osób i wykorzystano tajnych współpracowników do ich obserwacji i rozpoznania. Mimo to sprawcy nie wykryto i w lipcu 1971 r. prokuratura umorzyła śledztwo. Funkcjonariusze SB nie dawali za wygraną i prowadzili dochodzenie aż do listopada 1974 r., ale ostatecznie sprawa „Zwrotnica” pozostała bez rozwiązania.



Wykolejone i uszkodzone cysterny oraz zerwana sieć trakcyjna w Poraju, grudzień 1970 r. (IPN Ka 029/231, t. 1)



Wykolejone i uszkodzone cysterny oraz zerwana sieć trakcyjna w Poraju, grudzień 1970 r. (IPN Ka 029/231, t. 1)



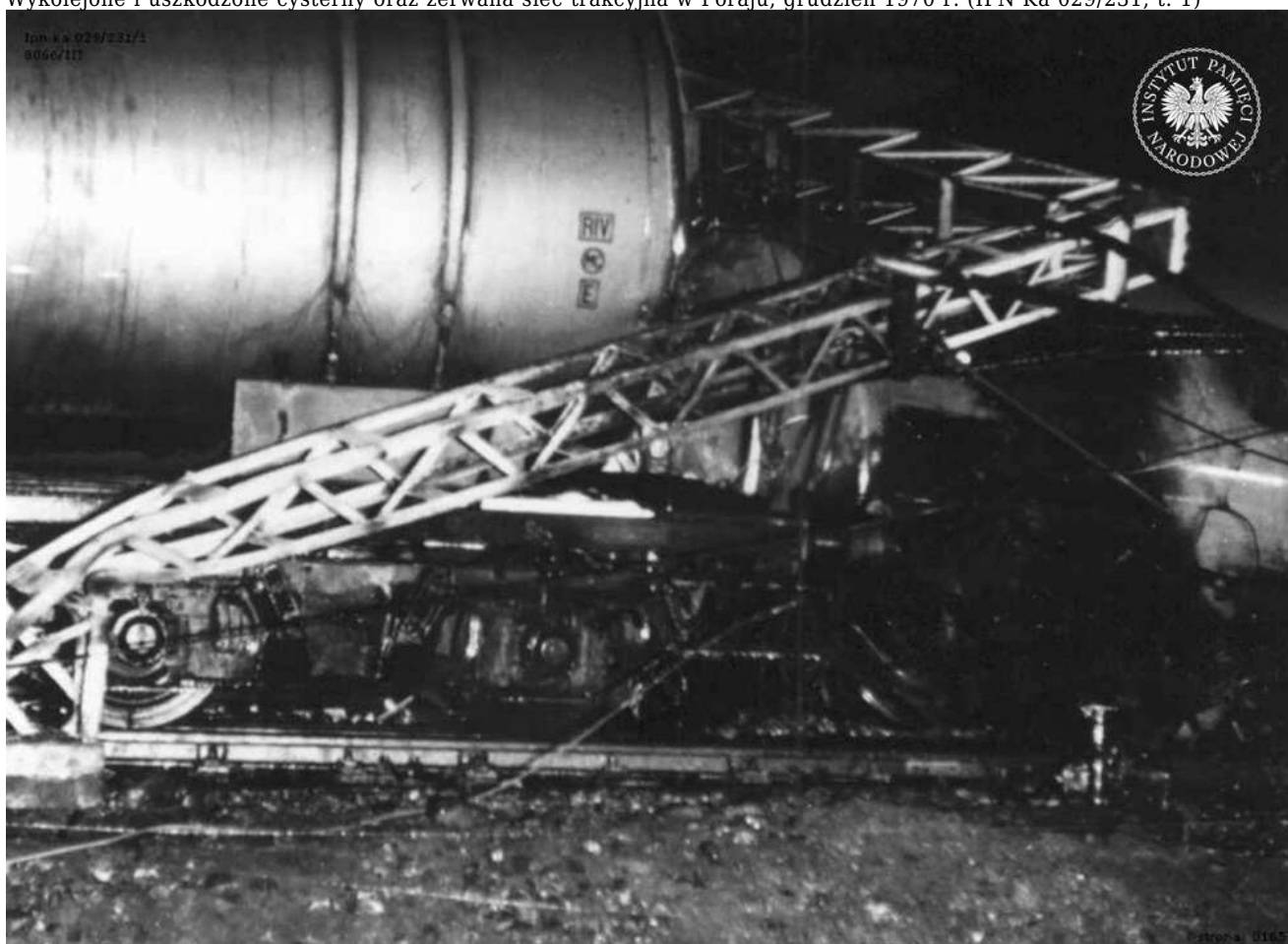
Wykolejone i uszkodzone cysterny oraz zerwana sieć trakcyjna w Poraju, grudzień 1970 r. (IPN Ka 029/231, t. 1)



Wykolejone i uszkodzone cysterny oraz zerwana sieć trakcyjna w Poraju, grudzień 1970 r. (IPN Ka 029/231, t. 1)



Wykolejone i uszkodzone cysterny oraz zerwana sieć trakcyjna w Poraju, grudzień 1970 r. (IPN Ka 029/231, t. 1)



Wykolejone i uszkodzone cysterny oraz zerwana sieć trakcyjna w Poraju, grudzień 1970 r. (IPN Ka 029/231, t. 1)



Miejsce wypadku w Poraju, grudzień 1970 r. (IPN Ka 029/231, t. 1)



Miejsce wypadku w Poraju, grudzień 1970 r. (IPN Ka 029/231, t. 1)

Druga katastrofa – w której też szczęśliwie nie było ofiar śmiertelnych – wydarzyła się na stacji PKP Częstochowa-Osobowa 27 kwietnia 1987 r. o 2.35. Podobnie jak w Poraju doszło do wykolejenia cystern pociągu towarowego jadącego ze Świnoujścia do Prokocimia. Dla ścisłości dodajmy, że cysterny wypełnione były amoniakiem, a cały pociąg prowadziła lokomotywa ET21-322. Na wysokości nastawni dysponującej pociąg mijał się ze składem towarowym Częstochowa-Gdynia Port i wtedy z nieznanych przyczyn na rozjeździe jedna z cystern wyskoczyła z szyn i uderzyła w towarowy do Gdyni. Odbiła się następnie od niego i wpadła na nastawnię, całkowicie ją burząc; znajdujące się w nastawni cztery osoby odniosły obrażenia (dwoje pracowników poważne). Cysterna jadąca za tą pierwszą feralną też się wykoleiła i spowodowała przewrócenie pięciu wagonów mijanego składu do Gdyni. Dalszy scenariusz był podobny do tego z Poraja: prokuratura, Wydział Śledczy SB z Częstochowy, przesłuchania świadków, ekspertyzy. Ustalono, że przyczyną wypadnięcia pierwszej cysterny z szyn był brak dostatecznego smarowania pierwszego wózka cysterny oraz „ślady zatarcia w gnieździe czopa skreću”. Stwierdzono też, że „cechą charakterystyczną wykolejonego wagonu I były nierównomierne luzy na ślizgach bocznych na obu wózkach”. W październiku 1987 r. śledztwo umorzono „wobec niestwierdzenia czynu przestępczego”.

(na podstawie IPN Ka 029/231, t. 1, IPN Ka 09/127)

IPN Ka 029/231/1
8066/III



Miejsce wypadku w Poraju, grudzień 1970 r. (IPN Ka 029/231, t. 1)



Zburzona nastawnia dysponująca w Częstochowie, kwiecień 1987 r. (IPN Ka 09/127)



Wykolejone cysterny i zburzona nastawnia w Częstochowie, kwiecień 1987 r. (IPN Ka 029/127)



Wykolejone cysterny i zburzona nastawnia w Częstochowie, kwiecień 1987 r. (IPN Ka 029/127)



Wykolejone cysterny i zburzona nastawnia w Częstochowie, kwiecień 1987 r. (IPN Ka 029/127)



Miejsce katastrofy w Częstochowie, kwiecień 1987 r. (IPN Ka 029/127)



Miejsce katastrofy w Częstochowie, kwiecień 1987 r. (IPN Ka 029/127)

[Poprzedni Strona](#)

Katowice

Katowice

Powiązane wiadomości



Migawki archiwalne