

Streszczenie

Zagadnienie bezpieczeństwa na obszarach kolejowych ma swój specyficzny charakter, a jego zasadniczym rysem jest powszechne występowanie tak zwanego przestępstwa w ruchu, którego wykrycie wymaga stosowania wyszukanych metod działania – zarówno od Straży Ochrony Kolei, jak i podmiotów współpracujących z nią w przeciwdziałaniu zagrożeń, zwłaszcza policji, ale także Straży Granicznej, Żandarmerii Wojskowej, Inspekcji Transportu Drogowego oraz organów kontroli skarbowej.

Summary

The issue of security in the areas of railway has its specific character and its main feature is the prevalence of so-called traffic offenses, which require the use of sophisticated detection methods of operation – both on Railway Security Guard, as well as her co-actors in the fight against threats, especially the police, but also the Border Guard, Military Police, Road Transport Inspection and fiscal control bodies.

**PIOTR T. NOWAKOWSKI**

Doktor pedagogiki,
dziennikarz i publicysta, adiunkt
na Katolickim Uniwersytecie Lubelskim
Jana Pawła II

Stan bezpieczeństwa i porządku na obszarach kolejowych

Zagadnienie bezpieczeństwa na obszarach kolejowych ma swój specyficzny charakter, a jego zasadniczym rysem jest powszechne występowanie tak zwanego przestępstwa w ruchu, którego wykrycie wymaga stosowania wyszukanych metod działania – zarówno od Straży Ochrony Kolei, jak i podmiotów współpracujących z nią w przeciwdziałaniu zagrożeń, zwłaszcza policji, ale także Straży Granicznej, Żandarmerii Wojskowej, Inspekcji Transportu Drogowego oraz organów kontroli skarbowej¹.

Na dzień dzisiejszy Straż Ochrony Kolei zatrudnia 2974 funkcjonariuszy w 18 komendach regionalnych i 82 posterunkach. Obsługuje ponad 19 tysięcy kilometrów linii kolejowych i blisko 5 tysięcy pociągów w ciągu doby. W obszarze zainteresowania sokistów leży zarówno ochrona pasażerów, jak i przewożonych towarów. Z racji kompetencji zawodowych autora niniejszego artykułu skupimy się bardziej na nadużyciach w stosunku do tej pierwszej kategorii. Omówione zostaną kolejno przypadki bandytyzmu, kradzieży, układania i podwieszania przeszkód, obrzucania pociągów oraz pobić. Jest to zaledwie część statystyk gromadzonych przez SOK.

Bandytyzm

Pierwszym obszarem zagrożeń, które mają wpływ na bezpieczeństwo pracowników i osób korzystających z usług kolei, są przestępstwa o charakterze: bandytyzmu, terroryzmu, zabójstwa i zgwałcenia. W tej kategorii mieszczą się: napady rabunkowe na kasy, konwoje i pracowników kolejowych; inne rozboje, wymuszenia i kradzieże rozbójnicze; pod-

łożenia ładunku wybuchowego i inne przestępstwa o charakterze terroryzmu; fałszywe zawiadomienie o podłożeniu ładunku wybuchowego; zbrodnicze podpalenia; zabójstwa; zgwałcenia i pozostałe.

Kształtowanie się tej grupy przestępstw w latach 2000-2012 ilustruje tabela 1.

Przywołane dane statystyczne wskazują, że liczba omawianych czynów karalnych systematycznie się obniżała w okresie ostatnich trzech lat. W jaki sposób można to wytłumaczyć? St. insp. Paweł

Rok	Liczba zarejestrowanych przestępstw i wykroczeń	Wykrywalność w %
2012	30	50,0
2011	35	60,0
2010	37	59,5
2009	57	57,9
2008	70	52,9
2007	46	50,0
2006	60	45,0
2005	78	48,7
2004	96	38,5
2003	197	29,9
2002	129	45,0
2001	123	54,5
2000	92	53,3

Tabela 1. Statystyka przestępstw o charakterze bandytyzmu, terroryzmu, zabójstw i zgwałceń (lata 2000-2012)

Rok	Napady rabunkowe	Rozboje, wymuszenia	Podłożenie ładunku wybuchowego	Falszywe zgłoszenia o podłożeniu ładunku	Podpalenia	Zgwałcenia	Inne	(Usiłowanie) zabójstwa
2012	2	10	-	4	2	3	9	-
2011	-	16	2	4	-	3	10	-
2010	1	21	-	3	1	2	8	1
2009	3	29	-	5	1	2	17	-

Tabela 2. Liczba wydarzeń z podziałem na rodzaje przestępstw o charakterze bandytyzmu, terroryzmu, zabójstw i zgwałceń (lata 2009-2012)

Boczek, rzecznik prasowy komendanta głównego Straży Ochrony Kolei, zwraca uwagę na czynności prewencyjne realizowane przez tę służbę, czyli – jak tłumaczy – *wzmoczone patrole na dworcach, w pociągach, przy współpracy z innymi służbami odpowiedzialnymi również za bezpieczeństwo publiczne*².

Gdy wyodrębnić z omawianej kategorii bardziej szczegółowe rodzaje przestępstw (tabela 2), okazuje się, że najliczniejszą reprezentację stanowią tak zwane inne rozboje, wymuszenia i kradzieże rozbójnicze, które – jak tłumaczy komendant główny SOK Józef Hałyk – cechują się bardzo dużą brutalnością wobec ofiar. Napady dokonywane są nierzadko z użyciem ostrych narzędzi, kończąc się nawet ciężkim pobiciem bądź uszkodzeniem ciała. Dane te nie są w pełni precyzyjne, albowiem statystyka SOK *nie ujmuje w osobną kategorię przypadków wymuszeń dokonywanych przez rosyjskie, ukraińskie czy białoruskie grupy przestępcze na współziomkach, gdyż przypadki takie najczęściej nie są zgłaszane odpowiednim służbom*³. Nasza wiedza o istnieniu tego zjawiska, jego skali i metodach działania pochodzi

od tych nielicznych ofiar, które odważyły się powiadomić policję bądź władze swego kraju⁴.

Zwróćmy też uwagę na statystyki dotyczące podkładania ładunków wybuchowych na terenach kolejowych, a zwłaszcza anonimowych zgłoszeń takiego zdarzenia. Wprawdzie tylko znikoma ich część się potwierdza, jednakże kolej ponosi każdorazowo ogromne straty z tytułu sprawdzenia informacji i wymuszonych przerw w kursowaniu pociągów⁵. Wymierne straty ponosi też nierzadko sprawca, o czym najpewniej przekonał się pijany 21-latek, który pewnego letniego wieczoru wykręcił numer 997 z informacją, że na dworcu głównym w Gdańsku jest podłożona bomba. W efekcie dworzec ewakuowano, wstrzymano ruch pociągów i sprowadzono ekipę z psami, aby dokładnie przeszukać obiekt. Alarm okazał się fałszywy. Równocześnie inni funkcjonariusze pracowali nad ustaleniem personaliów dowcipnisia. Ten zapobiegliwie dzwonił z budki, jednak na niewiele mu się to zdało: dwie godziny po zakończeniu akcji ewakuacyjnej był już w rękach policji, miał we krwi jeszcze 1,5 promila alkoholu. Pozostało mu oczekiwać na oszacowanie spowodowanych strat, nie wspominając o wiszącej nad nim niczym miecz Damoklesa perspektywie nawet dwóch lat pozbawienia wolności⁶.

Zainteresowanie może wzbudzić wskazany w tabeli jednostkowy przypadek usiłowania zabójstwa, do którego doszło na stacji Gdańsk Główny pod koniec września 2010 roku. Wspólny patrol sokistów i policjantów ujął wówczas 30-letniego mężczyznę, który usiłował popełnić morderstwo poprzez okaleczenie nożem i poderżnięcie gardła leżącemu na rampie 55-latkowi. Ofierze udzielono pierwszej pomocy, a następnie przewieziono do szpitala, sprawca zaś został przekazany do komisariatu policji⁷.

Kradzieże

Następną kategorią czynów karalnych występujących na obszarach kolejowych są kradzieże na szkodę podróżnych w pociągach, na stacjach i przystankach osobowych; chodzi zarówno o kradzieże kieszonkowe, jak i bagaży oraz innych przedmiotów (tabela 3).

Ze statystyk SOK wynika, że sprawcami kradzieży są w 95 procentach mężczyźni: dorośli i nieletni. Spe-

Rok	Liczba zarejestrowanych przestępstw i wykroczeń	Wykrywalność w %
2012	380	16,8
2011	309	19,4
2010	295	20,0
2009	350	18,0
2008	611	20,1
2007	682	14,2
2006	565	18,2
2005	649	18,0
2004	524	23,1
2003	425	34,1
2002	325	51,4
2001	280	61,8
2000	328	52,7

Tabela 3. Statystyka kradzieży na szkodę podróżnych w pociągach, na stacjach i przystankach osobowych (lata 2000-2012)

Pierwszym obszarem zagrożeń, które mają wpływ na bezpieczeństwo pracowników i osób korzystających z usług kolei, są przestępstwa o charakterze: bandytyzmu, terroryzmu, zabójstwa i zgwałcenia



Rok	Kieszonkowe w pociągach	Bagażu w pociągach	Kieszonkowe na stacjach	Bagażu na stacjach
2012	188	133	37	22
2011	155	88	34	32
2010	114	105	38	38
2009	175	96	51	28

Tabela 4. Liczba wydarzeń z podziałem na rodzaje kradzieży (lata 2009-2012)

cialnością tych drugich jest między innymi wrywanie kobietom torebek z rąk, okradanie nietrzeźwych i osób starszych⁸. Większość kolejowych złodziei mieszka w pobliżu miejsca popełnienia przestępstwa, jednak część z nich to przestępcy wędrowni; przeważnie nie posiadają oni kwalifikacji zawodowych, stąd proceder, którym się zajmują, stanowi dla nich zasadnicze źródło dochodu. Józef Hałyk zwraca uwagę na istotne czynniki sprzyjające kradzieżom, a zarazem znacznie utrudniające pracę sokistom. Są nimi zwłaszcza: tłok, pośpiech, stan nietrzeźwości pokrzywdzonych, atmosfera anonimowości, jak i lekkomyślność ofiar⁹. W tych kategoriach przyczynowych mieści się przypadek z Częstochowy, gdzie policjanci zatrzymali 29-letniego mężczyznę, który okradł swego rówieśnika drzemiącego na peronie dworca PKP w oczekiwaniu na pociąg. Sprawca ściągnął na siebie uwagę służb mundurowych, gdy po północy biegł pobliską ulicą Piłsudskiego. Tamci zaskoczyli go, gdy za jedną z budek sprawdzał zawartość skradzionego portfela¹⁰.

W latach 2009-2012 nastąpił zasadniczy spadek – o połowę – liczby przypadków kradzieży. Z wypowiedzi st. insp. Pawła Boczka wynika, że może to być efekt czynności podejmowanych przez funkcjonariuszy grup operacyjno-interwencyjnych Straży Ochrony Kolei, którzy w ubiorze cywilnym prowadzą skuteczne działania w wybranych pociągach dalekobieżnych zagrożonych kradzieżami. Działalność prewencyjna podejmowana jest również na dworcach¹¹. Zauważmy jednak, że nie przekłada się to na wzrost wykrywalności sprawców, która od lat utrzymuje się w granicach 15-20 procent, a w porównaniu z danymi sprzed dekady uległa widocznemu zmniejszeniu.

Dane szczegółowe za ostatnie cztery lata wskazują, że do kradzieży dochodzi kilkakrotnie częściej w po-

ciągach niż na stacjach, a kradzież kieszonkowa przeważa nad przywłaszczeniem bagażu (tabela 4).

Układanie i podwieszanie przeszkód

W statystykach prowadzonych przez Straż Ochrony Kolei odnotowywane są przypadki układania przeszkód na torach, tudzież podwieszania ich na wiaduktach lub przewodach sieci trakcyjnej (tabela 5). Stanowią one poważne zagrożenie dla życia i zdrowia podróżnych oraz personelu, chociażby poprzez ryzyko wykolejenia składu. Sprawcami takich czynów są przeważnie osoby nieletnie. – W razie zatrzymania sprawcy grozi rozprawa przed sądem dla nieletnich, z czego rodzice i opiekunowie być może nie do końca zdają sobie sprawę – przestrzega Józef Hałyk¹². Poza poszukiwaniem silnych wrażeń przez niektórych osobników, motywem układania przeszkód na torach bywa też zamiar wymuszenia na maszyniście zatrzymania pociągu w celu dokonania kradzieży, czego nagminnie doświadczają przewoźnicy kolejowi na terenie województwa śląskiego¹³.

Wykrywalność takich zdarzeń jest dość niska, z uwagi na możliwość szybkiego oddalenia się sprawcy z miejsca (potencjalnego) wypadku; w ostatnich latach mieści się ona w granicach około 10 procent. W tym gronie pechowców znalazło się czworo nastolatków, którzy układali przeszkodę na trasie Ząbki – Zielonka. W porę zjawili się funkcjonariusze SOK, którzy usunęli niebezpieczną konstrukcję, a sprawców – dwóch chłopców i dwoje dziewcząt w wieku 11 i 12 lat – przekazali miejscowej policji. Do podobnego zdarzenia doszło na szlaku Piątkowo – Naramowice. Otóż sokiści z Poznania otrzymali informacje od dyżurnej ruchu o tym, że ktoś układa przeszkody na torach. Gdy przybyli na miejsce, wraz z psem służbowym, ujęli na gorącym uczynku trzech poznaniaków w wieku

Rok	Liczba zarejestrowanych przestępstw i wykroczeń	Wykrywalność w %
2012	337	8,6
2011	423	10,4
2010	286	12,2
2009	269	14,1
2008	311	18,0
2007	276	15,6
2006	230	12,6
2005	322	8,1
2004	338	16,6
2003	432	10,4
2002	332	9,9
2001	167	27,5
2000	216	29,6

Tabela 5. Statystyka układania i podwieszania przeszkód (lata 2000-2012)

15-16 lat. Ułożone przez nich przeszkody rozciągały się na długości blisko 15 metrów¹⁴.

Obrzucenia pociągów

Dość wysokie są statystyki obrzuceń pociągów kamieniami, mimo że w ciągu dekady uległy one aż czterokrotnemu zmniejszeniu (tabela 6). Zdarzenia z tej kategorii muszą budzić uzasadniony niepokój, gdyż oprócz strat finansowych niosą ze sobą zagrożenie życia lub zdrowia podróżnych i obsługi pociągu¹⁵, jak w zdarzeniu spod Piaseczna, gdzie doszło do obrzucenia pociągu relacji Pilawa – Radom, wskutek czego ranne zostały dwie pasażerki, wybito też kilka szyb. Kierownik pociągu zaalarmował policję, która przybyła w błyskawicznym tempie i złapała trzech 15-latków, którzy nie zdążyli się oddalić¹⁶. Matematycznym potwierdzeniem faktu, że obrzucenia składów pociągów stanowią realne niebezpieczeństwo, są dane Straży Ochrony Kolei z 2012 roku: na 577 zdarzeń tego rodzaju aż 481 niosło ze sobą określone następstwa¹⁷. Obrzucenia pociągów są poważnym problemem również w innych krajach europejskich¹⁸. Nie jest to też temat nowy¹⁹. Znamienne jest, że zatrzymani sprawcy właściwie nie są w stanie podać innej przyczyny swego zachowania niż zabawa²⁰.

Czynnikiem utrudniającym działania prewencyjne jest ograniczona wykrywalność omawianych zdarzeń. Odpada zatem ważny czynnik zapobiegający powrotom do przestępstwa, jakim jest nieuchronność kary. Szczęśliwie pewne rezultaty przynosi ukazywanie tragicznych następstw obrzucania pociągów kamieniami uczniom szkół różnego szczebla, umiejscowionych w pobliżu dokonywanych obrzuceń²¹. Tak też tłumaczy pozytywny trend w przywołanych statystykach rzecznik prasowy komendanta głównego SOK: funkcjonariusze prowadzą w sys-

Rok	Liczba zarejestrowanych przestępstw i wykroczeń	Wykrywalność w %
2012	577	5,7
2011	713	3,4
2010	612	2,9
2009	1 067	3,7
2008	1 314	4,3
2007	1 505	3,0
2006	1 419	4,0
2005	1 693	2,6
2004	2 202	3,3
2003	2 371	2,4
2002	2 136	3,9
2001	2 038	5,4
2000	2 245	3,9

Tabela 6. Statystyka obrzuceń pociągów kamieniami i innymi przedmiotami (lata 2000-2012)

temie cyklicznym szereg prelekcji w placówkach oświatowych, podczas których przekazywane są informacje między innymi na temat przestrzegania przepisów porządkowych obowiązujących na kolei, jak i konsekwencji prawnych wynikających z ich naruszenia. Głównym celem prowadzonej profilaktyki jest wskazanie prawidłowych zachowań i podniesienie świadomości osób młodych, które przeważnie są sprawcami tego typu czynów²².

Pobicia

Jeszcze jednym typem zdarzeń są rejestrowane przypadki pobicia sokistów oraz innych pracowników kolei na służbie, a także podróżnych – w pociągach oraz na stacjach i przystankach osobowych. Czynnikiem wywołującym tego rodzaju gwałtowne sytuacje bywa żądanie przez konduktora opłaty za bilet, kłótnia między pasażerami na różnym tle czy pozostawanie agresora pod wpływem alkoholu²³. Ilustracją niech będzie przypadek z Wielkopolski. Otóż konduktor pociągu relacji Poznań – Przemysł został niespodziewanie zaatakowany przez 28-letniego pijanego pasażera, który został poproszony o okazanie biletu do kontroli. Kierownik składu z miejsca powiadomił o zdarzeniu funkcjonariuszy SOK, wskutek czego krewkiego mężczyznę wyproszono z pociągu na stacji w Lesznie. To jednak nie koniec: na peronie pijany podróżny kopnął sokistę w brzuch, a po przewiezieniu na komendę policji rzucił się na mundurowego, łamiąc mu rękę. Otrzymał w zamian perspektywę pięciu lat pobytu za kratkami²⁴.

Liczba pobic odcyduje w ostatnich latach wokół setki, choć jeszcze przed 2010 rokiem było ich więcej (tabela 7).

Statystyki szczegółowe za lata 2009-2012 wskazują, że częściej ofiarami pobic bywają podróżni aniżeli



Stałą praktyką SOK jest prowadzenie wraz z innymi służbami działań prewencyjnych w trakcie przejazdu kibiców oraz uczestników imprez masowych

li pracownicy kolei, co najpewniej wynika z faktu, że tych pierwszych przewija się nieporównywalnie więcej na obszarach kolejowych niż tych drugich, choć oczywiście inne czynniki wiktymologiczne też mogą odgrywać tutaj pewną rolę (np. zmęczenie podróży czy samotne przemieszczanie się po dworcu czy peronie). Innych trwałych zależności nie da się wykazać, bowiem jednego roku częściej do takich zdarzeń dochodzi w pociągach, drugiego zaś – na stacjach; w zmienny sposób kształtują się również proporcje ofiar wśród pracowników kolei: raz pokrzywdzonymi są częściej sokiści, innym razem pozostali pracownicy, kiedy indziej jeszcze statystyki są mniej więcej zrównoważone (tabela 8).

Nie będzie czymś odkrywczym stwierdzenie, że rejestrowane są również wybryki chuligańskie. Wiąże się one z dewastacją taboru (wybijaniem szyb, niszczeniem osprzętu oświetlenia wagonów, siedzeń i tym podobnymi), stacji i innych obiektów kolejowych. Niesie to ze sobą wymierne straty finansowe. Znikomy odsetek ujęcia sprawców powoduje niestety, że pokrycie przez nich strat jest niewystarczające. Dodajmy, że stałą praktyką SOK jest prowadzenie wraz z innymi służbami działań prewencyjnych w trakcie przejazdu kibiców oraz uczestników imprez masowych. Podobnie było przed laty w okresie poboru i zwalniania żołnierzy służby zasadniczej²⁵.

Wnioski

Słabą stroną przedstawionych wyżej danych jest z pewnością fakt, że nie uwzględniają one przestępczości nierejestrowanej, co może zniekształcać wyniki prowadzonej analizy²⁶. Można się również zastanawiać, na ile dostrzegalny w ostatnich latach spadek liczby niektórych kategorii czynów karalnych

Rok	Liczba zarejestrowanych przestępstw i wykroczeń	Wykrywalność w %
2012	97	59,8
2011	108	75,9
2010	101	73,3
2009	130	70,8
2008	170	73,5
2007	156	75,0
2006	151	69,5
2005	187	80,2
2004	178	68,0
2003	154	70,1
2002	160	72,5
2001	153	66,7
2000	175	66,9

Tabela 7. Statystyka pobic osób (lata 2000-2012)

ma swe zasadnicze przyczyny w działaniach prewencyjnych funkcjonariuszy SOK, a na ile jest to wynik „kurczenia się” infrastruktury kolejowej bądź ilości przewożonych pasażerów, co teoretycznie wpływałoby na ograniczanie możliwości popełniania przestępstw i wykroczeń na obszarze kolejowym.

Aby choć częściowo rozwiązać te znaki zapytania, sięgnijmy po rocznik statystyczny z 2012 roku, w którym zawarto informację, że skala przewozu pasażerów w transporcie kolejowym uległa zmniejszeniu na przestrzeni ostatniej dekady. Oto dane z wybranych lat (liczbę pasażerów podano w tysiącach): 2011 rok – 263 609; 2010 rok – 261 314; 2005 rok – 258 110; 2000 rok – 360 687²⁷. Wynika z nich, że wyraźny spadek liczby podróżnych nastąpił między rokiem 2000 a 2005. Podobna tendencja występuje w przeliczeniu na pasażerokilometr²⁸. Istnieją wprawdzie podstawy dyskusji, czy spadek ten miał wpływ na zmniejszenie się statystyki przestępstw o charakterze bandytyzmu, gdyż na przełomie lat 2003 i 2004 nastąpiła faktycznie wyraźna poprawa bezpieczeństwa w tym zakresie, jednak istotne „tąpnięcie” w ilości pozostałych omówionych czynów karalnych przypada na okres od 2009 roku, co oznacza, że przedziały czasowe nie korelują tutaj ze sobą i nie sposób we wszystkich przypadkach powiązać obniżenia się liczby pasażerów ze spadkiem wskaźników przestępczości.

Możemy też próbować upatrywać przyczyny poprawy wskaźników bezpieczeństwa w fakcie związania się sieci komunikacyjnej. Długość eksploatowanych linii kolejowych kształtowała się następująco: 2011 rok – 20 228 km; 2010 rok – 20 228 km; 2005 rok – 20 253 km; 2000 rok – 22 560 km²⁹. (Co ciekawe, według danych spółki PKP PLK SA, na koniec 2011 roku było 19 299 km linii kolejowych³⁰ – pytanie

Rok	Funkcjonariusze SOK	Pracownicy kolejowi	Podróżni w pociągach	Podróżni na stacjach	Inni
2012	19	18	28	17	15
2011	19	22	22	30	15
2010	16	12	30	28	15
2009	20	17	32	38	23

Tabela 8. Liczba wydarzeń z podziałem na osoby, które zostały pobite (lata 2009-2012)



Ze statystyk SOK wynika, że sprawcami kradzieży są w 95 procentach mężczyźni: dorośli i nieletni. Specjalnością tych drugich jest między innymi wyrywanie kobietom torebek z rąk, okradanie nietrzeźwych i osób starszych

laika: skąd te niespełna tysiąc kilometrów różnicy w stosunku do danych GUS?) W przypadku tego parametru również największe wahnięcie nastąpiło w okresie 2000-2005, co sprawia, że względnej korelacji można się doszukiwać jedynie w przypadku wyartykułowanych wyżej obrzuceń pociągów (wyrażałaby się ona w zależności: dłuższe linie kolejowe – większy dostęp chuliganów do taboru; krótsze linie – dostęp mniejszy). W pozostałych przypadkach przestępstw i wykroczeń prowadzone przez nas analizy trzeba by było... skierować na inne tory. □

Literatura

W analizie danych wykorzystano następujące statystyki:

1. *Sprawozdanie z działalności SOK w roku 2012*, otrzymane w korespondencji elektronicznej w dniu 25 lutego 2012.
2. *Sprawozdanie z działalności SOK w roku 2011*, http://www.kgsok.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=2150&Itemid=87 (dostęp: 15 lutego 2013).
3. *Sprawozdanie z działalności SOK w roku 2010*, http://www.kgsok.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=898&Itemid=86 (dostęp: 15 lutego 2013).
4. *Sprawozdanie z działalności SOK w roku 2009*, http://www.kgsok.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=53&Itemid=79 (dostęp: 15 lutego 2013).
5. *Sprawozdanie z działalności SOK w roku 2008*, http://www.kgsok.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=52&Itemid=78 (dostęp: 15 lutego 2013).
6. *Statystyka ogólna w latach 2000-2007*, http://www.kgsok.pl/index.php?option=com_con

tent&view=article&id=51&Itemid=77 (dostęp: 15 lutego 2013).

- 1 J. Hałyk, *Straż Ochrony Kolei w służbie społeczeństwu*, Wydawnictwo KUL, Lublin 2012, s. 62.
- 2 Informacja uzyskana od st. insp. Pawła Boczka, rzecznika prasowego Komendanta Głównego Straży Ochrony Kolei, w dniu 22 lutego 2013.
- 3 J. Hałyk, dz. cyt., s. 65.
- 4 Tamże.
- 5 J. Hałyk, dz. cyt., s. 64-65.
- 6 *Rozrywkowy gość*, „Raport Nadmorski”, 28 lipca – 11 sierpnia 2011, nr 11 (23), s. 10.
- 7 Informacja uzyskana od st. insp. Pawła Boczka, 22 lutego 2013.
- 8 J. Hałyk, dz. cyt., s. 65.
- 9 Archiwum Komendy Głównej SOK; J. Hałyk, dz. cyt., s. 65.
- 10 SU, *Częstochowa: Zatrzymali kieszonkowca*, „Dziennik Zachodni”, 8 listopada 2010, nr 261, s. 12.
- 11 Informacja uzyskana od st. insp. Pawła Boczka, 22 lutego 2013.
- 12 J. Hałyk, dz. cyt., s. 71.
- 13 Tamże.
- 14 *Układali przeszkody na torach*, „Serwis Prasowy”, 10 października 2011, nr 203, s. 14.
- 15 J. Hałyk, dz. cyt., s. 66.
- 16 K. Trammer, *Młodzi bandyci. Wandalizm*, „Z Biegiem Szyń” 2003, nr 4 (6), s. 2.
- 17 *Sprawozdanie z działalności SOK w roku 2012*, otrzymana w korespondencji elektronicznej w dniu 25 lutego 2012.
- 18 J. Hałyk, dz. cyt., s. 66.
- 19 Notatka prasowa sprzed drugiej wojny światowej: *Kamieniami obrzucili pociąg pod Zawierciem*, „Goniec Częstochowski”, 26 października 1937, nr 247, s. 3.
- 20 J. Hałyk, dz. cyt., s. 66.
- 21 Tamże.
- 22 Informacja uzyskana od st. insp. Pawła Boczka, 22 lutego 2013.
- 23 J. Hałyk, dz. cyt., s. 66.
- 24 DR, *Agresywny pasażer*, „Super Express”, 4 stycznia 2012, nr 3, s. 10.
- 25 J. Hałyk, dz. cyt., s. 67.
- 26 Tamże, s. 63.
- 27 *Dział XVIII. Transport i łączność*, „Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej” 2012, s. 527.
- 28 Tamże.
- 29 Tamże, s. 523.
- 30 *Infrastruktura kolejowa*, <http://www.plk-sa.pl/linie-kolejowe/siec-linii-kolejowych-w-polsce/infrastruktura-kolejowa/> (dostęp: 20 lutego 2013).