

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

Jak PKP Intercity krzyżuje plany zagranicznym przewoźnikom, którzy chcą wjechać na polskie tory



REGIOJET

STUDENT | AGENCY

**PKP POCZUŁO
ODDECH
KONKURENCJI**

PROJEKTY

Bardzo długa rewitalizacja bardzo krótkiej linii

Pociągi nad Zalew Zegrzyński dotrą najwcześniej dopiero jesienią 2022 r. Choć obecnie nieczynna jednotorowa linia Wieliszew – Zegrze ma tylko 3,5 km długości, to prace nad projektem i roboty budowlane mają potrwać w sumie dwa i pół roku. Przetarg na zaprojektowanie i wykonanie rewitalizacji linii spółka PKP Polskie Linie Kolejowe ogłosiła na początku października 2019 r. Firmy zainteresowane tym kontraktem mogą składać swoje oferty do 20 listopada 2019 r.

Jak informuje Martyn Jandula z PKP PLK, zawarcie umowy ze zwycięzcą przetargu planowane jest na początku drugiego kwartału 2020 r. Od tego momentu wyłoniony wykonawca będzie miał na zrealizowanie zadania aż 29 miesięcy. Pierwszych 12 miesięcy to czas przewidziany na opracowanie projektu oraz uzyskanie pozwolenia na budowę i innych decyzji administracyjnych. Roboty na linii mają rozpocząć się dopiero wiosną 2021 r. – w ich zakres wejdzie wymiana toru i podtorza, budowa dwóch rozjazdów, montaż sieci trakcyjnej i urządzeń sterowania ruchem, remont czterech przejazdów przez tory oraz wybudowanie trzech peronów (jednego na nowym przystanku Wieliszew Osiedle i dwóch na stacji w Zegrzu). Na linii nie ma większych obiektów inżynierskich – jedynie dwa małe przepusty. – *Po zakończeniu robót konieczny jest czas na uzyskanie dla linii dopuszczenia do eksploatacji* – mówi Jandula.

Inwestycja została przewidziana do realizacji w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020. Zarządzający programem samorząd nie jest zadowolony z tempa działań PKP PLK, zwłaszcza że decyzję o rewitalizacji linii Wieliszew – Zegrze podjęto w lutym 2015 r. – *Wielokrotnie wyrażaliśmy głębokie zaniepokojenie w związku z kolejnymi wnioskami o przesunięcie okresu realizacji projektu* – nie ukrywa Marta Milewska z samorządu województwa mazowieckiego. Spółka PKP PLK tłumaczyła władzom regionu, że problemy wyniknęły z niedoszacowania kosztów projektu, wzrostu cen na rynku budowlanym, wydłużenia procedury uzyskania decyzji środowiskowej oraz zmian w koncepcji. – *Zarząd województwa kilkakrotnie na wniosek PKP PLK podejmował decyzje o zwiększeniu kwot dofinansowania, uelastycznieniu wymagań w zakresie dokumentacji oraz uproszczeniu procesów prowadzących do zawarcia umów o dofinansowanie projektów kolejowych* – mówi Milewska.

Gdy wreszcie rewitalizacja linii się zakończy, nad Zalew Zegrzyński pojadą pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej: – *Planujemy obsługę linii do Zegrza z częstotliwością co 30 min., z możliwością przejścia na cykl 60-minutowy w godzinach i dniach mniejszego zainteresowania przewoźnikami* – mówi Tomasz Kunert z Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie. ●

REGION

Płock wypada z planu transportowego

Ministerstwo Infrastruktury wycofuje się z planów włączenia Płocka w sieć połączeń dalekobieżnych. Plan transportowy przyjęty przez resort w 2016 r. określał jako pożądane skierowanie od 2020 r. do Płocka trzech-czterech pociągów PKP Intercity dziennie. Nim to jednak nastąpiło, jesienią 2019 r. w ministerstwie powstała nowa wersja planu transportowego, która ma wejść w życie na początku 2020 r. Nowy dokument – określający rozwój sieci połączeń PKP Intercity w perspektywie do 2029 r. – już w ogóle nie przewiduje skierowania pociągów dalekobieżnych do Płocka. Ani w scenariuszu podstawowym, ani nawet w scenariuszu pożądanym, którego wdrożenie uzależnione jest od zwiększenia dotacji z budżetu państwa.

Liczący 120 tys. mieszkańców Płock utracił połączenia dalekobieżne w 2007 r., wraz z ostatnim odjazdem pociągu pospiesznego „Koziołek” do Poznania. Od tego czasu Płock jest obsługiwany tylko przez Koleje Mazowieckie, które zapewniają połączenia do Kutna i Sierpca oraz jeden dziennie pociąg do Warszawy (to jedyne miasto większe od Płocka, do którego płożącianie mogą dojechać pociągiem bez przesiadki).

Przypomnijmy, że w 2016 r. Urząd Transportu Kolejowego zwrócił się do Ministerstwa Infrastruktury z wnioskiem, aby sieć połączeń dalekobieżnych nie pomijała żadnego miasta liczącego co najmniej 100 tys. mieszkańców. W tamtym czasie spółka PKP Intercity w ramach analiz nad możliwościami rozwoju oferty przewozowej rozważała objęcie Płocka siecią swoich połączeń poprzez uruchomienie pociągu InterCity relacji Kraków – Łódź – Kutno – Płock. ●

● Okładka „Z Biegiem Szyn” z początku 2018 r.

KORUPCJA

Senacki pakt z Kogutem

Zdobycie mandatu senatora na kolejną kadencję było dla Stanisława Koguta najpewniejszym sposobem na uniknięcie aresztowania.

Przypomnijmy, w grudniu 2017 r. Prokuratura Regionalna w Katowicach przesłała do senatu wniosek o zgodę na aresztowanie senatora Koguta. Śledczy ustalili bowiem, że Kogut przyjął trzy łapówki: 1 mln zł za wywarcie wpływu na krakowskich urzędników, by w interesie dewelopera zrezygnowali z wpisania do rejestru zabytków hotelu Cracovia, 24 tys. zł za pośrednictwo w załatwieniu skazanemu gangsterowi zamiany odsiadki w więzieniu na odbywanie kary w systemie półotwartym oraz 170 tys. zł za wywarcie wpływu na prezesa i członków zarządu PKP, by podjęli decyzję korzystną dla jednej z krakowskich firm.

Kogut, w latach 1992-2005 działacz sekcji krajowej kolejarzy „Solidarności”, przez lata był szarą eminencją polskiej kolei. Pod koniec lat 90. założył Fundację Pomocy Osobom Niepełnosprawnym.

19 stycznia 2018 r. w senacie odbyło się głosowanie nad wnioskiem prokuratury – senatorowie nie zgodzili się na aresztowanie Koguta. W tej sytuacji prokuratorzy mogli jedynie przedstawić mu zarzuty i puścić do domu.

Wydawało się, że wybory 13 października 2019 r. zapewnią Kogutowi immunitet na kolejne cztery lata. Kogut wystartował z własnego komitetu, zaś partia Prawo i Sprawiedliwość – z której Kogut został wykluczony po wybuchu afery korupcyjnej – miała problem z wystawieniem w sęddecko-gorlickim okręgu wyborczym nowego kandydata do senatu. Półtora miesiąca przed wyborami z kandydowania wycofała się „z powodów osobistych” małopolska działaczka PiS Marta Mordarska. Wtedy PiS wystawił kandydatkę radnego powiatu nowosądeckiego Wiktora Durlaka.

Koalicja Obywatelska, Lewica i Polskie Stronnictwo Ludowe w ogóle nie wystawiły kontrkandydata dla Stanisława Koguta. Partie opozycyjne zawierając pakt senacki, ustaliły, że w każdym ze 100 okręgów wyborczych do senatu wystawią po jednym wspólnym kandydacie. Za zgłoszenie kandydata w okręgu sęddecko-gorlickim odpowiadała Lewica: dwa miesiące przed wyborami poinformowano, że kandydatem będzie mieszkający na Sąddecku Rafał Skąpski, w latach 2001-2004 wiceminister kultury w rządzie Sojuszu Lewicy Demokratycznej. Choć zebrano odpowiednią liczbę podpisów potrzebnych do zarejestrowania kandydaty, to finalnie Skąpski nie został zgłoszony.

Ostatecznie z okręgu sęddecko-gorlickiego do senatu wystartowali tylko były członek PiS Stanisław Kogut oraz należący do PiS Wiktor Durlak, który, nawiasem mówiąc, w przeszłości pracował w fundacji Koguta i był jego asystentem. 13 października 2019 r. Durlak zdobył 107,1 tys. głosów, a Kogut 70,4 tys. głosów. To oznacza, że 12 listopada 2019 r., w momencie końca kadencji senatu 2015-2019, Kogut traci immunitet.

Prokuratura nie zakończyła swoich działań. – *Śledztwo zostało przedłużone do 17 maja 2020 r. i prowadzone jest w dalszym ciągu bardzo dynamicznie. W ostatnim czasie przesłuchano kilkadziesiąt świadków* – powiedziała dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Katarzyna Żoła z Prokuratury Regionalnej w Katowicach. ●



ŁUDZIE

Krzysztof Celiński w PKP PLK

Krzysztofowi Celińskiemu – byłem prezesowi PKP, który ma na sumieniu likwidację tysięcy kilometrów linii kolejowych – powierzono nową misję. We wrześniu 2019 r. zarząd spółki PKP Polskie Linie Kolejowe powołał 69-letniego Celińskiego na stanowisko przewodniczącego rady przewoźników. Rada jest ciałem doradczym powołanym w 2011 r. w celu poprawy jakości współpracy spółki PKP PLK z przewoźnikami.

– Krzysztof Celiński został powołany na przewodniczącego rady z uwagi na jego wiedzę z zakresu kolejnictwa oraz wieloletnie doświadczenie zawodowe w branży kolejowej – wyjaśnia rzecznik prasowy PKP PLK Mirosław Siemieniec.

Przypomnijmy, to w czasie, gdy Celiński był prezesem PKP, pamiętnego 3 kwietnia 2000 r. jednocześnie zlikwidowane zostały połączenia na 1028 km linii kolejowych (wówczas członkiem zarządu PKP był Krzysztof Mamiński, od 2016 r. pełniący funkcję prezesa PKP). Jako szef PKP Intercity Celiński w 2009 r. przeprowadził duże cięcia w sieci połączeń dalekobieżnych. Na portalu LinkedIn Krzysztof Celiński wśród swoich najważniejszych osiągnięć z czasów kierowania PKP wymienia redukcję zatrudnienia. ●

POLITYKA

Najbardziej kolejowy okręg wyborczy

Spośród 241 523 głosów oddanych w okręgu wyborczym nr 20 na Prawo i Sprawiedliwość, Andrzej Bittel otrzymał jedynie 1566.

Bittel – od 2016 r. wiceminister infrastruktury ds. kolei – w wyborach odbywających się 13 października 2019 r. ubiegał się o mandat posła w okręgu, na który składają się powiaty nowodworski, legionowski, wołomiński, otwocki, piaseczyński, pruszkowski, grodziski i warszawski zachodni. Okręg ten cechuje się największym w Polsce udziałem codziennych pasażerów kolei wśród mieszkańców.

Podczas kampanii wiceminister chciał pokazać, że jest twarzą modernizacji kolei w aglomeracji warszawskiej – w ciągu dwóch tygodni przed wyborami Bittel starał się nie opuścić żadnego wydarzenia. Był przy podpisaniu na stacji Grodzisk Mazowiecki Radońska umowy na dofinansowanie budowy drugiego toru na linii WKD do Podkowy Leśnej. Pojawił się w Zegrzu, gdy prezes spółki PKP PLK informował lokalne media o ogłoszeniu przetargu na rewitalizację linii nad Zalew Zegrzyński. Do Otwocka przyjechał z szefem PKP zapowiedzieć remont dworca. Zapowiedział również prace nad uruchomieniem połączeń kolejowych do Konstancina-Jeziorny oraz informował o otwarciu ciągu pieszo-rowerowego pod torami w Jasienicy.

Swoją kampanią – która ograniczyła się głównie do udziału w spotkaniach dla oficjeli i dziennikarzy – wiceminister nie przekonał zbyt wielu wyborców. W Jasienicy Andrzej Bittel zdobył jedynie cztery spośród 982 głosów oddanych tu na PiS. W Otwocku uzyskał 77 głosów, w Grodzisku Mazowieckim – 58, a na terenie miasta i gminy Konstancin-Jeziorna – 36. W Zegrzu na Bittela nie zagłosował nikt.

W okręgu nr 20 kandydował też Dariusz Grajda, wiceprezes Kolei Mazowieckich i działacz Polskiego Stronnictwa Ludowego: z 51 484 głosów oddanych w tym okręgu na PSL, Grajda zdobył 1588 (z czego aż 595 w gminie Celestynów, w której mieszka). Grajdzie także nie udało się zostać posłem. ●



● Okręg wyborczy nr 20 na tle województwa mazowieckiego.



● Andrzej Bittel.

● Zespół trakcyjny Impuls 2 o napędzie elektrycznym i spalinowym.



TABOR
Pociąg z dodatkową energią

Na odbywających się pod koniec września 2019 r. gdańskich targach Trako koncern Newag zaprezentował zespół trakcyjny Impuls 2 wyposażony jednocześnie w silniki elektryczne i w silniki spalinowe. Trzyczłonowy Impuls 2 – mogący przewieźć 330 pasażerów, z czego 160 na miejscach siedzących – to pierwszy wyprodukowany w Polsce pociąg spalinowo-elektryczny. Po premierze na targach zespół został wysłany na badania homologacyjne, będące warunkiem dopuszczenia pojazdu do eksploatacji.

Skład Impuls 2 podczas pracy silnika spalinowego może osiągać standardową dla szynobusów prędkość maksymalną to 120 km/h. Przy zasilaniu energią elektryczną ten sam pociąg może rozpędzić się do 160 km/h, cechując się przy tym znacznie większym przyspieszeniem rozruchu. To stworzy możliwość bardziej efektywnego wykorzystania parametrów infrastruktury i skrócenia czasów jazdy w relacjach, do obsługi których – mimo że częściowo przebiegają odcinkami zelektryfikowanymi – kierowane są obecnie szynobusy. Przykładowo obsługiwany szynobusem z prędkością maksymalną 120 km/h pociąg Kolei Mazowieckich relacji Czeremcha – Siedlce – Warszawa jedzie od Siedlec linią zelektryfikowaną, na której możliwe jest osiągnięcie prędkości 160 km/h. Podobna sytuacja ma miejsce między innymi na trasach Nysa – Brzeg – Wrocław czy Żary – Legnica – Wrocław.

Wykorzystanie taboru dwunapędowego może jednocześnie zapewnić większą elastyczność w kształtowaniu oferty przewozowej, umożliwiając tworzenie nowych relacji bezpośrednich i eliminowanie przesiadek w punktach sieci kolejowej, gdzie linie zelektryfikowane stykają się z liniami niezelektryfikowanymi.

Zainteresowanie taborom spalinowo-elektrycznym wyraziły już Koleje Dolnośląskie i władze województwa zachodniopomorskiego. ●

KSIAŻKA

Nie zdążę

Ta książka powstawała 21 miesięcy. Przez ten czas jej autorka Olga Gitkiewicz przejechała 2,2 tys. km busami, 34 tys. km pociągami, 3,4 tys. km samochodem oraz przeszła 3 tys. km na piechotę.

„Nie zdążę” to reportaż o transporcie publicznym w Polsce. O tych, którzy go tworzą – menedżerach spółek kolejowych, dyspozytorach, maszynistach, drużynach konduktorskich czy kierowcach busów. O aktywistach i pasjonatach, którzy walczą o poprawę rozkładu jazdy czy sami z siebie odmalowują przystanki. O użytkownikach transportu – uczniach budzących się o godz. 5.00, aby dotrzeć do szkoły na godz. 8.00, o protestujących, by pociągi nie przejeżdżały przez ich wieś bez postojów czy o uciekaniu ze spotkań, żeby zdążyć na ostatni kurs do domu. „Nie zdążę” to książka również o władzach odpowiedzialnych za organizację transportu, które potrafią zapytać: „Czy to jest prawdziwy, rzeczywisty problem?”. ●



Burmistrz Kozienic Piotr Kozłowski wraz ze swoim zastępcą Mirosławem Pułkowskim przyjechali 19 września 2019 r. do Warszawy i w siedzibie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe spotkali się z prezesem Ireneuszem Merchem, by przekonać go do wizji powrotu Kozienic na mapę połączeń kolejowych. Nie minęły dwa tygodnie i szef PKP PLK zjawił się w kozienickim ratuszu.

Mniej więcej

1 października 2019 r. burmistrz i prezes PKP PLK podpisali list intencyjny o współpracy na rzecz powstania linii kolejowej łączącej Kozienice z magistralą Radom – Warszawa.

List intencyjny świetnie wpisał się w kampanię przed wyborami odbywającymi się 13 października 2019 r. Na złożenie podpisów licznie przybyli politycy Prawa i Sprawiedliwości. – *Bardzo ważne jest, żeby współpraca między samorządem a rządem układała się bardzo dobrze. Ta inwestycja, która dzisiaj, jestem przekonana, właśnie się rozpoczyna i będzie miała swój finał za kilka lat, jest tego przykładem* – mówiła posłanka PiS Anna Kwiecień, a lider partii w okręgu radomskim Marek Suski podał już nawet czas przejazdu: – *Będziemy mogli mniej więcej w godzinę dojechać z Kozienic do Warszawy. Może troszkę szybciej.*

Lokalne media połknęły haczyk. Portal Kozienice24.pl zamieścił artykuł pod takim tytułem: „Z Kozienic do Warszawy poniżej godziny. Podpisano list intencyjny w sprawie budowy nowej linii kolejowej”.

Zakładamy, że rozpoczniemy

List intencyjny nie dotyczy budowy linii. Burmistrz Kozienic i prezes PKP PLK zadeklarowali współpracę przy tworzeniu koncepcji określającej możliwości powstania nowej linii. Zgodnie z zapisami listu, koncepcję programowo-przestrzenną ma zamówić i sfinansować Urząd Miasta w Kozienicach, zaś udział spółki PKP PLK ma jak na razie sprowadzić się jedynie do wyrażenia opinii na temat koncepcji.

Prawie miesiąc po uroczystości podpisania listu intencyjnego spytaliśmy w kozienickim ratuszu, jakie są postępy w sprawie. – *Na obecnym etapie planujemy rozpoczęcie procedury przetargowej na opracowanie koncepcji* – odpowiedziała pod koniec października 2019 r. Jolanta Piasek z Urzędu Miasta w Kozienicach, zastrzegając, że jest za wcześnie na mówienie o szczegółach.

Z podawaniem szczegółowych deklaracji nie ma problemu prezes PKP PLK: przed złożeniem podpisu na liście intencyjnym Ireneusz Merchel wyliczył, że nowa linia zostanie otwarta pod koniec 2025 r.: – *Zakładamy, że w połowie przyszłego roku rozpoczniemy przetarg na dokumentację projektową, która powinna powstać w ciągu trzech lat. Czyli za cztery lata wchodzimy na plac budowy i za następne dwa jedziemy pociągiem z Kozienic do Warszawy.*

Merchel ma mi władze Kozienic zupełnie nierealnymi terminami. Przepomnijmy tylko, że 441-stronicową koncepcję linii Płock – Modlin opracowano w 2011 r. na zlecenie samorządu województwa mazowieckiego,

Którędy wróci kolej?

Grupa PKP zabrała się za wyprzedawanie terenu nieczynnej stacji w Kozienicach. Tymczasem władze miasta chcą powrotu kolei



• *Odcięty wyjazd ze stacji Janików na nieczynną linię do Kozienic. Przywrócenie do życia tej dwukilometrowej odnogi to najszybszy sposób na uruchomienie połączeń kolejowych.*

który liczył, że linia powstanie w 2020 r. Spółka PKP PLK po dziś dzień nie zabrała się za tworzenie studium wykonalności, nie wspominając już o zleceniu dokumentacji projektowej. Spółka nie ma doświadczenia w budowie nowych linii kolejowych dłuższych niż kilkukilometrowe łącznice czy odnogi do lotnisk. Być może więc nikt jeszcze nie uświadomił sobie, że torów z Kozienic do linii Radom – Warszawa nie da się wytyczyć bez wkraczania na obszary Natura 2000 Ostoja Kozienicka i Puszcza Kozienicka. Procedury środowiskowe mogą wydłużyć nie tylko przygotowanie inwestycji, ale także jej realizację (np. zakaz prowadzenia prac budowlanych w okresie lęgowym ptaków).

Brakujące dwa kilometry

Pociągu, który miałby dotrzeć do miasta nową linią o długości około 35 km, kozieniczanie mogą się nie doczekać. Istnieje jednak bardziej realna możliwość powrotu połączeń kolejowych do Kozienic.

Wzdłuż zachodniej granicy miasta biegnie linia kolejowa, która łączy linię Radom – Dęblin z największą w Polsce elektrownią na węgiel kamienny zlokalizowaną w Świerżach Górnych na północ od Kozienic. Od tej linii w Janikowie odłączyła się dwukilometrowa odnoga do miasta – niewykorzystywana w ruchu pasażerskim już od 1969 r., a w ruchu towarowym od 2000 r. Od tego czasu na krótkiej linii wbiegającej do Kozienic spółka PKP PLK zdjęła sieć trakcyjną, zezwoliła na zaasfaltowanie jednego przejazdu, natomiast tor zarósł krzewami i drzewami.

Problem ponadto w tym, że w połowie 2019 r. w ramach przebudowy układu torowego stacji Janików odcięto wyjazd na

odnogę do Kozienic. Następnie we wrześniu 2019 r. warszawski Oddział Gospodarowania Nieruchomościami PKP przystąpił do wyprzedawania terenu nieczynnej stacji kolejowej w Kozienicach. Z pięciu działek pierwsze dwie o łącznej powierzchni 1,4 hektara sprzedano 7 października 2019 r., a więc dokładnie tydzień po podpisaniu listu intencyjnego w sprawie powrotu kolei do Kozienic. Rzecznik prasowy PKP Michał Stilger odmawia podania informacji, kto za 883 tys. zł nabył dwie działki: – *Ujawnienie danych wygrywającego przetarg mogłoby wpłynąć na prowadzoną przez niego działalność gospodarczą.*

Teren stacji w Kozienicach znajduje się 1,3 km od centrum miasta. Sprzedaż działek, – wymagająca uzyskania zgody Ministerstwa Infrastruktury – spowoduje, że końcowy punkt nieczynnej odnogi do Kozienic o kilkaset metrów oddali się od centrum.

Rewitalizacja niewykorzystywanej obecnie dwukilometrowej linii łączyłaby Kozienice z istniejącą siecią kolejową, stwarzając możliwość uruchomienia pociągów znacznie szybciej niż w wyniku wybudowania całkowicie nowej linii. Według wycień Klubu Miłośników Kolei w Radomiu, trasę z Radomia do Kozienic pociągi przyspieszone z postojami w Jedlni-Letnisku, Pionkach Zachodnich i Garbatce-Letnisku pokonałyby w 40 min. – to o kwadrans szybciej niż busy. Natomiast połączenie Kozienic z Warszawą mogłyby zapewnić pociągi przyspieszone przez Dęblin, Pilawę i Otwock, które – po zakończeniu trwającej obecnie modernizacji tego ciągu – byłyby w stanie dotrzeć do stolicy w około 1 godz. 40 min.

KAROL TRAMMER

PKP poczuło oddech konkurencji

Jak PKP Intercity krzyżuje plany zagranicznym przewoźnikiem, którzy chcą wjechać na polskie tory

Czescy prywatni przewoźnicy Leo Express i RegioJet zapowiedzieli, że chcą uruchomić pociągi z Pragi przez Ostrawę, Kraków, Rzeszów i Przemyśl do położonego na zachodzie Ukrainy miasta Mościska, do którego dociera linia normalnotorowa.

Plany te postanowiła uprzedzić spółka PKP Intercity, która w grudniu 2019 r. we współpracy z państwowymi przewoźnikami z Austrii i Czech wprowadza dwa nowe połączenia: TLK „Galicja” relacji Ostrawa – Katowice – Kraków – Rzeszów – Przemyśl oraz InterCity „Porta Moravica” relacji Graz – Wiedeń – Ostrawa – Katowice – Kraków – Rzeszów – Przemyśl. Pociągi te mają zapewnić Urzędowi Transportu Kolejowego pretekst do wydania firmom RegioJet i Leo Express decyzji zakazujących wytrasowania połączeń z Pragi do Mościsk przez Polskę.

Operacja „Galicja”

W Polsce od 2016 r. przewoźnicy chcą uruchomić pociągi bez dotacji z budżetu państwa czy budżetów samorządów, muszą najpierw uzyskać decyzję przyznającą otwarty dostęp do infrastruktury kolejowej. Przed wydaniem takiej decyzji Urząd Transportu Kolejowego sprawdza jednak, czy nowe połączenia nie zagrażą równowadze ekonomicznej połączeń dotowanych.

Pociągi TLK „Galicja” i InterCity „Porta Moravica” będą na polskim odcinku objęte dofinansowaniem z budżetu państwa. W tej sytuacji UTK może uznać, iż połączenia planowane do uruchomienia przez firmy Leo Express i RegioJet mają być nakierowane głównie na przewóz pasażerów na terenie Polski i w związku z tym negatywnie odbijają się na wynikach pociągów „Galicja” i „Porta Moravica”, a także innych dotowanych połączeń PKP Intercity kursujących między Śląskiem, Małopolską i Podkarpaciem.

Pięcioletnia walka, jaką Leo Express musiał stoczyć z UTK przed uruchomieniem w lipcu 2018 r. pociągu relacji Praga – Kraków, pokazała, że polski organ robi co może, by nie dopuścić do pojawienia się konkurencji dla PKP Intercity.

Przyzwyczajenia pasażerów

Niemieckiej firmie Arriva Urząd Transportu Kolejowego nie pozwolił na uruchomienie komercyjnych pociągów na trasach Warszawa – Kraków, Warszawa – Łódź, Warszawa – Poznań czy Wrocław – Poznań – Szczecin. Odmowę urząd uzasadnił tym, że nowe połączenia... „zaburzyłyby regularność obecnych przewozów” oraz spowodowałyby „spadek poziomu dostosowania układu połączeń do oczekiwań i przyzwyczajenia pasażerów”.

Dotychczasowa praktyka pokazuje, że sposobem na uzyskanie otwartego dostępu jest wnioskowanie o uruchomienie połączeń na trasach, które nie są obsługiwane przez



• Pociąg prywatnego przewoźnika RegioJet w drodze z Ostrawy do Pragi. Czeska firma nie ukrywa, że chce wjechać na polskie tory.

PKP Intercity. Spółce Przewozy Regionalne urząd pozwolił wprowadzić komercyjny pociąg w relacji Wrocław – Częstochowa – Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski. Firmie Arriva udało się z kolei otrzymać decyzje pozwalające uruchomić pociągi na trasach Katowice – Częstochowa – Zduńska Wola – Bydgoszcz – Trójmiasto – Wejherowo czy Szczecin – Krzyż – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Olsztyn. Według zasad określonych w planie transportowym Ministerstwa Infrastruktury, pociąg kursujący ze Szczecina do Olsztyna przez Bydgoszcz nie znalazłby się w sieci połączeń PKP Intercity, gdyż trasa każdego pociągu tej spółki powinna biec przez przynajmniej jedno z siedmiu poniższych miast: Warszawa, Kraków, Łódź, Wrocław, Poznań, Gdańsk, Katowice.

Konkurencja bez gwarancji

Wbrew panującej w UTK tendencji, aby zagranicznych przewoźników nie wpuszczać na ciągi łączące największe polskie miasta, firmie Arriva udało się uzyskać decyzję przyznającą otwarty dostęp dla połączeń, których trasy miałyby przebiegać magistralą łączącą Trójmiasto z Warszawą. Sekret tkwił przede wszystkim w zaproponowaniu relacji dłuższej niż sam odcinek Trójmiasto – Warszawa: Arriva złożyła wniosek dotyczący trasy z jednej strony biegnącej od Wejherowa przez Redę i Rumię (te trzy miasta leżące na północ od Trójmiasta liczą w sumie 125 tys. mieszkańców), z drugiej strony docierającej aż do stacji Warszawa Lotnisko Chopina.

Zgodnie z decyzją UTK, Arriva będzie mogła wprowadzić pociąg relacji Wejherowo – Warszawa Lotnisko Chopina od grudnia 2020 r. Otrzymanie decyzji przyznającej otwarty dostęp nie obliży wnioskującego

przewoźnika do uruchomienia połączeń, ale jednocześnie nie daje też gwarancji, że wprowadzenie połączeń będzie możliwe.

Warunkiem uruchomienia pociągu jest umieszczenie pociągu w rozkładzie jazdy. Tu zaczyna się rola spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, będącej dla PKP Intercity spółką-siostrą w ramach Grupy PKP. Zgodnie z „Regulaminem sieci” PKP PLK, w procesie konstrukcji rozkładu jazdy pierwszeństwo przysługuje pociągom objętym dotacjami z budżetu państwa lub samorządów.

Bitwa o lotnisko

Tak się składa, że spółka PKP Intercity postanowiła od grudnia 2019 r. rozszerzyć swoją sieć połączeń o pociągi relacji Łódź Fabryczna – Warszawa Lotnisko Chopina. Nowe połączenia z i do Łodzi – objęte dofinansowaniem z budżetu państwa – nie będą docierać na żaden z trzech głównych warszawskich dworców. Sześć pociągów dziennie wjedzie do stolicy zawiłą trasą: na położonym na granicy Piastowa i Warszawa posterunku odgałęźnym Józefinów odbiją w kierunku przystanku Warszawa Gołębki i następnie wjadą na stację Warszawa Główna Towarowa, skąd czterokilometrową łącznicą dowłoką się z prędkością 40 km/h do posterunku odgałęźnego Warszawa Aleje Jerozolimskie, z którego – z postojami na przystankach Warszawa Rakowiec i Warszawa Służewiec – skierują się na podziemną stację Warszawa Lotnisko Chopina, dotychczas obsługiwaną tylko przez Koleje Mazowieckie i warszawską Szybka Kolej Miejską.

Jedynie z nowych połączeń PKP Intercity, które mają szansę na najwyższe zadowalającą frekwencję, to pociąg docierający do Warszawy przed godz. 9.00 oraz pociąg odjeżdżający z Warszawy po godz. 17.00 – one mogą spotkać się z zainteresowaniem mieszkańców Skierniewic i Żyrardowa pracujących na Służewcu, warszawskiej dzielnicy biurowej zwanej Mordorem. Generalnie jednak pociągi łączące Łódź ze stołecznym lotniskiem nie będą odpowiadać na potrzeby pasażerów z linii łódzkiej, którzy w przytłaczającej większości chcą dotrzeć nie na obrzeża Warszawy, lecz do jej centrum. Osoby jadące raz na jakiś czas na warszawskie lotnisko nie zapełnią składów Pesa Dart liczących po 354 miejsca siedzące.

Spółka PKP Intercity, rozszerzając swoją sieć o pociągi na trasie Łódź Fabryczna – Warszawa Lotnisko Chopina, skupiła się na czym innym niż oczekiwania pasażerów. Mówi się, że wprowadzenie tych połączeń miało na celu zajęcie wolnego miejsca na torach stacji Warszawa Lotnisko Chopina. W efekcie za rok spółka PKP PLK będzie mogła odmówić firmie Arrivie wytrasowania jej komercyjnych pociągów do i z tej stacji.

KAROL TRAMMER

Na przystanku Krasnołaka pociągi zatrzymały się po raz ostatni w październiku 2018 r. Następnie ruch na linii Działdowo – Olsztyn został wstrzymany na czas realizacji prac modernizacyjnych. Pociągi powrócą na ten ciąg w połowie grudnia 2019 r. Przez Krasnołakę pociągi przejadą jednak bez postoju. Modernizacja objęła bowiem likwidację tego przystanku: rozbiórkę peronów i dojsć oraz demontaż latarni i tablic informacyjnych. – *Po przeanalizowaniu z przewoźnikami potoków podróży nie stwierdzono zasadności utrzymania tego przystanku, który znajduje się w znacznej odległości od zabudowań* – mówi Mirosław Siemieniec, rzecznik prasowy spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

Realizowane przez PKP PLK przedsięwzięcia modernizacyjne coraz częściej obejmują swoim zakresem rozbiórkę słabiej wykorzystywanych przystanków.

Daleko do peronu

Problemem przystanku Krasnołaka było nie tylko to, że znajdował się 2,5 km od wsi, ale także jego kilkusetmetrowe oddalenie od drogi przecinającej linię kolejową. Od szosy do peronu wzdłuż torów prowadziła wąska szutrowa droga.

Krasnołaka to nie jedyny przystanek na terenie województwa warmińsko-mazurskiego, który zniknął w ostatnim czasie. W ramach modernizacji linii Szczytno – Elk likwidacji uległ przystanek Karwica Mazurska położony pośród lasów Puszczy Piskiej. Przystanek od najbliższych miejscowości – Karwicy, Rosochy i Zgonu – był oddalony aż o 6-8 km.

Realizowanej obecnie modernizacji linii Malbork – Grudziądz nie przetrwał położony nieopodal Sztumu przystanek Grzępa. – *W 2013 r. przewoźnik przestał tu zatrzymywać pociągi i nie planuje postojów w przyszłości* – wyjaśnia Mirosław Siemieniec. Rzeczywiście często pierwszym krokiem prowadzącym finalnie do decyzji o rozbiórce przystanku jest rezygnacja przewoźników z zatrzymywania swoich pociągów w najbardziej peryferyjnych punktach.

Pod koniec 2015 r. pociągi Kolei Dolnośląskich kursujące na trasie Legnica – Żary przestały zatrzymywać się na przystanku Goliszów. Zdecydowała o tym jego niedogodna lokalizacja: pociągi przejeżdżają najpierw przecinając liczącą około 700 mieszkańców miejscowość Goliszów, a następnie położoną 4 km dalej wieś Biała, w której mieszka około 800 osób. Jednakże niewykorzystywany od czterech lat przystanek znajduje się dokładnie w połowie drogi między Goliszowem a Białą, bez dogodnego dostępu z żadnej z tych miejscowości. Wcześniej zrezygnowano z postojów na położonym na linii Legnica – Jaworzyna Śląska przystanku Brachów.

Gdy podczas planowania zakresu przedsięwzięć modernizacyjnych spółka PKP Polskie Linie Kolejowe postanawia o likwidacji przystanków, to często po prostu bierze pod uwagę wcześniejsze decyzje przewoźników o braku zatrzymań.

W ramach finalizowanej obecnie modernizacji linii Poznań – Piła rozebrano

Znikające przystanki

Coraz częściej w ramach modernizacji linii kolejowych rozbierane są perony. Czy słabiej wykorzystywane przystanki muszą zniknąć?



• *Miejsce rozebranego w 2019 r. przystanku Krasnołaka na linii Działdowo – Olsztyn.*

przystanek Piła Leszków, położony wśród łąk i lasów na peryferiach miasta. Pociągi przestały tu stawać w 2009 r. Nawiasem mówiąc, w ramach tej samej modernizacji wybudowane zostały cztery nowe przystanki w aglomeracji poznańskiej: Poznań Podolany, Złotniki Osiedle Grzybowe, Złotkowo i Bogdanowo. Pociągi Przewozów Regionalnych i Kolei Wielkopolskich zaczęły zatrzymywać się na nich w połowie grudnia 2019 r.

Mało pociągów, mało pasażerów

Na linii Białystok – Bielsk Podlaski – Czeremcha do likwidacji przeznaczony został przystanek Suchowolce. Choć przystanek położony jest wśród pól i lasów, około 2 km od najbliższych miejscowości, to interpelacje w jego obronie wystosowało dwóch posłów: Mieczysław Baszko z Polskiego Stronnictwa Ludowego i Krzysztof Truskolaski z Koalicji Obywatelskiej. „Decyzja jest krzywdząca dla mieszkańców takich miejscowości jak Wólka Wygonowska, Pawlinowo czy Moskiewce, dla których przystanek kolejowy Suchowolce jest jedyną możliwością dostępu do transportu publicznego” – pisał w marcu 2018 r. do Ministerstwa Infrastruktury poseł PSL, dodając, że niewielkie zainteresowanie podróżnych to przede wszystkim efekt szczątkowej oferty przewozowej. Gdy spółka PKP PLK w 2016 r. podejmowała decyzję o likwidacji przystanku Suchowolce, dziennie odjeżdżały z niego zaledwie dwa pociągi do Białegostoku i dwa do Czeremchy.

Obecnie z Suchowolców odjeżdża po pięć pociągów w każdym kierunku. Jednocześnie istnienie przystanku zostało przedłużone – w Regionalnym Programie Operacyjnym

Województwa Podlaskiego wyczerpały się bowiem fundusze na infrastrukturę kolejową i konieczne było odłożenie modernizacji odcinka między Bielskiem Podlaskim a Czeremchą. W międzyczasie spółka PKP PLK zapewniła, że modernizacja nie musi objąć swoim zakresem likwidacji przystanku Suchowolce – pod warunkiem, że samorząd województwa podlaskiego zapewni dodatkową kwotę 600-700 tys. zł na jego kompleksową przebudowę.

Hurtowa likwidacja

Pracownicy spółki PKP Polskie Linie Kolejowe nieoficjalnie mówią, że decyzje o likwidacji przystanków nasiliły się w obawie przed zainteresowaniem mediów, które tak bardzo lubią pokazywać „absurdy polskiej kolei”. W 2015 r. najpierw telewizja TVN wyemitowała materiał o świeżo wyremontowanym przystanku Pludry, na którym nie zatrzymywały się pociągi, a następnie Polsat zajął się przystankiem Tomaszów Mazowiecki Białobrzegi, który przeszedł kompleksowy remont tuż przed wycofaniem z niego połączeń.

Wkrótce po tych nagłośnionych przez media przypadkach spółka PKP PLK podjęła decyzję o likwidacji wszystkich przystanków i peronów na stacjach podczas modernizacji 47-kilometrowej linii Częstochowa – Chorzew-Siemkowice, biegnącej na styku województw śląskiego i łódzkiego. – *Na tej linii jest prowadzony tylko ruch towarowy* – tłumaczył Jacek Karniewski z PKP PLK, gdy w 2016 r. przygotowywano modernizację uwzględniającą wyłącznie potrzeby spółek towarowych. – *Projekt przewiduje likwidację peronów, ponieważ samorządy województw* ▶

► łódzkiego i śląskiego nie były zainteresowane przywróceniem ruchu pasażerskiego.

Połączenia pasażerskie zostały wycofane z trasy Częstochowa – Chorzew-Siemkowice – Zduńska Wola z końcem 2012 r. – W 2012 r. czas przejazdu z Częstochowy do Zduńskiej Woli wynosił blisko trzy godziny – mówił trzy lata temu dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Jakub Gułajewski z portalu Zduńskowolskie Wieści Kolejowe. – To, że na ten moment samorządy województwa nie chcą uruchamiać połączeń, nie oznacza, że nie chciałyby tego zrobić w przyszłości. Tym bardziej, że dzięki pracom remontowym czas jazdy zdecydowanie się skróci. Absurd polega jednak na tym, że jednocześnie likwidacji ulegnie infrastruktura niezbędna do obsługi pasażerów.

Wkrótce perony mają zniknąć z kolejnej linii łączącej województwo śląskie i łódzkie. W połowie września 2019 r. spółka PKP PLK zleciła modernizację Magistrali Węglowej. Jak wskazuje program tej inwestycji, wykonawca ma zlikwidować wszystkie perony na stacjach i przystankach leżących na 55-kilometrowym odcinku między stacjami Herby Nowe a Chorzew-Siemkowice, który obecnie wykorzystywany jest tylko w ruchu towarowym. Określony w wytycznych dla wykonawcy wymóg „rozbiórki starych peronów, wywozu i utylizacji gruzu, niwelacji terenu” nie ominął ani stacji w liczącym 6 tys. mieszkańców Działoszynie, ani nawet stacji w 13-tysięcznym Kłobucku, będącym stolicą powiatu. Tymczasem tak się składa, że pod koniec października 2019 r. Ministerstwo Infrastruktury zaprezentowało nową wersję planu transportowego. Dokument ten – który na początku 2020 r. ma zostać przyjęty w drodze ministerialnego rozporządzenia – przewiduje tymczasem wprowadzenie na Magistralę Węglową pociągów spółki PKP Intercity z postojami w... Działoszynie i Kłobucku.

Konsultacja, czyli likwidacja

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zapewnia, że decyzje o likwidacji przystanków czy peronów na stacjach nie zapadają bez wcześniejszych konsultacji. – Decyzje o budowanej, modernizowanej i pozostawianej infrastrukturze pasażerskiej na poszczególnych liniach podejmowane są na podstawie ustaleń z przewoźnikami i samorządami – mówi rzecznik prasowy spółki PKP PLK Mirosław Siemieniec i zapewnił dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, że tak samo było w przypadku zbliżającej się rewitalizacji linii biegnącej z Ostrołęki w kierunku Szczytna. Przedsięwzięcie to nie obejmie swoim zakresem przywrócenia do życia przystanku Raszujka położonego w miejscowości liczącej 250 mieszkańców, przy przecięciu torów z drogą powiatową.

Problem w tym, że przynajmniej w przypadku przystanku Raszujka samorządy o żadnych konsultacjach nie służyły. – Samorząd województwa mazowieckiego nie był pytany i nie wyrażał zgody na to, aby w ramach przedsięwzięcia doszło do likwidacji przystanku osobowego w miejscowości



• Takie tablice pojawiły się na słabo wykorzystywanych przystankach na Dolnym Śląsku.

Raszujka – mówi Marta Milewska z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego. Również władze gminne nie przypominają sobie, żeby spółka PKP PLK uzgadniała tę decyzję: – Z posiadanych przez nas dokumentów i informacji nie wynika, żeby planowana likwidacja przystanku w Raszujce była konsultowana z naszym urzędem – mówi Sławomir Czaplicki z Urzędu Miasta i Gminy w Chorzeliach. I dodaje: – Urząd stoi na stanowisku, że każde przedsięwzięcie powinno być realizowane zgodnie z potrzebami i oczekiwaniami mieszkańców. Jeżeli zaproponowano likwidację wbrew tym oczekiwaniom, oczywiście wyrażamy dezaprobatę dla takiej decyzji.

Przesuwanie i skracanie

Decyzje o likwidacji peryferyjnych przystanków nie zawsze są poprzedzane analizą alternatywnych rozwiązań.

Po pierwsze, perony na liniach lokalnych nie muszą mieć dużych rozmiarów. Tymczasem spółka PKP PLK podjęła decyzję, aby na linii biegnącej z Ostrołęki w kierunku Szczytna wszystkie perony miały po rewitalizacji 150 metrów długości. A przecież mające obsługiwać ten ciąg Koleje Mazowieckie nie dysponują szynobusami dłuższymi niż 45 metrów. Dodajmy, że od 2014 r. prawo w przypadku linii znaczenia regionalnego dopuszcza budowanie peronów o długości 85 metrów. Wcześniej przepisy nie zauważały pojawienia się na polskiej kolei szynobusów i wymagały peronów przynajmniej 200-metrowych. Krótsze perony to dla PKP PLK nie tylko obniżenie kosztów budowy, ale również oszczędności przy ich bieżącym utrzymaniu: konserwacji, sprzątnięciu, odśnieżaniu czy oświetleniu.

Po drugie, każda decyzja o likwidacji przystanku powinna być poprzedzona analizą zmiany jego lokalizacji. Przystanki kolejowe powinny znajdować się jak najbliżej centrów miejscowości lub w miejscu skrzyżowania

torów z drogą zapewniającą wygodny dojazd rowerem i samochodem z okolicznych miejscowości. Przystanek cechujący się niewielką wymianą pasażerską po zmianie lokalizacji może znacząco zyskać na popularności.

Do przesunięcia jednego z przystanków doszło niedawno w ramach modernizacji linii Warszawa – Lublin: na odcinku między Pilawą a Dęblinem zlikwidowano przystanek Wygoda, a w zamian 1,5 km dalej powstał nowy przystanek Grabniak. Przystanek położony na uboczu przy ślepo kończącej się drodze został w 2019 r. zastąpiony przystankiem zlokalizowanym przy przecięciu torów z drogą powiatową w miejscowości, przez którą wcześniej pociągi przejeżdżały bez zatrzymania. Potrzeba zastąpienia przystanku Wygoda przystankiem w Grabniaku została wskazana w „Programie rozwoju i modernizacji technologicznej transportu szynowego w województwie mazowieckim”. Dokument ten – opracowany w 2015 r. przez Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego – wskazał na terenie województwa mazowieckiego w sumie 21 przystanków, które powinny zostać przesunięte. Zbliżenia do wsi wymagają między innymi przystanki Cierpigórz na linii Siedlce – Czeremcha, Susk na linii Płock – Sierpc czy Koziebrody na linii Nasielsk – Sierpc, gdzie pociągi choć przejeżdżają tuż przy miejscowości, to zatrzymują się dopiero w oddaleniu od zabudowań.

Alternatywa na żądanie

Na słabiej wykorzystywanych przystankach można wprowadzać postoje na żądanie. To rozwiązanie – od dawna masowo stosowane w Czechach, Danii, Niemczech, Szwajcarii czy Słowacji – w połowie grudnia 2019 r. zacznie pilotażowo obowiązywać na dwóch przystankach na Dolnym Śląsku: Nowa Wieś Legnicka i Krzyżowa.

Próby wprowadzenia możliwości postojów na żądanie ponad dwa lata temu podjęły Koleje Dolnośląskie, gdy prezesem spółki był Piotr Rachwański. – Postoje na żądanie to dobra alternatywa wobec likwidacji postojów. Takie rozwiązanie pozwala nie tylko na znaczne ograniczenie kosztów przewoźnika, ale także służy poprawie punktualności – mówi Rachwański, dodając, że zatrzymania na żądanie powinny być wprowadzane na przystankach, na których dobowa liczba pasażerów jest mniejsza niż liczba zatrzymujących się pociągów.

W praktyce rozwiązanie postojów na żądanie będzie sprowadzać się do tego, że jeśli w pociągu nikt nie powiadomi o zamiarze wysiadania, a na peronie nikogo nie będzie, pociąg nie zatrzyma się na przystanku. O postojach na żądanie będą informować komunikaty w pociągu, tablice na peronach i adnotacje w rozkładzie jazdy.

– Zamierzamy zbadać oszczędności czasowe i eksploatacyjne, a także odbiór nowego rozwiązania przez pasażerów. Wówczas zapadnie decyzja o ewentualnej kontynuacji programu w szerszym zakresie – mówi rzecznik prasowy Kolei Dolnośląskich Bartłomiej Rodak.

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

W pobliżu stacji

W pobliżu stacji Warszawa Okęcie od linii kolejowej Radom - Warszawa odgałęzia się bocznicą, którą transportowano paliwo dla samolotów na lotnisko imienia Fryderyka Chopina. Niedawno znaczny odcinek torów bocznicy rozebrano i już benzyny tu się nie wozi. Gdyby destrukcja torowiska odbyła się przed laty, byłaby wielka szkoda, bo dzieci ze wsi Gorzkiewki oraz z ulicy Wirażowej bardzo lubiły przyglądać się powoli sunącemu rządowi cystern. Niektóre czepiały się wagonów, by przewieźć się pociągiem towarowym. Dziś szkody nie ma, bo zamiast wsi jest szosa i terminal Cargo. Do tego dzieci zamiast rozrywki szukać przy torach, szukają jej obecnie w internecie wpatrując się w ekrany.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Swarożyc”

Katowice - Kołobrzeg

Pociąg „Swarożyc”, pokonując trasę z Katowic do Kołobrzegu, jedzie przez Gliwice, Opole, Wrocław, Głogów, Zieloną Górę, Szczecin, Stargard. Na swojej trasie „Swarożyc” aż sześć razy przekracza Odrę, jadąc tym samym rubieżami dawnego Połabia – historycznej krainy rozciągającej się od rzek Łaby i Solawy po Odrę oraz od Morza Bałtyckiego po góry Rudawy, dziś leżące na granicy Niemiec i Czech. We wczesnym średniowieczu Połabie zamieszkiwane było przez Słowian. Do dziś świadczą o tym nazwy wielu miejscowości w północno-wschodnich Niemczech: Gnevkow, Turow, Tarnow, Kartlow czy Krakow am See. W XIII wieku Połabie zostało podbite przez Święte Cesarstwo Rzymskie, co dla przywiązanych do pogaństwa Słowian połabskich skończyło się zagładą. Jednym z najważniejszych bogów czczonych przez Słowian na Połabiu był Swarożyc – bóg ognia ofiarnego i domowego. Według kronik Thietmara z Merseburga, biskupa i kronikarza żyjącego na przełomie X i XI wieku, świątynia Swarożycza znajdowała się w grodzie Radogoszcz, który stanowił centrum społeczne, polityczne i religijne Połabia. Dziś nie jest już jasne, gdzie dokładnie leżała sławna przed wiekami Radogoszcz.

POD DOBRĄ PRASĄ

„Od początku funkcjonowania na polskich torach pociągi Pendolino pokonały już ponad 30 mln kilometrów. Czy wiesz, że pozwoliłyby to... okrążyć Ziemię wzdłuż równika 750 razy, odbyć podróż na księżyc i z powrotem 39 razy, przejechać Polskę wzdłuż jej granic 8544 razy”

Źródło: miesięcznik „W podróż z PKP Intercity – narodowym przewoźnikiem kolejowym”

Wydawca: Skivak

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Clervaux jest to małe miasteczko przy bocznej jednotorowej linii, łączącej Verviers ze stolicą księstwa Luksemburgiem. Pociągi pośpieszne nie zatrzymują się w Clervaux nigdy, a pocztę wyrzuca się z nich w zielonych brezentowych workach do specjalnego drucianego kosza, umieszczonego na słupie. Poczta z Paryża i w ogóle z Południa przychodzi luksemburskim pociągiem o dziesiątej rano, poczta zaś z Belgii o ósmej z minutami wieczorem. Odkąd z wiosną zaczyna się robić ciepło, szef urzędu pocztowego miasta Clervaux osobiście wysiaduje na peronie w oczekiwaniu pośpiesznych i albo rozmawia z żoną kierownika stacji, panią Woulffi, albo zadowala się towarzystwem jej kota, drzemającego obok na ławce z podwiniętymi łapami i z jednym półotwartym okiem”

Tadeusz Dołęga-Mostowicz*, „Bracia Dalcz i S-ka”

* urodził się w 1898 r. w Okuniewie, pisarz, prozaik, scenarzysta i dziennikarz, jego najbardziej znane dzieła to powieści „Kariera Nikodema Dyzmy” i „Znachor”, zmarł w 1939 r. w Kutach

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

KONTAKT: Karol Trammer, ul. Raszyńska 15/15, 02-026 Warszawa, e-mail: z.biegiem.szyn@interia.pl, telefon: 691500248

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski.

Nakład: 160 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian redakcyjnych. Artykuły publikowane w „Z Biegiem Szyn” mogą być cytowane oraz przedrukowywane – pod warunkiem podania źródła i przesłania jednego egzemplarza z przedrukowanym tekstem na adres redakcji.

Internet: www.zbs.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Loko-Model, ul. Wilcza 25. **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 4,40 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.