

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

**Kiedy nadejdzie renesans
kolei wąskotorowych?**

**SZEROKIE
PERSPEKTYWY
WĄSKICH
TORÓW**



PROJEKTY

Kolej Plus na ostatnią chwilę

Samorządy uczestniczące w programie Kolej Plus muszą przekazać wstępne studia planistyczno-prognostyczne spółce PKP Polskie Linie Kolejowe do 25 listopada 2021 r. Te samorządy, które nie zdążą, nie będą mogły przejść do dalszego etapu programu.

Część samorządów już wycofała się z Kolei Plus. Na przykład Pomorze Zachodnie z koncepcjami rewitalizacji linii Stargard – Pyrzyce – Myślibórz – Kostrzyn i Myślibórz – Gorzów Wielkopolski. Władze regionu od początku nie kryły zaskoczenia, gdy spółka PKP PLK wyceniła te przedsięwzięcia na aż 2,5 mld zł.

Samorząd województwa kujawsko-pomorskiego nie złożył żadnego wniosku do Kolei Plus, ale zrobiły to w tym regionie trzy miasta pozbawione połączeń kolejowych: Chełmno, Żnin i Koronowo. Wszystkie zrezygnowały z udziału w programie z powodu braku wystarczających funduszy na studia. – *Projekt złożony przez Koronowo był bardzo ambitny, jego efektem byłoby rozwiązanie problemu wykluczenia transportowego na bardzo dużym obszarze – mówi Rafał Wąsowicz z Kujawsko-Pomorskiego Stowarzyszenia Rozwoju Transportu Publicznego. – Samorząd województwa zadeklarował możliwość pokrycia niestety tylko 30% kosztów studium, mimo że koncepcja pokrywała się ze strategią rozwoju województwa, a po wcześniejszej rezygnacji Chełmna i Żnina dysponował dodatkowymi środkami.*

Część samorządów dopiero ostatnio zleciła opracowanie wstępnych studiów planistyczno-prognostycznych. W połowie sierpnia 2021 r. samorząd województwa warmińsko-mazurskiego zawarł umowę na studium rewitalizacji linii Czerwonka – Biskupiec – Mrągowo – Mikołajki – Orzysz. Samorząd województwa małopolskiego zlecił sporządzenie studiów budowy linii Kraków – Myślenice i odtworzenia ciągu Kraków – Niepołomice dopiero w ostatnich dniach sierpnia 2021 r. Oznacza to zaledwie trzy miesiące na opracowanie całej dokumentacji studialnej.

– *W tak krótkim czasie realizowanie studium do projektu liniowego Kolej Plus jest niemalże niemożliwe – mówi nam pracownik jednej z firm wykonujących dokumentację do Kolei Plus na zlecenie samorządów. – Samo pozyskanie danych, przygotowanie wstępnych wariantów infrastrukturalnych, a następnie uzyskanie uwag od różnych biur PKP PLK, które często są ze sobą sprzeczne, zajmuje co najmniej półtora miesiąca. Więc jeżeli ktoś nie zaczął prac przed faktycznym podpisaniem umowy, to nie ma żadnych szans na sporządzenie studium w terminie.*

W połowie września 2021 r. nadal żadnej umowy na opracowanie studiów nie zawarł Dolny Śląsk, wciąż zamierzający realizować w programie Kolej Plus cztery przedsięwzięcia.

Wśród samorządowców pojawiają się pogłoski, że spółka PKP Polskie Linie Kolejowe przesunie termin składania wstępnych studiów planistyczno-prognostycznych. Dementuje to rzecznik prasowy PKP PLK Mirosław Siemieniec: – *Aktualny jest termin składania wstępnych studiów planistyczno-prognostycznych, podawany od początku realizacji programu Kolej Plus.* ●

POŁĄCZENIA

Bezpośrednia zmiana

Jak wynika z projektu rozkładu jazdy Kolei Mazowieckich, który ma wejść w życie w grudniu 2021 r., przewoźnik zamierza wszystkie pociągi relacji Małkinia – Szulborze Wielkie scalić z pociągami kursującymi na trasie Warszawa Wileńska – Małkinia. W efekcie każdy pociąg wyruszający z Szulborza Wielkiego będzie bezpośrednio dojeżdżał do Warszawy, a podróżni z gmin Zaręby Kościelne i Szulborze Wielkie nie będą już musieli się przesiadać.

Już w momencie inauguracji połączeń Kolei Mazowieckich do Szulborza Wielkiego radny sejmiku Bartosz Wiśniakowski z Koalicji Obywatelskiej zwracał uwagę, że konieczność przesiadek będzie zniechęcać do jazdy pociągami: „Zmuszanie podróżnych do przesiadki na stacji Małkinia w celu kontynuacji przejazdu o trzy przystanki dalej jest w mojej ocenie skrajnie nieefektywnym modelem planowania oferty przewozowej” – pisał w grudniu 2020 r. w interpelacji do marszałka województwa Adama Struzika. ●



● Elektryczne zespoły trakcyjne ER160 Flirt oraz 45WE Impuls.

TABOR

Gdzie Flirt nie może, tam Impulsa poślą

Trwają dostawy elektrycznych zespołów trakcyjnych ER160 Flirt, powstających w siedleckiej fabryce Stadlera w ramach kontraktu na 61 składów pięcioczlonowych dla Kolei Mazowieckich.

Na zakup 55 z nich przewoźnik zdobył 50-procentową dotację z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w konkursie rządowego Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Koleje Mazowieckie złożyły cztery wnioski na pulę po kilkanaście sztuk taboru, gdyż obawiała się, że jeden duży wniosek – opiewający na połowę łącznej kwoty dostępnej w konkursie – może się nie zakwalifikować. Pule zostały przypisane do konkretnych ciągów: Warszawa – Tuszcz (16 składów), Góra Kalwaria – Warszawa – Modlin (15 składów), Skierniewice – Warszawa – Mińsk Maz. (12 składów) oraz Sochaczew – Warszawa – Celestynów (12 już dostarczonych składów). Konkurs dotyczył taboru do ruchu aglomeracyjnego, dlatego wskazano trasy generalnie obejmujące Warszawski Obszar Funkcjonalny, czyli stolicę z 39 okolicznymi gminami.

Ponadto sześć składów ER160, na który zakup spółka uzyskała dotację z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego, kursuje już na trasie Warszawa – Działdowo.

Koleje Mazowieckie nie tylko nie mogą skierować pociągów na linie spoza wniosków, ale ponadto nie mogą przesuwać składów z różnych puli między przypisanymi im trasami. Każda taka zmiana wymaga zgody CUPT. – *Beneficjent może zostać poproszony o pełną aktualizację analizy popytu oraz analizy kosztów i korzyści w celu sprawdzenia, czy po zmianie projekt zachowa efektywność. Weryfikowana jest też osiągnięta punktacja konkursowa – mówi Małgorzata Ozimska z CUPT. – Większość zmian wymaga ponadto akceptacji Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej.*

Przyjmując wnioski do konkursu, CUPT informowało, że „projekty polegające na jednoczesnej obsłudze zarówno obszarów aglomeracyjnych, jak i pozostałych obszarów województwa nie będą mogły ubiegać się o dofinansowanie”. Mimo to Kolejom Mazowieckim udało się zdobyć zgodę na to, aby składy przypisane do trasy Sochaczew – Celestynów mogły dojeżdżać do Łowicza oraz odbijać do Zielonki, a te przypisane do ciągu Góra Kalwaria – Modlin mogły docierać do Nasielska. Na wydłużenie trasy do Dębłina zgoda nie została udzielona, więc teraz spółka stara się o to, aby nowe składy mogły docierać chociaż do Pilawy.

Pociągi muszą jeździć na przypisanych trasach przez cały okres trwałości, a więc pięć lat od wypłacenia beneficjentowi ostatniej transzy unijnej dotacji. Dla poszczególnych puli składów ER160 okresy trwałości będą kończyć się w latach 2025-2027.

W kwietniu 2021 r. skończył się okres trwałości dla 12 składów Impuls, kursujących w Kolejach Mazowieckich od 2015 r. Pociągi były przypisane do trasy Warszawa – Skierniewice. Obecnie trafiają do Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Mińsku Mazowieckim na naprawy rewizyjne, wymagane po przejechaniu 500 tys. km. Cztery składy przeszły już przeglądy. Całe zlecenie ma zostać wykonane przez ZNTK do połowy 2022 r.

Jako że Impulsi mogą już jeździć na dowolnych odcinkach, zaczynają wchodzić na nowe trasy. – *W weekendy pojawiają się na liniach z Warszawy do Radomia i Dębłina – mówi Donata Nowakowska z Kolei Mazowieckich. Na obydwie linie ma być kierowanych coraz więcej składów Impuls – zależy to od postępów z ich przeglądami oraz od dostaw Flirtów mogących jeździć do Skierniewic. 30 sierpnia 2021 r. Stadler przekazał przewoźnikowi pierwszy skład z tej puli, a do końca roku ma być ich siedem.*

W sumie Koleje Mazowieckie mają już 19 składów ER160. ●



RUCH

Pendolino w wąskim gardle

• Skład ED250 w drodze z Warszawy do Krakowa pokonuje jednotorowy odcinek Psary – Starzyny.

– Na Centralnej Magistrali Kolejowej pociągi będą mogły pojechać z prędkością do 250 km/h – zapowiedział wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel. Ostatnie przejazdy kolejowe zostały zastąpione wiaduktami, przebudowywany jest system sterowania ruchem, a w latach 2022-2023 mają być wykonane prace torowe. Prędkością 250 km/h ma zostać objęty 184-kilometrowy odcinek magistrali między stacjami Szeligi i Góra Włodowska. Jak deklarują PKP Polskie Linie Kolejowe, składy ED250 będą mogły osiągnąć swoją maksymalną prędkość na koniec 2023 r., a więc dziewięć lat po ich pojawieniu się na polskich torach. – Czas przejazdu ze stolicy do Krakowa i Katowic skróci się do poniżej dwóch godzin – zapewnił Bittel.

Dążenia do osiągnięcia takiego czasu podróży mogą utknąć w wąskim gardle, jakim jest stacja Psary wraz z odgałęziającą się tu jednotorową łącznicą do Starzyn, którą z Centralnej Magistrali Kolejowej zjeżdżają pociągi kierujące się w stronę Krakowa. Choć łącznica liczy tylko 3 km długości, to jest źródłem częstych utrudnień w ruchu.

Zdarza się, że przed wjazdem na łącznicę trzeba poczekać aż zjedzie z niej skład z kierunku Krakowa. Ponadto – ze względu na brak bezkolizyjnego wjazdu na łącznicę – pociągi zmierzające w stronę Krakowa muszą w Psarach przejechać 400 metrów torem prowadzącym z Katowic w stronę Warszawy. To wszystko uniemożliwia jednoczesny przejazd przez Psary pociągów zmierzających w różnych kierunkach.

– W sytuacji wystąpienia opóźnień, właśnie tu kumulują się utrudnienia – mówi Piotr Malepszak, ekspert ds. infrastruktury kolejowej. – Dla pociągów łączących Warszawę z Krakowem podniesienie prędkości z 200 do 250 km/h skróci przejazd Centralną Magistralą Kolejową o 8-9 min., lecz większość tego zysku mogą pożerać utrudnienia wynikające właśnie z braku dwutorowej i bezkolizyjnej łącznicy.

Układ rozgałęzienia Centralnej Magistrali Kolejowej i odbicia w stronę Krakowa nie wpisuje się w natężenie ruchu. W Psarach na jednotorową łącznicę wjeżdża i zjeżdża z niej w sumie 45 pociągów pasażerskich dziennie, natomiast prosto dwutorową magistralą kursują 32 składy. – Wraz ze wzrostem ruchu dokuczliwość tego miejsca będzie coraz większa – podkreśla Malepszak. – Rozbudowa wyjazdu z Centralnej Magistrali Kolejowej w stronę Krakowa o drugi tor to coś, co dawno powinno być zrobione.

Już w książce „Centralna Magistrala Kolejowa Śląsk – Warszawa” wydanej w 1977 r. z okazji ukończenia budowy linii zapowiadano, że „w przyszłości przewiduje się budowę drugiego toru tej łącznicy, który umożliwi bezkolizyjne wyjazdy z magistrali”. Budowa drugiego toru między Psarami a Starzynami była rozważana jeszcze 10 lat temu, gdy powstawało studium wykonalności modernizacji Centralnej Magistrali Kolejowej. Ostatecznie jednak rozbudowa łącznicy wypadła z planów inwestycyjnych. •

REGION

Zieloni: niech WKD zasadzi tyle drzew, ile wycięta

2037 drzew zostało wyciętych na zlecenie Warszawskiej Kolei Dojazdowej w związku z planowaną budową drugiego toru na odcinku z Podkowy Leśnej do Grodziska Mazowieckiego. Wycinkę przeprowadzono w styczniu i lutym 2021 r., a przez następny miesiąc wywożono drewno i porządkowano teren.

– Chcemy, aby WKD wspólnie z gminami powiatu grodzkiego wypracowała rozwiązanie rekompensujące utratę przyrodniczą, sadząc w przestrzeni publicznej przynajmniej tyle drzew, ile wycięto – mówi Mirosław Kaznowski z grodzkiego koła Partii Zieloni.

W decyzji środowiskowej nakazano „ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów”. WKD nie musiała wносить opłat administracyjnych za wycięcie drzew – albowiem zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, przy inwestycjach realizowanych na podstawie decyzji lokalizacyjnej nie trzeba ani uzyskiwać zezwoleń na usunięcie drzew, ani wносить za to opłat. Obowiązkiem nasadzeń zastępczych objęto jedynie teren Podkowy Leśnej, która jako miasto-ogród cała wpisana jest do rejestru zabytków. Sama inwestycja obejmuje tylko mały skrawek miasta-ogrodu. – W zamian za 10 drzew wytypowanych do wycinki na terenie Podkowy Leśnej, WKD została zobowiązana do wykonania nasadzeń kompensacyjnych w liczbie 21 sztuk – mówi Krzysztof Kulesza z Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Ponadto spółka wraz z gminą Milanówek podczas akcji „Zielono mi” rozdała pasażerom 500 sadzonek drzew. Gminie Grodzisk Mazowiecki WKD przekazała 50 sadzonek lip. – Na terenie gminy Grodzisk Mazowiecki pod przygotowanie budowy drugiego toru wycięto ponad 1000 drzew – zwraca jednak uwagę Karina Kozłowska z Partii Zieloni.

Spółka przekonuje, że wybudowanie drugiego toru pozwoli zwiększyć częstotliwość kursowania pociągów, co przyczyni się do rezygnacji części kierowców z jazdy samochodami na rzecz przejazdów kolejką i w efekcie poprawy jakości powietrza. WKD zwraca też uwagę na swoje działania mające na celu ochronę środowiska: planowany montaż instalacji fotowoltaicznych, rozmowy z dostawcami zielonej energii, a nawet fakt, że dzięki wprowadzeniu możliwości zakupu biletów przez aplikacje na telefony komórkowe, zmniejszyło się zużycie papieru.

Drzewa są ofiarą nie tylko Warszawskiej Kolei Dojazdowej, ale również powstającej obecnie obwodnicy Grodziska Mazowieckiego. Jak się dowiedzieliśmy w Mazowieckim Zarządzie Dróg Wojewódzkich, jej budowa pochłonęła 202 drzewa. •



Białystok to największa w Polsce stacja z semaforami kształtowymi. W ramach rozpoczętej modernizacji będą one musiały ustąpić miejsca semaforom świetlnym. Jeden z bardziej rozpoznawalnych symboli kolei szybko znika z polskiego krajobrazu. W ciągu ostatnich pięciu lat semafony kształtowe zniknęły z takich stacji jak Białe Kościół, Biskupiec Reszelski, Jankowo Pomorskie, Sieradz czy Śniadowo. Aktualnie trwa przebudowa sygnalizacji kształtowej na świetlną na stacji Końskie. Semafony kształtowe przetrwały natomiast przebudowę linii Poznań – Wolsztyn, wciąż na nich podawane są sygnały pociągów – między innymi składom Kolei Wielkopolskich, które prowadzone są parowozem. Z kolei na stacji Szydłów między Opolem a Nysą zamontowano nowe semafony świetlne, nie demontując starych semaforów kształtowych, które przestały być używane.

19 sierpnia 2021 r. na jednotorowym szlaku między stacjami Koszalin i Nosówko dwa pociągi PKP Intercity jechały na czołowe zderzenie. Maszyniści w porę dostrzegli zagrożenie i – choć na linii obowiązuje prędkość 120 km/h – udało im się zatrzymać składy niecałe 400 metrów od siebie. System radio-stop nie został użyty. Do zdarzenia doszło chwilę po 11:00.

Znowu sygnały zastępcze

O 10:57 ze stacji Koszalin wyruszył w stronę Białogardu jadący punktualnie pociąg IC „Żuławy” relacji Olsztyn – Szczecin. Na szlaku jednak już znajdował się jadący z naprzeciwka pociąg IC „Gryf” relacji Szczecin – Olsztyn. Tego dnia – z powodu akcji służb w związku z próbą samobójczą na moście w Szczecinie – miał on około 80 min. opóźnienia i przez stację Nosówko przejechał o 10:54. Na szlak Koszalin – Nosówko dyżurni ruchu wyprawili obydwa pociągi na sygnały zastępcze.

Przypomnijmy, że również na sygnały zastępcze zostały wyprawione dwa pociągi, które 3 marca 2012 r. czołowo zderzyły się pod Szczekocinami. W tej najtragiczniejszej polskiej katastrofie kolejowej XXI wieku zginęło 16 osób.

Sygnał zastępczy – czyli migające białe światło na semaforze – pozwala na jazdę, ale nie zapewnia bezpieczeństwa. O ile bowiem podanie normalnego sygnału zezwalającego na jazdę jest możliwe tylko wtedy, gdy wcześniej prawidłowo ustawi się rozjazdy, a przebiegi pociągów nie kolidują ze sobą, o tyle wyświetlenie sygnału zastępczego jest możliwe w każdych warunkach. Tego sygnału używa się głównie w sytuacji awarii urządzeń sterowania ruchem.

Bez potwierdzenia

– Do awarii na szlaku Koszalin – Nosówko doszło na około 20 min. przed incydem – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP Aleksander Motyka. Z wciąż niejasnych powodów przestała działać półsamoczynna blokada liniowa, czyli urządzenie łączące nastawnie na sąsiednich stacjach, które nie pozwala wyprawić pociągu bez potwierdzenia z drugiej stacji, że na szlak nie wjechał inny skład. Nie działało też łącze zapowiadawcze służące do bezpośredniej komunikacji między dyżurnymi ruchu. Problem był też z łącznością radiotelefoniczną. W tej sytuacji dyżurni ruchu próbowali porozumieć się przez telefony komórkowe.

W przypadku niesprawnych urządzeń sterowania i łączności – zgodnie z „Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1” – dyżurni mogą doraźnie zarządzać ruchem komunikując się ze sobą przez telefony komórkowe. Zezwalający na to przepis został wprowadzony do instrukcji uchwałą zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe z 10 sierpnia 2014 r., gdy prezesem był Remigiusz Paszkiewicz.

Znaczne obniżenie kosztów

Nowy przepis w instrukcji Ir-1 ośmielił zakłady spółki PKP PLK do rezygnowania z

Gorące linie

Nagle przestały działać urządzenia sterowania ruchem i łączność. Kolejny niebezpieczny incydent na polskiej kolei



• Szlak Koszalin – Nosówko, 19 sierpnia 2021 r.: wpuszczone na jeden tor pociągi IC „Żuławy” i „Gryf” zatrzymały się niecałe 400 metrów od siebie.

telefonów stacjonarnych na nastawniach i zastępowania ich komórkami. Zdecydował się na to Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie, zarządzający między innymi odcinkiem Koszalin – Białogard, na którym 19 sierpnia 2021 r. doszło do incydem.

W 2018 r. Jerzy Oleszak ze Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP wysłał do prezesa PKP PLK Ireneusza Merchela pismo, w którym alarmował, że na skutek decyzji szczecińskiego zakładu występują kłopoty z łącznością „wynikające z braku zasięgu w niektórych lokalizacjach”.

W odpowiedzi dyrektor Grażyna Blicharz z centrali PKP PLK zignorowała kwestię problemów z zasięgiem. Stwierdziła tylko, że „zmiany w systemie telefonii zostały wprost podyktowane czynnikami ekonomicznymi – wyłączenie z eksploatacji telefonów stacjonarnych na posterunkach dyżurnych ruchu wpłynęło na znaczne obniżenie kosztów usług telekomunikacyjnych”.

Niewłaściwe utrzymanie

Porozumiewanie się komórkami przez dyżurnych ruchu i maszynistów – co przy prowadzeniu ruchu kolejowego jest po dziś dzień niezgodne z przepisami – było jedną z przyczyn czołowego zderzenia pociągów, do którego doszło 13 lipca 2010 r. koło Korzybia na linii Słupsk – Szczecinek, zarządzanej wówczas przez Zakład Linii Kolejowej w Szczecinie. System sterowania ruchem na tej linii był niesprawny z powodu niewłaściwego utrzymania urządzeń i – jak podała w swoim raporcie Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych – „prowadzenie ruchu było oparte wyłącznie na rozmowach przez telefony komórkowe”. Feralnego dnia do jednego z maszynistów nie dotarła informacja o zmianie miejsca, w

którym prowadzony przez niego pociąg ma się minąć ze składem jadącym z przeciwnika.

W rekomendacjach zamieszczonych w raporcie powypadkowym, opublikowanym w lipcu 2011 r., komisja położyła nacisk na „zakaz używania telefonów komórkowych do porozumiewania się pomiędzy dyżurnymi ruchu a maszynistami do wymiany informacji w ramach procesu prowadzenia ruchu”, podkreślając, że jest to niedopuszczalne i stwarza zagrożenie bezpieczeństwa. Choć od tego zdarzenia minęła już ponad dekada, problem nie przestał być aktualny.

Telefon do dyżurnego ruchu

W połowie sierpnia 2021 r. maszynistom prowadzącym pociągi na odcinku Poznań – Zbąszyń wręczany był rozkaz pisemny z następującym ostrzeżeniem: „W związku z uszkodzeniem i brakiem radiołączności pociągowej na lokalnym centrum sterowania Opalenica do czasu jej naprawy podaje się numer telefonu komórkowego do dyżurnego ruchu”.

Lokalne centrum sterowania w Opalenicy zarządza ruchem na liczącym 70 km odcinku magistrali Warszawa – Berlin na zachód od Poznania. Z nastawni w Opalenicy zdalnie sterowane są stacje Pałędzie, Buk, Nowy Tomyśl, Chrośnica i posterunek bocznicy Porążyn.

W ciągu dwóch dni, przez które utrzymywany był niezgodny z przepisami sposób komunikowania się maszynistów z dyżurnym ruchu, łączność między nimi była mocno teoretyczna. Na cechującym się dużym natężeniem ruchu odcinku Poznań – Zbąszyń potrafi znajdować się jednocześnie nawet ponad 10 pociągów pasażerskich i towarowych. Oznacza to, że maszynista, chcąc pilnie połączyć się z dyżurnym ruchu, mógł trafić na zajęętą linię. Mało tego, taki sposób komunikacji jest jednostronny, bo przecież dyżurny ruchu nie dysponuje numerami telefonów do maszynistów obsługujących daną trasę.

Zrzucić całą winę

Do incydemu pod Koszalinem doszło dokładnie w 41. rocznicę czołowego zderzenia pociągów w Otlóczynie, w którym śmierć poniosło 67 osób. – *Nadal igra się z ogniem* – mówił niespełna rok temu w rozmowie z dwumiesięcznikiem „Z Biegiem Szyn” Jonasz Przybyszewski, autor książki „25 godzina. Katastrofa kolejowa pod Otlóczynem 1980”. – *Z przeprowadzonych przeze mnie ankiet wynika, że pracowników nakłania się do przynikania oczu na usterki czy do prowadzenia ruchu bez wymaganych obostrzeń. Starsi uczą młodych ignorowania niepokojących kwestii. Ostateczny efekt jest taki, że gdy dojdzie do niebezpiecznego zdarzenia, to decydemtom jeszcze łatwiej jest zrzucić całą winę na szeregowych pracowników.*

Wygląda na to, że tak również będzie po incydemie koło Koszalina. Prokuratura postawiła zarzuty jedynie dyżurnym ruchu. Za spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy grozi im od trzech miesięcy do ośmiu lat więzienia.

KAROL TRAMMER

Pociąg umożliwiający dojazd do Warszawy bez przesiadki po raz ostatni odjechał ze stacji Przysucha 28 sierpnia 2021 r. Bezpośrednimi połączeniami ze stolicą mieszkańcy powiatu przysuskiego cieszyli się niecałe trzy lata. Tędy bowiem biegła trasa objazdowa, którą we wrześniu 2018 r., ze względu na przebudowę linii Radom – Warszawa, zostały skierowane połączenia PKP Intercity i przyspieszony „Radomiak” Kolei Mazowieckich. Początkowo pociągi te przez stację Przysucha – łączącą 3,5 km od centrum tego miasta, w dużej wsi Skrzyńsko – przejeżdżały bez zatrzymania.

Kierunek: Warszawa

Najpierw, 9 grudnia 2018 r., na stacji Przysucha zaczął zatrzymywać się pociąg „Radomiak”. Połączenie szybko przyjęło się wśród mieszkańców Przysuchy i okolic: już 21 grudnia 2018 r. z „Radomiaka” jadącego z Warszawy wysiadły na stacji Przysucha 24 osoby.

Jesienią 2019 r. wójt podprzysuskiej gminy Rusinów Marian Wesołowski zwrócił się do PKP Intercity z wnioskiem, aby na stacji Przysucha stawały również składki przewoźnika. W grudniu 2019 r. spółka wprowadziła postoje dla części pociągów, a już w marcu 2020 r. na przysuskiej stacji zaczęły zatrzymywać się wszystkie pociągi.

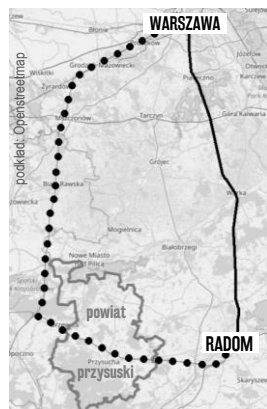
PKP Intercity oraz Koleje Mazowieckie zapewniały dojazd do oddalonej o ponad 100 km Warszawy w nie więcej niż 1 godz. 30 min. Był to czas konkurencyjny wobec jazdy samochodem, zwłaszcza w porze szczytu i korków na rogatkach stolicy. Dzięki temu połączenia szybko zdobyły pasażerów. Jak wynika z danych Głównego Urzędu Statystycznego, spośród mieszkańców powiatu przysuskiego, którzy pracują poza jego granicami, większość jest zatrudniona w Warszawie.

– Liczba pasażerów korzystających ze stacji Przysucha w okresie przejściowym, wynikającym z prac modernizacyjnych na linii Warszawa – Radom, była zadowalająca – mówi rzecznik prasowy PKP Intercity Katarzyna Grzduk. I zapewnia, że w perspektywie najbliższych lat do powiatu przysuskiego wrócą połączenia dalekobieżne, ale już nie z Warszawą.

Zmieniające się koncepcje

– Planujemy, by stacja Przysucha obsługiwała pociągi na linii komunikacyjnej Lublin – Radom – Łódź – Poznań – Szczecin w częstotliwości co cztery godziny – mówi rzeczniczka PKP Intercity. Spółka zamierza obsługiwać tę trasę elektrycznymi zespołami trakcyjnymi ED160 Flirt z dodatkowej serii 12 składów, których dostawy mają się zakończyć w 2023 r.

Koncepcja obsługi powiatu przysuskiego ulega zmianom. Kilka lat temu spółka PKP Intercity zapowiadała bowiem, że przez stację Przysucha zostaną wytrasowane pociągi



● Objazd linii Radom – Warszawa funkcjonujący w latach 2018–2021.

Znowu na peryferiach

Powiat przysuski stracił bezpośrednie połączenia z Warszawą. Choć, jak przyznają przewoźnicy, cieszyły się one niezłą frekwencją



● Jeszcze przed wycofaniem połączeń z trasy objazdowej: pociąg PKP Intercity „Orłowicz” relacji Olsztyn – Warszawa – Radom – Kraków podczas postoju na stacji Przysucha.

relacji Lublin – Radom – Piotrków Trybunalski – Częstochowa – Opole – Wrocław, planując obsługiwać je składami ED74, gdy skończy się ich modernizacja i zostaną przywrócone do ruchu.

Trzy razy dłużej

Już pod koniec czerwca 2021 r. na tradycyjną trasę wrócił „Radomiak”. – Do spółki wpłynęło kilka wniosków o utrzymanie bezpośrednich połączeń Przysuchy z Warszawą – mówi Donata Nowakowska z Kolei Mazowieckich i przyznaje, że na stacji Przysucha „Radomiak” zawsze mógł liczyć na pasażerów. Oznajmia jednak, że nie jest planowane wydłużenie trasy części pociągów kursujących w relacji Warszawa – Radom, tak by docierały do powiatu przysuskiego. Jego mieszkańcy chcą dostać się koleją do Warszawy, muszą więc znów przesiadać się w Radomiu. – Dokładamy wszelkich starań, aby skomunikowania były dogodne dla podróżnych – zapewnia Nowakowska.

Rzeczywiście są takie połączenia, że 5–6 min. po przyjeździe do Radomia pociągu z kierunku Przysuchy rusza pociąg do Warszawy (w takich przypadkach nie zadbano o to, aby obydwa pociągi stały przy tym samym peronie). Są jednak i takie połączenia, że po przyjeździe pociągu z kierunku Przysuchy na najbliższy pociąg Kolei Mazowieckich w stronę stolicy trzeba czekać prawie godzinę, a w soboty i niedziele nawet

prawie dwie godziny. W efekcie podróży Kolejami Mazowieckimi na trasie Przysucha – Warszawa z przesiadką w Radomiu trwa od 2 godz. 10 min. do około 3 godz. 30 min., a w weekendy nawet do 4 godz. 30 min. – czyli trzy razy dłużej niż w czasie funkcjonowania objazdów.

Peryferie w centrum

Powiat przysuski – w badaniach Centrum Europejskich Studiów Lokalnych i Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego oraz Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk – został wskazany jako jeden z ośmiu w Polsce obszarów peryferii wewnętrznych. To tereny leżące w centrum kraju, które pod względem poziomu rozwoju regionalnego odpowiadają rejonom położonym na terenach nadgranicznych.

„Cechy marginalizacji utrzymują się tam pomimo relatywnie łatwego dostępu do dużych metropolii” – czytamy w opracowaniu „Studia nad obszarami problemowymi w Polsce”. – „Atrakcyjność tych jednostek może zostać podniesiona przez zwiększenie intensywności powiązań gospodarczych i społecznych z dużymi ośrodkami”. Autorzy badania podkreślają przy tym, że zwiększenie częstotliwości pociągów pasażerskich może istotnie przyczynić się do poprawy dostępu do opieki zdrowotnej, edukacji i rynku pracy. Położony na południowym zachodzie województwa mazowieckiego powiat przysuski jest – ze stopą bezrobocia wynoszącą 15,7% – jednym z 10 polskich powiatów najbardziej dotkniętych problemem braku pracy.

KAROL TRAMMER

Przetargiem spółki PKP Intercity na dostawę 63 lokomotyw elektrycznych mogących osiągać prędkość 200 km/h jest zainteresowanych siedem podmiotów. Wniosek o dopuszczenie do postępowania przetargowego złożyła między innymi poznańska Fabryka Pojazdów Szynowych H. Cegielski występująca w konsorcjum z CRRC Datong. To producent lokomotyw z grupy CRRC, która jest ściśle powiązana z Komunistyczną Partią Chin.

To dopiero początek

Pojawienie się oferty polsko-chińskiego konsorcjum wywołało niemałe zaskoczenie, zwłaszcza że Fabryka Pojazdów Szynowych H. Cegielski w 100% należy do rządowej Agencji Rozwoju Przemysłu. Okazało się jednak, że kooperacja z chińskim koncernem trwa od dłuższego czasu. Prezes poznańskiej fabryki wcale tego nie ukrywa: – *Współpraca z CRRC Datong została nawiązana kilka lat temu, kiedy to rozpoczęto konsultacje dotyczące budowy w FPS H. Cegielski lokomotywy o napędzie wodorowym. Odbłyło się wiele spotkań technicznych i nawiązane zostały relacje pomiędzy nami – powiedział Krzysztof Laskowski w rozmowie z portalem „Rynek Kolejowy”. – W wielu obszarach Chiny są uznanym liderem jeżeli chodzi o nowoczesne technologie, zwłaszcza w przewozach dużych prędkości.*

Laskowski zapewnił, że jeśli uda się zdobyć kontrakt dla PKP Intercity, to polska fabryka nie zostanie sprowadzona do roli montowni, lecz wyprodukuje lokomotywy na chińskiej licencji. – *Mamy nadzieję, że to jest dopiero początek współpracy z CRRC nie tylko na rynku polskim, ale przede wszystkim europejskim.*

Na samej współpracy może się jednak nie skończyć. Zakładająca ekspansję zagraniczną chińska strategia Go Out obejmuje bowiem nie tylko eksport i kooperację. Jak czytamy w raporcie autorstwa Jakuba Jakóbowskiego, opublikowanym przez Ośrodek Studiów Wschodnich już w 2015 r., „strategia zakłada przede wszystkim zakup istniejących spółek poprzez wyszukiwanie najlepszych kasków”. A przypomnijmy, że model działania Agencji Rozwoju Przemysłu to przejmowanie państwowych przedsiębiorstw w celu ich zrestrukturyzowania i następnie sprzedaży innym podmiotom (FPS H. Cegielski należy do rządowej agencji już od 2010 r.).

Chińska grupa CRRC od kilku lat dąży do wchłaniania producentów taboru szynowego z Europy. W 2016 r. firma CRRC Zhuzhou złożyła ofertę zakupu czeskiej fabryki Škoda Transportation, lecz ostatecznie do przejęcia nie doszło. Ale już w 2020 r. firma CRRC Zhuzhou udało się kupić niemiecką fabrykę Vossloh Locomotives. Niemiecki Urząd ds. Karteli wydał zgodę na przejęcie. – *Mimo istniejących obaw – stwierdził szef urzędu Andreas Mundt.*

Konsorcjum Vossloh i CRRC Zhuzhou też złożyło wniosek o dopuszczenie do przetargu na 63 lokomotywy dla PKP Intercity.

Najpiękniejszy wojownik

Na grupę CRRC składa się kilkadziesiąt podmiotów zatrudniających w sumie 166 tys.

Wejście smoka

Za kulisami konkurencji między przewoźnikami kolejowymi trwa walka producentów taboru. Czy wszystkich pokona chiński gigant CRRC?



• Wyladunek pierwszego składu Sirius dla czeskiego przewoźnika Leo Express we wrześniu 2019 r. Wyprodukowane przez chiński koncern CRRC pociągi wciąż nie wożą pasażerów.

osób. Od marca 2021 r. tym gigantem kieruje Sun Yongcai – jest nie tylko prezesem, ale też pierwszym sekretarzem Komunistycznej Partii Chin w tym koncernie. W 2018 r. komitet centralny KPCh odznaczył Suna Yongcaia tytułem „Pioniera Reform”, zaś w 2019 r. – w 70. rocznicę ogłoszenia przez Mao Tse-tunga powstania komunistycznych Chin – nadał mu tytuł „Najpiękniejszego Wojownika”.

Na początku 2021 r. amerykański Departament Stanu umieścił grupę CRRC na liście podmiotów bezpośrednio związanych z aparatem bezpieczeństwa i wywiadem Chińskiej Republiki Ludowej.

„Komunistyczna Partia Chin ściśle nadzoruje zagraniczne relacje CRRC. Grupa rozszerza swoją globalną obecność, pozyskując zagraniczne technologie i dane – nie tylko we współpracy z KPCh, ale także z podmiotami wojskowymi” – informuje raport „CRRC i droga Pekinu do globalnej dominacji taborowej”, który w 2019 r. dla amerykańskiej organizacji Radarlock opracowali Emily de la Bruyère i Nathan Picarsic. – „Grupa CRRC jest jedną z najmocniej dotowanych chińskich firm. Czerpie z obfitego wsparcia państwa, by przelicytować globalnych rywali”.

Czułki wypuszczone z Wiednia

Na chiński tabor skusił się austriacki przewoźnik Westbahn, którego komercyjne pociągi kursują na trasie Wiedeń – Sankt Pölten – Linz – Salzburg, łącząc cztery stolice austriackich landów (na grudzień 2021 r. Westbahn zapowiedział wydłużenie swojej trasy do Monachium). Firma zawarła kontrakt z CRRC na dostawę czterech

piętrowych elektrycznych zespołów trakcyjnych. Jak na razie Westbahn eksploatuje wyłącznie tabor wyprodukowany przez koncern Stadler.

Największy pakiet udziałów w spółce Westbahn posiada Hans Peter Haselsteiner, założyciel koncernu budowlanego Strabag. 17% udziałów należy do francuskich kolei państwowych SNCF.

Jak informował szwajcarski dziennik „Neue Zürcher Zeitung”, przedstawiciel SNCF we władzach Westbahn próbował zablokować zawarcie kontraktu z CRRC. W chińskiej ekspansji Francja widzi bowiem zagrożenie dla swojego przemysłu, przede wszystkim dla koncernu Alstom.

Sprawa budzi też emocje w Szwajcarii, będącej ojczyzną koncernu Stadler. Zwykle wyważony zuryski dziennik napisał, że przewodniczący rady nadzorczej Westbahn Benedikt Weibel – który w latach 1993-2006 kierował szwajcarskimi kolejami federalnymi SBB CFF FFS – otwiera chińskiemu koncernowi drzwi do Europy Zachodniej.

Westbahn, mając na celu ograniczenie ryzyka, zawarł z CRRC umowę nie na kupno taboru, lecz na jego wynajem, który dojdzie do skutku dopiero wtedy, gdy chiński producent uzyskała dla składów dopuszczenie do eksploatacji na europejskich torach. Jak na razie pod koniec maja 2021 r. w fabryce CRRC w Zhuzhou zaprezentowano pierwszy skład dla Westbahn, ale przewiduje się, że pociągi te zaczną wozić pasażerów dopiero w drugiej połowie 2023 r.

Grupa CRRC swoje główne europejskie przedstawicielstwo ma w wiedeńskiej dzielnicy biznesowej Donau City i – jak napisał niemiecki dziennik gospodarczy ►

► „Handelsblatt” – stąd wypuszcza swoje czułki na Europę.

Alstom, Stadler i Siemens pod presją

Grupa CRRC, chcąc zdobywać kolejne przyczółki w Europie, nie gardzi niewielkimi zamówieniami obejmującymi zaledwie kilka sztuk taboru i – w przeciwieństwie do europejskich potentatów – jest gotowa na potrzeby tych kontraktów projektować krótkie serie taboru, dopasowując się przy tym do specyficznych wymagań klientów, a także przygotowywać niestandardowe linie produkcyjne.

Gdy w 2017 r. grupa Deutsche Bahn ogłosiła przetarg na cztery hybrydowe lokomotywy manewrowe do obsługi pociągów roboczych na sieciach S-Bahn w Berlinie i Hamburgu, żaden z europejskich producentów nie zechciał się schylić po tak małe zlecenie. Jediną ofertę złożyła firma CRRC Zhuzhou. Wszystkie cztery manewrowki zostały już dostarczone do Niemiec. Według nieoficjalnych informacji, kontrakt opiewał na zaledwie 10 mln euro.

„Strategia polega na elastyczności i działaniu na wielu frontach: kiedy pojawiają się problemy z eksportem, tworzy się konsorcja z zagranicznymi podmiotami, natomiast kiedy blokowane są państwowe chińskie przedsiębiorstwa, wystawia się nadworne »prywatne« firmy” – czytamy w raporcie Radarlock na temat CRRC.

W październiku 2019 r. chiński gigant zawarł kolejny niewielki kontrakt: spółka Rail Cargo Hungaria zamówiła cztery lokomotywy – dwie liniowe i dwie manewrowe. Podpisanie umowy z CRRC uświetnili swoją obecnością ambasador Chin w Budapeszcie Duan Jielong oraz László Mosóczy, węgierski wiceminister rozwoju narodowego ds. transportu, który wcześniej przez 25 lat pełnił kierownicze funkcje w węgierskich kolejach państwowych MÁV.

Wymogiem spółki Rail Cargo Hungaria jest uzyskanie przez CRRC dopuszczenia lokomotyw do ruchu nie tylko na sieci kolejowej Węgier, ale również w Bułgarii, Chorwacji, Grecji, Rumunii i Serbii. Nawiasem mówiąc, to właśnie przez Bałkany grupa CRRC wjechała do Europy: w Serbii i Macedonii chiński tabor jest eksploatowany już od kilku lat. Ostatnio, w maju 2021 r., władze Bukaresztu podpisały umowę na dostawę 100 tramwajów z konsorcjum zawiązanym przez CRRC Qingdao Sifang i firmę Astra Vagoane Călători z Rumunii.

W Austrii przedstawiciele przemysłu kolejowego nie kryli zdziwienia kontraktami, zawartymi z CRRC zarówno przez Westbahn, jak i Rail Cargo Hungaria. W przypadku tego drugiego przewoźnika zaskoczenie było większe, gdyż należy on do holdingu austriackich kolei państwowych ÖBB. „Otwieranie drzwi taniej konkurencji dotowanej przez chiński rząd zwiększa presję na koncerny Alstom, Stadler i Siemens” – pisał wiedeński dziennik „Der Standard”, spekulując, że problem ten był tematem spotkania, jakie w połowie czerwca 2021 r. odbyli w Berlinie kanclerz Austrii Sebastian Kurz i Joe Kaeser, szef koncernu Siemens w latach 2013-2021.

Siemens posiada w Austrii dwa duże zakłady będące istotnymi ogniwami łańcucha produkcji taboru: w Wiedniu powstają pudła wagonów i lokomotyw, a w Grazu zestawy kołowe i pantografy.

Europejska szarża

W obawie przed chińską ekspansją koncerny Siemens i Alstom chciały dokonać fuzji. Jednak Komisja Europejska nie wyraziła na to zgody, argumentując, że fuzja ograniczyłaby konkurencję, zmniejszając liczbę oferentów z Europy mogących stawać do przetargów na dostawę taboru, co według Brukseli mogłoby jeszcze szerzej otworzyć grupie CRRC drzwi do europejskiego rynku.

Na początku 2021 r. sfinalizowane zostało natomiast – za zgodą Komisji Europejskiej – wchłonięcie przez Alstom kanadyjskiego koncernu Bombardier Transportation wraz z rozlokowanymi po całej Europie fabrykami, w tym z dawnym zakładem Pafawag we Wrocławiu, gdzie budowane są nadwozia pojazdów szynowych (między innymi składów ICE4 dla kolei Deutsche Bahn).

Alstom chwali się, że po zakupie Bombardiera stał się drugim co do wielkości producentem taboru szynowego na świecie – drugim po CRRC. W celu ograniczenia dominacji Alstomu Komisja Europejska nakazała koncernowi sprzedaż fabryki w Reichshoffen we Francji i przejętego wraz z Bombardierem zakładu w podberlińskim Hennigsdorfie.

Według źródeł francuskiej telewizji informacyjnej BFM, przejęciem fabryki w alzackim Reichshoffen oczywiście była zainteresowana grupa CRRC. Alstom, nie chcąc o tym słyszeć, do negocjacji dopuścił jedynie czeską firmę Škoda Transportation. Jednak według serwisu internetowego BFM, „w Alstomie niektórzy obawiają się, że za kilka lat koncern Škoda Transportation może zostać sprzedany temu, kto zaoferuje najwyższą cenę, co stworzy kolejną szansę dla CRRC na europejską szarżę i w końcu na zaistnienie we Francji”.

Chińska jakość

W Czechach klientem grupy CRRC jest przewoźnik Leo Express. W grudniu 2016 r. podpisał on z chińskim gigantem umowę na dostawę trzech elektrycznych zespołów trakcyjnych – było to pierwsze zlecenie dla CRRC z Unii Europejskiej. Jak informował raport roczny Leo Express za 2016 r., „dostawy składów można spodziewać się w 2018 r.”.

Pierwszy skład Sirius został dostarczony do Czech dopiero we wrześniu 2019 r. Wciąż jednak chińskie pociągi nie wożą pasażerów – przedłużają się testy niezbędne do dopuszczenia składów do ruchu. Problemy po części wywołała epidemia koronawirusa, tygodniami uniemożliwiając przyjazd chińskich inżynierów do Czech.

Zakupione przez Leo Express składy Sirius mają mieć dopuszczenie do eksploatacji w Czechach, Słowacji i Polsce. Ich wprowadzenie do ruchu jest warunkiem rozbudowy sieci połączeń przewoźnika, który już pod koniec 2019 r. uzyskał zgodę Urzędu Transportu Kolejowego na uruchomienie

komercyjnych połączeń w relacjach Praga – Katowice – Warszawa – Terespol i Praga – Katowice – Kraków – Rzeszów – Medyka.

Jak na razie do obsługi komercyjnych połączeń dalekobieżnych, w tym kursującego dwa razy na tydzień pociągu relacji Praga – Kraków, Leo Express wykorzystuje pięć zespołów Flirt, które zostały dostarczone w 2012 r. przez firmę Stadler. Składy powstały w polskiej fabryce szwajcarskiego koncernu zlokalizowanej w Siedlcach, a Leo Express przez pierwsze lata reklamował swoje połączenia hasłem „Szwajcarska jakość”.

Z chińską jakością przewoźnik ma coraz większe problemy. – *Przedłużający się proces dopuszczania oznacza dla nas szkodę* – powiedział portalowi „Z Dopravy” rzecznik Leo Express Emil Sedlařík. – *Moglibyśmy już sprzedawać bilety na połączenia, które miały być obsługiwane składami Sirius.*

Coraz bardziej jest więc wątpliwe, czy Leo Express zechce wykorzystać zapisy kontraktu z CRRC zakładające możliwość zwiększenia zamówienia o kolejnych 30 składów. Nie bez znaczenia jest też to, że w sierpniu 2021 r. 50-procentowy pakiet akcji firmy Leo Express został zakupiony przez państwowego przewoźnika RENFE z Hiszpanii. W informacji prasowej na ten temat RENFE nie ukrywa, że przejście czeskiego przewoźnika ma przetrzeć szlaki przemysłowi z Półwyspu Iberyjskiego: „Wejście RENFE do Europy Środkowo-Wschodniej może przyczynić się do rozwoju międzynarodowej działalności hiszpańskich firm z branży kolejowej”.

Na myśl przychodzi przede wszystkim producent taboru szynowego CAF z pięcioma fabrykami w Hiszpanii. Koncern CAF w 2018 r. kupił polską firmę Solaris, która w trzech zakładach w Wielkopolsce produkuje autobusy, trolejbusy i tramwaje.

W Hiszpanii składy wyprodukowane przez CAF osiągają prędkości 250-320 km/h. Pociągi CAF jeżdżą już też między innymi w Norwegii, Wielkiej Brytanii, Włoszech oraz Francji. Obecnie CAF realizuje kolejny kontrakt dla SNCF (28 składów do ruchu dalekobieżnego) i duże zamówienie dla kolei holenderskich Nederlandse Spoorwegen (118 elektrycznych zespołów trakcyjnych).

Zapotrzebowanie na nowy tabor może się pojawić w związku z planami nowego współwłaściciela firmy Leo Express. RENFE wśród kierunków rozwoju czeskiego przewoźnika wymienia zdobywanie publicznych kontraktów na realizację przewozów – nie tylko w Czechach, gdzie Leo Express już obsługuje połączenia na zlecenie regionu pardubickiego, ale również w Niemczech i Polsce.

Decydujące rozstrzygnięcie

PKP Intercity zapowiada, że postępowanie przetargowe na dostawę 63 lokomotyw ma zostać rozstrzygnięte w marcu 2022 r. Wygrana konsorcjum Fabryki Pojazdów Szynowych H. Cegielski i CRRC Datong lub konsorcjum Vossloh Locomotives i CRRC Zhuzhou będzie oznaczać zdobycie przez chińskiego giganta największego jak dotąd zamówienia na tabor kolejowy na europejski rynek.

Wygląda na to, że epidemia koronawirusa była pretekstem do ostatecznej likwidacji ruchu pociągów pasażerskich na linii Sierpc – Lipno – Toruń. Mieszkańcy pogranicza województwa mazowieckiego i kujawsko-pomorskiego oraz samorządy lokalne nie mogą się doprosić przywrócenia połączeń zawieszonych w marcu 2020 r.

Atrakcyjne połączenia przyciągną ludzi

Najpierw w grudniu 2020 r. pojawiła się internetowa petycja w sprawie przywrócenia połączeń, którą podpisało 638 osób.

Następnie w lutym 2021 r. do marszałków województw kujawsko-pomorskiego i mazowieckiego trafiło pismo, w którym lokalni samorządowcy domagają się nie tylko przywrócenia kursowania pociągów między Toruniem a Sierpcem, ale też uruchomienia bezpośrednich połączeń na wydłużonej w głąb Mazowsza trasie Toruń – Sierpc – Płock. Pod pismem podpisali się starostowie powiatów sierpeckiego, lipnowskiego, toruńskiego, prezydenci Płocka i Torunia oraz wójtowie i burmistrzowie gmin leżących wzdłuż ciągu.

Wśród sygnatariuszy jest burmistrz Sierpca Jarosław Perzyński. W rozmowie z dwumiesięcznikiem „Z Biegiem Szyn” podkreślił, że reaktywacja musi wiązać się ze zwiększeniem liczby połączeń. Przed likwidacją w relacji Sierpc – Toruń jeździł tylko jeden pociąg dziennie. – *Rozkład jazdy był dopasowany co najwyżej do potrzeb studentów dojeżdżających do Torunia. Nie brano pod uwagę uczniów, osób starszych dojeżdżających do lekarzy specjalistów czy osób pracujących. Nie można liczyć tylko na jedną grupę pasażerów, bo wtedy rzeczywistość może się to nie opłacać* – mówił Perzyński. – *Przed wszystkim jednak powinniśmy przestać mówić tylko o linii Sierpc – Toruń, lecz uznać ją za część ciągu z Płocka przez Sierpc do Torunia. Atrakcyjne połączenia bez przesiadek przyciągną więcej pasażerów, co będzie oznaczać poprawę wyników ekonomicznych.*

Nie jest planowane

Postulat nowego otwarcia połączeń na styku województw kujawsko-pomorskiego i mazowieckiego trafił na urzędniczy pat.

– *Województwo kujawsko-pomorskie nie jest decyzyjne w sprawie ewentualnego wydłużenia relacji Toruń – Sierpc do Płocka* – mówi Tomasz Moraczewski, dyrektor departamentu transportu samorządu województwa kujawsko-pomorskiego.

Z kolei wicedyrektor kancelarii marszałka województwa mazowieckiego Marta Milewska podkreśla, że władze regionu są zainteresowane wznowieniem kursowania pociągów do sąsiedniego województwa, ale zaznacza: – *Realizacja połączeń uzależniona jest od decyzji samorządu województwa kujawsko-pomorskiego.*

Samorząd województwa mazowieckiego zwrócił się nawet do swojego przewoźnika z pytaniem o możliwości zaangażowania się w obsługę połączeń w pełnej relacji z Płocka przez Sierpc do Torunia. – *Zarząd Kolei Mazowieckich poinformował, że obecnie nie jest planowane uruchomienie bezpośredniego*

Nie ma i nie będzie?

Ruch pasażerski na linii Sierpc – Toruń zawieszono w marcu 2020 r. z powodu epidemii. Pociągi nadal nie wróciły. I nie wiadomo, kiedy wrócą



• *Granicy województw mazowieckiego i kujawsko-pomorskiego od marca 2020 r. nie da się przekroczyć pociągiem. Leżący na styku regionów przystanek Koziołek na linii Sierpc – Toruń.*

połączenia w relacji Płock – Toruń – mówi Milewska. – *Spółka obecnie nie dysponuje wystarczająco dużym parkiem taborowym.*

Szybciej niż samochodem

W listopadzie 2020 r. Tomasz Moraczewski przekonywał w wypowiedzi dla portalu „Rynek Kolejowy”, że warunkiem wprowadzenia atrakcyjnej oferty na trasie Toruń – Sierpc jest modernizacja mająca na celu zwiększenie przepustowości jednotorowej linii i zmianę lokalizacji przystanków. Wygląda to jednak na wymówkę mającą odwiec lub wręcz zamknąć temat przywrócenia połączeń.

Na 77-kilometrowym odcinku między Sierpcem a Toruniem są cztery w miarę równomiernie rozłożone stacje, na których możliwe jest mijanie się pociągów: Skępe, Lipno, Czernikowo i Lubicz. Przebudowa nie jest więc konieczna do uruchomienia połączeń w liczbie nawet znacznie większej niż przed likwidacją w marcu 2020 r.

Prędkość maksymalna na linii – 60 km/h w województwie mazowieckim oraz 70 km/h w województwie kujawsko-pomorskim – pozwalała szynobusom jechać w krótszym czasie niż autobusy oraz samochody, które w szczycie zwykle utykają w korku w Lubiczu na wlocie drogi krajowej 10 do Torunia.

Rozkładowy czas przejazdu autobusów z Lipna do Torunia wynosi od 1 godz. 11 min. do 1 godz. 45 min. Pociąg jechał 59 min.

Jeśli chodzi o lokalizację przystanków, to oczywiście brakuje ich przy osiedlu w Lubiczu Górnym czy w rozbudowującej się podtoruńskiej Brzozówce. Wskazane byłoby też zbliżenie peronów do centrów Karnkowa czy Dobrzejewic. Problem w tym, że podczas

prowadzonych na przełomie 2020 i 2021 r. konsultacji Rządowego Programu Budowy lub Modernizacji Przystanków Kolejowych na lata 2021-2025 samorząd województwa kujawsko-pomorskiego nie zgłosił żadnego wniosku dotyczącego linii Sierpc – Toruń.

Panująca niepewność

17 września 2021 r. samorząd województwa kujawsko-pomorskiego ogłosił przetarg na realizację połączeń kolejowych. Problem w tym, że przetarg wszczęto na trzy miesiące przed przewidywanym terminem rozpoczęcia realizacji dziewięcioletniego kontraktu. Potencjalnym oferentom trudno więc będzie przygotować się do realizacji przewozów i całe przedsięwzięcie może skończyć się fiaskiem.

Ogłoszony przetarg zakłada przywrócenie obsługi linii Toruń – Sierpc. „Reaktywacja jest naszą odpowiedzią na apele i postulaty lokalnych społeczności” – zaznaczył w informacji prasowej z kwietnia 2021 r. kujawsko-pomorski samorząd. Mimo to jego urzędnicy na etapie przygotowywania przetargu byli sceptyczni w kwestii powrotu pociągów na trasę z Torunia do Sierpca: – *W dalszym ciągu panuje niepewność związana z ciągłymi zmianami stanu epidemicznego, ewentualnym ponownym wzrostem zakażeń i wynikającymi z nich ograniczeniami* – powiedział nam pod koniec lipca 2021 r. Tomasz Moraczewski, szef departamentu transportu w samorządzie województwa kujawsko-pomorskiego. – *Wszystkie te uwarunkowania nie pozwalają na wskazanie konkretnej daty przywrócenia połączeń na odcinku Toruń – Sierpc.*

KAROL TRAMMER

Szerokie perspektywy wąskich torów

Czy od Rawy Mazowieckiej rozpocznie się renesans kolei wąskotorowych w Polsce?

Samorząd województwa łódzkiego myśli o włączeniu linii wąskotorowej Rogów – Rawa Mazowiecka – Biała Rawska w regionalną sieć połączeń kolejowych. Ogłoszony został przetarg na opracowanie ekspertyzy, która wskaże kierunki rozwoju kolejki. Firmy planistyczne mogą składać swoje oferty do 16 września 2021 r.

Czy od rogowskiej kolejki zacznie się zwrot w historii wąskotorówek? W Polsce – zupełnie inaczej niż zagranicą – już od lat nie widziano w nich potencjału i możliwości wykorzystania w systemie transportowym.

Czas znikania

Między Rogowem, Rawą Mazowiecką a Białą Rawską regularny ruch pociągów pasażerskich był prowadzony do czerwca 2001 r. Wówczas Polskie Koleje Państwowe – za prezesury Krzysztofa Celińskiego – jedną decyzją zakończyły działalność wszystkich kolei wąskotorowych, a nadzorującą je Dyрекję Kolei Dojazdowych postawiły w stan likwidacji. Wielu wąskotorówkom nie udało się jednak dotrzeć nawet do tego momentu.

Część kolejek – jak bogatyńska, podlaska, zwierzyniecka – zamknięto już w latach 60. i 70. W tym czasie w rejonie dużych miast kolejne wąskie tory znikaly, aby ustąpić miejsca poszerzanym drogom wylotowym. Tak stało się z Radzyminską Koleją Dojazdową, Wrocławską Koleją Dojazdową i kolejnymi odcinkami niegdyś rozległej sieci Grójeckiej Kolei Dojazdowej: Warszawa Południowa – Piaseczno – Góra Kalwaria i Warszawa Wilanów – Konstancin-Jeziorna

Schyłkiem regularnych przewozów liniami wąskotorowymi na Mazowszu były już lata 80. Sochaczewska Kolej Dojazdowa wycofała pociągi pasażerskie w 1984 r., by przekształcić się w Muzeum Kolei Wąskotorowej, które po dziś dzień od maja do września prowadzi przewozy turystyczne z Sochaczewa do Wilcza Tułowskiego na skraju Puszczy Kampinoskiej.

W połowie lat 80. zamknięty został ruch pasażerski na Mławskiej Kolei Dojazdowej, której sieć obejmowała Mławę, Ciechanów, Przasnysz i Maków Mazowiecki. W 1986 r. – zaledwie 36 lat po wybudowaniu kolejki – przestały kursować pociągi pasażerskie z Nasielska do Pułtuska. Otwarta w 1950 r. Nasielska Kolej Dojazdowa była jedyną wąskotorówką wybudowaną przez PKP po II wojnie światowej.

Wąskotorówki wypełniały luki w sieci linii normalnotorowych, zapewniając dostęp do kolei mieszkańcom Przasnysza, Makowa Mazowieckiego, Pułtuska czy Grójca.

Regularny ruch pasażerski na ostatnich fragmentach Grójeckiej Kolei Dojazdowej zlikwidowano na przełomie lat 80. i 90.: w 1988 r. przestały kursować pociągi pasażerskie między Grójcem a Nowym Miastem nad Pilicą, zaś w 1991 r. między



• Stacja kolei wąskotorowej w Rawie Mazowieckiej.

Piasecznem a Grójcem. Do 1996 r. był jeszcze prowadzony ruch towarowy.

Od lat 70. przewóz ładunków na wąskotorówkach opierał się na wagonach-transporterach, na których przewożone były wagony normalnotorowe – tak docierały one do klientów rozlokowanych przy liniach wąskotorowych. Dzięki temu na stacjach stycznych wyeliminowano czasochłonny przeładunek towarów między wagonami normalnotorowymi i wąskotorowymi.

Choć lata 80. były już czasem szybkiego znikania wąskotorówek, to wówczas PKP zakupiły w zakładach FAUR w Rumunii 32 szynobusy MBxd2: w latach 1984-1986 powstało 20 pojazdów na potrzeby kolejek o szerokości toru 750 mm i 12 dla kolei z szerokością toru 1000 mm (podobnej inwestycji zabrakło wtedy dla lokalnych linii normalnotorowych: ogłoszony pod koniec lat 80. program zakupu 220 szynobusów nie został zrealizowany).

Do decyzji z 2001 r. o zamknięciu linii wąskotorowych dotrwało w regularnym ruchu osiem kolei dojazdowych: średzka, śmigiełska, pleszewska, elcka, krośniewicka, rogowska, koszalińska oraz stargardzka.

Pułapki na wąskim torze

Jedyną szansą na dalszy byt wąskotorówek w XXI wieku było przejęcie ich przez samorządy lokalne. Nie mniej istotny był zapał entuzjastów – zarówno miłośników dróg żelaznych, jak i kolejarzy porzucanych przez PKP razem z wąskotorówkami. Gotowi byli oni poświęcać swój czas, by dbać o tabor i infrastrukturę, a także służyć wiedzą i doświadczeniem w zarządzaniu kolejami wąskotorowymi. Lokalni wólarze zwykle na tym po prostu się nie znali, nawet jeśli byli pozytywnie nastawieni do przejęcia kolejek. Właśnie w celu utrzymania działalności

wąskotorówek powstało Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych. Ta organizacja pasjonatów – której zakres działalności z biegiem lat uległ zmianom – zaangażowała się w dalsze funkcjonowanie między innymi Śmigiełskiej Kolei Dojazdowej w Wielkopolsce. Nowym właścicielem tej wąskotorówki został Urząd Miasta i Gminy Śmigiel, operatorem SKPL, zaś naczelnikiem Wit Kreuschner, który tę samą funkcję pełnił w czasach, gdy kolejka działała w ramach PKP.

Codzienny ruch pociągów pasażerskich przywrócono w styczniu 2002 r., pół roku po jego zlikwidowaniu przez PKP. Obsługiwana trasa została wydłużona do Wielichowa, dokąd w ostatnich latach funkcjonowania kolejki pod banderą PKP już nie docierały pociągi pasażerskie. W 2003 r. otwarty został nowy przystanek Nietązkowo Szkoła, aby ułatwić dojazd uczniów do tutejszego zespołu szkół średnich.

Niestety na nowych właścicieli kolejek czyhały zastawione przez PKP pułapki. Śmigiełska Kolej Dojazdowa po przejęciu przez gminę dowiedziała się, że będzie musiała płacić spółce PKP Polskie Linie Kolejowe 24 tys. zł rocznie za opuszczanie i podnoszenie szlabanu na przejeździe kolejowym w Starym Bojanowie. Wspólny dla wąskotorówki i linii normalnotorowej przejazd strzeżony był bowiem obsługiwany przez pracowników z nastawni na stacji normalnotorowej. W celu uniknięcia opłat, podjęto decyzję o skróceniu trasy pociągów wąskotorowych, tak by nie musiały przejeżdżać przez feralny przejazd. Niestety oznaczało to, że przestały one docierać do peronu na stacji Stare Bojanowo, stycznej z linią normalnotorową. Przesiadający się między wąskotorówką a pociągami kursującymi linią Poznań – Leszno byli ►

▶ odtąd zmuszeni do pokonywania kilkuset metrów pieszo.

Regularny ruch pasażerski i towarowy był prowadzony do 2010 r., do kiedy Śmigielką wąskotorówką zarządzało Stowarzyszenie Kolejowych Przewoźców Lokalnych. Od 2011 r. kolejką zarządza Zakład Komunalny w Śmiglu, który ogranicza się już tylko do uruchamiania pociągów turystycznych i okazjonalnych.

Stowarzyszenie przez sześć lat, od 2002 do 2008 r., prowadziło regularny ruch pasażerski i towarowy również na Krośniewickiej Kolei Dojazdowej, będącej jedną z pozostałości sieci wąskotorowej niegdyś rozciągającej się od Gniezna po aglomerację łódzką.

SKPL wciąż jest operatorem prowadzącym regularne przewozy na trójszynowej linii o prześwicie 750/1435 mm, łączącej Pleszew z położoną 3,5 km za miastem stacją na linii Poznań – Ostrów Wielkopolski. Linia Pleszew Wąskotorowy – Pleszew Miasto, po tym jak w 2001 r. PKP wycofało się z jej obsługi, należy do Urzędu Miasta i Gminy Pleszew.

Rosnące tempo

Rogowską Kolej Dojazdową w 2002 r. przejął od PKP powiat rawski. W to, aby tak się stało, zaangażowali się pasjonaci z Fundacji Polskich Kolei Wąskotorowych. Organizacja ta po dziś dzień zarządza należącą do powiatu kolejką, trując się o jej tabor i infrastrukturę oraz uruchamiając pociągi turystyczne – w 2019 r. przewiozły one 24 tys. osób.

Ostatnio fundacji udało się uzyskać z budżetu państwa dotację w wysokości 1 mln zł na renowację parowozu Px48 i zapewnienie zaplecza do jego eksploatacji. Ma on zacząć prowadzić pociągi w 2022 r. – 46 lat od wycofania traktacji parowej na rogowskiej wąskotorówce. Fundacja eksploatuje nie tylko tabor przekazany powiatowi rawskiemu przez PKP wraz z całą kolejką, ale także ściągą oraz restauruje lokomotywy i wagony ze zlikwidowanych wąskotorówek. W 2020 r. kupiła od PKP zniszczony szynobus MBxd2, który służył w Krośniewicach – trwa zbiórka pieniędzy na jego remont i przywrócenie do ruchu.

Fundacja zbiera również fundusze na remonty i bieżące utrzymanie infrastruktury. W latach 2016-2018 przeprowadzone zostały naprawy odcinków Rogów – Jeżów i Rawa Mazowiecka – Biała Rawska. Wciąż w złym stanie jest środkowy odcinek kolejki między Jeżowem a Rawą Mazowiecką – z tego powodu nie kursują nim pociągi z pasażerami, mogą tu odbywać się tylko przejazdy robocze i techniczne.

W czasach funkcjonowania regularnego ruchu na Rogowskiej Kolei Dojazdowej jej rozkład jazdy przez dwie dekady nie był zmieniany – pociągi kursowały w dokładnie tych samych godzinach od przełomu lat 70. i 80. Rozkład jazdy uległ zmianie w czerwcu 2000 r., a z początkiem kwietnia 2001 r. – na kilka miesięcy przed likwidacją połączeń – kursowanie zostało ograniczone do godzin przedpołudniowych.

49-kilometrową trasę z Rogowa do Białej Rawskiej pociąg pokonywał w ponad dwie



• *W połowie lat 80. PKP na potrzeby kolei wąskotorowych kupiły rumuńskie szynobusy: pojazd MBxd2 na Śmigielkiej Kolei Dojazdowej w 2004 r. – już po wydzieleniu z PKP, a jeszcze w okresie prowadzenia codziennego ruchu pasażerskiego.*

godziny. Jadąca z prędkością około 35 km/h wąskotorówka coraz słabiej nadążała za rosnącym tempem życia.

Inwestycja w wąski tor

Czy w trzeciej dekadzie XXI wieku jest możliwy renesans kolei wąskotorowych: dostosowanie ich do dzisiejszych wymagań i wykorzystanie do normalnego zaspokajania potrzeb transportowych?

Na to pytanie ma odpowiedzieć ekspertyza zamawiana przez samorząd województwa łódzkiego. Założeniem jest wpięcie kolei wąskotorowej w regionalny system transportu w celu zapewnienia przejazdu z Rawy Mazowieckiej do Łodzi w nie więcej niż 1 godz. 10 min. – wąskotorówką do Rogowa, a dalej pociągiem Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (jazda busem na tej trasie trwa około 1 godz. 30 min.).

Licząca 17 tys. mieszkańców Rawa Mazowiecka to po Bełchatowie największe miasto powiatowe województwa łódzkiego bez połączeń kolejowych. Stacja wąskotorówki w Rawie Mazowieckiej znajduje się 500 metrów od Placu Wolności – głównego punktu w mieście. Linia biegnie przez sześć gmin, które obecnie nie są obsługiwane transportem kolejowym.

Analiza określić ma zakres niezbędnych inwestycji w linię wąskotorową wraz z wskazaniem lokalizacji mijanek, nowych przystanków i punktów umożliwiających dowiązanie połączeń autobusowych. Ponadto rozpatrzone ma zostać koncepcja budowy odgańlenia wąskotorówki do Centralnej Magistrali Kolejowej, na której w pobliżu Białej Rawskiej mogłaby powstać stacja pozwalająca na przesiadki między pociągami wąskotorowymi i dalekobieżnymi.

Koncepcja przebudowy posterunku Biała Rawska w celu umożliwienia postojów pociągów kursujących Centralną Magistralą Kolejową została zgłoszona przez samorząd województwa łódzkiego do Rządowego

Programu Budowy lub Modernizacji Przystanków Kolejowych na lata 2021-2025. Ministerstwo Infrastruktury odrzuciło jednak ten wniosek.

Ekspertyza ma się przyjrzeć rynkowi taborowemu pod kątem zakupu nowych lub używanych składów wąskotorowych na potrzeby regularnego ruchu pasażerskiego.

W ramach prac analitycznych mają zostać przeprowadzone badania ankietowe wśród mieszkańców na temat ich kierunków i celów dojazdów. Na tej podstawie ma zostać zaprezentowana propozycja rozkładu jazdy. Uwzględnione mają zostać też potrzeby ruchu towarowego: przewozu kontenerów i wagonów normalnotorowych na platformach wąskotorowych oraz lokalizacji punktów ładunkowych.

Samorząd województwa łódzkiego oczekuje, że autorzy ekspertyzy wskażą możliwości zrealizowania inwestycji z wykorzystaniem funduszy Unii Europejskiej w perspektywie finansowej 2021-2027.

Wbrew pozorom

– *Największy potencjał efektywnego wpięcia w regionalne systemy transportowe mają koleje wąskotorowe zlokalizowane blisko generatorów ruchu a więc aglomeracji i zapewniające połączenia z większymi miastami powiatowymi. Szczęśliwie Rawa Mazowiecka może być takim przykładem – mówi dr Michał Zajfert, który w Instytucie Nauk Ekonomicznych Polskiej Akademii Nauk zajmuje się sektorem infrastruktury, a jednocześnie pełni funkcję członka rady Fundacji Polskich Kolei Wąskotorowych, zarządzającej rogowską kolejką. – Przez ostatnią dekadę samorządy zaangażowane w rozwój kolejowego transportu regionalnego na swoich obszarze udowodniły, że umieją go zorganizować. W gronie zaangażowanych województw jest też łódzkie, co dobrze wróży inicjatywie rewitalizacji.*

Wbrew pozorom wąskotorówki nie muszą być powolne, a ich autonomia może wręcz stanowić atut. – *Koleje wąskotorowe, jako technicznie odseparowane od ogólnopolskiej sieci PKP PLK, podlegają mniej restrykcyjnym regulacjom, a z drugiej strony są niezależne od skutków kongestii ruchu licznych pociągów różnych rodzajów i przewoźników, dzięki czemu dużo łatwiej zapewnić na nich tak ważną dla podróżnych punktualność –* mówi Zajfert i dodaje, że największy jest problem mentalny, który nie pozwala traktować wąskich torów jako jednej ze składowych systemu transportowego. – *To konsekwencja trwającej już od lat 50. marginalizacji kolei wąskotorowych.*

Sezon na wąskotorówkę

Rzeczywiście w Polsce już od dawna na linii kolejowe z rozstawem szyn węższym niż 1435 mm patrzy się jak na atrakcję turystyczną lub co najwyżej jak na sezonowy środek transportu.

W ruchu sezonowym najlepiej radzą sobie: Nadmorska Kolej Wąskotorowa, która od maja do września codziennie jeździ na trasie Pogorzela – Niechorze – Rewal – Trzęsacz – Gryfice, Żnińska Kolej Wąskotorowa, od maja do sierpnia zapewniająca dojazd do ▶

► Muzeum Archeologicznego w Biskupinie, oraz Żuławska Kolej Dojazdowa, która w wakacje codziennie, a w czerwcu i wrześniu w weekendy kursuje na biegnącej wzdłuż Zatoki Gdańskiej linii Sztutowo – Stegna – Jantar – Mikoszewo – Prawy Brzeg Wisły. – *Tam w okresie letnim pociągi pasażerskie wyczerpują jej przepustowość i mimo tego nie są w stanie obsłużyć wszystkich chętnych podróżnych* – mówi Zajfert.

Dodajmy, że na żuławskiej wąskotorówce na Wszystkich Świętych co godzinę kursują pociągi na cmentarz komunalny, który jest zlokalizowany na obrzeżach Nowego Dworu Gdańskiego. Co roku z tej formy dojazdu na groby bliskich korzysta około 1 tys. osób.

Wąskotorowa normalność

– *Transportowa funkcjonalność kolei nie jest determinowana przeżyciem jej torów* – podkreśla Michał Zajfert. – *Przecież w wielu krajach funkcjonują systemy transportowe oparte o koleje wąskotorowe. W Niemczech, Austrii czy Czechach koleje wąskotorowe spełniają codzienne funkcje transportowe.*

Jedną z takich kolei są Jindřichovské Místní Dráhy, które prowadzą ruch na dwóch liniach wybiegających z położonego na południu Czech 21-tysięcznego miasta Jindřichův Hradec. Pociągi JHMD wyruszają stąd główną linią kolejową – na jej liczącym 2,5 km odcinku funkcjonuje trzyszynowy spłot toru normalnego z torem wąskim o szerokości 760 mm.

Na 33-kilometrowej linii Jindřichův Hradec – Nová Bystřice i 46-kilometrowej linii Jindřichův Hradec – Obrataň JHMD uruchamia łącznie 32 pociągi dziennie. – *Można tu spotkać wagony kursujące 60 km/h, które powstały w wyniku kompleksowej modernizacji pojazdów odkupionych 16 lat temu z zamkniętych kolei wąskotorowych w Polsce* – mówi Zajfert o czterech pojazdach MBx2, których modernizację w Czechach dofinansowano z funduszy unijnych.

W lecie JHMD obok standardowych pociągów uruchamia składy prowadzone parowozami – w tym lokomotywą U37, wyprodukowaną w 1898 r.

Tuż za polską granicą, 10 km od Prudnika i Głubczyc, regularny ruch prowadzony jest na 20-kilometrowej wąskotorówce Třemešná ve Slezsku – Osoblaha. Linia o szerokości toru 760 mm łączy miasteczko Osoblaha z normalnotorową siecią kolejową. Co dość nietypowe, tą wąskotorówką administruje krajowy zarządca infrastruktury kolejowej Správa Železnic, a przewoźnikami są państwowe České Dráhy. W Niemczech Deutsche Bahn zarządza już tylko jedną linią wąskotorową: to kolejka na objętej zakazem ruchu samochodów wyspie Wangerooge na Morzu Północnym. W Austrii państwowa kolej ÖBB przekazała wąskotorówki landom w latach 2008-2010.

Na państwowej linii Třemešná ve Slezsku – Osoblaha lokalne stowarzyszenie Slezské Zemské Dráhy w letnie weekendy uruchamia pociągi zabytkowe, prowadzone parowozem lub lokomotywą spalinową. Zaspokajanie przez koleje wąskotorowe codziennych potrzeb transportowych wcale bowiem nie musi kłócić się z dbałością o ich wyjątkowy i



• *W innych krajach koleje wąskotorowe stanowią normalny element systemu transportowego. Węzłowa stacja wąskotorówki Appenzeller Bahnen w mieście Appenzell w Szwajcarii.*

zabytkowy charakter. Na to również liczą entuzjaści rogowskiej wąskotorówki.

Węgiel, ropa, wódór

Pociągi prowadzone parowozem na kolei wąskotorowej Zillertalbahnen stanowią atrakcję austriackiego Tyrolu. Jednocześnie na tej linii – łączącej Jenbach (7 tys. mieszkańców) z Mayrhofen (4 tys. mieszkańców) – funkcjonuje regularny ruch obsługiwany składami spalinowymi. Szykowane jest jednak przejście na napęd wodorowy – w fabryce koncernu Stadler w Bussnang w Szwajcarii trwa już produkcja wodorowych zespołów trakcyjnych, które na torze o szerokości 760 mm mają osiągać prędkość 80 km/h. Obecnie pociągi jeżdżą 70 km/h.

Ruch na Zillertalbahnen prowadzony jest codziennie między 6:00 a 21:00 – pociągi kursują dwa razy na godzinę. W Jenbach składy wąskotorowe są skomunikowane z pociągami kursującymi na trasie Innsbruck – Salzburg – Wiedeń. W 2019 r. na liczącej 32 km linii Jenbach – Mayrhofen pasażerowie odbyli 2,9 mln podróży. To więcej niż w całym województwie podlaskim (w 2019 r. 2,4 mln podróży).

W maju 2021 r., po ośmiu latach przerwy, Zillertalbahnen przywróciła ruch towarowy. Pociągi dowożą drewno do zlokalizowanej w Fügen fabryki koncernu Binderholz, co oznacza wyeliminowanie z doliny rzeki Ziller 16 tys. przejazdów ciężarówek w skali roku.

W Austrii codzienny ruch prowadzą też między innymi wąskotorówki Murtalbahnen, Pinzgauer Lokalbahn i zelektryfikowana Mariazellerbahn, na których rozstaw szyn to również 760 mm, a prędkość osiągnięta przez pociągi to 70-80 km/h.

100 km/h po wąskim torze

Koleje wąskotorowe są jedną z bardziej znanych atrakcji turystycznych Szwajcarii. Rhätische Bahn, Matterhorn Gotthard Bahn czy Zentralbahn – o rozstawie szyn 1000 mm i zelektryfikowane – to jednak nie tylko składy z panoramicznymi wagonami, z

których można podziwiać Alpy, ale także codzienny ruch pasażerski i towarowy, wpisany w świetnie działający szwajcarski system transportowy. Pociągi wąskotorowe są tu w pełni zintegrowane taryfowo i idealnie skomunikowane z pociągami normalnotorowymi i autobusami. Na systemy kolei aglomeracyjnych S-Bahn w Bernie, Lucernie czy Zurychu składają się zarówno linie normalnotorowe, jak i wąskotorowe. Do trzech szwajcarskich kantonów – Appenzell Innerroden, Obwalden, Nidwalden – da się dojechać tylko wąskim torem.

We Włoszech koleje wąskotorowe są istotnym elementem systemu transportowego aglomeracji Neapolu. Circumvesuviana – kolej wąskotorowa o rozstawie szyn 950 mm – łączy milionową stolicę regionu Kampania z okolicznymi miastami i gminami. Sieć neapolitańskiej kolei jest zelektryfikowana, liczy 148 km, obejmując 96 stacji i przystanków. Część szlaków jest dwutorowa. Działająca od 1890 r. Circumvesuviana w XXI wieku zyskała dwa nowe odcinki: w 2001 r. na wschodnich przedmieściach Neapolu otwarto liczący 8 km łącznik między trzema liniami, a w 2006 r. jedną z linii wydłużono do 59-tysięcznego miasta Acerra. Nowe odcinki bieżą w dużej mierze tunelami.

Na Sycylii działa Ferrovia Circumetnea, okrążająca wulkan Etna 111-kilometrowa linia z Katanii do Riposto. – *Od kilku lat w codziennym ruchu kursują tu szybkie nowoczesne wąskotorowe spalinowe zespoły trakcyjne wyprodukowane w Polsce* – w zakładach Newag – mówi Michał Zajfert o składach Vulcano, które na linii o szerokości toru 950 mm rozpędzają się do 100 km/h.

W naszym kraju wąskotorówki uważa się za nietypowy i nieprzystający do dzisiejszych czasów środek transportu. A tymczasem to Polska – z kolejami wąskotorowymi, których nie wykorzystuje się na co dzień – jest wyjątkiem na kolejowej mapie Europy.

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Nie wiesz, gdzie jesteś

Włócząc się, Przechodzień spotyka dworce. Niekiedy stare, również i z czasów, gdy Polska była pod zaborami. Kiedyś tętniące życiem, przy różnych liniach różne, eleganckie, symbole prestiżu kolejnictwa, prócz dworców i kościołów jedyne większe obiekty wśród pól i lasów okolicy. Dziś opuszczone, zapomniane, może dla kogoś urokliwe, ale – urokiem ruin. Upadek takich dworców pobudza do myślenia znawców i filozofów dróg żelaznych. Czemu potrzebne kiedyś, a dziś niechciane, choć ciągle przy niektórych jest wcale ważny szlak kolejowy, i stają przy nich pociągi osobowe i ktoś tu wsiada i wysiada? Na koniec często rozbierane, zastępowane uniwersalną przeszkloną wiatą przeciwdeszczową – przy każdej linii taką samą. Kiedy wyglądasz z okna pociągu, nie wiesz niekiedy, gdzie się znajdujesz, zabrakło bowiem tych dawnych dworców, charakterystycznych punktów orientacyjnych.



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Jeziorak”

Olsztyn Główny – Wrocław Główny

Niecałą godzinę po wyruszeniu z Olsztyna pociąg InterCity „Jeziorak” zatrzymuje się na stacji Łława Główna. Łława leży na południowo-zachodnim krańcu Jezioraka, najdłuższego polskiego jeziora. Do drugiego krańca Jezioraka, leżącego nieopodal miasta Zalewo, jest z Łławy 27 kilometrów. Jezioro może poszczycić się nie tylko długością, ale także tym, że leży na nim aż 16 wysp – w tym Wielka Żuława, największa wyspa na polskich jeziorach. Linia brzegowa Jezioraka jest bardzo urozmaicona – wiele jest zatok, półwyspów czy wąskich przesmyków. Rozległość Jezioraka powoduje, że mieszkańcy miejscowości leżących na dwóch brzegach tego jeziora, by się odwiedzić drogą lądową, muszą mocno nadkładać drogi. Na przykład miejscowości Siemiany i Wieprz w prostej linii oddalone są od siebie 1,5 kilometra, ale łądem trzeba pokonać aż około 30 kilometrów. W czasach pruskich jezioro nosiło nazwę Geyseric, a następnie Gesericsee. Jeziorak był miejscem akcji książki Zbigniewa Nienackiego „Nowe przygody Pana Samochodzika” – główny bohater szukał w tym jeziorze skarbów zaginionych w czasie II wojny światowej. W 2014 r. Michał Otłowski stworzył film sensacyjny „Jeziorak”.

POD DOBRĄ PRASĄ

„W ramach kampanii będą również prowadzone działania skierowane do pasażerów. Głównym założeniem będzie umocnienie wizerunku kolei jako bezpiecznego i wiarygodnego środka transportu, który ma zdecydowaną przewagę nad innymi środkami transportu zbiorowego”

Źródło: miesięcznik „W Podróż. Z PKP Intercity narodowym przewoźnikiem kolejowym”

Wydawca: Skivak

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Parokrotnie słowa jego przerywał dźwięk małego dzwonka, a wtedy przyjmował depesze i wysyłał odpowiedzi. Raz musiał wyjść przed budkę i kiedy pociąg przechodził, rozwinąć chorągiewkę oraz ustnie przekazać maszyniście jakieś instrukcje. Zauważyłem, że w spełnianiu swych obowiązków był uderzająco dokładny i czujny, przerywał rozmowę w pół słowa i nie podejmował jej zanim nie wykonał wszystkiego, co do niego należało. Słowem, mógłbym określić go jako jednego z najbardziej odpowiednich ludzi na to stanowisko, gdyby nie okoliczność, że mówiąc do mnie, dwukrotnie zbladł i gwałtownie milknąc, odwrócił się w kierunku małego dzwonka – który wówczas nie dźwięczał – po czym otworzył drzwi budki, stale zamknięte ze względu na niezdrową wilgoć, i przez chwilę obserwował sygnał przy wylocie tunelu”

Charles Dickens*, „Dróżnik”
(tłumaczenie Maria Traczewska)

*żył w latach 1812-1870, angielski powieściopisarz, pracował jako sprawozdawca parlamentarny i dziennikarz w londyńskich gazetach

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 (webmaster). 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.