

Wyszedł i obniżki nie weszły | Dreszcze Bieńkowskiej
Wytyczne z mózgu | Pendolino w mniejszym mieście

Nr 3 (71)

MAJ-CZERWIEC 2014

ISSN 1896-4079 www.zbs.net.pl

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu



CO DALEJ Z PENDOLINO?



POŁĄCZENIA

Pociągi EuroCity na południe:

pojawiają się i znikają

Pod koniec tego roku na tory wróci bezpośredni dzienny pociąg z Warszawy do Pragi. Ale zniknie za to skład do Bratysławy i Budapesztu

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do zarysu rozkładu jazdy pociągów międzynarodowych wchodzącego w życie pod koniec tego roku. Od grudnia 2014 r. po rocznej przerwie ma zostać przywrócone kursowanie pociągu EuroCity „Praha”, łączącego bezpośrednio stolicę Polski i Czech

Jednakże wraz z ponownym pojawieniem się pociągu EuroCity „Praha”... zniknie jedyne połączenie realizowane w ciągu dnia między Warszawą a Bratysławą oraz Budapesztem. Mowa o pociągu EuroCity „Varsovia”, który w grudniu 2014 r. ma zostać zlikwidowany. Pociąg EuroCity z Warszawy do Bratysławy i Budapesztu zniknie po zaledwie dwóch latach kursowania. „Varsovia” została uruchomiona bowiem w grudniu 2012 r. (wcześniejsze połączenie EuroCity Warszawy, Bratysławy i Budapesztu funkcjonowało do 2005 r.).

Comeback pociągu „Praha” wraz z jednoczesnym zniknięciem składu „Varsovia” oznacza, że nie zmieni się liczba połączeń EuroCity wyjeżdżających z Polski na południe. Na przyszły rozkład planowany jest następujący układ kursowania: o godz. 6.50 odjedzie z Warszawy „Polonia” do Wiednia, o godz. 9.50 „Praha” do Pragi, a o godz. 12.50 „Sobieski” do Wiednia.

Relacja pociągu EuroCity „Sobieski”, który dziś jeździ między Warszawą a Wiedniem, ma zostać wydłużona. Od grudnia 2014 r. „Sobieski” ma rozpoczynać bieg już w Gdyni. Równocześnie jednak skrócona zostanie trasa pociągu EuroCity „Polonia”. Obecnie pociąg ten kursuje w głąb Austrii: przez Wiedeń, Klagenfurt do Villach, alpejskiego miasta położonego przy styku granic Austrii, Słowenii oraz Włoch. Od grudnia „Polonia” dotrze z Warszawy jedynie do Wiednia.

W ostatnim czasie liczba połączeń na południe Europy generalnie się zmniejszyła. Przypomnijmy: jeszcze w połowie 2013 r. z Warszawy na południe Europy wyruszało pięć pociągów EuroCity w ciągu dnia: o godz. 6.35 „Polonia” przez Wiedeń do Villach, o godz. 8.35 „Praha” do Pragi, o godz. 10.35 „Varsovia” przez Bratysławę do Budapesztu, o godz. 12.35 „Sobieski” do Wiednia, a o godz. 14.35 „Comenius” do położonego na granicy Czech, Słowacji i Austrii węzła Břeclav, gdzie zapewnione było skomunikowanie z pociągami do Brna, Wiednia oraz Bratysławy. Połączenie „Comenius” zostało zlikwidowane w czerwcu 2013 r. – cięcia przeprowadzono wówczas jedynie na polskim odcinku. Po stronie czeskiej, na odcinku Bohumín – Břeclav, pociąg nie przestał kursować. Następnie w grudniu 2013 r. – ze względu na niedochowanie przez spółkę PKP Intercity międzynarodowych terminów tworzenia rozkładu jazdy – z torów musiał zniknąć pociąg „Praha”.

Choć pociąg „Praha” za pół roku znów pojawi się na torach, to nie da się ukryć, że oferta połączeń międzynarodowych w kierunku południowym pogrążona jest w regresie – poprawa oferty na pewnych odcinkach idzie w parze z cięciami w innych relacjach.



INFRASTRUKTURA

Tor odstawczy z zeberka, czyli przepis na przepustowość

W tym roku ma zostać zrealizowana rozbudowa układu torowego stacji Sulejówek Miłosna

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe planuje wykonanie niewielkiej rozbudowy układu torowego stacji Sulejówek Miłosna. W ramach prac tzw. zeberko ochronne (krótki ślepy tor za rozjazdem) po wschodniej stronie stacji ma zostać wydłużone, tak by powstał tor odstawczy o długości 180 m. Roboty w Sulejówku mają zostać zrealizowane jeszcze w tym roku. – *Obecnie trwa opracowywanie dokumentacji przetargowej, prace nastąpią po wyborze wykonawcy, a ich zakończenie przewidywane jest w trzecim kwartale 2014 r.* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Piotr Malepszak, dyrektor Biura Dróg Kolejowych w centrali PKP PLK.

Budowa toru odstawczego ma na celu rozwiązanie problemu pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej, które obecnie między przyjazdem z Warszawy a odjazdem z powrotem w kierunku Warszawy muszą zajmować tory główne stacji Sulejówek Miłosna. Przy obecnym układzie jeden z trzech torów stacji zajęty jest stojącymi składami SKM nawet przez ponad 50 min. na godzinę.

Stacja Sulejówek Miłosna została przebudowana w ramach przeprowadzonej w latach 1996-2000 modernizacji wylotu magistrali E20 z Warszawy na wschód. Wówczas możliwości wyprzedzania pociągów regionalnych przez pociągi dalekobieżne zostały na tej stacji mocno ograniczone.

– *Wykonanie toru odstawczego pozwoli na większą elastyczność w konstrukcji rozkładu jazdy oraz podczas nietypowych sytuacji ruchowych* – wyjaśnia Piotr Malepszak. – *Koncepcja zakłada szybki zjazd pociągów SKM na tor odstawczy i zwolnienie toru, który obecnie jest praktycznie przez cały czas zajmowany przez pociągi SKM.*

Koszt inwestycji szacowany jest na 1,1 mln zł. Wybudowanie toru odstawczego wiąże się z koniecznością wydłużenia nasypu, przebudowy układu sieci trakcyjnej oraz przesunięcia rowu odwadniającego. Prace zostaną sfinansowane ze środków własnych spółki PKP PLK.

Przebudowa układu stacji Sulejówek Miłosna ma stanowić kontynuację drobnych prac na rzecz poprawy przepustowości na wschodnim wylocie magistrali E20 z Warszawy. W ubiegłym roku po analizie uwzględniającej ogólny dobry stan linii kolejowej połączonej z miejscowo wykonanymi pracami (uzupełnienie tłucznia, podbicie toru), podniesiona została prędkość pociągów na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Rembertów: na torach podmiejskich z 60 do 100 km/h, a na torach dalekobieżnych z 80 do 120 km/h



POLITYKA

Wyszedł i obniżki nie weszły

Jak nieobecność na jednym z głosowań ciągnie się za kandydatem SLD na prezydenta Warszawy

W listopadowych wyborach samorządowych kandydatem Sojuszu Lewicy Demokratycznej na prezydenta Warszawy będzie Sebastian Wierzbicki. Na stronie internetowej warszawskiego SLD czytamy, że „zdaniem Sebastiana Wierzbickiego transport publiczny musi być tani, przyjazny i wygodny, aby stanowił skuteczną alternatywę dla samochodów. Finansowanie komunikacji miejskiej nie może polegać tylko na ciągłych podwyżkach cen biletów”.

Gdy jednak 7 listopada 2013 r. Rada Warszawy obradowała nad obywatelskim projektem uchwały wycofującej podwyżkę cen biletów komunikacji miejskiej z 2013 r. i blokującej dalsze plany wzrostu cen, Sebastian Wierzbicki wyszedł z posiedzenia rady około 10 min. przed głosowaniem w tej sprawie. Sesję opuścił też Adam Cieciora, szef SLD w Radzie Warszawy.

Obywatelski projekt uchwały obniżającej ceny biletów poparło ostatecznie 25 radnych, podczas gdy przeciwnych było 26 radnych (wszyscy z Platformy Obywatelskiej). Gdyby więc dwóch polityków SLD nie opuściło obrad, obywatelski projekt obniżek mógłby zostać przyjęty.

– *Warszawskie SLD pomagało w zbieraniu podpisów pod projektem uchwały. Z ramienia Sojuszu koordynowała to Paulina Piechna-Więckiewicz. Całe zaangażowanie zostało jednak poddane pod wątpliwość opuszczeniem sali tuż przed głosowaniem przez Sebastiana Wierzbickiego razem z jeszcze jednym radnym. Oraz, albo i przede wszystkim, późniejszymi wypowiedziami, że głosowanie nie miało znaczenia* – wspomina Joanna Erbel, wnioskodawczyni obywatelskiego projektu uchwały obniżającej ceny biletów w Warszawie. Projektu, pod którym podpisało się prawie 20 tys. warszawiaków.

– *Nie byłem na sesji w momencie głosowania w sprawie obniżek cen biletów, ponieważ jako wiceprzewodniczący rady uczestniczyłem w konferencji organizowanej przez wicemarszałka sejmiku Jerzego Wenderlicha i Muzeum Niepodległości* – wyjaśnia Wierzbicki. – *W kwestii samej uchwały przypominam, że byłem zwolennikiem projektu, o czym świadczy mój podpis złożony pod nim. Podpisy, za moją wiedzą i zgodą, zbierali członkowie kierowanej przeze mnie organizacji warszawskiej SLD, dlatego pojawiające się twierdzenia jakoby celowo był nieobecny na głosowaniu są insynuacjami.*

Błażej Poboży z portalu „Polityka Warszawska” nie uważa, by wyjście Wierzbickiego z posiedzenia rady świadczyło o zakulisowej współpracy PO z SLD. – *Nie podejrzewam, że akurat w takiej sprawie Sojusz chciałby się aż tak podłożyć – koszty polityczne byłyby zbyt duże względem ewentualnych profitów, które SLD w nieformalnej koalicji mogłoby osiągnąć* – ocenia Poboży, który dodaje jednak, że politycy Sojuszu widzą siebie w koalicji rządzącej Warszawą. – *SLD liczy na zwycięstwo Platformy, ale nie wystarczające do samodzielnych rządów, i tym samym na formalną koalicję po wyborach.*

Właśnie wybory samorządowe – odbywające się 16 listopada 2014 r. – w Warszawie stanowią będą epilog niedosłej obniżki cen biletów. Rok po głosowaniu w tej sprawie Joanna Erbel i Sebastian Wierzbicki zetną się w wyborach na prezydenta Warszawy. Erbel będzie kandydowała z ramienia partii Zieloni.



INFRASTRUKTURA

Nowe życie stacji Gierwaty

Nieczęsto zdarza się, aby stacja kolejowa po degradacji do przystanku osobowego wróciła do swojej dawnej roli

Polityka przekształcania stacji w przystanki osobowe wkroczyła na linię Tuszcz – Ostrołęka w 2009 r.: w maju zdegradowana została stacja Dalekie, w grudniu to samo stało się ze stacją Gierwaty.

Zmiana stacji w przystanek oznacza zamknięcie nastawni, likwidację wszystkich etatów pracowników zarządzającym ruchem pociągów na danej stacji oraz brak konieczności utrzymywania dużej części infrastruktury i urządzeń stacyjnych, gdyż część torów na zdegradowanej stacji przestaje być użytkowana.

Przekształcanie stacji w przystanki wiąże się także z pogarszaniem przepustowości linii kolejowych. Tak oto na liczącej 74 km jednotorowej linii Tuszcz – Ostrołęka w imię cięcia kosztów powstały dwa długie odcinki bez możliwości wyprzedzania i mijania się pociągów: po degradacji stacji Dalekie 20-kilometrowy odcinek Wyszków – Przetycz, a po degradacji stacji Gierwaty 24-kilometrowy odcinek Pasieki – Ostrołęka. Wymusiło to długie postoje składów w oczekiwaniu na zwolnienie się szlaku. – *Jeżeli przykładowo pociąg towarowy w kierunku Ostrołęki zbliżał się do Pasiek, a w ciągu około 30 min. z Ostrołęki miał ruszać osobowy do Tuszcza, to wówczas towarowy musiał zostać zatrzymany w Pasiekach aż do przybycia pociągu osobowego* – wspomina Paweł Mielniczak, prowadzący stronę „Linia 29” poświęconą linii Tuszcz – Ostrołęka (www.linia29.cal.pl).

Nieczęsto się zdarza, by stacja kolejowa po degradacji wróciła do swojej dawnej roli. Jednakże w przypadku Gierwat w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe podjęto decyzję o potrzebie reaktywacji stacji. Z nastawni zdjęto blachy, którymi były zabite okna. Budynek wyremontowano, wyposażono go w agregat prądotwórczy na potrzeby urządzeń sterowania ruchem. Zarośnięte tory mijankowe przywrócono do stanu używalności, wymieniając 168 m szyn i 360 podkładów. Z dniem 4 listopada 2013 r. Gierwaty odzyskały status stacji. Znow możliwe jest tu mijanie i wyprzedzanie się pociągów.

Za decyzją o reaktywacji stacji stoi zwiększony ruch na linii Tuszcz – Ostrołęka. W 2009 r. przez Gierwaty jeździło w ciągu doby siedem par pociągów pasażerskich Kolei Mazowieckich. Obecnie par jest dziewięć. – *Gdy dodamy do tego przynajmniej kilka pociągów towarowych na dobę, to otrzymujemy całkiem spore natężenie ruchu jak na linię jednotorową. I przez to funkcjonowanie takich posterunków jak Gierwaty jest uzasadnione, bo poprawia płynność ruchu* – mówi Paweł Mielniczak. – *Z ekonomicznego punktu widzenia Gierwaty są stacją bardzo funkcjonalną, ponieważ do jej obsługi wystarczy jeden pracownik. Inne stacje na linii Tuszcz – Ostrołęka potrzebują przynajmniej dwuosobowej obsługi. Ponadto trzy czynne tory czynią tę stację bardziej pojemną na przykład od Przetyczy, która posiada tylko dwa tory umożliwiające mijanie się pociągów.*

Wzrost natężenia ruchu między Tuszczem a Ostrołęką w dużej mierze wynika z prac modernizacyjnych prowadzonych na linii Warszawa – Białystok, w związku z którymi dla części pociągów towarowych wyznaczono objazdy z Tuszcza do Małkini drogą okrężną przez Ostrołękę. – *Zwiększony ruch wynikający z modernizacji linii Warszawa – Białystok sprawił, że ponownie uruchomiliśmy stację Gierwaty* – mówi Maciej Dutkiewicz z PKP PLK. Pozostaje pytanie, jaka przyszłość czeka odrozoną stację po zakończeniu objazdów. – *O konieczności utrzymania stacji zdecydują potrzeby eksploatacyjne. Obecnie nie przewidujemy zamykania stacji Gierwaty.*

Wchodzący w życie 14 grudnia 2014 r. rozkład jazdy w dużej mierze opiera się na składach ED250, nazywanych *Pendolino*, które mają obsługiwać nowotworzoną kategorię pociągów Express InterCity Premium.

Wedle planów spółki PKP Intercity, do których dotarł dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, na linii Warszawa – Gdynia dziesięć par pociągów obsługiwane będzie składami *Pendolino*, a tylko cztery pary pojadą w klasycznym zestawieniu z lokomotywą i wagonami. Z kolei w relacji Warszawa – Kraków składy ED250 mają zostać skierowane do obsługi aż 13 par pociągów. Składy klasyczne obsługują natomiast pięć par pociągów. Do tego dochodzą relacje z Warszawy do Katowic i Wrocławia – na każdej z nich kursować mają po cztery pary pociągów *Pendolino*.

Od grudniowej zmiany rozkładu jazdy wszystkie składy ED250 mają pokonywać w sumie ponad 20 tys. km w ciągu jednej doby. Pozostaje tylko pytanie, na ile w ogóle realny jest grudniowy termin uruchomienia przewozów pociągami *Pendolino*.

Dostarczone, ale nie przekazane

Jasne jest już, że koncernowi Alstom nie udało się na czas przekazać spółce PKP Intercity pierwszej partii składów ED250. Termin dostarczenia ośmiu z 20 zamówionych składów minął bowiem 6 maja 2014 r. Choć składy zostały dostarczone na stację postojową spółki PKP Intercity na warszawskim Grochowie, to nie doszło do ich oficjalnego przekazania.

Wszystko przez to, że producent nie jest w stanie zapewnić składów z wymaganą w umowie homologacją Urzędu Transportu Kolejowego dopuszczającą eksploatację z prędkością 250 km/h. Jak na razie koncern Alstom złożył do UTK dokumenty umożliwiające wydanie homologacji uwzględniającej prędkość maksymalną 160 km/h (taką prędkość osiągają chociażby pochodzące z przełomu lat 80. i 90. polskie lokomotywy EP09, które obecnie obsługują większość pociągów ekspresowych).

Pomijając fakt, że dokumentacja nie umożliwiła wydania homologacji na prędkość maksymalną 250 km/h, to i tak została ona złożona przez Alstom w terminie nie uwzględniającym pełnego dwumiesięcznego okresu, jaki UTK ma na przeprowadzenie postępowania homologacyjnego. Dokumenty wpłynęły pod koniec marca, co oznacza, że urząd ma czas na wydanie decyzji do końca maja. Tymczasem termin dostarczenia przewoźnikowi pierwszej partii składów z homologacją jak wiadomo minął 6 maja.

Tego dnia – kilkanaście godzin przed upłynięciem terminu przekazania składów – Zuzanna Szopowska, rzeczniczka prasowa PKP Intercity, stwierdziła: – *Nawet, gdyby Pendolino miało już homologację na 160 km/h – a z naszych informacji wynika, że wciąż nie ma – to nie moglibyśmy przeprowadzić odbiorów taboru.*

Już ponad miesiąc wcześniej – wkrótce po złożeniu przez Alstom dokumentów homologacyjnych na prędkość 160 km/h – zarząd PKP Intercity wydał oświadczenie, w



którym zakomunikował, że „kontrakt podpisany z firmą Alstom, zobowiązuje producenta do przekazania pociągów posiadających homologację dopuszczającą eksploatację na terenie Rzeczypospolitej Polskiej z prędkością maksymalną do 250 km/h. Inne działanie stanowiłoby istotne naruszenie warunków zamówienia”.

Dzień po upływie zapisanego w umowie terminu przekazania składów spółka PKP Intercity poinformowała o rozpoczęciu naliczania koncernowi Alstom kar za niedostarczenie składów z odpowiednią homologacją. Przewidziana w umowie wysokość kary za miesięczne opóźnienie dostawy jednego składu wynosi 480 tys. euro, czyli ponad 2 mln zł.

250 km/h, czyli 160 km/h

Problemy z uzyskaniem homologacji na 250 km/h mogą zaskakiwać. Przecież 24 listopada 2013 r. podczas jazd testowych na Centralnej Magistrali Kolejowej pomiędzy Górą Włodowską a Psarami skład *Pendolino* osiągnął prędkość 293 km/h. Wówczas chwalono się, że osiągnięty został rekord prędkości Europy Środkowo-Wschodniej, a także rekord prędkości wszystkich generacji składów *Pendolino*.

– *Zobowiązaniem kontraktowym Alstom jest dostarczenie pociągu osiągającego prędkość 250 km/h. Zostało to potwierdzone podczas testów prędkości przeprowadzonych na polskich torach w listopadzie ubiegłego roku, gdy skład osiągnął prędkość 293 km/h – oświadczył Nicolas Halamek z koncernu Alstom.*

Tyle tylko, że warunkiem uzyskania homologacji na prędkość 250 km/h jest przeprowadzenie testów prędkości na odcinku objętym europejskim systemem zarządzania ruchem pociągów ERTMS poziomu drugiego. Tymczasem na polskiej sieci kolejowej taki odcinek jeszcze nie istnieje. Jak na razie możliwe jest więc uzyskanie dopuszczenia respektującego jedynie polski system sterowania, który przewiduje osiąganie prędkości wynoszącej jedynie 160 km/h.

– *Kompletny wniosek na homologację pociągu z systemem SHP i ERTMS poziom 2 zostanie złożony najszybciej jak to możliwe – poinformował Halamek.*

Symbol Karnowskiego

Kwestia zapewnienia odcinka objętego systemem ERTMS poziomu drugiego nie leży jednak po stronie koncernu Alstom, lecz po stronie Grupy PKP, a konkretnie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Pojawia się więc pytanie, czy to Alstom w pełni ponosi odpowiedzialność za zobowiązanie, które znalazło się w umowie z PKP Intercity, czy też koncern napotkał na „obiektywne trudności” występujące na polskiej sieci kolejowej. – *Zobowiązaniem kontraktowym Alstom jest odpowiedzialność za opóźnienia, jeżeli te opóźnienia spowodowane są przez Alstom – twierdzi Nicolas Halamek.*

Przedstawiciele rządu winę widzą jednak po stronie koncernu Alstom. – *Zamawialiśmy i placiliśmy za inne Pendolino, a wykonawca zadania proponuje nam inne – powiedział na antenie radiowej Trójki Janusz Piechociński, wicepremier, minister gospodarki. Takiego samego zdania jest wicepremier, minister infrastruktury i rozwoju Elżbieta Bieńkowska: – Nie może być tak, że w umowie jest jedno, a dostajemy, co innego. Musimy dostać to, za co żeśmy zapłacili, i to, co było w umowie.*

Podobne stanowisko zaprezentował również Jakub Karnowski, szef Grupy PKP: – *Nie ma takiej możliwości, by Pendolino najpierw uzyskało dopuszczenie do ruchu z prędkością 160 km/h, a następnie 250 km/h.*

A przypomnijmy, co Karnowski mówił w sierpniu 2013 r. podczas wrocławskiej prezentacji pierwszego składu ED250 przywiezionego do Polski z fabryki koncernu Alstom we włoskim Savigliano: – *Teraz celem jest dostosowanie infrastruktury do tego, żeby nie było żadnych wpadek po grudniu 2014 r., kiedy już te 20 składów zostanie wpisanych do rozkładu jazdy.*

Niespełna rok temu Karnowski nie przewidywał jednak, że poważne problemy pojawią się jeszcze przed wprowadzeniem pociągów *Pendolino* do rozkładowych przewozów.

Ciekawe, czy szef Grupy PKP powtórzyłby dziś słowa, które powiedział na ubiegłorocznym powitanium pierwszego składu ED250 w Polsce: – *Jest to symbol zmian na polskiej kolei, za które dane jest mi współodpowiadać.*

Karol Trammer

Od grudnia 2014 r. na polskie tory wyruszyć mają pociągi nowej kategorii Express InterCity Premium – będą to połączenia obsługiwane 20 składami zespolonymi ED250, nazywanymi *Pendolino*. Pociągi EIC Premium jeździć będą z Trójmiasta do Warszawy, by następnie skierować się ku Centralnej Magistrali Kolejowej, na której – w okolicach Włoszczowy – relacje rozdzielać się będą w trzech kierunkach: do Krakowa, do Wrocławia oraz do Katowic.

Najdłuższy dystans na sieci połączeń EIC Premium pokonywany bez żadnych postojów liczyć ma 205 km – mowa o odcinku między Warszawą Wschodnią a Iławą Główną. Nowe składy mają bez postoju przejeżdżać między innymi przez Legionowo (54 tys. mieszkańców), Nowy Dwór Mazowiecki (28 tys.), Ciechanów (45 tys.) i Mławę (31 tys.). Na Północnym Mazowszu rozkręca się więc walka o postoje pociągów *Pendolino*.

Tylko Warszawa

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do pisma, które na początku kwietnia 2014 r. trafiło do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju od prezydenta Ciechanowa Waldemara Wardzińskiego z Platformy Obywatelskiej. „Przystanek *Pendolino* w Ciechanowie powinien być uwzględniany we wszystkich projektach przyszłej organizacji ruchu kolejowego” – napisał ciechanowski prezydent, argumentując, że w powiecie ciechanowskim oraz pięciu graniczących z nim powiatach mieszka w sumie 350 tys. osób. Jednocześnie Wardziński zapowiedział budowę przy dworcu w Ciechanowie centrum przesiadkowego z parkingiem Park&Ride, parkingami rowerowymi oraz terminalem autobusowym.

Prezydent Ciechanowa w piśmie do ministerstwa zwrócił uwagę, że aktualne plany oznaczają, że jedynym miastem na terenie województwa mazowieckiego, w którym zatrzymają się pociągi EIC Premium, będzie Warszawa.

W stolicy pociągi obsługiwane składami ED250 mają mieć postoje na trzech dworcach: Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna i Warszawa Zachodnia.

Z kolei na terenie Trójmiasta *Pendolino* zatrzyma się pięć razy – na stacjach Gdynia Główna, Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz i Gdańsk Główny.

Postoje niewskazane

Mianem dyskryminacji mieszkańców Północnego Mazowsza określają całą sprawę senatorowie Prawa i Sprawiedliwości, którzy już dwukrotnie – w lipcu 2013 r. i w styczniu 2014 r. – w swoich oświadczeniach zajęli się kwestią braku postojów pociągów EIC Premium w Ciechanowie lub Mławie.

Na ubiegłoroczne oświadczenie senatorskie odpowiedział ówczesny wiceminister transportu ds. kolei Andrzej Massel: „Pociągi EIC Premium stanowiąc będą najwyższą jakość pasażerskich usług kolejowych, pełniąc rolę kolei dużych prędkości. (...) Zwiększenie liczby postojów jest niewskazane dla kolei dużych prędkości, ze względu na straty w czasie przejazdu i spadek komfortu podróży”.



Pendolino

w mniejszym mieście

Rozkręca się walka o postoje pociągów EIC Premium

• Mława. Jedno z miast, w których pociągi *Pendolino* mają się nie zatrzymywać.

mieście położonym na linii dużych prędkości między Kolonią i Frankfurtem.

Z kolei na trasie z Berlina do Hamburga część pociągów ICE, kursujących z prędkością 230 km/h, zatrzymuje się po drodze w miastach Wittenberge (19 tys. mieszkańców) i Ludwigslust (13 tys. mieszkańców). – *Daje to oczywiście pozytywny efekt dla tych miast, jednak jest zawsze pytanie o efekty ekonomiczne dla kolei* – mówi Michał Beim, zastanawiając się przy tym, na ile w Polsce mieszkańcy mniejszych ośrodków będą skłonni płacić wysokie stawki za podróże składami EIC Premium. – *Jeśli jednak samorządy i kolejarze wypracują wspólny model rozwoju, dzięki któremu będzie więcej pasażerów niż przeciętnie, to dlaczego by nie oferować obsługi tych miast, może nawet tylko co któryś kurs.*

Strata minimalna

Beata Czemerajda z PKP Intercity podkreśla, że brak postojów pociągów EIC Premium wcale nie będzie oznaczał, że miasta Północnego Mazowsza zostaną bez połączeń dalekobieżnych. – *Ciechanów czy Mława nadal będą obsługiwane naszymi pociągami, nawet gdy nie będą zatrzymywały się tam pociągi EIC Premium.*

Ewa Blankiewicz z Urzędu Miasta Ciechanowa: – *Oczywiście szersza oferta połączeń TLK czy też Kolei Mazowieckich zawsze będzie mile widziana, ale nawet nie zakładamy, że nie będzie zgody na zatrzymywanie się w Ciechanowie również pociągów EIC Premium. Atrakcyjniejsza oferta połączeń kolejowych w dobie wzrostu znaczenia i siły przyciągania miast metropolitalnych to niezbędny warunek rozwoju mniejszych i średnich miast.*

Walka o dodatkowe postoje toczy się nie tylko na Mazowszu. Także władze 24-tysięcznego Lublińca w województwie śląskim chcą, by składy *Pendolino* łączące Warszawę z Wrocławiem po drodze zatrzymywały się nie tylko w Częstochowie i Opolu, ale i w Lublińcu. – *Na całym odcinku Wrocław – Warszawa będzie to strata minimalna* – przekonywał na antenie TV Silesia Edward Maniura, burmistrz Lublińca.

Karol Trammer

Obecnie urzędujący wiceminister infrastruktury i rozwoju Zbigniew Klepacki w odpowiedzi na kolejne oświadczenie senatorów poinformował, że plan, by pociągi EIC Premium po drodze między Warszawą a Trójmiastem zatrzymywały się tylko w Iławie, Malborku i Tczewie został zaakceptowany pod koniec 2013 r. przez Komisję Europejską przy wydawaniu zgody na dofinansowanie zakupu 20 składów zespolonych w ramach unijnej pomocy regionalnej. Klepacki dodał, iż „przewóz pasażerów będzie świadczony na zasadach komercyjnych”. To oznacza, że decyzje odnośnie szczegółów obsługi tras pociągami EIC Premium – a więc chociażby liczby postojów na stacjach pośrednich – leżą w gestii przewoźnika, a więc PKP Intercity.

Przedstawiciele tej spółki nie ukrywają, że połączenia EIC Premium będą dedykowane największym aglomeracjom. – *Nowe składy mają w jak najkrótszym czasie łączyć duże ośrodki miejskie, stąd nie ma możliwości wprowadzenia zatrzymań na każdej stacji obsługiwanej dziś pociągami TLK. Priorytetem są stacje generujące najlepsze przepływy podróżnych* – mówi Beata Czemerajda z PKP Intercity.

Najmniejsze miasta, w których według planów PKP Intercity od grudnia 2014 r. zatrzymają się pociągi EIC Premium, to Sopot (38 tys. mieszkańców), Iława (33 tys.) oraz Włoszczowa (11 tys.).

Pozytywny efekt

Michał Beim, ekspert ds. transportu z Instytutu Sobieskiego, sądzi, że w przypadku połączeń komercyjnych przewoźnicy rzeczywiście sami powinni decydować, gdzie opłaca się lokalizować postoje.

– *Nie ma co demonizować pociągów, które pokonują kilkaset kilometrów bez zatrzymywania się. W kategoriach połączeń komercyjnych jest to duży atut. Stąd też połączenia Frecciarossa we Włoszech czy ICE Sprinter w Niemczech cieszą się taką popularnością wśród klientów biznesowych, spragnionych spokojnej podróży bez ciągłej wymiany pasażerów na stacjach pośrednich* – mówi Beim. – *Zdarza się jednak, że pociągi TGV czy ICE zatrzymują się w małych miastach – jak choćby we francuskim Forbach liczącym 27 tys. mieszkańców czy w niemieckim Montabaur, 12,5-tysięcznym*

Dreszcze Bieńkowskiej

Dlaczego rząd, promując efekty dziesięciu lat członkostwa Polski w Unii Europejskiej, postanowił nie wspominać o kolei?



• „Potrzebujemy, aby balans był przechylony w stronę dróg, nie kolei” - uważa wicepremier Elżbieta Bieńkowska. Kadr ze spotu promocyjnego „10 lat świetlnych”.

– Państwo są jacyś bardzo ponurzy. Ja za każdym razem mam dreszcze jak ten spot widzę. Naprawdę was nie ruszył?! – ze zdziwieniem dopytywała dziennikarzy wicepremier Elżbieta Bieńkowska po pierwszym pokazie spotu „10 lat świetlnych”, promującego dziesięciolecie członkostwa Polski w Unii Europejskiej. Spot powstał na zlecenie kierowanego przez Bieńkowską Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Jak czytamy w oficjalnym opisie spotu, „film promocyjny »10 lat świetlnych« pokazuje skok cywilizacyjny, który dokonał się na przestrzeni lat 2004-2014, w znaczącym stopniu dzięki wykorzystaniu Funduszy Europejskich. Celem filmu jest zobrazowanie wymiernych korzyści związanych z obecnością Polski w Unii Europejskiej oraz unaocznienie skoku cywilizacyjnego, który dzięki naszej akcesji do Unii Europejskiej, dokonał się w stosunkowo krótkim czasie”.

W filmie promocyjnym możemy zobaczyć wieżowce, zadbane starówki, wiatraki energetyczne, łany zbóż, a także koncerty, festyny, wydarzenia sportowe, kibiców, ludzi wypoczywających nad wodą oraz pokazy fajerwerków. Znamienne jest, że w spocie – który u wicepremier odpowiedzialnej za infrastrukturę wywołuje dreszcze – ani razu nie pojawia się kolej. Czerokrotnie pojawiają się za to inwestycje drogowe: autostrada, droga ekspresowa oraz dwa widowiskowe mosty drogowe.

W rozpedzonym pociągu

Niemal równocześnie z filmem promocyjnym wydany został obszerny raport Ministerstwa Spraw Zagranicznych pod tytułem „10 PL-UE. Polskie 10 lat w Unii”. Publikacja niejako stanowi merytoryczne rozwinięcie spotu, a przy tym – w przeciwieństwie do materiału filmowego – nie sprowadza zagadnienia skoku

cywilizacyjnego głównie do koncertów, festynów i wydarzeń sportowych.

Na początku raportu możemy przeczytać, że „przystępując do UE w 2004 r., Polska wsiadła do »rozpedzonego pociągu«, poruszającego się według skomplikowanych mechanizmów i zasad gry wypracowanych w ciągu 50 lat procesu integracji”. I właściwie na tych słowach kończy się tematyka kolejowa w raporcie...

W dziale zatytułowanym „Rozbudowa infrastruktury” nie znajdziemy żadnego zdania dotyczącego kolei. Na dział poświęcony infrastrukturze składają się bowiem tylko takie oto rozdziały: „Autostrady i drogi ekspresowe”, „Po Polsce: szybciej i bezpieczniej” (odnoszący się wyłącznie do dróg), „Ochrona środowiska” (poświęcony oczyszczaniu ścieków), „Energetyka”, „Infrastruktura gazowa” oraz „Infrastruktura elektroenergetyczna”.

Publikacja na swoich 252 stronach tylko dwa razy podejmuje temat kolei. A właściwie jedynie się po nim prześlizguje. Pierwszy raz w rozdziale „Ramy prawne dobre dla firm”: „W Polsce pojawiły się także zupełnie nowe prawne rozwiązania, jak np. otwarcie rynku transportu kolejowego czy lotniczego”. Drugi raz w rozdziale „Nowa lotnicza infrastruktura”: „Zbudowano połączenia lotniska z aglomeracjami miejskimi. Tak powstało m.in. połączenie kolejowe z Dworca Centralnego na Lotnisko im. Fryderyka Chopina w Warszawie”.

Największy program w historii?

To, że w 252-stronicowym raporcie, w którego merytoryczne opracowanie były zaangażowane 24 osoby, temat kolei został właściwie pominięty, nie może być wynikiem przypadkowego niedopatrzania.

Tym bardziej, że Grupa PKP chwali się, że „10 lat w Unii Europejskiej przyniosło ogromne zmiany na polskiej kolei”, podkreślając, że spółki kolejowe „należą do

najważniejszych beneficjentów środków unijnych”. Prezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe Remigiusz Paszkiewicz mówi nawet o „największym w historii polskich kolei programie modernizacji, rewitalizacji i remontów”.

Według danych Grupy PKP, przez ostatnich 10 lat PKP PLK wydały na remonty infrastruktury ponad 26 mld zł. Środki te – w większości środki pochodzące z funduszy europejskich – „Dzięki ich efektywnemu wykorzystaniu realizowane są inwestycje w tabor, modernizowane linie kolejowe oraz dworce. Wszystkie te działania oznaczają szybszą i bardziej komfortową podróż pociągami oraz obsługę podróżnych na europejskim poziomie” – chwali się PKP.

Balans w stronę dróg

Zapewnienia Grupy PKP kłócą się z danymi zaprezentowanymi przez Dyрекcję Generalną Mobilności i Transportu w Komisji Europejskiej. Dyrekcja niespełna miesiąc przed dziesiątą rocznicą wejścia Polski do Unii Europejskiej opublikowała „Tablicę wyników transportu w Unii Europejskiej” („EU Transport Scoreboard”). Z tego rankingu wcale nie wynika, by polska kolej mogła chwalić się osiągnięciem europejskiego poziomu.

Według zestawienia Komisji Europejskiej, wskaźnik jakości infrastruktury kolejowej – w skali od 1 (ekstremalnie nierozwinięta) do 7 (rozległa, sprawna i wydajna) – wynosi dla Polski 2,56. Polska, spośród 26 unijnych państw posiadających kolej, uplasowała się na 25. pozycji. Gorszy wynik osiągnęła jedynie Rumunia – 2,33.

Wciąż niski jest w Polsce również poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Wskaźnik dla Polski – mierzony liczbą ofiar śmiertelnych na milion pociągokilometrów – wynosi 2,24, co daje naszemu krajowi 23. pozycję. Gorzej jest tylko w Bułgarii (2,33), na Słowacji (2,48) oraz w Rumunii (2,86).

Wygląda na to, że wicepremier Elżbieta Bieńkowska wcale jednak nie zamierza traktować problemów kolei jako tych, które należy rozwiązać. Filozofia Bieńkowskiej sprowadza się do co jakiś czas wyrwyjących się jej słów o konieczności przesuwania funduszy unijnych z kolei na drogi. 7 lutego 2014 r. na spotkaniu z marszałkami województw w Kielcach wicepremier Bieńkowska powiedziała: „Potrzebujemy, aby balans był przechylony w stronę dróg, nie kolei”.

Jak widać, w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju kolej wciąż uważana jest za problem, który najlepiej omijać. Zamówiony przez resort spot promocyjny, w którym ani razu nie pojawia się kolej, tylko to potwierdza.

Karol Trammer

„Mózgiem systemu przewozowego jest Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym” – można przeczytać na stronie spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Działające w strukturze tej spółki centrum jest jednostką odpowiadającą między innymi za proces tworzenia rozkładu jazdy pociągów.

Proces ten regulowany jest przez szereg różnych aktów prawnych – począwszy od ustawy o transporcie kolejowym, poprzez rozporządzenie ministra transportu w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, aż po regulaminy, zasady i wewnętrzne instrukcje PKP PLK.

Okazuje się jednak, że ponad tymi wszystkimi aktami prawnymi stoi dokument pod nazwą „Wytyczne opracowania rocznego rozkładu jazdy”. Wytyczne posiadają status zwykłego pisma, które rozsyłane jest przez dyrektora Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK Ireneusza Kluczyka do innych jednostek organizacyjnych PKP PLK: zakładów linii kolejowych oraz ekspozytur zarządzania ruchem kolejowym. Kopię tego pisma otrzymują wszyscy przewoźnicy kolejowi. Corocznie sporządzane wytyczne w spółkach przewozowych wywołują coraz większe emocje. Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do najnowszej wersji wytycznych, która obowiązuje przy konstrukcji rozkładu jazdy 2014/2015 wchodzącego w życie 14 grudnia 2014 r.

Rezerwa, czyli puste tory

Według „Wytycznych opracowania rocznego rozkładu jazdy”, na wszystkich liniach kolejowych powinny występować... kilkugodzinne luki w ruchu pociągów. Na liniach jednotorowych luka taka powinna trwać cztery godziny w porze nocnej. Natomiast w przypadku linii dwutorowych wytyczne mówią o konieczności zapewnienia luki w ruchu na jednym z torów przez sześć godzin w porze nocnej oraz dodatkowo przez co najmniej cztery godziny w soboty i niedziele w ciągu dnia. Wytyczne spółki PKP PLK te kilkugodzinne luki nazywają „rezerwą dla własnych potrzeb technologicznych”.

Kwestia tych rezerw podnoszona jest niezależnie od ograniczeń związanych z prowadzonymi pracami remontowymi czy modernizacyjnymi. Te bowiem wskazywane w dwóch załącznikach do „Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów”.

Pierwszy z załączników to „Sieciovą harmonogram zamknięć torowych”, który na 68 stronach wskazuje termin, miejsce oraz rodzaj wykonywanych robót, a także wynikające z tego ograniczenia w ruchu – ograniczenia prędkości, zamknięcia torów czy konieczność jazdy drogą okrężną. W załączniku dotyczącym okresu obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2014/2015 wskazane są 934 zamknięcia torowe.

Drugi załącznik do regulaminu – „Ograniczenia w przyjmowaniu wniosków o przydzielenie trasy pociągu” – wskazuje ograniczenia oraz przerwy w ruchu wywołane przede wszystkim długotrwałą realizacją inwestycji modernizacyjnych.

Wytyczne z mózgu

Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK niweczy efekty osiągnięte dzięki modernizacjom i rewitalizacjom linii kolejowych

Podkreślił więc, że wedle wytycznych Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK, kilkugodzinne „rezerwy dla własnych potrzeb technologicznych” powinny funkcjonować na całej sieci kolejowej – również na odcinkach nieobjętych pracami remontowymi czy modernizacjami. Stosowanie ciągnących się przez kilka godzin „rezerw dla własnych potrzeb technologicznych” przede wszystkim oznacza ograniczanie przepustowości sieci kolejowej.

Trzy minuty? Raczej dwadzieścia

Kolejnym zagadnieniem regulowanym w „Wytycznych opracowania rocznego rozkładu jazdy” jest czas postoju pociągów na stacjach i przystankach osobowych. Dokument mówi, że postój nie może trwać krócej niż pół minuty (krótszy, 18-sekundowy postój dopuszczony jest tylko w przypadku pociągów obsługiwanych mniejszymi autobusami szynowymi).

Od przyjętego półminutowego czasu postoju jest dodatkowo wiele wyjątków. Postój pociągu międzywojewódzkiego musi trwać co najmniej minutę. Pociąg, w którego składzie kursują wagony sypialne lub kuszetki, na większych stacjach musi zatrzymać się na co najmniej dwie minuty. Gdy na danej stacji przewidziana jest wymiana drużyny konduktorskiej postój pociągu należy wydłużyć do trzech minut, natomiast gdy zmieniają się maszyniści zatrzymanie powinno trwać aż pięć minut.

Dodatkowo w wytycznych znajduje się długa lista stacji i przystanków na terenie aglomeracji warszawskiej, na których postój musi trwać co najmniej jedną minutę – niezależnie od pory dnia i nocy.

Kolejny temat to zmiana kierunku jazdy pociągu, która według wytycznych wiąże się z koniecznością wydłużenia postoju dla autobusu szynowego do sześciu minut, dla elektrycznych zespołów trakcyjnych do 10 min., dla składów wagonowych do 12 min., dla nowoczesnych jednostek trakcyjnych typu Elf czy Impuls do 12 min., a dla zespołu trakcyjnego ED59 do aż 20 min.

Warto przypomnieć, że przed wprowadzeniem powyższych regulacji rozkładowy czas na zmianę kierunku jazdy pociągu potrafił wynosić dla elektrycznych zespołów trakcyjnych trzy minuty, a dla składów wagonowych osiem minut.

Przewoźnicy coraz częściej poddawali pod wątpliwość racjonalność zbyt długich postojów na zmianę kierunku jazdy. W związku z tym w najnowszej edycji wytycznych pojawiło się pojęcie „chronometrażu”, który należy

przeprowadzić „gdyby przewoźnik negocjował przyjęty czas”.

Chronometraż powinien zostać wykonany przez komisję składającą się z przedstawicieli PKP PLK, przewoźnika i Urzędu Transportu Kolejowego. Przed badaniem przewoźnik powinien dostarczyć komisji wyciąg instrukcji dotyczących wszystkich czynności związanych ze zmianą kierunku jazdy. Chronometraż powinien zostać wykonany przynajmniej dwukrotnie. Dalej wytyczne postanawiają: „W przypadku wykonania chronometrażu w dobrych warunkach pogodowych, powinno się uwzględnić również konieczność wykonania tych czynności w czasie występowania niekorzystnych warunków pogodowych” – zapis ten oznacza, że do każdej z czynności wykonywanych przy zmianie kierunku jazdy należy doliczyć 30 sekund lub jedną minutę.

Centrum pożerania efektów

Jak głoszą wytyczne, w przypadku pociągów towarowych na zmianę kierunku jazdy lub zmianę lokomotywy należy wliczyć aż 40 min. postoju! Taki jednozdaniowy zapis bezpośrednio wpływa na niską konkurencyjność kolei na rynku transportu towarów. Przypomnijmy bowiem, że w Polsce średnia prędkość handlowa pociągu towarowego wynosi 25,75 km/h (dane UTK). Nawiasem mówiąc, jest to wynik dwukrotnie gorszy od średniej dla Unii Europejskiej.

Zapisami w swoich „Wytycznych opracowania rocznego rozkładu jazdy” Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK niweczy efekty osiągnięte dzięki modernizacjom i rewitalizacjom linii kolejowych. Skrócenia czasów jazdy pożerane są przez czasy postoju na stacjach i przystankach osobowych, które wydłużane są pod najróżniejszymi pretekstami.

Co zaskakujące, „Wytyczne opracowania rocznego rozkładu jazdy” rozpoczynają się od słów „Należy dążyć do wszelkich starań dla dalszego udoskonalania rocznego rozkładu jazdy poprzez właściwą współpracę z przewoźnikami”.

Pracownicy spółek przewozowych odpowiedzialni za planowanie rozkładu jazdy traktują powyższą deklarację co najwyżej jako ponury żart. – *Generalna refleksja nie tylko moja, lecz w tej chwili wszystkich osób, z którymi rozmawiałem, a które zajmują się rozkładem, jest taka, że problemy rozkładowe mają jedno imię i nazwisko: Ireneusz Kluczyk. A z jakiegoś powodu zarząd PKP PLK uważa, że absolutnie nikt inny się na tym nie zna* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” pracownik jednego z przewoźników.

Karol Trammer

PRZESIADKI

RECENZJA

- książka

„Stanisław Wysocki. Pionier kolejnictwa polskiego”

Autorzy: Marek Moczulski, Wiesław Wojasiewicz

Wydawca: Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei, Warszawa 2013

W pięknie ilustrowanej książce autorzy przedstawiają wielokrotne biografie Stanisława Wysockiego (1805-1868), który zaprojektował Kolej Warszawsko-Wiedeńską. Jest tam opis jego życia i wielu następnych żywotów po życiu – jako patrona pociągu, patrona Zespołu Szkół Kolejowych w Warszawie... Wysocki działał w czasach, gdy panicznie obawiano się, że potrzeby trakcji parowej doprowadzą do zupełnego wycięcia lasów. Wzrusza miłość autorów do charakteryzowanej postaci i wszystkiego, co wiąże się z koleją. (Przechodzień)

POD DOBRĄ PRASĄ

- pisownia oryginalna

„Zarząd PKP, w którym zasiada m.in. Piotr Ciżkowicz, hołduje zasadzie, że kolej jest nie dla kolejarzy, ale dla pasażerów. Efekty widać i czuć na polskich stacjach”.

Źródło:

dziennik „Puls Biznesu”

Wydawca: Bonnier Business (Polska) sp. z o. o.

WYCIEZKI OSOBISTE

- pisze Przechodzień

Czemu nie wcześniej?

W swym dolnym biegu Pilica rozdziela dwie krainy. Po lewej stronie wyniosła skarpa, a na niej żyzne gliny z sadami, pałacami, dworami, z dobrobytem. Po stronie prawej płasko. I piachy, wioski, domeczki, bieda. Aż ktoś wymyślił, aby w niedrogich ciepłarniach z folii uprawiać tu paprykę i bakłażany. To podwyższyło poziom życia. Czemu, głowią się ludzie, nie wymyślono tego wcześniej?

WIDOCZNIE



POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

- wybór: Olga i Marcin Rudziński

„Należące do Georgii koleje dawały niegdyś olbrzymie zyski, ale teraz przynosiły tylko straty i ich długi szły w miliony. Właściwie linie kolejowe już nie istniały. Zostało po nich tylko olbrzymie pozbawione dna koryto, w którym nurzały się świny. Wielu urzędników zostało obsadzonych na swych stanowiskach z racji przekonań politycznych, niezależnie od tego, czy posiadali jakąś wiedzę na temat prowadzenia kolei. W administracji zatrudniono trzy razy więcej ludzi niż było trzeba. A przy tym republikanie mogli podróżować kolejami za darmo, podobnie jak za darmo jeździli wagony wypełnione Murzynami, którzy odbywali swe radosne przejażdżki po stanie, by kilka razy wziąć udział w tym samym głosowaniu. Złe prowadzenie kolei stanowych szczególnie złościło podatników, gdyż z zysków przynoszonych przez nie miały być finansowane bezpłatne szkoły. Ponieważ jednak kolej nic nie zarabiała i przynosiła jedynie długi, nie istniały żadne bezpłatne szkoły. Całe pokolenie dzieci rosło zatem w niewiedzy, co po latach przynieść miało plon w postaci analfabetyzmu.”

Margareth Mitchell*, „Przeminęło z wiatrem”

* 1900-1948, amerykańska pisarka

OD BAŁTYKU PO TATRY

- kolejowa księga imion

„Doker”

Katowice – Gdynia Główna

Pociągowi TLK z Katowic do Gdyni patronują dokerzy. Docker to portowy robotnik pracujący przy wyładunku i załadunku statków.

W 1946 r. dokerzy z gdańskiego portu zbuntowali się przeciwko niskim płacom. Podczas manifestacji doszło do zamieszek – w stronę protestujących padły strzały, w odwecie dokerzy śmiertelnie pobili jednego z funkcjonariuszy Urzędu Bezpieczeństwa. Wskutek tego zdarzenia władze podjęły decyzję o represjach wobec mieszkańców Nowego Portu – gdańskiej dzielnicy dokerów. Bunt z 1946 r. upamiętnia ulica Strajku Dokerów w Nowym Porcie.

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

KONTAKT: Karol Trammer, ul. Raszyńska 15/15, 02-026 Warszawa, e-mail: z.biegiem.szyn@interia.pl, telefon: 691-500-248

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 1,90 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.

Co porusza Mazowsze.