

# Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

## WALCEM PO TORACH

**Drogi powstają, linie kolejowe znikają**



## MODERNIZACJE

### Pełne szuflady w PKP PLK?

Czy spółce PKP Polskie Linie Kolejowe uda się uniknąć luki inwestycyjnej w okresie przejściowym między perspektywami finansowymi Unii Europejskiej na lata 2014-2020 i 2021-2027?

Przy poprzednim przełomie spółka PKP PLK w pierwszych latach perspektywy 2014-2020 skupiała się przede wszystkim na nadganiu opóźnionych przedsięwzięć z perspektywy 2007-2013, jednocześnie zaniebując rozpoczynanie nowych projektów. – *Zastaliśmy puste szuflady, jeśli chodzi o projekty PKP PLK na nową perspektywę unijną* – skarżył się w 2016 r. minister infrastruktury Andrzej Adamczyk, tym samym tłumacząc się z inwestycyjnego dołka w trzecim roku perspektywy 2014-2020.

Tym razem ma być inaczej: – *Szuflady z projektami na kolejne lata mamy pełne* – zapewnił w maju 2020 r. członek zarządu PKP PLK Arnold Bresch na Europejskim Kongresie Gospodarczym w Katowicach. – *Już kilka lat temu podjęliśmy działania w tym kierunku, by ogłaszać i rozstrzygać przetargi już w pierwszym roku nowej perspektywy.*

W obliczu tych deklaracji dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” zapytał w spółce PKP PLK, dla jakich przedsięwzięć dokumentacja projektowa jest już gotowa, umożliwiając rozpoczęcie prac modernizacyjnych w 2021 r.

– *Od 2017 r. przygotowane są studia wykonalności i dokumentacje projektowe do realizacji. Spółka na koniec 2020 r. zamierza dysponować dokumentacją dla 22 nowych projektów inwestycyjnych o szacunkowej wartości około 20 mld zł* – zapewnił rzecznik prasowy PKP PLK Mirosław Siemieniec, wymieniając konkretne przedsięwzięcia. To między innymi:

- modernizacja Magistrali Węglowej na terenie województwa pomorskiego, kujawsko-pomorskiego i łódzkiego,
- modernizacja odcinka Katowice – Będzin,
- modernizacja ciągu Tychy – Zebrzydowice,
- modernizacja linii Wrocław – Oleśnica – Kluczbork,
- modernizacja towarowej obwodnicy Poznania,
- modernizacja linii Krzyż – Gorzów Wielkopolski,
- modernizacja linii Nysa – Brzeg,
- rewitalizacja linii Kartuzy – Sierakowice,
- przebudowa stacji Mysłowice i Gliwice Łabędy,
- budowa linii do portu lotniczego Modlin,
- budowa łącznicy Jedlicze – Szebnie. ●

## RUCH

### Objazdowe obiegi Kolei Mazowieckich

W związku z wstrzymanym ruchem na modernizowanych odcinkach Warka – Radom i Otwock – Piława, utrudnione jest przesyłanie składów między sekcjami napraw i eksploatacji taboru Kolei Mazowieckich Warszawa Grochów i Warszawa Ochota a liniami na południu województwa: Piława – Dęblin, Dęblin – Radom, Radom – Drzewica i Radom – Skarżysko-Kamienna (na południe od stolicy nie istnieje żadna sekcja taborowa mazowieckiego przewoźnika). Zespoły EN57 do obsługi powyższych tras są dostarczane jednym bezpośrednim pociągiem relacji Warszawa Zachodnia – Dęblin: kursuje on w popołudniowym szczycie, omijając zamknięty odcinek Otwock – Piława przez Sulejówkę Miłosną i wschodnią obwodnicę towarową stolicy. Koleje Mazowieckie do przerzucania taboru wykorzystują również wieczorny pociąg łączący Warszawę z Górą Kalwarią: po skończeniu biegu skład jest podsyłany nieużywanym w ruchu pasażerskim odcinkiem do Piławy, gdzie włącza się do obsługi połączeń na południu województwa. W kierunku Warszawy tabor przesyłany jest obydwoma trasami we wczesnych godzinach porannych.

Z powodu rozpoczętej w połowie czerwca 2020 r. przebudowy mostu na linii z Nasielska do Sierpca zamknięto szlak Raciąż – Sierpc (na tym odcinku kursują autobusy zastępcze). W tej sytuacji przestało być możliwe obsługiwanie linii Nasielsk – Płońsk – Raciąż – Sierpc i Sierpc – Płock – Kutno powiązanymi obiegami szynobusów z sekcji napraw i eksploatacji taboru w Tuszczu. Przewoźnik zdecydował więc, że część szynobusów, które normalnie stacjonują w Tuszczu, tymczasowo zostanie przeniesiona: – *Do końca sierpnia 2020 r. pojazdy obsługujące ciąg Sierpc – Płock – Kutno będą serwisowane w sekcji napraw i eksploatacji taboru w Sochaczewie* – mówi Donata Nowakowska z Kolei Mazowieckich. Z Sochaczewa do Kutna tabor musi być podsyłany na odległość 72 km, podczas gdy dojazd do Kutna z Tuszczu wymagałby obecnie pokonywania aż 170 km. ●



● *Stacja Sierpc. Pociąg firmy Arriva do Torunia, przed zawieszeniem kursowania połączeń.*

## POŁĄCZENIA

### Połączenie Sierpc – Toruń już nie wróci po epidemii?

Wciąż nie przywrócono połączeń między Toruniem a Sierpcem. Ostatnim dniem ich kursowania był 18 marca 2020 r. – *Ograniczenia w rozkładzie jazdy zostały wprowadzone w marcu 2020 r. w związku z ogłoszonym stanem epidemii i drastycznym spadkiem liczby pasażerów* – mówi Joanna Parzniewska z firmy Arriva, realizującej przewozy kolejowe na nieelektryfikowanych trasach województwa kujawsko-pomorskiego, w tym na wbiegającej do województwa mazowieckiego linii Toruń – Sierpc.

Choć w czerwcu 2020 r. Arriva przywróciła większość połączeń zawieszonych na czas epidemii, to na linii łączącej Toruń z Sierpcem w dalszym ciągu nie kursują żadne pociągi. – *Dalsze decyzje będą podejmowane w zależności od rozwoju sytuacji z uwzględnieniem możliwości przewoźnika i organizatora* – mówi Parzniewska.

Organizatorem niefunkcjonującego od czterech miesięcy połączenia jest województwo kujawsko-pomorskie, ale województwo mazowieckie – w granicach którego znajduje się liczący 10 km fragment 83-kilometrowej linii – pokrywa część kosztów. Porozumienie obydwu samorządów o wspólnym finansowaniu połączeń w relacji Toruń – Sierpc zostało zawarte pod koniec 2011 r. W tegorocznym budżecie województwa mazowieckiego zarezerwowano na ten cel 220 tys. zł.

– *Porozumienie obowiązuje do grudnia 2020 r. Dalsze decyzje uzależnione będą od województwa kujawsko-pomorskiego oraz możliwości realizacji połączeń przez przewoźnika* – mówi Marta Milewska z samorządu województwa mazowieckiego. – *Aktualnie oczekujemy na stanowisko samorządu województwa kujawsko-pomorskiego co do dalszego funkcjonowania połączenia.*

Na zadane przez dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” pytania o przyszłość połączeń na linii Toruń – Sierpc samorząd województwa kujawsko-pomorskiego nie odpowiedział. W czerwcu 2016 r. do władz tego regionu trafiła poparta przez 2300 osób petycja z wnioskiem poprawę słabej oferty przewozowej między Toruniem a Sierpcem poprzez zwiększenie liczby pociągów. Samorząd odpowiedział, że „wielkość prognozowanego potoku na tej trasie nie uzasadnia obecnie zwiększenia liczby połączeń kolejowych”, dodając że „z uwagi na rozproszoną sieć osadniczą w regionie oraz różne kierunki i cele podróży, najbardziej efektywnym środkiem transportu w tej części województwa jest komunikacja autobusowa”. ●

## LUDZIE

**Druga kolej bankomatów**

W maju 2020 r. prezesem spółki Polregio, największego pasażerskiego przewoźnika kolejowego, został Artur Martyniuk. Przed objęciem tego stanowiska Martyniuk był dyrektorem w dziale doradztwa finansowego w gigancie doradczym Deloitte, wcześniej pracował w szwajcarskim oddziale amerykańskiego banku Goldman Sachs, w hiszpańskim Banco Santander oraz w szwajcarsko-holenderskiej firmie doradczej KPMG.



● **Artur Martyniuk,**  
nowy prezes Polregio.

Większościowym udziałowcem spółki Polregio (do stycznia 2020 r. działającej pod nazwą Przewozy Regionalne), jest rządowa Agencja Rozwoju Przemysłu. Decyzję o powołaniu Martyniuka na stanowisko prezesa Polregio podjęła rada nadzorcza Polregio, której przewodniczącym jest dr Konrad Trzonkowski, obecnie dyrektor zarządzający ARP, a wcześniej pracownik banków HSBC, Santander i BNP Paribas.

To nie pierwszy przypadek obejmowania kierowniczych stanowisk na kolei przez menadżerów wywodzących się z banków i instytucji finansowych. W latach 2012-2016 spółkami kolejowymi rządziła duża grupa współpracowników prof. Leszka Balcerowicza z dr. Jakubem Karnowskim na czele, który od 2012 do 2015 r. był prezesem PKP (wcześniej pracował między innymi w NBP, Banku Światowym i Towarzystwie Funduszy Inwestycyjnych PKO). Rządzący koleją finansisci byli nazywani przez kolejarzy „bankomatami”.

W okresie rządów bankomatów na kolei, od lutego 2014 r. do marca 2016 r., prezesem Przewozów Regionalnych był Tomasz Pasikowski, wcześniej członek zarządu Narodowego Banku Polskiego (2001-2007) oraz dyrektor zarządzający BRE Banku (2007-2014). To za kadencji Pasikowskiego, w połowie 2015 r., podjęta została decyzja o likwidacji sieci połączeń InterRegio. Dziś Pasikowski pełni funkcję prezesa Miejskich Wodociągów i Oczyszczalni w Grudziądzu. ●

## POŁĄCZENIA

**TLK na koniec świata**

Kursujący na trasie Poznań – Warszawa – Lublin – Rzeszów – Zagórz pociąg TLK „Wetlina” w wakacyjne weekendy ma relację wydłużaną do stacji Łupków. Stacja ta zlokalizowana jest w liczącej zaledwie 22 mieszkańców osadzie Stary Łupków, położonej u stóp Przełęczu Łupkowskiej na styku Bieszczadów i Beskidu Niskiego. Jednym z nielicznych budynków w Starym Łupkowie jest schronisko turystyczne „Chata na końcu świata”. Z Zagórza do Łupkowa pociąg jedzie linią kolejową, na której poza sezonem letnim nie kursują pociągi pasażerskie. Linia ta biegnie doliną rzeki Osławy przez Rzepedź i Komańczę. Podróż „Wetliną” do stacji Łupków z Warszawy Centralnej zajmuje 10 godz. 38 min., a z Poznania Głównego 15 godz. 8 min. Cała trasa pociągu z Poznania do Łupkowa liczy 893 km. ●

## POLITYKA

**Autostradowy zgrzyt na lewicy**

Europosłowie Sojuszu Lewicy Demokratycznej Bogusław Liberadzki i Marek Balt zaapelowali do rządu, by w wakacyjne weekendy otworzyć bramki na autostradach i zrezygnować z pobierania opłat. Postulat ten nie spotkał się z entuzjazmem koalicjantów z Partii Razem, którzy opowiadają się za wspieraniem transportu publicznego.

Otwieranie bramek na autostradzie A1 między Toruniem a Trójmiastem było stosowane w wakacyjne weekendy za rządów Platformy Obywatelskiej. Ten upominek dla kierowców wiązał się z koniecznością wypłaty prywatnemu koncesjonariuszowi autostrady rekompensaty za utracone wpływy. W 2015 r. przeznaczono na ten cel 50 mln zł. Kwota ta stanowi równowartość kosztów budowy obwodnicy małego miasta lub rewitalizacji linii kolejowej. ●

## PRZEWOZY TOWAROWE

**Magistrala bez towarów**

Łącząca aglomeracje śląsko-dąbrowską i warszawską Centralna Magistrala Kolejowa ma zostać zamknięta dla pociągów towarowych. Według zamierzeń spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, nastąpi to w grudniu 2023 r. wraz ze zwiększeniem prędkości maksymalnej na tym ciągu z 160-200 km/h do 250 km/h. „W tych warunkach prowadzenie ruchu towarowego pozostanie utrudnione” – tłumaczy centrala PKP PLK w piśmie, które trafiło do przewoźników towarowych.

Jak przekonuje spółka PKP PLK, w godz. 5.00-23.00 przepustowość na magistrali będzie wykorzystana „niemal w pełni” przez pociągi pasażerskie, natomiast w godz. 23.00-5.00 „przewidziano zarządzanie nocnej przerwy technologicznej w celu wykonywania niezbędnych prac utrzymaniowych oraz przeglądu użytkowanej infrastruktury”. Od 2023 r. cały ruch towarowy ma więc zostać przerzucony na linię biegnącą przez Częstochowę, Piotrków Trybunalski, Kozłuszki i Skierniewice (w relacjach między Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym a centralną Polską) oraz na ciąg przez Olkusz i Tunel (w kierunku Kielecczyzny, Ziemi Radomskiej i Lubelszczyzny).

Według PKP PLK, składy towarowe jeżdżące z prędkością 100-120 km/h utrudniałyby kursowanie szybkich pociągów pasażerskich. Tymczasem na liniach dużych prędkości w Niemczech ruch towarowy prowadzony jest w porze nocnej. Na przykład na 327-kilometrowej linii Hannover – Würzburg, na której obowiązuje prędkość maksymalna 280 km/h, w każdą noc przejeżdża 26 składów towarowych.

W przyjętej w 1970 r. decyzji Ministerstwa Komunikacji o budowie Centralnej Magistrali Kolejowej zapisano, że „będzie ona nowoczesną, dwutorową, zelektryfikowaną linią kolejową przystosowaną do szybkiego ruchu pasażerskiego i towarowego”. ●

## INFRASTRUKTURA

**Kolej minus, droga plus**

– Po przeczytaniu artykułu w ostatnim numerze „Z Biegiem Szyn” wysłaliśmy protest w sprawie przebiegu drogi wojewódzkiej 627 – mówi prezes Fundacji ProKolej Jakub Majewski. Organizacja sprzeciwia się dalszemu wytyczaniu nowego przebiegu drogi śladem zlikwidowanej linii kolejowej między Małkinią a Sokołowem Podlaskim (fragment dawnego ciągu Siedlce – Ostrołęka). Dotychczas droga wojewódzka pochłonęła 16-kilometrowy odcinek linii kolejowej z Małkini do Kosowa Lackiego wraz z mostem kolejowo-drogowym na Bugu, w miejscu którego zbudowano przeprawę drogową.

Obecnie na zlecenie Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich trwa opracowywanie projektu budowy drogi 627 na dalszym, 20-kilometrowym odcinku Kosów Lacki – Sokołów Podlaski. Początek prac budowlanych jest planowany na 2023 r. W piśmie skierowanym do MZDW Fundacja ProKolej zwraca uwagę, że odbudowa linii kolejowej między Małkinią a Sokołowem Podlaskim znalazła się wśród priorytetowych koncepcji programu Kolej Plus, przyjętego w grudniu 2019 r. uchwałą rady ministrów.

W odpowiedzi wicedyrektor MZDW Tomasz Dąbrowski stwierdził, że nie widzi żadnych podstaw do uwzględnienia protestu: „Skoro rada ministrów wskazuje na budowę nowej linii kolejowej, to przebieg tej linii nie będzie kolidował ze śladem drogi wojewódzkiej 627 – nie zakładamy, aby rada ministrów podjęła decyzję o rozbiórce kilkunastu kilometrów drogi. Tym samym, jeżeli rada ministrów widzi możliwość równoległego poprowadzenia linii kolejowej do drogi wojewódzkiej 627, to takie rozwiązanie powinno mieć analogicznie przyjęte założenia na odcinku od Kosowa Lackiego do Sokołowa Podlaskiego”. ●

Więcej o inwestycjach drogowych, które niszczą linie kolejowe, w artykule „Walczę po torach” na kolejnych stronach ►

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk mówi o odbudowie kolei, a podlegająca mu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wytyczając nowe drogi, przerywa nieczynne linie kolejowe, za zawsze grzebiąc ich szanse na powrót do życia.

## Zniszczony priorytet

Jest połowa października 2018 r., minister infrastruktury wraz z premierem Mateuszem Morawieckim uroczystie ogłaszają program Kolej Plus: – *Odbudujemy zniszczone i zbudujemy nowe linie kolejowe* – zapewnia Andrzej Adamczyk na peronie w Jasienicy koło Wołomina. Gdy minister wypowiada te słowa, kilkaset kilometrów dalej maszyny budowlane właśnie niszczą nasyp zlikwidowanej linii kolejowej Żnin – Szubin. Śladem torów zdemontowanych w 1993 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wytyczyła bowiem trasę szybkiego ruchu.

Rozpoczęta w 2017 r. budowa kujawsko-pomorskiej części drogi ekspresowej S5 łączącej Poznań z Bydgoszczą pożarła linię kolejową Żnin – Szubin na odcinku o długości 6 km. Niezrażone tym problemem Ministerstwo Infrastruktury umieściło koncepcję odtworzenia tej linii wśród 21 priorytetów programu Kolej Plus. Rewitalizacja linii, która miałaby zapewnić połączenie Żnina z Bydgoszczą, w praktyce będzie jednak wymagać wybudowania jej w nowym przebiegu, który ominie drogę S5.

## Gwóźdź do trumny

Jesienią 2017 r. w trakcie budowy drogi ekspresowej S6 między Szczecinem a Koszalinem zniknął kilkusetmetrowy fragment nieczynnej linii kolejowej Worowo Pomorskie – Płoty – Wysoka Kamieńska. Pas tej linii został użyty do przeprowadzenia pod trasą szybkiego ruchu drogi wojewódzkiej 108 i uproszczenia jej przebiegu. Wbiło to gwóźdź do trumny jedynego ciągu kolejowego, który dawał możliwość dojazdu do portu w Świnoujściu z pominięciem aglomeracji szczecińskiej (takie ciągi nie tylko zwiększają spójność sieci kolejowej, ale są też między innymi potrzebne przy przewozie ładunków niebezpiecznych i ponadgabarytowych).

Drogowcy podkreślają, że decyzji o przecinaniu linii kolejowych nie podejmują samowolnie: – *W sytuacji kiedy planowana trasa przebiega przez teren będący w zarządzie PKP, przesyłamy dokumentację do zaopiniowania właśnie do PKP* – informuje rzecznik prasowy GDDKiA Szymon Piechowiak. – *W zależności od stanowiska PKP i planów dla danej trasy kolejowej, decydujemy o budowie wiaduktu lub o przecięciu czy zajęciu pasa linii kolejowej.*

## Przecinamy linie kolejowe

W maju 2019 r. zachodniopomorski oddział GDDKiA zlecił budowę obwodnicy w Myśliborzu, dzięki której droga krajowa 26 zostanie wyprowadzona ze ścisłego centrum miasta (gdzie przebiega między innymi przez utrudniającą przejazd ciężarówek zbyt wąską bramę miejską). Nowy przebieg drogi 26 na terenie Myśliborza powstaje w śladzie

# Walcem po torach

Kolejne inwestycje drogowe są realizowane tak, by przy okazji dokonać zniszczenia linii kolejowych. A wszystko odbywa się za zgodą Grupy PKP



• *Nowy przebieg drogi krajowej 26 przez Myślibórz został wytyczony śladem torów: budowa drogi przy budynku myśliborskiego dworca kolejowego. Kwiecień 2020 r.*

nieczynnej linii kolejowej Stargard – Pyrzyce – Myślibórz – Kostrzyn. Pod asfaltem znika odcinek linii o długości ponad 3 km wraz z trzykierunkową stacją węzłową Myślibórz, z której ostatni pociąg pasażerski odjechał w 1999 r.

W Grupie PKP o przyszłości zlikwidowanych i nieużywanych linii decyduje spółka PKP Polskie Linie Kolejowe: – *Kwestie związane z planami przywrócenia nieczynnych szlaków do systemu sieci kolejowej i wynikających z tego uzgodnień z zarządcami dróg w kontekście planowanych inwestycji drogowych leżą po stronie spółki PKP PLK, która analizuje możliwości wykorzystywania danej linii w przyszłości* – mówi rzecznik PKP Michał Stilger.

Bywa, że Grupa PKP najpierw daje zielone światło na przerwanie korytarza linii kolejowej, a potem zaczyna myśleć o jej reaktywacji. Na początku 2020 r. – wkrótce po tym, gdy sprzęt drogowców zaczął rozjeżdżać myśliborską stacją kolejową – w spółce PKP PLK powstał dokument „Zamierzenia inwestycyjne w perspektywie 2021-2027”, w którym znalazła się między innymi koncepcja rewitalizacji linii Stargard – Pyrzyce – Myślibórz. Problem w tym, że w Myśliborzu brak rezerwy terenu pod wytyczenie nowego przebiegu linii kolejowej. I niestety nie jest to jedyna przeszkoda dla powrotu pociągów do stolicy 67-tysięcznego powiatu.

Kilka kilometrów przed Myśliborzem linia kolejowa biegnąca ze Stargardu została już przerwana podczas zrealizowanej w latach 2007-2010 budowy drogi ekspresowej S3: w pobliżu stacji Głazów zniszczony został

kilkusetmetrowy odcinek linii – w jego miejscu powstał węzeł drogi krajowej 26 z drogą szybkiego ruchu S3.

## Przerwana ciągłość

Droga ekspresowa S3 na liczącym 85 km odcinku między Szczecinem a Gorzowem Wielkopolskim przerwała wszystkie napotkane ciągi kolejowe: oprócz linii Stargard – Myślibórz, trasa szybkiego ruchu przecięła korytarze nieczynnych linii Pyrzyce – Gryfino, Pyrzyce – Godków oraz Gorzów Wielkopolski – Myślibórz.

Paradoksalnie budowa drogi S3 najpierw na krótko przedłużyła życie linii biegnącej z Gorzowa Wielkopolskiego do Myśliborza. Decyzja o likwidacji tego 48-kilometrowego ciągu została wydana przez Ministerstwo Infrastruktury w 2005 r. Jednak trzy lata później firma Berger Bau, rozpoczynając budowę drogi S3, zwróciła się do PKP z prośbą o udostępnienie linii w celu dowozu materiałów budowlanych. Firma Berger Bau na własny koszt wykonała wartość 1,5 mln zł prace przywracające przejezdność linii na odcinku od Gorzowa Wielkopolskiego do położonej przed Myśliborzem miejscowości Świątki. Od marca 2009 r. do października 2010 r. po oficjalnie zlikwidowanej linii kursowały pociągi dowożące kruszywo na budowę drogi ekspresowej.

Ostatecznie ciągłość korytarza linii kolejowej Gorzów Wielkopolski – Myślibórz została przerwana podczas rozbudowywania gorzowskiej obwodnicy: przedsięwzięcie zrealizowane w latach 2014-2017 objęło swoim zakresem poszerzenie drogi S3, rozbudowę węzła Gorzów Wielkopolski Zachód oraz zrównanie z ziemią kilkuset ►



► metrów nasypu kolejowego i wiaduktu nad ul. Kostrzyńską, kolidujących z inwestycją GDDKiA. Dzieła zniszczenia dopełniła Grupa PKP, w 2018 r. rozbierając pobliski wiadukt, którym linia Gorzów Wielkopolski – Myślibórz przechodziła nad linią Gorzów Wielkopolski – Kostrzyn.

## Bez śladu

– *Celem prawidłowego wytrasowania nowych dróg analizujemy lokalne, wojewódzkie i krajowe dokumenty planistyczne* – zapewnia Szymon Piechowiak z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Największe nagromadzenie przypadków przerywania korytarzy kolejowych przez nowe drogi ma miejsce na Pomorzu Zachodnim, mimo że obowiązujący od 2010 r. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Zachodniopomorskiego zawiera zapis rekomendujący „zachowanie śladu komunikacyjnego wraz z infrastrukturą wszystkich linii kolejowych z możliwością odtworzenia połączeń” w celu „ochrony przed zmianą przeznaczenia i wykorzystaniem na inne cele”.

Powyższe zalecenie ignorowane jest jednak nie tylko przez GDDKiA, ale nawet przez Zachodniopomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich. W lipcu 2019 r. zrealizowana została wspólna inwestycja ZZDW i miasta Barlinek – wybudowany został nowy przebieg drogi wojewódzkiej 151, który wyprowadził ze ścisłego centrum samochodu jadące tranzytem, ale jednocześnie pogrzebał szanse na powrót kolei do 14-tysięcznego Barlinka. Nowy dwukilometrowy odcinek



• *Linia kolejowa Bojanowo – Góra w miejscu przecięcia przez drogę ekspresową S5.*

drogi 151 poprowadzono przez miasto wykopem zlikwidowanej linii kolejowej Choszczno – Barlinek – Myślibórz. Obecnie o przejście terenów PKP starają się władze Pyrzyce, które również chciałyby wytyczyć obwodnicę po śladzie nieczynnej linii kolejowej.

Władze wielkopolskiego miasta Pniewy chcą wykorzystać pas nieczynnej linii kolejowej Poznań – Międzychód do wybudowania nowej ulicy, w 2017 r. wywłaszczyły PKP na mocy specustawy drogowej. Grupa PKP nie zrobiła nic, aby zablokować procedurę wywłaszczeniową. Co zaskakujące, burmistrz Pniew jest jednym z sygnatariuszy porozumienia samorządów na rzecz rewitalizacji linii kolejowej z Poznania do Międzychodu. Decyzję o likwidacji tej linii wydała we wrześniu 2015 r. minister infrastruktury Maria Wasiak z Platformy Obywatelskiej – to otworzyło furtkę dla procedury wywłaszczenia.

## Czas ucieka

Podczas budowy drogi ekspresowej S5 między Wrocławiem i Poznaniem przerwano nieczynną linię Rawicz – Ścinawa oraz linię Bojanowo – Góra, która, w momencie gdy zapadła zaakceptowana przez PKP PLK decyzja o jej przecięciu, była linią używaną.

W 2010 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zleciła budowę odcinka trasy S5 na pograniczu Dolnego Śląska i Wielkopolski. Projekt tej inwestycji nie uwzględnił potrzeby wybudowania nad drogą wiaduktu dla linii, z której co prawda pociągi pasażerskie wycyfano już w 1991 r., ale nadal kursowały nią składy towarowe.

Na przełomie 2011 i 2012 r. doszło do przerywania toru biegnącego z Bojanowa do Góry – zdemontowano jego 150-metrowy odcinek kolidujący z powstającą drogą S5. Tak oto 12-tysięczne miasto Góra wraz z całym powiatem górowskim odcięto od sieci kolejowej: działające w Górze zakłady zostały zmuszone do przestawienia obsługi transportowej z pociągów na ciężarówki, a rozwój górowskiej strefy przemysłowej Invest-Park stanął pod znakiem zapytania.

Samorządowcy z Góry z burmistrz Ireną Krzyszkiewicz na czele próbowali nie dopuścić do przerywania jedynej linii kolejowej prowadzącej do ich miasta. Udało im się jedynie doprowadzić do zawarcia w lipcu 2010 r. porozumienia między GDDKiA, PKP PLK, miastem Góra i powiatem górowskim. Zgodnie z jego zapisami, drogowcy zostali zobowiązani do zbudowania wiaduktu kolejowego nad drogą S5 w czasie dwóch lat od zgłoszenia takiej potrzeby. Gdy górowscy samorządowcy składali oficjalne wnioski o wybudowanie wiaduktu, spółka PKP PLK się od nich dystansowała, a GDDKiA ignorowała z uwagi na „brak uzasadnionych potrzeb społeczno-gospodarczych”.

Członek zarządu województwa dolnośląskiego Tymoteusz Myrda w maju 2020 r. poinformował, że w planach jest rewitalizacja linii i uruchomienie połączeń pasażerskich w relacji Wrocław – Bojanowo – Góra. Myrda zaznaczył jednak, że aby pociągi wróciły do Góry, Grupa PKP musi przekazać przerwaną linię Bojanowo – Góra samorządowi: – *Trwa przejmowanie linii na rzecz województwa dolnośląskiego, dlatego trudno precyzyjnie wskazać termin pojawienia się na tej trasie pociągów. Przejęcie linii jest niestety długim procesem, tylko częściowo zależnym od naszego samorządu.*

Uchwałę o woli przejścia linii do Góry władze Dolnego Śląska podjęły w styczniu 2019 r. Procedury w Grupie PKP wciąż trwają. – *Rozpoczęliśmy działania mające na celu przekazanie tej linii samorządowi* – mówi Michał Stilger z PKP. – *Następnymi krokami będzie uzyskanie niezbędnych zgód korporacyjnych oraz skierowanie wniosku do Ministerstwa Infrastruktury o wydanie zgody na obrót nieruchomości wchodzącymi w skład linii.*

Problem w tym, że czas ucieka: porozumienie, które zobowiązuje GDDKiA do wybudowania wiaduktu linii Bojanowo – Góra nad drogą ekspresową S5, ważne jest tylko do końca 2020 r.

KAROL TRAMMER

## DLA „Z BIEGIEM SZYN”:

### „Szkodliwa zmiana przeznaczenia”

dr JAKUB MAJEWSKI  
prezes Fundacji ProKolej

Najbardziej szkodliwym skutkiem likwidacji czy nawet punktowego przerywania ciągłości nieczynnych linii kolejowych jest zmiana przeznaczenia terenu. Trzeba bowiem pamiętać, że od strony prawnej linia - nawet nieużywana, zarosnięta czy rozkradziona - wciąż formalnie jest infrastrukturą kolejową. Można ją zatem odbudować bądź wyremontować, przywracając do ruchu bez bardzo skomplikowanych procedur administracyjnych. Jeśli natomiast usankcjonujemy likwidację jakiegokolwiek fragmentu nieużywanego szlaku, przywrócenie mu funkcji wymaga przygotowania projektu i skompletowania dokumentów takich jak decyzja środowiskowa, decyzji lokalizacyjna i pozwolenie na budowę. I co najważniejsze, odtworzenie w tej formule niczym nie różni się od budowy nowej infrastruktury i całość musi spełniać współczesne wymagania i normy. W rezultacie lawinowo rosną koszty, co w przypadku większości połączeń lokalnych przekreśla szanse na ich rewitalizację.

Licząca 23 tys. mieszkańców Ostrów Mazowiecka to największe w województwie mazowieckim miasto powiatowe, do którego nie da się dojechać pociągiem. PKP Polskie Linie Kolejowe przymierzają się do remontu biegnącej przez Ostrów Mazowiecką linii Ostrołęka – Małkinia, po której kursują tylko pociągi towarowe. Czy planowane prace umożliwią reaktywację ruchu pasażerskiego?

## Oczekiwania społeczne

Pociągi pasażerskie wycofano z linii Ostrołęka – Ostrów Mazowiecka – Małkinia w 1993 r. Władze powiatów ostrowskiego i ostrołęckiego w połowie 2019 r. zwróciły się do marszałka województwa mazowieckiego Adama Struzika z wnioskiem o przywrócenie połączeń na tej trasie.

– *Uruchomienie przewozów umożliwiłoby mieszkańcom powiatu ostrowskiego dojazd do Ostrołęki oraz do Małkini, skąd można dojechać do Warszawy i Białegostoku* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” wicestarosta ostrowski Józef Rostkowski. W lipcu i sierpniu 2019 r. starostwo zrealizowało internetowe badanie ankietowe, w którym wzięło udział 3148 osób: 75% opowiedziało się za reaktywacją połączeń pasażerskich między Ostrołęką a Małkinią. O przeprowadzenie ankiety, mającej na celu określenie oczekiwań społecznych, poprosił marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik, jednocześnie zobowiązując się do uzyskania od PKP PLK informacji o możliwościach przygotowania linii Ostrołęka – Małkinia do reaktywacji ruchu pociągów pasażerskich. W styczniu 2020 r. nadeszła odpowiedź z biura strategii PKP PLK, które poinformowało, że aktualnie planowane jest zrealizowanie po 2021 r. prac remontowych – ich zakres ma być jednak dopasowany tylko do potrzeb ruchu towarowego.

## Znaczenie linii

54-kilometrowa linia Małkinia – Ostrołęka ma znaczenie dla pociągów towarowych przede wszystkim jako ciąg objazdowy. Z uwagi na konieczność zapewnienia ciągłości dostaw węgla do ostrołęckiej elektrowni, ciąg ten jest najintensywniej wykorzystywany w okresach prowadzenia prac remontowych na linii Tuszcz – Ostrołęka.

Ponadto w latach 2013-2017 pociągi towarowe omijały modernizowany odcinek Tuszcz – Małkinia, kursując trasą okrężną przez Wyszków, Ostrołękę i Ostrów Mazowiecką (niez elektryfikowaną linią Ostrołęka – Małkinia składy PKP Cargo były przeciągane lokomotywą spalinową, zwykle bez odpinania elektrowozu).

Ostatnie dwa lata to okres mniejszego wykorzystania linii. Od połowy 2018 r., w ramach modernizacji magistrali Warszawa – Białystok, trwała przebudowa wiaduktu, którym linia do Ostrołęki wybiega ze stacji Małkinia. – *Prace zostały zakończone w czerwcu 2020 r. Rozpoczęły się odbiory techniczne* – mówi Magdalena Janus z PKP PLK, informując, że wyjazd z Małkini w kierunku Ostrołęki stanie się możliwy jesienią 2020 r. Do tego momentu ruch będzie nadal ograniczać się do docelowej obsługi nadawców i odbiorców z Ostrowi

# Nie przewiduje się

## Marszałek województwa Adam Struzik zwozi powiaty w sprawie reaktywacji ruchu na linii Ostrołęka - Ostrów Mazowiecka - Małkinia



• *Jeżeli zakres remontu linii Ostrołęka – Małkinia będzie ograniczony do potrzeb ruchu towarowego, to prace nie obejmą renowacji zapuszczonych peronów. Przystanek Jarnuty.*

Mazowieckiej pociągami docierającymi tylko od strony Ostrołęki (na przykład w maju 2020 r. linią przejechało kilka składów).

Podczas rozpoczynającej się modernizacji podlaskiego odcinka magistrali Warszawa – Białystok pociągi towarowe będzie można kierować objazdem prowadzącym linią Małkinia – Ostrołęka i dalej linią Ostrołęka – Łapy.

## Warunek uruchomienia

– *Na linii z Małkini do Ostrołęki obowiązuje prędkość maksymalna 60 km/h. Lokalnie wprowadzone są ograniczenia do 20 i 40 km/h* – informuje Karol Jakubowski z PKP PLK. – *Planowane są prace związane z zapewnieniem przejeźdźności i przywróceniem parametrów eksploatacyjnych.*

Prędkość możliwa do uzyskania w drodze renowacji infrastruktury to 80-100 km/h. W celu poprawy przepustowości spółka PKP PLK rozważa też odtworzenie mijanki Gucin, którą zdegradowano do roli przystanku na początku lat 90. Od tego czasu jedynym punktem umożliwiającym mijanie się pociągów na jednotorowej linii Ostrołęka – Małkinia jest stacja Ostrów Mazowiecka.

Ograniczenie zakresu remontu do potrzeb ruchu towarowego oznacza, że prace nie obejmą renowacji zapuszczonych peronów. W piśmie do samorządu województwa spółka PKP PLK zaznaczyła, że jest otwarta na rozmowy w kwestii zakresu przedsięwzięcia, dodając jednak, że jeśli miałby on zostać rozszerzony o potrzeby połączeń osobowych, to „prace objęłyby infrastrukturę pasażerską znajdującą się w istniejących lokalizacjach, bez możliwości ich relokacji czy

dostosowania do obecnej siatki osadniczej” (chodzi o uniknięcie czasochłonnego procesu uzyskiwania pozwolenia na budowę dla całego przedsięwzięcia).

Rzadkie rozmieszczenie przystanków to jednak istotny problem linii Ostrołęka – Małkinia na terenie powiatu ostrowskiego. W jego granicach, na 34-kilometrowym odcinku linii, stacje i przystanki istnieją tylko w czterech miejscowościach. Nawet położone w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej wsie Błędnica czy Stok, liczące po około 400 mieszkańców, nigdy nie doczekały się własnych przystanków. Budowa peronów w nowych lokalizacjach mogłaby stanowić zadanie oddzielne od remontu istniejącej infrastruktury.

Biuro strategii PKP PLK poinformowało, że kompleksowa modernizacja linii możliwa jest w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego 2021-2027 lub programu Kolej Plus. Pytamy w samorządzie województwa mazowieckiego o preferowany scenariusz działań, mając na uwadze, że uchwalony przez sejmik w 2014 r. plan transportowy wymienia linię Ostrołęka – Małkinia wśród ciągów przewidzianych do reaktywacji. – *Warunkiem uruchomienia połączeń jest wykonanie pełnego remontu ze szczególnym uwzględnieniem modernizacji punktów odprawy podróżnych i zabezpieczenia odpowiedniej liczby mijanek* – odpowiada Marta Milewska z kancelarii marszałka województwa, po czym dodaje: – *Na obecną chwilę nie przewiduje się dalszych działań na rzecz uruchomienia połączeń na linii Ostrołęka – Ostrów Mazowiecka – Małkinia.*

KAROL TRAMMER

PKP Polskie Linie Kolejowe nie dały się przekonać do tego, by modernizacja linii Poznań – Piła objęła dobudowę drugiego toru. I gdy w połowie grudnia 2019 r. spółka PKP PLK chwaliła się, że prace po dwóch latach realizacji dobiegają końca, było już jasne, że ich zakres był niewystarczający. W najbliższych latach konieczne zatem będzie wykonanie kolejnych prac na dopiero co zmodernizowanym ciągu.

## Demontaż, zwijanie, modernizacja

93-kilometrowa linia Poznań – Piła jest jednotorowa na liczącym 57 km odcinku od mostu nad Wartą w Obornikach do stacji Dziembówko na wlocie do węzła pilskiego. To skutek działań Armii Czerwonej, której *trofiejnije bataliony* w 1945 r. zdemontowały drugi tor i wywoziły jako zdobycz wojenną do Związku Sowieckiego. Na całym odcinku jednotorowym istnieją zaledwie cztery punkty, w których możliwe jest mijanie się pociągów. W ramach modernizacji – mimo braku decyzji o odbudowie drugiego toru – nie zdecydowano się nawet na odtworzenie mijanek Parkowo, Sokołowo Budzyńskie, Ostrówki koło Chodzieży i Milcz, które zostały zdegradowane do roli przystanków na przełomie XX i XXI wieku.

Zrealizowana w latach 2017-2019 modernizacja, na którą wydano 500 mln zł, *de facto* więc zakonserwowała linię Poznań – Piła w kształcie po zdemontowaniu jednego toru przez Armię Czerwoną po II wojnie światowej oraz po zlikwidowaniu mijanek w okresie zwijania infrastruktury kolejowej na przełomie wieków.

## Twarde stanowisko

Już w trakcie realizacji prac na linii Poznań – Piła spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zaczęła rakiem wycofywać się ze swojego wcześniej twardego stanowiska, że nie ma potrzeby ani odtwarzania części zlikwidowanych mijanek, ani tym bardziej dobudowywania drugiego toru.

W maju 2019 r. podpisana została umowa między PKP PLK a samorządem województwa wielkopolskiego o współpracy przy opracowaniu studium wykonalności dobudowy drugiego toru na dwukilometrowym odcinku od mostu nad Wartą do stacji Oborniki Wielkopolskie. Z kolei w maju 2020 r., zaledwie pół roku po zakończeniu modernizacji, spółka PKP PLK złożyła w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Poznaniu wniosek o wydanie decyzji środowiskowej dla budowy mijanki Parkowo w połowie 15-kilometrowego odcinka między Obornikami a Rogoźnem.

Problem w tym, że realizacja obydwu tych przedsięwzięć, które mają zwiększyć przepustowość zmodernizowanej linii, to kwestia kilku lat. Co więcej, podczas prac budowlanych nie obejdzie się bez kolejnych utrudnień w kursowaniu pociągów.

## Na razie niepotrzebny

W 2016 r., ponad rok przed rozpoczęciem modernizacji linii Poznań – Piła, trwały rozmowy dotyczące rozszerzenia jej zakresu o budowę drugiego toru. Skłaniały się ku temu zarówno samorząd województwa

# Drogie oszczędności

Plany modernizacyjne muszą zakładać zwiększanie się ruchu pociągów



Fot. Piotr Rachwałski

• Pół roku po zakończeniu robót modernizacyjnych na linii Poznań – Piła spółka PKP PLK podjęła decyzję o kolejnym przedsięwzięciu na tym ciągu: odbudowie mijanki Parkowo.

wielkopolskiego, jak i Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Jednocześnie Urząd Transportu Kolejowego w „Analizie odcinków sieci kolejowej o ograniczonej przepustowości” zwracał uwagę na problemy z przepustowością linii Poznań – Piła: „Brak wystarczającej liczby stacji umożliwiających mijanie się pociągów utrudnia konstruowanie optymalnego rozkładu jazdy”. Analiza UTK stawiała przy tym pytanie, „na ile modernizacja poprawi przepustowość linii, przy założeniu braku budowy drugiego toru na jednotorowym odcinku”.

W 2016 r. weto dla rozszerzenia zakresu prac zgodnie postawili minister infrastruktury Andrzej Adamczyk i Ireneusz Merchel, prezes PKP PLK. Służby prasowe tej spółki długo broniły tej decyzji: – *Przy dzisiejszym ruchu pociągów i również przy planowanym ruchu pociągów ten drugi tor na razie jest niepotrzebny. On nie będzie w pełni wykorzystywany* – mówił w 2018 r. w internetowej audycji KolejWizja Zbigniew Wolny z PKP PLK, podkreślając, że linia Poznań – Piła ma znaczenie tylko regionalne.

Jednakże poza pociągami Polregio i Kolei Wielkopolskich, kursują nią także połączenia PKP Intercity, w takich relacjach jak Słupsk – Katowice czy Przemyśl – Kołobrzeg, oraz składy towarowe. Pociągi już dziś tracą po kilkanaście minut na przepuszczanie składów jadących z drugiego kierunku (np. poranny pociąg Polregio relacji Białogard – Poznań stoi z tego powodu 8 min. w Chodzieży i 10 min. w Rogoźnie). A dodajmy, że od 2021 r. planowane jest uruchomienie nowych połączeń Poznańskiej Kolei Metropolitalnej między Poznaniem, Obornikami i Rogoźnem.

## Tysiące kilometrów na pusto

Chytry dwa razy płaci. Ta ludowa mądrość sprawdza się również w kwestii inwestycji

kolejowych. Kolejne przedsięwzięcia realizowane na tej samej linii w obliczu zwiększającego się ruchu są droższe niż jedna dobrze zaplanowana modernizacja, która uwzględni perspektywę wzrostu przewozów – co powinno stanowić cel każdej inwestycji kolejowej. Warto przy tym pamiętać, że za złe pojęte oszczędności PKP PLK płacą pasażerowie, borykający się powtarzającymi się trudnościami w podróżowaniu, oraz przewoźnicy, którzy ponoszą realne koszty korzystania z infrastruktury niedopasowanej do ich potrzeb.

W latach 2018-2019 spółka PKP Polskie Linie Kolejowe zelektryfikowała odcinek Węgliniec – Zgorzelec, dzięki czemu możliwe stało się kursowanie bezpośrednich pociągów elektrycznych z kierunku Wrocławia do leżącego na granicy z Niemcami Zgorzelca (wcześniej pasażerowie zmuszeni byli do przesiadania się na stacji Węgliniec ze składów elektrycznych do szynobusów).

Na stacji Zgorzelec zelektryfikowano jednak tylko dwa z sześciu torów, przez co brakuje miejsca na odstawianie składów oczekujących na jazdę powrotną. Skutek złe pojętych oszczędności przy elektryfikacji jest taki, że elektryczny zespół trakcyjny Dart obsługujący pociąg InterCity „Nałkowska” po dojeździe do Zgorzelca trzeba podsyłać do oddalonej o 27 km stacji Węgliniec, skąd po kilku godzinach z powrotem podsyłany jest do Zgorzelca, by wyruszyć w trasę do Warszawy.

Od otwarcia zelektryfikowanego odcinka Węgliniec – Zgorzelec w grudniu 2019 r. składy PKP Intercity w ramach przelaznych podsyłków z i do Zgorzelca przejechały w sumie już ponad 9 tys. kilometrów.

KAROL TRAMMER

## WYCIEZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

### Z oddali

Na Mazowszu człowiek wie z oddali, że zbliża się do małego miasta. Mówi mu o tym bardzo wysoka wieża kościelna, widoczna w promieniu wielu kilometrów. Po osiągnięciu miejscowości rzuca się w oczy, że chociaż kościół jest ogromny i kosztowny, to domy na ogół małe, niebogie. Ileż wyrzeczeń, rozmyśla przybysz, mogło parafian kosztować szarpnięcie się na tak wystawny kościół, szczególnie że w tych miasteczkach znaczny procent mieszkańców stanowili Żydzi, którzy prawdopodobnie nie łożyli na budowę świątyń katolickich. Na domiar, właśnie wówczas, gdy murowano te ogromy, od religijnej większości oddzielali się na Mazowszu mariawici, wznoszący własne kościoły i kaplice. Większość tych katolickich Domów Pana jest neogotycka, przeważnie projektowana w stylu tzw. wiślano-bałtyckim przez Józefa Piusa Dziekońskiego; wznoszono je najczęściej w latach 1905-1911. Dlaczego właśnie wtedy? Z powodu wzrostu zamożności? W wyniku pogłębienia wiary? Dla pokazania prawosławnemu zaborcy i mojąszowym współmieszkańcom, jak również mariawitom mocy Polaka-Katolika?



## OD BAŁTYKU PO TATRY

### „Szczypiorniak”

#### Kalisz - Poznań Główny

Pociąg przyspieszony Kolei Wielkopolskich „Szczypiorniak” łączy dwa największe miasta województwa wielkopolskiego: Kalisz z Poznaniem. Chwilę po ruszeniu ze stacji początkowej w Kaliszu pociąg bez postoju mija przystanek osobowy Kalisz Szczypiorno, zlokalizowany w miasteczku włączonym do Kalisza w 1976 r. Podczas I wojny światowej w Szczypiornie działał obóz internowania polskich żołnierzy Legionów Polskich, którzy odmówili złożenia przysięgi wierności cesarzowi Niemiec Wilhelmowi II. Jedną z rozrywek internowanych legionistów była gra piłką uszytą z worka wypełnionego szmatami i gazetami. Tak wraz odradzaniem się Polski po okresie zaborów rodziła się tradycja gry w piłkę ręczną. „Pobyt w obozie jenieckim w Szczypiornie zawsze kojarzył mi się będzie z zupą z brukwi, suchym chlebem, czarną kawą i zabawą szmacianką” – wspominał poeta Władysław Broniewski, jeden z legionistów internowanych w Szczypiornie. Gra szmacianką stała się tak mocnym symbolem obozu w Szczypiornie, że do dziś gra w piłkę ręczną nazywana jest szczypiorniakiem.

## POD DOBRĄ PRASĄ

„Podróż pociągiem to znacznie więcej niż tylko docieranie do celu. Wybierając kolej, pasażerowie mogą – w zależności od potrzeb – odpocząć lub oddać się pracy, podziwiać widoki za oknem lub surfować po internecie. Ilu podróżnych – tyle oczekiwań”

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

Wydawca: Skivak

## POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Dojeżdżaliśmy do Grodna. Pociąg nasz, niby ptak prujący powietrze, przebiegał po wyniosłym moście nad masztami wicin litewskich. W dole wił się w głębokim jarze płowy Niemen, a kilka secin białych drewnianych domków piętrzyło się na urwistych i stromych wybrzeżach rzeki. Wieżycy siedmiu świątyń wybiegły nad stary gród Erdziwiłła i Witolda, jako wybiega duch idei ku wyżynom i panuje nad poziomym zgłębkiem mrowiska ulicznego. Ale kto chce lubować się pięknymi widokami przyrody i odetchnąć wonią drzew i ziół, niech nie siada na wóz ciągnięty stalowym Pegazem berlińskiej masztarni Borsiga i pędzony piekielną siłą wrzątku. Na szczęście byłem u kresu niewolniczej podróży kolejowej, bo pociąg nasz, przebywszy szybko most na Niemnie i ogromny przekop góry miejskiej, stanął przed dworcem grodzieńskim”

Zygmunt Gloger\*, „Dolinami rzek. Opisy podróży wzdłuż Niemna, Wisły, Bugu i Biebrzy”

\*żył w latach 1845-1910, historyk, archeolog, etnograf, krajoznawca

# Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

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

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

Nakład: 160 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

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

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