

Z Bieganiem Szyn

Biuletyn poświęcony kolei w aglomeracji warszawskiej

Nr 2/2002 (2)

Złoty jubileusz ZNTK Mińsk Mazowiecki Specjaliści od „ezetów”

Mińskie zakłady od prawie 50 lat naprawiają tabor obsługujący ruch w Warszawskim Węźle Kolejowym, ale nie tylko...

24 października 2002 roku zorganizowane zostały w Mińsku Mazowieckim obchody 50-lecia Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego. Obchodzenie pięćdziesiątych urodzin już teraz można potraktować za lekki falstart, ponieważ 50 lat temu podjęto jedynie decyzję o budowie zakładów, a faktyczną pracę przy naprawie taboru rozpoczęto dwa lata później – w 1954 roku. Jednak można na ten fakt przymknąć oczy, traktując rozpoczęcie budowy jako początek historii mińskiego „zetenteku”. Na urodzinowych uroczystościach obecni byli m.in. pracownicy i kadra kierownicza ZNTK, przedstawiciele Grupy PKP S.A.

W związku z rozwojem kolei w Polsce, a szczególnie w Warszawskim Węźle Kolejowym, 29 listopada 1952 roku podjęto decyzję o utworzeniu Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Mińsku Mazowieckim. Zakłady miały stać się zapleczem remontowym dla taboru obsługującego głównie ruch podmiejski. Budowa nowych zakładów rozpoczęła się na początku 1953 roku. W 1954 roku przyjęto do naprawy pierwszy elektryczny zespół trakcyjny. Mimo rozpoczęcia pracy, nadal trwała budowa zakładów, która definitywnie zakończyła się dopiero w 1963 roku. Prawie 30 lat po tej dacie do mińskich zakładów wkroczyły reformy. W 1991 roku ZNTK Mińsk Mazowiecki wydzielono ze struktur PKP. W 1996 roku zakłady stały się spółką akcyjną – był to początek drogi do prywatyzacji. W lipcu akcje ZNTK Mińsk Mazowiecki S.A. zostały kupione przez nowych inwestorów.

W mińskich ZNTK od prawie 50 lat przeprowadzane są naprawy główne i rewizyjne elektrycznych zespołów trakcyjnych. Nie tylko z lokomotywowni w Warszawskim Węźle Kolejowym, ale także z odległych zakładów – informację o tym, że ostatnia naprawa rewizyjna została przeprowadzona właśnie w ZNTK Mińsk Mazowiecki można zobaczyć na pudłach jednostek trakcyjnych w całej Polsce. Jednak „ekspansja” mińskich zakładów wykroczyła także poza granice kraju. W 2000 roku ZNTK w Mińsku Mazowieckim wykonywały modernizację elektrycznych jednostek trakcyjnych Kolei Chorwackich. Koleje te (a także koleje w Słowenii) eksploatują elektryczne zespoły trakcyjne EN57. To właśnie tego typu tabor został przysłany na naprawę do Mińska Mazowieckiego. Kilka miesięcy temu, w ramach naprawy głównej ZNTK Mińsk Mazowiecki zmodernizowały jednostkę EN57-1400 ze Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych. Podczas tej modernizacji zastosowano szereg nowatorskich rozwiązań, które znacznie poprawiają komfort podróży oraz polepszają parametry techniczne. Daje to nadzieję, że „ezetety” serii EN57 mimo swojego dosyć już sędziwego wieku, będą jeszcze dobrze nam służyły przez kilka najbliższych lat. Osiągnięcia „zetenteku” dowodzą temu, że zakłady mają silną pozycję nie tylko na Mazowszu, nie tylko w Polsce, ale również w regionie środkowoeuropejskim.

Karol Trammer

Po wyborach Będzie lepiej?

Sławomir Skrzypek – był
członek Zarządu PKP S.A.
wiceprezydentem Warszawy.

Po październikowych wyborach samorządowych prezydentem Warszawy został Lech Kaczyński z Prawa i Sprawiedliwości. 21 listopada 2002 roku Kaczyński oficjalnie

przedstawił swoich zastępców. Jednym z nich został Sławomir Skrzypek. Powierzono mu sprawy finansowe. Dlaczego akurat tej nominacji poświęcamy łamy biuletynu „Z Bieganiem Szyn”? Dlatego, że Sławomir Skrzypek od 14 maja do 17 grudnia 2001 roku pełnił funkcję członka Zarządu PKP S.A. odpowiedzialnego za restrukturyzację i nadzór właścicielski. Skrzypek pochodzi z Katowic, jest absolwentem wielu

uczelnii w Polsce (m.in. Politechniki Śląskiej w Gliwicach) oraz w Stanach Zjednoczonych. Miejmy nadzieję, że obecność w najwyższych władzach Warszawy dawnego pracownika PKP spowoduje, że mieszkańcom Warszawy i okolic oferować się będzie coraz lepsze warunki podróżowania koleją, osiągnięte dzięki owocnej współpracy miasta i kolei.

(KT)

KALEJDOSKOP

Warszawskiego Węzła Kolejowego

Interrail 2002

I targi, i kongres

W październiku odbyły się
Międzynarodowe Targi
Kolejnictwa.

Międzynarodowe Targi Kolejnictwa INTERRAIL 2002 odbyły się w Centrum Targowym Expo XXI przy ul. Prądzińskiego. Organizatorem imprezy były bydgoskie Targi Pomorskie Sp. z o.o. Na targach zaprezentowały się spółki z Grupy PKP S.A., Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego oraz inne firmy i przedsiębiorstwa współpracujące z koleją. Jednym z elementów targów była skromna wystawa taboru na Dworcu Zachodnim. Można tam było zobaczyć autobus szynowy PARTNER produkcji bydgoskich zakładów PESA S.A. oraz zmodernizowaną lokomotywę manewrową Ls1000-002 (SM42) z rybnickiego Przedsiębiorstwa Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem S.A.

Równoległe do targów odbywał się Kongres Kolejnictwa Europy Środkowo – Wschodniej. W kongresie wzięli udział m.in. naukowcy oraz przedstawiciele europejskich zarządów kolejowych. (KT)

Warszawa – Ostrołęka EN57 zamiast „pulmanów” „Szalony Kurp” się zmienia

Przyspieszony pociąg, nazywany „szalonym kurpem” lub też „kurpiowską strzałą”, łączący Kurpie z Warszawą (wyjeżdżający rano z Ostrołęki i powracający po południu ze stolicy) zawsze obsługiwany był składem konwencjonalnym tzn. lokomotywą EU07 z wagonami przedziałowymi klasy pierwszej i drugiej. Jednak od pewnego czasu można spotkać pociąg 70140/70143 złożony z dwóch grochowskich jednostek EN57 przystosowanych do ruchu dalekobieżnego.

(KT)

Na „ósemce”

Utrudnienia

Podczas remontu na trasie
Warszawa – Radom pociągi były
kierowane objazdami lub nawet
odwoływane.

Tegoroczny etap robót trwał do 22 listopada na odcinkach Radom – Bartodzieje oraz Czachówek Płd. – Piaseczno. Spowodowało to konieczność wprowadzenia tras objazdowych dla niektórych pociągów.

Docelowo na całej trasie ma zostać przywrócona prędkość 100 km/h., co umożliwi skrócenie czasu jazdy o kilkanaście minut.

Warto wspomnieć o zmianach w kursowaniu pociągów, które obowiązywały w czasie remontu. Ze względu na długie odstępy pomiędzy kolejnymi stacjami i posterunkami oraz jednotorowy odcinek Warka – Radom, przepustowość linii została znacznie ograniczona. Dlatego pomiędzy 16 września, a 25 października w godzinach 9:00-14:00 pociągi pospieszne jadące z Warszawy w kierunku Kielc od Czachówka Północnego kierowały się przez Górę Kalwarię, Pilawę, Dęblin i w Radomiu powracały na swoją trasę. Powodowało to bardzo duże opóźnienia (80-90 min.), ale stanowiło atrakcję dla miłośników kolei ze względu na możliwość przejechania odcinka Czachówek – Pilawa, na którym od czerwca 2001 r. nie kursują ogólnodostępne pociągi pasażerskie. W przeciwną stronę pociągi jeździły przez Dęblin, Pilawę i Otwock lub Sulejówek i kończyły bieg na stacji Warszawa Wschodnia. Kursujący w godzinach nocnych pociąg Kraków – Kołobrzeg z Czachówka jechał przez Mszczonów do Szelig – stacji położonej na Centralnej Magistrali Kolejowej. Stamtąd po zmianie kierunku jazdy pociąg przez CMK i Grodzisk Maz. docierał do Warszawy. Pociągi regionalne były odwoływane lub zastępowane kolejową komunikacją autobusową. Z kolei w okresie od 5 do 22 listopada przez Dęblin i Pilawę kursowały 3 pociągi pospieszne, natomiast kilka połączeń regionalnych do Czachówka i Warki zostało odwołanych bez wprowadzenia komunikacji zastępczej, choć wszystkie dowożą lub odwożą ludzi do i z Warszawy w godzinach szczytu. W przyszłym roku czeka nas kolejny etap robót.

Michał Jaroszyński

Nowy rozkład

Po nowemu

15 grudnia wchodzi w życie nowy
rozkład jazdy. Na terenie
Warszawskiego Węzła
Kolejowego nie zajdą w
rozkładzie istotne zmiany.

Na liniach w kierunku Grodziska Mazowieckiego, Sochaczewa, Nasielska, Tuszcza, Siedlec, Otwocka ilość i układ połączeń pozostaną takie same. Na linii radomskiej ubędzie jeden pociąg do Warki (odjeżdżający z Warszawy Śródmieście o 21:17). Poranny pociąg do Warki (odj. 4:27) zostanie przesunięty na godz. 15:47, co polepszy powrót do domu w popołudniowym szczyt. Na pozostałych trasach zmieniają się jedynie niektóre relacje pociągów. Pierwszy poranny pociąg do Działdowa zostanie wydłużony do Hawy Głównej. Popołudniowy pociąg nr 51436 kursujący relacji Działdowo - Warszawa Wola (w obecnym rozkładzie przyjazd na Dw. Gdański o godz. 18:49) zostanie skierowany przez linię średnicową do Warszawy Zachodniej. Inną nowością będzie uruchomienie jednej pary pociągów Warszawa Wileńska – Białystok. Obecnie połączenie to obsługiwane jest jednym składem, jednak według rozkładu jazdy są to dwa różne pociągi z przesiadką w Małkini. Z kolei przyspieszony pociąg osobowy z Lublina do Warszawy zatrzyma się dodatkowo w Falenicy i Wawrze, a pomiędzy dworcami Wschodnim i Zachodnim będzie kursował po torach podmiejskich i zatrzymywał na wszystkich przystankach, co ułatwi możliwość szybkiego dojazdu do centrum w porannym szczyt.

Choć przedstawiciele Zakładu Przewozów Regionalnych od dawna wyrażają chęć włączenia kolei w system transportowy aglomeracji warszawskiej to wciąż na większości tras pociągi będą kursować za rzadko, by uzyskać wyraźną przewagę nad transportem drogowym. Powodem jest brak odpowiedniej liczby jednostek elektrycznych – i przede wszystkim brak odpowiedniej ilości maszynistów i drużyn konduktorskich. Polepszyć muszą się też warunki techniczne niektórych linii, czyli przede wszystkim przepustowość i prędkość.

Michał Jaroszyński

Koleją do Zegrza

Są możliwości. Czy są szanse?

Z Dworca Gdańskiego nad Zalew Zegrzyński w niecałe trzy kwadranse? Tak, ale już nie dziś. A może jednak?

Podróż pociągiem z Warszawy Gdańskiej do Zegrza w czasie obowiązywania rozkładu jazdy 1990/92 zajmowała 42 minuty. Codziennie między Zegrzem, a stolicą kursowało 16 pociągów. Dodatkowo kursowały jeszcze trzy pociągi tylko do Legionowa (które w letnie soboty i niedziele kursowały także do stolicy). Pierwszy pociąg znad zalewu odjeżdżał o 4.18, a ostatni o 22.58. Niestety pociągi zawieszono i nad Jezioro Zegrzyńskie pozostał jedynie dojazd szosą – w korku. Najpierw zawieszono kursowanie pociągów tylko na linii Wieliszew – Zegrze. Przez pewien czas kursowała zastępcza komunikacja autobusowa PKP. Później przyszedł czas na zawieszenie kursowania pociągów pasażerskich na linii Legionowo – Tłuszcz. Poza Zegrzem kolejowe połączenie ze światem straciły także inne miejscowości na trasie Legionowo – Zegrze: Wieliszew, Michałów Reginów oraz legionowskie osiedle Piaski (nie wspominając o Radzyminie i innych miejscowościach na odcinku Wieliszew – Tłuszcz). Czy mieszkańcy tych terenów już całkowicie stracili szanse na pewne połączenie, jakim jest kolej?

Całe szczęście odcinek z Legionowa do Zegrza ma przed sobą dobre perspektywy. Są możliwości, które należy wykorzystać. Linia z Legionowa do Wieliszewa i dalej do Tłuszcza jest częścią kolejowej obwodnicy Warszawy. Jest tam prowadzony duży ruch towarowy i ponowne wprowadzenie pociągów pasażerskich nie było by problemem. Linia nr 10 ciągle żyje. Większy problem jest z linią nr 28 (Wieliszew – Zegrze), gdzie ruch pociągów jest zawieszony. Tu doszło do poważniejszych zmian – przed kilkoma laty zlikwidowano sieć trakcyjną. Ale ten odcinek liczy tylko 4 kilometry, a więc dało by się jeszcze coś zrobić. Koszty ożywienia kilku kilometrów linii z zawieszonymi przewozami naprawdę nie są ogromne. Mieszkańcy ciągle rozbudowujących się okolic Legionowa uzyskaliby wreszcie (znowu) pewne i szybkie połączenie ze stolicą. Warszawiacy mogliby znów nad zalew jeździć pociągiem. Dzięki tej inwestycji wiele samochodów pozostałoby na parkingach i w garażach. Dodatkowo pociągi Zegrze – Warszawa wzmocniłyby obsługę między Legionowem i stolicą, gdzie obecnie pociągi kursują dosyć rzadko.

Już niedługo znacznie polepszą się możliwości dojazdu z centrum Warszawy na Dworzec Gdański – niebawem dotrze tu metro. Kolej może spodziewać się napływu nowych pasażerów zachęconych możliwościami połączenia pociąg + metro. Tylko żeby ci nowi pasażerowie po opuszczeniu składu metra i dojściu na peron kolejowy nie musieli czekać kilkadziesiąt minut na pociąg, który podąży tylko w jednym kierunku. Dzięki ponownemu uruchomieniu pociągów pasażerskich na trasie Legionowo – Zegrze, z Dworca Gdańskiego na północ pociągi mogą kursować częściej, a w dodatku nie tylko w kierunku Działdowa, ale także do Zegrza – tak jak to miało miejsce jeszcze w latach 90.

(KT)

Podpalenia pociągów

533 w ogniu!

Wieczorny pociąg z Warszawy Zachodniej do Otwocka w okolicach Dworca Śródmieście stanął w płomieniach. Czy na terenie węzła grasuje seryjny podpalacz?

31 października wieczorem na linii średnicowej miały miejsce chwile grozy. O 21.40 ze stacji Warszawa Zachodnia wyruszył pociąg nr 533 do Otwocka. Między przystankami Ochota, a Śródmieście (około 21.45) zauważono pożar w ostatnim członie drugiej jednostki. W pociągu jechał patrol Straży Ochrony Kolei. Sokiści próbowali gasić ogień, ale niestety te działania na nic już się nie zdały. Gdy pociąg wjeżdżał na Śródmieście, ogień buchał już ogromnymi płomieniami. Wszędzie było pełno dymu. Pasażerowie, pracownicy sklepów i kolejarze uciekali na powierzchnię. Z ogniem i dymem walczyło 80 strażaków przez około trzy godziny. Na szczęście obyło się bez ofiar – jedynie kilkunastu osobom udzielono doraźnej pomocy medycznej. Kompletnemu spaleni uległy drugi i trzeci człon drugiej jednostki w elektrycznym zespole trakcyjnym, poza tym spaliła się sieć trakcyjna, zniszczeniu uległa także część podziemnego dworca. Szczęściem w nieszczęściu był fakt, że wszystko zdarzyło się późnym wieczorem, a o tej porze ruch pociągów jest mały. Dużo gorzej byłoby, gdyby pożar wybuchł w godzinach szczytu, kiedy pociągi kursują bardzo często, a na Dworcu Śródmieście panuje tłok.

Nie był to pierwszy pożar elektrycznego zespołu trakcyjnego. Tak się składa, że ostatnie przypadki pożarów jednostek EN57 w Warszawskim Węźle Kolejowym wybuchły w składach „przyjezdnych”. 24 lutego 2001 roku miał miejsce pożar w EN57-1223 z Zakładu Taboru w Skarżysku Kamiennej. Ogień w jednostce trakcyjnej zauważono w okolicach posterunku odgałęźnego Warszawa Podskarbińska, gdy po przyjeździe z Radomia pociąg zjeżdżał z Dworca Wschodniego do Lokomotywowni Warszawa Grochów. Spalony skład został odstawiony na terenie grochowskiej lokomotywowni, ale wcale nie był tam bezpieczny, bo został podpalony jeszcze dwa razy: 28 lutego i 2 marca. Kolejny tego typu wypadek zdarzył się 17 maja 2001 roku. Tym razem spłonął jeden z wagonów pociągu z Nasielska do Warszawy Woli. Jednostka trakcyjna pochodziła z olsztyńskiego zakładu taboru. 27 lipca 2001 roku na stacji postojowej Warszawa Czyste zapalił się EN57-1372 również z Zakładu Taboru w Olsztynie. Skład, który spłonął 31 października na przystanku Warszawa Śródmieście także pochodził spoza stolicy – z Zakładu Przewozów Regionalnych w Łodzi. Dlaczego płonące elektryczne zespoły trakcyjne zawsze pochodzą z innych regionów Polski? Składy z miękkimi siedzeniami praktycznie nie stacjonują w warszawskich lokomotywowniach, natomiast często przyjeżdżają do Warszawy z innych zakładów. Być może słuszna jest zawsze pojawiająca się opinia, że do podpalen używana jest łatwopalna substancja, którą można wstrzyknąć w miękkie siedzenia. Czy mamy do czynienia z seryjnym podpalaczem pociągów podmiejskich?

(KT)

125 lat Kolei Nadwiślańskiej

Z „Piękną Heleną” do Otwocka

Z okazji jubileuszu Drogi Żelaznej Nadwiślańskiej
trasę między Warszawą Gdańską, a Otwockiem
przemierzył pociąg prowadzony parowozem.

Droga Żelazna Nadwiślańska została otwarta w 1877 roku. Linia ta połączyła Kowel z Mławą. Z okazji 125-lecia tej drogi żelaznej odbyła się uroczysta sesja w Muzeum Historycznym miasta stołecznego Warszawy. 25 września w muzeum wygłoszono referaty przybliżające historię Kolei Nadwiślańskiej. Kolejną atrakcją było uruchomienie pociągu specjalnego. To niecodzienne wydarzenie miało miejsce 28 września.

Pociąg ten złożony był z zabytkowych wagonów, które poprowadziła lokomotywa Pm36-2, która nazywana jest „Piękną Heleną”. Parowóz ten został zbudowany w 1937 roku w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie. Wielkim atutem „Pięknej Heleny” jest możliwość osiągnięcia aż 130

km/h. Obecnie parowóz ten stacjonuje w parowozowni - skansenie w Wolsztynie. Zabytkowy pociąg przemierzający stołeczną aglomerację wzbudził ogromną sensację. Dodatkową atrakcją był festyn na stacji w Otwocku. Organizatorami obchodów 125-lecia Kolei Nadwiślańskiej byli: Muzeum Historyczne m. st. Warszawy, Muzeum Kolejnictwa, Mazowieckie Towarzystwo Kulturalne, Polskie Linie Kolejowe, PKP Przewozy Regionalne oraz PKP CARGO.

(KT), fot. Lidia Dańko



www.biletypkp.waw.pl

Zamów bilet przez internet!!!

- Odbiór poza kolejnością w kasie na Dworcu PKP Powiśle
- Lub za dodatkową opłatą dowóz pod wskazany adres

SZCZEGÓŁY: www.biletypkp.waw.pl

Integracja biletowa

Co dalej?

18 listopada w Pałacu Kultury i Nauki odbyło się spotkanie poświęcone wspólnemu biletowi na kolei oraz komunikację miejską.

W spotkaniu zorganizowanym przez Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej udział wzięli Janusz Dettlaff – dyrektor Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych oraz Paweł Przychocki – dyrektor ds. technicznych ZTM.

Podczas spotkania przeanalizowano dotychczasową współpracę. Od 1 kwietnia wspólny bilet obowiązuje na wszystkich siedmiu liniach wybiegających z Warszawy. Liczba pasażerów korzystających z tego udogodnienia systematycznie wzrasta. W maju wynosiła ok. 10%, a na początku października już 37%. Obie strony są zainteresowane przedłużeniem umowy (wygasa ona z końcem roku). Mazowiecki ZPR od dawna zapowiada, że chce renegotjacji warunków, ponieważ spadek wpływów z biletów miesięcznych PKP przewyższa kwotę, którą zakład otrzymuje od ZTM. Podczas spotkania poruszano także problemy techniczne. Najważniejszym jest brak możliwości uaktywnienia karty zbliżeniowej w pociągu. Oznacza to konieczność odbycia pierwszej podróży tramwajem, metrem lub autobusem, gdyż tylko tam można dokonać aktywacji. Korzystają na tym nieuczciwi pasażerowie, którzy podróżują z nieaktywną kartą, a w przypadku kontroli tłumaczą się brakiem kasownika w pociągu. Dyrektor Dettlaff stale otrzymuje związane z tym reklamacje mandatów wystawionych za brak biletu.

Obie strony deklarują jednak chęć powiększenia stref obowiązywania wspólnego biletu, polepszenia informacji oraz lepszej integracji rozkładów jazdy PKP i ZTM. Warto dodać, że najprawdopodobniej od 2003 roku, bilety okresowe ZTM honorować będzie również WKD.

Michał Jaroszyński

Z Biegiem Szyn

Biuletyn poświęcony kolei w aglomeracji warszawskiej

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer

Zapraszamy do współpracy!!!

- Karol Trammer
Ul. Raszyńska 15 m 15
02-026 Warszawa
z dopiskiem „Z Biegiem Szyn”
- Poczta elektroniczna: z.biegiem.szyn@interia.pl
- tel. (0)691-500-248

>Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych.

>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.

TU OTRZYMASZ BIULETYN:

-Kiosk na dworcu Warszawa Powiśle (górny poziom)

-Księgarnia PELTA przy ul. Świętokrzyskiej 16

TU PRZECZYTASZ BIULETYN:

-Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej PLK S.A. przy ul. Targowej 74

JAK OTRZYMYWAĆ BIULETYN DROGĄ POCZTOWĄ

Warunkiem otrzymywania biuletynu „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji odpowiedniej liczby znaczków o nominale 1,20 zł. Np. jeden numer = 1,20 zł, dwa numery = 2,40 zł, trzy numery = 3,60 zł itd. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysłać biuletyn oraz o napisanie od którego numeru mamy rozpocząć prenumeratę.