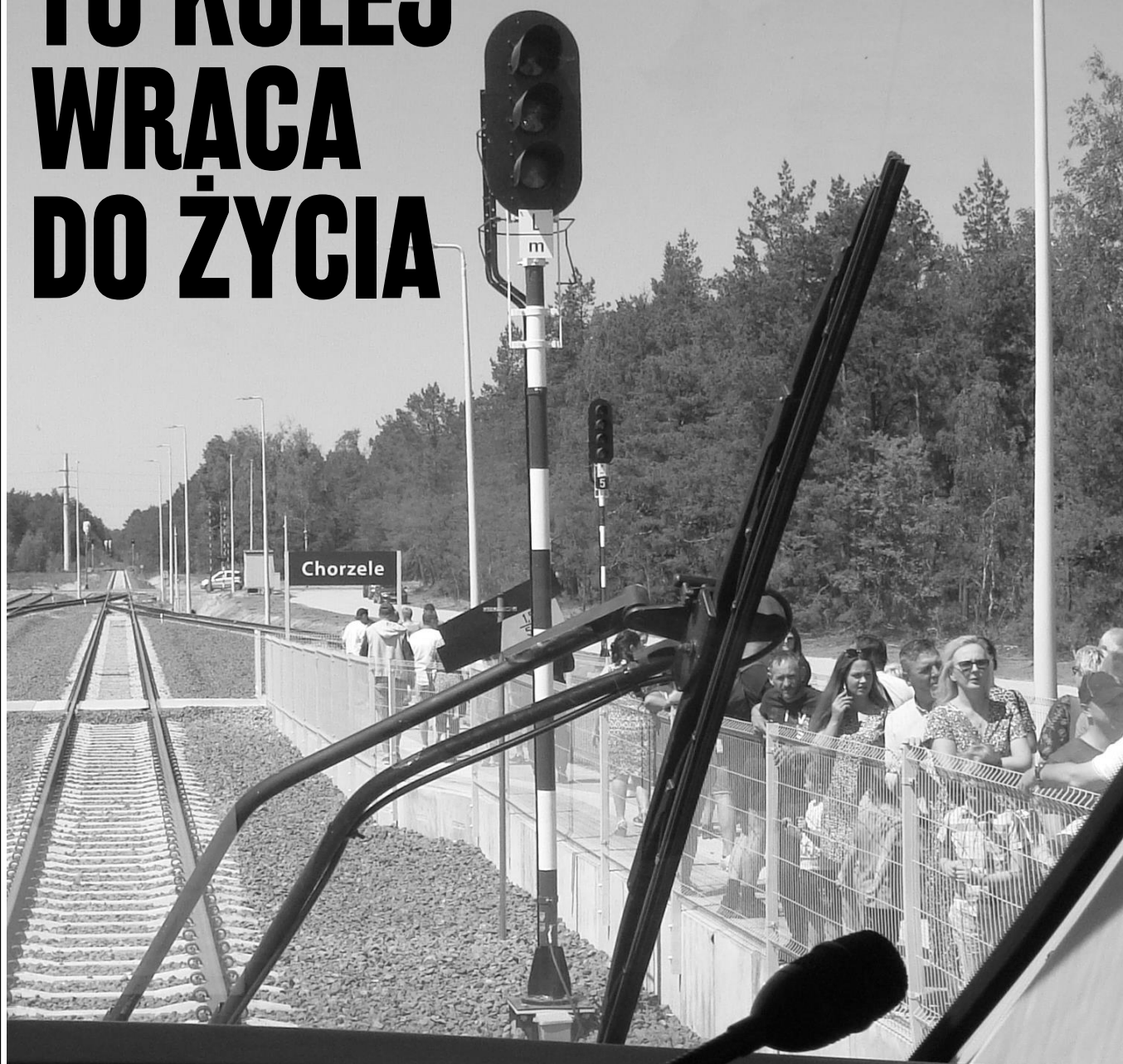


Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

**TU KOLEJ
WRACA
DO ŻYCIA**



**Reaktywacje połączeń kolejowych
w województwie mazowieckim**

RUCH

Z Radomia do Warszawy 160 km/h, ale z problemami

Od czerwca 2023 r. pociągi na zmodernizowanej linii Warszawa – Radom mogą rozpędzać się do 160 km/h. Z taką prędkością spółka PKP Intercity wytrasowała wszystkie pociągi obsługiwane składami Flirt. Na przejechanie odcinka z Warszawy Zachodniej do Radomia Głównego ich rozkłady jazdy przewidują 54-56 min. – *Wdrożenie prędkości 160 km/h zapewnia sprawne i szybkie przejazdy* – oznajmił dziennikarzom wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel, wsiadając do jednego z pierwszych pociągów PKP Intercity przemierzających linię Radom – Warszawa po podniesieniu prędkości.

Regularnie zdarza się jednak, że pociągi dalekobieżne między Warszawą a Radomiem nie osiągają prędkości maksymalnej, przez co łapią na tym odcinku około 5-10 min. opóźnienia. Źródłem problemu są braki kadrowe w PKP Intercity. Przewoźnik, borykając się ze zbyt małą liczbą maszynistów, nagminnie rezygnuje z dwuosobowych obsad. Zgodnie z przepisami pociągi, które są prowadzone przez jednego maszynistę, nie mogą przekraczać prędkości 130 km/h. Problem wolniej jadących pociągów z powodu braku drugiego maszynisty dotyczy nie tylko linii Warszawa – Radom, ale również innych zmodernizowanych magistral. Przypomnijmy, że w sierpniu 2022 r. Ministerstwo Infrastruktury przedstawiło projekt zmiany rozporządzenia w sprawie warunków prowadzenia ruchu kolejowego, która miała znieść wymóg prowadzenia szybszych pociągów przez dwóch maszynistów. Od roku sprawa tkwi jednak w martwym punkcie.

Z wystawianiem dwuosobowych radzą sobie Koleje Mazowieckie, które między Warszawą a Radomiem również wytrasowały swoje składy z prędkością 160 km/h – dotyczy to tylko pociągów przyspieszonych. Najszybszy z nich pokonuje odcinek Warszawa Zachodnia – Radom Główny w 1 godz. 1 min., mając po drodze sześć postojów (Warszawa Rakowiec, Warszawa Służewiec, Piaseczno, Czachówek Południowy, Warka, Dobieszyn). Pociągi zatrzymujące się na wszystkich stacjach i przystankach kursują z prędkością 120 km/h – pokonują one odcinek z Warszawy Zachodniej do Radomia Głównego w czasie od 1 godz. 37 min. do 1 godz. 44 min.

Osiągnięcie prędkości maksymalnej 160 km/h możliwe jest na odcinku od stacji Warszawa Okęcie do przystanku Radom Północny, z tym że na fragmencie o długości 2 km od stacji Warka do zjazdu z mostu przez Pilicę pociągi nie mogą jechać szybciej niż 120 km/h, zaś na 300-metrowym odcinku w Lesiowie trzeba zwalniać do zaledwie 50 km/h z powodu ograniczonej widoczności na przejeździe.

Podniesienie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich do 160 km/h zostało poprzedzone ustanowieniem zakazu ruchu pociągów towarowych prowadzonych lokomotywami elektrycznymi. Zakaz obowiązuje na 66-kilometrowym odcinku Czachówek Południowy – Radom Główny i wynika z problemów z zasilaniem energetycznym.

Warunkiem przyspieszenia ruchu na linii Warszawa – Radom było zarówno rozbudowanie istniejącej podstacji trakcyjnej w Radomiu, jak i wybudowanie nowych podstacji w Czachówku, Grabowie nad Pilicą i Bartodziejach. W spółce PGE Energetyka Kolejowa dowiadujemy się, że nowe podstacje funkcjonują już w pełnym zakresie, lecz rozbudowa radomskiej podstacji nadal trwa. – *Jej modernizacja odbywa się etapowo z utrzymaniem zasilania sieci trakcyjnej* – informuje Konrad Mróz z Polskiej Grupy Energetycznej. I zapewnia: – *Prace na obiektach zostały lub są realizowane w terminach znacząco wyprzedzających terminy wynikające z zawartych umów przyłączeniowych.*

To właśnie trwającą przebudową radomskiej podstacji trakcyjnej PKP Polskie Linie Kolejowe tłumaczą obowiązywanie utrudnień dla ruchu towarowego na zmodernizowanej linii. Możliwości układu zasilania są jak na razie zbyt małe, aby jednocześnie obsługiwać masywne elektrowozy towarowe, jak i rozpędzające się do 160 km/h składy pasażerskie. – *Planowane jest, że do końca roku zakończą się prace przy rozbudowie podstacji trakcyjnej Radom, co umożliwi przejazdy elektrycznych pociągów towarowych* – mówi Karol Jakubowski z PKP PLK. ●



● *Pociąg WKD po prowizorycznych rozjazdach wjeżdża na tymczasowo jednotorowy odcinek Warszawa Reduta Ordon – Warszawa Śródmieście WKD.*

RUCH

Zamieszanie, jakiego jeszcze nie było

W związku z modernizacją Warszawy Zachodniej z dniem 25 czerwca 2023 r. zamknięty został jeden z dwóch torów Warszawskiej Kolei Dojazdowej przechodzących przez przebudowywaną stację. Spółka WKD przygotowała się na tę sytuację, budując tymczasowy przeplot między torami w rejonie przystanku Warszawa Reduta Ordon, aby od tego miejsca do stacji Warszawa Śródmieście WKD pociągi mogły kursować w dwóch kierunkach czynnym torem. Na tym odcinku może znajdować się tylko jeden skład. Dodatkowo, zgodnie z przyjętą organizacją ruchu, ze stacji Komorów pociąg może ruszyć dopiero gdy poprzedni skład przejedzie przez tymczasowe rozjazdy przy Reducie Ordon. Nie zostały one wpięte w system sterowania ruchem – zwrotnice są przestawiane ręcznie przez dyżurujących na miejscu pracowników, a pociągi kursują nie na podstawie sygnalizacji, lecz rozkazów dyktowanych maszynistom przez dyżurnych ruchu (przyjęcie rozkazu wymusza dłuższy postój pociągu).

Wprowadzenie tych zasad wiązało się ze zmniejszeniem częstotliwości. Zamiast co około 10 min. w szczycie i co 15 min. poza szczytem, pociągi zaczęły kursować przez cały dzień co 24 min. Natychmiast więc pojawiły się problemy z zabraniami wszystkich pasażerów – próbując zmieścić się do wypełnionych po brzegi wagonów, blokowali oni drzwi i uniemożliwiali odjazd pociągów o czasie. „Kumulacja wydłużonych postojów na kolejnych przystankach może wpływać na powstawanie opóźnień” – oznajmiła WKD, gdy doszło do zupełnego rozregulowania ruchu. Spóźnione pociągi w oczekiwaniu na rozkazy zezwalające na dalszą jazdę stały nawet ponad 20 min. w Komorowie i na Reducie Ordon, jednocześnie blokując pozostałe składy znajdujące się na linii. Dyspozytura WKD, chcąc przerwać to domino, zaczęła odwoływać połączenia – na przykład 30 czerwca 2023 r. „w celu zredukowania opóźnień wszystkich pociągów” odwołano 10 kursów. Skutek był taki, że na przystankach jeszcze bardziej gęstniał tłum pasażerów.

Po pierwszym tygodniu zmienionej organizacji ruchu zapadła decyzja o wydłużeniu postojów na najbardziej obleganych przystankach i rozrzedzeniu częstotliwości do 30 min. w celu uzyskania rezerw na rozładowywanie opóźnień.

Chaos poważnie zaskoczył pasażerów Warszawskiej Kolei Dojazdowej, która dzięki funkcjonowaniu na trasie oddzielonej od reszty sieci kolejowej, dotąd szczyciła się największą punktualnością w Polsce. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego, nawet w 2022 r. – gdy zaczęły się utrudnienia spowodowane budową drugiego toru z Podkowy Leśnej do Grodziska Mazowieckiego – 99,4% pociągów WKD dotarło do celu punktualnie.

Korzystający z Warszawskiej Kolei Dojazdowej muszą przywyknąć do problemów. Wkrótce bowiem przestanie ona docierać do centrum stolicy – od września 2023 r. pociągi WKD wcale nie będą mogły jeździć przez pogrążoną w przebudowie stację Warszawa Zachodnia. Przez prawie rok mają kursować tylko do i z przystanku Warszawa Reduta Ordon. ●

Od 1 lipca 2023 r. przejazdy państwowymi autostradami są bezpłatne. To najszybciej spełniona obietnica Prawa i Sprawiedliwości – od jej złożenia do likwidacji opłat minęło półtora miesiąca.

Nie stać nas

14 maja 2023 r. Jarosław Kaczyński na konwencji PiS nie tylko obiecał wzrost świadczenia na dzieci do 800 zł, ale również zapowiedział, że rząd ulży kierowcom: – *I jeszcze, proszę państwa, jedna kwestia, trochę już mniejszej wagi, ale dla bardzo wielu ludzi dolegliwa – dla właścicieli samochodów, szczególnie tych, którzy jeżdżą po autostradach. Otóż jeżeli chodzi o opłaty państwowe, to jeśli tylko uda się uchwalić w odpowiednim czasie ustawy, to w najkrótszym możliwie okresie my to znieśliemy.*

I rzeczywiście już 17 maja 2023 r. minister infrastruktury Andrzej Adamczyk przyszedł na posiedzenie rządu z projektem ustawy znoszącej opłaty za korzystanie z autostrad dla samochodów osobowych. Zrobił to wbrew swym wcześniejszym wypowiedziom. W grudniu 2021 r., podczas otwarcia jednego z odcinków autostrady A1, mówił: – *Nie stać nas na to, by utrzymywać stale i bez końca stan, kiedy nie pobieramy opłat na autostradach. Sukcesywnie system poboru opłat będzie obejmował kolejne odcinki.*

W 2021 r. wdrożono nowy system e-TOLL – wnoszone za jego pośrednictwem opłaty zasilają Krajowy Fundusz Drogowy. Według oceny skutków regulacji, zniesienie opłat tylko na państwowych odcinkach zmniejszy o średnio 230 mln zł rocznie wpływy do funduszu, z którego finansuje się budowę i utrzymanie dróg.

Jazda pod prąd

24 maja 2023 r. projekt ustawy został przekazany do sejmu i już dwa dni później odbyło się głosowanie. Potwierdziło ono, że największym ugrupowaniem w parlamencie jest partia kierowców.

Zniesienie opłat poparło 429 posłów. Przeciw była garstka 13 posłów – wśród nich promujący transport publiczny Franciszek Sterczewski, a także wszyscy członkowie Zielonych: Tomasz Aniśko, Klaudia Jachira, Urszula Zielińska oraz Małgorzata Tracz, która magazynowi „Z Biegiem Szyn” mówi: – *Zaproponowano zniesienie opłat za drogi, nie proponując analogicznego działania w zakresie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, o co od dawna apelują przewoźnicy. Nie mogliśmy się zgodzić na to, aby stać nas było na znoszenie opłat za autostrady, a nie stać nas na zniesienie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej.*

Jedyny poseł PiS, który był przeciwko zniesieniu opłat, to Jerzy Polaczek, minister transportu w latach 2005-2007, a obecnie wiceszef sejmowej komisji infrastruktury.

Przeciw byli też wszyscy trzej posłowie koła Wolnościowcy: Artur Dziambor, Jakub Kulesza i Dobromir Sośnierz. Choć Sośnierz tworząc na początku kadencji parlamentarny zespół ds. obrony praw kierowców, twierdził, że jeżdżący autami są „jedną z najbardziej nękanych grup społecznych w Polsce”, to w

Partia kierowców

Rząd przy wsparciu opozycji uszczęśliwił społeczeństwo darmowymi autostradami. Pochłonę to miliardy złotych



• Przejazd autostradą A2 na odcinku Stryków – Konin kosztował 9,90 zł.

przypadku autostrad miłość prawicy do samochodów przegrała z jej niechęcią do generowania kosztów po stronie państwa.

Autostradowa lewica

W ogromnej większości opowiadającej się za zniesieniem opłat za autostrady znalazła się posłanka Paulina Matysiak, mimo że jako szefowa parlamentarnego zespołu ds. walki z wykluczeniem transportowym stara się być ambasadorką kolei i jej pasażerów, domagając się obniżenia opłat za korzystanie z torów, redukcji podatku VAT na bilety kolejowe do 0% i rozbudowy sieci połączeń transportu publicznego: – *Co komu z tego, że gdzieś w Polsce będzie kawałek darmowej autostrady, jeśli z jego wioski czy miasta nie da się wyjechać, nie da się dojechać do pracy, szkoły czy do lekarza specjalisty – pytała Matysiak przed głosowaniem, by chwilę potem wraz z całą swoją formacją jednak poprzeć ustawę. Tak to wyjaśnia: – Zagłosowałam razem z innymi członkami i członkiniami klubu Lewicy za zniesieniem opłat za przejazd autostradami. Chodzi tak naprawdę o 260 km odcinków, które są w zarządzie państwa. Do zbioru 1,1 tys. km autostrad, które już są utrzymywane z pieniędzy podatników, dodajemy 260 km wspomnianych wyżej dróg. Nie jest to drastyczna zmiana.*

Ustawa rzeczywiście zniósła opłaty tylko za przejazd 99-kilometrowym odcinkiem A2 Stryków – Konin (tu płacono się 9,90 zł) oraz 162-kilometrowym odcinkiem A4 Gliwice – Wrocław (tu koszt przejazdu wynosił 16,20 zł). Na pozostałych odcinkach zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad jak dotąd nie zostały wprowadzone opłaty dla aut osobowych. Nowe przepisy zamknęły drogę do podjęcia tej decyzji.

Wskutek kilku słów prezesa PiS nastąpiło drastyczne odejście od paradygmatu wskazującego, że docelowo cała polska sieć autostrad ma stać się płatna. Jeszcze pod

koniec 2022 r. wiceminister infrastruktury Rafał Weber informował, że „rozszerzenie sieci dróg płatnych zostało zgłoszone do Komisji Europejskiej jako jedno z działań, które Polska zamierza podjąć w ramach Krajowego Planu Odbudowy i ma na celu wyrównanie warunków konkurencji międzygałęziowej pomiędzy transportem drogowym i kolejowym”.

Astronomiczne kwoty

Gremialne poparcie dla ustawy to wotum zaufania – udzielone też przez opozycję – dla dalszych działań zapowiedzianych przez Jarosława Kaczyńskiego: – *Jeśli chodzi o te sytuacje, gdzie autostrady są prywatne albo przynajmniej są w jakiejś dzierżawie, bo takie wypadki też istnieją, tam obiecujemy, że w ciągu kolejnego roku to zalatujemy.*

Prywatne są odcinki autostrad A1 (Gdańsk – Toruń), A2 (Konin – Poznań – Świecko) i A4 (Katowice – Kraków). Minister rozwoju i technologii Waldemar Buda zadeklarował w Radiu Zet, że do wakacji 2024 r. przejazdy także tymi odcinkami staną się bezpłatne. Buda zakłada, że państwo będzie wypłacać prywatnym zarządcom rekompensatę za to, że przestaną pobierać opłaty.

Jak wynika z wykonanego w latach 2020-2021 generalnego pomiaru ruchu, najbardziej obciążonymi prywatnymi odcinkami dziennie porusza się 30-40 tys. aut osobowych. Opłaty zaś są dużo wyższe od tych, które pobierano na państwowych odcinkach. Przykładowo za przejazd z Krakowa do Katowic płaci się 30 zł, a z Konina do Poznania aż 56 zł.

W tym roku rząd, tak samo jak Platforma Obywatelska przed przegrany wyborami, zapewnił darmowe przejazdy prywatną autostradą A1 Toruń – Gdańsk w wakacyjne weekendy. To w sumie tylko 32 dni, a budżet państwa zostanie obciążony kwotą 50 mln zł. To pokazuje, że prywatni zarządcy za całkowitą rezygnację z opłat mogą oczekiwać astronomicznych sum. – *Jeżeli nie będzie porozumienia i chęci negocjacji, możemy wywalczyć z całego obszaru i wówczas odszkodowanie sąd ustali – oznajmił Buda.*

– *Inwestorzy w tej branży nie będą chętni na szybkie pozbycie się aktywów, gdyż kierują się wieloletnią strategią – mówi ekspert ds. transportu z Instytutu Sobieskiego dr Michał Beim. Według umów koncesyjnych, prywatni zarządcy mają swoje odcinki przekazać państwu dopiero za kilkakilkanaście lat. Najszybciej, w 2027 r., ma to nastąpić w przypadku autostrady A4, zaś odcinki na A1 i A2 mają zostać przejęte przez GDDKiA w latach 2037-2039.*

Niezależnie, czy opłaty na prywatnych autostradach znikną na skutek wyłączenia koncesjonariuszy czy zawarcia z nimi porozumień, podatnicy zapłacą za to wysoką cenę. – *Rząd będzie musiał zrekompensować utracone przychody kosztem inwestycji drogowych, oświaty czy opieki zdrowotnej, rezygnując przy tym z wynoszącego 23% podatku VAT od opłat na prywatnych autostradach – mówi Beim. – Ponadto konsekwencją będzie wzrost atrakcyjności motoryzacji indywidualnej kosztem transportu publicznego, zwłaszcza kolei.*

KAROL TRAMMER

TU KOLEJ WRACA DO ŻYCIA

22 lata – tyle na Kurpiach trzeba było czekać na przywrócenie

połączeń kolejowych. Ostatni pociąg jadący z Ostrołki przez Chorzele do Szczytna mieszkańcy kurpiowskich miejscowości ze smutkiem żegnali w czerwcu 2001 r. Od tego czasu nieczynna linia niszczała i zarastała drzewami. Jednak mieszkańcy nie zapomnieli o kolei.

Gdy 11 czerwca 2023 r. na odcinku Ostrołęka – Chorzele przywrócony został ruch pociągów, na Kurpiach zapanował entuzjazm. W Chorzelach grała orkiestra młodzieżowa, na przystanku Nowa Wieś Kościelna strażacy witali pociąg salutem wodnym z wozów pożarniczych, a na peronie z inicjatywy mieszkańców wmurowano tablicę upamiętniającą reaktywację połączeń. Na wszystkich stacjach i przystankach gromadzili się mieszkańcy, aby zobaczyć i sfotografować pierwsze po ponad dwóch dekadach pociągi pasażerskie. Całe rodziny wsiadały do pociągów, aby przejechać się przynajmniej do sąsiedniej miejscowości. Zainteresowanie było na tyle duże, że pasażerowie z trudem mieścili się do szynobusów.

Rewitalizacja w epidemii

Linia miała być gotowa w połowie 2022 r. – takie zapowiedzi padały, gdy spółka PKP Polskie Linie Kolejowe w lipcu 2019 r. zawierała umowę z wykonawcą prac. Rewitalizacja 56-kilometrowego odcinka z Ostrołki do Chorzel kosztowała 426,8 mln zł.

Po nastaniu epidemii mazowiecki samorząd zdecydował, że część funduszy unijnych przeznaczonych na przywrócenie do życia kurpiowskiej linii kolejowej przesunie na walkę z koronawirusem. Decyzja wynikała ze słabego tempa realizacji prac, jak również ociągania się przez PKP PLK ze złożeniem wniosku o dofinansowanie. Ostatecznie umowa między PKP PLK a samorządem została podpisana dopiero w grudniu 2022 r., a więc pod sam koniec realizacji prac. Dotacja z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego 2014-2020 wyniosła 192,9 mln zł, czyli 45% wartości przedsięwzięcia (zwykle w programach regionalnych unijne dofinansowanie na infrastrukturę kolejową wynosi co najmniej dwie trzecie). Podczas inauguracji przewozów wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel nie omieszkiał zaznaczyć, że brakujące pieniądze zostały zapewnione z budżetu państwa: *– Rząd postanowił do tej inwestycji dołożyć 100 mln zł, po tym jak trzeba było ograniczyć środki europejskie, wynikające z pierwotnych planów województwa mazowieckiego, ze względu na konieczność ich użycia w innym obszarze.*

Na linii obowiązują prędkość 100-120 km/h. Trasę z Chorzel do Ostrołki pociągi pokonują w 45-56 min. (w zależności od tego, czy mają postoje na mijankach). Przed likwidacją ruchu przejechanie tego odcinka zajmowało ponad półtorej godziny.

Uchylone okno

Po ponad dwóch dekadach wróciły połączenia na linię z Ostrołki do Chorzel. Na Kurpiach nie mogą jednak doczekać, kiedy pociągi zaczną kursować dalej w kierunku Szczytna i Olsztyna



• Pierwszy dzień kursowania pociągów na trasie z Ostrołki do Chorzel. Na wszystkich peronach były tłumy mieszkańców witających połączenia kolejowe.

W porównaniu z sytuacją sprzed ponad 20 lat niemal nie zmieniło się rozmieszczenie punktów zatrzymań pociągów. Tylko przystanek w Olszewce przesunięto w dogodniejsze miejsce – dawniej znajdował się na uboczu poza wsią, a teraz jest w miejscu, gdzie linia przebiega najbliżej zabudowy i krzyżuje się z drogą do sąsiedniej wsi Poścień-Zamion. Nie zdecydowano się na budowę nowego przystanku na południu Ostrołki (w rejonie osiedla Pomian). Pierwotnie w ramach rewitalizacji zniknąć miał przystanek Raszujka, jednak po apalach mieszkańców i samorządowców spółka PKP PLK – już w czasie realizacji przedsięwzięcia – podjęła decyzję o zachowaniu przystanku w tej miejscowości.

Na zrewitalizowanym odcinku Ostrołęka – Chorzele istnieją dwie stacje umożliwiające mijanie się pociągów: Grabowo i Jastrząbka. Na stacjach powstały tory pozwalające na przyjmowanie składów towarowych o długości wynoszącej nawet 750 metrów.

Stary most kolejowy nad Narwią w Ostrołęce został zastąpiony nową przeprawą, której elementem jest ciąg dla pieszych.

Ruchem pociągów na odcinku Ostrołęka – Chorzele zdalnie zarządza lokalne centrum sterowania, które zostało wybudowane na ostrołęckiej stacji.

Prapremierowe pociągi

Jeszcze przed włączeniem urządzeń sterowania miała miejsce prapremiera przywrócenia linii do życia – pod koniec lutego 2023 r. Biuro Turystyki Kolejowej Turkol zorganizowało przejazd specjalnego pociągu dla miłośników kolei.

Na początku czerwca 2023 r., zanim wrócił regularny ruch, musiały odbyć się jazdy mające na celu zaznajomienie się z linią przez maszynistów i drużyny konduktorskie. Jako że wówczas linia Tuszcz – Ostrołęka była nieprzejezdna z powodu prac remontowych, szynobus z tuszczkańskiej sekcji eksploatacji i napraw taboru Kolei Mazowieckich musiał dotrzeć na linię Ostrołęka – Chorzele przez Małkinię i Ostrów Mazowiecką, a więc kolejną linią czekającą na reaktywację połączeń (pociągi pasażerskie przestały kursować linią z Małkini do Ostrołki w 1993 r., ale wciąż jeżdżą nią składy towarowe).

Najtańsze bilety w Polsce

Koleje Mazowieckie – na co dzień wyróżniające się drogimi biletami – postanowiły przyciągnąć pasażerów na Kurpiach bardzo atrakcyjnymi cenami. Na trasie Chorzele – Ostrołęka bilet jednorazowy kosztuje 4,20 zł, a miesięczny 49 zł (w standardowej taryfie za jednorazowy bilet trzeba by zapłacić 19,70 zł, a za miesięczny 395 zł). Dzięki ofercie promocyjnej, która ma funkcjonować do końca 2023 r., odcinek Ostrołęka – Chorzele obecnie charakteryzuje się więc najtańszymi biletami kolejowymi nie tylko w województwie mazowieckim, ale i w całej Polsce.

Choć pierwszego dnia na reaktywowaną linię skierowano szynobus z najnowszej posiadanej przez Koleje Mazowieckie spalinowej serii 222M, to do regularnej obsługi trasy przewoźnik przypisał mające już ponad 40 lat szynobusy VT627.

Z Chorzel odjeżdża osiem pociągów na ►

► dobę: od 5:27 do 20:40. W Ostrołęce skomunikowane są one z pociągami w kierunku Tuszczu – czas na przesiadkę wynosi od 5 min. do niestety aż 42 min. Podróż z Kurpi do Warszawy w większości przypadków wiąże się z koniecznością dwóch przesiadek: nie tylko w Ostrołęce, ale także w Tuszczu. Część połączeń (dwa w dni robocze i jedno w weekendy) kursuje bezpośrednio z Chorzel do Tuszczu – tu problemem są sięgające nawet aż 20 min. postoję na zmianę kierunku w Ostrołęce.

Najszybsze połączenie zapewnia dojazd z Chorzel do Warszawy w dni robocze w 3 godz. 4 min. (z przesiadką w Tuszczu), zaś w weekendy w 2 godz. 43 min. (z przesiadką w Ostrołęce na kursujący tylko w soboty i niedziele pociąg przyspieszony).

Otworzyć okno

– Powrót kolei do gminy Chorzele, do powiatu przasnyskiego i do całego regionu otwiera naszym mieszkańcom kolejowe okno na świat – mówiła na peronie w Chorzelach burmistrz miasta Beata Szczepankowska. Wiceminister Andrzej Bittel odparł na to, że jak na razie doszło do uchylecia okna, a jego otwarciem będzie wydłużenie relacji pociągów w głąb województwa warmińsko-mazurskiego: przez Wielbark i Szczytno do Olsztyna. – Kolejnym krokiem i czasem do wykorzystania jest rozmowa pomiędzy dwoma organizatorami – stwierdził Bittel, kierując swe słowa do stojącego obok marszałka województwa mazowieckiego Adama Struzika. – Panie marszałku, pan będzie miał tu bardzo dużo do powiedzenia, bo pan i pan marszałek województwa warmińsko-mazurskiego musicie się porozumieć. To jest zadanie do wykonania przez panów marszałków, żeby skłonić kolejarzy z Kolei Mazowieckich, tu jestem pewien, że żadnego problemu nie będzie, i z Polregio, które obsługuje województwo warmińsko-mazurskiego, żeby był pociąg jeżdzący w jednej relacji.

Burmistrz Beata Szczepankowska podkreśla, że z punktu widzenia leżącej na skraju województwa mazowieckiego gminy Chorzele połączenia z sąsiednim województwem warmińsko-mazurskim są rzeczywiście istotną kwestią: – Bardzo dużo osób studiuje w Olsztynie, jest u nas przychodnia, którą prowadzi lekarz z Olsztyna i często kieruje swoich pacjentów do tamtejszych szpitali, jest również zakład Ikea w Wielbarku, do którego z Chorzel jeździ ponad 500 osób, ponadto w Wielbarku ma zostać uruchomiona jednostka wojskowa.



• Do obsługi trasy Koleje Mazowieckie przypisały ponad 40-letnie szynobusy VT627.



• W dniu reaktywacji połączeń Ostrołęka – Chorzele pasażerowie z trudem mieścili się do szynobusów.

Będzie wiele osób, które będą z tej linii korzystały, gdy pobiegnie w kierunku Olsztyna.

Także pasażerowie pierwszych pociągów kursujących między Ostrołęką a Chorzelami wciąż podkreślali, że nie mogą doczekać się możliwości podróżowania w stronę Olsztyna. Choć rewitalizacja ograniczyła się do terenu województwa mazowieckiego, to wkrótce uruchomienie połączeń na dłuższej trasie ma stać się możliwe.

Miejmy nadzieje

– W tej chwili PKP Polskie Linie Kolejowe remontują odcinek od Chorzel do Szyman. Za kilka miesięcy, pod koniec września, będziemy mogli jechać z Ostrołęki do Olsztyna. Takie pociągi kiedyś jeździły, było ich dużo, i miejmy nadzieję, że te połączenia wrócą – powiedział Ireneusz Merchel, prezes spółki PKP PLK, która zleciła wykonanie remontu 28-kilometrowego fragmentu linii na styku regionów: od Chorzel do Szyman, gdzie zaczyna się zmodernizowany odcinek obsługiwany pociągami relacji Szymany Lotnisko – Szczytno – Olsztyn.

– Prace na trasie Chorzele – Wielbark – Szymany obejmą wymianę podkładów na długości prawie 3 km i remont pięciu mostów i przepustów. Specjalna maszyna wyreguluje tory na ponad 21 km linii. Wyremontowane zostaną perony w Wielbarku i Jesionowcu – mówi Przemysław Zieliński z PKP PLK, informując, że w efekcie przedsięwzięcia pociągi między Chorzelami a Szymanami będą mogły kursować z prędkością 60 km/h. – Zakończenie prac umożliwiających przejeżdżność planowane jest we wrześniu, a realizowanie całego zadania w grudniu.

W tej sytuacji pytamy marszałka Adama Struzika, jak przebiegają ustalenia z samorządem województwa warmińsko-mazurskiego w kwestii uruchomienia połączeń w pełnej relacji z Ostrołęki do Olsztyna. – Marszałek Gustaw Marek Brzezin jest bardzo pozytywnie do tego nastawiony – zapewnia Struzik. – Teraz musimy rozwiązać problemy taborowe i wszystko wskazuje na to, że proponujemy

realizację tych połączeń spółce Polregio, bo ona ma odpowiedni tabor. Jest to linia niezelektryfikowana i my nie mamy w tej chwili tyle taboru, żeby Koleje Mazowieckie mogły operować do Olsztyna. Musimy w naszych budżetach uwzględnić to połączenie i je uruchomić, bo po to są rewitalizowane linie, żeby po nich jeździły pociągi, a nie żeby zarastały trawą.

Ze słów Adama Struzika wynika, że połączenie Ostrołęki z Olsztynem ruszy w grudniu 2023 r.: – Realny termin to jest ten moment, kiedy będziemy mieli nowy rozkład jazdy. Czekamy aż linia zostanie oddana. Zainteresowanie takim połączeniem musi również wykazać Polregio.

Druga część zadania

Kolejnym problemem nadal czekającym na rozwiązanie jest to, że większe miejscowości – przede wszystkim gminne wsie Baranowo i Jednorozec – oddalone są od linii o kilka kilometrów. Również w Ostrołęce i Chorzelach stacje leżą 4,5 km od centrów tych miast.

Podczas inauguracji ruchu wiceminister Andrzej Bittel stwierdził: – Jestem pewien, że samorządowcy wykonają drugą część zadania, czyli ułożą transport drogowy, po to żeby do pociągu dowozić mieszkańców.

Rada gminy Chorzele na sesji 15 czerwca 2023 r. – a więc cztery dni po tym, jak do miasta wróciły pociągi – przyjęła uchwałę zakładającą stworzenie lokalnej komunikacji autobusowej. Siedem linii ma połączyć ze stacją kolejową zarówno centrum Chorzel, jak i większość miejscowości leżących na terenie tej gminy. Autobusy mają rozpocząć kursowanie dopiero od stycznia 2024 r.

Wskazana byłaby też modyfikacja trasy linii 3 ostrołęckiego MZK, tak by kursowała ul. Kolejową w Olszewie-Borkach, stając bezpośrednio przy stacji kolejowej Grabowo. Obecnie bowiem przystanki linii 3 oddalone są od stacji o kilkaset metrów. To o tyle istotne, że ze stacji Grabowo jest bliżej do centrum Ostrołęki niż z ostrołęckiego dworca kolejowego.

Z reaktywacją połączeń udało się zdążyć na 60-lecie Jeziora Zegrzyńskiego. Ten sztuczny akwen na Narwi – po pięciu latach robót obejmujących budowę zapory w Dębem oraz 60 km wałów – został otwarty latem 1963 r. Nad zalew od samego początku można było dostać się koleją, którą doprowadzono tu już przed I wojną światową. Do Zegrza pociągi kursowały do 1994 r. – ich likwidacja była jednym z pierwszych na polskiej kolei przypadków zamknięcia linii aglomeracyjnej.

Długi powrót krótkiej linii

Temat reaktywacji połączeń nad Zalew Zegrzyński wypłynął w 2014 r., gdy trwała kampania przed wyborami samorządowymi – zarośniętą linią odbył się wtedy specjalny przejazd szynobusem Kolei Mazowieckich.

Jesienią 2015 r. przedstawiciele samorządu województwa mazowieckiego, spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie oraz samorządów lokalnych złożyli podpisy pod listem intencyjnym, dzieląc się zadaniami mającymi na celu rewitalizację odcinka Wieliszew – Zegrze. Liczy on tylko 3,5 km długości, ale na powrót pociągów trzeba było od tego momentu czekać jeszcze prawie osiem lat.

W 2016 r. zdecydowano o uwzględnieniu rewitalizacji linii w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Mazowieckiego 2014-2020, co pozwoliło na dofinansowanie przedsięwzięcia z funduszy unijnych.

Gdy jesienią 2019 r. spółka PKP PLK ogłosiła przetarg na projekt i wykonanie rewitalizacji, zapowiadano, że pociągi wrócą nad Jezioro Zegrzyńskie w 2022 r. W trakcie prac konieczne okazało się dodatkowe wzmocnienie nasypu. Wpłynęło to nie tylko na wydłużenie robót, ale i na wzrost kosztów przedsięwzięcia z 42 mln zł do 55,3 mln zł.

Centrum w lesie

Prace objęły odtworzenie linii, ponowną jej elektryfikację i budowę stacji końcowej Zegrze Południowe w nowej lokalizacji (w ramach rewitalizacji linia uległa skróceniu o kilkaset metrów). Sterowanie ruchem odbywa się z nastawni na stacji Wieliszew. W ramach przedsięwzięcia powstał zupełnie nowy przystanek pośredni: Wieliszew Centrum. Choć do miejscowości owszem jest z niego bliżej niż ze stacji Wieliszew, to nazwa może być myląca, bo nowy peron znajduje się na obszarze leśnym, skąd do centrum Wieliszewa jest 2 km (do miasteczka prowadzi ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż drogi wojewódzkiej 631).

Nowy przystanek wpisuje się w zamiary gminy Wieliszew, notującej ogromny wzrost populacji (od 2012 do 2022 r. liczba ludności w tej gminie wzrosła z 11,9 tys. do 20,2 tys.). Rozbudowujący się Wieliszew ma zbliżyć się do kolei – studium przestrzenne zakłada ekspansję zabudowy mieszkaniowej niemal do samego przystanku Wieliszew Centrum.

Dwie trzecie mieszkańców wieliszewskiej gminy, którzy pracują poza jej granicami, dojeżdża do Warszawy.

Rzadziej niż zapowiadano

Obsługę przywróconego do życia odcinka zapewnia Szybka Kolej Miejska linią S4,

Kurs na Zegrze

Po 29 latach znów można dojechać pociągiem nad Zalew Zegrzyński

TU KOLEJ WRACA DO ŻYCIA



• Kursującej do Zegrza linii S4 trochę brakuje do standardów kolei aglomeracyjnej.

która kursuje na trasie Zegrze Południowe – Wieliszew – Legionowo – Warszawa Gdańska – Piaseczno. Do standardów kolei aglomeracyjnej nieco linii S4 brakuje – jeździ ona raz na godzinę. A przypomnijmy, że w 2019 r. rzecznik ZTM Tomasz Kunert mówił dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn”: – *Planujemy obsługę linii do Zegrza z częstotliwością co 30 min., z możliwością przejścia na cykl 60-minutowy w godzinach i dniach mniejszego zainteresowania.*

Pod kątem większej liczby pociągów wybudowano w Zegrzu Południowym dwa perony. Jednak mniejszy niż planowano ruch w całości odbywa się z peronu pierwszego.

Nie udało się wprowadzić cyklicznego rozkładu jazdy – odstępy między odjazdami ze stacji Zegrze Południowe wahają się w dni robocze od 36 min. do 1 godz. 17 min., a w weekendy są luki nawet ponaddwugodzinne.

Kolejowa brama

Nieregularne odjazdy pociągów i częste zmiany kolejowego rozkładu jazdy utrudniają dopasowywanie godzin przyjazdów autobusów do godzin odjazdów pociągów. Pracownicy Urzędu Miasta i Gminy Serock oraz Starostwa Powiatowego w Legionowie podjęli starania, aby z pociągami „w miarę możliwości” zgrać bezpłatną powiatową linię 7P, umożliwiającą dojazd z Wieliszewa do peronu Wieliszew Centrum, a także linie gminne 5 i 6, które zapewniają dojazd z Serocka i okolicznych miejscowości do stacji Zegrze Południowe.

Przejazdy autobusami gminy Serock są bezpłatne w jej granicach, a przy dalszych przejazdach należy kupić bilet za 6,50 zł (z Kartą Seroczanina za 4 zł). W związku z reaktywacją połączeń kolejowych bezpłatną strefę serockiej komunikacji autobusowej rozszerzono o przystanki przy stacji Zegrze Południowe. Jest ona bowiem kolejową

bramą dla leżącej na drugim brzegu jeziora gminy Serock (również stąd większość mieszkańców zatrudnionych poza granicami gminy dojeżdża do stolicy).

Centrum przesiadkowe, którego nie ma

Część mieszkańców gminy Serock dociera do stacji Zegrze Południowe samochodami. Auta można zostawić na dużych rozmiarów starym placu postojowym. Choć przylega on do stacji kolejowej, to spółka PKP PLK swoim zwyczajem ogrodziła perony płotem, przez co droga z zaparkowanego auta do pociągu wymagała pokonania naokoło kilkuset metrów. Jednak już w pierwszych dniach funkcjonowania stacji wykonano w ogrodzeniu przejścia między placem postojowym a peronami.

Przy wyjeździe z zegrzyńskiego parkingu nie jest możliwy skręt w lewo, co dla mieszkańców z drugiego brzegu jeziora oznacza, że aby wjechać na most, muszą najpierw nadłożyć 2 km przez korkujące się rondo u zbiegu drogi krajowej 61 i drogi wojewódzkiej 631 (dopiero tu jest pierwsza możliwość zawrócenia).

W miejscu placu postojowego miało powstać centrum przesiadkowe. Zgodnie z wizualizacjami, zaprezentowanymi w 2018 r. przez legionowskie starostwo, kompleks miał składać się z budynku dworca, parkingu dwupoziomowego, miejsc postojowych na rowery oraz pętli autobusowej, z której dojdzie do pociągów miało w całości być zadaszone. Pod planowane centrum przesiadkowe został zaplanowany specyficzny układ stacji kolejowej: dwa jednokrawędziowe perony są względem siebie przesunięte – chodziło o zapewnienie jak najkrótszego dojazdu z przystanków autobusowych na każdy z peronów. Budowa węzła przesiadkowego wciąż się nie zaczęła.

KAROL TRAMMER

Przywrócenie ruchu nad Zalew Zegrzyński i na linię Ostrołęka – Chorzele wydłużyło sieć połączeń kolejowych o 60 km. Przyjęty przez zarząd województwa w kwietniu 2022 r. „Regionalny plan transportowy województwa mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku” głosi, że w dalszym ciągu „istotne znaczenie odgrywała będzie reaktywacja połączeń”, wskazując, że do końca dekady ruch pasażerski wrócić ma jeszcze na ponad 150 km nieczynnych linii w regionie.

75 procent za

Połączenia odzyskać ma licząca 22 tys. mieszkańców Ostrow Mazowiecka, będąca największym w województwie mazowieckim miastem powiatowym, do którego nie da się dotrzeć pociągami. Przez miasto biegnie linia kolejowa Małkinia – Ostrołęka. Jako że jest ona przejezdna i kursują nią składy towarowe z prędkością 60 km/h, starostowie powiatów ostrowskiego i ostrołęckiego w 2019 r. zaapelowali do marszałka województwa Adama Struzika o reaktywację połączeń. Wówczas marszałek poprosił powiaty o wykonanie badania oczekiwań społecznych. Zrealizowano je w lipcu i sierpniu 2019 r.: internetową ankietę wypełniło 3148 osób i 75% opowiedziało się za uruchomieniem pociągów na w relacji Małkinia – Ostrow Mazowiecka – Ostrołęka.

Latem 2020 r. samorząd województwa mazowieckiego zgłosił tę linię do rządowego programu Kolej Plus. Koncepcja dotyczy jednak tylko odcinka **Małkinia – Ostrow Mazowiecka**. Również regionalny plan transportowy wskazuje, że reaktywacja ma się ograniczyć jedynie do tego fragmentu.

Koncepcja przeszła selekcję w programie Kolej Plus i pod koniec kwietnia 2023 r. spółka PKP Polskie Linie Kolejowe ogłosiła przetarg na zaprojektowanie i wykonanie modernizacji pod kątem reaktywacji ruchu pasażerskiego. Planowana jest wymiana toru w celu uzyskania prędkości 120 km/h oraz elektryfikacja linii. Na wszystkich stacjach i przystankach – dawnych (Biel, Ostrow Mazowiecka Miasto, Ostrow Mazowiecka) i planowanych (Błędnica, Niegowiec, Ostrow Mazowiecka Południe) – mają powstać nowe 200-metrowe perony, co pozwoli na obsługę linii składami złożonymi z dwóch zespołów ER160 (to najdłuższe zestawienie stosowane przez Koleje Mazowieckie). W położonym w połowie trasy Niegowcu powstać ma mijanka. Planuje się też budowę łącznicy, która pociągom do i z Ostrowi Mazowieckiej umożliwi zatrzymywanie się w Małkini przy głównych peronach. Dawniej pociągi w kierunku Ostrowi Mazowieckiej i Ostrołęki stawały przy peronie bocznym, znajdującym się poza podstawową częścią stacji Małkinia.

Wszystkie prace mają umożliwić obsługę Ostrowi Mazowieckiej poprzez wydłużenie relacji pociągów Warszawa – Małkinia. Czas jazdy z Ostrowi Mazowieckiej do Warszawy Wileńskiej wynieść ma 1 godz. 34 min.

Kiedyś łączyła

Do Kolej Plus samorząd województwa, wraz z samorządami lokalnymi, zgłosił też linię **Siedlce – Sokółów Podlaski**, obecnie wykorzystywaną tylko w ruchu towarowym.

Długie powroty

Plany reaktywacji połączeń kolejowych w województwie mazowieckim



● *Nieczynny przystanek osobowy Biel na odcinku Ostrow Mazowiecka – Małkinia.*

W zakres prac ma wejść podniesienie prędkości z 60 km/h do 120 km/h, elektryfikacja oraz przebudowa infrastruktury pasażerskiej: oprócz renowacji peronów w Borkach Siedleckich i Bielaniach planowana jest budowa nowych przystanków w Strzale, Stanach Dużych, Przywózkach, a także w gminnej miejscowości Suchożebry, gdzie nowy obiekt ma zastąpić położoną na uboczu dawną stację Podniešno (po rewitalizacji ma ona pełnić funkcję mijanki bez peronów).

Przetargi na zaprojektowanie i wykonanie prac na liniach Siedlce – Sokółów Podlaski i Małkinia – Ostrow Mazowiecka są już w toku. Według założeń PKP PLK, cały proces inwestycji w przypadku obu tych linii zajmie pięć i pół roku. Reaktywacji połączeń można więc spodziewać się dopiero w 2029 r.

Odcinki Siedlce – Sokółów Podlaski i Małkinia – Ostrołęka to fragmenty linii, która kiedyś łączyła Siedlce z Ostrołęką. Ruch pasażerski prowadzony był na niej do 1993 r. Rewitalizacja ciągu na całej długości nie jest już możliwa – między Sokółowem Podlaskim a Małkinią linię zlikwidowano, aby jej śladem poprowadzić nowy przebieg drogi wojewódzkiej 627 (w latach 2010-2015 wybudowano drogę między Małkinią Górną i Kosowem Lackim, a do 2026 r. powstanie ma odcinek Kosów Lacki – Sokółów Podlaski).

Reaktywacja uzależniona

„Regionalny plan transportowy województwa mazowieckiego w perspektywie do 2030 roku” zakłada powrót połączeń pasażerskich na odcinek **Ostrołęka – Śniadowo**. Zamiary te wpisują się w zgłoszoną do Kolei Plus przez samorząd województwa podlaskiego koncepcję przywrócenia połączeń Białystok – Łapy – Śniadowo – Łomża. Jeśli ziszczą się plany województwa mazowieckiego, dojazd do Łomży i Białegostoku będzie możliwy też od strony Ostrołęki. Linia wybiegająca z tego miasta na wschód charakteryzuje się dobrymi parametrami: od Ostrołęki do granicy regionów możliwe jest osiągnięcie prędkości 110-120 km/h. Ciąg przeszedł bowiem remont, aby w czasie modernizacji magistrali z Warszawy do Białegostoku pełnić funkcję objazdu dla ruchu towarowego. Renowacji wymagają jednak perony nieużywane od 2000 r., gdy zlikwidowano połączenia Ostrołęka – Śniadowo – Łapy.

TU KOLEJ WRACA
DO ŻYCIA

W dokumencie „Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030” spółka PKP PLK przewidziała dostosowanie odcinka Ostrołęka – Śniadowo do potrzeb ruchu pasażerskiego, zakładając, że samorząd województwa mazowieckiego obejmie to zadanie swoim programem regionalnym. Tymczasem jedyne przedsięwzięcie dotyczące infrastruktury kolejowej, jakie do 2030 r. ma zostać zrealizowane w ramach programu Fundusze Europejskie dla Mazowsza, to budowa linii kolejowej do portu lotniczego Modlin.

Samorząd województwa mazowieckiego mimo to nie zgłosił potrzeby renowacji peronów między Ostrołęką a Śniadowem do „Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025”. Tymczasem regionalny plan transportowy wskazuje, że organizacja przewozów na wyszczególnionych w tym dokumencie trasach do reaktywacji „uzależniona będzie od przeprowadzenia przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK inwestycji na przedmiotowych liniach”.

W złym stanie

Wykonanie przez PKP PLK kompleksowej modernizacji jest też warunkiem powrotu pociągów pasażerskich na trasę **Skierniewice – Mszczonów – Tarczyn – Góra Kalwaria – Pilawa**. Ten ciąg, będący częścią obwodnicy Warszawy dla ruchu towarowego, znajduje się w złym stanie: na długich odcinkach obowiązuje prędkość 40 km/h, a na 13-kilometrowym odcinku Mszczonów – Puszcza Mariańska z powodu osunięcia się nasypu jeden tor jest od 2001 r. wyłączony z użytku.

W 2004 r. ruch pasażerski został wycofany z ciągu Skierniewice – Pilawa. Obecnie tylko jego niewielkim fragmentem jeżdżą pociągi Kolei Mazowieckich łączące Warszawę z Górą Kalwarią. W planach samorządu województwa jest wydłużenie ich relacji na drugi brzeg Wisły – do Pilawy. Obsługę zachodniej części linii planuje się natomiast połączeniami relacji Warszawa – Piaseczno – Tarczyn – Mszczonów – Skierniewice.

W 2019 r. spółka PKP PLK zamówiła dokumentację projektową modernizacji ciągu od Skierniewic do Pilawy i dalej do Łukowa. Wciąż jednak odsuwany jest termin realizacji prac modernizacyjnych na linii. W 2018 r. centrala PKP PLK zapowiadała, że zostaną one wykonane w latach 2022-2025. Jednak w ostatnich dniach 2021 r. wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel poinformował o przesunięciu terminu realizacji prac na lata 2024-2027. Planowane źródło finansowania modernizacji to unijny instrument Łącząc Europę (CEF). Do edycji CEF na lata 2021-2027 odbyły się już dwa nabory. W ramach żadnego z nich nie została zgłoszona przez PKP PLK modernizacja ciągu Skierniewice – Pilawa – Łuków.

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Dzięki młynowi

Halina Świdarska-Koneczna (1899-1961), córka i siostra młynarzy, dzięki młynowi została uczoną od dialektów i od gwar, pisząc między innymi obszernie (ponad 400 stron) dzieło „Dialekt Księstwa Łowickiego”. Od małości słyszała bowiem mowę włościan z Łowickiego, przybywających tłumnie do młyna jej rodziców nad Bzurą. Przekonywała, że ludzie tego regionu mówią dla siebie tylko charakterystyczną gwarą, różną od innych polskich, a nawet mazowieckich, gwar. Za życia tytułowano ją i mówiono o niej „Pani Profesor”, dziś – coraz częściej – „Profesorka”. Szkoda, że już nie może nam powiedzieć, który z języków jest dialektem, a który – językiem oficjalnym, ten z „Profesorką” czy ten z „Panią Profesor”?



OD BAŁTYKU PO TATRY

„Bzura”

Łowicz Główny

– Warszawa Wschodnia

Choć przyspieszony pociąg Kolei Mazowieckich „Bzura” na swojej trasie nie przecina Bzury, to między Łowiczem a Sochaczewem jedzie wzdłuż tej rzeki. Bzura jest jedną z kilkunastu rzek, które mają swoje źródła w Łodzi. Przez miasto przebiega dział wodny między zlewniami Odry i Wisły. Bzura płynie ku Wiśle, mijając po drodze Zgierz, Ozorków, Łęczycę, Łowicz, Sochaczew i Brochów. Bzura to najdłuższa rzeka wypływająca z Łodzi, ma 166 kilometrów długości, jej ujście znajduje się koło Wyszogrodu. Bzura to spokojna, meandrująca rzeka nizinna. Była jednak świadkiem niespokojnych czasów. W 1914 roku nad Bzurą miała miejsce bitwa między wojskami niemiecko-austriackimi i rosyjskimi. Na początku II wojny światowej, we wrześniu 1939 roku nad Bzurą, w rejonie Łęczycy, Łowicza i Sochaczewa, Wojsko Polskie stoczyło walki z nacierającymi na Warszawę żołnierzami niemieckimi. W Bitwie nad Bzurą – będącej największym starciem kampanii wrześniowej – uczestniczyło 650 tysięcy żołnierzy. Kilkunastodniowe walki zakończyły się zwycięstwem Niemców.

POD DOBRĄ PRASĄ

„PKP Intercity to sprawdzony pracodawca. W naszych szeregach możesz się realizować, wybierając najlepszą dla siebie ścieżkę zawodową. Zatrudniamy na stanowiska związane m.in. z administracją, IT, obsługą klienta, realizacją przewozów czy serwisem pojazdów w bazach technicznych. Ogromną wagę przykładamy do rozwoju naszych pracowników”

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

Wydawca: Time4

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„W chwili gdy pociąg ruszał, mimowolny skurcz górnej wargi odsłonił zęby Ossipona i nadał jego twarzy wyraz dzikiej stanowczości. Pani Verloc była nieczuła na wszystko, a Ossipon, jej zbawca, stał jak wryty. Czuł, że wagony suną coraz szybciej, towarzysząc głuchym stukotem głośnym łkaniem kobiety. Nagle dwoma susami minął przedział, otworzył ostrożnie drzwi i wyskoczył. Wyskoczył u samego końca peronu; a z taką zawziętością przeprowadził swój desperacki plan, że zdołał jakimś cudem, niemal wisząc w powietrzu, zatrzaskać drzwi od przedziału. Dokonawszy tego, poczuł, że toczy się po ziemi jak zastrzelony królik. Był potłuczony, wstrząśnięty, błądy jak śmierć i bez tchu, kiedy się dźwignął na nogi. Ale był spokojny i potrafił zachować się jak należy wobec tłumu podnieconych kolejarzy, którzy go w mig otoczyli. Wyjaśnił cichym i przekonującym tonem, że jego żona musiała nagle wyjechać do umierającej matki, do Bretanii; że niepokoi się o nią bardzo, bo jest strasznie przybita; że usiłując podtrzymać ją na duchu, wcale nie zauważył, iż pociąg rusza”

**Joseph Conrad*, „Tajny agent”
(tłumaczenie: Aniela Zagórska)**

*właściwie Józef Korzeniowski, angielski pisarz polskiego pochodzenia, urodził się w 1857 r. w Berdyczowie, zmarł w 1924 r. w Bishopsbourne

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

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

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski (webmaster). Nakład: 160 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

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

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