

100%
polskiego
kapitału

Dwutygodnik Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ

Solidarność

Nr 04
(767)

WOLNA DROGA

22.02.2019r.

3,78 zł (w tym 8% VAT)

www.wolnadroga.pl

Ukazuje się od lutego 1981 roku



ISSN 1233-7305

Wojsko

TELKOL

Premier



LIDER RYNKU USŁUG LOGISTYCZNYCH



www.pkpcargo.com
infolinia@pkp-cargo.eu

Kamień



Mirosław Lisowski

Raptem miesiąc temu pisałem „o mowie nienawiści i wykopanych tak głęboko rowach między dwoma plemionami, że czasami nawet ustalenie kolorów naszych barw narodowych budzi takie spory, że można wielkie epopeje na ten temat skreślić”. Arzec dotyczyła mordu na prezydencie Adamowiczu... I znów będzie o tejże mowie...

Mowa nienawiści (ang. hate speech) – negatywne emocjonalnie wypowiedzi, powstałe ze względu na domniemaną lub faktyczną przynależność do grupy, tworzone na podstawie uprzedzeń. Narzędzie rozpowszechniania antyspołecznych uprzedzeń, stereotypów i dyskryminacji ze względu na rozmaite cechy, takie jak: rasa (rasizm), pochodzenie etniczne (ksenofobia), narodowość (szowinizm), płeć (seksizm), tożsamość płciowa (transfobia), orientacja psychoseksualna (homofobia, heterofobia), wiek (ageizm, adultyzm), światopogląd religijny (antysemityzm, chrystianofobia, islamofobia).

Tyle Wikipedia... Dużo tych różnych fobii i „...izmów”. Ale ja sięgnę jeszcze do innego źródła, takiego mocno europejskiego...

Zgodnie z definicją ODIHR (Office for Democratic Institutions and Human Rights), instytucji Organizacji Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie (OBWE), przestępstwo z nienawiści (ang. hate crimes), to „każde przestępstwo natury kryminalnej, wymierzone w ludzi i ich mienie, w wyniku którego ofiara lub inny cel przestępstwa są dobierane ze względu na ich faktyczne bądź domniemane powiązanie [podkreśl. M.L.] lub udzielanie wsparcia grupie wyróżnianej na podstawie cech charakterystycznych wspólnych dla jej członków, takich jak faktyczna lub domniemana rasa, narodowość lub pochodzenie

etniczne, język, kolor skóry, religia, płeć, wiek, niepełnosprawność fizyczna lub psychiczna, orientacja seksualna lub inne podobne cechy.” A zatem... Nienawistne słowa mogą być zachętą lub towarzyszyć przestępstwom na nienawidzonych grupach lub ich pojedynczych członkach.

Zapyta ktoś: po co ten dość przydługi wstęp? Ano... po to...

Posel Sławomir Neumann (PO): „TVP zrobiła 1800 wzmianek o Pawle Adamowiczu, olbrzymia większość miała wydźwięk negatywny. To jest dzieło TVP. Naszą siłą była biała róża, czy płomień świeczki, to jest siła”.

Redaktor Jacek Żakowski, dziennikarz TOK FM i „Polityki”, po ataku na Magdalenę Ogórek: „Jest część mediów, którzy świadomie eskalują emocje, pogardę. (...) Jestem oczywiście bardzo przeciwny temu, co się stało pani Ogórek, ale wiem, że ona

braku samoograniczenia.”

I znów poseł Sławomir Neumann (PO): „TVP to medium, w którym jak z szamba wylewa się propaganda. To jest fakt.”

Były prezydent RP Bronisław Komorowski: „Czasami musimy walić przeciwnika dechą w łeb, żeby upomnieć się o swoje.”

Była premier RP Ewa Kopacz (PO) o Prawie i Sprawiedliwości: „Przypomnę trochę strasznie dawne czasy. Wtedy, kiedy dinozaury jeszcze były, a ludzie nie mieli strzelb i nowoczesnej broni, która pozwoliłaby ich zabić. Wie pani co robili? Rzucali kamieniami w tego dinozaura. Wiadomo, że od jednego rzucenia na pewno nie padł. Ale jeśli przez miesiąc, dwa rzucali tymi kamieniami, to go na tyle osłabili, że mogli go pokonać.”

A i „Wolna Droga” nie jest pod kloszem... Tylko dwa „wpisy” z ostatnich kilkunastu miesięcy z zakładki „Halo, tu redakcja...” (pisownia oryginalna):

„PiSiORy dostałyście potężny łomot. Suweren pokazał wam, gdzie wasze miejsce. Już nie ciemny lud, ale Mądry Naród. Dla was to jeszcze jedno zwycięstwo. Czekamy na przekaz dnia z Nowogrodzkiej. Biedny Kaczor:” (bezideowy nickowiec)

„Gdyby nie opozycja to ci wybrańcy Narodu by o Katyniu zapomnieli. Dla Kaczora najważniejsze jest Smoleńsk i tworzenie podziału Polaków, albo dochodzenie do prawdy, która stała się paranoją Kaczora. Nie będę się modlił, bo ostatnie miesięcznice pokazały, że były to modlitwy pełne nienawiści.” (suweren drugiego sortu)

Na koniec jedna refleksja... Obsmiana wypowiedź Kopacz o dinozaurach jakoś przykryła samo nawoływanie do... kamienowania, mordu przecież! Do bezpośredniej agresji na tych, co myślą i robią inaczej. To jasno i niestety jednoznacznie wskazuje, że tam już nie ma żadnych zahamowań...

Jak nie więzienie, to dechą albo kamieniem...

Mirosław Lisowski



wikimedia

jest przyczyną tego zjawiska. Wiadomo, że jak się wprowadza taką atmosferę w kraju, to takie rzeczy się dzieją. Osoba udająca dziennikarkę, która bierze udział w kłamliwej kampanii dewastowania życia publicznego musi liczyć się z tym, że różne, także niedobre zachowania mogą mieć miejsce. (...) Obecność w sferze publicznej nas do czegoś zobowiązuje. Pani Ogórek jest przykładem

Z Krakowa do Katowic 34 wiadukty kolejowe za miliony zł



34 wiadukty kolejowe warte miliony zł usprawniają podróże koleją i udrażniają systemy komunikacji wielu miejscowości wzdłuż linii Kraków – Katowice. Od 28 stycznia w podkrakowskim Zabierzowie kolejny wiadukt kolejowy ułatwia bezpieczne przejazdy. PKP Polskie Linie Kolejowe wykonają przeszło 50 mostów, wiaduktów, przejść podziemnych i kładek na linii E30 ze stolicy Małopolski do Katowic.

Przebudowany wiadukt w Zabierzowie jest dużo większy i wygodniejszy od poprzedniego. Znalazło się pod nim miejsce na szerszą jezdnię i chodnik dla pieszych. Zmieniona konstrukcja istotnie usprawni przejazd samochodem przez miasto i zwiększy bezpieczeństwo dla pieszych. Wiadukt kolejowy w Zabierzowie, to jeden z kilkudziesięciu obiektów modernizowanych przez PLK na trasie kolejowej ze stolicy Małopolski do Katowic. Konstrukcje w Krakowie, Jaworznie, Zabierzowie i Rząsce są już

gotowe. Sprawniej kursują po nich pociągi. Znacznie lepsza jest też komunikacja drogowa m.in. dla mieszkańców wielu miejscowości. Tylko budowa wiaduktu w Jaworznie, wraz z sąsiadującym układem drogowym warta jest 15 mln zł.

Łącznie na linii kolejowej E30, pomiędzy Krakowem i Katowicami, PLK realizuje 34 wiadukty kolejowe i drogowe. 10 z nich budowanych jest w nowych miejscach, pozostałe 24, to gruntownie modernizowane obiekty. Wszystkie zwiększą możliwości kolei i przyniosą pozytywne efekty dla bezpieczeństwa i płynności lokalnego ruchu drogowego.

PLK prowadzą modernizację na niemal całej długości trasy Kraków - Katowice. Wartość inwestycji, to w sumie ok. 2 mld zł. Po zakończeniu prac i uzyskaniu odpowiednich certyfikatów pociągi pasażerskie na tej trasie przyspieszą do 160 km/h, a towarowe do 120 km/h. Projekt „Modernizacja linii kolejowej E30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIB” jest dofinansowany ze środków Unii Europejskiej, w ramach programu CEF „Łącząc Europę”. (PKP PLK)

Korzystana decyzja Unii Europejskiej dla polskich przewoźników towarowych

Dzięki staraniom PKP i administracji rządowej Unia Europejska uwzględniła postulaty polskiej strony dotyczące wyłączenia do końca 2036 roku przewoźników towarowych z obowiązku kosztownego dostosowania taboru kolejowego do nowych norm emisji hałasu. Decyzja ta oznacza oszczędności na poziomie nawet 2 miliardów złotych dla całego krajowego rynku przewozów towarowych.

Na początku lutego eksperci Komisji Europejskiej i reprezentanci państw członkowskich zaakceptowali regulację w sprawie ograniczenia hałasu emitowanego przez transport kolejowy. Uwzględniając postulaty PKP i administracji rządowej – Ministerstwa Infrastruktury i Urzędu Transportu Kolejowego, UE podjęła decyzję o czasowym wyłączeniu z przepisów operatorów towarowych działających w Polsce.

Problem hałasu ma dużo istotniejsze znaczenie w krajach Europy Zachodniej odznaczają-

cych się znacznie większym zagęszczeniem mieszkańców w przeliczeniu na kilometr kwadratowy niż Polska. Ze względu na różne rodzaje technologii stosowanych w produkcji pojazdów kolejowych dostosowanie taboru do nowych norm hałasu w innych krajach było znacznie łatwiejsze i tańsze.

Przykładowo w Niemczech przewoźnicy mogli ograniczyć się do zastosowania nakładek na hamulce, natomiast polscy operatorzy musieliby dokonać wymiany całych wózków wagonowych. Dla samej spółki PKP CARGO potencjalny koszt dostosowania taboru wyniósłby około 1,2 mld zł.

Trzy lata temu, dzięki staraniom PKP, komisarzy nie przyjęli niekorzystnego dla polskiego rynku dokumentu, którego wejście w życie spowodowałoby konieczność przeprowadzenia przez operatorów towarowych bardzo kosztownych inwestycji.

- Te rozwiązania wprowadzają wyłączenie naszego taboru do 2036 r., zgodnie z postu-

latem PKP. Ten czas pozwoli PKP CARGO, drugiemu na unijnym rynku przewoźników kolejowemu, wymienić tabor w naturalny sposób. Takie rozwiązanie jest ekonomicznie uzasadnione. Pozwoli to polskim operatorom kolejowym zaoszczędzić blisko 2 mld złotych, które mogą przeznaczyć na inwestycje – mówił w rozmowie z Polskim Radiem Tomasz Lachowicz, dyrektor Przedstawicielstwa Grupy PKP w Brukseli. Decyzja UE i zawarte w niej wyłączenie polskich przewoźników z obowiązku przebudowy wagonów pozwoli utrzymać PKP CARGO dobrą pozycję na europejskim rynku przewozów ładunków, a zaoszczędzone środki odpowiadają wartości około 7 tys. nowoczesnych wagonów.

Nowe regulacje uwzględniają także specyfikę działalności i wykorzystanie taboru na kolejach szerokotorowych. W Polsce takim przewoźnikiem, wchodzącym w skład Grupy PKP, jest spółka PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa. (PKP S.A.)

Trzy lata pociągów PesaDART w PKP Intercity i blisko 11,5 mln przewiezionych pasażerów



Pociągi PesaDART jeżdżą w barwach PKP Intercity już od trzech lat. Przez ten czas na pokładzie składów podróżowało blisko 11,5 mln pasażerów. Pojazdy przejechały łącznie ponad 13,2 mln kilometrów.

Składy PesaDART, wyprodukowane przez bydgoską Pesę, po raz pierwszy wyjechały na tory 29 grudnia 2015 roku. Od tego czasu flota 20 pojazdów pokonała łącznie ponad 13,2 mln kilometrów. W samym 2018 roku pociągi PesaDART przejechały ponad 5,6 mln kilometrów. Firma Pesa, która prowadzi usługę utrzymania dla PKP Intercity floty pojazdów PesaDART, wykonała w ubiegłym roku 363 przeglądy planowej obsługi technicznej.

- Rok 2018 potwierdził, że pojazdy PesaDART już dawno mają za sobą problemy wieku dziecięcego, najlepiej świadczą o tym wskaźniki gotowości i niezawodności, które utrzymują się na wysokim poziomie. Dla nas najważniejsze są jednak dobre opinie pasażerów i obsługi pojazdów – powiedział PR Manager Pesa Maciej Grześkowiak.

Pociągi PesaDART obsługują trasy dalekobieżne, takie jak Białystok – Jelenia Góra (przez Warszawę, Łódź, Częstochowę i Wrocław) czy Warszawa – Katowice. Od czasu rozpoczęcia eksploatacji do końca ubiegłego roku pojazdy przewiozły łącznie blisko 11,5 mln podróżnych, ciesząc się popularnością wśród różnych grup pasażerów.

Niemal 2,2 mln pasażerów składów PesaDART stanowili studenci, blisko 950 tys. dzieci i ponad 850 tys. seniorzy. Najpopularniejsze były połączenia pomiędzy Warszawą a Łodzią, Białymstokiem, Wrocławiem, Skierniewicami i Częstochową. Najwięcej podróżnych (51%)

kupiło swój bilet w kasie, 41% skorzystało w tym celu z Internetu lub aplikacji mobilnej.

Na pokładzie pociągów PesaDART do dyspozycji pasażerów jest klimatyzowana, bezprzedziałowa przestrzeń pierwszej i drugiej klasy mieszcząca łącznie 356 osób. Pojazdy są wyposażone w wygodne fotele, a przy każdym siedzeniu znajduje się indywidualne oświetlenie oraz gniazdko elektryczne. Do dyspozycji pasażerów jest także Wi-Fi oraz wydzielona część barowa.

W składzie znajduje się 8 toalet, w tym jedna dostosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz posiadająca przewijaki dla rodziców podróżujących z małymi dziećmi. Pociąg wyposażony jest także w specjalne urządzenia ułatwiające dostanie się na pokład podróżnym o ograniczonej mobilności ruchowej. Pojazdy spełniają najwyższe normy bezpieczeństwa TSI LOC&PAS oraz TSI PRM.

- Pociągi PesaDART objęte są taryfą ekonomiczną, w ten sposób oferujemy naszym pasażerom wygodną podróż w atrakcyjnej cenie. Między innymi dzięki temu od kilku lat udaje się nam przekonać kolejnych podróżnych do korzystania z usług PKP Intercity – mówi Agnieszka Serbeńska, rzecznik prasowy PKP Intercity.

20 elektrycznych zespołów trakcyjnych PesaDART zostało zakupionych przez PKP Intercity w 2013 roku w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013, z którego środków sfinansowano 70% inwestycji. Wartość projektu wyniosła 1,32 mld zł. Umowa, poza dostarczeniem pojazdów, obejmuje również ich serwis przez 15 lat. (PKP IC)

W numerze:

Z TRZECIEJ STRONY 3

WYDARZENIA 4-5

KOLEJ NA KOLEJ

Nowe dworce	6
Wojsko	7
Lepsza podróż	8
Poznań Główny	9
Ekologia	10-11
Podkarpacie	11
Opole Wschodni	12
TELKOL	14-17
Gdańsk Główny	17
Zapomniane...	18

KOLEJ NA PRAWO

Skąd my to znamy? 19

TWOJA KOLEJ 20-21

POZA KOLEJĄ

Początki kolei na świecie (4)	23
Premier	24-25
Mebel	25
Biedroń marketing	26
Kolej na muzykę	27
Prosto z półki	28
Halo, tu redakcja	29
Rysunkowy komentarz	29
Z życia wzięte	29
Tako rzeczce	29
Memologia stosowana	29
Krzyżówka	30

NA OKŁADCE



„Kolorowo na szlaku”
(foto M. Płachocki/SolkolArt)

PKP wybudują 20 nowoczesnych dworców kolejowych

Polskie Koleje Państwowe S.A. podpisały umowy na realizację kolejnych inwestycji dworcowych – budowę nowych obiektów w formule Innowacyjnych Dworców Systemowych. Z nowych dworców skorzystają pasażerowie z 20 miejscowości położonych na terenie 8 województw.

Zadania realizowane będą w formule „projektuj i buduj”. Wyłoniony wykonawca – konsorcjum firm Helifactor i MERX – będzie odpowiadać za wykonanie dokumentacji projektowej i prac budowlanych na 20 dworcach. Nowe dworce zostaną wybudowane w formule Innowacyjnych Dworców Systemowych dwóch różnych typów, różniących się wielkością oraz funkcjonalnością.

W mniejszym budynku (IDS-A) przewidziana została wydzielona poczekalnia w formie półotwartej, ogrzewanej promiennikami osłony, natomiast w większym dworcu (IDS-B) zaprojektowana została zamknięta (wydzielona) poczekalnia wyposażona w klimatyzację. W IDS-ach typu B znajdują się także pomieszczenia kas biletowych oraz wydzielone przestrzenie komercyjne przeznaczone dla punktów handlowo-usługowych. Wszystkie obiekty będą dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym także dla podróżnych z niepełnosprawnościami. Pojawią się m.in. ścieżki prowadzące dla osób niewidomych

i niedowidzących oraz tablice tyflograficzne.

Mniejsze dworce (IDS-A) powstaną na stacjach: Biadoliny (woj. małopolskie), Żelistrzewo (woj. pomorskie), Gorzkowice, Wilkoszewice (woj. łódzkie), Barchów, Przetycz (woj. mazowieckie).

Dworce typu IDS-B zostaną zbudowane na stacjach: Chałupy (woj. pomorskie), Biskupice Wielkopolskie, Pobiedziska Letnisko (woj. wielkopolskie), Janikowo (woj. kujawsko-pomorskie), Rogów (woj. łódzkie), Chrząsne, Dobczyn, Ząbki (woj. mazowieckie), Czarna Tarnowska (woj. podkarpackie), Sterkowiec (woj. małopolskie), Kanie, Kraśnik, Sadurki, Świdnik Miasto (woj. lubelskie).

Koszt wykonania wszystkich inwestycji, to niemal 90 mln zł. Budowa nowych dworców zostanie dofinansowana ze środków unijnych, w ramach Programu Operacyjnego Infrastruk-

tura i Środowisko.

Innowacyjne Dworce Systemowe, to autorski projekt PKP S.A. obejmujący budowę nowych, parterowych budynków z zastosowaniem proekologicznych rozwiązań, takich jak panele fotowoltaiczne, odzysk wody deszczowej do spłukiwania toalet, oświetlenie LED, pompy ciepła. IDS-y najczęściej zastępują duże, niefunkcjonalne budynki, które nie odpowiadają współczesnym wymogom podróży. Budowa IDS-ów jest częścią realizowanego przez PKP S.A. Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023, w ramach którego kolej zmodernizuje i wybuduje od podstaw łącznie około 200 dworców kolejowych w całym kraju. Znaczna część z nich, to obiekty zabytkowe, które dzięki przebudowie odzyskują dawną świetność. (PKP S.A.)



PKP LHS z kolejnym rekordem w przewozach i inwestycjach za 2018 rok



PKP S.A. przekazała plac budowy wykonawcy, który zajmie się budową nowego dworca kolejowego w Sędziszowie Małopolskim. Inwestycja ma zostać zrealizowana przy wsparciu środków unijnych. Zakończenie prac planowane jest na II kwartał 2020 roku.

Dworzec zostanie wybudowany w nowej lokalizacji, bezpośrednio przy zejściu do przejścia podziemnego prowadzącego na perony. Będzie to budynek parterowy, składający się z dwóch niezależnych części połączonych wiatą, która ma pełnić funkcję poczekalni zewnętrznej. Wewnątrz znajdują się ogrzewana poczekalnia, kasa biletowa z obniżonym okienkiem oraz ogólnodostępne toalety wyposażone w przewijak. W ramach inwestycji powstanie także parking samochodowy i rowerowy. Nowy obiekt będzie dostosowany do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością, w tym dla osób z niepełnosprawnością. Pojawią się m.in. linie prowadzące dla niewidomych i niedowidzących oraz oznaczenia w alfabecie Braille'a. Inwestycję zrealizuje firma SAMSON sp. z o.o. z Niedomic. W czasie realizacji robót podróży będą mogli korzystać z dotychczasowego dworca. Koszt inwestycji to ponad 4 mln zł. (PKP S.A.)

Wojskowy sprzęt dojedzie koleją na poligon w Drawsku Pomorskim

Towary i sprzęt wojskowy dojadą koleją na poligon w Drawsku Pomorskim. Dzięki współpracy PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. i Ministerstwa Obrony Narodowej pociągi towarowe wrócą na fragment nieczynnej linii kolejowej ze Złocienca do Kalisza Pomorskiego i Drawna. 13 lutego podpisano wartą ponad 135 mln zł netto umowę na realizację inwestycji.

Dzięki wykonanym pracom przywrócony zostanie towarowy ruch kolejowy na nieczynnym od 1996 r. odcinku linii nr 410 między Grotnikami Drawskimi a Drawnem.

Jednotorowy szlak będzie przystosowany do przejazdów towarowych pociągów spalinowych. Zapewni to sprawny dowóz sprzętu i towarów do wojskowych bożnic w Złocienca, Mirosławcu i Drawnie, bez konieczności przeladowywania ich na lawety tirów. Oznacza to mniej ciężarówek na drogach i większe korzyści dla środowiska.

- Po ponad 20 latach przywracamy ruch towarowy na linii prowadzącej do Kalisza Pomorskiego i Drawna. W ostatnich trzech latach przywróciliśmy do ruchu ponad 200 km linii. Cieszę się, że możemy odwracać szkodliwy trend zamykania linii kolejowych, który obowiązywał w Polsce przez wiele lat – mówi Andrzej Adamczyk, minister infrastruktury.

- Otwierając nieczynną od wielu lat linię kolejową 410 dla celów wojskowych, mam nadzieję, że czynimy pierwszy krok, aby przywrócić ruch pasażerski pomiędzy Złocienca a Drawnem – mówiła wiceminister środowiska Małgorzata Golińska.

Ciężki sprzęt wojskowy dojedzie koleją na poligon

Inwestycja zakłada kompleksową modernizację i częściową odbudowę 55 km torów. W ramach prac na stacji w Złocienca powstanie plac ładunkowy o powierzchni ponad 3.700 m². Będzie do niego przylegać nowa rampa, wybudowana od strony ul. Dworcowej, która pozwoli na sprawne i wygodne przeladowywanie towarów, transportowanych na potrzeby armii, nawet przez kilkusetmetrowe pociągi.

- Obecny stan techniczny tej linii kolejowej nie zabezpiecza logistycznie potrzeb wojska. Inwestycja jest więc bardzo ważna dla sprawnego przewozu sprzętu i towarów. Dzięki wykonanym pracom transporty kolejowe w krótkim czasie będą mogły zaopatrywać m.in. jednostki ćwiczące na poligonie w Drawsku Pomorskim – powiedział Mariusz Błaszczak, minister obrony narodowej.

- Pomorze Zachodnie jest ważnym punktem na mapie Polski także pod względem militarnym – dodał wojewoda zachodniopomorski,

Tomasz Hinc. - Centrum Szkolenia Wojsk Lądowych Drawsko, to jeden z największych i najnowocześniejszych poligonów wojskowych w Europie. Szkolą się tu nie tylko wojska polskie, ale też i jednostki NATO. Przywrócenie kolejowego ruchu towarowego na poligon z pewnością wzmocni walory szkoleniowe Centrum.

Płynny i bezpieczny ruch pociągów na odnowionej linii zapewni 5 nowych rozjazdów oraz nowoczesne urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Pociągi pojadą po nowych torach z prędkością maksymalną 70 km/h. Parametry trasy zapewnią możliwość przewozu ciężkich ładunków i wojskowego sprzętu – takiego, jak czołgi czy samochody opancerzone – ważące nawet po kilkanaście ton.

- W ramach inwestycji pomiędzy Złocienca a Drawnem, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przygotują trasę do sprawnego przewozu towarów. Ponadto zmodernizowana linia zwiększy potencjał kolei w województwie zachodniopomorskim. Tworzymy również warunki dla uruchomienia w przyszłości przewozów pasażerskich – powiedział Ireneusz Merchel, prezes PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Kompleksowa modernizacja szlaku obejmie także przebudowę kilkudziesięciu obiektów inżynierskich. Zmodernizowany zostanie m.in. most na rzece Drwa w okolicy Złocienca. Wymienione będą przyczółki i filary konstrukcji.

Nową nawierzchnię i oznakowanie zyska ponad 40 przejazdów kolejowo-drogowych, m.in. w Drawnie, Kaliszu Pomorskim i Złocienca. Zwiększy to poziom bezpieczeństwa na przejazdach.

Prace na linii kolejowej nr 410 będą prowadzone w formule „projektuj i buduj”. Dokumenty niezbędne do rozpoczęcia prac mają być gotowe do połowy kwietnia. Wtedy też rozpoczną się prace budowlane, które potrwać do 2026 r.

Warta ponad 135 mln zł netto inwestycja w całości będzie realizowana ze środków Ministerstwa Obrony Narodowej. Roboty przeprowadzi firma Schweerbau GmbH & Co. w ramach projektu „Rewitalizacja linii kolejowej nr 410 oraz punktów ładunkowych na stacji Złocienec”.

(PKP PLK)



Nowe przystanki, bezpieczne przejścia i lepsza podróż z Krakowa do Skawiny



Maszyny i ludzie pracują na linii nr 94, na trasie z Krakowa Płaszowa do Podborów Skawińskich. Dzięki inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., za przeszło 250 mln zł ze środków budżetowych, pociągi sprawniej pojadą w kierunku Zakopanego. Mieszkańcy aglomeracji zyskają nowe przystanki, przejścia podziemne i wygodne dojazdy do Krakowa.

Kraków Opatkowice i Skawina Jagielnia – to nowe przystanki, które PLK wybuduje na trasie z Krakowa do Skawiny. Zmodernizowane zostaną również przystanki Kraków Sidzina i Skawina Zachodnia, a stacje Kraków Bonarka, Skawina i Podbory Skawińskie zostaną przebudowane.

Budowa obejmuje już stacje Kraków Bonarka i Skawina

Roboty skupiają się na torach. Część została już rozebrana. Rozpoczęła się budowa nowych torów w rejonie przystanku Kraków Podgórze. Montowane są urządzenia sterowania ruchem kolejowym. W sprzyjających atmosferycznych wykonawca instaluje kable. Ustawiane są fundamenty nowych słupów trakcyjnych.

Bezpieczna droga na perony

Nowe, wyższe i dłuższe perony, kładki oraz przejścia podziemne poprawią komfort pasażerów. Stacje i przystanki zostały zaprojektowane tak, by korzystać z nich mogli wszyscy podróżni, również osoby o ograniczonej możliwości poruszania się.

Na etapie przygotowania inwestycji kolejarze uwzględnili dodatkowe udogodnienia dla mieszkańców. W sąsiedztwie stacji Skawina powstanie przejście podziemne, które ułatwi komunikację w miejscowości. Na stacji Kraków Bonarka będzie kładka, nie tylko jako dojazd na perony, ale również jako dodatkowe połączenie ul. Puskarskiej z ul. Łagiewnicką. Nowa kładka wybudowana zostanie również nad przystankiem Skawina Jagielnia, a przejściami podziemnymi podróżni dotrą na perony w Podborach Skawińskich, Skawinie i Skawinie Zachodniej.

Jakość i bezpieczeństwo podróży pociągiem poprawią się dzięki zastosowaniu najnowszych technologii. Linia kolejowa zostanie wyposażona w nowoczesne urządzenia sterowania ruchem, a na stacji Kraków Bonarka powstanie lokalne centrum sterowania, skąd kolejarze będą prowadzić ruch pociągów. Poziom bezpieczeństwa w ruchu kolejowym i drogowym zwiększy modernizacja przejazdów.

Warta 251 mln zł inwestycja zakończy się w

połowie 2021 roku. Dzięki niej krakowianie i mieszkańcy sąsiednich miejscowości otrzymają możliwość sprawnego poruszania się koleją aglomeracyjną.

Nowe przystanki przyspieszą dojazd do centrum Krakowa mieszkańcom krakowskich Opatkowic i Skawiny. Obok inwestycji PLK swoje projekty prowadzić będą również samorządy. Powstaną nowe parkingi, drogi i chodniki, które ułatwią łączenie podróży i przesiadki.

Największe kolejowe inwestycje w Krakowie

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Krakowie realizują obecnie inwestycje kolejowe na niespotykaną do tej pory skalę. Budowane są nowe tory, mosty, wiadukty i estakady. Powstają nowe przystanki, a istniejące przechodzą modernizację.

Efektorem prac będzie stworzenie możliwości dla rozwoju kolei aglomeracyjnej. Dzięki nowym rozwiązaniom pociągi będą poruszać się szybciej, a przewoźnicy będą mogli uruchomić więcej połączeń. Lepszą jakość podróży odczują także pasażerowie pociągów dalekobieżnych - dodatkowe tory skrócą przejazd przez stolicę Małopolski. (PKP PLK)

Poznań Główny 100 mln zł na dodatkowy peron i lepszą komunikację na stacji



Dodatkowy peron i połączenie przejściem podziemnym stacji z dworcem PKS – tak zmieni się stacja Poznań Główny. Inwestycja PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. pozwoli na sprawną obsługę większej liczby pociągów. Lepsza będzie komunikacja na jednym z największych węzłów kolejowych w Polsce. Podpisano umowę za ponad 97 mln zł netto.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podpisały 11 lutego umowę na przedłużenie przejścia pod torami stacji Poznań Główny. Zapewnione będzie dogodne połączenie z peronów do dworca PKS, a także między dzielnicami miasta po obu stronach stacji. Powstanie nowy, dodatkowy peron między obecnym peronem nr 3 a budynkiem galerii handlowej.

- Inwestycja na tak dużej stacji, jak Poznań Główny, jest niezbędna przy rosnącej liczbie pasażerów kolei. Na te potrzeby odpowiada Krajowy Program Kolejowy, z powodzeniem realizowany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Dodatkowy peron znacznie poprawi przepustowość stacji i pozwoli na zwiększenie liczby połączeń. Wydłużone przejście zapewni komfortową obsługę podróżnych i lepszą komunikację w obszarze stacji, dworca autobusowego i w mieście – powiedział Arnold Bresch, członek zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

- Nadzorowany przeze mnie od kilku lat

zespół ds. poznańskiego węzła kolejowego ściśle współpracuje z PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A. Teraz widać efekty dobrego współdziałania. Wspólnie wychodzimy naprzeciw oczekiwaniom podróżnych, poprawiamy infrastrukturę i rozwijamy kolej. To ważne, bo dzięki bezpiecznym i wygodnym podróżom z funkcjonalnej stacji Poznań Główny kolej przyciągnie kolejnych pasażerów, a to zmniejszy korki i emisję zanieczyszczeń – powiedział Zbigniew Hoffmann, wojewoda wielkopolski.

Dodatkowy peron będzie mieć 417 m długości i ponad 10 m szerokości. Podróżni wygodnie będą korzystać ze wszystkich typów pociągów, dzięki wysokiej na 76 cm platformie. Nowoczesny system informacji pasażerskiej i czytelne tablice ułatwią orientację na stacji. Zamontowane zostaną ławki.

Komfort podróży zapewni antypoślizgowa nawierzchnia z liniami naprowadzającymi dla osób niewidomych i niedowidzących. Na nową platformę prowadzić będą ruchome schody. Z myślą o osobach niepełnosprawnych i osobach o ograniczonej możliwości poruszania się zamontowana zostanie winda.

Zbudowany zostanie dodatkowy tor, wyposażony w nowoczesne urządzenia sterowania ruchem kolejowym i rozjazd, czyli elementy, które umożliwiają przejazd składów między torami. Pociągi będą się zatrzymywać po obu stronach nowego peronu.

Przedłużenie przejścia podziemnego

zapewni podróżnym sprawne przemieszczanie się między peronami wydłużony o 47 m tunel (ze 158 do 205 m) będzie prowadzić przez całą stację. Wyposażony w windę obiekt połączy dworce PKP i PKS. Tunel istotnie poprawi komunikację między zachodnią i wschodnią stroną Poznania.

Prace na stacji Poznań Główny planowane są do marca 2022 r. Inwestycja o wartości 97,2 mln zł netto jest realizowana ze środków budżetowych. Roboty przeprowadzi firma Colas Rail Polska Sp. z o.o. w ramach zadania pod nazwą „Dobudowa peronu na stacji Poznań Główny wraz z przebudową przejścia podziemnego”, które jest częścią projektu „Zwiększenie przepustowości wybranych linii kolejowych poprzez optymalizację urządzeń sterowania ruchem kolejowym i układów stacyjnych”.

W aglomeracji poznańskiej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizują projekty, które pozytywnie wpłyną na jakość podróży w województwie i dojazdy w inne regiony kraju. Zmieniają się trasy z Poznania do Warszawy, Wrocławia, Szczecina i Piły.

Na projekty z Krajowego Programu Kolejowego, m.in. z wykorzystaniem środków Unii Europejskiej, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przeznaczają setki milionów złotych. (PKP PLK)

PKP Intercity inwestuje w ekologię

PKP Intercity deklaruje kolejne inwestycje przewoźnika w proekologiczne rozwiązania. Pociągi są jednymi z najbardziej ekologicznych środków transportu, dlatego jest to transport przyszłości.

Nowoczesne pociągi i lokomotywy przyjazne środowisku

Pociągi Pendolino, PesaDART i FLIRT3, które posiada w swojej flocie PKP Intercity, zostały zaprojektowane z myślą o ochronie środowiska i zbudowane z ekologicznych materiałów, podlegających recyklingowi. System odzyskiwania energii sprawia, że pociągi mogą oddawać do sieci trakcyjnej energię wytworzoną podczas hamowania.

Nowoczesne pociągi typu EZT są cichsze od pozostałych pociągów. Natomiast wygłuszenie akustyczne skutkuje mniejszą emisją hałasu do wnętrza pojazdu, co wpływa na wzrost komfortu podróży i pracy drużyn pociągowych. Dodatkowo coraz więcej pociągów PKP Intercity jest wyposażanych w toalety z obiegiem zamkniętym, co przyczynia się do ochrony powierzchni ziemi i wód gruntowych. Obecnie trwa przetarg na zakup kolejnych 12

nowoczesnych składów zespolonych, które będą przyjazne środowisku.

Ekologiczne rozwiązania można również znaleźć w lokomotywach PKP Intercity. Zmodernizowane pojazdy serii SM/SU42 oraz nowe lokomotywy SU160 posiadają silniki spełniające nowe normy emisji spalin. Pozwala to na znaczne ograniczenie emisji cząstek stałych czy tlenków azotu, co wydatnie wpływa na mniejsze zanieczyszczenie powietrza.

- Kolej jest najbardziej ekologicznym środkiem transportu spośród tych, z którymi w największym stopniu konkuruje. Jest transportem przyszłości, doskonale wpisującym się w ideę zrównoważonego transportu – mówi Marek Chraniuk, Prezes Zarządu PKP Intercity.

Naprawy, konserwacja i czyszczenie

Istotną rolę w ograniczaniu emisji szkodliwych substancji odgrywa nie tylko eksploatacja taboru, lecz także naprawy, konserwacja i czyszczenie pojazdów. PKP Intercity przy pracach technicznych związanych z przeglądami oraz serwisem pociągów wykorzystuje substancje zgodne z restrykcyjnymi przepisami

i normami europejskimi. Wprowadzona w PKP Intercity procedura gospodarowania odpadami przemysłowymi i komunalnymi zapewnia, że odpady wytworzone na terenie zapleczy technicznych w pierwszej kolejności przekazywane są do odzysku, w tym recyklingu, a w następnej kolejności, jeśli nie nadają się ponownego wykorzystania, do unieszkodliwienia.

Dodatkowo przewoźnik w ramach wartej 7 mld złotych strategii taborowej modernizuje 15 stacji postojowych. Zostaną one wyposażone m.in. w 7 automatycznych myjni z oczyszczalnią ścieków, odzyskiem wody szarej, a także technologią zbierania deszczówki. Obiekty całoroczne wyposażone będą w panele fotowoltaniczne, które będą stanowić źródło energii na potrzeby własne myjni. Zastosowane rozwiązania pozwolą na ograniczenie zużycia wody i zwracanie jej do obiegu w celu ponownego wykorzystania.

Bocznice kolejowe

W programie modernizacji i przebudowy bocznicy kolejowej PKP Intercity na lata 2018-2025 zaplanowano ok. 150 inwestycji w kwocie ponad 900 mln zł, uwzględniających



Stacja postojowa Gdynia Grabówek. Wizualizacja

aspekty środowiskowe. Nowoczesne zaplecza techniczne, to redukcja negatywnego wpływu na otoczenie przez ograniczanie emisji zanieczyszczeń do ziemi, wody i atmosfery poprzez mniejszą emisję spalin, hałasu i substancji szkodliwych. A wszystko w zgodzie z obowiązującymi normami środowiskowymi, bezpieczeństwa i w poczuciu odpowiedzialności. Tylko w 2019 roku zaplanowano realizację 76 inwestycji infrastrukturalnych w zakresie stacji postojowych i infrastruktury towarzyszącej o wartości ponad 93 mln zł. Efektem będzie polepszenie efektywności oraz podniesienie komfortu przewozów pasażerskich m.in. w następujących lokalizacjach: Wrocław, Warszawa, Gdynia, Przemyśl, Lublin, Kraków, Szczecin czy Poznań.

Na pokładzie pociągów

PKP Intercity podejmuje także działania mające na celu wprowadzanie ekologicznych

rozwiązań na pokładzie pociągów. Już w tej chwili posiłki i poczęstunki są serwowane w składach PKP Intercity z zachowaniem dbałości o ekologię. Na miejscu w wagonach restauracyjnych pociągów EIC oraz w segmentach gastronomicznych EIP (Pendolino) posiłki są podawane w naczyniach porcelanowych i z metalowymi sztućcami, podobnie jak posiłki serwowane w klasie pierwszej EIP.

Z kolei w wagonach barowych, kursujących w pociągach kategorii EIC i IC, pasażerowie otrzymują posiłki w tekturowych naczyniach jednorazowych. We wszystkich kategoriach pociągów stosowane naczynia dla dań na wynos wykonane są z trzciny cukrowej, natomiast napoje ciepłe serwowane są w kubkach papierowych.

Obecnie przewoźnik wykorzystuje już tylko plastikowe pokrywki do kubków oraz w wybranych pociągach wykorzystywane są jeszcze sztućce (widelec, nóż, łyżka, mieszadełko). W

przypadku wprowadzenia zmian przepisów dotyczących wykorzystania plastiku, PKP Intercity będzie gotowe do implementacji nowych rozwiązań, które niezależnie są już testowane.

Podczas trwania grudniowego Szczytu Klimatycznego (COP24) w Katowicach we wszystkich pociągach kursujących do i z Katowic w ramach projektu pilotażowego do posiłków dodawano sztućce wykonane z ekologicznych surowców.

PKP Intercity od 2010 roku sukcesywnie realizuje działania mające na celu ochronę środowiska naturalnego. W 2015 roku Spółka zaktualizowała swoją Politykę Środowiskową, w której zobowiązała się do stosowania odpowiedzialnych praktyk w zakresie ochrony środowiska we wszystkich obszarach działalności.

(PKP IC)

Bezpieczniej przez tory na Podkarpaciu

W Przemyślu, Gniewczynie Łańcuckiej i Lubaczowie kierowcy płynniej przejeżdżają przez tory. Na przejazdach kolejowo-drogowych na Podkarpaciu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podnoszą poziom bezpieczeństwa. Tylko w ramach ogólnopolskiego programu przejazdowego, w regionie zmodernizowanych będzie 10 skrzyżowań za 10 mln zł. Na przejazdach wymieniane będą tory, jezdnie, urządzenia sygnalizacyjne i oświetlenie.

Tylko w ramach ogólnopolskiego programu poprawy bezpieczeństwa, PLK na Podkarpaciu zmodernizują 10 przejazdów kolejowo-drogowych. Prace już trwają na czterech. W Przemyślu, Gniewczynie Łańcuckiej (na trasie Lublin – Przeworsk) i Lubaczowie (na trasie Munina – Hrebenne) wymienione zostały już tory i jezdnie, co zapewni płynny i bezpieczniejszy przejazd samochodów. Dla pieszych zbudowano chodniki.

W Lubaczowie będą wymienione urządzenia sygnalizacyjne, rogatki i oświetlenie. Na przejeździe w pobliżu przystanku Gniewczyna, zamontowane zostaną dodatkowe zabezpieczenia: sygnalizatory i rogatki zamykające ruch aut i pieszych na czas przejazdu pociągu. W listopadzie rozpoczęły się prace na przejeździe w Zagórz (linia Nowy Zagórz – Łupków). W tym miesiącu roboty będą także



na kolejnych skrzyżowaniach w regionie: w Strzyżowie (linia Rzeszów Główny – Jasło) i Besku (trasa Stróże – Krościenko). Wartość prac na 10 przejazdach w województwie podkarpackim to ok. 10 mln zł netto. Wykonawcą robót jest konsorcjum firm: KZN Rail Sp. z o.o. i Wadoma Sp. z o.o.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zwiększają bezpieczeństwo pasażerów pociągów i użytkowników dróg w całej Polsce m.in. w ramach projektu „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami

– etap I – część przejazdu”.

Całkowita wartość projektu, to ponad 256,7 mln zł netto, z czego dofinansowanie UE wynosi prawie 194 mln zł netto.

#ŻółtaNaklejkaPLK

W tym roku PLK oznakowały blisko 14 tysięcy przejazdów w kraju indywidualnymi numerami, aby w przypadku niespodziewanego zdarzenia np. awarii samochodu, można było szybko określić jego lokalizację.

(PKP PLK)

Opole Wschodnie - ruszyły prace na przystanku

Przebudowany przystanek Opole Wschodnie, wyposażony w windę, będzie wygodniejszy dla podróżnych. Inwestycja PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. za 34 mln zł poprawi warunki dla przewozów towarowych. Wiadukt, tory i urządzenia zapewnią sprawny przejazd cięższych pociągów m.in. do Elektrowni Opole.

Wykonawca z fazy projektowej przechodzi do przebudowy wiaduktu nad ul. Oleską w Opolu. Zaczynają się dostawy nowych szyn i materiałów dla przebudowy torów. Demontaż sieci trakcyjnej będzie pierwszymi robotami na przystanku. Przebudowa obejmie 5 torów. Modernizacja dwóch pierwszych potrwa do połowy maja. Prace będą prowadzone przy utrzymaniu ruchu pociągów na sąsiednich torach.

Wymienionych zostanie też 8 rozjazdów, co poprawi sprawność przejazdu pociągów. Nowe tory umożliwią przejazd ciężkich składów towarowych o nacisku na oś do 221 kN. Jest to szczególnie ważne, gdyż przez wiadukt prowadzi trasa dla pociągów towarowych do elektrowni Opole i cementowni Odra. Roboty obejmą również wymianę sieci trakcyjnej – wraz z konstrukcjami wsporczy. Zmodernizowane tory zostaną dostosowane dla ruchu pociągów z prędkością do 120 km/godz. (towarowych do 100 km/godz.).

Oprócz torów wzmocniony i odnowiony zostanie wiadukt kolejowy nad ul. Oleską oraz estakada. Prace kolejarzy będą skoordynowane z miejską inwestycją przebudowy układu komunikacyjnego koło Opola Wschodniego.

Na przystanku Opole Wschodnie peron będzie łatwiej dostępny dla podróżnych o ograniczonej możliwości poruszania się. Zostanie zamontowana winda, z której skorzystają również podróżni z cięższym bagażem, wózkami lub rowerami. Nawierzchnia peronu będzie wyżej posadowiona, przez co dogodniejsze będzie wsiadanie i wysiadanie z pociągów. Wyposażenie peronu uzupełni nowe oświetlenie oraz wiaty, ławki, gabloty informacyjne. Przebudowa wiaduktu nad ul. Oleską oraz modernizacja przystanku Opole Wschodnie będą prowadzone w uzgodnieniu z konserwatorem zabytków. Kompleks architektoniczny zostały wybudowany w 1926 r. Modernizacja

ma zachować historycznym charakter obiektu.

Inwestycja pod nazwą „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na linii 277 Opole Groszowice – Wrocław Brochów wraz z łącznicami” - przebudowa wiaduktu w km 6,420 wraz z rewitalizacją estakady i robotami towarzyszącymi w stacji Opole Wschodnie jest realizowana w ramach projektu „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej”. Przedsięwzięcie jest finansowane ze środków budżetowych. Jego wartość wynosi blisko 34 mln zł. Zakończenie prac przewidziane jest w drugiej połowie przyszłego roku. (PKP PLK)



Ktokolwiek widział **Michała Rosiaka** lub **Jana Władysława Kwaśniewskiego**, lub ma jakiegokolwiek informacje o ich losach, proszony jest o kontakt z ITAKĄ - Centrum Poszukiwań Ludzi Zaginionych pod całodobowymi numerami: **801-24-70-70** oraz **(22) 654-70-70**.



17 stycznia 2019 r. w Poznaniu (woj. wielkopolskie) zaginął **Michał Rosiak**. Ma 190 cm wzrostu i niebieskie oczy. W dniu zaginięcia miał 19 lat. Ubiór w dniu zaginięcia: czarna kurtka z białym napisem „New Balance” u dołu z tyłu, czarne spodnie, sportowe buty, czarny szalik z logo byka.



6 stycznia 2019 r. w miejscowości Trzemeszno (woj. wielkopolskie) zaginął **Jan Władysław Kwaśniewski**. Mógł udać się w kierunku Kruchowa i Jastrzębowa. Ma 176 cm wzrostu i piwne oczy. W dniu zaginięcia miał 85 lat. Ubiór w dniu zaginięcia: granatowa kurtka, szare spodnie, zimowa czapka z daszkiem.

itaka@zaginieni.pl

www.zaginieni.pl

Naszym informatorom gwarantujemy dyskrecję.



BEZPIECZEŃSTWO ZBUDOWANE NA DOŚWIADCZENIU

Uслуги trakcyjne to esencja naszej działalności. Mamy już 90 lat doświadczenia w budowaniu i utrzymaniu sieci trakcyjnej oraz zapewnianiu zasilania odbiorcom kolejowym. Rozmieszczone w całej Polsce bazy umożliwiają najlepszą w branży sprawność w usuwaniu awarii i całodobowy serwis.



PKP ENERGETYKA

Jesteśmy silnym graczem w branży

Mówi dla „Wolnej Drogi” Miroslaw Gilarski,
Prezes Zarządu PKP TELKOL Sp. z o.o.



Miroslaw Gilarski

Panie Prezesie, w ramach konsolidacji Grupy PKP, na początku roku PKP Budownictwo zostało przyłączone do PKP Utrzymanie. Jak wpłynęło to na pracę spółki w roku 2018 roku?

Nie ukrywam, że rok 2018 był okresem wielu wyzwań i początkowo wielkich niewiadomych. Jednak wiedzieliśmy, że mamy doświadczoną, przeszkoloną kadrę, z którą możemy osiągnąć satysfakcjonujące wyniki. Połączenie firm udało się i dało efekt synergii - oba organizmy się świetnie uzupełniły, dając nowe możliwości realizacyjne, o czym może świadczyć wynik firmy, która przyniosła nieco większy niż spodziewany zysk, mimo 16 mln zobowiązań, jakie Utrzymanie przejęło razem z Budownictwem. Firma intensywnie przepracowała ponad rok, organizmy obu firm świetnie się zintegrowały i nie było typowego dla fuzji tąpnięcia w pierwszym roku.

Udane połączenie spółek dało początek powtórnej konsolidacji kompetencji telekomunikacyjnych w jednym podmiocie należącym do Grupy PKP. Realizujemy ten cel poprzez projekty, w które zaangażowana jest nasza spółka. Zakres naszych kompetencji

pozwała na wyeliminowanie dublujących się działalności i konkurencji wewnątrz Grupy - nie rywalizujemy ze sobą, co dało ponad 25% wzrost przychodów w stosunku do tego, co obie firmy były w stanie wypracować samodzielnie. Połączenie tych dwóch spółek pozwoliło poszerzyć zaplecze kadrowe oraz zakres kompetencji. Z powodzeniem bierzemy udział w przetargach zarówno utrzymaniowych, jak i budowlanych.

A jak miniony rok ocenia Pan pod kątem poczynionych inwestycji?

Najbardziej widocznym działaniem jest poczyniona dla poprawy komfortu pracy pracowników TELKOLu wymieniona flota samochodowa, a informacje w sprawie zbycia używanych pojazdów, których zgodnie z regulaminem pierwszeństwo kupna mają pracownicy, będą przekazywane na bieżąco. Realizowana jest również wymiana sprzętu komputerowego.

Przenieśliśmy naszą centralę do nowej siedziby, w bliskim sąsiedztwie spółki-matki PKP S.A. na West Station II przy Alejach Jerozolimskich. Nowe biuro, to nie tylko nowa, znacznie

większa powierzchnia. W nowej lokalizacji zaprojektowaliśmy showroom, gdzie nasi partnerzy biznesowi prezentują najnowsze rozwiązania technologiczne związane z branżą telekomunikacji kolejowej.

Pracujemy teraz w nowoczesnym biurze spełniającym wymogi rozwijającego się przedsiębiorstwa. Meble, które zostały po przeprowadzce rozdysponowaliśmy po Regionach według zapotrzebowań, jakie dostaliśmy od Dyrektorów Regionów, a resztę przekazaliśmy Fundacji PKP, która doposażyła ośrodek wypoczynkowy dla dzieci w Łącku. Ponadto przekazaliśmy Fundacji 20 tys. zł na cele statutowe, czyli pomoc osobom w trudnej sytuacji, do korzystania z pomocy Fundacji gorąco zachęcamy również naszych pracowników.

Investujemy również w naszą kadrę w postaci szkoleń, premii i dodatkowych wynagrodzeń, które w roku 2018 osiągnęły poziom ponad 4,5 mln zł ponad plan. Odnotowujemy też znaczący wzrost wynagrodzeń - większy niż początkowo zakładaliśmy. Obecnie działają równoległe aż 3 systemy zlecania usterek, ale zgodnie z przyjętą strategią w Spółce nadzrędnym systemem w obszarze workforce management w PKP TELKOL będzie SMARTGIS. Funkcjonalności konieczne do przeniesienia z OTRS do SMARTGIS obsługi zadań dla TKT zostaną wdrożone do końca pierwszego kwartału 2019 r., w tym terminie rozpoczniemy obsługę umów z TKT w systemie SMARTGIS - marcu są planowane szkolenia z obsługi aplikacji.

Czy oprócz dokonanych nakładów inwestycyjnych, można byłoby wskazać jakieś inne ważne wydarzenia roku 2018?

Powodów do dumy nam nie brakuje. Miniony rok obfitował w wiele ważnych dla spółki wydarzeń. Z tej okazji, w styczniu zorganizowaliśmy konferencję „Z tradycją w przyszłość”, podczas której przedstawiliśmy nasze plany. Ale plany to tylko początek, później przyszedł czas na ich konsekwentną realizację.

Za nami wygrane przetargi, zrealizowane projekty. Jedną z najważniejszych inicjatyw jest udział w inwestycji związanej z modernizacją Linii nr 7 na trasie Warszawa - Lublin. To



potężny projekt, który jest jednym z największych kontraktów kolejowych realizowanych w Polsce. Całkowita wartość inwestycji PKP PLK przekracza 3 mld zł. 15 marca 2018 roku podczas konferencji w Wiśle uroczystie zaparafowaliśmy z DP System strategiczną umowę na około 60 milionów złotych.

Kolejny projekt, który zrealizowaliśmy, to SDIP – czyli System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej w 65 lokalizacjach w Polsce. W ramach umowy zainstalowaliśmy i skonfigurowaliśmy system informacji wizualnej i głosowej na wybranych dworcach na terenie całego kraju. W minionym roku przejęliśmy także obsługę Wi-Fi na wybranych dworcach kolejowych.

Na początku roku zapowiedzieliśmy, że będziemy dążyć do przejęcia kompleksowej obsługi dworców kolejowych. Realizację tej usługi przeprowadzamy na wytypowanym przez PKP S.A. dworcu w Bydgoszczy.

W 2018 roku Zarząd spółki aż dwukrotnie odbył spotkania z pracownikami w Regionach. Na spotkaniach Zarząd rozmawiał na tematy związane z kondycją firmy, a także poruszał najważniejsze sprawy pracownicze. Wyjazdy do Regionów były świetną okazją do tego, aby porozmawiać z pracownikami,

wysłuchać co mają do powiedzenia i odpowiedzieć na nurtujące ich pytania. Nie muszę Pana Redaktora przekonywać do wartości słowa pisanego, dlatego zaczęliśmy wydawać TELKOL Ekspres - czasopismo, które ma służyć do kontaktu z załogą.

Z pewnością jednym z najważniejszych wydarzeń minionego roku były rozmowy ze Związkami Zawodowymi, które miały na celu ustalenie możliwie najkorzystniejszych warunków wynagradzania dla wszystkich pracowników. Rozmowy zaowocowały podpisaniem Protokołu dodatkowego do obowiązującego w PKP TELKOL ZUZP. Nowy ZUZP już od września zapewnia znacznie lepsze warunki wynagrodzenia dla pracowników, nie tylko byłej spółki PKP Utrzymanie, ale również objął pracowników przejętej spółki PKP Budownictwo.

Wygraliśmy również w przetargu ogłoszonym przez firmę BALMOSO INVESTMENT sp. z o.o. Dotyczyło ono wyboru wykonawców budowy sieci szerokopasmowej FTTH Obszar ID 3.1.14.70 – PŁOCKI. Nasza spółka wygrała to postępowanie na kwotę około 30 milionów złotych i realizować będzie działania w 5 obszarach wykonawczych.

Warto wspomnieć o tym, że w 2018 roku

spółka PKP TELKOL aktywnie włączyła się w program elektromobilności, realizując wspólnie z PKP S.A. i KZL Bydgoszcz budowę stacji ładowania samochodów elektrycznych zlokalizowanych przy wybranych dworcach PKP. W ramach podpisanej w październiku z PKP S.A. umowy wykonaliśmy w systemie projektuj/buduj zewnętrzne linie zasilające do stacji ładowania samochodów elektrycznych przy dworcach PKP w Katowicach, Katowicach Ligocie, Częstochowie i Gliwicach i przygotowujemy się do dalszych realizacji. Nasze plany zakładają budowę stacji ładowania pojazdów elektrycznych jeszcze w 7 lokalizacjach, a docelowo plan zakłada instalację stacji na 11 dworcach, z czego 3 lokalizacje są priorytetowe: Warszawa Wschodnia, Wrocław i Opole.

PKP TELKOL bierze udział w projekcie „FTTH Program Operacyjny Polska Cyfrowa”. Jaki dokładnie jest zakres działalności spółki w tym projekcie?

Nasza firma bierze udział w projektowaniu oraz budowie sieci światłowodowych w 3 regionach Polski: kujawsko-pomorskim, jeleniogórskim i zachodniopomorskim. W ramach projektu w I fazie podłączamy jednostki oświatowe, które zostały skierowane do projektu przez OSE Ministerstwa Edukacji. Całość wykonywana jest w technologii FTTH w najwyższej jakości wykonania. W II fazie projektu realizujemy podłączenia również dla gospodarstw domowych (klientów indywidualnych), obejmujących w dużej części obszary wiejskie.

Projekt realizowany jest od czerwca 2018 roku i dzięki świetnie zorganizowanemu zespołowi, z początkiem nowego roku szkolnego część szkół mogła już korzystać z szybkiego dostępu do Internetu. Możemy się pochwalić, że budowana przez nas w dwóch obszarach, dla operatora sieć ma długość ponad 20 tysięcy kilometrów i da efekt finansowy około 200% planowanego zysku.

Panie Prezesie, w czasie naszej poprzedniej rozmowy w sierpniu ubiegłego roku pytałem Pana o braki kadrowe, które odczuwają wszystkie spółki kolejowe. Czy coś się zmieniło w PKP TELKOL na przestrzeni tego okresu?

Konieczne jest także wypełnienie luki pokoleniowej i lekarstwo na „starzejącą się kadrę”. Dlatego spółka na bieżąco zatrudnia nowych, często młodych pracowników w miejsce osób odchodzących z pracy, w tym z powodu przej-

ścia na emeryturę. Ewentualne braki kadrowe w zespołach utrzymania jeśli zdarzają się, to mają charakter przejściowy. Są one na bieżąco uzupełniane przez nowozatrudnionych.

Ponadto, spółka w 2018 r. rozpoczęła prowadzenie praktyk zawodowych dla uczniów z Zespołów Szkół Łączności w Warszawie, Krakowie i Poznaniu, w których uczestniczyli uczniowie z kierunków technik telekomunikacji oraz technik teleinformatyki – łącznie 15. Od 13 lutego 2019 r. są planowane kolejne praktyki uczniów z Zespołu Szkół Łączności w Krakowie dla grupy 5 uczniów z kierunku technik teleinformatyk. Zorganizowane praktyki zawodowe wpłynęły pozytywnie zarówno na praktykantów, którzy zakończyli je bogatsi o nową wiedzę i doświadczenia, jak i na pracowników mogących dzielić się fachową wiedzą z ludźmi, którzy w przyszłości mogą dołączyć do grona specjalistów w dziedzinie teleinformatyki, telekomunikacji lub radiokomunikacji w naszej spółce.

Dodatkowo planujemy zorganizowanie panelu eksperckiego w celu opracowania strategii likwidacji luki pokoleniowej w PKP TELKOL. Zespół członków panelu eksperckiego składa się z przedstawicieli Biura Spraw Pracowniczych, Regionów oraz przedstawiciela Wydziału Projektowania, Kosztorysowania i Paszportyzacji, co pozwoli na wypracowanie satysfakcjonujących rozwiązań w zakresie promocji spółki PKP TELKOL jako atrakcyjnego pracodawcy dla potencjalnych kandydatów oraz pozyskaniem ich do pracy w PKP TELKOL.

Kolejną inicjatywą Spółki było opracowanie

Programu Stypendialnego dla uczniów szkół średnich. Główną ideą programu stypendialnego jest zachęcenie najlepszych uczniów do podjęcia w przyszłości pracy w PKP TELKOL oraz pozyskanie ich do pracy w zespołach utrzymaniowych. Dodatkowo Spółka chce również promować kierunki techniczne oraz motywować uczniów do pracy nad rozwojem osobistym. Będziemy nagradzać dobre wyniki w nauce oraz pobudzać do rozwijania talentów w dziedzinach, które są istotne z naszego punktu widzenia.

Spółka, którą Pan kieruje, planowała podjąć się kompleksowej obsługi dworców kolejowych. Jak przedstawia się obecnie realizacja tego projektu?

Strategia rozwoju PKP TELKOL sp. z o.o. na lata 2018-2022 zakłada m.in. rozwój oferty usługowej, w ramach którego zaplanowano wprowadzenie usługi zintegrowanej obsługi dworców kolejowych oraz innej infrastruktury. W ramach realizacji tego obszaru strategii Spółki uruchomiono projekt pilotażowy na dworcu Bydgoszcz Główna, który zakładał przejście przez PKP TELKOL sp. z o.o. kompleksowej usługi utrzymaniowej dworca. Po pozytywnym wdrożeniu pilotażu spółka będzie czynić starania celem przejścia obsługi kolejnych dworców na terenie całej Polski. Ambicją PKP TELKOL sp. z o.o. jest również oferowanie nowoczesnych rozwiązań wspierających podróżnych oraz optymalizujących kosztowo utrzymanie nieruchomości. W ramach pilotażu planowane jest testowanie rozwiązań w Bydgoszczy, pierwszym będzie m.in. apli-

kacja z interaktywnymi, mobilnymi mapami dworca, zawierająca rozwiązania wspierające osoby niepełnosprawne, ułatwiające korzystanie z dworca i jego infrastruktury – właśnie zaczęliśmy instalacje pierwszych beaconów współpracujących z aplikacją dworcową wspomagającą pasażerów.

Spółka prowadzi także prace mające na celu rozpoznanie możliwości oferowania pakietowych rozwiązań z obszaru instalacji i urządzeń teletechnicznych. Rozwiązanie mogłoby być wykorzystywane na nowych dworcach, w tym typowych lub na dworcach modernizowanych.

Realizacja projektu zakłada obustronne korzyści. PKP S.A. uzyska optymalizację kosztową utrzymania obiektów, dostęp do nowoczesnych rozwiązań technologicznych wspierających podróżnych, pełną informacją zarządzającą, jednolite standardy realizacji usług, porównywalność i kontrolę efektywności usług.

Jak co roku spółka przeżywała ważne uroczystości, takie jak chociażby Święto Kolejarza. W minionym roku PKP TELKOL jednak przeżyła jedno, szczególnie istotne wydarzenie...

Owszem, każdego roku z należytym szacunkiem obchodzimy nasze święto - Święto Kolejarza, jednak ubiegły rok był pod tym względem wyjątkowy. Wszystko za sprawą sztandaru, którym po raz pierwszy reprezentowaliśmy naszą spółkę podczas tych uroczystości. Jego uroczyste przyjęcie oraz poświęcenie przez Jego Ekscelencję Arcybiskupa Marka Jędraszewskiego, odbyło się podczas XVI Ogólnopolskiej Pielgrzymki Kolejarzy do Sanktuarium Bożego Miłosierdzia w krakowskich Łagiewnikach.

Kultywujemy tradycję, z którą się utożsamiamy i dumnie reprezentujemy spółkę PKP TELKOL pod własnym sztandarem. Jesteśmy dumni, że PKP TELKOL posiada sztandar, który identyfikuje naszą tożsamość, a symbolika zamieszczonych na nim dat 1918 - 2018 nawiązuje do odzyskania przez Polskę niepodległości, a tym samym narodzin polskiej telekomunikacji kolejowej.

Po pracy odpoczynek. Wiemy, że PKP TELKOL dawał również możliwość aktywnego wypoczynku pracownikom. Która impreza cieszyła się największą popularnością?

Wszystkim pracownikom należy się odpoczynek i wytchnienie po ciężkiej pracy. Dajemy regularnie możliwość naszym pracownikom do aktywnego wypoczynku. Organizujemy



wyjazdy integracyjne, bierzemy udział w imprezach sportowych organizowanych przez środowisko branżowe.

Tych wydarzeń odbywa się kilka w ciągu roku, jednak chyba imprezą, która cieszy się największą popularnością jest Tele7bój, czyli trzydniowe zawody sportowe. Te trzy dni, to okazja do wspólnej zabawy, integracji okraszanej lekką dozą rywalizacji. Tele7bój co roku gromadzi rzesze kolejarzy z całej Polski. To jedyna taka impreza, a tegoroczna jego edycja będzie możliwa również dzięki współpracy i współfinansowaniu przez PKP TELKOL.

Mamy też ogromną nadzieję na wsparcie z ZFŚS firmowego wyjazdu integracyjnego. Piąta rocznica działalności oraz pierwsza pod nową nazwą PKP TELKOL, będzie doskonałą okazją do ostatecznego zacieśnienia więzi między pracownikami wywodzącymi się z Utrzymania i Budownictwa.

Fani piłki nożnej też znajdą coś dla siebie - w zeszłym roku pierwszy raz drużyna PKP TELKOL zaprezentowała się turnieju w Bydgoszczy. W czerwcu na Stadionie Zawiszy w Bydgoszczy odbyły się Mistrzostwa Polski w Piłce Nożnej Branży Kolejowej. We wrześniu odbył się XIX Turniej Piłki Nożnej w Barci-

cach, w trakcie rozgrywek piłkarskich odbyła się loteria fantowa, której celem było zebranie środków na cele charytatywne. A Puchar Króla Strzelców - ufundowany przez PKP TELKOL dla najlepszego zawodnika, miałem zaszczyt wręczyć osobiście.

PKP TELKOL dofinansowuje również z ZFŚS wycieczki pracownicze organizowane z inicjatywy samych pracowników. W zeszłym roku nasi pracownicy na przykład wybrali się w Bieszczady i zwiedzili ziemię elbląską.

Panie Prezesie, czy jest coś, na co PKP TELKOL szczególnie czeka w najbliższej przyszłości?

Jest wiele rzeczy, których moglibyśmy sobie życzyć. Jednak, sięgając najbliżej, skupiamy się na tym, aby przybywało nam ciekawych, rozwijających nas projektów. Liczymy ponadto, że praca na kolei będzie coraz chętniej wybieranym kierunkiem rozwoju dla młodych, ambitnych osób, których nie brakuje w naszym kraju. Chcemy tworzyć silny zespół, który nie boi się wyzwania, wymagających projektów i jest silnym graczem w branży.

Na koniec nie mogę nie zapytać o współpracę ze związkami zawodowymi?

Zeszły rok był szczególnie istotny w tej relacji, ponieważ po połączeniu spółek PKP Utrzymanie i PKP Budownictwo musieliśmy wypracować sporo rozwiązań dotyczących warunków zatrudnienia naszych pracowników. Wiązało się to z ciężką walką, bo obie strony negocjowały zaciekle o swoje racje, jednak po konsolidacji wypracowaliśmy wspólnie nowe postanowienia Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy, które uchwalone zostały z korzyścią dla naszych pracowników, także tych z przyłączonej spółki PKP Budownictwo. Nasze rozmowy ze Związkami dotyczyły także podwyżki wynagrodzenia dla wszystkich zatrudnionych w PKP TELKOL. Dzięki udanym negocjacjom zdołaliśmy podnieść wynagrodzenie o kwotę większą, niż pierwotnie zakładaliśmy, a nowe stawki weszły w życie kilka miesięcy wcześniej niż planowaliśmy. Ponadto wspólnie ze wszystkimi działającymi w spółce Organizacjami Związkowymi podpisaliśmy nowy regulamin pracy, a lada moment rozpoczynamy pracę nad nowocześniejszym systemem premiowania opartym na Kluczowych Wskaźnikach Efektywności.

Rozmawiał Mirosław Lisowski

Gdańsk Główny – kolej na przebudowę przejścia

Rozpoczyna się przebudowa kolejnego segmentu przejścia podziemnego na stacji Gdańsk Główny. Pasażerowie korzystają już z wygodnego dalekobieźnego peronu nr 2. Za 62 mln zł stacja Gdańsk Główny dzięki inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. staje się wygodniejsza i lepiej dostosowana do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

Bez względu na warunki atmosferyczne, kontynuowana jest przebudowa stacji Gdańsk Główny. Podróżni korzystają już z nowego, wyższego peronu dalekobieźnego nr 2. W przebudowie jest peron nr 1. Wykonawca rozpoczął budowę fundamentów nowej konstrukcji. Dach wiaty już jest w renowacji. Wykonawca przystępuje do kolejnego etapu prac. Przebudowa obejmie fragment przejścia podziemnego (miasto – perony) bezpośrednio pod peronem nr 1. Wymieniona zostanie płyta stropowa oraz części ścian. Pozwoli to na

bezpieczne korzystanie z tunelu przez wiele lat.

Komunikacja od 4 lutego – na czas prac

Zasadnicze prace w tunelu zakończą się w kwietniu. Od 4 lutego zostanie zamknięta część przejścia podziemnego, które łączy perony z wyjściem na miasto i przed dworzec. Dostęp na stację zapewniony będzie tunelem od strony ul. Podwale Grodzkie. Od strony ul. 3 Maja dojście odbywać się będzie wiaduktem na ul. Błędnik oraz wiaduktem na ul. Hucisko. O zmianach informują rozwieszane na stacji oraz w tunelu plakaty i banery. Dodatkowo dla podróżnych przewidziano 2 tys. ulotek z informacją o organizacji ruchu w rejonie stacji.

Stacja lepiej dostępna dla podróżnych

Inwestycja PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. poprawi estetykę i funkcjonalność tunelu. Przejście, podobnie jak perony, będzie

przystosowane do obsługi wszystkich osób podróżujących koleją. Istotnym ułatwieniem na peronach i w dojściu będą cztery windy i cztery pary schodów ruchomych. Ułatwieniem będzie odpowiednie oznakowanie i ścieżki naprowadzające ze specjalną wypukłą fakturą. Na stacji zmienia się także peron nr 1, który podobnie jak już przebudowany peron nr 2, będzie wyższy, z antypoślizgową nawierzchnią i lepiej oświetlony. Zamontowane zostaną nowe ławki, tablice informacyjne i zegary. Czytelne oznakowanie ułatwi orientację na stacji. Inwestycja na stacji Gdańsk Główny realizowana jest w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 5.1-19.2 „Poprawa stanu technicznego infrastruktury obsługi podróżnych (w tym dostosowanie do wymagań TSI PRM), Etap II Gdańsk Główny.” Wartość inwestycji wynosi 62 mln zł. Prace zaplanowano do stycznia 2020 r. (PKP PLK)

Zapomniane linie kolejowe

Linia nr 249. Gdańsk Nowy Port - Gdańsk Główny



P. Wolny/SokolArt

Historia kolei w Gdańsku sięga jeszcze lat 50-tych XIX wieku. W 1852 roku otwarto linię z Tczewa do Gdańska, która kończyła się stacją czołową „Gdańsk Brama Nizinna”. Później linię wydłużono na „Wyspę Spichrzów”, aby ułatwić obsługę portu. W 1865 roku rozpoczęto prace nad linią do Nowego Portu, którą otwarto dwa lata później. Największe przewozy pasażerskie w rejonie Gdańska prowadzono właśnie na tej linii.

Linia do Nowego Portu została zbudowana głównie na potrzeby portu morskiego w „Nowym Porcie”. Wybudowano tam stację czołową o wielkiej powierzchni, liczącą ponad 10 torów.

Budynek dworca powstał w charakterystycznej stylistyce portowych gdańskich zabudowań - wszędzie obecny był tutaj mur pruski i liczne elementy drewniane. Nad wejściem do obiektu znajdował się ogromny zegar, przed dworcem znajdował się również obszerny plac obsadzony dookoła drzewami. Niestety budynek nie przetrwał II wojny światowej (zniszczony w 1945 roku).

Po zniszczeniach wojennych zdecydowano się na przebudowę torowiska (teren stacji uległ zmianie, głównie dzięki poszerzeniu kanału portowego między Westerplatte a Nowym Portem). Obecnie na terenie dawnego dworca znajduje się zupełnie inny dom mieszkalny oraz resztki krawędzi peronowej.

W 1951 roku linię przebudowano na potrzeby obsługi przez jednostki elektryczne. Zbudowano jednokrawędziowy peron dostosowany do jednostek EW90, które służyły

dawniej w Berlinie. Sieć trakcyjna na całej linii nr 249 była przystosowana do napięcia 3000V, jednak tabor wymagał napięcia 800V. W późniejszym okresie, gdy EW90 i inne przestarzałe jednostki zastąpiono EN57, na linii przełączono prawidłowe napięcie.

Linia 249 bardzo zmieniła się od czasów jej budowy. Po okresie jej przebudowy dla Szybkiej Kolei Miejskiej oddzieliła się od innych linii towarowych biegnących równolegle. Krzyżuje się jedynie w miejscu dawnej linii nr 722 (przebiegała przy słynnym „falowcu” w Gdańsku Nowym Porcie) oraz na przystanku Gdańsk Kolonia. Peron przystanku Gdańsk Zaspas Towarowa jest ostatnim miejscem, gdzie linia posiadała dwa tory. Dalej, przez przystanek Brzeźno, dociera do Nowego Portu, gdzie jest jej koniec.

Infrastruktura na linii jest przystosowana do pojedynczych elektrycznych zespołów trakcyjnych. Perony są dużo krótsze niż na linii nr 250 (Gdańsk Główny - Rumia). Mijankę na Zaspie Towarowej zlikwidowano już w 2000 roku, przez co ograniczono kursy do Gdańska Głównego. Obecnie niedaleko tego przystanku zlokalizowano peron „Gdańsk Stadion Expo”, który jest używany podczas wydarzeń na gdańskim stadionie (wraz z torami linii 249). Zrewitalizowano też odcinek Gdańsk Główny - Gdańsk Zaspas Towarowa (na potrzeby obsługi stadionu).

W połowie peronu Zaspas Towarowej postawiony jest koziołek, przed którym widnieje prostokątny znak z cyferką „0”. Idąc dalej w stronę Nowego Portu zauważyć można liczne ubytki

w torowisku, które jest zarośnięte przez coraz grubsze i wyższe drzewka. Kilkaset metrów dalej znajduje się wiadukt, pod którym linia skręca w kierunku wschodnim i dobiega do przystanku Brzeźno.

Ostatni planowy pociąg SKM-ki odjechał w stronę Gdańska Głównego w 2005 roku. Znajduje się tutaj ogromne zadaszenie, peron jest delikatnie „wykrzywiony”, a na jego końcu znajduje się dawna kasa biletowa. W 2002 roku zbudowano tutaj zakończenie toru, przy czym odpięto i rozebrano torowisko przystanku w Nowym Porcie, który znajduje się kilkaset metrów stąd.

Jeszcze w 1998 roku do tego miejsca docierało aż 28 par pociągów. W późniejszym okresie można naliczyć coraz mniej (tylko 18 par w 2001 roku). Linię zamknięto z powodu niskiej frekwencji.

Temat zamknięcia linii kolejowej nr 249 jest nie do końca znany mieszkańcom. Czas przejazdu z Nowego Portu do Gdańska Głównego wynosił około 14 minut, przy czym dojazd tramwajem z tego miejsca zajmuje kilka lub nawet kilkanaście minut więcej. Problemem mogło być usytuowanie przystanków, gdyż linia przebiega przez tereny mało zaludnione (obrzeża dzielnic Brzeźna i Letniewa), gdzie bliżej jest do tramwaju. Jedynymi przystankami położonymi w pobliżu zabudowań mieszkalnych jest Nowy Port i Kolonia. Reszta z nich oddalona jest od terenów mieszkalnych lub dojsięcie do kolei jest utrudnione.

Linia zawsze służyła głównie pracownikom zakładów oraz pracownikom Stoczni Gdańskiej - to dla nich funkcjonowała. Dzisiaj te tereny sprawiają wrażenie coraz bardziej „pustych”. Zawieszenie ruchu na LK249 tłumaczono niską frekwencją podróźnych.

Dzisiaj los linii nr 249 na jej nieczynnym odcinku jest niepewny. Z danych zawartych w sieci linia na odcinku Zaspas Towarowa - Gdańsk Brzeźno jest przeznaczona do likwidacji.

Patrząc jednak z drugiej strony, wokół terenów kolejowych zaczynają powstawać osiedla i być może ten kawałek kolei zostanie kiedyś przywrócony. Również w perspektywie likwidacji tego odcinka teren nie jest za bardzo użyteczny pod budowę, gdyż obok znajduje się używane torowisko linii 227, a teren jest dość wąski i nie nadaje się na zabudowę miejską.

Paweł Wolny

Skąd my to znamy?

Czyli podział środków z Funduszu Dróg Samorządowych

17 grudnia 2018 r. Rada Ministrów wydała rozporządzenie w sprawie sposobu podziału środków Funduszu Dróg Samorządowych na dofinansowanie budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych i dróg gminnych na poszczególne województwa. Rozporządzenie to, opublikowane w Dz. U. z 2018 r. pod poz. 2477, zostało wydane na podstawie art. 8 ustawy z 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. poz. 2161 i 2383).

Zgodnie z przepisami rozporządzenia podział środków Funduszu Dróg Samorządowych następuje z uwzględnieniem wymienionych w nim czterech tzw. czynników: drogowego, ludnościowego, powierzchniowego i wyrównawczego. Mowa oczywiście o podziale środków Funduszu przeznaczonych na dofinansowanie budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych i dróg gminnych. Prezentowany sposób postępowania odnosi się do podziału środków na poszczególne województwa.

Najistotniejszy jest czynnik drogowy. Czynnik drogowy jest wyrażonym w procentach ułamkiem. To procentowy stosunek łącznej długości dróg powiatowych i dróg gminnych na obszarze województwa do łącznej długości dróg powiatowych i dróg gminnych na obszarze kraju. Inaczej mówiąc – województwo dostanie do wykorzystania na wskazane wyżej cele kwotę, proporcjonalną do udziału powiatowych i gminnych dróg tego województwa w sumie długości takich dróg w całym kraju. Waga 95% przyznana temu czynnikowi przesądza o jego decydującym charakterze. Pieniądze na dofinansowanie budowy, przebudowy i remontów dróg powiatowych oraz gminnych będą przyznawane proporcjonalnie do istniejącej długości sieci takich dróg w każdym z województw. A to oznacza, że środki z Funduszu Dróg Samorządowych w tej przynajmniej części będą oddziaływały tak, by nie zmieniać obecnych proporcji między województwami. Inaczej mówiąc, Fundusz

będzie stabilizował dotychczasowe różnice – tym, którzy mają więcej dróg, przyzna więcej pieniędzy, tym, którzy mają ich mniej – przyzna się środków mniej.

Zapyta ktoś – jak można tak dzielić, jeśli ze względów historycznych województwa różnią się gęstością dróg i wcale nie jest powiedziane, że większe obszarowo czy liczebniejse ludnościowo województwa muszą mieć więcej dróg powiatowych i gminnych.

By upредить tego typu pytania, a dokładniej – by uniknąć związanych z nimi zarzutów, wprowadzono czynniki: ludnościowy i powierzchniowy.

Pierwszy ma wagę 1%, drugi – 2%. To niewiele. Choć czynniki te nie mają większego wpływu na podział pieniędzy z Funduszu Dróg Samorządowych, pozwalają na wskazanie – proszę bardzo, uwzględniliśmy w algorytmie podziału również wielkość i zaludnienie poszczególnych województw.

Czynnik ludnościowy, to wyrażony w procentach udział liczby ludności województwa w liczbie ludności kraju. Czynnik powierzchniowy, to wyrażony w procentach udział powierzchni województwa w powierzchni kraju.

Może się tu pojawić pytanie – dlaczego algorytm nie uwzględni zróżnicowania poziomu rozwoju poszczególnych regionów?

Odparciu zarzutów tego typu służy ostatni z czynników – wyrównawczy, któremu przyznano wagę 2%.

Wartość czynnika wyrównawczego jest proporcjonalna do stosunku wartości przeciętnej ogólnokrajowej produktu krajowego brutto na mieszkańca oraz wartości produktu krajowego brutto na mieszkańca w województwie. Innymi słowy – czynnik wyrównawczy uwzględni produktywność mieszkańców województwa przypadającą na jednego mieszkańca i porównaną z taką samą średnią produktywnością obliczoną dla całego kraju.

Czy cała kwota środków Funduszu Dróg Samorządowych przeznaczonych na dofinansowanie budowy, przebudowy lub remontu dróg powiatowych i dróg gminnych będzie dzielona na poszczególne województwa

z uwzględnieniem tych czynników?

Gdyby tak było, to słuszną byłaby ocena, iż w istocie o proporcjach decyduje długość wojewódzkiej sieci istniejących dróg powiatowych i gminnych, z drobnymi modyfikacjami podziału (łącznie 5%) ze względu na zaludnienie, powierzchnię i produktywność (liczoną jak dla PKB). Taka ocena słuszną całkowicie nie jest, bowiem według wskazanych wyżej kryteriów dzielić się będzie jedynie 91,5% łącznej kwoty środków przeznaczonych na wskazany na wstępie cel. Pozostałe 8,5% tej łącznej kwoty zostanie równo podzielone pomiędzy 5 najbiedniejszych województw. To te województwa, w których jednostkowa (tj. przypadająca na mieszkańca) wartość produktu krajowego brutto jest najniższa. Jest to więc premia dla tych, których już zdaje się wspierać czynnik wyrównawczy.

Tu ważne spostrzeżenie – nie jest wcale powiedziane, że niektóre z premiovanych, najsłabszych województw, uczestniczących w podziale dodatkowych 8,5% kwoty nie będą też w czołówce beneficjentów podstawowego algorytmu, uwzględniającego cztery czynniki. Nie jest przecież przesądzone, że województwo o znacznej sieci dróg (dużej sumarycznej długości) musi mieć wysoką, jednostkową produktywność (liczoną jak dla PKB).

Dodatkowym elementem komplikującym obliczenia jest uczynione w rozporządzeniu zastrzeżenie, iż w obliczeniach czynników podstawowego algorytmu (drogowego, ludnościowego, powierzchniowego) nie uwzględnia się ludności, długości dróg i powierzchni miast na prawach powiatu będących siedzibami województw lub sejmików województwa.

To oznacza np., że w województwie lubuskim nie uwzględnia się Gorzowa i Zielonej Góry, w województwie kujawsko-pomorskim – Torunia i Bydgoszczy.

Z czym Państwo kojarzy się algorytm podziału środków tego Funduszu proporcjonalnie do wybranych parametrów? Moim zdaniem może kojarzyć się z pierwotnym podziałem akcji Kolei Regionalnych pomiędzy samorządowe województwa...



Piotr Świątecki

Autor jest inżynierem i prawnikiem, dyrektorem biura w Kancelarii Senatu Rzeczypospolitej Polskiej, publicystą związanym z transportem; w przeszłości pracował m.in. w ministerstwie transportu i kancelarii premiera; autor kilkunastu książek (m.in. na temat prawa kolejowego); przez 13 lat arbiter zamówień publicznych. Autor prezentuje w tekstach swoje prywatne poglądy.



Rubryka „Twoja kolej na opinie...” nieprzerwanie cieszy się zainteresowaniem wielu osób. Dzisiaj bardzo osobiste wspomnienie o zmarłym premierze śp. Janie Olszewskim przysłał Pan Michał Krzemkowski, radny Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Niezmiennie zachęcamy Czytelników, aby przysyłali swoje opinie, jednocześnie wyrażając zgodę na upublicznienie danych osobowych. Niemniej zawsze będziemy honorować anonimowość autora tekstu, jeśli tego sobie zażyczy.

Przypominamy, że opinie można przysyłać na portal społecznościowy: <https://www.facebook.com/Mirosław.Stanisław.Lisowski/> i email: opinie@wolnadroga.pl

On sprawił, że urodziłem się do politycznego życia

Wiele ciepłych słów powiedziano o śp. mec. Janie Olszewskim. Ponieważ moja polityczna droga zaczęła się właśnie od niego, od pięknego świadectwa, które dał Polsce, czuję się w obowiązku dodać parę, a właściwie trochę więcej niż parę słów od siebie.

Myszę, iż Wasza rubryka „Twoja kolej na opinie...” – wolna trybuna Czytelników – to najbardziej stosowne miejsce, aby podzielić się z Państwem moimi przemyśleniami o tym wspaniałym człowieku.

To właśnie Jego przemówienie w pamiętnej noc z 4 na 5 czerwca 1992 r. sprawiło, że urodziłem się do politycznego życia. Jego słowa, które padły wówczas z mównicy sejmowej, wypowiedziane w tonie bardzo dramatycznym, niezwykle mną wstrząsnęły. Nie miałem wówczas jasnego poglądu na to, co się stało, byłem przecież wyborcą Lecha Wałęsy, na tzw. liście Macierewicza byli i Leszek Moczulski, i Wiesław Chrzanowski, nie byłem świadomy ostrego podziału, jaki dokonywał się w obozie „solidarnościowym”. Wiedziałem jednak, że

stało się coś bardzo ważnego, coś, co, jak się później miało okazać, zaważyło na charakterze przemian, które dokonywały się w Polsce.

Okazało się, że niepoahamowane ambicje, pęd do władzy jednego człowieka, może zasadniczo przesądzić o kierunku, w którym podąży Polska. Że jeden histeryczny i egoistyczny ruch na politycznej szachownicy zdecyduje o zejściu naszego kraju z drogi rozwoju na wzór demokracji zachodnich i pogrążenia go jeszcze na długie lata w kompleks kraju postkolonialnego, z brakiem jednoznacznego odcięcia się od dotychczasowych zależności na wschodzie, a zarazem kształtowania się nowych na zachodzie.

Niechęć Lecha Wałęsy do Jana Olszewskiego nie zaczęła się 4 czerwca 1992 r., zaczęła się już w momencie powołania go na urząd premiera. Wałęsa doskonale zdawał sobie sprawę, że rośnie mu w osobie tego pryncypialnego, kierującego się w polityce względami moralnymi polityka, poważny konkurent.

To Jan Olszewski, wypromowany na stanowisku premiera, był naturalnym pretendentem do godności prezydenta Polski w roku 1995 r. Był zresztą do tej roli zdecydowanie bardziej predystynowany niż do funkcji premiera, którą piastował w efekcie kompromisu zawartego w szeroko rozumianym obozie niepodległościowym. Jego sukces, jako premiera, był gwarantowany wcale nie z uwagi na wybitne uzdolnienia i zaplecze polityczne, ale wielką uczciwość, jednoznaczność, autorytet i konsekwencję we wprowadzaniu zasad państwowych właściwych dla kraju dążącego do rozwoju i suwerenności. A ponieważ był jednocześnie obdarzony niewątpliwą charyzmą, obawy Wałęsy były bardzo zasadne. Trzeba było go ze stanowiska zrzucić. Konieczny był tylko właściwy moment, a ten nadszedł pamiętnego 4 czerwca.

Te, a także następujące po tych zdarzenia, sprawy, że po pięciu latach dojrzałem do decyzji, że zostanę politykiem i jeszcze na ostatnim roku studiów zapisałem się właśnie do partii Jana Olszewskiego – Ruchu Odbudowy Polski.

Powodów było przynajmniej kilka. Pierwszy miał niewątpliwie związek z ogromnym rozczarowaniem osobą Lecha Wałęsy, który nie tylko odwrócił się plecami do polskich robotników i „Solidarności”, które wyniosły do władzy, ale konserwował nomenklaturowy układ postkomunistycznej oligarchii w Polsce, który był dla mnie nie do zaakceptowania. Jan Olszewski był wówczas dla mnie jego największym przeciwieństwem.

Drugi - to sama osoba przywódcy partii, znakomitego mówcy, człowieka o nieposzlakowanej opinii, charyzmatycznego, który był bardzo umiejętnie, twórczo i optymalnie, jak na istniejące okoliczności zaangażowany w walkę o wolność przez cały okres PRL, już od czasów „mikołajczykowskiego” PSL-u, później tygodnika „Po prostu” aż po KOR i NSZZ „Solidarność”.

Odwaga, a jednocześnie rozważa; jednoznaczność, a zarazem koncyliacyjność. Biła z niego i pewna niepodważalna siła osobowości i zarazem majestat autorytetu intelektualnego. Uważałem wtedy, że osoba adwokata, i to takiego z prawdziwego zdarzenia, stworzonego, by bronić słabszych, jest najwłaściwszą do pokierowania narodem tak poranionym, skłóconym, a jednocześnie już wówczas tak bardzo rozwarstwionym socjalnie.

Trzeci - to nazwa. Uznałem, że trafia w sedno, że Polskę po czasach peerelowskiej ruiny trzeba odbudować, nawiązując do mocnych fundamentów postawionych w okresie II Rzeczypospolitej. Partia, odwołująca się do tego krótkiego, ale jakże owocnego okresu polskiej państwowości zarówno osobą lidera powiązanego rodzinnie z najlepszymi tradycjami przedwojennego PPS (wujem Jana Olszewskiego był przecież Stefan Okrzeja), jak i programem, wskazującym wyraźnie na potrzebę pewnego interwencjonizmu państwowego i utrzymania pod kontrolą narodu strategicznych sektorów gospodarki, wydawała mi się naturalnym wskazaniem w czasach bezładnego neoliberalizmu. Po czwarte wreszcie - główne postulaty programowe, wśród których znalazły się m.in. rozwój rolnictwa ekologicznego, w oparciu o gospodarstwa małoobszarowe i rodzinne; odbudowa przemysłu stoczniowego, jako koła zamachowego gospodarki; odzyskanie kontroli nad systemem bankowym i ostrożność w ściąganiu do Polski zagranicznego kapitału i sieci handlowych; czy po raz pierwszy tak mocno akcentowana reforma edukacji, ale nie w jej wymiarze strukturalnym, lecz istotowym, jako klucza do rozwoju narodu i państwa.

Ten program, po pierwsze był bardzo wyrazisty,



po drugie był to program, z którym w pełni się utożsamiałem...

I jeszcze jedna rzecz, która mnie wtedy do Jana Olszewskiego bardzo zbliżała - wywodził się z kolejarskiej rodziny, a ja od najmłodszych lat kochałem kolej, a bycie kolejarem było moim pierwszym zawodowym marzeniem. Jan Olszewski urodził się w 1930 r., podobnie jak drugi mój wielki autorytet pułkownik (pośmiertnie awansowany do stopnia generała) Ryszard Kukliński... A także, co ciekawe, mieszkająca po sąsiedzku p. dr Krystyna Romaniuk, której zawdzięczam to, że zostałem radnym miejskim i wszedłem do świata aktywnej polityki.

Dzień urodzenia Jana Olszewskiego natomiast, to 20 sierpnia, tak samo jak Bolesława Prusa, wybitnego polskiego pisarza, którego literatura odbiła się wielkim piętnem na moim życiu. I chyba jest w tym jakaś prawidłowość astrologiczna, bo życie mecenasa Jana Olszewskiego przepełnione było duchem pozytywistycznej postawy - głębokiej racjonalnej refleksji, skrupulatnego zbierania, porządkowania faktów i ostrożnego wyciągania wniosków, a zarazem spokojnej, konsekwentnej codziennej pracy dla dobra ogółu, w której małe, a pozytywne dokonania są równie istotne, jak czyny spektakularne.

„Odziedziczył” też, że pozwolę sobie tak powiedzieć, po Prusie swoją niewątpliwą

wrażliwość lewicową, troskę o codzienny los ludzi pracy, dla których miał, mimo swojego bardzo intelektualnego usposobienia, ogromny szacunek. W jednym z wywiadów telewizyjnych inny, współczesny pisarz, guru lewicy pezetpeerowskiej, Andrzej Szczypiorski, miał wyznać, że bardzo zawiódł się na politykach tzw. lewicy III RP, czy to z SLD czy jej przybudówek, i że nie widzi tam osób mających cokolwiek wspólnego z socjalizmem, a jedynym autentycznym przedstawicielem lewicy, tej mającej solidne korzenie w przedwojennym PPS-ie, jest tylko Jan Olszewski. Znamienne słowa, które z takich, a nie innych ust padły.

Wiele jeszcze można by napisać. Mam nadzieję, że powstanie o osobie tego wybitnego Polaka wnikliwa biografia, bo naprawdę jest o czym pisać. Ja jedynie pozwolę sobie jeszcze tylko przypomnieć pokrótce, że był pierwszym polskim premierem, który wyznaczył jednoznacznie prozachodni, NATO-wski kurs, co było wtedy odważnym krokiem naprzód; był zwolennikiem, by Polska weszła do struktur europejskich przy wsparciu Włoch, co było bardzo ciekawą koncepcją polityczną wobec ślepego wówczas zapatrzenia w Niemcy, tudzież Francję (ale trzeba też zarazem dodać, że miał do Unii Europejskiej zdroworoządkowy stosunek, stwierdzając m.in. „że jest to bardzo

szybki pociąg, który nie wiadomo dokąd jedzie”); był premierem rządu, który wyprowadził z Polski wojska radzieckie, a zarazem wyciągnął państwo z recesji.

Jego rząd wszczął wiele spraw, na których realizację trzeba było niestety, wskutek „lewego czerwcowego”, czekać przez długie lata.

Miało być parę słów, ale nie udało się. O takich ludziach nie można krótko. Jego odejście to dla Polski wielka strata. Ale wierzę głęboko, że jego piękny życiorys będzie też dla Polski wielkim dziedzictwem, z którego będziemy chcieli obficie czerpać.

Cieszę się, że mogłem wejść do polityki, idąc jego tropem. I choć na przestrzeni lat nauczyłem się podążać własną drogą, mieć swój własny pogląd i krytycznie patrzeć również na to, co było dla mnie w młodości wyznacznikiem postępowania, to o tych pierwszych krokach, o politycznej inicjacji nigdy nie zapomnę.

Mogłem zostać przedsiębiorcą lub lekarzem i być bogatym, mogłem zostać podróżnikiem lub pisarzem i być wolnym, a tak jestem politykiem... i nie jestem ani bogaty, ani wolny. Ale nie żałuję... I za to Panu, Panie Janie, Panie Mecenasie, Panie Premierze, dziękuję.

Cześć Twojej Pamięci! Spoczywaj w pokoju.

Michał Krzemkowski, radny Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego
(do druku przygotował „aw”)

Dziękuję Panu radnemu za bardzo osobiste, głębokie, pełne ciepła i szacunku dla Osoby śp. Jana Olszewskiego wspomnienie. Jest taki czas, gdy odchodzi na zawsze Osoba wiele znacząca dla wolnej Polski, patriota całkowicie oddany Ojczyźnie, że wielu chce ją godnie pożegnać. Tak właśnie uczynił Pan Michał Krzemkowski, uznając, iż „Twoja kolej na opinię...”, to nader stosowne miejsce dla oddania holdu wielkiemu Polakowi i patriocie.

Minostaw di'sawski

Firma z wieloletnim doświadczeniem
DOLKOM SP. Z O.O. WE WROCŁAWIU
OGŁASZA NABÓR PRACOWNIKÓW

na stanowiska:

- **MECHANIK**
(warsztatowy, ze ścieżką kariery maszynisty)
- **OPERATOR MASZYN**
(maszyny torowe, koparki dwudrogowe, maszyny CNC)
- **GEODETA**
- **ELEKTRONIK**
- **ELEKTROMONTER**
- **KONTROLER JAKOŚCI**
- **TOROMISTRZ**
- **AUTOMATYK STEROWANIA RUCHEM**
- **MONTER, ELEKTROMONTER SIECI TRAKCYJNEJ**
- **SPAWACZ**

OFERUJEMY

- ścieżki rozwoju zawodowego
- możliwość dofinansowania studiów
- zdobycie doświadczenia zawodowego
- szeroki wachlarz świadczeń socjalnych
- pełną wyzwań pracę w dynamicznie rozwijającej się firmie

DOLKOM
W R O C Ł A W

na stanowiska z uprawnieniami wykonawczymi:

- **INŻYNIER BUDOWNICTWA KOLEJOWEGO**
- **INŻYNIER STEROWANIA RUCHEM KOLEJOWYM**
- **INŻYNIER ELEKTROENERGETYK**
(elektroenergetyka trakcyjna i nietrakcyjna)
- **INŻYNIER BRANŻY TELEKOMUNIKACYJNEJ**
(telekomunikacja kolejowa)

Więcej informacji można uzyskać pod numerem telefonu 697-047-601, pisząc na adres e-mail: dolkom@dolkom.pl lub w siedzibie firmy przy ul. Hubskiej 6 we Wrocławiu.

do grupy mostowej:

- **CIEŚLA SZALUNKOWY**
- **MURARZ-BRUKARZ**
- **BETONIARZ-ZBROJARZ**

Kolej na historię**Początki kolei na świecie (4)**

podroznicy.com

Omówiono już pokrótce kolej w Ameryce Północnej, Afryce, Europie, ale i Ameryka Południowa nie pozostała obojętna wobec rozwoju kolejnictwa. Rozpocznijmy od Argentyny.

Ma ona połączenie z wszystkimi krajami sąsiadującymi. Dawniej były to połączenia pasażerskie, obecnie są to linie służące tylko do przewozu towarów. Jedynym pociągiem jest pociąg kursujący pomiędzy miastami granicznymi Argentyny i Paragwaju. Są jednak prowadzone prace do przywrócenia połączeń pasażerskich.

Większość pociągów kursujących w Argentynie, to pociągi turystyczne. Omówię tylko niektóre z nich. Jednym z nich, chyba najpopularniejszym, jest „Pociąg do chmur”. Trasa wynosi przeszło 200 kilometrów, pokonując kilkadziesiąt mostów, tuneli i wiaduktów. Rozpoczyna swój bieg na wysokości około 1.200 metrów nad poziomem morza, a kończy na wysokości około 4.000 metrów n.p.m. Z okien pociągu można podziwiać przepiękne widoki, nawet kłębiące się chmury na najwyższych odcinkach trasy. Drugim ciekawym pociągiem turystycznym jest pociąg retro, kursujący w Patagonii. Choć trasa wynosi tylko 40 kilometrów, podróż trwa cały dzień, gdyż pociąg ma przystanki, na których przewodnicy omawiają historie zabytków i historie mijanych stacji.

Nie można jednak pominąć działań na rzecz

przywrócenia pociągów dalekobieżnych. Podpisano umowę z Chinami skąd sprowadzono lokomotywy i wagony, zastępując wysłużony dawny tabor. Obecnie większość obsługiwanych tras jest pochodzenia chińskiego.

Największym krajem Ameryki południowej jest Brazylia. Tam pierwszy pociąg uruchomiono w 1845 roku. Dla celów wydobywczych rozpoczęto w XIX wieku budowę pociągów towarowych. Niektóre linie istnieją do dziś, ale służą głównie turystom.

Brazylia, jako kraj największy chce zrealizować połączenia międzynarodowe. Obecnie istniejące są w fatalnym stanie, istnieje potrzeba połączeń z Argentyną, Urugwajem, Paragwajem i Boliwią.

Obecnie w Brazylii kursują dwa pociągi dalekobieżne, jeden z Vitorii do Bela Horizonte. Długość trasy to przeszło 600 kilometrów. Drugi to pociąg z Carajas do Sao Louis. Oba pociągi mają w swoim składzie luksusowe wagony. Istnieje też sieć kolei lokalnych obsługujących niektóre miasta. Podobnie jak w Argentynie kursują, choć nieregularnie pociągi turystyczne.

Następnym krajem, któremu chciałbym poświęcić kilka zdań, to Wenezuela. Kolej w Wenezueli służy głównie do obsługi przewozów towarowych.

Powstawanie linii kolejowych datuje się na połowę XIX wieku. Pomimo faktu, że istnieją plany rewitalizacji linii kolejowych,

z powodu kryzysu i niestabilnej sytuacji trudno powiedzieć, czy to się uda. A przecież to właśnie Wenezuela przodowała w XIX wieku w Ameryce Południowej w budowie linii kolejowych.

Pierwszą z nich była linia łącząca Tucacas z Aroa. Oddano ją do użytku w 1877 roku. Liczyła ona przeszło 150 kilometrów. Później trasę wydłużono do około 240 kilometrów. Upadek linii kolejowych rozpoczął się wraz z rozwojem przemysłu naftowego, który jest głównym filarem gospodarki tego kraju. Nastąpił szybki rozwój transportu drogowego. Linia zaczęła przynosić straty i w związku z tym w 1954 roku podjęto decyzję o jej zamknięciu. Do chwili obecnej istnieją dwie linie obsługujące przewozy pasażerskie. Jedna o długości przeszło 40 km z Caracas do Cua i druga o długości przeszło 60 kilometrów. Poza tym istnieją też koleje metropolitalne obsługujące niektóre z większych miast. W Caracas w roku 2013 oddano do użytku kolej automatyczną o długości 2,1 kilometra.

Jak widzimy rozwój kolejnictwa w Ameryce Południowej pomimo początkowego boomu w XIX wieku, w chwili obecnej został zahamowany.

W następnym artykule omówię inne kraje Ameryki Południowej i Środkowej.

Roman Guzek

Był wnukiem, prawnukiem i synem kolejarza

Jan Olszewski zmarł w wieku 88 lat. Był premierem w latach 1991-1992, obrońcą opozycjonistów w procesach politycznych w okresie PRL, doradcą prezydenta Lecha Kaczyńskiego. Obrońca opozycjonistów w procesach politycznych w okresie PRL.

W roku 2008, podczas XXI Walnego Zebrania Delegatów Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność” w Wieżycy, został uhonorowany odznaką „Zasłużony dla NSZZ Solidarność”. Podczas wręczenia odznaczeń powiedział: „Jestem wnukiem, prawnukiem i synem kolejarza.”

W imieniu Prezydium Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność” wyrazi współczucia Rodzinie i Przyjaciółom śp. Premiera Jana Olszewskiego złożył przewodniczący Rady KSK „Solidarność” Henryk Grymel... czytamy na Facebooku Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność”.

Życzliwi ludziom

Z premierem Janem Olszewskim miałem przyjemność rozmawiać parokrotnie. Były to zawsze pełne sympatii, spokojne, niezbyt długie rozmowy prywatne.

Zdarzyło się jednak, iż wysłany przez redakcję przeprowadzałem wywiad z Panem premierem w czasie, kiedy zaczęto restrukturyzować przedsiębiorstwo PKP. Przytaczam fragment tej rozmowy (publikowanej przed laty w Dwutygodniku):

„Wolna Droga”: *Publikowane w naszej gazecie oświadczenie dotyczące Polskiego Transportu Kolejowego, a w szczególności jego punkt 3. „Ustawa o restrukturyzacji PKP”, wzbudziło niepokój wśród kolejarzy. Ponieważ na oryginale dokumentu widnieje podpis Pana premiera proszę coś na ten*



A. Wiśniewski/SokolArt

temat powiedzieć.

Jan Olszewski: *Ten zapis zawiera możliwości likwidacji struktury, która stała się dla nas jakby strukturą narodową. PKP od momentu narodzin niepodległej Polski w roku 1918, to nie tylko normalny sektor gospodarki, ale w pewnym sensie instytucja narodowa. W okresie międzywojennym PKP stanowiło wizytówkę Polski także na zewnątrz. Jesteśmy do kolei, do samej firmy bardzo przywiązani. Te zapisy w „Oświadczeniu programowym” otwierają drogę do zmiany struktury przedsiębiorstwa i przystosowani go do nowej rzeczywistości. Nie powinno być ono interpretowane jako formuła, która prowadzi do destrukcji systemu transportu, który został stworzony przez wiele lat funkcjonowania struktury PKP.*

Myszę, że działalność PKP ma uzasadnienie przy układzie geograficznym Polski, jako kraju tranzytowego. Z naszego punktu widzenia tranzytu przede wszystkim wschód-zachód, ale też północ-południe.

Mimo budowy autostrad musimy położyć nacisk na utrzymanie i rozbudowę systemu połączeń kolejowych. Bez tego systemu, bez odpowiedniej struktury dostosowanej do warunków europejskich, nie wykorzystamy tej szansy dla kolejnictwa. Ten zapis, o którym mówimy, jest otwarciem drogi do dostosowania się do systemu europejskiego. Trudno sobie wyobrazić jego funkcjonowanie bez przyjęcia pewnych rozstrzygnięć włączających nas

w układ Unii Europejskiej.

Krótko mówiąc, jeśli chcemy wykorzystać wszystkie korzyści z naszego położenia geograficznego, z możliwości tranzytu, to po pierwsze: musimy główny nacisk położyć właśnie na transport kolejowy, a po drugie: musimy dostosować go do wymogów zachodnioeuropejskich.

Przy wyłączonym nagrywaniu rozmawialiśmy również o odwołaniu (na wniosek prezydenta Lecha Wałęsy) w nocnym głosowaniu 5 czerwca 1992 roku, ówczesnego rządu, na czele którego stał premier Jan Olszewski. Obecnie ten haniebny wyczyn znany jest jako „Nocna zmiana”.

Do dzisiaj pamiętam, że Pan Jan Olszewski ze spokojem i godnością komentował całe wydarzenie i niecne zachowanie Wałęsy. A ponieważ rozmowa była „prywatna”, w „Wolnej Drodze” została opublikowana jedynie taka lakoniczna wzmianka na ten temat.

WD: *Z funkcji premiera został Pan odwołany na interwencję prezydenta Wałęsy. Czy kiedykolwiek później Lech Wałęsa rozmawiał z Panem na ten temat?*

Jan Olszewski: *Nie.*

Syn kolejarza

Jan Olszewski dobrze się czuł w gronie kolejarzy. Nigdy nie odmawiał spotkania bądź choćby krótkiej wymiany zdań. W rozmowie z pracownikami PKP, bez względu na zajmowane przez nich stanowisko, był zawsze miły,

uśmiechnięty, rzeczowy. Z równą uwagą słuchał osoby z kolejowej wierchuszki, jak i tych wszystkich, tzw. „zwykłych” pracowników. W moim archiwum fotograficznym zachowało się zdjęcie, które zrobiłem przed laty w Szymankowie, a które teraz z przyjemnością udostępniam. To zdjęcie jest również własnością naszego kolegi Andrzeja Niezgody, dla którego, jak przypuszczam, dziś stanowi ono miłą pamiątkę.

Z godnością

Na koniec cytaty z sejmowego wystąpienia premiera Jana Olszewskiego po obaleniu (zamachu stanu) rządu w roku 1992. Jak można zauważyć niektóre wypowiedzi do

dzis nie straciły z aktualności: (...) Kiedy obejmowałem moją funkcję i wcześniej, po wielokroć wcześniej, wiele miesięcy, może lat, wiedziałem, że przyjdzie nam budować nowy system władzy demokratycznej w Polsce, nowy ustrój, nową III naszą Polską Rzeczpospolitą. (...)

Sądzę, że nie warto tutaj mówić o tym, w jakich warunkach ten rząd działał. Sądzę, że nie warto tutaj mówić o tym, ile jego premier i ministrowie spokojnie znosili potwarzy, pomówień, pogardliwych aluzji – nie ze zwykłej tam prasy brukowej w rodzaju tygodnika „Nie”, tylko z takich pozycji i od takich osób, od których naprawdę było to ciężko znieść, a trudno było takie wypowiedzi zlekceważyć. (...)

W grze jest coś więcej, że w grze jest pewien obraz Polski, jaka ona ma być. Może inaczej – czyja ona ma być. Jest Polska, była Polska przez czterdzieści parę lat – bo to jednak była Polska – własnością pewnej grupy. Własnością z dzierżawy, może nawet raczej przez kogoś nadanej. Po tym myśmy w imię racji, własnych racji politycznych, zgodzili się na pewien stan przejściowy. Na kompromis, na to, że ta Polska jeszcze przez jakiś czas będzie i nasza, i nie całkiem nasza. (...)

Cześć pamięci Premiera Jana Olszewskiego! Wieczny odpoczynek racz mu dać Panie!

Aleksander Wiśniewski

Mebel henrykowski

No i aniśmy się obejrzeni, a tu buch – minęło trzydzieści lat od okrągłego stołu. Ile było płaczu w ówczesnej TVP, że nie ma z kim do niego usiąść. Dziennik Telewizyjny pokazywał ów mebel – dzieło stolarzy z Zakładów Wytwórczych Mebli Artystycznych w Henrykowie, wykonany już w październiku 1988 roku i ronił łzy, że zrobiony i się marnuje. Fachowcy z Henrykowa pracowali ekspresowo - trzy tygodnie, po dwanaście godzin dziennie. Mogło przy nim zasiąść jednocześnie pięćdziesiąt sześć osób. Dziesięć tygodni później, gdy już władza wspólnie z opozycją w Magdalence ustaliła listę gości, to zmontowano go w Pałacu Namiestnikowskim i rozpoczęto rozmowy.

Trwały dwa miesiące i mimo kilku kryzysów jakoś doprowadzono je do końca. Stół do dziś stoi w Pałacu Namiestnikowskim, za szklaną ścianą. Zakładów w Henrykowie dawno nie ma, na ich miejscu postawiono okazały market, więc nowego nie zrobimy. Może warto odkurzyć ten stary? Dziś pewnie przydałby się, chociaż obawiam się, że w przypadku impasu nawet Magdalenka, by nie pomogła. Przedstawiciele władzy pewnie dałoby się jakoś wydelegować, ale gdzie szukać (według ówczesnej stylistyki) tzw. „konstruktywnej opozycji”?

Zamiast „konstruktywnej opozycji” mamy opozycję totalną. Dała swój popis nie tak dawno przed budynkiem TVP. Jak tu gadać z kimś, kto mówi ci w twarz: „Spieprzaj kłamliwa babo obrzydliwa”?

Opozycja jest agresywna, a biedni panowie policjanci jakby lekko bezradni. Tu przypomina mi się pewien obrazek sprzed wielu lat. Stoi sobie na przystanku tramwajowym grupka potencjalnych pasażerów i przytupuje na mrozie. Po chwili zatrzymuje się niedaleko kanciasty ciemnozielony autobus z napisem ZOMO. Wyskakuje z niego biegiem paru panów i zapobiegawczo „rozgrzewa” zmarniętych przy pomocy białych pałek szturmowych, po czym równie szybko odjeżdża. I wszyscy są zadowoleni. Umundurowani, że mają na koncie skuteczną interwencję, a oczekujący na tramwaj, że mogą sobie wpisać do życiorysu epizod o prześladowaniu.

Dziś jest to nie do pomyślenia, policjanci targani sprzecznymi uczuciami boją się interweniować. A nuż ktoś sfilmuje i jak potem kredyt spłacać?

Trzeba starać się wyjść na swoje. Władza podcina skrzydła pracodawcom, więc radzą sobie jak mogą. Pewna ubojnia pod Ostrowią Mazowiecką próbowała nawet wprowadzić w życie odmianę perpetuum mobile, które podobno według fizyki nie istnieje. Próbowali zrobić coś z niczego.

Bo jak nazwać proceder przerabiania na mięso chorych i padłych krów? I jeszcze drogo to sprzedawać. Wprawdzie szybko ministerstwo rolnictwa oświadczyło, że zabezpieczona wołowina nie stwarza zagrożeń biologicznych. W odpowiedzi rzeczniczka KE Anca Paduraru pospieszyła z informacją, że mięso z nielegalnego uboju krów w rzeźni w Polsce

trafiło do czterestu krajów Unii Europejskiej. No proszę, taki incydent, a takie echo. Tak, czy inaczej – psuje wizerunek polskiej żywności.

Na Krakowskim Przedmieściu w Warszawie przed Pałacem Prezydenckim zameldowało się kilka tysięcy rolników z całej Polski. Byli hodowcy, producenci mleka, uprawiający zboże, warzywa i owoce. Ci co żywią i bronią. Zwykle najmniej doceniani i chętnie zapomniani. Przyniesli ze sobą trumnę z napisem „Ś.P. Polskie Rolnictwo A.D. 2019”.

Trudno się nie solidaryzować. Jest źle i wszyscy, to widzą. Winnych, jak zwykle nie ma. Michał Kołodziejczak, lider protestu twierdzi, że odpowiadają za ten stan rzeczy wszystkie partie rządzące Polską od ostatnich trzydziestu lat, łącznie ze związkami i organizacjami rolniczymi. Wszyscy. Czyli nikt.

Co dalej? Pewnie wrócimy do tych starodawnych czasów, gdy ludzie nie mieli strzelb i rzucali kamieniami w dinozaury. A jest nuta nadziei, bo jak twierdzi specjalistka w tej dziedzinie: „Jeśli przez miesiąc, dwa miesiące rzucali tymi kamieniami, to go na tyle osłabili, że mogli go pokonać” (Kopacz, w programie „Fakt Opinie”).

Ale co tam, bawmy się. W jednym z największych polskich portali internetowych, w zakładce „kultura” na pierwszym miejscu zobaczyłem tytuł: „Pierwsza miłość: Czy Radek uwiedzie kolejną dziewczynę?” Oto, czym naprawdę cała Polska żyje...

Krzysztof Wieczorek

Biedroń marketing



Czy ktoś z Szanownych Czytelników był kiedykolwiek na otwartej, dużej imprezie jakiejś znaczącej firmy typu: network marketing? Ja byłem, gdyż w drugiej połowie lat 90-tych (kiedy to właśnie tego rodzaju firmy osiągnęły w naszym kraju szczyt popularności), zostałem zawleczony na jedno z takich spotkań przez moją dobrą znajomą, zafascynowaną taką wówczas nowatorską formą dystrybucji produktów, w tym przypadku bodajże jakichś pachnidła, z tego co pamiętam.

Całość imprezy odbywała się w specjalnie do tego celu wynajętej sali kinowej i wydawała mi się lekko żenująca, niczym polskie komedie romantyczne, regularnie w teje sali wyświetlane. Oto już na samym początku wyskoczył na scenę pewien zniewieściały facecik ze sztucznym uśmiezkiem i z równie sztuczną - a nawet słabo udawaną - euforią w głosie zaczął snuć przed zebranymi, potencjalnymi nabywcami, a zarazem sprzedawcami (taka specyfika systemu network marketing, ale to w tej chwili nieistotne) produktów firmy, wizje szybkiego oraz niezbyt trudnego wzbogacenia się.

Potem było już tylko gorzej, w sensie puszczono filmik, na którym jakieś amerykańskie małżeństwo z Phoenix opowiadało, jak w ciągu jednego kalendarzowego roku, dzięki swojemu udziałowi w owym przedsięwzięciu, z nędzarzy stali się milionerami. Filmik nagrano na tle pięknego domu z pięknym ogrodem, po którym hasała piękna trójka dzieciaków, a na podjeździe stała wypasiona fura, rzecz jasna również piękna. Całość tak nienaturalna oraz beczelnie sztuczna, że aż zbierało na wymioty, ale chyba tylko mi się zbierało, gdyż ludzie siedzący dookoła mieli w oczach autentyczne łzy wzruszenia

zmieszane z podnieceniem.

Na koniec tego dziwnego misterium, inny metroseksualny szaman, ale z identycznie sztucznym uśmiezkiem, nagryzmolił na wielkiej tablicy jakieś wykresy, z których to bezwzględnie wynikało, że jeśli dzisiaj (ale to koniecznie dzisiaj, zaraz, już!) każdy spośród licznie zebranej publiczności wykupi tzw. pakiet startowy i znajdzie pięciu innych chętnych, to za rok też będzie sobie żył, jak ta skądinąd sympatyczna para z Phoenix. Jednym słowem, zaciąg naiwniaków, ale jak przecież wiadomo, tego kwiatu, to pół światu... Tak, wiem, że kontekst przysłowia inny, ale i tak pasuje.

Powodowany dziwnymi, nasilającymi się wraz z wiekiem, skłonnościami autodestrukcyjnymi, postanowiłem obejrzeć całą konwencję założycielską partii Roberta Biedronia, czyli wschodzącej (zresztą już nie po raz pierwszy) gwiazdy polskich środowisk demo-liberalnych.

Ponieważ w niemal każdym moim wcześniejszym artykule wieszczyłem Biedroniowi w miarę spory sukces na naszej scenie politycznej, to i poczułem swoisty, wewnętrzny obowiązek, coby tę konwencję zobaczyć, pomimo, jak już powyżej wspominałem, jednoznacznie toksycznego dla mojego poczucia estetyki oraz resztek inteligencji, przekazu płynącego tam z ust lidera.

Obserwując ów cyrk, słuchając bredni wygadywanych przez pana Roberta, patrząc na tłum w stanie skrajnego uniesienia wypełniający warszawski Torwar, poczułem dokładnie to samo, co czułem te około 20 lat temu, gdy tamci lalusiowaci prorocy z firmy produkującej pachnidła starali się zapędzić, jak największą liczbę baranków do swojej zagrody.

Bajkowy, trochę śmieszny, a trochę straszny, natomiast ekstremalnie sztuczny świat, słany wizją dla przysłowiowego, słynnego już „ciemnego luda”. Nie wiem, czy w ogóle jest sens rozkładać na czynniki pierwsze wszystkie te bzdury, które na Torwarze zostały wypowiedziane. Zrobili to wszak już inni, lepsi ode mnie i co charakterystyczne, głosy politowania pobrzmiwały na całej linii - od Lisa po Ziemkiewicza - że tak to ujmę.

W komentarzach wprawnych, zawodowych publicystów, ja jako amator (i być może właśnie dlatego, że nim jestem), widzę jednak jeden zasadniczy błąd. Otóż profesjonaliści ci krytykują projekt Biedronia z merytorycznego punktu widzenia, wyliczają nierealny pułap kosztów jego reform, wskazują na niezgodność z Konstytucją niektórych z nich, etc. A przecież zupełnie nie o to chodzi ani tym tysiącom bezpośrednich uczestników konwencji założycielskiej partii „Wiosna”, ani, jak przynajmniej głoszą pierwsze sondaże, ponad dwóm milionom naszych rodaków, którzy deklarują swój przyszły głos oddany na to ugrupowanie w nadchodzących wyborach. Sieroty po skompromitowanym Palikocie, pozostające od ponad trzech lat w uśpieniu, oto mają swojego nowego lidera i zupełnie nie jest ważne, czy jakieś tam głupie liczby się dodają, czy nie. Istotne za to, że taki lider znowu się pojawił, czy wręcz objawił i poprowadzi ich do świetlanej przyszłości, więc nie zwracajcie im teraz głowy absurdalnością jego pomysłów w aspektach budżetowych, czy prawnych, gdyż tu emocje są ważne, a nie złotówki, czy nawet KONS-TY-TUC-JA! O to i tylko o to tutaj biega, więc wasze fachowe rozprawy zdadzą się psu na budę, panie (na przykład) Semka. Business is business, produkt to produkt, a do masowego sprzedania go potrzebne jest odpowiednie wygenerowanie równie masowego nań popytu. Produktem może być pachnidło, a może być i taka, czy inna idea. Metody marketingowe dotyczące jednego i drugiego wyrobu w tajemniczy sposób zdają się być mocno zbliżone, a mentalni czarodzieje od zawsze są tak samo sztuczni oraz pełni frazesów, które też od zawsze sprzedają z tym głupkowatym uśmiezkiem na ustach, czy to 20 lat temu w sali kinowej, czy kilkanaście dni temu na Torwarze.

Marian Rajewski

Kolej na muzykę...

Krzysztof Wieczorek

**„Galactica” - Lebowski
(2019)**

Zaczął się w pewien piątkowy wieczór, gdy miałem przyjemność odwiedzić studio koncertowe Polskiego Radia PiK w Bydgoszczy. Wystąpił tam artrockowy zespół ze Szczecina, ukrywający się pod nieco intrygującą nazwą Lebowski. Muzyka wyjątkowo przypadła mi do gustu. Często w tekstach promocyjnych zespołu pojawia się określenie „muzyka do nieistniejącego filmu”. Zaprezentowana twórczość w istocie miała wymiar ilustracyjny i pozwalała na podróż wyobraźni w odległe rejony czasu i przestrzeni.

W strukturę muzyki wpleciono krótkie fragmenty monologów i dialogów, zaczerpniętych z kilku polskich filmów. Pojawiające się głosy Tadeusza Łomnickiego, Zdzisława Maklakiewicza, Zbigniewa Cybulskiego, Romana Kłosowskiego i innych sprawiły, że muzyka zyskała dodatkowy wymiar, zrozumiały jedynie polskiemu słuchaczowi.

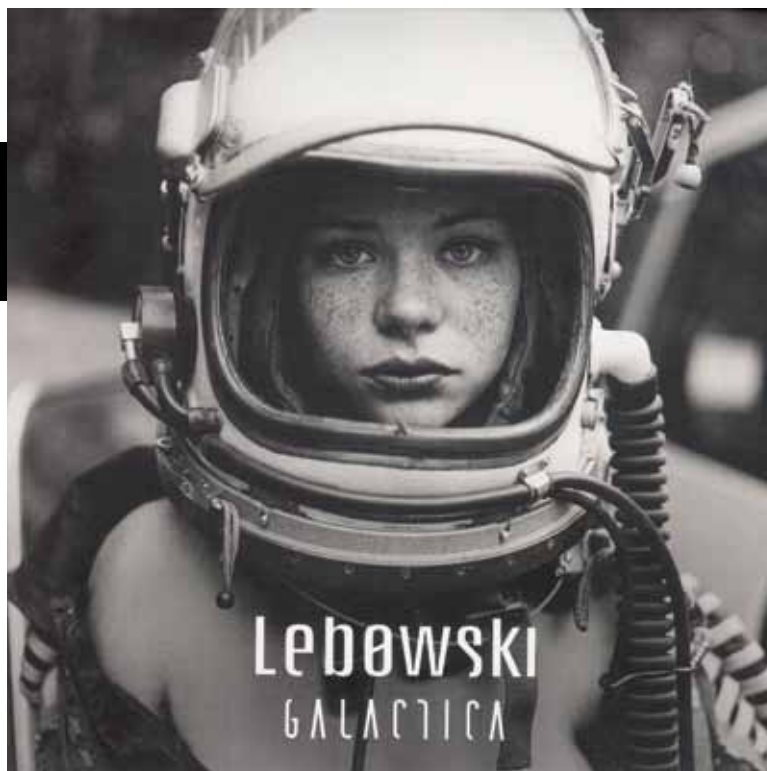
Kompozycje z koncertu wypełniły również debiutancką płytę zespołu, zatytułowaną nie bez powodu „Cinematic”, z góry niejako podkreślając związek muzyki z filmem.

Płyta powstawała dość długo. Przygotowali ją sami, ucząc się po drodze tajników studyjnego rzemiosła. Pomysł wykorzystania kwestii z filmów okazał się na rodzimej scenie muzycznej bodaj pionierski. Muzyka nadała im zupełnie nowy, nie odkryty wcześniej kontekst i nowe znaczenia.

Po siedmioletniej przerwie zespół przypomniał o sobie ponownie. W czerwcu 2017 roku ukazał się album koncertowy „Lebowski plays Lebowski”, zapowiadający nową płytę studyjną.

Wreszcie słowo stało się ciałem i do sklepów trafiła „Galactica”. Warto było czekać. Prawdziwi artyści zabierają głos jedynie wówczas, gdy chcą przekazać coś ważnego.

„Galactica” okazała się powrotem do stylistyki debiutu. Mimo to nie jest wtórna. Ponownie mamy tu syntezę rocka progresywnego w najlepszym wydaniu i muzyki filmowej. Nie ma fajerwerków instrumentalnych i popisów technicznych. Utwory są dokładnie



przemyślane i przynoszą jedynie te dźwięki, które są niezbędne.

Zespół tym razem zrezygnował z monologów zaczerpniętych z filmów, jednak w warstwie muzycznej nadal pozostał w wypracowanej przez siebie stylistycznej niszy. Otrzymaliśmy muzykę instrumentalną, nie wymagającą żadnego słownego komentarza, lecz mimo to wypełnioną treścią, która pozwala na swobodną interpretację.

Pewną podpowiedzią mogą być intrygujące jednozdaniowe poetyckie komentarze do kilku utworów, zawarte w dołączonej do płyty książeczce. Zaczerpnięte zostały z dzieła Fraza Kafki „Aforizmy Zürau”, będącego zbiorem refleksji na tematy metafizyczne, zainspirowanych filozofią Schopenhauera.

W przeciwieństwie do poprzedniego studyjnego albumu treści słownej jest tu niewiele, lecz ma ona swój ciężar gatunkowy. Na okładce widzimy intrygujący portret dziewczyny odzianej w kombinezon lotniczy. Skojarzenia mogą być różne – wyprawa do innego świata, bądź jakaś forma alienacji. Oba tropy doskonale wpisują się w klimat muzyki i bez trudu dają się rozwinąć w wyobraźni słuchającego. Muzyka pobudza wyobraźnię, pozwalając myślom na swobodną podróż. Sama podpowiada obrazy. Czasem zaskakujące zwroty sprawiają, że fabuła układa się nieprzewidywalnie, zawsze jednak ilustruje film, do którego chce się powracać. Nie chcę analizować poszczególnych utwo-

rów, nie mam zamiaru odbierać przyjemności słuchającym. Warto zwrócić uwagę na te kompozycje, w których pojawiła się świetnie wkomponowany w muzykę flugelhorn. Poprowadzona linia melodyczna nadaje muzyce wyjątkowego ciepła i lekkości. Całość jednak osadzona jest na mocnych podstawach i próżno tu szukać przesłodzonych brzmień i łkającej gitary. Marcin Grzegorzczak demonstruje kapitalne wycucie frazy i nastroju, dając z Marcinem Łuczajem przykład idealnego porozumienia.

Mamy tu do czynienia z przemyślaną strukturą, która mimo niespiesznego tempa nie nuży ani przez chwilę, dając poczucie obcowania z czymś wyjątkowym. Każdy szczegół został przemyślany i dopracowany. Czuć w niej przestrzeń i delikatność, choć nie brak też mocniejszych akcentów.

Album zyskuje z każdym przesłuchaniem i sprawia, że chce się do niego wracać. To doskonała muzyka, nie tylko na tę porę roku. Trzeba jeszcze dodać, że Lebowski, to: Marcin Łuczaj (p, synth), Marcin Grzegorzczak (g), Ryszard Łabul (b) oraz Krzysztof Pakuła (dr). Dwaj pierwsi odpowiedzialni są za całą muzykę, choć niewątpliwie swój udział w efekcie końcowym mają wszyscy członkowie zespołu, a także zaproszeni goście. Dzięki nim muzykę wzbogaciła mandolina, kontrabas, klarnet i wspomniany wcześniej flugelhorn. Brzmi naprawdę świetnie. Warto posłuchać.

(MAT)

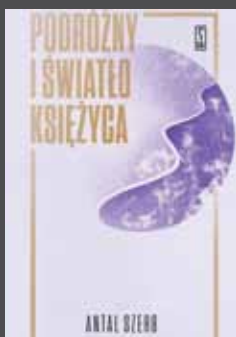
Maria Rotkiewicz
„Halina Konopacka.
Z radości życia”
Wydawnictwo Bosz
2018



Prosto z półki...

Nareszcie jest! Pierwsza tak obszerna rozprawa i w ogóle pierwsza książka o Halinie Konopackiej, lekkoatletce i zdobywczyni pierwszego złotego medalu w historii polskich startów olimpijskich w Amsterdamie w 1928 roku w konkurencji rzutu dyskiem. Wydany przez znanego z albumowych publikacji Bosza i Polski Komitet Olimpijski tom zawiera nie tylko biografię sportsmenki, także wiele rarytasów, choćby nigdy niepublikowane (przynajmniej w szerokim obiegu w ostatnich latach) zdjęcia z Amsterdamu, ale też wielu innych wydarzeń (także towarzyskich), w których brała udział Halina Konopacka oraz jej wiersze, które pisała pod okiem Skamandrytów przyjaźniac się m.in. z Kazimierzem Wierzyńskim i Jarosławem Iwaszkiewiczem. Jej sportowa kariera była prawdziwie imponująca. W dwudziestoleciu międzywojennym rzucała oszczepem, dyskiem, pchała kulą, uprawiała pięciobój, skok wzwyż i w każdej z dziedzin osiągała wymierne sukcesy, choć największym było, rzecz jasna, olimpijskie złoto w 1928 roku za rzut dyskiem, który ostatniego dnia lipca posłała na odległość 39,62 metrów. Ironią losu był fakt, że złoto stało się leitmotywem jej życia, bo kiedy wybuchła II wojna światowa wraz z mężem, dyplomatą i piśmudczykiem, Ignacym Matuszewskim, wywoziła z Polski należące do Banku Polskiego złoto, by uchronić je przed niemiecką grabieżą. Po wojnie wspierała wysiłki sportowców, malowała. W książce Maria Rotkiewicz, może chwilami w zbyt sentymentalnym stylu, przybliży niezwykłą biografię Haliny Konopackiej.

Antal Szerb
„Podróżny i światło
księżycy”
Państwowy Instytut
Wydawniczy
2018



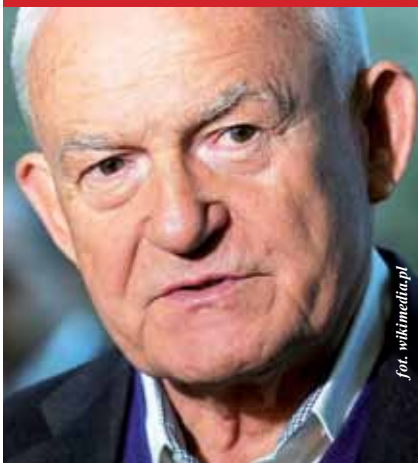
PIW przypomina sylwetkę mniej znanego, ale niezwykłego pisarza Antala Szerba, który zginął zamordowany w 1945 roku w obozie na terenie rodzimych Węgier. Po odkrywaniu w Polsce prozy Sándora Máraia, następnie Pétera Esterházy'ego, ale też Frigyesa Karinthy'ego, Györgya Spiró, ostatnio Lászla Krasznahorkaia, Pétera Nádasza kolej na wciąż wartych poznania pisarzy. Spora w tym zasługa genialnych polskich tłumaczy, którzy sporządzają niezwykle przekłady z węgierskiego, jak Teresa Worowska, Elżbieta Sobolewska, Irena Makarewicz, Feliks Netz. PIW wznawia książkę „Podróżny i światło księżycy”, którą spolszczył niegdyś znakomicie Jan Zimierski (a dziś posłowie napisała Teresa Worowska). Powieść Antala Szerba, to pozornie historia podróży poślubnej, w jakiej jest główny bohater, ale szybko przekonujemy się, że to jedynie punkt wyjścia dla rozważań o tym, czego naprawdę pragniemy. Podróże nie tylko kształcą, uruchamiają wspomnienia, skłaniają do tego, by porzucić tradycyjny rytm życia. Genialna proza autora, o którym powinno mówić się znacznie więcej.

Iwona Chmielewska
„Dwoje ludzi”
Wydawnictwo Media
Rodzina



W Korei Południowej polska ilustratorka i pisarka ma status absolutnej mega gwiazdy (a nawet swój fanklub), a jej książki ukazują się często najpierw w Azji. Jest dwukrotną laureatką niezwykle prestiżowej Bologna Ragazzi Award na targach książki dla dzieci w Bolonii. Torunianka słynie z tworzenia tzw. picture book, czyli książek, które są jednocześnie do czytania i do oglądania. Jest w równym stopniu ich autorką, co ilustratorką, a charakterystyczna kreska Iwony Chmielewskiej jest rozpoznawalna na całym świecie. W Polsce ukazały się jej najważniejsze książki, a do najbardziej poruszających należy „Dwoje ludzi” rozpoczynająca się od słów: „Gdy dwoje ludzi żyje razem,/to jest im łatwiej, bo są razem,/i jest im trudniej, bo są razem”. Na ilustracjach natomiast dostrzeżemy wizje wspólnej egzystencji, czyli choćby połączone w jedno ubranie rękawy damskiego kostiumu i męskiego garnituru. Później nieprzystające, ale jednak ciekawe, barwne, trwałe. Są w książce porównania do masztu i żagla, kwiatu i łądy, dnia i nocy, bo tym staje się dwoje ludzi – uzupełniającymi się elementami. Jeden bez drugiego nie może istnieć. Album można sprawić zarówno dzieciom, aby mądrze uczyć ich o rzeczach najważniejszych, ale też dorosłym, bo słowa i ilustracje Chmielewskiej silnie poruszają czułą strunę

Tako rzecze...



Leszek Miller, b. premier RP:

„Nie jestem dinozaurem,
bo jestem za mały.”

Z życia wzięte



Co?! Nie dowieźli kamieni?!

Memologia stosowana



HALO, TU REDAKCJA od poniedziałku do piątku w godzinach 8.00- 14.00

„WOLNA DROGA”

Telefonować może każdy i mówić o wszystkim

Do dyspozycji Państwa są telefony: kolejowy (971) 71 74 666, miejski (71) 71 74 666

„Za żałobę narodową w Walentynki, serdecznie podziękujemy! Przy urnie wyborczej” napisał pewien działacz świętokrzyskiej PO oburzony faktem, że żałoba po śmierci premiera Jana Olszewskiego zepsuje mu „walentynkową” radość. Głupi, czy o drogę pyta?

...

„Szalony Stefan” - poseł Stefan Niesiołowski, jak donoszą media, zabawiał się z prostytutkami. Pomijam wątek korupcyjny, ale starszy pan, poseł na Sejm RP, jednak powinien zachowywać się przyzwoicie.

...

Przyznam, że setnie ubawił mnie felieton redaktora Lisowskiego. No trafione w punkt! Debaty o szacunku dla munduru kolejarza, w której biorą udział prelegenci... bez mundurów! No szacunek!

...

Prezydent stolicy Trzaskowski pochwalił się w mediach społecznościowych rozstrzygnięciem przetargu na zakup 213 nowych tramwajów dla Warszawy. Zdumienie budzi fakt, że przetarg wygrała koreańska firma Hyundai Rotem Company, a nie Pesa - polska firma z Bydgoszczy, także biorąca udział w przetargu.

...

Muszę szczerze przyznać, gdy zobaczyłem w „Wolnej Drodze” zdjęcia budynków na stacji Sobótka, czy Kobierzyce, to się załamałem. Pamiętam, jak jeździłem z tatą do Sobótki, jeszcze ciuchciajką. Może powoli się jechało, ale jak przyjemnie! I to niedaleko od Wrocławia przecież. A teraz, taka ruina! Wstyd!

Opinie wyrażone przez czytelników nie zawsze są zgodne z opiniami redakcji.

Cezarego Krysztopy rysunkowy komentarz...



poza koleją

KRZYŻÓWKA

04/19

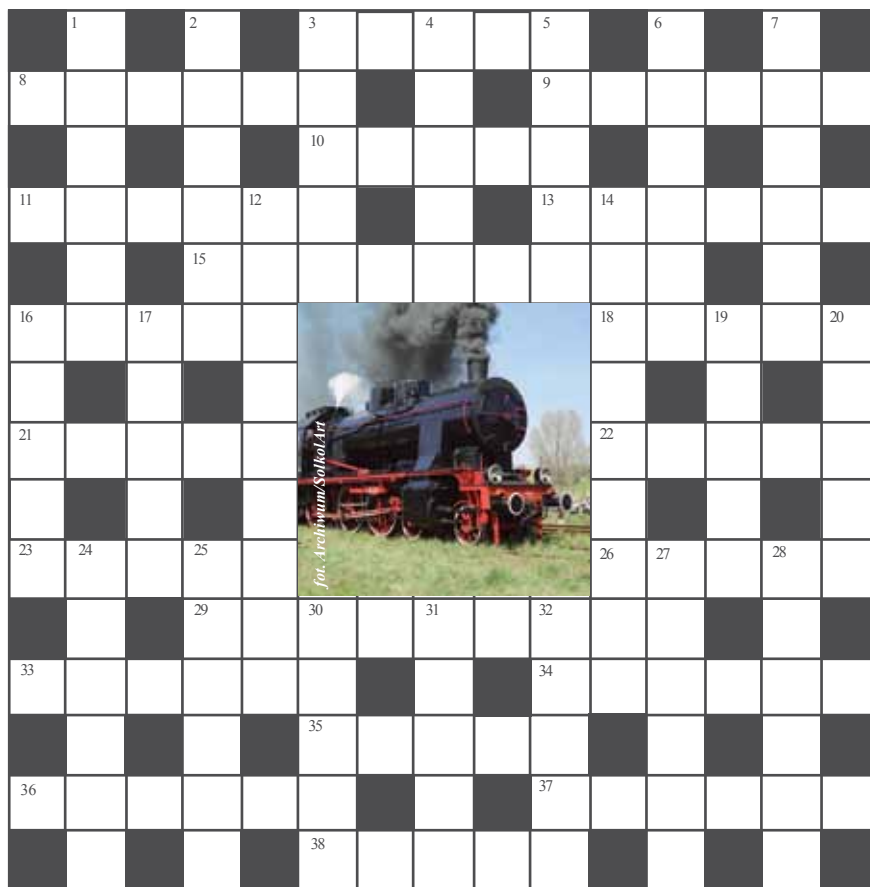
Poziomo:

- 3) zgromadzenie biskupów
- 8) anegdota, żart
- 9) stolica Armenii
- 10) odpowiedź
- 11) zwrot, wolta
- 13) powieść Dostojewskiego
- 15) typ, rodzaj
- 16) państwo w Afryce
- 18) kanna, oreas
- 21) mieszek
- 22) muza z kitarą
- 23) Finlandia dla Fina
- 26) miasto i port w Szwecji
- 29) polska królowa bieżni
- 33) brzemień, niewola
- 34) rodzaj dźwięni
- 35) jakobinka
- 36) majątek
- 37) imię żeńskie
- 38) rusalka, syrena

Pionowo:

- 1) naszymnik
- 2) zanieczyszczenia
- 3) boks lub szermierka
- 4) krawędź
- 5) obsługiwany przez kelnera
- 6) składa się z odcinków
- 7) La
- 12) barbarzyństwo
- 14) nauka o żywieniu człowieka
- 16) kszyc
- 17) firmament
- 19) kochanek, adorator
- 20) kwieczoł
- 24) jej atrybutem cyrkiel
- 25) Dolna w Beskidzie Wyspowym
- 27) pustynia w Afryce
- 28) pokutnik
- 30) epoka starszego trzeciorzędu
- 31) jams
- 32) elokwencja

(mirelis)



Rozwiązanie krzyżówki – z dopiskiem Nr 04/19 – należy przestać do dnia 15 marca 2019 r. (decyduje data stempla pocztowego) na adres redakcji. Spośród prawidłowych rozwiązań wylosowana zostanie nagroda – niespodzianka.

Rozwiązanie krzyżówki nr 02/19

Poziomo: antyk, goniec, lirmik, aorta, benzen, rabata, bliźniaki, Danae, welon, tupet, farsz, kolor, rampa, tachometr, brutto, rakarz, Hanna, obuwie, tantal, netto.

Pionowo: domena, liczba, acani, taran, Klara, grabie, piętno, elektorat, akwaforta, dotyk, Nepal, larum, nazwa, otręby, Ottawa, arkana, parkan, Cohen, ornat, Erato.

Nagrodę za prawidłowe rozwiązanie – ufundowaną przez Fundację Grupy PKP – wylosowała Pani Katarzyna Wiszniewska ze Szczecina.

WOLNA DROGA

www.wolnadroga.pl

Adres Redakcji:

50-525 Wrocław, ul. Joannitów 13
tel. kol. (971) 71-74-666
tel. poczt. (71) 71-74-666
fax kol. (971) 71-71-511
fax poczt. (71) 71-71-511
e-mail: redakcja@wolnadroga.pl

Redaktor naczelny:

Miroslaw Lisowski

Redaguje zespół:

Zygmunt Sobolewski (zastępca redaktora naczelnego), Aleksander Wiśniewski, Adam Dyląg, Zbigniew Wolny, Krzysztof Wieczorek,

Przemysław Noworzyń.

Współpraca: Bolesław Cienki, Roman Guzek, Marian Rajewski, Piotr Świętecki, Magdalena Taliak, Mateusz Wajcha, August Wnęk, Walenty Wrzos.
Sekretarz redakcji: Paulina Długosz

Rada Programowa: Henryk Grymel (przewodniczący), Katarzyna Wieczorek, Zbigniew Gadzicki, Henryk Sikora.

Skład:

„Solkol Art” tel. 601-870-077
e-mail: grafika@wolnadroga.pl
www.solkolart.pl

Druk:

Drukarnia Kolejowa Kraków Sp. z o.o.
32-086 Węgrzce, ul Forteczna 20A
biuro@drukkol.pl

Wydawca:

„SOLKOL” Sp. z o.o.
50-525 Wrocław, ul. Joannitów 13,
tel. 71-71-74-666

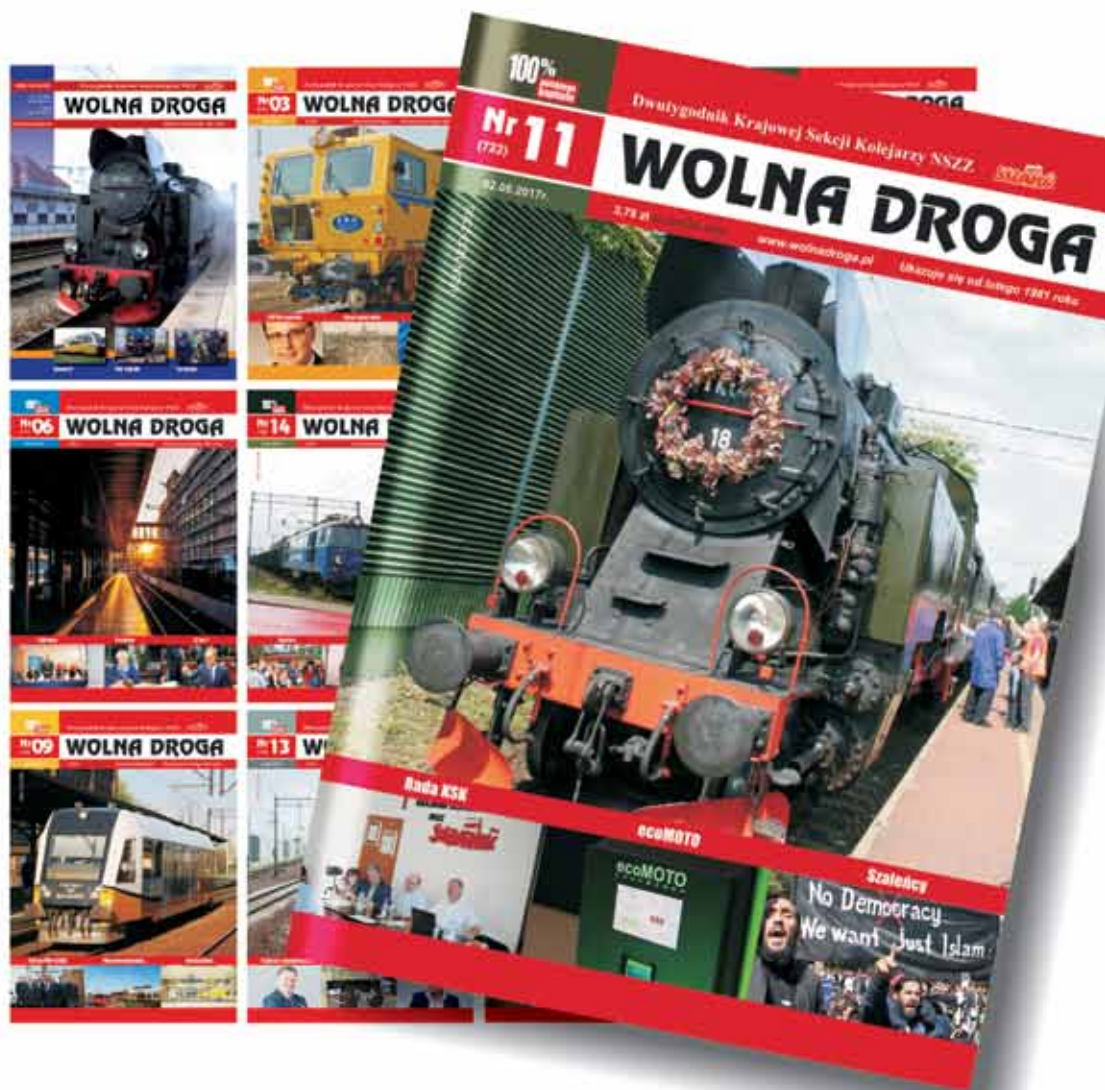
Prezes Zarządu:

Miroslaw Lisowski

Redakcja nie odpowiada za treść zamieszczanych reklam. Redakcja zastrzega sobie prawo zmiany tytułów oraz skracania tekstów. Materiałów niezamówionych Redakcja nie zwraca.

kolejowe okno na świat

WOLNA DROGA



Twoja droga... Twój świat...

Prenumerata

Telefon: 71-71-74-666
Faks: 71-71-71-511
e-mail: redakcja@wolnadroga.pl
[http:// \(zakładka: „Prenumerata”\)](http://zakladka:„Prenumerata”)

Reklama

- wydanie gazetowe
- portal: www.wolnadroga.pl
Faks: 71-717-15-11
e-mail: reklama@wolnadroga.pl
[http:// \(zakładka: „Reklama”\)](http://zakladka:„Reklama”)

wyżywienie
HB

FERIE ZIMOWE w górach

NATURAtour

WCZASY ZIMOWE

7 DNI, WYŻWIENIE HB, OFERTA OBOWIĄDUJE W TERMINIE: 13.01 - 17.02.2019

"HALNY" KARPACZ - 630zł/os. | "STOKROTKA" KARPACZ - 700zł/os.

POBYTY ZIMOWE

1 DOBA - DOWOLNA ILOŚĆ DNI, WYŻWIENIE HB

"SIWARNA" KOŚCIELISKO - 105 zł/doba/os. | "KOLEJARZ" ZAKOPANE - 119 zł/doba/os.

OFERTA OBOWIĄDUJE W TERMINIE: 03.01 - 24.02.2019 | 20.01 - 24.02.2019

www.naturatour.pl