

STACJA MUZEUM

Rola samorządu w rozwoju komunikacji na przykładzie
Sochaczewskiej Kolei Sejmikowej
oraz Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej
w 100-lecie odzyskania niepodległości Polski
oraz 20-lecie Samorządu Województwa Mazowieckiego



Materiały z konferencji
6 listopada 2017 r.

Stacja Muzeum

Warszawa 2017

STACJA MUZEUM

Rola samorządu w rozwoju komunikacji na przykładzie
Sochaczewskiej Kolei Sejmikowej
oraz Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej
w 100-lecie odzyskania niepodległości Polski
oraz 20-lecie Samorządu Województwa Mazowieckiego

Materiały z konferencji
6 listopada 2017 r.

Stacja Muzeum

Warszawa 2017

Pomysłodawca i promotor konferencji

Walentyna Rakiel-Czarnecka
(Zastępca Dyrektora Stacji Muzeum)

Koordynator projektu

Sławomir Majcher
(Kierownik Działu Ekspozycji i Wystaw Czasowych)

Zespół redakcyjny

Renata Broniek, Maria Fudała, Dominika Leszczyńska, Walentyna Rakiel-Czarnecka

Korekta

Barbara Dybicz

Skład, łamanie i druk

Tomasz Olendzki, Cole-gfx

Wydawca

Stacja Muzeum
ul. Towarowa 3, 00-811 Warszawa
tel. +48 22 620 04 80 wew. 101, 112
e-mail: sekretariat@stacjamuzeum.pl
promocja@stacjamuzeum.pl
www.stacjamuzeum.pl

ISBN: 978-83-945830-3-3

Stacja Muzeum posiada wszelkie prawa autorskie do publikacji.

Na okładce: Pociąg Retro w okolicy Brochowa. Fot. Sebastian Wiśniewski (2017)

Konferencję i wydawnictwo zrealizowano w ramach dofinansowania ze środków budżetu Samorządu Województwa Mazowieckiego projektu pt. „Rola samorządu w rozwoju komunikacji na przykładzie Sochaczewskiej Kolei Sejmikowej oraz Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej w 100-lecie odzyskania niepodległości Polski oraz 20-lecie Samorządu Województwa Mazowieckiego”.

SPIS TREŚCI

Walentyna Rakiel-Czarnecka (Zastępca Dyrektora Stacji Muzeum)	
Od Wydawcy	5
Agnieszka Kuźmińska (Zastępca Dyrektora Departamentu Kultury, Promocji i Turystyki Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego)	
Od Organizatora Stacji Muzeum	7
Dr Ariel Ciechański (Zakład Geografii Miast i Ludności, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN)	
Dzieje rozwoju kolei na tle historycznym, z uwzględnieniem różnic występujących w trzech zaborach	8
Renata Broniek (Kustosz, Stacja Muzeum)	
Rola samorządów terytorialnych w rozwiązywaniu problemów komunikacyjnych w Polsce do roku 1989	13
Łukasz Popowski (Asystent muzealny, Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie)	
Rola samorządu w tworzeniu i funkcjonowaniu Sochaczewskiej Kolei Sejmikowej – zarys historii „wąskotorówki”	17
Michał Panfil (Prezes Zarządu spółki Warszawska Kolej Dojazdowa)	
Krótką historią Elektrycznej Kolei Dojazdowej (obecnie Warszawska Kolej Dojazdowa) i jej regionotwórcze znaczenie oraz współpraca z Samorządem Województwa Mazowieckiego	21
Dariusz Grajda (Członek Zarządu, Dyrektor Handlowy spółki „Koleje Mazowieckie – KM”)	
„Koleje Mazowieckie – KM” w 20-lecie Samorządu Województwa Mazowieckiego	25
Dr Sławomir Stanisław Dębski (Pomorska Szkoła Wyższa w Starogardzie Gdańskim, Towarzystwo Naukowe w Grudziądzu)	
Kształtowanie się samorządu gospodarczego i zawodowego w Polsce i jego rola w rozwiązywaniu problemów komunikacji pomiędzy miejscowościami	27
Bogusław Kowalski (Katedra Logistyki Wyższej Szkoły Bankowej w Bydgoszczy)	
Transport publiczny na Mazowszu, nowe wyzwania dotyczące połączeń kolejowych	33
Piotr Osiecki (Burmistrz Miasta Sochaczew)	
Rola Sochaczewskiej Kolei Sejmikowej w rozwoju miasta i regionu	37
Dr Jan Paweł Piotrowski (Publicysta w branży turystycznej, Stowarzyszenie Wspierania Rozwoju Turystyki)	
Kolej wąskotorowa szansą dla turystyki w powiecie sochaczewskim	39
Muzeum Wisły Środkowej i Ziemi Wyszogrodzkiej	
Znaczenie Sochaczewskiej Kolei Sejmikowej dla Wyszogrodu i okolic	41
Grzegorz Benedykciński (Burmistrz Grodziska Mazowieckiego)	
Rola Warszawskiej Kolei Dojazdowej i przewoźnika „Koleje Mazowieckie – KM” w rozwoju Miasta i Gminy Grodzisk Mazowiecki	43
Artur Tusiński (Burmistrz Podkowy Leśnej)	
Znaczenie ekologicznego środka transportu – Warszawskiej Kolei Dojazdowej dla miasta ogrodu Podkowa Leśna	45
Tomasz Tymofiejewicz (Zastępca Burmistrza Ożarowa Mazowieckiego)	
Współpraca Samorządu Województwa Mazowieckiego z Samorządem Miasta i Gminy Ożarów Mazowiecki w zakresie funkcjonowania systemu „Parkuj i Jedź”	47
Marcin Brzomiński	
Fotorelacja z konferencji	III okładka

PROGRAM KONFERENCJI

Otwarcie konferencji

Joanna Kazimierska – Dyrektor Stacji Muzeum w Warszawie
Bożena Żelazowska – Przewodnicząca Komisji Kultury i Dziedzictwa Narodowego w Sejmiku Województwa Mazowieckiego
Adam Struzik – Marszałek Województwa Mazowieckiego
Krzysztof Mamiński – Prezes PKP S.A.

Panel pt. Dzieje rozwoju kolei od początku po czasy współczesne, ze szczególnym uwzględnieniem historii Sochaczewskiej Kolei Sejmikowej, Warszawskiej Kolei Dojazdowej i spółki „Koleje Mazowieckie – KM”

Moderator: Walentyna Rakiel-Czarnecka
– Zastępca Dyrektora Stacji Muzeum

Paneliści:

1. *Dzieje rozwoju kolei na tle historycznym, z uwzględnieniem różnic występujących w trzech zaborach* – dr Ariel Ciechański
2. *Rola samorządu w utworzeniu i funkcjonowaniu Sochaczewskiej Kolei Sejmikowej, zarys historii „wąskotorówki”* – Łukasz Popowski, Asystent Muzealny w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie
3. *Krótką historią Elektrycznej Kolei Dojazdowej (obecnie Warszawska Kolej Dojazdowa) i jej regionotwórcze znaczenie oraz współpraca z Samorządem Województwa Mazowieckiego* – Michał Panfil, Prezes Zarządu spółki Warszawska Kolej Dojazdowa
4. *„Koleje Mazowieckie – KM” w 20-lecie Samorządu Województwa Mazowieckiego* – Dariusz Grajda, Członek Zarządu, Dyrektor Handlowy spółki „Koleje Mazowieckie – KM”

Panel pt. Kształtowanie się samorządu i jego roli w rozwoju komunikacji ze szczególnym uwzględnieniem województwa mazowieckiego

Moderator: Bożena Żelazowska – Przewodnicząca Komisji Kultury i Dziedzictwa Narodowego w Sejmiku Województwa Mazowieckiego

Paneliści:

1. *Kształtowanie się samorządu w Polsce i jego rola w rozwiązywaniu problemów komunikacji pomiędzy miejscowościami* – dr Sławomir Dębski
2. *Transport publiczny na Mazowszu, nowe wyzwania dotyczące połączeń kolejowych* – Bogusław Kowalski

Panel pt. Przykłady rozwoju gospodarczego miast, gmin i powiatów dzięki komunikacji kolejowej

Moderator: Sławomir Majcher – Kierownik Działu Ekspozycji i Wystaw Czasowych Stacji Muzeum

Paneliści:

1. *Rola Sochaczewskiej Kolei Sejmikowej w rozwoju miasta* – Piotr Osiecki, Burmistrz Sochaczewa
2. *Kolej wąskotorowa szansą dla turystyki w powiecie sochaczewskim* – Jolanta Gonta, Starosta Powiatu Sochaczewskiego
3. *Znaczenie Sochaczewskiej Kolei Sejmikowej dla Wyszogrodu i okolic* – Jan Boszko, Burmistrz Gminy i Miasta Wyszogród
4. *Rola Warszawskiej Kolei Dojazdowej i przewoźnika „Koleje Mazowieckie – KM” w rozwoju Miasta i Gminy Grodzisk Mazowiecki* – Grzegorz Benedykciński, Burmistrz Grodziska Mazowieckiego
5. *Znaczenie ekologicznego środka transportu – Warszawskiej Kolei Dojazdowej – dla Miasta Ogrodu Podkowa Leśna* – Artur Tusiński, Burmistrz Podkowy Leśnej
6. *Współpraca Samorządu Województwa Mazowieckiego z Samorządem Miasta i Gminy Ożarów Mazowiecki w zakresie funkcjonowania systemu „Parkuj i jedź”* – Paweł Kanclerz, Burmistrz Ożarowa Mazowieckiego

Dyskusja

Moderator: Walentyna Rakiel-Czarnecka
– Zastępca Dyrektora Stacji Muzeum
i Sławomir Majcher – Kierownik Działu Ekspozycji i Wystaw Czasowych Stacji Muzeum

Zwiedzanie Stacji Muzeum z przewodnikiem

Na łamach niniejszego wydawnictwa zamieszczamy artykuły dokumentujące wystąpienia prelegentów podczas konferencji, poszerzone o materiały uzupełniające zgodnie z założeniami realizowanego projektu.

Fotorelacja z konferencji znajduje się na III okładce.

Walentyna Rakiel-Czarnecka

Zastępca Dyrektora Stacji Muzeum

OD WYDAWCY

W okresie od września 2017 r. do 31 grudnia 2018 r. w naszej instytucji kultury – Stacji Muzeum (do niedawna Muzeum Kolejnictwa) zaplanowaliśmy realizację projektu pt. „Rola samorządu w rozwoju komunikacji na przykładzie Sochaczewskiej Kolei Sejmikowej oraz Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej – w 100-lecie odzyskania niepodległości Polski oraz 20-lecie Samorządu Województwa Mazowieckiego”. Środki na to przedsięwzięcie pozyskaliśmy od naszego Organizatora – Samorządu Województwa Mazowieckiego.

Wyzaczyliśmy kilka celów, jakie chcemy osiągnąć. Głównym zamierzeniem opisywanego przedsięwzięcia jest uczczenie jubileuszu 100-lecia niepodległości naszej Ojczyzny oraz 20-lecia Samorządu Województwa Mazowieckiego.

Zamierzamy ponadto przypomnieć, że okres dwudziestolecia międzywojennego w Polsce był czasem odradzania się samorządu terytorialnego i budowania jego zrębów na bazie wspólnot lokalnych, funkcjonujących w ramach ówczesnej wspólnoty państwowej. Podstawowym problemem natury legislacyjnej było stworzenie jednolitego porządku prawnego dla samorządów, obowiązującego na całym terytorium II Rzeczypospolitej, które powstało w wyniku połączenia ziem polskich, znajdujących się do 1918 r. we władaniu trzech państw zaborczych. Proces ten był nader żmudny i długotrwały i choć pierwsze zmiany ustrojowe samorządu terytorialnego rozpoczęły się już w listopadzie 1918 r., to zakończenie tej operacji miało miejsce dopiero 23 kwietnia 1935 r., kiedy została uchwalona tzw. Konstytucja kwietniowa.

Pokażemy także, jak ewoluowały poglądy ówczesnych elit politycznych oraz, jaką ich zdaniem rolę powinien odgrywać w odrodzonej Ojczyźnie samorząd terytorialny, z naciskiem na zakres zadań i autonomii, jakie powinien on mieć zagwarantowane. Zachodzące zmiany w podejściu do powyżej sygnalizowanych zagadnień odzwierciedlają ówczesną dynamikę wydarzeń natury politycznej.

Na tym tle zostanie przedstawiony współczesny nam samorząd terytorialny, który zaistniał w pełni w 1998 r. – w czasie rządów premiera Jerzego Buzka. Przywrócił on w ramach tzw. czterech reform – trójstopniowy podział władzy na gminy, powiaty i województwa, ustalając na każdym szczeblu instytucje samorządu terytorialnego.

Planujemy również pokazać, jaką rolę pełnił samorząd terytorialny na danym terenie, wpływając na rozwój komunikacji i transportu, jak też gospodarki oraz zaspokajanie potrzeb mieszkańców.

Punktem odniesienia oraz przykładem zaangażowania tego samorządu w rozwiązywanie problemów lokalnej społeczności jest powstanie i rozwój Sochaczewskiej Kolei Wąskotorowej. Decyzję o jej budowie podjął Sejmik Powiatu Sochaczewskiego 19 kwietnia 1919 r., transport rozpoczął się w 1922 r.

Współczesnym przykładem zaangażowania samorządu terytorialnego w rozwiązywanie problemów komunikacyjnych są przewoźnicy: „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. i Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. Samorząd Mazowsza dzięki tym spółkom realizuje obowiązek organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa.

Projekt Stacji Muzeum składa się z kilku różnych działań. Inauguracją była konferencja, która odbyła się 6 listopada 2017 r. w naszej siedzibie



Fot. Z archiwum Stacji Muzeum

przy ul. Towarowej 3 w Warszawie. Do wygłoszenia 12 prelekcji zaprosiliśmy zarówno naukowców, jak i przedstawicieli Województwa Mazowieckiego oraz samorządów zlokalizowanych wzdłuż trasy przebiegu historycznej kolejki wąskotorowej z Sochaczewa, Warszawskiej Kolei Dojazdowej, spółek przewozowych – Kolei Mazowieckich i WKD.

W konferencji wzięło udział 151 osób. Uczestnikami byli pracownicy wielu instytucji kolejowych na czele z PKP S.A., samorządowych, organizacji pozarządowych, środowisk miłośników kolei itd. Cieszył nas fakt, że na wydarzenie przybyli także uczniowie techników kolejowych z Zespołów Szkół w Teresinie, Tłuszczu i w Warszawie.

Celem konferencji była nie tylko inauguracja całego projektu, ale też zaprezentowanie, na podstawie historii kolei sochaczewskiej, roli samorządu w rozwoju regionu, zaś w przypadku Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej – ukazanie samorządu jako twórcy sprawnych przewoźników kolejowych. Wskazano na ważną funkcję, jaką ci przewoźnicy pełnią dla społeczeństwa – łącznika najmniejszych miejscowości z dużymi miastami i stolicą. Mimo upływu 100 lat – funkcja samorządu nie zmienia się. Cele, jakie ma spełniać transport, cały czas są aktualne.

Fakt, że konferencja odbyła się w listopadzie 2017 r., pozwoliła na zwrócenie uwagi na jubileusze: 100-lecia odzyskania niepodległości oraz 20-lecia samorządu terytorialnego, które będą obchodzone w 2018 r.

W celu udokumentowania i zachowania cennych wiadomości zaprezentowanych podczas konferencji przygotowaliśmy niniejsze wydawnictwo, które zachowa pamięć o wydarzeniu. W ocenie jego uczestników należy je zaliczyć do udanych. Część nakładu przekazemy do bibliotek w miejscowościach, z których przedstawiciele brali udział w konferencji. Wydawnictwo znajdzie się też w naszej bibliotece muzealnej, będzie ponadto dostępne w wersji elektronicznej – na stronie internetowej Stacji Muzeum. Dzięki temu będą mogli skorzystać z niego wszyscy miłośnicy kolejnictwa w Polsce.

Kolejne działania w ramach projektu to organizacja wystawy o Powiatowej Kolei Sochaczewskiej, którą przygotowujemy w naszej filii – Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie. Będzie to ekspozycja o historii i ludziach związanych z tą kolejką, a także o jej znaczeniu dla rozwoju regionu. Wystawa będzie także opowiadała o znaczeniu niepodległości i samorządności.

W ramach projektu powstanie również film dokumentalny oraz reportaż pod roboczym tytułem „Stacja Niepodległość”. Materiały filmowe, wykonywane współcześnie, będą pokazywać wystąpienia uczestników konferencji, zdjęcia z wybranych imprez, odbywających się w ramach projektu, najcenniejsze zbiory Stacji Muzeum w Warszawie oraz Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, dokumentację filmową prezentującą aktualny tabor kolejowy i infrastrukturę Kolei Mazowieckich i WKD. Materiały archiwalne wykorzystane w filmie pomogą zobrazować rozwój

komunikacji kolejowej na Mazowszu na przestrzeni ostatniego stulecia. Na bazie zebranych materiałów powstanie również reportaż o planowanej długości 20 minut, który ukaże przemiany i rozwój komunikacji kolejowej na Mazowszu w okresie ostatnich dwudziestu lat, stymulowany przez Samorząd Województwa oraz miasta, gminy i powiaty naszego województwa.

Na podstawie zgromadzonych informacji i materiałów zostaną przygotowane scenariusze lekcji muzealnych, nawiązujące do idei projektu.

Podsumowaniem projektu będzie debata. Stanie się ona okazją do omówienia działań, jakie w ramach obu jubileuszy podjęły jednostki samorządowe różnych szczebli: Urząd Marszałkowski, gminy i powiaty, oraz przykładów rozwiązywania problemów w zakresie transportu przez Koleje Mazowieckie i Warszawską Kolej Dojazdową.

Ponadto projektowi będzie poświęcone okolicznościowe wydanie biuletynu muzealnego, który jest publikacją periodyczną, ukazującą się od 2012 r.

Cieszymy się, że projekt dzięki swojej wielowątkowości trafi do wielu zróżnicowanych grup odbiorców, do których należą: pracownicy jednostek samorządowych różnych szczebli oraz przewoźników kolejowych, przedstawiciele placówek muzealnych, oświatowych i partnerów – organizacji pożytku publicznego, turyści zwiedzający muzeum, uczestnicy lekcji muzealnych, miłośnicy kolei, historycy i wszyscy zainteresowani przeszłością Polski w ujęciu rozwoju gospodarki i przemian samorządowych.

Z tego powodu realizacja tego projektu jest dla nas ze wszelkich miar bardzo satysfakcjonująca.

Agnieszka Kuźmińska

Zastępca Dyrektora Departamentu Kultury, Promocji i Turystyki
Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego

OD ORGANIZATORA STACJI MUZEUM

Szanowni Państwo,

Powszechnie wiadomo, że rok 2018 jest rokiem jubileuszu odzyskania niepodległości i jest przygotowany bogaty program obchodów tego wydarzenia. Nasze instytucje kultury bardzo aktywnie biorą w tych obchodach udział. Jednocześnie rok 2018 jest także rokiem 20-lecia samorządów wojewódzkich. W 1998 roku przeprowadzono drugą część reformy samorządowej, która zmieniła podział administracyjny Polski i wprowadziła 3-stopniową strukturę podziału terytorialnego. Z dniem 1 stycznia 1999 roku utworzono 16 rządowo-samorządowych województw i 315 samorządowych powiatów. Reforma miała na celu budowę samorządności i usprawnienie działań władz w terenie.

Z dniem 1 stycznia 1999 roku powstały kolejne obok gminy szczeble samorządowe: powiat i województwo. Województwo mazowieckie jest jednym z 16 województw, pod względem liczby ludności jest największym województwem w kraju, mieszka tutaj ponad 5,5 mln osób, obejmuje obszar o powierzchni 35 558,47 km², co stanowi 11,4% powierzchni kraju i też plasuje się na pierwszym miejscu pod względem powierzchni.

Województwo mazowieckie składa się z 37 powiatów i 5 miast na prawach powiatu. Powiaty dzielą się na 314 gmin – 35 miejskich, 50 miejsko-wiejskich i 229 wiejskich.

Czym zajmuje się samorząd województwa, określa art. 14.1. ustawy o samorządzie wojewódzkim.

Samorząd województwa wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami, w szczególności w zakresie:

- 1) edukacji publicznej, w tym szkolnictwa wyższego
- 2) promocji i ochrony zdrowia
- 3) kultury oraz ochrony zabytków i opieki nad zabytkami
- 4) pomocy społecznej
- 4a) wspierania rodziny i systemu pieczy zastępczej
- 5) polityki prorodzinnej
- 6) modernizacji terenów wiejskich
- 7) zagospodarowania przestrzennego
- 8) ochrony środowiska
- 9) gospodarki wodnej, w tym ochrony przeciwpowodziowej, a w szczególności wyposażenia i utrzymania wojewódzkich magazynów przeciw powodziowych
- 10) transportu zbiorowego i dróg publicznych
- 11) kultury fizycznej i turystyki
- 12) ochrony praw konsumentów
- 13) obronności
- 14) bezpieczeństwa publicznego
- 15) przeciwdziałania bezrobociu i aktywizacji lokalnego rynku pracy
- 15a) działalności w zakresie telekomunikacji
- 16) ochrony roszczeń pracowniczych w razie niewypłacalności pracodawcy

Określone ustawowo zadania publiczne samorząd województwa wykonuje w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność. Oprócz tych zadań samorząd dysponuje również mieniem wojewódzkim, a także prowadzi samodzielnie gospodarkę finansową na podstawie uchwalonego budżetu województwa.

Władzami samorządu województwa, czyli organami, są sejmik województwa oraz zarząd województwa. Działalność organów województwa jest jawna. Ograniczenia jawności mogą wynikać wyłącznie z ustaw.

W ustawach mogą być także określone zadania, które samorząd województwa może wykonywać jako zadania z zakresu administracji rządowej. Województwo mazowieckie do tej pory jest wyróżniane za wiele swoich działań w zakresie:

- 1) cyfryzacji:
 - o INTERNET DLA MAZOWSZA
 - o M@ZOWSZANIE
 - o PROJEKT EA – ROZWÓJ ELEKTRONICZNEJ ADMINISTRACJI
 - o PLATFORMA ELEKTRONICZNA ERP (URZĄD MARSZAŁKOWSKI)
 - o PORTAL KORPORACYJNY URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO
 - o E-ZDROWIE DLA MAZOWSZA
 - o REGIONALNA STRATEGIA INNOWACJI
- 2) inwestycji w ochronę zdrowia
- 3) bezpieczeństwa najmłodszych uczestników na drodze poprzez kampanię „Jesteś widoczny, jesteś bezpieczny”

Działalność samorządu województwa charakteryzuje duży udział inwestycji:

- ▶ ze środków własnych oraz z totalizatora sportowego ponad 610 mln zł przeznaczono na budowę, remonty i wyposażenie:
 - 993 szkół i przedszkoli
 - 873 boisk
 - 698 hal i sal sportowych
 - 85 stadionów
 - 58 placów zabaw
 - 50 pływalni
- ▶ ponad 2 mld zł z budżetu Mazowsza przeznaczono na modernizację i przebudowę dróg wojewódzkich
- ▶ rozdysponowano już 12,9 mld zł z funduszy UE, m.in. na:
 - 2600 km dróg
 - 1900 km sieci wodociągowych
 - 2370 sieci kanalizacyjnych
 - 207 oczyszczalni ścieków
 - 24 nowoczesnych targowisk
 - 1140 świetlic wiejskich
 - 500 obiektów sportowych i placów zabaw
 - 225 zrewitalizowanych obiektów

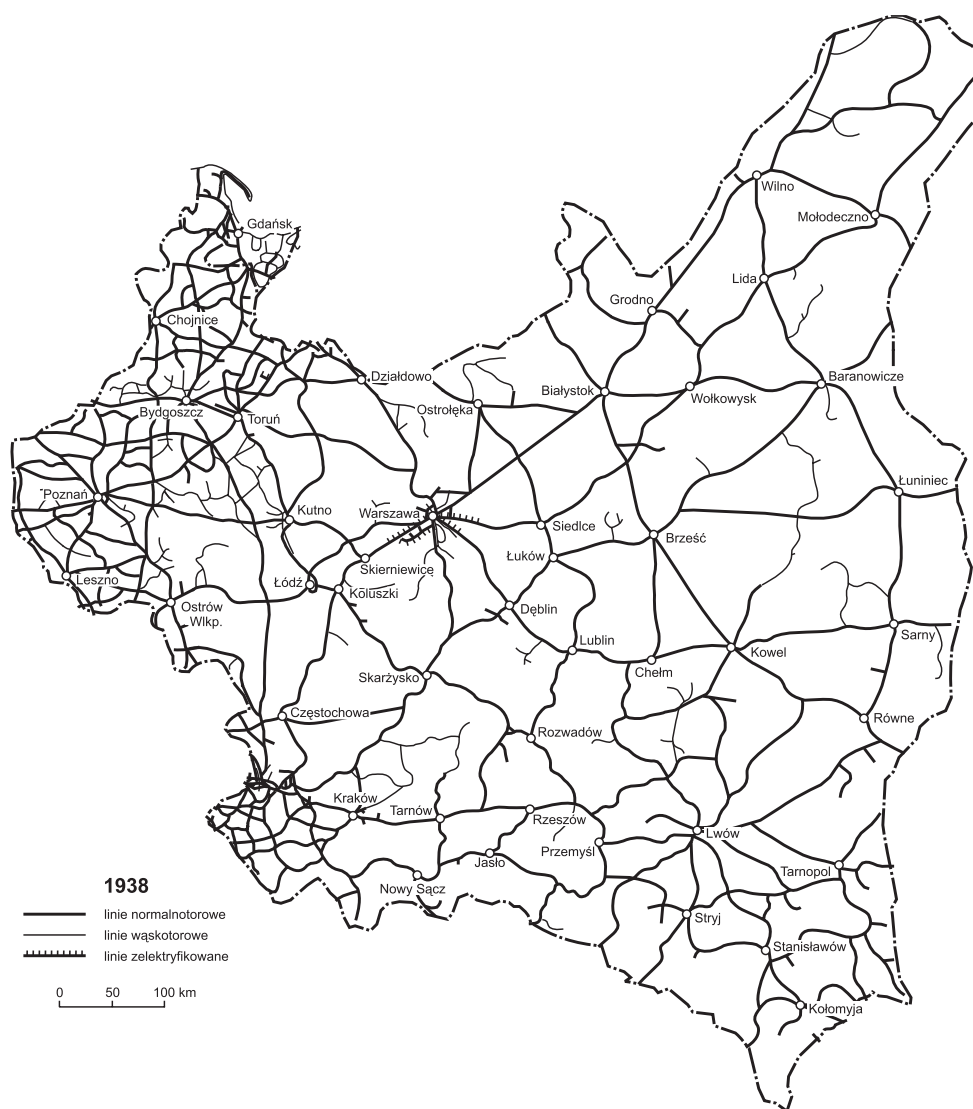
Dr Ariel Ciechański

Zakład Geografii Miast i Ludności

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN

DZIEJE ROZWOJU KOLEI NA TLE HISTORYCZNYM Z UWZGLĘDNIENIEM RÓŻNIC WYSTĘPUJĄCYCH W TRZECH ZABORACH

Omówienie ponad 170 lat rozwoju polskiego kolejnictwa na zaledwie kilku kartach tekstu stanowi duże wyzwanie. Dlatego też warto odesłać czytelnika do istniejącej już literatury przedmiotu, głównie autorstwa geografów transportu. Podwaliny położył tu T. Lijewski [5], tworząc podstawowe źródło wiedzy o chronologii powstawania linii kolejowych w naszym kraju. Obszerna publikacja S. Koziańskiego [3][4] jest jego kontynuacją. Wspólna publikacja T. Lijewskiego i S. Koziańskiego [6] przedstawia chronologię uruchamiania nowych odcinków kolejowych, ale również ich zamykania i fizycznej likwidacji. Z. Taylor [7] uzupełnia tę pozycję o dane z okresu 1995-2002 wraz z określeniem aktualnego stanu zamkniętych i rozebranych odcinków. Omówienia m.in. rozwoju i regresu sieci kolejowej w Polsce podjął się również zespół historyków pod kierownictwem D. Kellera [2]. Pomocniczym źródłem wiedzy są także dwa wydania „Atlasu linii kolejowych Polski” autorstwa R. Stankiewicza i M. Stiasnego [8][9]. Jedynie A. Ciechański [1] kompleksowo zbadał rozwój i regres także sieci kolei przemysłowych.



Ryc. 1. Sieć kolejowa Polski w 1938 r. w ówczesnych granicach państwowych [7].

Kształtowanie się sieci kolejowej pod zaborami

Kolej najszybciej na obecnym terytorium Polski pojawiła się na terenie zaboru pruskiego. Jako pierwsza powstała w latach 1842-46 Kolej Górnośląska łącząca Wrocław z Mysłowicami i przemysłowymi obszarami Górnego Śląska, jak również w późniejszym okresie z projektowaną na terenie austriackim koleją z Wiednia do Krakowa. W 1843 r. powstała Kolej Wrocławsko-Świebodzicka łącząca Wrocław ze Świebodzicami oraz Świdnicą. Kolejne linie powstające na terenie omawianego obszaru miały za zadanie łączyć peryferyjne ośrodki ze stołecznym Berlinem oraz umożliwiać szybką translokację wojsk jak najbliższej granicy z Rosją. Stąd pojawiają się szybko połączenia Berlina ze Szczecinem (1843) oraz z Poznaniem, Gdańskiem i Królewcem (1846-52). Odcinek Poznań – Wrocław (1856) ułatwił pierwszemu z miast wymianę towarową z Górnym Śląskiem. Po 1860 r. nadal dominują w lokalizacji linii kolejowych względy strategiczne i gospodarcze. Gdańsk uzyskuje nowe połączenie ze Szczecinem poprzez Słupsk (1859-70), Poznań zaś z Berlinem oraz Bydgoszczą, Toruniem i Olsztynem (1870-73), a także bezpośrednio z Górnym Śląskiem (1876). Powstaje również w latach 1865-80 dzięki Towarzystwu Kolei Dolnośląsko-Marchijskiej linia Zgorzelec – Jelenia Góra – Wałbrzych – Kłodzko, umożliwiająca dotarcie w rejon Sudetów, którego ośrodki przemysłu włókienniczego i wydobywczego były do tej pory odcięte od połączeń kolejowych. Z czasem zaczynają się odgałęziać od niej boczne linie mające na celu przyłączenie położonych daleko z dala od kolei ośrodków przemysłowych. Ze względu na wagę tzw. Śląskiej Kolei Górskiej i jej głównie południowych odnóg w okresie 1914-39 w większości zelektryfikowano je. Przewozy węgla, a także potrzeba usprawnienia przewozów z portu w Szczecinie sprawiła, że w latach 1871-77 Towarzystwo Kolei Wrocławsko-Świebodzickiej wybudowało linię Jaworzyna Śl. – Głogów – Szczecin. Potrzeba dowozu zboża do bałtyckich portów zaważyła na powstaniu w latach 1866-68 odcinka Elk – Korsze – Królewiec. W 1871 r. przedłużono go z Elku do granicznych Prostek, umożliwiając połączenie z zaborom rosyjskim i szerokotorową Koleją Brzesko-Grajewską. Budowano także odcinki mające na celu ułatwienie dojazdu z centrów miast do położonych z dala od nich stacji kolejowych na liniach głównych – np. Strzelce Kraj. – Strzelce Kraj. Wsch. (1897) czy zelektryfikowana linia Wąbrzeźno – Wąbrzeźno Miasto (1898). Powstały też odcinki mające za zadanie ułatwienie dojazdów nad morze, jak choćby zelektryfikowana linia Koszalin – Mielno – Unieście. Prócz tego, po 1880 r. powstaje wiele lokalnych linii kolejowych, często prywatnych i nierzadko wąskotorowych, których twórcom przyświecał cel powiązania mniejszych ośrodków z kolejami głównymi. W ten sposób zrealizowano m.in. połączenia: Wrocław – Sobótka – Świdnica (1884-98), Opole – Nysa (1887), kolej sowiogórską (1891, 1900-1903), Kościan – Gostyń (1900), Toruń Wsch. – Malbork (1882-83), Inowrocław – Kruszwica (1889) czy Elbląg – Frombork – Braniewo (1899). Walory turystyczne i uzdrowiskowe przyczyniły się do powstania linii Kłodzko – Kudowa Zdr. (1886-1905), Jelenia Góra – Jakuszyce (1888-1902) czy Krosnowice Kł. – Stronie Śl. (1897) [3][4][5][6][7].

Na terenie Górnego Śląska powstała bardzo gęsta sieć linii normalnotorowych umożliwiających zakładom przemysłowym ekspedycję produktów kolejną. W przewozach międzyzakładowych jednak bardziej ekonomiczne były koleje wąskotorowe, mające wystarczające parametry przewozowe, a przy tym charakteryzujące się znacznie mniejszymi kosztami budowy i eksploatacji. Stąd powstała tu w 1854 r. i funkcjonowała długie lata sieć publicznych kolei o szerokości toru 785 mm licząca w szczytowym okresie nawet ponad 200 km. Ten sam prześwit toru miała równolegle rozwijająca się sieć międzymiastowych zelektryfikowanych kolei wąskotorowych (współcześnie tramwajów) wykonujących niemal wyłącznie przewozy pasażerskie [3][4][5][6][7].

W 1904 r. między Pyskowicami a Zabrzem powstały pierwsze linie kolei piaskowych, których wyłącznym powodem powstania była konieczność

dowozu piasku podsadzkiowego do kopalń węgla kamiennego. W omawianym okresie powstaje też wiele kolei wąskotorowych przeznaczonych do obsługi cukrowni, a ich podstawowym zadaniem był dowóz buraków od plantatorów do macierzystych zakładów. Sprzyjało też ich rozwojowi wprowadzenie pruskiej ustawy o kolejkach z 1892 r. Własne koleje tego typu wybudowały m.in. cukrownie w Kruszwicy, Tucznie, Wierzchosławicach, Mątwach, Pelplinie czy Żniniu. Powstałe wówczas koleje cukrownicze na Żutawach, w Opalenicy, Gnieźnie czy Zbiersku stanowiły później podwaliny do wykształcenia się całości sieci kolei użytku publicznego. W zbliżonym czasie powstały też przygraniczne koleje wąskotorowe w Olecku (1911) i Elku (1913) [1][6].

Inaczej rozwijała się kolej na terenie zaboru austriackiego, gdzie o budowie linii decydowały głównie względy strategiczne, zaś gospodarcze w mniejszym stopniu. Duże znaczenie przypisuje się powstaniu odcinków Kraków – Mysłowice (1847) i Trzebinia – Czechowice-Dziedzice (1856) łączących Galicję z zagłębiami węgla kamiennego. Istotne znaczenie posiadały również linie Kraków – Przemyśl – Lwów (1851-61), Przemyśl – Chyrow – Zagórz – Łupków (1872) czy Tarnów – Muszyna (1876). W porównaniu z bogatszymi – Wielkopolską i Śląskiem wybudowano tu niewiele linii lokalnych czy drugorzędnych, takich jak np. Kolej Transwersalna Zwardoń – Sucha Beskidzka – Nowy Sącz – Zagórz (1884), Jasło – Rzeszów (1890), Tarnów – Szczucin (1906) czy wąskotorowe – Łupków – Cisna (1898) oraz Przeworsk – Dynów (1904) [3][4][5][6][7].

Jeszcze gorzej przedstawiał się rozwój sieci kolejowej na terenie zaboru rosyjskiego. Funkcjonująca od 1845 r. m.in. do Skierniewic i Łowicza normalnotorowa Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska (DŻWW) dopiero w 1848 r. po dotarciu do Maczek zyskała duże znaczenie gospodarcze – połączyła Warszawę z uprzemysłowionym Zagłębiem, a przy okazji również z pruskim Śląskiem i austro-węgierskim Krakowem. Kolejnym połączeniem z Prusami była wbudowana w latach 1861-62 Kolej Warszawsko-Bydgoska Łowicz – Aleksandrów Kuj. Zupełnie inny charakter miała budowa Kolei Warszawsko-Petersburskiej Warszawa – Białystok – Grodno (1859-62). Tu na powstaniu zaważyły względy strategiczne, a dokładnie usprawnienie zaopatrzenia twierdz. Podobne względy, ale także i gospodarcze (bardzo dogodne położenie tranzytowe oraz aktywizacja regionów, przez które przebiegała) zadecydowały o powstaniu linii Warszawa – Terespol (1867-71). Podobną (jak wyżej) genezę przypisuje się powstaniu linii Brześć – Białystok – Grajewo (1873) czy Nadwiślańskiej (Chełm – Warszawa – Mława, 1877) łączącej Rosję z bałtyckimi portami Prus.

Ze względów strategicznych dysponowały one jednak torami o rosyjskiej szerokości, stąd konieczność przeładunku na stacjach granicznych. Względy gospodarcze wpłynęły natomiast na powstanie normalnotorowej odnogi Koluźki – Łódź (1866), wiążącej ten prężnie rozwijający się łódzki ośrodek przemysłu lekkiego z DŻWW. Dopiero w 1876 r. powstała tzw. kolej obwodowa w Warszawie łącząca linie normalnotorowe na lewym brzegu Wisły z szerokotorowymi brzegu prawego. Względy gospodarcze niewątpliwie zaważyły o powstaniu szerokotorowej Kolei Iwanogrodzko-Dąbrowskiej (1885) umożliwiającej bezpośrednią komunikację zagłębi Dąbrowskiego i Staropolskiego z Rosją i centrum Polski. Po 1885 r. prócz rzeczonyj kolei powstały także szerokotorowe odcinki, takie jak przykładowo Białystok – Hajnówka – Wołkowyś, Łapy – Ostrołęka, Ostrołęka – Małkinia czy Ostrołęka – Tłuszcz – Piława oraz Siedlce – Czeremcha – Wołkowyś. Były to odcinki w większości przebiegające z dala od większych ośrodków, o których powstaniu przeważały więc głównie względy strategiczne. Przesłanek gospodarczych należy dopatrywać się natomiast w powstaniu szerokotorowej linii Warszawa – Kalisz stanowiącej nie tylko kolejne połączenie Warszawy z Łodzią, ale także z obszarem zaboru pruskiego. Podobne względy zaważyły o powstaniu kolei Kielce – Herby także spajającej obszary dwóch zaborów. Jednocześnie, zwłaszcza w podwarszawskich i podłódzkich miejscowościach rozwijały się sieci kolei wąskotorowych (w przypadku Łodzi

łódzkich Wąskotorowych Elektrycznych Kolei Dojazdowych – łWEKD). Były to zarówno prywatne koleje przeznaczone do użytku publicznego, jak również takie, które wyłącznie przeznaczono do przewozu surowca do cukrowni. Te pierwsze miały ułatwić dojazd mieszkańcom podwarszawskich czy podłódzkich miejscowości do dynamicznie rozwijających się stolic aglomeracji, jak również dowóz produktów prężnie rozwijającego się przemysłu. Te drugie powstawały na zlecenie cukrowni na terenie Kujaw (m.in. Dobrze, Gosławice czy też Brześć Kuj.), Mazowsza (np. Leszno i Ostrowy) oraz Lubelszczyzny i Rostocza (np. Klemensów czy Nieledeu) [1][3][4][5][6][7].

I wojna światowa jako istotny czynnik kształtowania sieci kolejowej

Wybuch I wojny światowej wykazał, iż polityka rozbudowy sieci kolejowej prowadzona na terytorium Polski przez zaborców była zbyt ostrożna. Szczególnie dało się to odczuć na terenie zaboru rosyjskiego, gdzie prowadzona polityka „pustki komunikacyjnej” odbiła się czkawką i ujawniły się dość poważne luki w istniejącej sieci kolejowej. Stąd też pojawiła się konieczność natychmiastowej budowy takich odcinków, jak Suwałki – Olecko, Ostrołęka – Wielbark, Lublin – Rozwadów, Ostrowiec Św. – Sandomierz czy Rejowiec – Zawada – Bełzec i Zawada – Hrubieszów [3][4][5][6][7].

Także działania wojenne przyczyniły się do powstania wielu linii wąskotorowych. Związane jest to z budową z gotowych elementów przez armię pruską setek kilometrów kolei polowych usprawniających obsługę frontu. Taką genezę mają zarówno fragmenty większych sieci kolejowych jak na Kujawach czy też Pomurzu, jak również pojedyncze koleje, jak np. mławska czy rogowska. Także wynikiem działalności armii pruskiej są koleje leśne, np. w Puszczy Kampinoskiej czy Białowieskiej, służące rabunkowej eksploatacji lasów [1][3][4][5][6][7].

Walka o spójność pozaborczej sieci kolejowej w II RP

Omawiając rozwój sieci kolei na terenie obecnej Polski w okresie międzywojennym, należy podkreślić zakrojoną na szeroką skalę elektryfikację linii kolejowych na niemieckim wówczas Dolnym Śląsku. Do wybuchu II wojny światowej zelektryfikowano mającą bardzo trudny profil Śląską Kolej Górską Wrocław – Jelenia Góra – Zgorzelec wraz z większością jej południowych odgałęzień [3][4][5][6][7].

Pojawienie się całkiem nowych granic państwowych spowodowało przecięcie nimi części linii i ich zamknięcie, a niekiedy wręcz rozbiórkę. Z drugiej strony konieczna była budowa nowych odcinków tworzących obejścia węzłów kolejowych odciętych granicami. W przypadku Niemiec jednymi z dłuższych były linie Zabrze Mikulczyce – Tworóg Brynek (ominięcie Tarnowskich Gór) czy Skwierzyna – Krzyż, dublujące odcinki przyznane Polsce. W latach 1924-26 powstał odcinek Brzeźno Człuch. – Wierzchowo umożliwiający ominięcie Chojnic i przejazd między liniami Berlin – Krzyż – Chojnice i Szczecinek – Chojnice. Podobną genezę miała rozbudowa stacji Zbąszynek i budowa łącznic z niej wybiegających, umożliwiających ominięcie Zbąszynia [3][4][5][6][7].

Nieco inaczej kształtowała się sytuacja na terenie odrodzonej Polski. Władze młodego państwa stanęły przed koniecznością scalenia sieci kolejowych należących do tej pory do trzech państw zaborczych. Stąd też wybudowano odcinek Strzałkowo – Kutno (1919-22), znacznie skracający drogę pomiędzy Poznaniem a Warszawą. W latach 30. XX wieku powstały takie ważne odcinki, jak warszawska linia średnicowa czy też Warszawa – Radom i Miechów – Kraków, znacznie skracające drogę do Krakowa. Zbudowano

także objazdy węzłów przyznanych bądź Niemcom, bądź też Wolnemu Miastu Gdańsk, takie jak np. Gdynia – Kokoski (ominięcie Gdańska, 1920-21), Chorzów Stary – Brzeziny Śl. – Piekary Śl. (ominięcie Bytomia, 1925) czy Kalety – Wieluń Podzamcze (1925-27) pomijający Kluczbork. Odciecie Rybnickiego Okręgu Węglowego (ROW) od przejścia granicznego do Czechosłowacji w Chatupkach wymogło wybudowanie odcinków łączących Pawłowice Śl. i Warszowice z Chybiem (1923-25). Znacznie bardziej skomplikowane są przyczyny powstania Magistrali Węglowej Śląsk – Porty (1928-33) łączącej nowymi odcinkami Herby z Gdynią przez Karsznice, Inowrocław, Bydgoszcz, Kościerzynę. Linia ta nie tylko skróciła i uprościła drogę do gdyńskiego portu, ale pozwoliła omijać Gdańsk [3][4][5][6][7].

Względy typowo gospodarcze natomiast spowodowały budowę odcinków Zgierz – Kutno (1925) oraz Kutno – Płock (1922). Powstawały też linie strategiczne, jak np. Puck – Hel (1920-22) przy okazji ułatwiającej dojazd turystów na Mierzeję Helską. Tę ostatnią funkcję miały także odcinki, jak np. Ustroń – Wisła Głębcze (1925-33) czy Chybie – Skoczów (1927). Elektryczna Kolej Dojazdowa Warszawa – Grodzisk Maz. (1927) oraz elektryfikacja linii z Warszawy do Otwocka, Mińska Maz. i Żyrardowa (1936-37) miały natomiast usprawnić transport w strefie podmiejskiej Warszawy [3][4][5][6][7].

Z powodu niedostatku miejsca w przypadku Kresów Wschodnich wspomniemy tylko o inwestycjach realizowanych tutaj w okresie międzywojennym. Miały one zdecydowanie mniejszy zakres niż w reszcie kraju. Z ważniejszych połączeń na Wołyniu zbudowano linię Łuck – Lwów (1928). Na Wileńszczyźnie powstały m.in. odcinki linii kolejowych Łyntupy – Woropajewo (1919), Głębokie – Woropajewo (1919), Woropajewo – Druja (1933). Z istotnych połączeń w należy jeszcze wspomnieć tu linię Porzecze – Druskienniki (1934). Ponadto w 1935 r. doprowadzono do Kut ślepo zakończoną linię z rumuńskiej Wyżnicy (konieczny był tu tranzyt ze Śniatynia przez Rumunię) [9].

Na chwilę trzeba się zatrzymać przy temacie kolei wąskotorowych. Tworzące się po 1918 r. polskie koleje państwowe wykorzystwały jako pretekst, że



Ryc. 2. Elektryfikacja linii kolejowych w obecnych granicach Polski w 1938 r. [7].

część sieci wąskotorowych kolei cukrowniczych rozbudowały obce wojska i uznały je w całości za mienie pozostawione przez okupantów. Do 1930 r. trwała regulacja spraw własnościowych zawłaszczonych przez PKP kolei cukrowniczych. Z drugiej jednak strony PKP przejęło i rozpoczęło eksploatację wielu dawnych wąskotorowych połowych kolei wojskowych (np. koleje mławska, rogowska, knyszyńska czy jędrzejowska). Części tego typu kolei PKP nie przejęło i rozebrało. Tak pozyskany materiał torowy i tabor był tawo i tanio dostępny, dzięki czemu wiele cukrowni rozbudowało, a wręcz wybudowało od podstaw swoje sieci (np. Dobrzelin, Guzów, Mała Wieś, Borowiczki itp.). Znacznie mniejsza była już rola samorządu w budowie kolei wąskotorowych – warto tu wspomnieć choćby o kolei pińczowskiej powstałej w pierwszej połowie lat 20. XX wieku [3][7].

Warto pamiętać, że trwała w okresie dwudziestolecia międzywojennego rozbudowa sieci obecnie uznawanych za tramwajowe. Dotyczyło to zarówno linii na Śląsku i w Zagłębiu Dąbrowskim, jak również działających w regionie łódzkim ŁWEKD.

Sieć kolejowa Polski jako element totalitarnej maszyny wojennej

Wybuch II wojny światowej wyrócił dotychczasowy porządek rzeczy. Wiele przerwanych granicami połączeń przywrócono. ZSRR na okupowanym terytorium przekuł linie na tor szeroki. Warto zaznaczyć, że po zajęciu tych obszarów przez III Rzeszę przywrócono tym odcinkom normalny prześwit toru.

Procesy inwestycyjne prowadzili w tym okresie głównie Niemcy. Wybudowali oni nieliczne odcinki, część na dodatek jedynie w mniejszym (np. Tomaszów Maz. – Radom) lub większym (Miasteczko Śl. – Tarnowskie Góry) stopniu tylko rozpoczynając. Większy nacisk miał natomiast miejsce na modernizację istniejących już ciągów, szczególnie przed wypowiedzeniem wojny ZSRR [3][4][5][6][7].

Drugą falę kształtowania się okupacyjnej sieci kolejowej obserwujemy w końcowym okresie działań wojennych i tuż po ich zakończeniu. W 1944 r. rozpoczął się proces „wyzwalania” Polski przez Armię Czerwoną. W ślad za nią na opuszczone przez Niemców tereny wkraczały tzw. bataliony trofiejne. Dla wielu linii lokalnych, szczególnie na Pomorzu Zachodnim i Środkowym oraz Warmii i Mazurach, ich wejście skończyło się rozbiórką, często bezpowrotną. Ofiarą grabieży stały się również drugie tory linii zlokalizowanych w różnych częściach Polski. W ten sposób m.in. trwale zniknęły one od Korsz przez Elk, Białystok po Czeremchę, z Łukowa przez Lublin do Rozwadowa, na magistrali nadmorskiej czy też między Piłą a Chojnicami. Inne odcinki, jak np. Wrocław – Jaworzyna Śl. czy Głogów – Wrocław, miały więcej szczęścia i zagrabione drugie tory odbudowano w epoce PRL. Ponadto dla ułatwienia wywozu zrabowanego wyposażenia, nie tylko kolejowego, część linii magistralnych całości lub w połowie przekuto na tor szeroki. Likwidacji i wywiezieniu na Wschód uległo także wyposażenie zelektryfikowanej Śląskiej Kolei Górskiej [7].

Inwestycje epoki PRL

Wspomniana wyżej zmiana granic nie tylko spowodowała likwidację sporej liczby linii lokalnych je przekraczających, ale również w pierwszych latach powojennych w kilku miejscach wymogła budowę nowych odcinków przywracających spójność sieci wszędzie tam, gdzie nastąpiła jej defragmentacja. Tak stało się w tzw. worku żytańskim, gdzie linia kolejowa prowadząca wzdłuż Nysy łużyckiej wielokrotnie przecina granicę, tak też konieczne to było

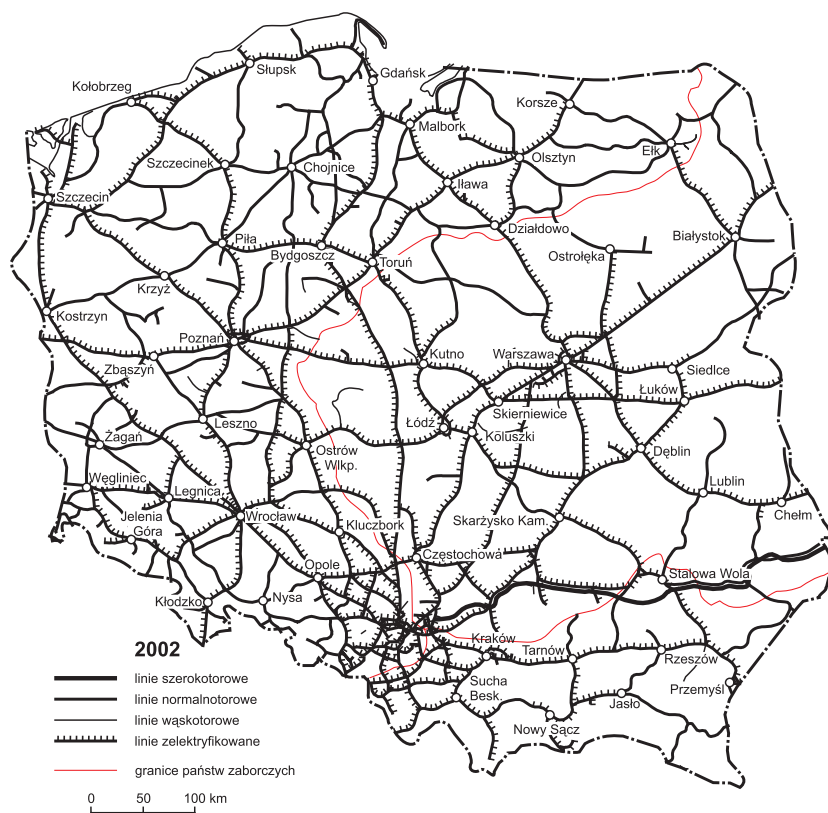
w rejonie Hrebennego (1955), gdzie linie z kierunków Zwierzyńca i Muniny zbiegały się dotychczas w Rawie Ruskiej. Na jeszcze większą skalę miało to miejsce w przypadku linii z Suwałk łączącej się do 1945 r. z magistralą do Warszawy w Grodnie. W jej miejsce w latach 1963-64 uruchomiono nowe połączenie od Kamiennej do Sokółki [3][4][6][7].

Oprócz inwestycji wymuszonych przez zmianę granic podjęto także projekty na znacznie większą skalę, także te zaczęte lub też zaprojektowane przed 1945 r. Należy odnotować dokończenie linii Radom – Tomaszów Maz. (1948-49), realizację odcinka Skierniewice – Łuków (1954), czy też Lubliniec – Rudzieniec Gl. (1952-75) oraz odbudowę nieczynnej od okresu międzywojennego linii Tuszcz – Piława [3][4][6][7].

Omawiając sytuację sieci kolejowej w PRL, należy wspomnieć o kilku sztańdardowych inwestycjach, takich jak Centralna Magistrala Kolejowa (1974-77) i szerokotorowa Linia Hutniczo-Siarkowa (1978-79). Powstała także m.in. linia Piotrków Tryb. – Bełchatów (1977) mająca być w zamysle fragmentem odnogi CMK w kierunku Wrocławia oraz połączenie Stalowej Woli i Rzeszowa (1960-71), a także szereg linii do rodzącego się zagłębia siarkowego (1969-75) [3][4][6][7].

Epoka PRL charakteryzowała się głównie zintensyfikowaną elektryfikacją linii kolejowych (w 1989 r. długość linii zelektryfikowanych przekroczyła 10 000 km). W okresie powojennym przywrócono trakcję elektryczną na większości linii pozbawionych jej przez Armię Czerwoną. Zelektryfikowano także większość linii magistralnych, jak również prowadzących do wielu miejscowości wypoczynkowych (np. Ustka, Szklarska Poręba, Kamień Pom., Krynica, Zakopane itp.). Procesy elektryfikacji linii kolejowych sprzed 1989 r. zakończono w 1994 r. oddaniem do użytku odcinków Elbląg – Olsztyn i Kłodzko – Międzyzlesie [7].

Warto wspomnieć, że na terenie Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego i ROW za sprawą Przedsiębiorstwa Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego nastąpił gwałtowny rozwój kolei piaskowych, w większości zelektryfikowanych napięciem 3kV. Powstały też całkowicie nowe, zelektryfikowane sieci obsługujące górnictwo węgla brunatnego w Zagłębiu Konińskim [1].



Ryc. 3. Sieć kolejowa Polski w 2002 r. na tle granic państw zaborczych [7, zmodyfikowana].

Równoległe do obserwowanych procesów rozwoju odczuwalna była rosnąca zapasność kolei lokalnych i wąskotorowych. Kryzys paliwowy lat 70. na pewien czas wyhamował ten proces. Mimo to zlikwidowano do 1989 r. większość sieci kolei przemysłowych, a koleje wąskotorowe PKP działały w coraz bardziej ograniczonym zakresie. Ostateczny cios funkcjonowaniu kolei wąskotorowych zgodnie z przeznaczeniem zadały reformy społeczno-gospodarcze lat 90.

Wpływ transformacji gospodarczo-ustrojowej na polską sieć kolejową

Przedmiotem rozdziału jest przede wszystkim rozwój sieci kolejowej w Polsce, nie można jednak bezrefleksyjnie przejść nad procesem regresu, który nasilił się szczególnie w okresie transformacji gospodarczo-ustrojowej. Niestety w latach 1990. i 2000. obserwujemy rekordową redukcję sieci połączeń pasażerskich powodującą wizualne „wyrównania dysproporcji” pomiędzy sieciami poszczególnych zaborów. Co istotne, z większości linii zamkniętych w ruchu pasażerskim zniknęły także pociągi towarowe.

Szczególnie negatywne procesy dotknęły tutaj koleje wąskotorowe PKP. W 2001 r. wstrzymano najpierw ruch pasażerski, a następnie towarowy na wszystkich wówczas czynnych kolejach tego typu. Szczęśliwie, dzięki art. 39 ust. 3 i ust. 4 Ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” [10] stało się możliwe nieodpłatne zbywanie nieruchomości PKP na rzecz samorządów terytorialnych. Z takiej możliwości skorzystała część samorządów różnego szczebla, które przejęły ostatecznie blisko 20 kolei wąskotorowych należących dotychczas do PKP. Samorzady eksploatację części z nich powierzyły Stowarzyszeniu Kolejowych Przewozów Lokalnych (SKPL), które na kilku z nich kontynuowało ruch w dotychczasowej postaci. Z perspektywy blisko już 15 lat od rozpoczęcia

procesów komunalizacji kolei wąskotorowych jasnym jest, że formuła eksploatacji ich jako normalnego środka transportu nie sprawdziła się i obecnie mają one tylko funkcję turystyczną. Na dodatek w tym czasie ich długość znacząco spadła.

Inwestycje liniowe początku XXI w.

Wejście Polski do Unii Europejskiej wpłynęło niewątpliwie na powstrzymanie, a niekiedy wręcz odwrócenie niekorzystnych procesów dotyczących infrastruktury kolejowej. Co cieszy, po ponad 10 latach przerwy, powrócono do idei elektryfikacji linii kolejowych. Zelektryfikowano m.in. odcinki: Węglińiec – Bielawa Dolna (2006) czy Międzyzlesie – Granica Państwa (2008). Podobnie zrobiono przy okazji dostosowywania do ruchu pasażerskiego linii prowadzących do lotnisk w Warszawie i Krakowie. W najbliższych latach planowane jest dalsze uzupełnianie sieci linii zelektryfikowanych (np. Węglińiec – Zgorzelec, Ełk – Korsze, Gorzów Wlkp. – Piła itp.).

Warto odnotować, że oprócz odcinków prowadzących do lokalnych portów lotniczych (Goleniów, Świdnik czy Szymany), zaczęły powstawać również łącznice umożliwiające unikanie zmian kierunku trwających nieraz jak na trasie do Zakopanego od blisko 120 lat (Kraków-Płaszów i Sucha Beskidzka) czy od 1945 r. (Czerwieńsk).

Niewątpliwie najbardziej efektywnym zdarzeniem ostatnich lat była budowa, a właściwie odbudowa, Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. W bardziej dalekosiężnych planach uwzględniona jest rozbudowa sieci kolejowej – w tym od wielu lat oczekiwanego skrótu z Krakowa do Zakopanego i Nowego Sącza (linia Podtęże – Piekietko). W sferze planów jest też bezpośrednie połączenie Warszawy i Płocka. Priorytetem staje się również budowa Kolei Dużych Prędkości.

Bibliografia:

- [1] Ciechański A., 2013, *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881-2010*, Prace Geograficzne, 243, IGIPZ PAN, Warszawa.
- [2] Keller D. (red.), 2012, *Dzieje kolei w Polsce*, Eurosprinter, Rybnik.
- [3] Koziański S., 1993a, *Sieć kolejowa Polski w latach 1842-1918*, Instytut Śląski, Opole.
- [4] Koziański S., 1993b, *Sieć kolejowa Polski w latach 1918-1992*, Instytut Śląski, Opole.
- [5] Lijewski T., 1959, *Rozwój sieci kolejowej Polski, Dokumentacja Geograficzna*, 5, IG PAN, Warszawa.
- [6] Lijewski T., Koziański S., 1995, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- [7] Taylor Z., 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Monografie, 17, IGIPZ PAN, Warszawa.
- [8] Stankiewicz R., Stiasny M., 2010, *Atlas linii kolejowych Polski*, Eurosprinter, Rybnik, wyd. 1.
- [9] Stankiewicz R., Stiasny M., 2014, *Atlas linii kolejowych Polski*, Eurosprinter, Rybnik, wyd. 2.
- [10] *Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe*, 2000, Dziennik Ustaw RP, 84, poz. 948.

Renata Broniek

Kustosż

Stacja Muzeum

ROLA SAMORZĄDÓW TERYTORIALNYCH W ROZWIĄZYWANIU PROBLEMÓW KOMUNIKACYJNYCH W POLSCE DO ROKU 1989

Samorząd terytorialny jest podstawową, demokratyczną formą decentralizacji władzy wykonawczej. Realizuje istotną część zadań publicznych określoną przez ustawy – ma wielostronne zadania w zakresie m.in. podnoszenia stanu gospodarczego, kulturalnego i zdrowotnego danego terenu, wykonywane pod nadzorem właściwych organów państwowych w imieniu własnym (ma osobowość prawną) i na własną odpowiedzialność; posiada własny majątek i dochody¹.

Współczesny system samorządu terytorialnego w Polsce jest wynikiem długotrwałej ewolucji. Prace nad jego dzisiejszym kształtem trwały od początków odzyskania przez Polskę niepodległości. Dorobek II Rzeczypospolitej w tej kwestii został zniweczony wybuchem II wojny światowej, potem nastąpiły lata komunizmu z kierowniczą rolą państwa w każdej dziedzinie życia społecznego i gospodarczego. Dopiero lata 90. ubiegłego wieku przyniosły odrodzenie się instytucji samorządu terytorialnego.

Koleje żelazne od początku swojego istnienia miały duże znaczenie gospodarcze i polityczne. W budowę linii strategicznych angażowało się państwo, mniejsze linie lokalne, zazwyczaj wąskotorowe inicjowali inwestorzy prywatni i władze samorządowe. Artykuł niniejszy prezentuje, w jakim stopniu na przestrzeni lat (do r. 1989) kształtował się samorząd terytorialny i jaki miał wpływ na rozbudowę infrastruktury kolejowej.

Krótką historia samorządu terytorialnego

Początki samorządu terytorialnego w Polsce sięgają końca XVIII w., kiedy to 18 kwietnia 1791 r. Sejm Czteroletni uchwalił ustawę będącą pierwszym aktem prawnym mówiącym o samodzielności lokalnej. Dokument ten nosił tytuł: *Miasta nasze królewskie wolne w państwach Rzeczypospolitej* i pozwalał mieszczanom w liczbie 24 uczestniczyć w obradach sejmu jako ciało doradcze, z głosem jedynie w sprawach miast². Bez wątplenia motywem, który wywarł znaczący wpływ na tworzące się teorie samorządowe w Europie, były demokratyczne przemiany zachodzące w trakcie rewolucji francuskiej. Francja zniósła podziały społeczne na stany, przyznała prawa polityczne swoim obywatelom, jako pierwsza ustanowiła samorząd jako czwartą władzę – władzę komunalną – i zawarła odpowiednie przepisy w swojej konstytucji. Po upadku Rzeczypospolitej rozwiązania dotyczące instytucji samorządowych na byłych ziemiach polskich rozwijały się i funkcjonowały w ramach porządku prawnego państw zaborczych.

Na terenie zaboru pruskiego od 1808 r. funkcjonował samorząd miejski z radą miejską i magistratem, na czele którego stał burmistrz. W gminach wiejskich władzę uchwałodawczą sprawowało zgromadzenie gminne, a wykonawczą – naczelnik gminy i ławnik. Do kompetencji samorządów na tym szczeblu należały sprawy własne i tzw. poruczone. Poruczone – zlecone – dotyczyły utrzymania porządku publicznego, zaś własne to między innymi sprawy podatkowe, budowa i utrzymanie dróg, szpitali czy szkół. Na terenie powiatów funkcjonowały samorządy wyższego szczebla, władzę stanowiły tu sejmiki razem z tzw. wydziałami powiatowymi i powoływanymi przez króla starostami. Starości kierowali wydziałami po-

wiatowymi, ale należeli do administracji rządowej i podlegali jednostce rządowej – rejencji.

W zaborze austriackim samorządy funkcjonowały na podstawie ustawy gminnej z 1864 r. W gminach wiejskich władzę uchwałodawczą sprawowała rada gminna wybierana przez obywateli gminy. Władzę wykonawczą sprawował wójt. W miastach w magistratach działała rada miejska i organ wykonawczy – burmistrz, albo w większych miastach – prezydent. W powiatach władzę samorządową pełniły rady powiatów z wydziałem powiatowym i powoływanym przez cesarza marszałkiem.

W zaborze rosyjskim na terenie Królestwa Polskiego na mocy tzw. ukazu carskiego z 1864 r. powołano samorządy wiejskie. W skład gminy wchodziło kilka wsi, tworząc gromady z własnym samorządem gromadzkim. Organami samorządu były: zgromadzenia gminne, wójt i pisarz gminny. Ponieważ gminy podlegały kontroli urzędników państwowych, nie miały do końca charakteru samorządowego, pełniły bardziej funkcję organu administracji państwowej.

Żaden samorząd z terenów znajdujących się pod zaborem nie miał zbyt dużych kompetencji. Głos samorządowców był ograniczony tylko do doradztwa, składania próśb i petycji do władz rządowych w sprawach istotnych dla mieszkańców, których starali się reprezentować.

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 r. rozpoczął się niezmiernie skomplikowany i żmudny okres budowy podstaw funkcjonowania państwa tak na szczeblu władzy państwowej, jak i samorządowej. Początkowo Rzeczypospolita nie miała jeszcze na stałe ukształtowanych granic i stanowiła zlepek trzech odmiennych systemów prawno-administracyjnych, kulturowych i gospodarczych. Samorząd terytorialny aż do 1933 r. funkcjonował w niejednorodnych systemach prawnych pozostałych w spadku po zaborcach. Paradoksem było to, że z braku własnych samorządowych doświadczeń przez długi czas opierał się na systemach przyjętych przez kraje okupujące Polskę. Jedynie na terenie byłego Królestwa Kongresowego i na ziemiach zaboru rosyjskiego w latach 1918-1920, z uwagi na właściwie nieistniejący tam przed wojną system samorządowy, przyjęto przepisy wydane dekretem przez Naczelnika Państwa normujące funkcjonowanie samorządów na tych obszarach.

Trudną sprawą było też w początkowym okresie stworzenie kompetentnych kadr samorządowych. Elita, ludzie wykształceni, którzy mogliby zająć się sprawami lokalnymi, zazwyczaj funkcjonowali w sferach bliższych rządowi, obejmując stanowiska urzędników państwowych, np. w starostwach czy angażując się politycznie. Jednak wśród teoretyków prawa admini-

¹ Encyklopedia PWN – <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/samorzad-terytorialny;3971731.html>, dostęp 27.11.2017 r.

² Fragment art. 1: *Obieranie przez obywateli miast własnego magistratu, mianowicie burmistrzów, wójtów i wszelkich urzędników, jako jest cechą wolności, tak przy tejże wolności miasta zostawiają się. Niemniej będzie wolno tymże miastom czynić rozporządzenia co do wewnętrznych porządków i uskutecznienia dozierać, o czym Komisję Policji uwiadomić mają przez raporta. [...] Wszyscy zatem obywatele miasta, którzy są zapisani w księgę miejską, a mają dziedziczną posesję, mogą obierać i być obranymi do wszelkich urzędów miejskich większością zdań.*

stracyjnego, jak i wśród polityków różnych opcji, od momentu odzyskania przez Polskę niepodległości trwały dyskusje na temat formy, w jakiej miałyby funkcjonować jednostki samorządu terytorialnego. Układ sił w parlamencie powodował, że każdy przepis musiał być efektem kompromisu. Do czasu uchwalenia przez Sejm ustawy z 23 marca 1933 r. o częściowej zmianie ustroju samorządu terytorialnego, tzw. ustawy scaleniowej, regulacje prawne dotyczące samorządów nadawane były następującymi dekretemi i innymi aktami prawnymi:

Dekret Naczelnika Państwa z 27 listopada 1918 r. dotyczący ziem Królestwa Polskiego tworzył 12-osobowe rady gminne z wójtem. Do kompetencji rad należało m.in. gospodarowanie nieruchomościami i finansami gminy, kontrola wójta, nadzór nad instytucjami i zakładami należącymi do gminy³.

Dekret Naczelnika Państwa z 4 lutego 1919 r. ustanawiał samorzady miejskie. Organem uchwałodawczym gminy miejskiej była rada miejska, a wykonawczym – magistrat z burmistrzem albo prezydentem i ławnikami. Do kompetencji samorządu należało utrzymanie i zarządzanie powierzonym majątkiem, finansami, prowadzenie działań rozwijających i wzbogacających gminę, dbanie o rozwój handlu, oświaty, ochrony zdrowia i opieka nad najuboższymi mieszkańcami⁴.

Inny *Dekret z 4 lutego 1919 r.* regulował zasady funkcjonowania samorządu na wyższym szczeblu – powiatu. Powiaty tworzyły samodzielną jednostkę samorządową z osobowością prawną i majątkiem. Organem uchwałodawczym i kontrolującym był sejmik powiatowy, funkcje wykonawcze i zarządcze wykonywał wydział powiatowy, zaś komisarz powiatowy pełnił funkcję przewodniczącego sejmiku i kierował zadaniami wydziału⁵.

Rozporządzenie Komisarza Generalnego Ziemi Wschodnich z 26 września 1919 r. o samorządzie gminnym ustanowiło organy samorządowe podstawowego szczebla na wschodnich terenach zajętych przez wojsko polskie podczas wojny z Rosją sowiecką⁶.

Ustawa z 21 marca 1921 r. – Konstytucja marcowa, która w rozdziale II zawierała zapis: „Władza samorządu terytorialnego przekaże przedstawicielom tego samorządu właściwy zakres ustawodawstwa, zwłaszcza z dziedziny administracji, kultury i gospodarstwa, który zostanie bliżej określony ustawami państwowymi”⁷. Wprowadzona przez Konstytucję zasada szerokiego samorządu terytorialnego przewidywała decentralizację w zarządzaniu krajem. W ustawie tej zawarto także przepisy o podziale administracyjnym Polski na województwa, powiaty, gminy miejskie i wiejskie, które stanęły się jednostkami samorządu terytorialnego.

Duże problemy administracji rządowej sprawiła podzielenie kraju na województwa, w którym nadal (do 1921 r.) trwały działania wojenne. Kolejno w 1919 r. na mocy ustawy utworzono województwo poznańskie i pomorskie, inną ustawą z tego roku utworzono województwa warszawskie, łódzkie, kieleckie, biłostockie i lubelskie. W 1920 r. powstało województwo śląskie, krakowskie, lwowskie, stanisławowskie i tarnopolskie. Województwa poleskie, nowogrodzkie i wotyńskie powstały na mocy ustawy z 1921 r., a ostatnie 17. – wileńskie dopiero w r. 1926. Pomimo tego, że już w r. 1922 uchwalono *Ustawę o zasadach powszechnego samorządu wojewódzkiego*⁸, samorzady wojewódzkie zostały utworzone tylko w województwach poznańskim, śląskim i pomorskim.

Przez wiele lat od momentu odzyskania niepodległości sprawy dotyczące działalności samorządów terytorialnych regulowały dekrety, rozporządze-

nia i oddzielne ustawy dla poszczególnych regionów. Zdając sobie sprawę z tymczasowości tych rozwiązań, polski rząd i parlament (Komisja ds. reformy administracji) prowadził prace nad anulowaniem przepisów z czasów zaborów i ujednoczeniem ustawodawstwa dotyczącego samorządów na terenie całego kraju. Efektem tych prac była *Ustawa z dnia 23 Marca 1933 r. o częściowej zmianie ustroju samorządu terytorialnego*⁹ zwana ustawą scaleniową. Ustawa ta szczegółowo określała sposób wyłaniania, funkcje i kompetencje organów samorządu. Podstawową samorządową jednostką terytorialną była gmina wiejska (kilka wsi, osad, osiedli), organem uchwałodawczym i kontrolnym rada gminy z wójtem jako przewodniczącym rady, podwójtami, ławnikami i radnymi. Organem wykonawczym był zarząd, w skład którego wchodził: wójt, podwójci, dwóch albo trzech ławników. Gminę mogło tworzyć kilka miejscowości, wówczas dzielona była na gromady. Prawo uchwałodawcze miała w większych miejscowościach rada gromadzka, w mniejszych – zebranie gromadzkie z sołtysem jako organem wykonawczym.

Mieszkańcy miast swój samorząd wybierali w drodze powszechnych, bezpośrednich i tajnych wyborów do rady miejskiej. Wybrani członkowie rady wyłaniali spośród siebie zarząd miejski. Przewodniczącym rady był burmistrz, wiceburmistrz albo prezydent, „mieli oni wyłączność w reprezentowaniu gminy na zewnątrz oraz dokonywali jednoosobowo i pod osobistą odpowiedzialnością wszelkie czynności organów ustrojowych gminy, działających jako organa wykonawcze władz rządowych, bądź jako władze administracji ogólnej”¹⁰. Ustawa ta regulowała także zasady funkcjonowania powiatowych związków samorządowych. Wydziałem powiatowym kierował starosta. Starostów nominował Minister Spraw Wewnętrznych, wiązało ich to z administracją rządową i ograniczało kompetencje jako organu samorządowego. Ustawa scaleniowa przyniosła znaczące ograniczenie kompetencji samorządów, szczególnie w kwestiach uchwałodawczych.

Jeszcze dalej w ograniczeniach uprawnień samorządów poszły przepisy zawarte w ustawie konstytucyjnej z 23 kwietnia 1935 r. – Konstytucji kwietniowej. Mówiła ona, że: „samorzady mają prawo w zakresie, ustawą oznaczonym, wydawać dla swego obszaru normy obowiązujące pod warunkiem zatwierdzenia tych norm przez powołaną do tego władzę nadzorczą”¹¹. Nadzór organów rządowych nad instytucjami samorządowymi znacznie ograniczył ich samodzielność „przekreślając dawny pogląd o dwudzielności administracji publicznej”¹². Rządy tzw. sanacji, które sprawowały władzę w Polsce od r. 1926 do końca II Rzeczypospolitej, wychodziły z założenia, że: „w warunkach rzeczywistości polskiej, przy niedostatecznym wyrobieniu państwowym i przy znanej geopolitycznej sytuacji [...]. Państwo nie może wyrzec się należytego wpływu na bieg administracji samorządowej. Rząd centralny musi w stosunku do reprezentacji interesów lokalnych mieć zapewnioną możliwość ingerowania i koordynowania w razie sprzeczności w drodze nadzoru obu tych interesów”¹³.

Okres dwudziestolecia międzywojennego to długotrwały i skomplikowany czas budowania podstaw państwa, w tym także samorządów terytorialnych. Kiedy właściwie proces ten został zakończony Konstytucją z kwietnia 1935 r., wybuchła wojna i Polska znowu znalazła się w rękach okupantów.

Po zakończeniu II wojny światowej kraje Europy Zachodniej przywróciły ustrój demokratyczny, Europa Wschodnia, w tym Polska, przyjęła system komunistyczny, cała władza została skupiona w rękach rządów autorytarnych.

³ *Dekret o utworzeniu Rad Gminnych na obszarze b. Królestwa Polskiego w: Dziennik Praw Państwa Polskiego nr 18, poz. 48.*

⁴ *Dekret o samorządzie miejskim w: Dziennik Praw Państwa Polskiego nr 13, poz. 140.*

⁵ *Dekret o tymczasowej ordynacji powiatowej dla obszarów Polski byłego zaboru rosyjskiego w: Dziennik Praw Państwa Polskiego nr 134, poz. 141.*

⁶ *Samorząd terytorialny w II Rzeczypospolitej – zarys prawno-historyczny. Opracowania tematyczne OT – 638, Kancelaria Senatu, 2015, s. 4.*

⁷ *Tamże.*

⁸ *Dz.U. 1922, nr 90, poz. 892.*

⁹ *Dz.U. 1933, nr 35, poz. 294.*

¹⁰ *Samorząd terytorialny w II Rzeczypospolitej, s. 14.*

¹¹ *Tamże.*

¹² *Swzed R., Samorząd terytorialny w latach 1918-1939. Wybór materiałów źródłowych, Częstochowa 2000.*

¹³ *Samorząd terytorialny w II Rzeczypospolitej, s. 17.*

W pierwszych latach powojennych utrzymano rozwiązania dotyczące administracji państwowej i samorządów wypracowane w II RP. Wynikało to z uznania Konstytucji marcowej z 1921 r. za dalej obowiązującą, a w niej widniały zapisy o szerokich uprawnieniach dla samorządów. Jednak sytuacja ta uległa radykalnej zmianie po wprowadzeniu do administracji terenowej ustawą konstytucyjną w 1952 r. rad narodowych. „Były to instytucje, które pod wpływem nacisków Związku Radzieckiego przyniosły likwidację obcej socjalistycznemu systemowi kapitalistycznej koncepcji lokalnych organów przedstawicielskich”¹⁴. Odebranie społecznościom lokalnym osobowości prawnej, pozbawienie ich majątków i możliwości decydowania we własnych sprawach uzależniło je od organów zwierzchnich. Pozbawiło możliwości podejmowania inicjatyw służących rozwojowi miast i wsi. Potrzeby lokalne przesuwane były na dalszy plan, a w praktyce właściwie nierealizowane. Istniejący do r. 1990 ustrój terytorialny naszego kraju w postaci terenowych rad narodowych był scentralizowany i całkowicie podporządkowany władzy, decyzje której jako instytucji wyższej nie mogły być kwestionowane.

Ze zwierzchnią rolą państwa praktycznie we wszystkich dziedzinach życia gospodarczego, kulturalnego i społecznego zerwano dzięki upadkowi komunizmu i transformacji systemowej naszego kraju po 1989 r. Polska przyjęła model ustroju demokratycznego państwa prawa. Dzięki temu możliwe było przywrócenie instytucji samorządu terytorialnego i tym samym dopuszczenie społeczności lokalnych do kierowania i zarządzania sprawami publicznymi w interesie mieszkańców, których reprezentują.

Kolejki wąskotorowe a samorzady

Rządy, instytucje prywatne, a szczególnie samorzady wielu państw w Europie już w II połowie XIX w. zdawały sobie sprawę z faktu, że w imię postępu należy stworzyć obywatelom możliwości podróżowania i transportu. Pierwsze linie kolejowe na ziemiach polskich powstawały w okresie zaborów, linie te budowane były według prawa i wymagań państw zaborczych. Na potrzeby transportu lokalnego budowano kolejki wąskotorowe, które często powstawały z inicjatywy samorządów. Na przestrzeni lat na ziemiach polskich pod zaborami, a potem już w niepodległej II Rzeczypospolitej i w Polsce po II wojnie zmieniały się warunki działania samorządów, a co za tym idzie, zmieniała się ich rola w posiadaniu i eksploatacji wąskotorówek.

Kolejki wąskotorowe miały charakter użyteczności publicznej i służyły interesom społeczności lokalnej, w zasadzie nie były zbyt dochodowe, przynosiły jednak zyski pośrednie. Dawały mniejszym miejscowościom możliwość połączeń z większymi ośrodkami, co pozwalało ludziom na większą swobodę przemieszczania się. Były arteriami zasilającymi (tzw. kolejki dojazdowe) kolej normalnotorową i tym samym zwiększały ruch na dłuższych liniach, co przekładało się na wzrost ich rentowności.

Rządy Francji i Niemiec prowadziły bardzo przemyślaną współpracę z samorządowymi i prywatnymi inicjatorami budowy kolejek. We Francji ustawą z r. 1865 gminy i departamenty mogły same podejmować decyzje o budowie kolejek lub, przydzielając subwencję, zlecić ją koncesjonariuszowi. Taka polityka przyniosła duży wzrost sieci komunikacji lokalnych. W r. 1880 francuska sieć składała się zaledwie z 3679 km kolejek, a w roku 1913 było ich już 25 391 kilometrów¹⁵. Podobna sytuacja była w Niemczech i innych państwach związkowych Rzeszy. Na rozwój sieci kolejek składały się kapitały rządowe, prowincji, powiatów. Subwencje udzielane były w postaci bezzwrotnych zasiłków, gwarancji dochodów, pożyczek. Eksploatację

kolejek często powierzano podmiotom prywatnym. Koncesje przydziałał odpowiednik naszego wojewody – prezydent prowincji. Państwo finansowało inwestycje w połowie kosztów ponoszonych wspólnie przez prowincję i powiaty. Jednostki zainteresowane udzielały gruntów bezpłatnie. Często o koncesje starały się bezpośrednio powiaty, które także same prowadziły budowę, a sprawy eksploatacji powierzały wyspecjalizowanym firmom. Współpraca ta dawała oczekiwane przez mieszkańców i reprezentujące ich samorzady efekty w kwestii rozwiązywania problemów komunikacyjnych. W 1914 r. w Niemczech około 37% całkowitej długości sieci kolejek wąskotorowych było własnością samorządów, 3% należało do przedsiębiorstw prywatnych, pozostałe do towarzystw spółkowych. Kapitał, jaki był inwestowany w tamtym czasie przez jednostki komunalne w rozwój kolejek, wynosił 46%, w pozostałe 34% inwestowało państwo i kapitał prywatny¹⁶. Podobną politykę współpracy w dziedzinie rozwoju kolejnictwa lokalnego, czyli kooperacji rządu z samorządami i inicjatywą prywatną, prowadziły też Belgia, Anglia, Holandia, Włochy czy Hiszpania.

Koleje budowane na ziemiach polskich będących pod zaborami przystosowane były do wymogów strategicznych, warunków i interesów gospodarczych państw zaborczych. Po odzyskaniu niepodległości musiały one zostać scalone i powoli dostosowywane do potrzeb wolnego kraju.

Na odzyskanych terenach zaboru pruskiego istniała dość dobrze zorganizowana sieć kolejek wąskotorowych. Spora część była własnością powiatów: wrzesińska, krotoszyńsko-pleszewska, śmigieńska, gostyńska, średzka, jarocińska, żnińska, witkowska (pow. gnieźnieński), bydgoska, wyrzyska. Po I wojnie mimo wielu trudności finansowych rozpoczęły one normalne funkcjonowanie dzięki temu, że ich administracja pozostała na miejscu. W gorszej sytuacji zostały te, które wcześniej były własnością albo pod zarządem niemieckich towarzystw prywatnych. Część z nich mogła rozpocząć funkcjonowanie dopiero po przejęciu ich przez Ministerstwo Komunikacji w zarząd przymusowy albo po zorganizowaniu się i uruchomieniu przez nowych właścicieli.

Na ziemiach byłego zaboru austriackiego istniała także spora sieć kolejek, w większości wybudowanych przez organ zarządzający i wykonawczy Galicyjskiego Sejmu Krajowego – Wydział Krajowy. Finansowanie ich budowy zapewniał rząd i organy komunalne, ale koncesje na budowę nadawano tylko towarzystwom prywatnym. Po wybudowaniu eksploatowały je austriackie koleje państwowe. Po wojnie, gdy na terenach pozaborowych zaczęto organizować funkcjonowanie kolejnictwa polskiego, sytuacja praktycznie pozostała bez zmian. Wszystkimi kolejkami administrowało państwo.

Na terenach byłego zaboru rosyjskiego komunikacja lokalna była rozwinięta w bardzo niewielkim stopniu. Rząd rosyjski nie był zainteresowany finansowaniem rozwoju sieci kolejowej, wręcz nawet utrudniał inicjatywy prywatne, np. przy udzielaniu koncesji. Mimo tych niedogodności powstało kilka znaczących linii z inicjatywy inwestorów prywatnych. Były to: kolej grójecka, łódzkie koleje elektryczne, kolejka wilanowska, jabłonowska, marecka, Wawer – Wiązowna, Piotrków – Sulejów, Kalisz – Turek¹⁷.

Do samorządów należały tylko trzy linie: Kalisz – Opatówek – Zbiersk, kolejka zakupiona przez powiat kalisko-turecki od cukrowni w Zbiersku w r. 1917¹⁸, Powiatowa Kolej Sochaczewska, łącząca Sochaczew z Wyszogrodem i Piaskami Królewskimi (1922 r.) i otwarte w 1924 r. Pińczowskie Koleje Dojazdowe, które już w r. 1930 zostały upaństwowione i dołączone do kolejki jędrzejowskiej.

W trakcie I wojny światowej okupanci zbudowali na terenach Rzeczypospolitej dużą sieć kolejek do celów gospodarczych i wojskowych, która

¹⁴ Leoński Z., *System prawa administracyjnego*, Wrocław, Ossolineum 1977 s. 158-159.

¹⁵ Hummel B., *Rola samorządu w rozwoju kolejek wąskotorowych i innych komunikacji miejscowych*, Warszawa 1924, s. 21.

¹⁶ Tamże, s. 12.

¹⁷ Tamże, s. 36.

¹⁸ Ciecharński A., *Inicjator versus likwidator. Zmiana roli samorządów w kształtowaniu sieci kolei wąskotorowych w Polsce na tle innych rozwiązań europejskich w: Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce / red. M. Kapis, D. Keller, Rybnik 2017, s. 73.*

po odzyskaniu niepodległości stała się własnością rządu polskiego. Część z nich po gruntownej odbudowie po zniszczeniach wojennych została uruchomiona i przeznaczona do użytku publicznego i gospodarczego. Państwo polskie przejęło także sieć kolei przemysłowych na Górnym Śląsku.

Od 1919 r. kolejami zarządzało Ministerstwo Kolei Żelaznych, potem Ministerstwo Kolei, a od r. 1926 Ministerstwo Komunikacji. Urzędy te były zobowiązane do uregulowania prawno-finansowego wszystkich kolei, także lokalnych. Po wojnie na polskim terytorium znajdowało się 7322 km linii wąskotorowych gospodarczych i przeznaczonych do użytku publicznego. Państwo musiało zająć się ich remontem i przebudową, dostosowując je do warunków i potrzeb ekonomiczno-gospodarczych odrodzonego kraju.

W latach 1918-1938 funkcjonowały następujące samorządowe (powiatowe) koleje wąskotorowe przeznaczone do użytku publicznego: żnińska, wyżyska, bydgoska, gnieźnieńska (powiat Witkowo), wrzesińska, krotoszyńska, śmigiełska, jarocińska, średzka, Kalisz – Turek (powiat Kalisz), sochaczewska i do 1928 r. pińczowska, która później została przejęta przez zarząd PKP i włączona do sieci kolei jędrzejowskiej¹⁹.

Sieć kolei wąskotorowych w Polsce w r. 1938 składała się z kolei państwowych należących do PKP oraz z kolei towarzystw prywatnych i kolei samorządowych. Długość kolei wąskotorowych PKP przeznaczonych do użytku publicznego wynosiła 2369 kilometrów, do użytku gospodarczego 1278 km. Koleje prywatne i samorządowe przeznaczone do użytku publicznego i gospodarczego miały łączną długość 4070 km²⁰.

Po wybuchu II wojny światowej i w okresie okupacji koleje przeszły pod zarządek niemiecki, zostały podporządkowane dyrekcjom kolei niemieckich albo zarządom powiatowym Rzeszy. Mimo tego kolejki wąskotorowe nadal były ważnym środkiem transportu. Sprawnie obsługiwane przez polskich kolejarzy i mniej kontrolowane niż koleje normalnotorowe dawały możliwość

w miarę bezpiecznego przemieszczania się ludności cywilnej, między innymi w celu dowożenia żywności do miast i miasteczek.

Po zakończeniu wojny wszystkie koleje stopniowo w latach 1948-1949 przechodziły pod zarządek państwowy. Znacjonalizowano kolejki prywatne i te należące do samorządów powiatowych. Ponad połowa linii łącznie z taborami była zniszczona i wymagała odbudowy. Nie wszystkie wróciły do ruchu, część została uznana za nieprzydatne. Do 1978 r. zamknięto 50 linii i bocznic kolejek wąskotorowych²¹. Rząd polski nie był zainteresowany budową nowych połączeń wąskotorowych. Jedynie na wniosek władz powiatu nasielskiego powstała, uruchomiona w 1950 r., linia Nasielsk – Pułtusk (Nasielska Kolej Dojazdowa) dowożąca podróżnych do normalnotorowej stacji w Nasielsku i dostawy węgla do elektrowni w Pułtusku. Budowa, utrzymanie i eksploatacja wszystkich kolei użytku publicznego należała do reaktywowanego po 1945 r. przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe. Przedsiębiorstwo było deficytowe i z niewielu inwestycji, które zostały przeprowadzone w tamtych latach, wymienić można elektryfikację istniejących linii kolejowych i budowę w latach 70. Centralnej Magistrali Kolejowej.

Proces przekazania kolejowych przewozów pasażerskich w zarządzenie samorządowi terytorialnym mógł się rozpocząć dopiero po przeprowadzeniu reformy ustrojowej i administracyjnej kraju oraz przyjęciu w 1999 r. nowego podziału administracyjnego władz samorządowych. W r. 2000 przyjęto ustawę o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji PKP, co było kolejnym krokiem w usamorzędowaniu pasażerskich linii kolejowych. Mimo że proces ten jest skomplikowany i przebiega z dużymi trudnościami, istnieje już w Polsce kilka spółek kolejowych należących w części lub całości do samorządów, np. Polregio, WKD, PKP SKM w Trójmieście, Koleje Mazowieckie, Koleje Dolnośląskie, Koleje Wielkopolskie, Koleje Śląskie, Koleje Małopolskie, Łódzka Kolej Aglomeracyjna.

¹⁹ Pokropiński B., *Koleje wąskotorowe PKP*, Warszawa 1980, s. 20.

²⁰ Łopuszański M., *Podstawy rozwoju sieci komunikacyjnej w Polsce*, Warszawa 1939, s. 164.

²¹ Pokropiński B., *Koleje...*, s. 29.

Bibliografia:

Opracowania

1. Ciechański A., *Inicjator versus likwidator. Zmiana roli samorządów w kształtowaniu sieci kolei wąskotorowych w Polsce na tle innych rozwiązań europejskich w: Państwo wobec kolei żelaznych w Polsce / red. M. Kapis, D. Keller, Rybnik 2017.*
2. Encyklopedia PWN – <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/samorzad-terytorialny;3971731.html>, dostęp 27.11.2017 r.
3. Hummel B., *Rola samorządu w rozwoju kolejek wąskotorowych i innych komunikacji miejscowych*, Warszawa 1924.
4. Leoński Z., *System prawa administracyjnego*, Wrocław, Ossolineum 1977.
5. Łopuszański M., *Podstawy rozwoju sieci komunikacyjnej w Polsce*, Warszawa 1939.
6. Pokropiński B., *Koleje wąskotorowe PKP*, Warszawa 1980.
7. *Samorząd terytorialny w II Rzeczypospolitej – zarys prawno-historyczny. Opracowania tematyczne OT-638*, Kancelaria Senatu, 2015.
8. Szwed R., *Samorząd terytorialny w latach 1918-1939. Wybór materiałów źródłowych*, Częstochowa 2000.

Akty prawne

1. *Dekret o samorządzie miejskim w:* Dziennik Praw Państwa Polskiego nr 13, poz. 140.
2. *Dekret o tymczasowej ordynacji powiatowej dla obszarów Polski byłego zaboru rosyjskiego w:* Dziennik Praw Państwa Polskiego nr 134, poz. 141.
3. *Dekret o utworzeniu Rad Gminnych na obszarze b. Królestwa Polskiego w:* Dziennik Praw Państwa Polskiego nr 18, poz. 48.
4. Dziennik Ustaw 1922, nr 90, poz. 892.
5. Dziennik Ustaw 1933, nr 35, poz. 294.

Łukasz Popowski

Asystent muzealny

Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie

ROLA SAMORZĄDU W UTWORZENIU I FUNKCJONOWANIU SOCHACZEWSKIEJ KOLEI SEJMIKOWEJ – ZARYS HISTORII WĄSKOTORÓWKI

1 października 2017 r. upłynęło równo 95 lat od momentu oficjalnego otwarcia dla ruchu publicznego sochaczewskiej kolei wąskotorowej. Decyzję o budowie linii o prześwicie 750 mm z Sochaczewa do Piasków Królewskich podjął Sejmik Powiatu Sochaczewskiego 19 kwietnia 1919 r. U podstaw powstania kolei legła konieczność szybkiej odbudowy Sochaczewa ze zniszczeń Wielkiej Wojny. W efekcie intensywnych walk 1914 i 1915 r. Sochaczew był jednym z najbardziej zrujnowanych miast dawnego Królestwa Polskiego. Sejmik Sochaczewski do odbudowy miasta zamierzał transportować drewno z Puszczy Kampinoskiej, gdzie dzierżawił tartak parowy. Niestety drogi utwardzone w powiecie były tylko trzy i żadna z nich nie prowadziła w pożądanym kierunku. Najbardziej zatem efektywnym modelem zwózki dłuźcy i tarcicy do Sochaczewa okazała się kolej wąskotorowa, którą należało zbudować.

Koleje wąskotorowe na obszarze dawnej ziemi sochaczewskiej oraz powiatu sochaczewskiego

Nie była to jednak pierwsza ani jedyna kolej wąskotorowa na obszarze dawnej ziemi sochaczewskiej i powiatu sochaczewskiego. Po przetamaniu frontu na linii rzek Rawki i Bzury w lipcu 1915 r. wojska niemieckie zajęły cały powiat sochaczewski. Następnie wzniesiono dwie linie kolei wąskotorowej typu Heeresfeldbahn. Pierwsza powstała przy okazji budowy szosy bitej Ruszki – Młodzieszyn – Kamion oraz mostów na Bzurze i Wiśle. Wedle najnowszych ustaleń kolej tą można było dotrzeć także na prawy brzeg Wisły, gdzie najpewniej u podstawy skarpy, na której rozlokowało się miasto Wyszogród, kończyła swój bieg. Jak większość kolei polowych, wąskotorówka po zakończeniu działań wojennych została zlikwidowana, a rozbiórki tor po okazyjnej cenie zakupił Sejmik Sochaczewski na potrzeby budowy kolei 750 mm.

Drugą kolej wąskotorową Niemcy wzniesli w Puszczy Kampinoskiej w 1916 lub 1917 r., celem prowadzenia rabunkowego wyrębu lasu. Przy użyciu toru patentowego szybko zbudowano linię o prześwicie 600 mm i długości ponad 17 km, prowadzącą z tartaku w Piaskach Królewskich do przystani nad Wisłą w Grochalach Nowych, skąd spławiano dłuźcę do Niemiec. Po zakończeniu wojny kolej ta została przejęta przez Nadleśnictwo Kampinos, które zdecydowało o jej przebudowie na typ stały, co wykonano w latach 1922-1926. Dodatkowo przedłużono linię o ponad 14 km toru. Łączna długość szlaku kolei leśnej w Puszczy Kampinoskiej ostatecznie wyniosła około 32,5 km. Od 1923 r. wąskotorówka została skomunikowana poprzez stację przeładunkową w Piaskach Królewskich z doprowadzoną wówczas do tej miejscowości koleją sochaczewską 750 mm. Od tej pory kolej leśna uzyskiwała do transportu drewna swoiste „okno na świat”. Była wykorzystywana aż do 1960 r., kiedy to, w związku z wprowadzeniem Puszczy Kampinoskiej do rejestru parków narodowych, ostatecznie ją zlikwidowano.

Na obszarze dawnej ziemi sochaczewskiej oraz powiatu sochaczewskiego wąskiego toru było jednak znacznie więcej. Najliczniej reprezentowaną tu grupą były koleje cukrownicze. W latach 1920-1971 funkcjonowała kolej cukrowni Michałów w Lesznie o szerokości toru 750 mm, natomiast w okresie od 1923 do 1972 r. istniała kolej cukrowni Guzów o prześwicie 600 mm. Obie były typowymi kolejami przemysłowymi, których głównym zadaniem było połączenie dużych zakładów cukrowniczych ze stacjami linii normalnotorowej Warszawa – Sochaczew.

W różnych rejonach opisywanego terytorium znalazły się także fragmenty innych cukrowniczych linii wąskotorowych. Pomiędzy 1923 i 1939 r. do

Brzozowa Starego docierał tor kolejki 600 mm związanej z cukrownią Dobrzelin. W latach 1925-1947 między Chlebską, Zabłotnią oraz Kraśniczą Wolą funkcjonowała część linii kolei cukrowni Józefów (prześwit 600 mm). Od około 1924 do 1970 r. przez Walewice przebiegała kolej cukrowni Leśmierz 600 mm, która w tej miejscowości w okresie okupacji hitlerowskiej została połączona z koleją cukrowni Irena w Łyszkowicach. Do 1940 r. zakład ten posiadał jedynie, zbudowaną w 1921 r., 8-kilometrową linię z Łyszkowic przez Krempe do stacji kolei normalnotorowej w Domaniewicach. W okresie 1940-1941 połączono Krempe z Walewicami (prowadząc tor przez Lisiewice i Piotrowice). Po zamknięciu cukrowni Irena w 1949 r. kolejka łącząca Łyszkowice z Domaniewicami i Walewicami przejęta została przez inne cukrownie i funkcjonowała na poszczególnych odcinkach do 1960-1970 r.

W okresie dwudziestolecia międzywojennego w Zakładach Ceramicznych Boryszew Anatola Wekszteina pod Sochaczewem funkcjonowały dwie wąskotorówki. Na terenie zakładu istniała kolejka gospodarcza, służąca do transportu gliny z wyrobiska na halę produkcyjną. Druga z nich komunikowała cegielnię z rampą przeładunkową, zlokalizowaną w rejonie wieży ciśnieniowej przy stacji kolejowej. Linia tej kolei poprowadzona została od bramy zakładu w kierunku północnym, przy dzisiejszych ulicach Kościńskiego, 15 sierpnia (tu poprzez wzniesiony w latach 1930-1935 drewniany most na Pisi), Fabrycznej, a następnie obok toru Kolei Warszawsko-Kaliskiej, w rejonie placu przeładunkowego przy dworcu PKP. Tor kolejki cegielnianej na znacznym odcinku przebiegał w sąsiedztwie Belgijskiej Spółki Akcyjnej Zakłady Przemysłowe Boryszew. Prawdopodobnie zatem, że wąskotorówką obsługiwano również transport zewnętrzny dla tej firmy. Dodatkowo na terenie niniejszego zakładu w okresie dwudziestolecia międzywojennego oraz hitlerowskiej okupacji funkcjonowała kolejka gospodarcza o prześwicie 600 mm i długości toru 1,5 km.

Tego typu wewnętrzna kolejka technologiczna istniała jeszcze w latach 1945-1960, na terenie odbudowanego tartaku w Piaskach Królewskich, a także od lat 70. do 90. XX w. w należącej do Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej w Sochaczewie kotłowni przy ul. Żeromskiego. Najpewniej kolejkę tego typu posiadała również funkcjonująca od połowy XIX w. do okresu I wojny światowej cukrownia w Młodzieszynie.

Sejmikowa Kolejka Wąskotorowa w Sochaczewie

Poza wspomnianą wywózką drewna z Puszczy Kampinoskiej wśród głównych celów, które miała realizować sochaczewska kolej wąskotorowa 750 mm, wyróżnić należy ożywienie gospodarcze powiatu sochaczew-

skiego, przewóz towarów dla wsi i miasta (w tym wywóz płodów rolnych) oraz przewozy pasażerskie. Z uwagi na planowany, atrakcyjny przebieg linii założyciele kolei dostrzegli też jej potencjał turystyczny, który już w międzywojniu zaczął być wykorzystywany. Pierwotnie prowadzenie ruchu miało odbywać się trakcją konną, ale po okazym zakupieniu dwóch parowozów i kilku wagonów zdecydowano się na efektywniejszą trakcję parową. Zrezygnowano również z budowy linii wzdłuż rzeki Bzury, a wybrano trasę bardziej dogodną, w zachowanym do dziś śladzie. Po okazym nabyciu materiałów budowę linii o szerokości toru 750 mm z Sochaczewa do Piasków Królewskich wykonano w latach 1921-1923. Wznoszono linię o ustroju stałym z zastosowaniem wszelkich prawideł ówczesnej sztuki inżynierskiej.

Kolej była nieoficjalnie wykorzystywana już od 1921 r., natomiast dopuszczenie przez Ministerstwo Kolei Żelaznych do użytku pierwszego odcinka Sochaczew – Tułowice nastąpiło 18 września 1922 r. Uroczystość otwarcia tego odcinka dla ruchu rozkładowego odbyła się 1 października 1922 r. W efekcie wniosków i petycji wnoszonych przez mieszkańców Wyszogrodu Sejmik Powiatowy postanowił, że linia sochaczewskiej wąskotorówki zostanie doprowadzona również do tego miasta. Do 24 listopada 1923 r. zbudowano i dopuszczono do ruchu odgałęzienie o długości ponad 6 km od Tułowic do wsi Kamion, leżącej na lewym brzegu Wisły, naprzeciwko Wyszogrodu. W ten sposób powstał kompletny, znany do dziś, układ torowy kolei o długości ponad 32 km, z 5 stacjami i 9 przystankami osobowymi. W latach 1922-1930 kolej nosiła oficjalną nazwę Sejmikowa Kolejka Wąskotorowa w Sochaczewie.

Z uwagi na niepewną przyszłość wąskotorówki początkowo budowle i urządzenia inżynierskie miały charakter prowizoryczny. Z biegiem lat drewniane obiekty zastępowano murowanymi, czego dobrym przykładem była najważniejsza stacja, czyli Sochaczew Wąskotorowy, gdzie proces

zamiany lekkiego budulca na cegłę i żelazobeton przeprowadzono w latach 1928-1939. Najważniejszy, zachowany do dziś, trójkondygnacyjny budynek stacyjny Zarządu Kolei z poczekalnią, kasą i pomieszczeniem dyżurnego ruchu wzniesiono w 1937 r. Tuż przed II wojną światową, poza wspomnianym budynkiem, na obiekty i urządzenia tej stacji składały się m.in.: dwa perony, murowana hala i skład opału dla parowozów, warsztaty z parowozownią, kuźnia, stolarnia, garaż dla drezyn oraz 17 torów z trójkątem do obracania lokomotyw, a także przeładunkową rampą czołową z bocznicą do stacji normalnotorowej. Na pozostałych 4 stacjach z biegiem lat powstały również obiekty murowane. W 1930 r. w Chodakowie odkupiono prywatny dom (wzniesiony w technice fachwerkowej), w którym urządzono pomieszczenia stacyjne, a w 1950 r. w Wyszogrodzie zastąpiono przedwojenny obiekt drewniany, zachowanym do dziś murowanym budynkiem. Po 1936 r., według jednego projektu, wzniesiono budynki stacyjne w Tułowicach i Piaskach Królewskich oraz na przystanku osobowym Sochaczew Miasto.

Z uwagi na oszczędności już 24 marca 1927 r. Sejmik Powiatu Sochaczewskiego podjął pierwszą próbę likwidacji kolei. Ostatecznie dzięki protestom mieszkańców, którzy już wtedy intensywnie korzystali z usług wąskotorówki, od tego zamiaru odstąpiono. Niemniej w latach 1929-1932, z racji na światowy kryzys gospodarczy, przyszłość kolei sochaczewskiej była mocno niepewna.

Powiatowa Kolej Sochaczewska

W latach 1930-1939 Sejmikową Kolejkę Wąskotorową w Sochaczewie zaczęto oficjalnie nazywać Powiatową Koleją Sochaczewską. Nazwa ta, wespół z używanym przez lata oznaczeniem P.K.S. na taborze, okazała się najmocniej związana z przedsiębiorstwem i w efekcie najbardziej charakterystyczną ze wszystkich funkcjonujących.



Uroczyste otwarcie ruchu planowego z Sochaczewa do Tułowic, 1 X 1922. Fot. za: B. Pokropiński, *Sochaczewska Kolej Wąskotorowa*, Warszawa 2012

Jednym z najistotniejszych strategicznych klientów kolei sochaczewskiej, szczególnie w okresie międzywojennym, była Fabryka Przędzy i Tkanin Sztucznych Chodaków Spółka Akcyjna, zbudowana w latach 1927-1928 w Chodakowie (od 1977 r. dzielnicy Sochaczewa). Z uwagi na dogodnie położenie linii wąskotorowej oraz jej skomunikowanie ze stacją normalnotorową w Sochaczewie cały transport zewnętrzny fabryki miał być oparty na kolei sochaczewskiej. W efekcie stacja Chodaków, będąca pierwotnie jedynie mijanką dla pociągów, nabrała wielkiego znaczenia. Już na etapie budowy zakładów na ich terenie ułożono bocznicę przemysłową, którą dowożono materiały niezbędne do wzniesienia wszystkich obiektów. Po otwarciu fabryki w 1928 r. kolej sochaczewska dowoziła tu nie tylko materiały niezbędne do funkcjonowania zakładu, ale oczywiście również ludzi do pracy. Były to liczby niebagatelne, gdyż już na początku działalności firma zatrudniła prawie 1000 pracowników, a w 1932 r. zatrudnienie znacznie wzrosło w związku z podwojeniem produkcji. Sochaczewska wąskotorówka była na tyle istotna dla fabryki, że gdy w 1930 r., w związku ze światowym kryzysem gospodarczym, kolej znalazła się na skraju bankructwa, a Sejmik Sochaczewski był ponownie gotowy ją zlikwidować, to dyrektor zakładu inż. Władysław Czerwiński przekazał wsparcie w wysokości 300 tys. zł, co wydatnie przyczyniło się do jej uratowania.

Drugim istotnym klientem kolei sochaczewskiej był tartak w Piaskach Królewskich. Tartak parowy istniał tu już od 1905 r., ale z uwagi na brak dogodnych połączeń komunikacyjnych, aż do momentu doprowadzenia do Puszczy Kampinoskiej kolei sochaczewskiej, jego produkcja była niewielka. Połączenie zwiększyło możliwości produkcyjne tartaku, a tym samym oprócz przemysłu chemicznego w powiecie pojawił się również w większej skali przemysł drzewny. Dzięki ładowniom publicznym na stacjach w Chodakowie, Tułowicach, Piaskach Królewskich i Wyszogrodzie wożono kolejاً również płody rolne, w tym głównie ziemniaki i buraki cukrowe. Te ostatnie po przetadunku trafiały do cukrowni w Małej Wsi niedaleko Wyszogrodu lub cukrowni Michałów w Lesznie. Poza tym w latach 1932-1939 z Wyszogrodu do Sochaczewa prowadzono intensywne przewozy pługanego żwiru wiślanego, będącego na lokalnym rynku oraz w Warszawie poszukiwanym materiałem budowlanym.

W okresie międzywojennym pojawiły się liczne, interesujące propozycje rozwoju kolei sochaczewskiej. W 1921 r. Towarzystwo Akcyjne Zakładów Żyrardowskich Hiellego i Dittricha korespondowało z sochaczewskim magistratem w sprawie ewentualnego przeprowadzenia kolei z Mszczonowa przez Żyrardów do Sochaczewa, jako linii odgałęźnej dla planowanej wąskotorówki z Warszawy przez Nadarzyn, Żabią Wolę, Radziejowice, Mszczonów i Białą do Rawy. W 1930 r. inż. Władysław Czerwiński proponował przekucie kolei leśnej z Piasków Królewskich do Zamczyska na 750 mm i połączenie z kolejاً sochaczewską albo przedłużenie linii 750 mm od Piasków do Modlina, gdzie właśnie budowano linię normalnotorową Warszawa – Łomianki – Modlin. Z uwagi na atrakcyjne miejsca, jak Puszcza Kampinowska, Żelazowa Wola, Brochów czy Wyszogród, Czerwiński widział przyszłość kolei sochaczewskiej także w rozwoju ruchu turystycznego. W tym czasie powstała również koncepcja budowy nowej linii odgałęźnej z Chodakowa przez Żelazową Wolę do Leszna, celem połączenia z kolejاً cukrowni Michałów i dalej z Błoniem. Wreszcie w 1937 r. Ministerstwo Komunikacji zaproponowało rozbudowę kolei na odcinku od Sochaczewa przez Sanniki i Gąbin do Gostynina. Wszystkie perspektywiczne plany rozwoju P.K.S. przekreślił wybuch drugiej wojny światowej.

Kreisbahn Sochaczew – Hohenburg – Piaski oraz Kreisbahn Sochaczew – Tułowice – Piaski

Na skutek intensywnych walk podczas bitwy nad Bzurą we wrześniu 1939 r. Sochaczew i okolica ponownie legły w gruzach. Jednak kolej powiatowa nie odniosła większych zniszczeń. Po zakończeniu kampanii wrześniowej Niemcy przejęli zarząd P.K.S., zmieniając jej nazwę na Kreisbahn

Sochaczew – Hohenburg – Piaski. Dzięki dogodnemu skomunikowaniu z kolejاً leśną 600 mm w Piaskach Królewskich sochaczewska wąskotorówka przez ponad 5 lat okupacji służyć miała intensywnej eksploatacji zasobów drzewnych Puszczy Kampinoskiej. 12 października 1939 r., w konsekwencji utworzenia Generalnego Gubernatorstwa, linia kolei sochaczewskiej została podzielona granicą na dwie części. Główny ruch towarowy odbywał się teraz do Piasków Królewskich, zaś osobowy głównie do Brochowa. Z uwagi na granicę między Generalną Gubernią a Rzeszą, znajdującą się w rejonie przystanku osobowego Janówek, praktycznie zamarł wszelki ruch kolejowy do Wyszogrodu. Dlatego też w 1940 r. Niemcy nakazali rozebrać ten odcinek, po czym zmieniono nazwę wąskotorówki na Kreisbahn Sochaczew – Tułowice – Piaski. Przy zwózce i obróbce drewna podczas okupacji kolej leśna 600 mm oraz tartak w Piaskach Królewskich pracowały niezwykle intensywnie. W 1944 r., w celu eksploatacji zasobów z kolejnych rejonów Puszczy Kampinoskiej, Niemcy rozpoczęli budowę nowego odgałęźnika kolei leśnej od Zalasek przez Kampinos do stacji normalnotorowej Szymanów, aby połączyć ją z kolejاً cukrowni Guzów. Jednak z uwagi na trudności Wehrmachtu na froncie wschodnim, po ułożeniu 4 km toru do Kampinosu, zaniechano kontynuowania inwestycji.

Sochaczewska Kolej Dojazdowa

Wyzwolenie przyniesione w styczniu 1945 r. na bagnietach Armii Czerwonej zastało kolej sochaczewską w fatalnej kondycji. Wprawdzie wskutek przejścia frontu nie doznała ona wielkich zniszczeń, ale została doszczętnie okradziona z narzędzi, węgla, smarów i olejów. Zdeastowano również wiele urządzeń i jednostek taborowych. Mimo to już 1 marca 1945 r. przywrócono ruch aż do Piasków Królewskich.

Do 1 stycznia 1949 r. Sochaczewską Koleją Powiatową (nazwa występująca w latach 1945-1949) kierowały jeszcze władze powiatu, ale już pod przymusowym Zarządem Państwowym PKP. Od 1949 r. przedsiębiorstwo przeszło całkowicie w gestię Ministerstwa Komunikacji oraz Polskich Kolei Państwowych, otrzymując nową nazwę – Sochaczewska Kolej Dojazdowa.

Z jednej strony był to okres intensywnej odbudowy kolei, z drugiej – borykanie się z ciągłymi problemami w prowadzeniu lawinowo wzrastającego ruchu towarowo-osobowego. Dzięki pomocy państwa w 1946 r. przeprowadzono kapitalny remont mostu na rzece Łasicy, a w latach 1946-1948 odbudowano i przywrócono ruch na rozebranej przez Niemców linii do Wyszogrodu. W ramach robót torowych do końca lat 50. wymieniono niemal wszystkie podkłady oraz zużyte szyny na trasie z Sochaczewa do Piasków Królewskich. Właśnie wtedy ruch pasażerski i towarowy był największy w historii kolei sochaczewskiej. O ile w 1937 r. przewieziono 47 700 ton masy towarowej i 790 100 pasażerów, to w 1946 r. wartość ta osiągnęła aż 173 000 ton dla towarów, a w 1950 r. rekordowe 1 550 000 dla osób.

Głównym wówczas zadaniem kolei sochaczewskiej było zapewnienie wzrastających potrzeb przewozowych fabryki chemicznej w Chodakowie. Z tym jednak Zarząd Powiatowy, z uwagi na katastrofalną powojenną kondycję P.K.S., nie potrafił sobie należycie poradzić. Dlatego też w latach 1948-1949 z inicjatywy państwa zbudowano od stacji Sochaczew do tych zakładów sześciokilometrową bocznicę normalnotorową. Przejście fabryki na własny transport kolejاً normalnotorową było dużym ciosem finansowym dla sochaczewskiej wąskotorówki.

Deficytowa stała się jednak dopiero od 1960 r., kiedy to, w związku z powstaniem rok wcześniej Kampinoskiego Parku Narodowego, całkowicie ustały przewozy drewna z puszczy. Zarząd Kolei Dojazdowych zdecydowany był wówczas kolej tę zamknąć, na co jednak nie zgodziły się władze Sochaczewa, jak również władze wojewódzkie. Mimo trzeciej nieudanej próby likwidacji ciągle jeszcze inwestowano w wąskotorówkę. W 1970 r., w związku z rozwojem Zakładów Ceramicznych w Plecewicach, zdecydowano się na budowę ponaddwukilometrowej bocznic normalnotorowej na

odcinku Chodaków – Plecewice. Jednak z uwagi na szczupłość miejsca, zamiast ułożyć tor równoległy do linii wąskotorowej, wykonano splot torów 750 mm i 1435 mm. W związku z tym konieczne stało się stworzenie specjalnego systemu zabezpieczenia ruchu kolejowego. Dlatego też w Chodakowie znacząco przebudowano układ torowy oraz wzniesiono nowy budynek stacyjny z kasą, poczekalnią dla podróżnych oraz nastawnią. Z tego obiektu dyżurny zawiadywał ruchem pociągów na nowym trójtorowym odcinku do Plecewic. Deficytowa od 1960 r. kolej sochaczewska przewoziła towary już tylko dla Gminnych Spółdzielni w Tułowicach, Wyszogrodzie oraz Rolniczej Spółdzielni Produkcyjnej w Kromnowie. Dla odmiany ciągle dość znaczne były potoki pasażerskie do Chodakowa, Tułowic, Wyszogrodu, a w dni targowe (wtorek i piątek) również do Piasków Królewskich. Kiedy jednak w latach 1972-1974 uruchomiono transport autobusowy do Śladowa, a także gdy po włączeniu Chodakowa do Sochaczewa (1977 r.) powołano w 1979 r. komunikację miejską, przewozy pasażerskie wąskotorów-

ką zaczęły gwałtownie spadać. Zarząd Kolei Dojazdowych podjął czwartą próbę likwidacji kolei, ale wtedy przyszła tzw. zima stulecia (1978/1979 r.), a następnie stan wojenny (1981-1983), co odsunęło na kilka lat wydany już wyrok. Ostatni rozkładowy pociąg z Sochaczewa do Wyszogrodu odjechał 30 listopada 1984 r. o godzinie 15³⁵.

Ostatecznie jednak kolej sochaczewska nie podzieliła losu wielu innych wąskotorówek i udało się ją uratować od rozbiórki. Została przejęta przez Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, celem organizacji oddziału muzealnego, gromadzącego i eksponującego tabor wąskotorowy, głównie na 750 mm prześwitu oraz prowadzącego pociągi turystyczne na skraj Puszczy Kampinoskiej. 6 września 1986 r. odbyło się uroczyste otwarcie Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie. Działalność tej jednostki to już jednak temat na osobne opracowanie.

Bibliografia:

1. Archiwum Stacji Muzeum, nr inw. Arch. 345, *Projekt stacji Sochaczew Miasto kolei powiatowej w Sochaczewie*, 16 VI 1936 r.
2. Bronicz.pl, URL: <http://bronicz.pl>.
3. Bronicz W., *Wspomnienia z dawnego Chodakowa*, Sochaczew 2013.
4. Bronicz W., *Kufer wspomnień*, Sochaczew 2014.
5. Ciechański A., *Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881-2010*, Warszawa 2013.
6. *Dawno temu w Sochaczewie*, red. Szostak J., Sochaczew 2011.
7. *Dzieje Sochaczewa i ziemi sochaczewskiej*. Studia i materiały, red. Russocki S., Warszawa 1970.
8. Kucharski M., Tucholski Z., *Kolej Cukrowni Guzów, „Stalowe Szlaki” nr 2* (2000).
9. Kucharski M., Tucholski Z., *Kolej wąskotorowa Cukrowni Michałów w Lesznie koło Warszawy, „Stalowe Szlaki”, nr 1-2* (2001).
10. Kwiatkowski B., *Dzieje Sochaczewa, t. 6, II wojna światowa (1939-1945), cz. I, Wrzesień 1939 r.*, Sochaczew 2012.
11. Kwiatkowski B., *Dzieje Sochaczewa, t. 6, II wojna światowa (1939-1945), cz. II, Okupacja*, Sochaczew 2014.
12. Kwiatkowski B., *Dzieje Sochaczewa, t. 5., Dwudziestolecie międzywojenne (1918-1939)*, Sochaczew 2014.
13. Macewicz E., *„M 3” Wspomnienia młodego kolejarza łącznika w Szarych Szeregach i AK 1939-1945*, Warszawa 2000.
14. *Mapa Szczegółowa Polski WIG, skala 1:25 000, PAS 40 – SŁUP 30 – C* (Sochaczew), Warszawa 1936.
15. *Mapa Szczegółowa Polski WIG, skala 1:25 000, PAS 39 – SŁUP 30 – I* (Młodzieszyn), Warszawa 1936.
16. Mistewicz M., *Przedwojenne dzieje mostu przez Wisłę w Wyszogrodzie, „Drogownictwo”, nr 3* (2014).
17. Mistewicz M., *Dawny most przez Wisłę w Wyszogrodzie*, Warszawa 2016.
18. Moczulski M., *Na wąskotorowym szlaku Mazowska i Mazur*, [brak miejsca i roku wydania].
19. Moczulski M., Pokropiński B., Kantor L., *Ciuchcią przez Polskę*, Warszawa 2000.
20. Nawrocki L., *Kalendarium wydarzeń historycznych na ziemi sochaczewskiej*, Sochaczew 2000.
21. Orzechowski M., *Pocztówki z Młodzieszyna*, Młodzieszyn 2016.
22. Pałucki W., *Sochaczew we wrześniu 1939 r.*, Sochaczew 1989.
23. Piorun W., *Z pamiętnika „Bitka”*, Sochaczew 2008.
24. Pokropiński B., *Koleje wąskotorowe PKP*, Warszawa 1980.
25. Pokropiński B., *Powiatowa Kolej Sochaczewska*, Warszawa 1992.
26. Pokropiński B., *Muzealne Parowozy Wąskotorowe w Polsce*, Żnin 1997.
27. Pokropiński B., *Sochaczewska Kolej Wąskotorowa*, Warszawa 2012.
28. Popowski Ł., *Produkt turystyczny Koleją wąskotorową po wiedzę, relaks i radość, w: Znaczenie miejsc przyrodniczo cennych oraz edukacji ekologicznej w turystyce*, red. Rakiel-Czarnecka W., Sochaczew 2016.
29. Rozdżestwieński P. M., Wojewoda J., *Bzura Rawka 1914–1915. Wielka Wojna na terenie powiatu sochaczewskiego*, 2013 [brak miejsca wydania].
30. *Spacerkiem po Sochaczewie*, red. Szostak J., cz. I, Sochaczew 2007.
31. *Spacerkiem po Sochaczewie*, red. Szostak J., cz. II, Sochaczew 2008.
32. *Stary Sochaczew... i okolice w słowach, obrazach, wspomnieniach*, URL: <http://starysochaczew.pl>.
33. *Świat kolejek wąskotorowych – forum internetowe*, URL: <http://750mm.pl>.
34. Tajchert A., *Przyczynki do historii kolejki leśnej w Puszczy Kampinoskiej, „Puszcza Kampinoska” nr 1* (77) 2013.
35. Taylor Z., Ciechański A., *Deregulacja i przekształcenia przedsiębiorstw transportu lądowego w Polsce na tle polityki spójności UE*, Warszawa 2017.
36. *Wciąż pod parą... Parowozy w Polsce*, URL: <http://tomi.holdys.pl>.
37. *Zapomniane skarby. 80 lat Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, 25 lat Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie*, red. Młynarska B. Z. i in., Warszawa 2011.
38. Zwoliński K., *Chodakowskie Zakłady Włókien Chemicznych „Chemitex”*, Warszawa 1978.

Michał Panfil

Prezes Zarządu Spółki
Warszawska Kolej Dojazdowa

KRÓTKA HISTORIA ELEKTRYCZNEJ KOLEI DOJAZDOWEJ (OBECNIE WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA) I JEJ REGIONOTWÓRCZE ZNACZENIE ORAZ WSPÓŁPRACA Z SAMORZĄDEM WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO

Linia kolejowa EKD/WKD w bieżącym roku obchodzi 90. rocznicę funkcjonowania jako przedsiębiorstwo realizujące pasażerskie przewozy kolejowe na linii Warszawa – Grodzisk Mazowiecki przez Pruszków i Podkowę Leśną. WKD jest tym samym jednym z najstarszych, niemal nieprzerwanie funkcjonujących wyodrębnionych systemów transportu kolejowego w Polsce.

Geneza powstania EKD

Linia ta została uruchomiona 11 grudnia 1927 r. jako pierwsza normalnotorowa elektryczna kolej w Polsce – tego dnia na trasę wyjechały pierwsze pociągi. Początkowo zarządcą i operatorem na linii były Elektryczne Koleje Dojazdowe należące do powstałej już w 1918 r. prywatnej spółki „Siła i Światło”. Spółka, w której wiodącym kapitałem był kapitał angielski, była również inicjatorem budowy linii oraz jej głównym inwestorem. Budowę linii rozpoczęto w jej środkowej części – w Komorowie – i prowadzono równoległe w dwóch kierunkach, dzięki czemu całość ukończono w ciągu zaledwie dwóch lat.

Jaka była szczegółowa geneza powstania EKD jako środka transportu, który na przestrzeni kilkudziesięciu kolejnych lat odegrał olbrzymią rolę w kształtowaniu południowo-zachodniego pasma aglomeracji warszawskiej?

Trudna sytuacja demograficzna Warszawy na początku XX w. czyniła to miasto jednym z najbardziej wówczas zagęszczonych w Europie – z punktu widzenia liczby mieszkańców przypadających na 1 km² powierzchni. System fortów obronnych szczelnie otaczających Warszawę, który dotychczas skutecznie hamował rozwój mieszkalnictwa w ich najbliższym otoczeniu, zaczął w końcu tracić na znaczeniu. W odpowiedzi na to w błyskawicznym tempie zaczęły powstawać nowe osiedla, które wymagały stworzenia szyb-

kiej, wydajnej i nowoczesnej komunikacji łączącej je z centrum. Pod uwagę brano wyłącznie transport szynowy: tramwaje lub lekką kolej.

5 grudnia 1918 r. – jako pierwsza spółka akcyjna w odrodzonej Polsce – powstało Zgrupowanie Elektryfikacyjne „Siła i Światło” S.A. Podstawowym przedmiotem jego działalności miała być elektryfikacja kraju. W tym celu wykupiono dwie elektrownie: Wolską i Pruszkowską – wraz z koncesjami na dostarczanie energii elektrycznej do okolicznych osiedli. Nadwyżki produkowanej energii elektrycznej postanowiono przeznaczyć na zaopatrywanie nowo powstających linii kolejowych.

Drugim obszarem działalności spółki „Siła i Światło” był sięgający czasów sprzed I wojny światowej plan budowy elektrycznych linii kolejowych, obejmujący obok linii do Żyrardowa przez Grodzisk Mazowiecki, połączenia w kierunku Sochaczewa (przez Błonie), Łomianek (przez Młociny), Wołomina (przez Ząbki), Otwocka (przez Wawer) oraz dodatkowo do Mińska Mazowieckiego (przez Miłosną). Dla realizacji planu w 1920 r. utworzono Wydział Studiów budowy kolei elektrycznych, na czele którego stanął inż. Tadeusz Baniewicz – późniejszy dyrektor Elektrycznych Kolei Dojazdowych. Planowane linie miały być budowane według najnowszych zdobyczy techniki, biec po w pełni wydzielonym torowisku i uzyskiwać możliwie największą prędkość – do 65 km/h – przy dużej częstotliwości kursowania. Jednocze-



Fotografie z albumu Elektrycznych Kolei Dojazdowych S.A. upamiętniającego „otwarcie ruchu na Kolei Elektrycznej Warszawa – Grodzisk”, XII 1927 – VII 1929. Ze zbiorów Stacji Muzeum.

śnie zakładano, że w granicach Warszawy, a zwłaszcza w jej ścisłym centrum koleje powinny być prowadzone w tunelach lub na estakadach.

W 1922 r. powołano spółkę akcyjną „Elektryczne Koleje Dojazdowe” z siedzibą w Warszawie, która miała się zająć przygotowaniem i realizacją inwestycji w nowe linie kolejowe. Wśród pierwszych przedsięwzięć znalazła się linia Warszawa – Grodzisk – Żyrardów, na której budowę udziałowcy spółki „Siła i Światło” posiadali już koncesję wydaną w 1912 r. Po odnowieniu koncesji i zapewnieniu źródeł finansowania opracowano projekt techniczny linii. Po zatwierdzeniu tegoż projektu przez władze Warszawy oraz Ministerstwo Komunikacji możliwe było w 1925 r. rozpoczęcie prac budowlanych. Nowa linia kolejowa miała przebiegać wzdłuż istniejącej magistrali Warszawa – Katowice, ale nie mogła zbliżyć się do niej na odległość mniejszą niż 2 km.

EKD – projekt i realizacja

Do realizacji linii kolejowych łączących Warszawę z miejscowościami położonymi po jej stronie zachodniej w ramach koncernu „Siła i Światło” S.A. powołano w 1922 r. spółkę akcyjną „Elektryczne Koleje Dojazdowe”. Stanowisko jej pierwszego dyrektora objął inż. Tadeusz Baniewicz. Po zapewnieniu w 1923 r. źródeł finansowania dla nowego przedsięwzięcia oraz wstępnym ustaleniu trasy 12 listopada 1924 r. uzyskano koncesję na budowę i eksploatację normalnotorowej linii kolei elektrycznej (o rozstawie szyn 1435 mm) z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego i Żyrardowa. Koncesja ta została wydana Zarządzeniem Prezydenta RP i ogłoszona w Dzienniku Ustaw RP nr 100 z dnia 21 listopada 1924 r.

Po opracowaniu ostatecznego projektu technicznego i zatwierdzeniu go przez władze Warszawy w 1925 r. rozpoczęto wytyczanie trasy w terenie, a pierwsze roboty budowlane ruszyły w maju 1926 r.

Budowę linii rozpoczęto od ułożenia torów od stacji PKP w Pruszkowie do oddalonego o 3 km osiedla Komorów, co miało umożliwić dogodny i tani transport materiałów budowlanych. Osiedle Komorów znajdowało się w połowie długości planowanej linii, a budowę prowadzono jednocześnie w dwóch kierunkach: do Warszawy oraz do Grodziska. Na całej trasie ułożono dwa tory, z wyjątkiem odcinka pomiędzy Podkową Leśną i Grodziskiem, na którym ze względów finansowych powstał tylko jeden tor, ale z możliwością późniejszej dobudowy drugiej nitki. Do zasilania sieci trakcyjnej napięciem 650V wybudowano trzy podstacje: Szczęśliwice, Kazimierówka i Pruszków – zasilane energią z elektrowni w Pruszkowie. Zajezdnię dla taboru i warsztaty zaplecza technicznego zlokalizowano w Grodzisku Mazowieckim, który miał stanowić centralny punkt dla rozbudowy nowych linii w kierunku Błonia, Żyrardowa i Mszczonowa.

Na terenie Warszawy, chcąc zapewnić bezpośrednie połączenie z jej ścisłym centrum, zdecydowano się poprowadzić linię systemem tramwajowym.

Głównym punktem dyspozytorskim dla zarządzania ruchem na linii oraz zapleczem utrzymania infrastruktury kolejowej obrano Komorów.

Pierwszą linię normalnotorowej kolei elektrycznej Warszawa – Grodzisk otwarto 11 grudnia 1927 r. Pierwszy pociąg z Grodziska wyruszył o godz. 9:54, aby przed południem zaprezentować się na początkowej stacji w Warszawie zlokalizowanej u zbiegu ulic: Marszałkowskiej i Nowogrodzkiej. Zapoczątkował on trwającą niemal nieprzerwanie do dnia dzisiejszego podmiejską komunikację kolejową stołecznego miasta Warszawy.

Nowo zbudowana linia charakteryzowała się jednymi z najnowocześniejszych wówczas rozwiązań technicznych w dziedzinie sterowania ruchem pociągów i sygnalizacji świetlnej oraz eksploatowanego taboru. W kolejnych latach rola i znaczenie kolei EKD systematycznie wzrastały. W 1932 r. oddano do użytku dwa nowe odcinki „miejskie” – do podwarszawskich Włoch oraz na terenie Grodziska Mazowieckiego – w obu przypadkach do stacji PKP. W 1936 r. przekazano do eksploatacji nowe odgałęzienie od Podkowy Leśnej do Milanówka. Dzięki tym posunięciom

znacznie wzrosły przewozy pasażerskie, a tym samym wpływy osiągnane na tej działalności. W okresie wojny, mimo że linia znalazła się pod przymusowym zarządem okupacyjnym, nie zaprzestano inwestycji, które objęły m.in. znaczącą rozbudowę zaplecza technicznego.

Powojenne upaństwowienie – stagnacja, redukcja. Usamorządowienie – rewitalizacja

Po zakończeniu działań wojennych i wyzwoleniu Warszawy Elektryczne Koleje Dojazdowe przeszły pod Tymczasowy Zarząd Państwowy Ministerstwa Komunikacji. W początkowym okresie kierowanie przedsiębiorstwem pozostało w rękach przedwojennej dyrekcji, w tym m.in. Tadeusza Baniewicza.

W 1946 r. w celu poprawy komunikacji podmiejskiej w ramach EKD uruchomiono sieć pomocniczych połączeń autobusowych, m.in. do Leszna, Sochaczewa, Żyrardowa, Błonia i Mszczonowa.

6 października 1947 r. spółka akcyjna „Elektryczne Koleje Dojazdowe” została upaństwowiona i przejęta przez PKP. Organizacyjnie EKD – wraz z kolejkami wąskotorowymi – podporządkowano utworzonemu Zarządowi Warszawskich Kolei Dojazdowych (późniejszej Dyrekcji Kolei Dojazdowych). Bezpośredni zarząd przejęły służby warszawskiej DOKP. 15 kwietnia 1951 r. linię kolei elektrycznej Warszawa – Grodzisk oddzielono od kolei wąskotorowych i włączono organizacyjnie w struktury PKP, zrównując z „dużą” koleją. Jednocześnie zmieniono nazwę przedsiębiorstwa na „Warszawska Kolej Dojazdowa”. Linia WKD w dalszym ciągu zapewniała pewną i taną komunikację.

W II połowie lat 40. XX w. przewozy na linii EKD błyskawicznie osiągnęły stan przedwojenny, w związku z czym niezbędne stało się zasilenie przedsiębiorstwa dodatkowym taborem. W kolejnych dziesięcioleciach – lata 50. i 60. – przewozy systematycznie wzrastały, ale proporcjonalnie do nich pogarszał się stan infrastruktury torowej oraz taboru. Szybko wzrastające natężenie ruchu samochodowego, w tym rozpoczęta przebudowa układu komunikacyjnego centrum Warszawy, spowodowały stopniowe wypieranie pociągów WKD z kolejnych odcinków: w 1957 r. i 1963 r. z ul. Nowogrodzkiej w Warszawie, w 1966 r. z centrum Grodziska Mazowieckiego, w 1971 r. z dzielnicy Włochy oraz w 1972 r. z centrum Milanówka.

Na przełomie lat 60. i 70. podjęto decyzję o odnowieniu linii kolejowej WKD pod kątem nowo zaprojektowanego taboru. W latach 1968-1975 zmodernizowano niemal całe torowisko, wybudowano nowe podstacje trakcyjne, zainstalowano nowy system sygnalizacji oraz całkowicie odseparowano od ruchu kołowego na terenie Warszawy, wprowadzając tory WKD do linii średnicowej. Z końcem 1972 r. stare wagony angielskie całkowicie zastąpiono nowymi zespołami trakcyjnymi serii EN94.

Ostatnimi większymi inwestycjami, jakie udało się wykonać na WKD za czasów przynależności do struktur PKP, były: nowa hala przeglądowo-naprawcza w Grodzisku Mazowieckim oraz remont kapitalny torowiska na najbardziej obciążonym odcinku pomiędzy Warszawą i Komorowem – zrealizowane w II połowie lat 80.

Okres I połowy lat 90. XX w. przyniósł znaczne ograniczenie wydatków na kolej, w tym także na WKD. Liczba uruchamianych pociągów spadła o połowę, a ceny wzrosły dwukrotnie. Przychodów i kosztów długo nie dało się jednak zbilansować – rentowność przedsiębiorstwa oceniano na ok. 20%. W 1992 r. w Dyrekcji Generalnej PKP powołano specjalny zespół, mający opracować zasady wydzielenia pasażerskiego ruchu podmiejskiego na obszarze największych aglomeracji. Obsługę tego typu przewozów miały przejąć odrębne przedsiębiorstwa, spośród których jako pierwsza miała powstać wyodrębniona WKD. Początkowo byłaby spółką z ograniczoną odpowiedzialnością ze 100-procentowym udziałem PKP, a w przyszłości sprywatyzowaną.

Wiążących decyzji jednak nie podejmowano, a deficyt WKD rósł z każdym rokiem. Dopiero energiczne działania podjęte w 1993 r. przez władze gmin (stolica oraz gminy leżące na trasie kolejki) i Urzędu Wojewody

Warszawskiego wspólnie z Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Centralną Dyrekcją Okręgową Kolei Państwowych doprowadziły do sporządzenia studium restrukturyzacji i „biznesplanu” dla WKD.

Działania restrukturyzacyjne rozpoczęły się z dniem 1 lutego 1994 r., kiedy to Warszawska Kolej Dojazdowa powróciła do tradycji EKD: wszystkie jednostki organizacyjne podlegające dotychczas poszczególnym służbom centralnej DOKP skupiono pod jednym zarządkiem w ramach powołanego Zakładu Eksploatacji Linii WKD w Grodzisku Mazowieckim (ZEL WKD). Skupienie pod wspólnym kierownictwem wszystkich służb funkcjonujących na WKD połączone z optymalizacją zatrudnienia, zużycia materiałów i energii bardzo szybko dało niezwykle korzystne rezultaty w postaci zdecydowanej poprawy wskaźnika pokrycia kosztów przychodami. Rentowność wzrosła do 60% w 1999 r. Systematycznie zaczęły wzrastać również przewozy pasażerów.

Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” była podstawą do podjęcia przez Zarząd PKP decyzji w dniu 16 listopada o przekształceniu Warszawskiej Kolei Dojazdowej w spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością, zależną od przyszłej spółki-matki PKP S.A., łączącą funkcje operatora oraz zarządcy infrastruktury.

Akt notarialny utworzenia Spółki PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o. został sporządzony w dniu 22 grudnia 2000 r. Właścicielami Spółki zostały PKP S.A. posiadające 100% udziałów w kapitale zakładowym. 29 grudnia 2000 r. Spółka została wpisana do rejestru handlowego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy, a działalność gospodarczą rozpoczęła 1 lipca 2001 r. Od tego momentu spółka mogła podjąć wiele działań zaznaczających swoją odrębność i budujących swoją lokalną pozycję, a w szczególności poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróżowania.

Poszukiwanie nowego właściciela dla spółki ruszyło w 2003 r., gdy PKP S.A., działając w imieniu Skarbu Państwa – na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez Ministra Infrastruktury – wysłowała zaproszenie do rokowania w sprawie zbycia 100% udziałów PKP WKD Sp. z o.o. Ostateczny termin składania ofert zakupu wyznaczono na maj 2004 r. Spośród złożonych ofert jako najkorzystniejszą wybrano ofertę Konsorcjum Samorządowego, w skład którego wchodziły wówczas Samorząd Województwa Mazowieckiego, m.st. Warszawa oraz 6 gmin zlokalizowanych wzdłuż trasy WKD.

W myśl tego 29 grudnia 2004 r. parafowano projekt umowy pomiędzy PKP S.A. a Konsorcjum w sprawie zbycia wszystkich posiadanych w spółce udziałów. Podpisanie umowy sprzedaży udziałów przez wszystkie zainteresowane strony nastąpiło 30 września 2005 r. Przeniesienie udziałów na kupujących miało nastąpić po spełnieniu określonych warunków zawieszających, co ostatecznie miało miejsce 27 września 2007 r. 100% udziałów spółki WKD zostało podzielone pomiędzy Samorząd Województwa Mazowieckiego, który objął łącznie 73% udziałów (dodatkowo przejmując wcześniejsze zobowiązania m.st. Warszawy) oraz 6 gmin wzdłuż linii – pozostałe 27%.

Od tego momentu liczba właścicieli spółki pozostaje bez zmian, natomiast w związku z sukcesywnym podnoszeniem kapitału zakładowego przedsiębiorstwa i obejmowanymi tą drogą nowymi udziałami Samorząd Województwa Mazowieckiego dysponuje już ich łączną liczbą blisko 98% całkowitego stanu.

Współpraca z Samorządem Województwa Mazowieckiego – unowocześnienie i wymiana infrastruktury technicznej, wymiana taboru, system zasilania, bezpieczeństwo

Warszawska Kolej Dojazdowa od momentu rozpoczęcia działalności jako samodzielny podmiot w 2001 r., wzmocniony istotnie w 2007 r. dzięki przejściu przez nowego właściciela, stara się aktywnie działać na rzecz społeczności zamieszkujących rejon, który obsługuje, a także kształtować wizerunek przedsiębiorstwa rozwijającego się i dbającego o interesy pra-

cowników i klientów. W pierwszym dziesięcioleciu funkcjonowania spółki zapoczątkowano realizację wielokierunkowego programu naprawy i modernizacji infrastruktury. Spółka jest również otwarta na nowe rozwiązania w zakresie współpracy z innymi operatorami bądź organizatorami przewozów (ZTM w Warszawie, Koleje Mazowieckie, Związek Samorządowych Przewoźników Kolejowych). Gwarancje udzielane przez Samorząd Województwa Mazowieckiego jako właściciela większości udziałów spółki WKD pozwoliły na podjęcie szeregu działań inwestycyjnych na znacznie szerszą skalę, kluczowych dla jej dalszego funkcjonowania, wśród których na pierwszym miejscu postawiono pozyskanie nowego taboru.

W następstwie wspomnianych przemian własnościowych i opuszczenia Grupy PKP S.A. w sierpniu 2008 r. zmianie uległa nazwa spółki, która od tego czasu brzmi „Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.”.

Wzrastająca systematycznie od kilku lat liczba przewożonych pasażerów i uzyskiwane z tego tytułu wyższe przychody, a także ścisła współpraca z samorządami, w tym z Samorządem Województwa Mazowieckiego, pozwala z optymizmem patrzeć w przyszłość. Dzięki podpisanej 19 maja 2009 r. umowie wieloletniej na finansowanie kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich, która stanowi gwarancję stabilnego finansowania spółki do końca 2024 r., możliwe było podjęcie wielu przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie modernizacji taboru oraz infrastruktury kolejowej.

Współpraca z Samorządem Województwa Mazowieckiego, jak również lokalnymi samorządami zlokalizowanymi wzdłuż linii WKD, jak do tej pory układa się bardzo dobrze, zważywszy na fakt, że są one naszymi bezpośrednimi właścicielami. Od chwili przejścia udziałów spółki od PKP S.A. ponad 10 lat temu nie odnotowaliśmy jakichś większych nieporozumień. Władze samorządowe bardzo dobrze rozumieją istotę prowadzonej działalności przez spółkę oraz realizowane przez nią usługi publiczne w transporcie zbiorowym. Usługi te, jak wiadomo, z założenia są deficytowe, a wszelkie występujące niedobory w zakresie prowadzonej działalności podstawowej powinny być wyrównywane w drodze stosownych dotacji. Można w odniesieniu do tego powiedzieć, że właściciele WKD bardzo dobrze wywiązują się ze swoich zobowiązań – oczywiście pod warunkiem spełnienia wszelkich powinności stojących po naszej stronie.

Działalność przewozową w zakresie aglomeracyjnych przewozów pasażerskich spółka prowadzi na zarządzanych przez siebie liniach kolejowych z Warszawy przez Pruszków i Podkowie Leśną do Grodziska Mazowieckiego oraz z Podkowie Leśnej do Milanówka (będącej odgałęzieniem tej pierwszej). Terytorialnie obszar działalności spółki w całości zawiera się w południowo-zachodnim paśmie osadniczym aglomeracji warszawskiej. Całkowita długość linii kolejowych, na których organizowane są przewozy pasażerskie, wynosi 36 km. Warto podkreślić, że jesteśmy jedynym operatorem na wymienionych liniach.

Posiadamy licencję na wykonywanie kolejowych przewozów osób, a także świadectwa bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego oraz zarządcy infrastruktury kolejowej. Dla każdego dnia roboczego rozkład jazdy przewiduje uruchomienie blisko 180 kursów pociągów. Podróżnym zapewniamy kompleksową obsługę w zakresie usługi przewozu, dostępu do informacji, ofert taryfowych, dystrybucji biletów oraz bezpieczeństwa na zarządzanym obszarze oraz w taborze.

Spółka ponadto zarządza łącznicą technologiczną Komorów – Pruszków.

Dla realizacji powyższych funkcji przewoźnika kolejowego oraz zarządcy infrastruktury posiadamy kompletne zaplecze techniczne dla utrzymania taboru – zlokalizowane na terenie lokomotywowni w Grodzisku Mazowieckim oraz zaplecze dla utrzymania infrastruktury kolejowej znajdujące się w Komorowie.

Wzrastająca systematycznie liczba przewożonych pasażerów i uzyskiwane z tego tytułu wyższe przychody, a także ścisła współpraca z władzami samorządowymi, w tym w szczególności z Samorządem Województwa Mazowieckiego, pozwala w sposób stabilny planować dalszy rozwój. Licz-

ba pasażerów przewiezionych w ciągu dziesięciu lat wzrosła od 6,1 mln w 2003 r. do niemal 8 mln w 2014 i 2015 r.

W latach 2009-2012 zrealizowano kluczowy dla dalszego funkcjonowania Spółki projekt związany z zakupem nowego taboru kolejowego, mającego całkowicie zastąpić eksploatowane od 1972 r. elektryczne zespoły trakcyjne starej generacji serii EN94. Przedsięwzięcie dotyczące zakupu 14 szt. nowych zespołów trakcyjnych zostało objęte współfinansowaniem ze środków Unii Europejskiej – Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego (RPO WM) 2007-2013. 14 października 2010 r. Spółka złożyła wniosek o umieszczenie projektu zakupu nowego taboru w Indykatorywnym Wykazie Indywidualnych Projektów Kluczowych RPO WM. Decyzją Zarządu Województwa Mazowieckiego 15 lutego 2011 r. projekt został wpisany na listę podstawową Wykazu, co umożliwiło podpisanie 4 maja 2011 r. preumowy w zakresie realizacji przedsięwzięcia. Umowę o dofinansowanie projektu po przeprowadzeniu pełnej procedury złożenia oraz oceny wniosku podpisano 12 lipca 2012 r. Unijne dofinansowanie wyniosło 109,6 mln zł i stanowiło 50% wydatków kwalifikowalnych projektu.

Zakładając konieczność znacznego polepszenia oferty przewozowej – m.in. poprzez uruchomienie nowych pociągów w rozkładzie jazdy – w latach 2014-2016 zrealizowano projekt obejmujący pozyskanie kolejnych 6 sztuk taboru. Projekt zakładający zakup kolejnych pojazdów wraz z budową systemu informacji pasażerskiej i monitoringu na wszystkich stacjach i przystankach linii WKD, a ponadto modernizacją najbardziej obciążonych szlaków linii kolejowej WKD pomiędzy Warszawą przez Komorów i Podkowie Leśną do Milanówka o łącznej długości 25 km i zabudową nowoczesnych urządzeń służących poprawie bezpieczeństwa na 16 przejazdach kolejowych został zrealizowany w ramach Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy. Wniosek aplikacyjny Spółka złożyła 20 marca 2009 r. Po ocenie wniosku oraz przygotowaniu kompletnej propozycji realizacji przedsięwzięcia możliwe stało się podpisanie umowy w sprawie jego realizacji, co miało miejsce 26 czerwca 2012 r. Współfinansowanie strony szwajcarskiej wyniosło ok. 76 mln zł i stanowiło 57% wydatków kwalifikowalnych projektu. Najważniejszym przedsięwzięciem w dziedzinie infrastruktury, zrealizowanym w latach 2012-2016, była przebudowa układu zasilania sieci trakcyjnej wraz z podwyższeniem napięcia z dotychczasowych 600 V do 3000 V prądu stałego. Istotą tego zadania była przebudowa podstacji trakcyjnych, obejmująca całkowitą wymianę urządzeń elektrycznych. W miejsce dotych-

czas wykorzystywanych 7 podstacji trakcyjnych (w tym 6 naszych i jednej zewnętrznej) oraz jednej kabiny sekcyjnej do zapewnienia odpowiedniej mocy zasilania dla linii wystarczą 3 podstacje: w Grodzisku Mazowieckim, Pruszkowie oraz przy stacji Warszawa Zachodnia. Zmiana napięcia zasilania w sieci trakcyjnej na linii WKD została przeprowadzona w nocy z 27 na 28.05.2016 r. i odbyła się bez przeszkód.

W perspektywie finansowej 2014-2020 Spółka zamierza podjąć realizację przedsięwzięcia inwestycyjnego zakładającego zwiększenie przepustowości jednotorowego obecnie szlaku pomiędzy Podkowie Leśną i Grodziskiem Mazowieckim – w postaci budowy drugiego toru na całej długości tego szlaku.

Wszystkie wymienione powyżej przedsięwzięcia inwestycyjne nie byłyby możliwe do zrealizowania w tak szerokim zakresie bez gwarancji udzielonych przez Samorząd Województwa Mazowieckiego za pośrednictwem zawartej 15-letniej umowy ramowej, która stanowi pewne i stabilne zabezpieczenie dla zaciąganych zobowiązań finansowych, m.in. na pokrycie wkładu własnego dla inwestycji współfinansowanych z zewnętrznych źródeł wsparcia. Istotną część podjętych inwestycji w zakresie taboru oraz modernizacji i rozbudowy infrastruktury kolejowej oprócz udziału zewnętrznych środków pomocowych (unijnych oraz szwajcarskich) została sfinansowana z wykorzystaniem kredytu długoterminowego udzielonego spółce WKD przez Europejski Bank Inwestycyjny.

Poza wymienionymi powyżej zamierzeniami obejmującymi znaczące inwestycje w nowy tabor oraz nową bądź modernizowaną infrastrukturę kolejową spółka WKD dąży do osiągnięcia jak najmocniejszej pozycji na rynku kolejowych przewozów pasażerskich w aglomeracji warszawskiej – oczywiście na miarę tego potencjału, którym dysponuje. Istotne jest w tym zakresie dalsze budowanie i umacnianie znanej od lat wśród lokalnej społeczności marki przewoźnika pewnego, solidnego, gwarantującego bezpieczny i punktualny dojazd do celu. Podejmowane działania powinny służyć nie tylko zachowaniu naszych dotychczasowych klientów, ale także przyciągnięciu jak największej liczby nowych i związaniu ich z nami na jak najdłużej.

Spółka współpracując ściśle z Samorządem Województwa Mazowieckiego, będzie nieustannie dążyć do wzrostu własnej konkurencyjności poprzez kształtowanie jak najbogatszej oferty przewozowej – zarówno w odniesieniu do sukcesywnie zwiększanej oferty przewozowej w wymiarze ilościowym i jakościowym, jak i sprostaniu rosnącym wymaganiom pasażerów.



Zdjęcie z archiwum WKD.

Dariusz Grajda

Członek Zarządu, Dyrektor handlowy spółki
„Koleje Mazowieckie – KM”

„KOLEJE MAZOWIECKIE – KM” W 20-LECIE SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO

Koleje Mazowieckie zostały powołane 29 lipca 2004 r. Tego dnia władze województwa podjęły decyzję o utworzeniu pierwszego samorządowego przewoźnika kolejowego w Polsce, dając impuls do budowania nowoczesnej kolei na Mazowszu. Od tamtego momentu poszczególne zarządy i pracownicy stworzyli spółkę, która obecnie zajmuje pozycję lidera na rynku. To, co dzisiaj określa Koleje Mazowieckie, to: bezpieczeństwo, solidność, rozwój, satysfakcja i szacunek. Nie można tego nie dostrzegać – szczególnie że samorząd, podejmując decyzję o powołaniu KM, wiedział, że to pionierski i nowatorski projekt. W momencie podpisania umowy Samorząd Mazowsza posiadał 51 proc. Spółka powstała na bazie dzierżawy zorganizowanej części przedsiębiorstwa „PKP Przewozy Regionalne” sp. z o.o. Wszyscy pracownicy zostali przejęci na podstawie art. 23 kodeksu pracy. 1 stycznia 2005 r. Koleje Mazowieckie zaczęły działalność przewozową. Na tory wyjechały pierwsze pociągi w zielono-żółto-białych barwach. W 2008 r. samorząd województwa mazowieckiego odkupił od Przewozów Regionalnych pozostałe udziały w spółce, stając się tym samym jej jedynym właścicielem.

Rola samorządu jednak nie skończyła się w dniu powołania spółki. Władze województwa wspierały, i trzeba to jasno podkreślić, finansowały rozwój Kolei Mazowieckich. Z roku na rok, dzięki coraz wyższej dotacji samorządu na pasażerski transport kolejowy na Mazowszu, coraz bogatszy był rozkład jazdy i coraz więcej osób korzystało z usług KM. Przełomowym w kwestii zabezpieczenia finansowego był r. 2009, kiedy została zawarta pomiędzy właścicielem a spółką Umowa ramowa na świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze województwa mazowieckiego. Umowa obowiązuje do 2031 r. i jest podstawą finansowania oraz gwarancją dla spółki przy dokonywaniu inwestycji, głównie taborowych.

Koleje Mazowieckie posiadają obecnie 317 pojazdów, w oparciu o które realizują działalność przewozową, a trzeba podkreślić, że działalność przewozową zaczynały od 184 dzierżawionych elektrycznych zespołów trakcyjnych. Przy wsparciu władz samorządowych KM kupiły 119 zupełnie nowych pojazdów. Tych inwestycji nie byłoby, gdyby nie środki z UE. Wartość inwestycji zrealizowanych przez Koleje Mazowieckie z wykorzystaniem środków, w perspektywie 2007-2013, wyniosła blisko 2 miliardy zł brutto, z czego ponad połowę stanowiło dofinansowanie. W efekcie tych dotacji KM zakupiły 73 pojazdy oraz zmodernizowały ponad 60 proc. posiadanego taboru. Dodatkowo w latach 2011-2015 Województwo Mazowieckie w ramach środków z rezerwy celowej budżetu państwa kupiło i wydzierżawiło KM 7 pojazdów serii SA135 (PESA Bydgoszcz) i 2 pojazdy serii SA222 (NEWAG S.A.). Koszt wszystkich pojazdów to ponad 140 mln, z czego pieniądze z rezerwy celowej budżetu państwa to 65,7 mln, a ponad 74 miliony zł dołożył samorząd województwa mazowieckiego.

Kolejne lata przyniosły śmiałość i z powodzeniem zrealizowane inwestycje. Dlatego spółka poszła jeszcze dalej – ogłosiła największe zamówienie w historii polskiej kolei – przetarg na dostawę 71 elektrycznych zespołów trakcyjnych. Wartość zamówienia to 2 miliardy 271 milionów złotych (netto). Tutaj również nie byłoby takiej skali zakupu, gdyby nie środki finansowe z UE, dlatego KM zakłada aplikowanie o dofinansowanie w wysokości 50 proc. wydatków kwalifikowanych projektu.

Ale Koleje Mazowieckie to nie tylko tabor. To także zmiana podejścia do pasażera oraz rozwój kanałów dystrybucji biletów i informacji pasażer-

skiej. Już w 2005 r. rozpoczęto integrację taryfową z Zarządem Transportu Miejskiego w Warszawie, wprowadzając ofertę „Wspólny Bilet ZTM-KM”. Rozpoczęto także realizację projektu „Parkuj i Jedź”, zakładającego budowę 40 parkingów przy stacjach kolejowych na terenie Mazowsza. Ideą projektu jest ułatwienie podróży osobom, które dojeżdżając do Warszawy, korzystają częściowo z samochodów, motocykli lub rowerów, a potem chcą się przesiąść do pociągu. Kolejne lata to również nowe kanały sprzedaży biletów: w 2011 r. przez telefon komórkowy, a następnie w biletomatach stacjonarnych (2013), bilet przez internet oraz płatności bezgotówkowe w pociągach (2017), a także wdrożenie nowoczesnego, elektronicznego nośnika biletów – „Karty Mazowieckiej” (2015). Zostało także otwarte całodobowe call center KM (2012).

Oferta handlowa KM to także pociąg „Słoneczny”, który po raz pierwszy wyjechał w czerwcu 2005 r. Połączenie stolicy z Trójmiastem już podczas swojej pierwszej edycji zyskało popularność wśród podróżnych – zostało okrzyknięte „hitem lata”. I nic dziwnego – cena za przejazd była i do dzisiaj jest wyjątkowo atrakcyjna. W 2009 r. do obsługi „Słonecznego” przeznaczono nowoczesne, klimatyzowane wagony piętrowe. Podczas ostatniej, 13. edycji z połączenia skorzystał milionowy podróżny. Od trzech lat „Słoneczny” kursuje nie tylko do Trójmiasta, ale dalej – aż do Ustki. Spółka sprostowała także dwóm ważnym sprawdzianom organizacyjnym, którymi były organizowane w Polsce, mistrzostwa Euro 2012 oraz Światowe Dni Młodzieży.

Wszystkie inwestycje dokonywane przy wsparciu Samorządu Województwa Mazowieckiego przełożyły się wprost na rozwój spółki. W tym samym czasie liczba osób korzystających z jej usług wzrosła o ponad 20 milionów (z 40 mln w 2005 r. do ponad 60 mln w 2016 r.). Tytu podróżnych nie tylko zauważyło Koleje Mazowieckie, ale wybrało je jako najdogodniejszy środek transportu. Dzięki sukcesywnym zakupom możliwe było rozwijanie siatki połączeń oraz podnoszenie komfortu podróży. Dzisiaj Koleje Mazowieckie uruchamiają średnio 800 pociągów w dobie, a zaczynały od 530. Wzrosła także liczba linii obsługiwanych przez mazowieckiego przewoźnika. Rozpoczynając działalność, KM woziły pasażerów na 9 liniach Mazowsza, obecnie na 15. Zostały reaktywowane połączenia na takich liniach, jak: Warszawa – Góra Kalwaria, Kutno – Sierpc czy War-
sawa

wa – Ostrołęka, które wcześniej zostały zawieszono przez PKP Przewozy Regionalne.

Spółka Koleje Mazowieckie od początku swojego istnienia włączała się w projekty, które wykraczają poza jej podstawową działalność – w tym w szczególności w te związane z kulturą. W pierwszych latach działalności realizowany był projekt pod nazwą „Twoja kolej na...”, podczas którego spółka angażowała się w działalność kulturalno-edukacyjną. Ostatnim, najważniejszym projektem łączącym promocję kultury i pasażerski transport kolejowy jest akcja „Koleją do Kultury”. Jej ideą jest łączenie podróży pociągiem z możliwością tańszego odwiedzenia placówek kulturalnych nie tylko na Mazowszu, ale także na Pomorzu i w Krakowie. Spółka współpracuje obecnie z 37 instytucjami kultury.

W swojej historii spółka była wielokrotnie nagradzana w różnych kategoriach – jako nowoczesny przewoźnik, spółka angażująca się w działalność ważną dla otoczenia społecznego, jako rzetelny pracodawca. Otrzymaliśmy m.in. tytuł „Lidera Transportu Szynowego” – przyznany za systematyczne wprowadzanie nowej jakości obsługi kolejowych przewozów pasażerskich oraz kompleksowe działanie handlowe i promocyjne (2008 r.), „Solidnej Firmy” – za wiarygodność finansową (2008 r.), certyfikat „Najwyższa Jakość” – przyznany w ramach „Programu Promocji Przedsiębiorczości i Eksportu” w kategorii „Produkt” za pociąg „Słoneczny” (2010 r.), tytuł „Najlepszego Partnera Biznesu” – przyznany przez magazyn ekonomiczny „Home and Market” w kategorii „Transport pasażerski” (2010 r.) czy „Solidny Pracodawca Roku” oraz „Pracodawca Godny Zaufania” – przyznany w kategorii

„Transport Kolejowy” (2010 r.). Doceniano nas także za działania z zakresu CSR; otrzymaliśmy tytuł „Lidera Społecznej Odpowiedzialności – Dobra Firma 2010” – przyznany przez redakcję „Forum Biznesu” za zaangażowanie w działania z zakresu Społecznie Odpowiedzialnego Biznesu (2010 r.), a w IV edycji „Raportu Społeczna Odpowiedzialność Biznesu” wyróżnienie przyznane przez „Gazetę Finansową” za zaangażowanie w inicjatywy z zakresu kultury i edukacji (2010 r.). Dostrzeżono także nasze starania dotyczące działań w zakresie polityki kadrowej, przyznając tytuł „Inwestora w Kapitał Ludzki” w 2013 r.

Rola samorządu w budowaniu kolei na Mazowszu, na przykładzie Kolei Mazowieckich, jest historyczna. Kiedy w 2004 r. władze województwa podjęły decyzję o utworzeniu pierwszego samorządowego przewoźnika kolejowego, wiele osób nie wierzyło w powodzenie tej inicjatywy. Dziś, po 13 latach, Koleje Mazowieckie wciąż są fenomenem na skalę krajową i przykładem dla innych województw. Start na pewno nie był łatwy, ale dzięki właściwemu zarządzaniu, sprawnie prowadzonej polityce taborowej oraz efektywnemu wykorzystaniu środków unijnych KM są dziś najnowocześniejszym kolejowym przewoźnikiem regionalnym w Polsce i znajdują się na drugim miejscu w kraju pod względem liczby przewożonych osób. Na osiągnięcie sukcesu nie ma uniwersalnego przepisu. Żaden nie przychodzi łatwo, ale przykład Kolei Mazowieckich jest dowodem na to, że możliwa jest radykalna zmiana jakości świadczonych usług, a wraz z nią wizerunku kolei regionalnej, jeśli tylko konsekwentnie dąży się do celu.



Elektryczny zespół trakcyjny 45WE „Impuls”. Zdjęcie z archiwum spółki „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o.

Dr Sławomir Stanisław Dębski

Pomorska Szkoła Wyższa w Starogardzie Gdańskim

Towarzystwo Naukowe w Grudziądzu

KSZTAŁTOWANIE SIĘ SAMORZĄDU GOSPODARCZEGO I ZAWODOWEGO W POLSCE I JEGO ROLA W ROZWIĄZYWANIU PROBLEMÓW KOMUNIKACJI POMIĘDZY MIEJSCOWOŚCIAMI

Uwzględniając osiągnięcia nauk przyrodniczych, możemy stwierdzić, że to prawa natury przyczyniły się w zdecydowanej mierze do kreowania idei i modelu samorządności. W szczególności prawo ewolucji. Podczas analizy zachodzących przemian cywilizacyjnych stwierdzono, że istnienie społeczne, potrzeba wzajemnej pomocy i wsparcia są wrodzonymi cechami ludzkiej natury, czyli tego biologicznego elementu ludzkich cech, który ukształtował się i jak wszystko, co związane z biologią, ewoluuje w stronę postępu rozumianego jako rozwój jednostki i wspólnoty.

Współczesne badania potwierdzają, że od najdawniejszych czasów ludzie łączyli się w związki, plemiona czy też klany, przeświadczone o wspólnym pochodzeniu, oddające cześć wspólnym przodkom. Przez tysiące lat taki typ organizacji społecznej łączył ludzi. Przebiegające na wielką skalę migracje rozluźniły związki wspólnego pochodzenia, a rozwój oddzielnej rodziny wewnątrz klanu zmienił dawną jedność, powstawał nowy związek na zasadzie terytorialnej, czyli wspólnoty. Forma ta utrzymywana poprzez wiele stuleci, pozwalała na dalszy rozwój społeczności i na przetrwanie niektórych okresów historii bez dzielenia się w luźne skupisko rodzin i jednostek. Pozwoliła wypracować wiele instytucji społecznych, z których kilka przetrwało do czasów nam współczesnych.

Stwierdzono, że współzawodnictwo nie jest prawem w świecie zwierzęcym i ludzkim. Jako forma współżycia ograniczona jest pomiędzy zwierzętami do okresów wyjątkowych i dobór naturalny odbywa się na innym polu. Lepsze warunki życia stwarzane są przez usunięcie współzawodnictwa dzięki wzajemnej pomocy. Natura w znaczeniu otaczającej nas przyrody wykreaowała tezę, że współzawodnictwo może być szkodliwe dla gatunku. Natomiast łączenie się i stosowanie obopólnego wsparcia optymalizuje warunki bezpieczeństwa i rozwoju, zarówno jednostki, jak i wspólnoty. Taką lekcję daje nam przyroda i tego trzymając się wszystkie zwierzęta, które osiągnęły najwyższy poziom rozwoju. Nie inaczej też postępował człowiek u zarania dziejów. Tworzenie się zachowań o charakterze spełniającym kryteria najwcześniej dostrzeżono we wspólnym gospodarowaniu i przedsięwzięciach o charakterze ekonomicznym, stały się one dominujące w tradycji rozwoju samorządności¹.

Samorząd w Polsce ma swoją tradycję. Za ogniwa historyczne uznaje się: 1. organizację rzemieślników, 2. izby gospodarcze, 3. organizację kupieckie, 4. samorząd zawodowy, 5. samorząd terytorialny, które formalizowały się niezależnie od siebie. Faktycznie nie istniało wstępnie podzielone pojęcie samorządu gospodarczego i zawodowego, lecz tworzyły go korporacje przedsiębiorców, w zależności od potrzeb i możliwości realizacji. Nie funkcjonowało także pojęcie samorządu terytorialnego, który wyewoluował z samorządu miejskiego i jego form organizacyjnych. W Polsce, jak i na świecie samorząd kształtował się w pierwszej fazie poprzez instytucjonalne formy gospodarcze. Istotną rolę w procesie postępu odgrywała komunikacja transportowa.

Samorządność jako formę działania i samorzady lokalne jako instytucje zaliczono do podstawowych atrybutów społeczeństw obywatelskich. Wyodrębnia się dwa bliskoznaczne pojęcia: 1. samorządność i 2. samorząd. Pierwsze z nich obejmuje normatywny ład społeczny, którego wartościami są zbiorowa podmiotowość i autonomia wobec instytucji państwa oraz integralnie związanej z tym ładem organizację życia społecznego na określonym terytorium. Samorząd jest instytucją społeczną, w której wybrani członkowie zbiorowości dysponują uprawnieniami do podejmowania i koordynowania społecznie istotnych działań związanych z zaspokajaniem wspólnych potrzeb. Przyjęto wyodrębnić trzy główne teorie samorządu: 1. naturalistyczną, 2. państwową i 3. polityczną².

Początki działań zorganizowanych form przedsiębiorców na ziemiach polskich sięgają średniowiecza. Jako pierwszych wymienia się adwokatów. Działalność adwokatów łączona jest z wydanym przez króla Bolesława Chrobrego w 1016 r. poleceniem zapewnienia wdowom i małoletnim sierotom oraz ubogim prawa do obrońców z urzędu.

Jednak za pierwsze formy zorganizowane w Polsce uznaje się cechy, powstałe w wyniku, m.in. kolonizacji, głównie niemieckiej, która wprowadziła struktury rzemiosła na ziemiach polskich. W tym czasie miasta wraz z aktami lokacji otrzymywały prawo organizowania cechów⁴. Toruń np. otrzymał je w 1233 r. Nadanie prawa lokacyjnego dla Krakowa, przez Bolesława Wstydliwego w 1257 r., na prawie niemieckim doprowadziło do osiedlania się w Krakowie organizujących się kupców i rzemieślników z innych krajów Europy. Organizację cechów w XIII-XIV w. regulowały wilkierze (niem. Willkur), czyli rozporządzenia, którymi władze miejskie normowały całokształt spraw społecznych i gospodarczych na terenie miasta. W tym czasie regulacje dotyczące obrony adwokackiej znalazły się w królewskich statutach wiślickich (1347-1370) oraz w przywilejach nieszawskich (1454-1496).

W połowie XIV w. na terenie Krakowa powstały pierwsze cechy rękodzielnicze, które posiadały swoje przepisy zawarte w statutach zatwierdzonych przez króla. Na ten czas datuje się też początki związków kupieckich w Polsce. 25 lutego 1410 r. powstała w Krakowie Kongregacja Kupiecka⁵. W odpowiedzi na nowe potrzeby tworzyły się nowe rodzaje rzemiosła, prze-

¹ P. Kropotkin, Pomoc wzajemna, jako czynnik rozwoju, wyd. Książka, Warszawa 1921, s. 76-75; K. Darwin, op.cit., s. 65-80.

² W. L. Jaworski, Nauka prawa administracyjnego, Warszawa 1924, s. 140; J. Bek, O samorządzie, Warszawa 1926, s. 7-32, 60-68; R. Kmiecik, Geneza, istota i zadania samorządu, Poznań 1996, s. 4.

³ S. Rymar, Naczelna Rada Adwokacka – Tradycja, Warszawa 2004, s. 1-9.

⁴ J. Tandecki, Cechy rzemieślnicze w Toruniu i Chełmnie. Zarys dziejów, Toruń 1983, s. 7-21.

⁵ M. Rdesiński, Kupiectwo ziemi gdańskiej, Gdynia 1988, s. 7-12.

kształcały stare, inne, jako zbyt cenne zanikały. W XV w. było ich w Krakowie 25, później ta liczba wzrosła do 60. W pierwszej połowie XV w. ukształtowały się organizacje wewnętrzne w cechach, które z niewielkimi zmianami przetrwały w zasadzie w niezmienionej formie do czasów współczesnych.

Formalnie cechy tworzyli mistrzowie, czeladnicy i uczniowie. Tym, co odróżniało czeladnika od ucznia, było prawo pobierania wynagrodzenia oraz możliwość zmiany pracodawcy. Inna też była jego sytuacja prawna⁶.

Na historię polskiego samorządu wpłynęły m.in. rozbiory Polski, tj. trzy podziały terytorialne państwa polskiego dokonane w latach 1772, 1793 i 1795 przez sąsiednie państwa: Rosję, Austrię i Prusy. Na ziemiach polskich samorząd powstał właśnie w tym okresie. Pierwsze przejawy samodzielności lokalnej można zauważyć w ordynacji miejskiej z 18 kwietnia 1791 r. W ordynacji tej, włączonej później do Konstytucji 3 maja ustanowiono, że miasta królewskie mogły wybierać swe organy w postaci magistratów, burmistrzów i wójtów. Na terenach wiejskich funkcjonowały gromady. Generalnie jednak utrata niepodległości uniemożliwiła właściwy rozwój polskiej drogi do samorządu, a istniał on tylko w granicach narzuconych przez państwa zaborcze. W zaborze pruskim samorząd występował w gminie (jednowioskowej), powiecie oraz prowincji. Natomiast w zaborze austriackim samorząd funkcjonował w granicach autonomii „krajów koronnych”, np. w Galicji i Śląsku.

Polityka zaborców i rozwój idei samorządu w poszczególnych państwach zaborczych miały wpływ na struktury i formy działania organizacji przedsiębiorców. Rewolucja francuska, okres Wiosny Ludów, przemiany społeczno-polityczne związane z tworzeniem się burżuazji w Europie, jak i z rewolucją przemysłową miały wpływ na tworzący się polski samorząd gospodarczy w zakresie dotyczącym poszczególnych państw zaborczych i ich różnorodności. Pierwszoplanowym celem Polaków była oczywiście niepodległość ojczyzny, niemniej na ziemiach polskich znajdujących się pod zaborem powstawały izby gospodarcze. Było to możliwe m.in. dzięki regulacjom prawnym państw zaborczych, które obejmowały wszystkie podmioty na podległym terenie. Tworzyły podstawę do działań instytucjonalnych.

Zanim jednak rozwinął się samorząd terytorialny – tworzył się gospodarczy samorząd. W zaborze austriackim w 1850 r. powołane zostały trzy Izby Handlowe i Przemysłowe: we Lwowie, Krakowie i Brodach. 15 listopada 1867 r. w tym zaborze weszła w życie ustawa o prawie stowarzyszania się⁷. Powstały też izby przemysłowo-handlowe w zaborze pruskim (1851 r.). Trzeba też podkreślić, że w zaborze rosyjskim do roku 1905 r. samorząd nie istniał, z wyjątkiem gminy wiejskiej na terenie Królestwa Polskiego. Wszystkie izby były instytucjami samorządu gospodarczego państw zaborczych, ale obejmowały również polskich przedsiębiorców zamieszkałych na terenach im podległych⁸.

Zmiany w organizacji rzemiosła nastąpiły w latach 1881-1887, po wydaniu nowych ustaw i przepisów zezwalających m.in. na łączenie się cechów w związki cechów.

Polscy adwokaci na terenach tzw. Kongresówki podlegali nadzorowi sądowemu. W tym czasie ukazało się wiele publikacji Polaków angażujących się w uzyskanie statusu samorządu przez państwo, powstał też projekt prawa o adwokataturze, który przedłożony władzom carskim nie został przyjęty.

19 kwietnia 1908 r. w zaborze pruskim weszła w życie ustawa o stowarzyszeniach⁹.

W 1910 r. utworzono Krajowy Związek Izb i Stowarzyszeń Rękodzielniczych i Przemysłowych, funkcjonowała w Krakowie Szkoła Przemysłowa, tworzyły się pierwsze organizacje rzemieślnicze o charakterze samopomocowym i wychowawczym. Powstały instytucje służące rozwojowi rzemiosła,

takie jak Muzeum Techniczno-Przemysłowe, Bursa im. ks. Kuznowicza oraz Związek Młodzieży Rękodzielniczej i Przemysłowej.

W marcu 1906 r. w zaborze rosyjskim weszły w życie przepisy tymczasowe o stowarzyszeniach i związkach w zaborze rosyjskim w *Zasadniczych prawach państwowych*¹⁰.

Na początku 1915 r. powołana została w Pałacu Krasińskich tzw. Delegacja Adwokatatury Warszawskiej, która zaczęła spełniać funkcje samorządu adwokackiego¹¹. Specjalna komisja w styczniu 1917 r. opublikowała w „Gazecie Sądowej Warszawskiej” projekt ustawy prawa o ustroju adwokatatury. Projekt ten został przyjęty przez Departament Sprawiedliwości Tymczasowej Rady Stanu Królestwa Polskiego. Dzięki tym pracom po odzyskaniu niepodległości w 1918 r. ukazał się akt prawny regulujący instytucję samorządu adwokackiego.

Z pomocą rodzącej się polskiej administracji kolejowej przyszedł Związek Pracowników Kolejowych Polaków, który powstał spośród kolejarzy wywiezionych do Rosji w r. 1915 i Polaków zatrudnionych na innych kolejach carskich w głębi Rosji. Z tym związkiem połączyło się w kwietniu 1918 r. Towarzystwo Wzajemnej Pomocy byłych Pracowników Kolejowych, którego członkowie rekrutowali się przeważnie z kolejarzy-emerytów mieszkających w Polsce. Członkowie obydwu organizacji od samego początku odrodzonej państwowości Polski stanowili trzon wykwalifikowanej kadry kolejowej.

Pierwszym aktem prawnym w dziedzinie organizacji centralnego zarządu kolejami w Polsce był dekret Rady Regencyjnej z dnia 3 stycznia 1918 r. o tymczasowej organizacji władz naczelnych w Królestwie Polskim. Na podstawie tego dekretu zarząd kolei i dróg wodnych przydzielono Ministerstwu Przemysłu i Handlu, w którym utworzono na podstawie uchwały Rady Regencyjnej z 29 sierpnia 1918 r. Sekcję Kolejową. Dopiero dekretem Rady Regencyjnej z dnia 26 października 1918 r. utworzono Ministerstwo Komunikacji, które przejęło od zaborców administrację kolejami, a dekretem Naczelnika Państwa z dnia 8 lutego 1919 r. przekształcone zostało w Ministerstwo Kolei Żelaznych z siedzibą przy ul. Nowy Świat 14. To samo ministerstwo przemianowano 12 czerwca 1924 r. na Ministerstwo Kolei, a następnie rozporządzeniem Prezydenta RP z 24 września 1926 r. na Ministerstwo Komunikacji. Nazwa ta obowiązywała aż do r. 1939.

Po odzyskaniu niepodległości przedstawiciele nauki prawa – zarówno teoretycy jak i praktycy, w tym prawnicy zajmujący się działalnością notariatu, rozpoczęli prace przygotowawcze mające na celu doprowadzenie do unifikacji prawa. Działo się tak, gdyż obrót prawny w Polsce realizowano według kodyfikacji państw, które dokonały zaboru. Owocem prac naukowych były nowe akty prawne, wprowadzające jednolity system prawa cywilnego: 1. kodeks zobowiązań, 2. kodeks handlowy, 3. prawo wekslowe i czekowe, które stały się podwaliną dla ujednoczenia praktyki notarialnej na całym obszarze Rzeczypospolitej.

W pierwszych latach działalności rzemiosła po uzyskaniu niepodległości wykształciła się potrzeba powołania nowej organizacji rzemiosła. Organizacji będącej w stanie zabezpieczyć interesy rzemiosła w warunkach wolnej konkurencji i uprzywilejowanej sytuacji wielkich przedsiębiorstw kapitalistycznych opanowanych w większości przez obcy kapitał.

Początkowo izby samorządowe funkcjonowały, wzorując się na znolizowanym prawie z okresu zaborów. W Polsce instytucje państwowe próbowały stworzyć samorząd praktycznie od podstaw oraz starały się wprowadzić jednolite zasady wśród różnorodnych rozwiązań, stosowanych przez zaborców. Wstępnie korzystano z dekretów, przyjętych na przełomie 1918 i 1919 r.

⁶ M. Rdesiński, op. cit., s. 14-26.

⁷ M. Chmaj, W. Sokół, M. Żmigrodzki, Współczesne partie polityczne i systemy partyjne. Zagadnienia teorii i praktyki politycznej, Lublin 2003, s. 272.

⁸ Z. Piętkiewicz, Samorząd gospodarczy w Polsce, Poznań 1930, s. 6-7.

⁹ „Dziennik Ustaw Rzeszy Niemieckiej”, 1908, nr 151; M. Chmaj, W. Sokół, M. Żmigrodzki, op. cit., s. 272.

¹⁰ „Zwód Prawa Cesarstwa Rosyjskiego”, 1906, t. 1, cz. 1, M. Chmaj, W. Sokół, M. Żmigrodzki, op. cit., s. 88.

¹¹ T. Bigo, op. cit., s. 108.

W 1919 r. reaktywowano działalność Związku Towarzystw Kupieckich. Rozpoczął się proces spolszczania instytucji i przedsiębiorstw. Kryzys gospodarczy i dewaluacja pieniądza były czynnikami, który odegrał dużą rolę w tworzeniu samorządu gospodarczego na terenie Polski.

Samorząd znalazł oparcie w Konstytucji marcowej z 1921 r., gdzie zapowiedziano wprowadzenie podziału kraju na gminy wiejskie, miejskie, powiaty i województwa. Samorząd wojewódzki istniał jedynie w województwie pomorskim i poznańskim.

Uchwałą Sejmu z kwietnia 1921 r. powołano Państwową Radę Kolejową (późniejsza nazwa: Państwowa Rada Komunikacyjna). Jej zadaniem było opracowanie programu przebudowy i rozbudowy sieci kolejowej w Polsce oraz współpraca przy powierzonych jej zadaniach z organami administracji terenowej, a także z Radą Techniczną działającą przy ministrze kolei żelaznych.

Na mocy ustawy z 2 grudnia 1921 r. o ustroju i zakresie działania izb lekarskich organizacja samorządu lekarzy została uregulowana jednolicie dla całego kraju¹². Z treści ustawy wynikało, że izby lekarskie zostają powołane w celu samorządnego uporządkowania spraw dotyczących interesów i bytu stanu lekarskiego, a także dla regulacji jego zadań przy wykonywaniu obowiązków lekarskich względem społeczeństwa i w stosunkach lekarzy między sobą, jak również strzeżenie jego praw i do współdziałania z urzędami państwowymi i samorządowymi w sprawach zdrowia publicznego.

Na terenach poza województwem pomorskim i poznańskim na szczeblu wojewódzkim na podstawie regulacji z 1928 r. istniała jedynie uproszczona forma samorządu. Realizowana w znaczeniu opiniodawczych organów wojewody, składających się z członków wyłonionych przez rady powiatowe i rady miejskie miast powiatowych¹³. Nie udało się wprowadzić samorządu wojewódzkiego na terenie całego kraju, a wybory do rad powiatowych odbywały się pośrednio przez członków rad gminnych i miejskich. W okresie międzywojennym dyskutowano też, czy gminy mają być jedno- czy wielowioskowe. Miała ona formę opiniodawczych organów wojewody, składających się z członków wyłonionych przez rady powiatowe i rady miejskie miast powiatowych¹⁴.

W gospodarce za francuskim modelem izb samorządu przemawiała tradycja¹⁵. Izby według modelu francuskiego funkcjonowały na ziemiach polskich pod zaborem austriackim i pruskim od połowy XIX w. Były sprawdzoną formą działania przedsiębiorców, łącznikiem między grupą społeczną, której interesy reprezentowały, a rządem, płaszczyzną kojarzenia interesów między prywatnymi sferami gospodarczymi a państwem w warunkach gospodarki rynkowej i konkurencji. Polityka rządu zmierzała do rozbudowy izw. samorządu zawodowego i gospodarczego. Uznano wówczas, iż w procesie tworzenia jednolitego organizmu gospodarczego kraju najsukcesywniejszą formą włączenia w ten proces wszystkich grup przedsiębiorców mogą być izby samorządowe, a zatem instytucje publicznoprawne związane z państwem jako naczelną wartością narodu. Oznaczało to uznanie samorządu gospodarczego za podmiot administracji publicznej, równorzędny, w granicach ustawy, administracji rządowej i samorządowi terytorialnemu. Świadczy o tym intensywna działalność legislacyjna parlamentu, a mianowicie stworzenie w 1933 r. zupełnie nowych podstaw działania samorządowi

rzemieślniczemu¹⁶, samorządowi przemysłowców i handlowców¹⁷. 1928 r. – utworzenie izb rolniczych¹⁸, powstanie izb notarialnych¹⁹, 1932 r. – izb lekarskich²⁰, 1938 r. – izb lekarsko-dentystycznych²¹, 1939 r. – izb aptekarskich²². Działalność instytucji i organizacji przemysłu i przemysłowców uregulowały trzy rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej²³.

O utworzeniu izby przemysłowo-handlowej, jej statucie, siedzibie i okręgu działania postanawiał Minister Przemysłu i Handlu, który sprawował też nadzór nad działalnością izb. Izbom powierzono stałą reprezentację interesów gospodarczych przemysłu i handlu. Przedsiębiorcy ani przedsiębiorstwa nie byli członkami samorządu (tak jak mieszkańcy gminy nie są członkami gminy), przysługiwały im jedynie prawa wyborcze²⁴.

W wyniku tych aktów prawnych powstał samorząd gospodarczy w znaczeniu prawa administracyjnego jako podmiot administracji publicznej. Obligatoryjny charakter członkostwa izb oznaczał upodmiotowienie ustrojowe społeczności przedsiębiorców, wyodrębnienie ich i usamodzielnienie polityczne jako wspólnoty samorządowej opartej na więzi gospodarczej, przyznanie statusu podmiotu władzy administracji publicznej i w granicach ustawy niezawisłego od administracji rządowej samorządu terytorialnego.

Adwokatura dzięki rozporządzeniu uzyskała niezawisły samorząd adwokacki. Powołane zostały do życia izby adwokackie obejmujące adwokatów i aplikantów adwokackich, mających siedzibę w okręgu jednego sądu apelacyjnego. Zwierzchnim organem była Naczelna Rada Adwokacka²⁵. Powstała Warszawska Izba Adwokacka.

W praktyce reforma polegająca na wprowadzeniu jednolitych rozwiązań na terenie Polski trwała aż do wejścia w życie Ustawy z dnia 23 marca 1933 r. o częściowej zmianie ustroju samorządu terytorialnego. Upodmiotowienie ustrojowe samorządu w II Rzeczypospolitej znalazło wyraz prawny w ustawie konstytucyjnej z dnia 23 kwietnia 1935 r., według której administrację państwową sprawowała: 1. administracja rządowa, 2. samorząd terytorialny, 3. samorząd gospodarczy²⁶.

Samorząd, znany w województwach byłego zaboru pruskiego i austriackiego, został wprowadzony w pozostałych województwach, należących w przeszłości do zaboru rosyjskiego.

Okres II wojny światowej przerwał działania samorządowe w Polsce. Napaść i okupacja Niemiec oraz Związku Radzieckiego w wyniku paktu Ribbentrop-Mołotow doprowadziły do okupacji Polski na 6 lat. Po kapitulacji Niemiec w wyniku paktów zawartych pomiędzy krajami zwyciężkami Polskę przekazano, wbrew woli narodu, pod wpływem Związku Radzieckiego. To w swej istocie doprowadziło do eksploatacji narodu i gospodarki porównywalnych do okupacji na osi czasu od 1945 r. do 1989 r.

W 1947 r. w Polsce działało: 138 tys. zarejestrowanych zakładów z 311 tysiącami zatrudnionych, 1500 cechów branżowych, 300 powiatowych związków cechów, 14 izb rzemieślniczych oraz Związek Izb Rzemieślniczych. Po wojnie Naczelna Rada Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego zmieniła nazwę na Naczelną Radę Zrzeszeń Prywatnego Handlu i Usług. Przynależność do niej była w latach 1948-1989 obowiązkowa.

¹² Samorząd w Polsce. Istota, formy, zadania, op. cit., s. 30-37.

¹³ Z. Leoński, Samorząd terytorialny w RP, Warszawa 2001, s. 3.

¹⁴ Ibidem, s. 3.

¹⁵ J. Kuciński, Klasyfikacje i definicje samorządu gospodarczego w Polsce (1918-1939), [w:] „Studia Prawno-Ekonomiczne”, 1973, t. X, s. 171; B. Kłapkowski, Rady Handlowe z 1809 r. oraz Izby Handlowe i Rękodzielnicze z 1817 r., „Czasopismo Prawno-Historyczne” 1964, t. XVI, z. 1, s. 253.

¹⁶ „Dziennik Ustaw RP”, 1933, nr 85, poz. 638, rozporządzenie Prezydenta RP o prawie przemysłowym.

¹⁷ „Dziennik Ustaw RP”, 1927, nr 67, poz. 591, rozporządzenie Prezydenta RP o izbach przemysłowo-handlowych.

¹⁸ 14 „Dziennik Ustaw RP”, 1928, nr 39, poz. 385, rozporządzenie Prezydenta RP o izbach rolniczych.

¹⁹ 15 „Dziennik Ustaw RP”, 1933, nr 84, poz. 609, rozporządzenie Prezydenta RP prawo o notariacie.

²⁰ 16 „Dziennik Ustaw RP”, 1932, nr 31, poz. 275, rozporządzenie Prezydenta RP o izbach lekarskich.

²¹ „Dziennik Ustaw RP”, 1938, nr 6, poz. 33, rozporządzenie Prezydenta RP o izbach lekarsko-dentystycznych.

²² „Dziennik Ustaw RP”, 1939, nr 55, poz. 346, rozporządzenie Prezydenta RP o izbach aptekarskich.

²³ „Dziennik Ustaw RP”, 1932, nr 94, poz. 808, Prawo o stowarzyszeniach.

²⁴ J. Panejko, Geneza i podstawy samorządu europejskiego, Wilno 1934, s. 30-32.

²⁵ Samorząd w Polsce..., s. 376.

²⁶ „Dziennik Ustaw”, 1935, nr 30, poz. 227, ustawa konstytucyjna z 23 kwietnia 1935 r.

W tym czasie organizacja uzyskała ograniczone możliwości reprezentowania interesów prywatnych kupców, gastronomików i usługodawców. Wówczas wiele wojewódzkich zrzeszeń wybudowało własne siedziby, w których prowadzono działalność oświatową, poradnictwo prawne, podatkowe i branżowe.

Działania władz państwowych zmierzały do przejścia aptek prywatnych na własność państwa i do likwidacji samorządu aptekarskiego. Przyjęcie przez Sejm w styczniu 1951 r. dwóch ustaw: „O przejściu na własność państwa” i „O zniesieniu izb aptekarskich” zakończyło trwający 6 lat okres działalności tego samorządu.

Władze zmierzały także do likwidacji wolnego zawodu notariusza i zastąpienia tej instytucji urzędem państwowym, zatrudniającym notariuszy jako pracowników państwowych. Nastąpiło to 25 maja 1951 r., gdy sejm uchwalił nowe prawo, dekret o przenoszeniu i zwalnianiu notariuszy oraz o powierzaniu pełnienia obowiązków notariuszy sędziom i prokuratorom, które weszło w życie z dniem 1 stycznia 1952 r. Państwowe Biura Notarialne stały się organami państwowymi, podlegającymi Ministerstwu Sprawiedliwości. Notariusze stali się urzędnikami państwowymi, a czynności notarialne uzyskały charakter czynności urzędu państwowego.

9 lipca 1981 r. powstaje Społeczny Zespół Samorządów Terytorialnych i Instrumentów Polityki Przestrzennej pod przewodnictwem Jerzego Regulskiego, rozszerzony następnie o przedstawicieli Społecznego Komitetu Reformy Gospodarczej Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego.

W grudniu 1981 r. powstaje Zakład Gospodarki Regionalnej w Instytucie Nauk Ekonomicznych PAN, stanowiący ośrodek prac badawczych nad samorządnością terytorialną. W 1988 r. Cech Rzemiosł Różnych legitymował się najwyższą (w całym 50-leciu) liczbą zarejestrowanych członków, która wynosiła 2731 i 20 pracowników administracji²⁷.

15 grudnia tego roku powstaje Komitet Obywatelski i zostaje powołana do życia Komisja Samorządu Terytorialnego.

Przesłanki odrodzenia samorządności stworzyła ponownie transformacja ustroju politycznego i gospodarczego w 1989 r. Odbudowany został jedynie samorząd terytorialny o zbliżonym charakterze do modelu z okresu 20-lecia międzywojennego i samorząd zawodowy. Natomiast nie został odbudowany samorząd gospodarczy. Nie są w pełni samorządem gospodarczym izby rolnicze, mimo ich ustroju publicznoprawnego, ponieważ delegowane na nie zadania nie posiadają rzeczywistego władztwa administracyjnego. Wszystkie pozostałe izby gospodarcze, działające w oparciu o ustawę z maja 1989 r., są jedynie stowarzyszeniami prywatnoprawnymi, bez władztwa administracyjnego.

W przeciwieństwie do II Rzeczypospolitej izby gospodarcze w III Rzeczypospolitej należą do modelu anglosaksońskiego, który jest przeciwieństwem modelu francuskiego i obcy tradycji polskiej. Pomimo to od 1989 r., tj. początku transformacji ustrojowej państwa, dynamika realizacji idei samorządowych nabrała nowego tempa.

Wejście w życie ustawy o działalności gospodarczej w 1989 r. spowodowało wzrost liczby przedsiębiorstw rzemieślniczych. Zatrudnienie w rzemiośle przekraczało 1,5 mln osób. Powstał Związek Rzemiosła Polskiego, ogólnopolska organizacja samorządu rzemiosła. To organizacja działająca wcześniej jako Związek Izby Rzemieślniczych (1933-1972) i Centralny Związek Rzemiosła (1973-1989).

W czasie IV kadencji Sejm uchwalił Konstytucję Rzeczypospolitej Polskiej, w której art. 17 ust. 1 ustanawia gwarancje dla samorządów reprezentujących

zawody zaufania publicznego i sprawujące pieczę nad należyтым wykonywaniem tych zawodów w granicach interesu publicznego dla jego ochrony.

29 lipca tego roku powstaje Senacka Komisja Samorządu Terytorialnego i podjęta zostaje uchwała o inicjatywie ustawodawczej dotyczącej odbudowy samorządu terytorialnego. 25 września powstaje Urząd Pełnomocnika Rządu do spraw reform Samorządu Terytorialnego.

Po 1989 r. w Polsce sytuację izb gospodarczych uregulowała ustawa o izbach gospodarczych, według której na czele stoi Krajowa Izba Gospodarcza z siedzibą w Warszawie²⁸.

22 marca 1990 r. Sejm uchwalił ustawę o pracownikach samorządowych oraz ustawę o terenowych organach rządowej administracji ogólnej. 10 maja Sejm uchwalił przepisy wprowadzające ustawę o samorządzie terytorialnym i ustawę o pracownikach samorządowych. Podstawą wyjściową była Konstytucja PRL. Pojęcie ustrojowe demokracji nie zostało zdefiniowane. Ustawodawstwo powiązane z tworzeniem samorządów terytorialnych obarczone zostało wadami ustrojowymi PRL i pod tym względem nie zostało zweryfikowane.

17 maja Sejm przyjął ustawę o podziale zadań i kompetencji określonych w ustawach szczegółowych między organy gmin a organy administracji rządowej oraz o zmianie niektórych ustaw, kształtując obraz prawny tych instytucji. 27 maja odbyły się pierwsze wybory do rad gmin. W tym roku powołano do życia Związek Miast Polskich, powstał także Krajowy Sejmik Samorządu Terytorialnego i Unia Miasteczek Polskich.

Sejm Rzeczypospolitej 14 lutego 1991 r. uchwalił nowe prawo o notariacie, które weszło w życie 22 kwietnia 1992 r. Ustawa ta zmieniła ustrój polskiego notariatu, przywracając pozycję notariuszowi jako osobie zaufania publicznego, wykonującej wolny zawód prawniczy.

11 października 1991 r. Sejm uchwalił ustawę o referendum gminnym²⁹. Prowadzenie ksiąg wieczystych zostało przywrócone sądom, tak jak to miało miejsce przed wprowadzeniem instytucji biur notarialnych. Polski notariat współpracuje z notariatami innych państw, m.in. jest członkiem Międzynarodowej Unii Notariatu Łacińskiego.

W 1991 r. w Polsce powołano samorząd zawodowy lekarzy weterynarii, którzy zobowiązani są przynależać do samorządu zawodowego ustawą o zawodzie lekarza weterynarii i izbach lekarsko-weterynaryjnych³⁰. Okręgowa izba lekarsko-weterynaryjna działa na obszarze jednego lub więcej województw.

Od tego też roku działa samorząd zawodowy pielęgniarów i położnych³¹. Reaktywowano samorząd aptekarski dzięki uchwaleniu 19 kwietnia 1991 r. ustawy o izbach aptekarskich. W dniach 13-14 grudnia 1991 r. odbył się w Warszawie I Krajowy Zjazd Aptekarzy, który wybrał na prezesa Edwardę Kędziorską z Wrocławia oraz Naczelną Radę Aptekarską.

Krajowa Izba Biegłych Rewidentów została ustawowo powołana samorządem zawodowym zrzeszającym biegłych rewidentów³². Powstała na mocy uchwalonej 19 października 1991 r. ustawy o badaniu i ogłaszaniu sprawozdań finansowych oraz biegłych rewidentach i ich samorządzie, która weszła w życie 1 stycznia 1992 r.

W 1992 r. powołano do życia Unię Metropolii Polskich. 1 kwietnia weszła w życie ustawa o dochodach gmin. 17 października Sejm uchwalił ustawę o wzajemnych stosunkach między władzą ustawodawczą i wykonawczą RP oraz o samorządzie terytorialnym (pojęcie władza pozostało w znaczeniu poprzednio-ustrojowym do uprawnomocnienia Konstytucji RP w 1997 r.).

²⁷ J. Tandecki, op. cit., s. 219-220.

²⁸ A. Arendarski, *Izby gospodarcze*, Warszawa 2009, s. 14.

²⁹ „Dziennik Ustaw”, 1991, nr 110, poz. 473, ustawa o referendum gminnym.

³⁰ „Dziennik Ustaw”, 1991, nr 8, poz. 27, ustawa o zawodzie lekarza weterynarii i izbach lekarsko-weterynaryjnych.

³¹ „Dziennik Ustaw”, 1991, nr 41, poz. 178, ustawa o samorządzie pielęgniarów i położnych.

³² „Dziennik Ustaw”, 1991, nr 111, poz. 480, ustawa o badaniu i ogłaszaniu sprawozdań finansowych oraz biegłych rewidentach i ich samorządzie.

Krajowa Izba Rzeczników Patentowych została samorządem zawodowym zrzeszającym biegłych rewidentów³³. W tym roku powstaje Związek Gmin Wiejskich RP. 13 października 1994 r. Sejm Rzeczypospolitej Polskiej uchwalił odrębną ustawę o biegłych rewidentach i ich samorządzie.

22 maja 1997 r. doszło do uchwalenia przez Sejm wielkiej nowelizacji ustawy, dzięki której zakres przedmiotowy świadczenia pomocy prawnej zezwala radcom prawnym na wykonywanie jej na rzecz wszystkich podmiotów gospodarczych. Także dla wszystkich jednostek organizacyjnych oraz wszystkich osób fizycznych niebędących podmiotami gospodarczymi, z wyłączeniem spraw opiekuńczych, rodzinnych i karnych. Samorząd radcowski przyczynił się do powstania przepisu stwarzającego warunki do wykonywania zawodu na własny rachunek z możliwością jego łączenia z innymi formami, np. z zatrudnieniem na podstawie stosunku pracy bez względu na wymiar zatrudnienia.

Krajowa Izba Komornicza została samorządem zawodowym zrzeszającym komorników w Polsce³⁴.

Problemu samorządu gospodarczego nie rozwiązała też Konstytucja RP z 1997 r.³⁵, w której informuje się, że „w drodze ustawy można tworzyć również inne rodzaje samorządu” i zastrzega się, że samorzady nie mogą naruszać wolności wykonywania zawodu ani ograniczać jej w podejmowaniu działalności gospodarczej. Fakt ten nie doprowadził do weryfikacji założeń i też samorządu terytorialnego z perspektywy zrównania znaczenia jednostki społecznej i organu, urzędu czy instytucji oraz kwestii władzy i jej realizacji przez społeczeństwo, a sztywność ustalenia instytucji w zapisach powoduje utrudnienia w ich dopasowaniu do aktualnych potrzeb i oczekiwań społecznych. W efekcie występują nadużycia urzędnicze i łamanie reguł ustrojowych.

Ustawą z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U. z 2016 r. poz. 486) wprowadzono nowy podmiot administracji publicznej mający być zdecentralizowaną formą zarządzania województwem.

W zakresie budownictwa powołano Krajową Izbę Architektów, która została samorządem zawodowym zrzeszającym architektów³⁶. Krajowa Izba Inżynierów Budowlanych została samorządem zawodowym inżynierów budowlanych. Krajowa Izba Diagnostów Laboratoryjnych została sa-

morządem zawodowym³⁷. Krajowa Izba Psychologów została samorządem zawodowym psychologów³⁸. Na Nadzwyczajnym Krajowym Zjeździe Biegłych Rewidentów, który odbył się w dniach 29-30 czerwca 2002 r. w Jachrance koło Warszawy została powołana krajowa komisja nadzoru³⁹.

7 i 8 czerwca 2003 r. Polacy odpowiadali na następujące pytanie: Czy wyraża Pani/Pan zgodę na przystąpienie Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej? W większości informując, że „tak”. Przystąpienie do Unii Europejskiej otworzyło wiele nowych wymiarów rozwoju i postępu na etapie przemian zachodzących w Polsce. 1 maja 2004 r. Polska została członkiem Unii Europejskiej. To stworzyło nową sytuację społeczno-polityczno-gospodarczą, która wpłynęła na samorządność, m.in. poprzez etatyzację w niektórych organach i instytucjach z przeznaczeniem stanowisk dla przedstawicieli samorządu terytorialnego i gospodarczego.

Nowo utworzony zdecentralizowany samorząd województwa jako samorząd regionalny usprawnił życie mieszkańców, m.in. otwierając możliwość objęcia części kolei własnym zaangażowaniem skierowanym na potrzeby społeczności lokalnej. Przykładem może być Wojewódzki Samorząd Mazowsza.

W zakresie zmian na kolei powołano na terenie województwa mazowieckiego Związek Samorządowych Pracodawców Kolejowych, w którego skład wchodzi spółki działające w branży kolejowej. Członkowie zadeklarowali swoją gotowość do działań na rzecz kształtowania pozytywnych warunków dla rozwoju kolei w Polsce oraz integracji środowiska kolejowego. Do finałowego spotkania członków Związku Samorządowych Pracodawców Kolejowych doszło 13 czerwca 2016 r. To wtedy zostało podpisane porozumienie. W sumie Związek zrzesza 11 spółek: „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o., Koleje Dolnośląskie S.A., Koleje Śląskie sp. z o.o., Koleje Wielkopolskie sp. z o.o., Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o.o., SKPL Cargo sp. z o.o., ARRIVA Polska sp. z o.o., ARRIVA RP sp. z o.o., Koleje Małopolskie sp. z o.o., Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. oraz Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.⁴⁰

Od lokalnego włączenia się jednostki w kanał przepływu informacji uzależniona jest jakość i stan demokracji tam, gdzie ustrój taki funkcjonuje lub dopiero się buduje.

³³ „Dziennik Ustaw”, 1993, nr 10, poz. 46, ustawa o rzecznikach patentowych.

³⁴ „Dziennik Ustaw”, 1997, nr 133, poz. 882, o komornikach sądowych i egzekucji.

³⁵ „Dziennik Ustaw”, 1997, nr 78, poz. 483 Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej.

³⁶ „Dziennik Ustaw”, 2001, nr 5, poz. 42, ustawa o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów.

³⁷ „Dziennik Ustaw”, 2001, nr 144, poz. 1529, ustawa o diagnostyce laboratoryjnej.

³⁸ „Dziennik Ustaw”, 2001, nr 73, poz. 763, ustawa o zawodzie psychologa i samorządzie zawodowym psychologów.

³⁹ P. Rojek, *O izbie biegłych rewidentów*, Warszawa 1991, s. 1-9.

⁴⁰ Internet: <http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/zwiazek-samorzadowych-pracodawcow-kolejowych-zarejestrowany-z-zarzadem-78593.html> / 4 listopada 2017 r.

Bibliografia:

Opracowania

1. A. Arendarski, *Izby gospodarcze*, Warszawa 2009.
2. J. Bek, *O samorządzie*, Warszawa 1926.
3. M. Chmaj, W. Sokół, M. Żmigrodzki, *Współczesne partie polityczne i systemy partyjne. Zagadnienia teorii i praktyki politycznej*, Lublin 2003.
4. S. Cyganek, *Izby przemysłowo-handlowe w Polsce i w Niemczech*, Poznań 2004.
5. K. Darwin, *O pochodzeniu gatunków*, Warszawa 2006.
6. S. S. Dębski, *Samorząd gospodarczy – Polska, Europa, Świat*, wyd. DUET, Toruń 2013.
7. S. S. Dębski, *Samorząd terytorialny w Polsce, tradycja a współczesne przemiany polityczne*, wyd. PSW w Starogardzie Gdańskim, Starogard Gdański 2016.
8. W. L. Jaworski, *Nauka prawa administracyjnego*, Warszawa 1924.
9. A. Jezierski, *Przemysł w Polsce 1918-1939*, w: *Uprzemysłowienie ziem polskich w XIX i XX wieku*. Studia i materiały, Wrocław 1970.
10. B. Kłapkowski, *Rady Handlowe z 1809 r. oraz Izby Handlowe i Rękodzielnicze z 1817 r.*, „Czasopismo Prawno-Historyczne” 1964, t. XVI, z. 1, s. 253.
11. R. Kmiecik, *Geneza, istota i zadania samorządu*, Poznań 1996, s. 4.
12. T. Kołodziej, *Historia kupiectwa poznańskiego 1918-1961*, Poznań 1962.
13. P. Kropotkin, *Pomoc wzajemna jako czynnik rozwoju*, wyd. Książka, Warszawa 1921.
14. J. Kuciński, *Klasyfikacje i definicje samorządu gospodarczego w Polsce (1918-1939)*, w: „Studia Prawno-Ekonomiczne”, 1973, t. X, s. 171.
15. Z. Leoński, *Samorząd terytorialny w RP*, Warszawa 2001.
17. J. Panejko, *Geneza i podstawy samorządu europejskiego*, Wilno 1934.
18. Z. Piętkiewicz, *Samorząd gospodarczy w Polsce*, Poznań 1930.
19. M. Rdesiński, *Kupiectwo ziemi gdańskiej*, Gdynia 1988.
20. P. Rojek, *O izbie biegłych rewidentów*, Warszawa 1991.
21. S. Rymar, *Naczelna Rada Adwokacka – Tradycja*, Warszawa 2004.
22. J. Tandecki, *Cechy rzemieślnicze w Toruniu i Chełmnie. Zarys dziejów*, Toruń 1983.
23. S. Wykrętowicz, *Samorząd w Polsce. Istota, formy, zadania*, WSB, Poznań 2016.
24. „Zeszyty Naukowe Ostrołęckiego Towarzystwa Naukowego”, Ostrołęka, 1999.

Akty prawne

1. „Dziennik Ustaw Rzeszy Niemieckiej”, 1908, nr 151.
2. „Dziennik Ustaw RP”, 1927, nr 67, poz. 591, rozporządzenie Prezydenta RP o izbach przemysłowo-handlowych.
3. „Dziennik Ustaw RP”, 1928, nr 39, poz. 385, rozporządzenie Prezydenta RP o izbach rolniczych.
4. „Dziennik Ustaw RP”, 1932, nr 31, poz. 275, rozporządzenie Prezydenta RP o izbach lekarskich.
5. „Dziennik Ustaw RP”, 1932, nr 94, poz. 808, Prawo o stowarzyszeniach.
6. „Dziennik Ustaw RP”, 1933, nr 84, poz. 609, rozporządzenie Prezydenta RP prawo o notariacie.
7. „Dziennik Ustaw RP”, 1933, nr 85, poz. 638, rozporządzenie Prezydenta RP o prawie przemysłowym.
8. „Dziennik Ustaw”, 1935, nr 30, poz. 227, ustawa konstytucyjna z 23 kwietnia 1935 r.
9. „Dziennik Ustaw RP”, 1938, nr 6, poz. 33, rozporządzenie Prezydenta RP o izbach lekarsko-dentystycznych.
10. „Dziennik Ustaw RP”, 1939, nr 55, poz. 346, rozporządzenie Prezydenta RP o izbach aptekarskich.
11. „Dziennik Ustaw”, 1946, nr 6, poz. 54, dekret o przenoszeniu i zwalnianiu notariuszów oraz o powierzaniu pełnienia obowiązków notariuszów sędziom i prokuratorom.
12. „Dziennik Ustaw”, 1989, nr 33, poz. 176, ustawa prawo o notariacie.
13. „Dziennik Ustaw”, 1991, nr 8, poz. 27, ustawa o zawodzie lekarza weterynarii i izbach lekarsko-weterynaryjnych.
14. „Dziennik Ustaw”, 1991, nr 41, poz. 178, ustawa o samorządzie pielęgniarów i położnych.
15. „Dziennik Ustaw”, 1991, nr 110, poz. 473, ustawa o referendum gminnym.
16. „Dziennik Ustaw”, 1991, nr 111, poz. 480, ustawa o badaniu i ogłaszaniu sprawozdań finansowych oraz biegłych rewidentach i ich samorządzie.
17. „Dziennik Ustaw”, 1993, nr 10, poz. 46, ustawa o rzecznikach patentowych.
18. „Dziennik Ustaw”, 2001, nr 5, poz. 42, ustawa o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów.
19. „Dziennik Ustaw”, 2001, nr 73, poz. 763, ustawa o zawodzie psychologa i samorządzie zawodowym psychologów.
20. „Dziennik Ustaw”, 2001, nr 144, poz. 1529, ustawa o diagnostyce laboratoryjnej.
21. „Zwód Prawa Cesarstwa Rosyjskiego”, 1906, t. 1, cz. 1.

Bogusław Kowalski

Katedra Logistyki Wyższej Szkoły Bankowej w Bydgoszczy

TRANSPORT PUBLICZNY NA MAZOWSZU, NOWE WYZWANIA DOTYCZĄCE POŁĄCZEŃ KOLEJOWYCH

Przyjęcie zasady zrównoważonego rozwoju jako podstawy polityki transportowej w Unii Europejskiej i towarzyszące temu zadania związane z ochroną środowiska, ograniczenie liczby wypadków drogowych oraz przeciwdziałanie nasilającemu się zjawisku kongestii w aglomeracjach miejskich i na głównych szlakach transportowych prowadzą do wzrostu znaczenia zbiorowego transportu publicznego. Transport publiczny staje się coraz ważniejszym czynnikiem równowagi funkcjonowania współczesnego systemu przewozowego.

Rola samorządu wojewódzkiego w rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Zjawisko kongestii w aglomeracjach miejskich wywołuje niepożądane skutki, takie jak: wydłużanie czasu podróży, zanieczyszczanie powietrza, wzrost liczby wypadków drogowych, zmiany klimatu. Głównym elementem polityki państwa zmierzającym do przeciwdziałania tym negatywnym zjawiskom jest zapewnienie dostępnego dla każdego podróżnego transportu publicznego, będącego realną konkurencją dla motoryzacji indywidualnej. Organy państwa odpowiedzialne za organizację systemu logistycznego, gwarantującego sprawny przepływ zasobów, także ludzkich, oraz regulujące rynek transportowy stoją przed olbrzymim wyzwaniem. Jak doprowadzić do takiej zmiany w dotychczasowym sposobie funkcjonowania transportu publicznego, aby zachęcić podróżnych do rezygnacji z indywidualnych środków przemieszczania się? Aby to osiągnąć, zbiorowy transport publiczny musi być atrakcyjny pod względem czasu przejazdu, kosztów i jakości przewozu.

Narzędziem wspomagającym ten proces na poziomie regulacyjnym jest Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z 16 grudnia 2010 r. (Dz.U. nr 5/2011, poz. 13). Weszła ona w życie 1 marca 2011 r. i jest pierwszą kompleksową próbą zbudowania systemu zbiorowego transportu publicznego w Polsce. Ustawa jest uszczegółowieniem regulacji zawartych w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady UE dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego (Dz.Urz. UE L 315 z 03.12.2007, s. 1) i wraz z nim stanowi ramy prawne do wykonywania usług w transporcie publicznym w Polsce. Jest też wdrożeniem dyrektywy 2009/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz.Urz. UE L 120 z 15.05.2009, s. 5).

Zgodnie z tymi regulacjami samorząd wojewódzki jest organizatorem zapewniającym funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze, czyli w wypadku samorządu województwa mazowieckiego – na obszarze tego województwa. Jako organizator jest on odpowiedzialny za wojewódzkie przewozy pasażerskie, czyli zgodnie z definicją zawartą w ustawie za przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny.

Organizatorami publicznego transportu zbiorowego są też samorządy powiatowe i gminne, ale ich odpowiedzialność w tym zakresie dotyczy jedynie przewozów wykonywanych wyłącznie na ich obszarze.

Zaangażowanie Samorządu Województwa Mazowieckiego w rozwój kolejowych przewozów pasażerskich

Samorząd Województwa Mazowieckiego od początku powstania aktywnie angażował się w rozwój przewozów kolejowych. Kompetencje tego szczebla samorządu terytorialnego zmieniały się na przestrzeni lat. Jednak istotą jego utworzenia i podstawowym zadaniem niezmiennie pozostaje kreowanie rozwoju regionalnego. W wypadku województwa mazowieckiego z centralnym ośrodkiem w postaci aglomeracji warszawskiej zapewnienie spójnego i efektywnego systemu transportowego, bez którego nie ma rozwoju regionu, jest możliwe tylko w oparciu o transport szynowy. Świadomość tego faktu zawsze towarzyszyła władzom samorządowym województwa.

Jednak w pierwszych latach funkcjonowania kompetencje samorządu w odniesieniu do kolejowych przewozów pasażerskich ograniczały się do dyskusji o kształcie rozkładu jazdy z jedynym przewoźnikiem, jakim wówczas było przedsiębiorstwo PKP Przewozy Regionalne. W zakresie finansowania władze samorządowe przekazywały pieniądze z budżetu państwa przeznaczone na dotowanie tego typu przewozów. Nie były dysponentem tych środków, a pełniły tylko funkcję swoistego pasa transmisyjnego między budżetem centralnym a przewoźnikiem kolejowym. Ale te początki obejmujące lata 2000-2003 pozwoliły administracji samorządowej na bliższe poznanie specyfiki transportu kolejowego, co dało podstawy do głębszego zaangażowania w latach następnych.

Przełomowe znaczenie miało wejście w życie 1 stycznia 2004 r. Ustawy z 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz.U. 2003 nr 203 poz. 1966). Na podstawie nowych przepisów kolejowe przewozy pasażerskie o znaczeniu regionalnym stały się zadaniem własnym samorządu wojewódzkiego finansowanym z dochodów własnych pochodzących z udziału w podatku dochodowym od osób prawnych (CIT), i w mniejszym stopniu w podatku dochodowym od osób fizycznych (PIT). Tym samym władze samorządowe uzyskały realny wpływ na kształtowanie przewozów kolejowych w województwie. Odtąd miały obowiązek dotować je z własnych pieniędzy, ale też mogły samodzielnie decydować o ich wielkości i konkretnym przeznaczeniu. I co bardzo ważne, zostały zobowiązane, aby rozliczać przewoźnika z ich wykorzystania.

Władze Mazowsza świadome znaczenia transportu szynowego dla rozwoju całego regionu natychmiast podjęły to wyzwanie i korzystając z nowych przepisów, szybko wzięły sprawy w swoje ręce. Już 25 marca 2004 r. utworzone przez samorząd wojewódzki Konsorcjum Samorządowe złożyło PKP ofertę na zakup spółki Warszawska Kolej Dojazdowa. W skład Konsorcjum wchodziły też samorządy miast i gmin, przez które biegnie linia WKD, czyli: Grodziska Mazowieckiego, Milanówka, Brwinowa, Podkowy Leśnej, Michałowic i Pruszkowa. Początkowo znaczącym udziałowcem była też

Warszawa, ale ostatecznie nie uzyskało to akceptacji Rady Miasta i w dalszych pracach władze stołeczne już nie uczestniczyły. Po kilku miesiącach negocjacji 29 grudnia 2004 r. nastąpiło podpisanie przez Konsorcjum Samorządowe i PKP SA umowy zakupu WKD sp. z o.o. Równoległe Samorząd Województwa Mazowieckiego nabył infrastrukturę kolejową wraz z przyległymi nieruchomościami, na której WKD realizuje swoje przewozy.

Także w tym samym roku doszło do utworzenia pierwszego w Polsce samorządowego przewoźnika kolejowego o znaczeniu regionalnym. 29 lipca 2004 r. podpisano akt założycielski Kolei Mazowieckich. Pierwszymi udziałowcami byli: Samorząd Województwa Mazowieckiego (51%) i PKP Przewozy Regionalne (49%). W kolejnych latach władze Mazowsza odkupiły udziały wspólnika i stały się jedynym, pełnym właścicielem Kolei Mazowieckich. Powstały one na bazie dotychczasowego oddziału mazowieckiego spółki PKP Przewozy Regionalne, który jako zorganizowana część przedsiębiorstwa został wydzielony i przekształcony w nową spółkę. Taka forma przekształcenia zagwarantowała zatrudnionym pracownikom ciągłość pracy. A sam proces obył się bez niepotrzebnych napięć społecznych.

1 stycznia 2005 r. nowy przewoźnik rozpoczął działalność, aby w 2016 r. mieć udział w rynku pasażerskich przewozów kolejowych w Polsce w wysokości 20,81%. A to oznacza, że co piąty pasażer podróżujący koleją korzysta z usług właśnie Kolei Mazowieckich. WKD ma udział w rynku w wysokości 2,35%, czyli razem przewoźnicy należący do Samorządu Województwa Mazowieckiego w 2016 r. przewieźli łącznie 23,16% wszystkich pasażerów kolejowych w Polsce¹.

Zaangażowanie władz samorządowych w rozwój przewozów kolejowych i ich włączenie w system transportu publicznego bardzo szybko zaczęło przynosić efekty. Dzięki temu coraz więcej klientów wybiera koleją jako alternatywną, szybszą i wygodniejszą formę komunikacji niż indywidualny drogowy środek transportu. Jednym z czynników zachęcających do korzystania z przewozów kolejowych jest stosowana w porozumieniu z Zarządem Transportu Miejskiego w Warszawie oferta „wspólnego biletu” na podróż pociągiem i komunikacją miejską. Istotne są też inwestycje w zakup nowego i modernizację starego taboru czynione z zaangażowaniem samorządów w Kolejach Mazowieckich, WKD i warszawskiej SKM. Atrakcyjność transportu publicznego podnosi budowana sieć parkingów w systemie „Parkuj i Jedź” ulokowana przy węzłach przesiadkowych. Przez kilka lat po 2005 r. przyrost pasażerów korzystających z kolei odnotowywano jedynie w województwie mazowieckim.

Efekty zaangażowania samorządu widać w zakresie przeprowadzonych inwestycji, które poprawiają jakość świadczonych przewozów i przez to przyciągają nowych pasażerów. Różnice można zaobserwować, porównując zakup nowego taboru w spółkach samorządowych i tych, które pozo-

stały własnością PKP. W tym samym czasie, czyli w latach 2004-2005, PKP prowadziło procedurę sprzedaży spółki PKP SKM w Trójmieście. Jednak władze Samorządu Województwa Pomorskiego nie wykazały wtedy skutecznej inicjatywy nabycia tej spółki. W rezultacie, mimo że ten przewoźnik odgrywał wówczas i nadal odgrywa kluczową rolę w systemie transportu publicznego w Trójmieście, to spółka pozostaje własnością państwowego PKP z mniejszościowym udziałem samorządu. Zestawienie inwestycji w nowy tabor zawiera poniższa tabela.

Poniższe zestawienie wskazuje na silną tendencję wymiany taboru na nowy w Kolejach Mazowieckich i WKD. Nie byłoby to możliwe bez silnego zaangażowania samorządu wojewódzkiego.

Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w tym przewozów kolejowych, na Mazowszu

Zgodnie z obowiązującą ustawą o publicznym transporcie zbiorowym samorząd wojewódzki jako organizator tego typu przewozów o znaczeniu regionalnym zobowiązany jest do ich planowania, organizowania, finansowania i zarządzania. Cele rozwojowe w tym zakresie są zdefiniowane w planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w skrócie nazywanego planem transportowym. Do opracowania i uchwalenia takiego planu zobowiązany jest każdy organizator szczebla wojewódzkiego. Odpowiedni dokument dla województwa mazowieckiego został opracowany w 2014 r.

Mazowiecki plan transportowy zgodnie z założeniami przedstawionymi w „Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku” oraz „Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego” przewiduje podjęcie następujących działań:

- zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego względem drogowego, w tym poprzez poprawę jakości infrastruktury, taboru i usług;
- rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu ponadregionalnym;
- rozwój transportu szynowego, w tym budowę nowych linii;
- udrożnienie warszawskiego węzła TEN-T;
- poprawę dostępności komunikacyjnej zapóźnionych podregionów do ośrodków regionalnych i subregionalnych;
- poprawę dostępności komunikacyjnej obszarów wiejskich do ośrodków lokalnych;
- usprawnienie i rozbudowę multimodalnego transportu zbiorowego oraz wspieranie proekologicznych rozwiązań w transporcie publicznym.

Aby osiągnąć te cele, Samorząd Województwa Mazowieckiego w ramach posiadanych kompetencji planuje możliwość podjęcia następujących działań:

Udział nowego taboru w przewozach wykonywanych przez PKP SKM Trójmiasto, Koleje Mazowieckie i WKD

Nazwa przewoźnika	Rodzaj taboru	Liczba eksploatowanych jednostek taboru na koniec 2016 r.	Liczba eksploatowanych jednostek zakupionych w latach 2004-2016	Udział nowego taboru
PKP SKM Trójmiasto	Pojazdy elektryczne	59	2	3,5%
	Pojazdy spalinowe	13	13 (własność Samorządu Woj. Pom.)	100%
Koleje Mazowieckie	Pojazdy elektryczne	308	110	36%
	Pojazdy spalinowe	14	9	64%
WKD	Pojazdy elektryczne	21	21	100%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przewoźników

¹ Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2016 r., Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2017, s. 19.

1. Uruchomienie połączeń kolejowych na odcinku stacja Modlin – Port Lotniczy Warszawa-Modlin z możliwością wydłużenia relacji do Płocka.
2. Wznowienie przewozów pasażerskich na następujących liniach/odcinkach linii kolejowych:
 - a) linii kolejowej nr 6 na odcinku Małkinia – granica województwa – Czyżew;
 - b) linii kolejowej nr 12 na odcinku Skierniewice/Mszczonów – Góra Kalwaria/Pilawa;
 - c) linii kolejowej nr 28 Wieliszew – Zegrze;
 - d) linii kolejowej nr 55 Siedlce – Sokółów Podlaski;
 - e) linii kolejowej nr 34 Ostrołęka – Małkinia;
 - f) linii kolejowej nr 35 na odcinku Ostrołęka – Chorzele.
3. Zmianę układu linii komunikacyjnych w obrębie Warszawskiego Węzła Kolejowego, obejmującą wykorzystanie:
 - a) linii kolejowej nr 20 na odcinku Warszawa Zachodnia p. 8 – Warszawa Gdańska w sytuacji możliwości bezkolizyjnego połączenia z linią nr 8 (Warszawa – Radom);
 - b) linii kolejowej nr 509 na odcinku Warszawa-Gołębki – Warszawa Gdańska;
 - c) Dworca Warszawa Główna w przypadku przywrócenia funkcji odprawy pasażerów.
4. Kontynuowanie procesu wymiany i modernizacji pojazdów kolejowych w ramach procesów inwestycyjnych realizowanych przez Organizatora oraz operatorów na podstawie umów wieloletnich zawartych na okres do 2024 r., w tym:
 - a) zakup nowego taboru;
 - b) rozbudowa baz utrzymaniowo-naprawczych spółki „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. w Sochaczewie, Tłuszczu oraz w Warszawie-Ochota;
 - c) modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych.
5. Kontynuowanie realizacji zadania w zakresie rozwoju systemu P+R oraz B+R.
6. Podjęcie prac nad powołaniem podmiotu zarządzającego publicznym transportem zbiorowym w celu koordynacji zadań z zakresu organizacji transportu zbiorowego.
7. Wdrożenie rozwiązań organizacyjnych mających na celu poprawę efektywności publicznego transportu zbiorowego, w tym:
 - a) stworzenie platformy internetowej zawierającej niezbędne informacje na temat transportu zbiorowego oraz stanowiącej narzędzie planowania podróży (w pierwszym etapie stworzenie strony internetowej Organizatora poświęconej transportowi publicznemu);
 - b) współpraca z organizatorami, operatorami oraz zarządcami infrastruktury na rzecz integracji taryfowo-biletowej, koordynacji rozkładów jazdy oraz linii komunikacyjnych, integrowania systemów informacji pasażerskiej, prowadzenia badań transportowych oraz uzgadniania procesów inwestycyjnych².

Powyższy plan działania wskazuje na kontynuację polityki kształtowania rozwoju systemu transportowego w Mazowszu w oparciu o przewozy kolejowe. Jest to wynikiem obiektywnych uwarunkowań, ale także dotychczasowych doświadczeń. Bezpośrednie zaangażowanie się władz samorządowych w kształtowanie kolejowych przewozów pasażerskich rozpoczęte strategicznymi decyzjami z r. 2004 przyniosło bowiem wymierne efekty. Przyczyniło się do poprawy jakości, zwiększenia liczby przewożonych pasażerów i w efekcie złagodzenia negatywnych zjawisk związanych z zatłoczeniem aglomeracji warszawskiej. Udoskonalanie dotychczasowego dorobku jest więc w pełni uzasadnione.

² Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Mazowieckiego, sierpień 2014 Warszawa, s.116-120.



Pociąg Kolei Mazowieckich na stacji Warszawa Toruńska, 2014. Fot. Marcin Brzomiński

Piotr Osiecki

Burmistrz Miasta Sochaczew

ROLA SOCHACZEWSKIEJ KOLEI SEJMIKOWEJ W ROZWOJU MIASTA I REGIONU*

Powstanie i ponad sześć dekad działania Powiatowej Kolei Sochaczewskiej miało fundamentalny wpływ na rozwój miasta. Pierwszy raz kolejka odegrała znaczącą rolę w czasie odbudowy miasta po I wojnie światowej. W latach 1914-1915 w Sochaczewie toczyły się zacięte walki pozycyjne między armiami – rosyjską i niemiecką, kilkakrotnie miasto przechodziło z rąk do rąk. Substancja miasta została w dużym stopniu zniszczona, większość mieszkańców opuściła swoje domy.

Sochaczew był po Kaliszu najbardziej zniszczonym miastem Królestwa Polskiego. Wojna zniszczyła również jego okolice, pozbawiając wielu ludzi dachu nad głową. Po odzyskaniu niepodległości w 1918 r., przystąpiono do odbudowy Sochaczewa i całego powiatu. Przy Sejmiku Powiatowym powołano do życia Biuro Odbudowy Powiatu Sochaczewskiego, które miało koordynować prace.

W owym czasie najbardziej rozpowszechnionym i najtańszym materiałem budowlanym było drewno, a jego niewyczerpane źródło znajdowano w oddalonej o 18 km od centrum miasta – puszczy. Sejmik zdecydował zatem o budowie linii kolejowej zapewniającej wywózkę drewna z puszczy, ale też przewóz towarów dla miasta i okolicznych wsi, wywóz płodów rolnych i przewozy pasażerskie. Linia miała wspomagać ożywienie gospodarcze powiatu i ten cel bez wątplenia osiągnięto.

Pierwszy odcinek wąskotorówki ukończony w 1922 r. połączył Sochaczew i Tułowice. W 1923 r. powstał odcinek Tułowice – Piaski Królewskie, a w 1924 r. poprowadzono linię odgałęźną z Tułowic do Kamiona nad Wisłą, wsi przeciwległej miastu Wyszogród.

Na początku kolej przede wszystkim transportowała drewno do odbudowy miasta, a tego w latach 30., 40. i 50. w budownictwie używano powszechnie. Warto wspomnieć, że np. sochaczewski ratusz mieści się w budynku z lat 30. minionego stulecia. Stropy w gmachu są drewniane i – co ciekawe – na tyle solidne, że współcześnie, podczas trwającego kilka lat generalnego remontu, nie zdecydowano się na ich wymianę. Gdy przebudowywano układ pomieszczeń, okazało się, że ściany działowe są drewniane, wyciszone słomą i dopiero otynkowane. Nie da się zatem wykluczyć, że część drewna, z którego zbudowano Urząd Miasta, to właśnie materiał pochodzący z puszczy, dostarczony tu koleją wąskotorową.

Chemitex i Chodaków

Od 40 lat częścią Sochaczewa jest dawna wieś Chodaków. Równo 90 lat temu ruszyła tam budowa Fabryki Przędzy i Tkanin Sztucznych, a do głównych przyczyn ulokowania zakładu właśnie w tym miejscu należała bliskość kolei wąskotorowej. Budowa hal rozpoczęła się wiosną 1927 r., a pierwsze produkty zjechały z linii produkcyjnej w grudniu 1928 r. Fabryka na początku zatrudniała 300 osób, w 1933 już 1000 pracowników, a w 1939 r. – ponad 2100 osób. Po wojnie, w okresie największej świetności, Chodakowska Fabryka Włókien Chemicznych „Chemitex” wytwarzała 1/3 krajowej produkcji włókien sztucznych i dawała zatrudnienie ponad 3000 ludzi. Większość z nich do pracy dojeżdżała kolejką. Do wagonów wąskotorówki wsiadali nie tylko sochaczewianie, ale też wielu robotników dojeżdżających

do miasta pociągami PKP, mieszkających w rejonie Teresina, Szymanowa, a nawet w okolicach Łowicza. Przesiadka z pociągu relacji Warszawa – Łowicz nie stanowiła problemu, gdyż dworce PKP i wąskotorowy dzieliło zaledwie kilkaset metrów.

Kolej dowoziła codziennie do Chodakowa także kilkuset uczniów. W latach 1946-1950 na terenie zakładów chemicznych działało Gimnazjum Przemysłowe. Potem powstało Liceum Mechaniczne, Technikum Chemiczne i Zasadnicza Szkoła Zawodowa. Ponadto od 1960 r. w Chodakowie zaczęło funkcjonować Technikum Ekonomiczne i trzyletnia szkoła ekonomiczna dla pracujących. Tak dynamiczny rozwój Chodakowa sprawił, że w latach 1967-1976 miał on prawa miejskie.

Plecewice

Niemal przez cały okres PRL kolejka regularnie, zgodnie z rozkładem jazdy, kursowała do Wyszogrodu, Tułowic i Chodakowa. Po drodze mijała miejscowość Plecewice, gdzie w 1967 r. uruchomiono Przedsiębiorstwo Ceramiki Budowlanej. W krótkim czasie plecewickie cegły stały się znane w całym kraju, a wąskotorówka, także tej zatrudniającej kilkuset pracowników firmie, zapewniała stały transport siły roboczej. Nie bez przyczyny hale produkcyjne PCB stanęły tuż obok linii kolejowej.

Powiatowa Kolej Sochaczewska zaspokajała potrzeby transportowe Chemitexu i PCB Plecewice, ale też Tartaku w Piaskach Królewskich. Intensywnie woziła setki ton płukanego żwiru wiślanego wydobywanego w okolicy Wyszogrodu. W 1946 r. wąskim torem przewieziono rekordowe 173 000 ton różnorodnych towarów.

Największe przewozy pasażerskie sochaczewskiej ciuchci przypadają na lata 30. i okres pomiędzy 1945 a 1950 r. Właśnie w 1950 kolejka pobiła rekord przewozu osób, gdy skorzystało z niej 1 550 000 pasażerów. Dla porównania sochaczewski ZKM ma obecnie szesnaście autobusów, obsługuje niemal 130 km linii i rocznie przewozi do 1,5 mln pasażerów.

Rejon Brochowa, Tułowic, Śladowa, Witkowic, Kamiona i położonego za Wisłą Wyszogrodu to tereny typowo rolnicze. Działy tam duże Państwowe Gospodarstwa Rolne, dynamicznie rozwijały się gospodarstwa prywatne i wspomagające je kółka rolnicze. Kolej transportowała płody rolne, głównie ziemniaki i buraki cukrowe dominujące w latach 60. i 70. w lokalnej produkcji.

Schyłek

Gospodarczo kolej wąskotorowa zaczęła tracić na znaczeniu od 1959 r., gdy powstał Kampinoski Park Narodowy i w związku z tym skończyła się wycinka drzew. Lata 70. to dynamiczny rozwój Państwowej Komunikacji Samochodowej. W jego wyniku w 1972 r. PKS uruchomił m.in. linię Sochaczew

* Referat na konferencji wygłosił Dariusz Dobrowolski, Zastępca Burmistrza Miasta Sochaczew.

– Tułowice – Śladow, która odebrała ciuchci znaczącą część pasażerów. Siedem lat później, w ramach ówczesnego przedsięwzięcia gospodarki komunalnej i mieszkaniowej, utworzono zakład komunikacji miejskiej. Pierwsze miejskie autobusy wyjechały na trasy 1 maja 1979 r., a rozkład jazdy był dostosowany przede wszystkim do zmian w największych zakładach pracy, w tym w Chemitexie.

Należy docenić, że przez kilka dekad kolejka w dużym stopniu zaspokajała potrzeby transportowe mieszkańców Sochaczewa i okolicznych miejscowości. Jeszcze w latach 70. była najszybszym i najpewniejszym środkiem komunikacji.

Nadal dają miejsca pracy

Ostatni rozkładowy pociąg wyruszył w trasę 30 listopada 1984 r. o godz. 15.35. Następnego dnia kolejka rozpoczęła nowy, wcale nie gorszy od pierwszego, etap w swoim życiu. Choć już nie prowadzi regularnych kursów, nadal ma istotny wpływ na gospodarkę regionu. Stanowi wyjątkową atrakcję dla turystów chętnie zwiedzających muzeum i wyruszających na przejażdżkę Pociągiem Retro. Kolejka corocznie przyciąga do Sochaczewa kilkanaście tysięcy gości.



Przejazd przez Chodaków. Z archiwum Waldemara Bronicza.



Odjazd Pociągu Retro ze stacji Sochaczew Wąskotorowy. Z archiwum Stacji Muzeum.



Parowóz Px29-1704 na stacji Sochaczew Wąskotorowy, 2017. Fot. Jan Szejter

Dr Jan Paweł Piotrowski

Publicysta w branży turystycznej

Stowarzyszenie Wspierania Rozwoju Turystyki

KOLEJ WĄSKOTOROWA SZANSĄ ROZWOJU POWIATU SOCHACZEWSKIEGO

Gdybyśmy pisali o roli kolei wąskotorowej w rozwoju powiatu sochaczewskiego (tak pewnie, jak i wielu innych powiatów) w odniesieniu do pierwszej połowy ubiegłego stulecia, to z pewnością na myśl przychodziłoby przede wszystkim jej znaczenie dla gospodarki, a może też i ważna funkcja społeczna. Kolej dawała wielu odległym miejscowościom jedyną szansę zbliżenia z „wielkim światem”. Mijały lata, koleje lokalne, zwłaszcza wąskotorowe, bywały lekceważone, likwidowane, skazywane na likwidację, a nawet niepamięć. I tylko dzięki zabiegom samych oddanych kolejarzy, działaczy lokalnych, entuzjastów – pojawiały się szanse na ich zachowanie, a nawet ponowne przywrócenie życia. Okazuje się, że jakże pięknym, ludzkim motywem, skłaniającym do nietatwej walki o zachowanie dziedzictwa kulturowego, może towarzyszyć – tak istotny w dzisiejszych czasach argument ekonomiczny.

A jeszcze nie tak dawno nawet osoby obdarzone autorytetem i szacunkiem, potrafiły podpisywać się pod komunikatami, z niekłamaną satysfakcją przyjmując fakt odchodzenia do przeszłości obiektów dawnej techniki, w tym kolei wąskotorowych, odczytywanych jako relikty kapitalizmu. Wstydlivym i niczym nieuzasadnionym dla wielu osób było też pochodzenie z małych miejscowości, wstydlivym bywało zachwycanie się choćby i starymi kolejkami. Jakże dobrze, że postawy te odeszły do przeszłości. W nowej sytuacji politycznej kraju, po przywróceniu samorządów terytorialnych, po rozkwicie organizacji samorządowych w nowych, jakże pięknych barwach ukazuje się niekiedy wyśmiewany patriotyzm lokalny. Gdy emocjom towarzyszą konkretne działania, gdy słomiany zapas („jutro zbudujemy sto szklanych domów”) zastępuje codzienna praca połączona z dostrzeganiem choćby drobnych pozytywnych efektów, to znaczy, że idziemy w dobrym kierunku.

Dlaczego piszę o powiecie sochaczewskim? Jakie mam prawo do formułowania opinii, wszak jestem rodowitym warszawiakiem? Poznawałem dość dokładnie Polskę, w tym Mazowsze, od dziecka, pewnie też i dlatego, że w moim kręgu były osoby, które umiały przekonać młodego człowieka, uczyły wrażliwości i umiejętności opisywania obrazów i obrazków, której najczęściej wymaga się niestety tylko od dzieci. W wielu miejscach Mazowsza bywałem przez ponad pięćdziesiąt lat wielokrotnie. Patrzyłem więc na region z pewnej odległości, już w wieku dziesięciu lat dostrzegając znaczne różnice między Mazowszem i Warszawą. Pozytywami nawet dla dziecka były większa gościnność i uprzejmość niż w pędzącej stolicy, uroda przyrody, piękno (często jednak zaniedbanych) zabytków. Natomiast poziom życia w miastach, miasteczkach, wsiach regionu bardzo różnił się na niekorzyść. To choćby stan sanitarny i estetyka, cywilizacyjne zatrzymanie się w czasie, dłuższe leczenie wojennych ran. Polityka władzy ludowej prowadząca do prawie całkowitego wyeliminowania dawnego prywatnego kupiectwa, rzemiosła, drobnego przemysłu skazała wiele miejscowości na trwanie w letargu, a nawet zapaść. Większą szansę na choćby powolny rozwój miały miejscowości dysponujące połączeniami kolejowymi, a trzeba pamiętać, że w latach 50. i 60. XX w. sieć połączeń autobusowych była niewielka, tak jak nieliczne osoby posiadały własne samochody.

Patrzyłem na powiat sochaczewski – jako uczeń liceum, student geografii (organizujący wycieczki na ten teren, i to nie tylko do Sochaczewa i Żelazowej Woli), później w życiu zawodowym – jako autor przewodników, współtwórca systemu informacji turystycznej, publicysta branżowy, działacz komisji Zarządu Głównego PTTK, wykładowca akademicki. Patrzyłem jed-

nak przede wszystkim oczami turysty, który pojawiał się na Szlaku Chopińskim, trasach Puszczy Kampinoskiej, podziwiał urodę doliny Wisły, przepływając się łodzią do opactwa w Czerwińsku czy też przez najdłuższy w kraju drewniany most w Wyszogrodzie.

Doświadczenia wielu krajów wskazały, że turystykę można rozwijać praktycznie wszędzie. Skala tego ruchu jest oczywiście zależna od walorów turystycznych, dostępności komunikacyjnej, zagospodarowania, ale również panującej mody. Fakt dysponowania walorami jakże wysoko ocenianymi, np. przez przyrodników czy historyków sztuki, nie zawsze idzie w parze z zainteresowaniem ze strony uczestników ruchu turystycznego. Jednocześnie nadmierny, nieskoordynowany ruch turystyczny (np. wielkie imprezy turystyki masowej czasów PRL) prowadzi do degradacji środowiska, przenikania złych wpływów, a także może zagrozić swojszczyźnie, zwłaszcza wtedy, gdy gospodarze mniejszych miejscowości zechcą schlebiać nie zawsze dobrym gustom niektórych przybyszów, których „na wszystko stać”.

Turystyka nie powinna podważać swoich podstaw. Jednym z jej atutów jest wyjątkowość postrzegana niekiedy wśród pozornie drobnych szczegółów. Już dawno zauważono, że w wielu przypadkach to, co bywa powszednie dla mieszkańców, jest przez przybyszów oczekiwane i piękne (a może nawet, jeśli nie piękne, to ciekawe). Japończykom np. obojętny jest często fakt, że w małej miejscowości nie ma jakichkolwiek obiektów godnych obejrzenia, natomiast bywał w niej Fryderyk Chopin. Czy zdajemy sobie z tego sprawę?

Czy wykorzystujemy wszystkie szanse pozyskiwania nowych przyjaciół regionów? W pewnym, atrakcyjnym turystycznie mieście, przechodząc koło domu kultury, ujrzałem plakat „Zapraszamy mieszkańców na spotkanie z historykiem, panem [X]”. Zapytałem bardzo sympatycznego dyrektora „czy mogę na to spotkanie przyjść”. „Ależ oczywiście, skąd to pytanie” – uśmiechnął się. Dodał jednak też, że zawsze zaproszenia kierowano do mieszkańców, ale dlaczego tak, to nie wie. Podobnie niestety wygląda część ofert ośrodków sportu i rekreacji. We wstępie do przewodnika po muzeum regionalnym w Z. burmistrz zaprasza do zwiedzania... mieszkańców”. A przecież małe muzeum to najlepszy ambasador małej ojczyzny, miejsce zalecane turystom i krajoznawcom jako punkt startowy do poznawania regionu, często korzystnie powiązane z prowadzeniem punktu informacji turystycznej.

Kreatorom turystyki nieobce bywają inne postawy. Należy do nich akcyjność, przejawiająca się w podejmowaniu pewnych zagadnień, następnie ich porzucaniu, gdyż ograniczone środki i „moce przerobowe” trzeba wykorzystać do realizacji następnych strategii. Takie stereotypy to np. „góry

– zimą dla narciarzy”, „morze – latem dla plażowiczów”, „Poznań – dla turystyki szkolnej i biznesu „targi”. Doświadczenia, też wzorowane na praktyce wielu krajów, wskazują, że można np. przybywać do uzdrowiska nie tylko w roli kuracjusza, góry – także w pełni lata, Mazury – nie będąc żeglarzem ani kajakarzem, Żelazową Wolę – nie udając melomana, lecz z głębokim zainteresowaniem zgłębiającym tajemnice bogactwa flory tutejszego parku. Gdy mówimy dziś o roli kolei wąskotorowej, której istnienie i rozwój jest szansą rozwoju powiatu sochaczewskiego, to trzeba przede wszystkim (ale może nie wyłącznie) myśleć o tej roli w powiązaniu z turystyką. A jeśli mają to być powiązania z turystyką – to trzeba myśleć o powiązaniu atrakcyjności kolei wąskotorowej z innymi walorami.

Jak wspomniano, turystę interesuje wyjątkowość regionów. Co wyróżniało (wyróżnia, będzie wyróżniało) powiat sochaczewski? Warto przeprowadzić badania, ale są one dość trudne, zwłaszcza w odniesieniu do historycznych ewolucji tych wyróżników.

Oto niektóre wyróżniki:

- **Szlak Chopina** – kojarzy się z Żelazową Wolą, pejzażem krzywych wierzb Mazowska, rzadziej z Brochowem – miejscem Chrztu Świętego wielkiego Fryderyka. Czy wszystkim znany jest obecny stan tych miejsc? Jak mogłyby one zaistnieć w zintegrowanej ofercie powiatu? Czy Muzeum w Żelazowej Woli nie jest dobrym, a może nawet najlepszym, miejscem promocji powiatu (dobre przykłady Muzeum w Drozdowie koło Łomży, Muzeum Borów Tucholskich w Tucholi).
- **Druga wojna światowa, bitwa nad Bzurą** – zniszczenie miasta. W pamięci wielu osób trwa obraz biednego miasta, ofiary wojen. Nie ma starych drewnianych domów, choć może niektórych szkoda. Czy wszyscy wiedzą, że jest zadbane miasto z nowym ratuszem, kościołem, muzeami?
- **Zamek w Sochaczewie** – kiedyś go prawie nie było, resztki ruin bywały rozbierane na cegły, a ruiny były plenerem dla marginesu społecznego. Zatrzymano proces destrukcji tego pięknego, historycznego miejsca. Dziś jest ono pięknie utrzymane i... dzięki wydarzeniom kulturalnym – żywe. Czy wszyscy o tym wiedzą?
- **Puszcza Kampinoska**. Czy udostępniają ją szlaki? Czy puszczańskie wycieczki są powiązane z innymi atrakcjami, czy programy zmieniają się i pod wpływem jakich impulsów?
- **Sanktuarium Niepokalanów** – o nim nie pisało się długo w PRL, choć Ojciec Kolbe nie był zagrożeniem dla ustroju. Czy wszyscy znają jego jakże bogate dokonania?
- **Są czyste rzeki – Bzura, Utrata**. Jest plaża, na Bzurze widzimy kajaki. Ale może niektórzy pamiętają niestety czasy, gdy stan czystości tych rzek był kompromitacją.
- **Jest baza noclegowa i gastronomiczna**, też agroturystyka. Jest baza PTTK w Tułowicach, czyli „Osada Puszczańska”. Czy sochaczewianie wiedzą, że do prywatnej restauracji „Wicek” specjalnie przyjeżdżała elita z Warszawy? A w szarych czasach PRL-u prywatna restauracja „Kuźnia Napoleońska” w Paprotni była wyjątkiem.

Kolejka sochaczewska – była, jest i będzie. Chwała Stacji Muzeum, chwała kolejarzom. Cieszy ponownie wprowadzona trakcja parowa. Kolejka sochaczewska to nie tylko atrakcja dla mieszkańców Warszawy, ale i innych regionów kraju, w tym turystów. Szlaki Chopina i wyjątkowość Puszczy Kampinoskiej dają dodatkowe szanse rozwoju kolei.

Ale też, czy niektóre dawne atrakcje muszą odejść w niepamięć? Nie ma kolejki do Wyszogrodu i drewnianego mostu, stałej przeprawy przez Wisłę do Czerwińska. Może potrzebna jest inicjatywa samorządów. Nie ma połączenia kolejki do Piasków Królewskich. Kiedyś były one uruchamiane dwa razy w tygodniu, a w Piaskach były organizowane kolonie dla dzieci. Czy to wróci? Nie mówmy od razu, że „nie można”.

Kursy kolejki do i z Wyszogrodu były oblegane – w wagonach spotykali się plażowicze (Wisła), wędkarze, wędrowcy-krajoznawcy. Minęły czasy lekceważenia kolejek i przyjmowania z ulgą ich zastąpienie przez autobusy. Dla kolejarzy był to stres. Wstrzymano ten proces. Chwała kolejarzom, samorządowcom, działaczom turystyki. Cieszy Centrum Edukacyjno-Turystyczne w Sochaczewie, żywa placówka Stacji Muzeum. To efekt pracy zaangażowanej kadry, ale też moralnego, merytorycznego i finansowego wsparcia ze strony Samorządu Województwa Mazowieckiego, samorządów powiatu, miasta i gminy.

Wnioski

Oczywistym jest dokonywanie analizy potrzeb rynku turystycznego. Czy należy na tym poprzestać? Oczywiście, łatwiej jest realizować te potrzeby, a kształtowaniu nowych zainteresowań (wprowadzaniu nowych produktów) towarzyszy ryzyko, lecz bywa ono niekiedy nieuniknione. Oferta Stacji Muzeum jest bogata. Czy nie połączyć jej z innymi atrakcjami (turystyka piesza, rowerowa, kajakowa)?

Gdy mówimy dziś o roli kolei wąskotorowej, której istnienie i rozwój jest szansą rozwoju powiatu sochaczewskiego, to trzeba przede wszystkim (ale może nie wyłącznie) myśleć o tej roli w powiązaniu z turystyką. Potrzebny jest może touroperator, tworzący wspólnie z zainteresowanymi produkty dla różnych segmentów rynku. A może warto powrócić do idei lokalnej organizacji turystycznej. Wspólna praca wielu podmiotów z różnych dziedzin przyspiesza kreowanie produktów, ich monitoring, promocję, ale też tworzy na poziomie lokalnym więzi, przydatne także do rozwoju innych dziedzin gospodarki.

Trzeba utworzyć aktywne punkty „it”, zwłaszcza tam, gdzie najczęściej pojawia się turysta (Żelazowa Wola, Sochaczew, Niepokalanów itd.). A może wprowadzić paszport turystyczny powiatu sochaczewskiego?

Swojszczyzna lokalna jest największym bogactwem małych ojczyzn, gdyż sprzyja zakorzenianiu mądrej „pracy u podstaw”. Z drugiej strony efekty tych lokalnych działań są coraz częściej nie tylko dostrzegane, ale też bardzo dobrze przyjmowane przez przybyszów. To moda. Cóż, moda może być dobra, a jako taka zasługuje na wsparcie. O kierunkach rozwoju małych ojczyzn chyba najlepiej wypowiedzą się same społeczności lokalne. Ale, obserwacje wskazują, że dobre efekty osiąga praca zespołów złożonych zarówno z osób trwale zakorzenionych w tych małych ojczyznach, jak też przybyłych z pewnej odległości, a więc mających pewien dystans.

Grube strategie rozwoju gospodarczego miast i gmin, pojawiające się w pierwszych latach po transformacji ustrojowej, nie zawsze wskazywały na zrozumienie dla istoty tychże dokumentów. Jakże często fakt zakończenia opracowania strategii traktowano jako swoiste „rozgrzeszenie”, a nie dopiero start do konkretnych działań. Obszerność dokumentów, hermetyczny język, niski stopień popularyzacji nie dawały dużych szans na spożytkowanie, skądinąd cennych spostrzeżeń i wskazań. Mało kto czuł się adresatem strategii. Może też i dlatego, gdyż jej nie znał.

Dziś strategie rozwoju turystyki na poziomie lokalnym powinny być efektem wspólnej pracy, a te – niezbyt obszerne dokumenty winny kończyć się listą konkretnych działań i ich realizatorów. Niech w tej wspólnej pracy – obok wielu partnerów – nie zabraknie przyjaciół kolei wąskotorowych. One są ważnym wyróżnikiem, wpływają pośrednio i bezpośrednio na tworzenie nowych miejsc pracy. Takie małe ojczyzny są dobrze postrzegane przez sferę biznesu, a to daje kolejne korzyści.

„Choć wąski tor, niewąską frajdę masz” śpiewali do słów niezapomnianego Wojciecha Młynarskiego Skaldowie. I trudno nie przyznać im racji.

Post scriptum

A może warto ogłosić konkurs na stacje kolejowe przyjazne turystom? Wszak to miejsca pierwszego kontaktu z nieznanym często miastem. Co na to zarządcy stacji i samorządy lokalne?

Muzeum Wisły Środkowej i Ziemi Wyszogrodzkiej

ZNACZENIE SOCHACZEWSKIEJ KOLEJKI SEJMIKOWEJ DLA WYSZOGRODU I OKOLIC

W okolicy Wyszogrodu intensywnie rozwijała się żegluga wiślana, mniej szczęścia miało miasto do wykorzystania transportu kolejowego. W 1911 r. nad problemami związanymi z budową tzw. kolei podjazdowej, łączącej Płock z Koleją Nadwiślańską, debatowali członkowie Warszawskiego Komitetu Kolejowego i Okręgowego Towarzystwa Rolniczego w Płocku. Jedną z linii kolejowych planowano zbudować z Płocka przez Bodzanów, Wyszogród do Modlina.

Ostatecznie wybrano koncepcję budowy linii z Płocka do Ciechanowa przez Drobin z Bocznicą w Rypinie. W kilka lat później w czasie I wojny światowej, po przełamaniu frontu na linii rzek Rawki i Bzury, wojska niemieckie zajęły powiat sochaczewski. Wtedy przy okazji budowy szosy bitej Ruszki – Kamion oraz mostów na Bzurze i Wiśle do Wyszogrodu zbudowano w 1916 r. dwie linie kolei wąskotorowych. Była to kolej polowa (Feldbahn, Feldbajn). Zachowało się zdjęcie wyszogrodzkiego mostu, od strony Kamiona, pochodzące prawdopodobnie z 1916 r., przedstawiające dopiero co zbudowany drewniany most, na którym są widoczne tory tej kolejki. Był to jedyny przypadek, w którym kolej dochodziła bezpośrednio do miasta i – jak większość Feldbahnów – po zakończeniu działań wojennych została szybko zlikwidowana.

Drugą kolej wąskotorową Niemcy zbudowali w Puszczy Kampinoskiej, celem prowadzenia rabunkowego wycięcia lasu. Dostarczano nią drewno do budowy wyszogrodzkiego mostu liczącego 60 przęseł i 1280 m długości.

Następnie na trasie od kolei normalnotorowej w Sochaczewie do Tułowic, zbudowano kolej wąskotorową w latach 1921-1923. Do użytku została oddana 1 października 1922 r. jako wąskotorowa kolej prywatna o nazwie Sochaczew – Wyszogród – Piaski. Z uwagi na istniejący od niedawna most na Wiśle zdawano sobie sprawę z korzyści, jakie mogło przynieść połączenie torami Tułowic z Wyszogrodem i umożliwienie dojazdu do przystani rzecznej. Możliwość korzystania z wiślanej żeglugi parowej, która w tym czasie rozwijała się niezwykle dynamicznie, stwarzała nowe szanse. W r. 1938 statki polskiej żeglugi śródlądowej przewiozły 0,7 mln ton towarów i 991 tys. pasażerów. Podróż statkiem była stosunkowo szybka i wygodna, tak reklamowano w latach 30. Towarzystwo Żeglugowe „Vistula”: „Kajuty z łózkami dają możliwość wypoczynku podczas dłuższych podróży. Komfortowo urządzone salony restauracyjne na górnym pokładzie, oszklone, zadowolą najwybredniejszych pasażerów”.

W efekcie wniosków i petycji wnoszonych przez mieszkańców Wyszogrodu i okolic Sejmik Powiatowy postanowił, że linia „sochaczewskiej wąskotorówki” zostanie doprowadzona również do tego miasta. Odgałęzienie o długości ponad 6 km od Tułowic do wsi Kamion, leżącej na lewym brzegu Wisły, naprzeciwko Wyszogrodu oddano do użytku w 1924 r. Powstał w ten sposób kompletny, znany do dziś, układ torowy kolei o długości ponad 32 km, z 5 stacjami i 9 przystankami osobowymi.

Znaczenie kolejki dla Wyszogrodu i okolic było wielkie: wożono nią zwierzęta, towary i ludzi. Dzięki ładowniom publicznym na stacjach w Chodakowie, Tułowicach, Piaskach Królewskich do przystani w Wyszogrodzie zwożono kolejną również plody rolne, w tym głównie zboże i ziemniaki. Zboże skupował Syndykat Rolniczo-Handlowy zamieniony w 1932 r. na Spółdzielnię, posiadający własny spichlerz. Transportowano również buraki cukrowe, które po przetadunku w Kamionie przewożono do Cukrowni „Mała

Wiś”, a w odwrotnym kierunku transportowano wysłodki. Można więc zażytkować twierdzenie, że istnienie kolejki wpływało na rozwój kultury rolnej. Poza tym w latach 1932-1939 z Wyszogrodu do Sochaczewa prowadzono kolejką intensywne przewozy płukanego żwiru wiślanego, będącego na lokalnym rynku, a nawet w Warszawie, poszukiwanym materiałem budowlanym. Dzięki transportowi kolejowemu rozwijał się ruch pasażerski, w ciągu doby cztery statki odpływały w kierunku Gdańska i Warszawy. Szczególnie rejsy nocne były wykorzystywane przez drobnych dzierżawców okolicznych sadów, którzy świeże owoce w wiklinowych koszach dowozili do przystani rzecznej, a następnie statkiem wieźli do Warszawy, by rano sprzedać je na targu.

Z uwagi na atrakcyjność miejsca i bliskość takich terenów, jak Puszcza Kampinowska, Żelazowa Wola, Brochów czy Czerwińsk, kolej wspomagała rozwój ruchu turystycznego w okolicy Wyszogrodu. Ostatni przed wojną prezydent Warszawy Stefan Starzyński 27 czerwca 1936 r. powiedział w wywiadzie prasowym: „zasadniczym błędem przeszłości, z którym chcemy definitywnie zerwać, jest fatalna zabudowa pobrzeża Wisły, która spowodowała, że Warszawa, miasto nadrzeczne w ciągu dziesiątków lat odsunęła się nijako od rzeki”.

Starzyński snuł wielkie plany rozwoju koncepcji zatytułowanej „Bliżej Wisły”, która zakładała zagospodarowanie brzegów rzeki z wykorzystaniem także walorów Czerwińska oraz Wyszogrodu i organizacji niedzielnego wypoczynku warszawiaków. Ówczesne władze Wyszogrodu także widziały możliwości wykorzystania położenia dla rozwoju turystyki. Ten zamiar wspomagało Towarzystwo Turystyczne, organizując stałe trasy wycieczkowe. Zwykle zwiedzanie rozpoczynało się wczesnym rankiem, ok. godziny 4 rano przybynięciem do Czerwińska, tu na przystani po zjedzeniu śniadania ruszano w drogę. W Wyszogrodzie po przejściu mostem do Kamiona w dalszą drogę ruszano kolejką wąskotorową do Brochowa i dalej Żelazowej Woli. Polskie Towarzystwo Krajoznawcze corocznie organizowało wycieczki w dolinę Bzury, jeden z wariantów uwzględniał podróż kolejką.

12 października 1939 r., po utworzeniu Generalnego Gubernatorstwa, linia kolei sochaczewskiej została podzielona granicą na dwie części. Ruch towarowy odbywał się teraz do Piasków Królewskich, zaś osobowy głównie do Brochowa. Z uwagi na granicę między Generalną Gubernią a Rzeszją, znajdującą się na wysokości przystanku osobowego w Janówku, praktycznie zamarł wszelki ruch kolejowy do Wyszogrodu.

Po wojnie kolej miała pewne znaczenie gospodarcze, przewożono nią towary, m.in. drewno wykorzystywane do remontów mostu, a także służyła miejscowej ludności i odradzającemu się ruchowi turystycznemu.

Ostatni rozkładowy pociąg z Sochaczewa do Wyszogrodu (Kamiona) odjechał 30 listopada 1984 r. o godzinie 15³⁵.



Most w Wyszogrodzie, widoczne tory Feldbahn (kolejki polowej), ok. 1917.



Stacja kolejki wąskotorowej Kamion Wyszogród. Zdjęcia z archiwum Muzeum Wisły Środkowej i Ziemi Wyszogrodzkiej.

Grzegorz Benedykciński

Burmistrz Grodziska Mazowieckiego

ROLA WARSZAWSKIEJ KOLEI DOJAZDOWEJ I PRZEWOŹNIKA „KOLEJE MAZOWIECKIE – KM” W ROZWOJU MIASTA I GMINY GRODZISK MAZOWIECKI

Grodzisk Mazowiecki nie byłby tak znaczącym miastem na mapie Mazowsza, gdyby nie dwie linie kolejowe. Jedna z nich – trasa warszawsko-wiedeńska – od momentu powstania do dnia dzisiejszego ma niewątpliwy wpływ na rozwój miejscowości. Druga – Warszawska Kolej Dojazdowa – której bieg rozpoczyna się właśnie w Grodzisku Mazowieckim, stanowi kluczowe połączenie ze stolicą. Te linie oplatające naszą miejscowość z dwóch stron perfekcyjnie się uzupełniają i zapewniają mieszkańcom szybki i komfortowy dojazd do wielu polskich miast.

Nie ma wątpliwości, że kolej ma bardzo istotne znaczenie w osiedlaniu się w gminie Grodzisk Mazowiecki tak wielu nowych mieszkańców. Z roku na rok coraz więcej osób wybiera właśnie naszą gminę na nowe miejsce zamieszkania. Z ogłoszonego w tym roku rankingu Głównego Urzędu Statystycznego wynika, że gmina Grodzisk Mazowiecki jest na 18. miejscu w całej Polsce pod względem migracji. Ranking dotyczy wszystkich gmin bez względu na liczbę ludności. Aby uzmysłowić, jacy jesteśmy atrakcyjni i jak dużo ludzi chce tu zamieszkać, porównajmy dla przykładu: w zeszłym roku do Krakowa sprowadziło się 1400 osób, a do Grodziska blisko 600. Gdy weźmiemy pod uwagę tylko mniejsze miasta, to okazuje się, że na Mazowszu jesteśmy na drugim miejscu po Piasecznie. W związku z tym skala zainteresowania naszym miastem jest duża, do czego zdecydowanie przyczynia się obecność kolei na tych terenach.

Naszą mocną stroną jest to, że dojazd do Warszawy trwa poniżej godziny. Jesteśmy na tyle blisko stolicy, a zarazem na tyle daleko, że dojazd nie jest uciążliwy, a komfort życia jest na poziomie charakterystycznym dla mniejszych i stale rozwijających się miejscowości. Ludzie, jeśli dojazd trwa za długo, czyli powyżej godziny, szybciej i częściej dokonują zmiany miejsca zamieszkania. Nam taka perspektywa nie zagraża, tym bardziej że zarówno Koleje Mazowieckie, jak i Warszawska Kolej Dojazdowa dokładają wszelkich starań, aby zapewnić pasażerom jak najlepsze warunki. Stale podejmowane są kolejne działania mające na celu poprawę jakości świadczonych usług, od wymiany pociągów po modernizację torów. Zgodnie z danymi opublikowanymi przez Urząd Transportu Kolejowego w II kwartale 2017 r. Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. była najpункtualniejszym przewoź-

nikiem pasażerskim, uzyskując bardzo wysoki 99,52% wskaźnik punktualności. Co warto podkreślić, z dojazdu kolejną PKP i KM rocznie korzysta 1 mln ludzi, z czego: 70% w celach służbowych, 20% studenci i uczniowie, 10% turyści i inni. Dziennie do Grodziska przyjeżdża ponad 700 pasażerów: 600 Kolejami Mazowieckimi i ok. 120 Warszawską Koleją Dojazdową.

Z naszej strony również staramy się wychodzić naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców i proponować ciekawe rozwiązania urozmaicające czas oczekiwania na transport. Na dworcu kolejowym 10 października 2017 r. otworzyliśmy Centrum Informacji Turystycznej – Poczekalnię „Przestrzeń Kultury Przyjazną”. Jest to nowy punkt na kulturalnej mapie Grodziska Mazowieckiego i służy mieszkańcom jako miejsce, w którym można uzyskać informacje na temat miasta, jego zabytków, atrakcji, życia kulturalnego i historii, zaopatrzyć się w materiały promocyjne i wydawnictwa, zrelaksować się przy kawie, świeżej prasie, książkach i muzyce. W animowanej przez pracowników Ośrodka Kultury przestrzeni odbywają się koncerty, wystawy, spotkania literackie, zajęcia muzyczne i warsztaty dla dzieci, wykłady z historii sztuki. Działają tu także kluby podróżnika dla dzieci i dorosłych, a także organizowane są wycieczki w ramach tzw. Strefy Aktywnego Seniora oraz wyjazdy jednodniowe, m.in. do Krakowa, Kazimierza Dolnego i Torunia, a także wycieczki rowerowe po gminie. W przestrzeni poczekalni wykluwają się zupełnie nowe inicjatywy, integrujące lokalną społeczność: Targ Moli Książkowych i Płytych czy kiermasze świąteczne z udziałem rodzimych twórców, a także wystawy prac debiutujących artystów z okolic. Nie pozostaje mi nic innego, jak zaprosić do Grodziska Mazowieckiego – koniecznie przyjeżdżcie kolejną!



Dworzec kolejowy PKP.



Otoczenie dworca kolejowego PKP.



Otwarcie Centrum Informacji Turystycznej – Poczekalni na dworcu PKP. Zdjęcia pochodzą z archiwum Urzędu Miejskiego w Grodzisku Mazowieckim.

Artur Tusiński

Burmistrz Miasta Podkowa Leśna

ZNACZENIE EKOLOGICZNEGO ŚRODKA TRANSPORTU - WARSZAWSKIEJ KOLEI DOJAZDOWEJ DLA MIASTA OGRODU PODKOWA LEŚNA

Aby w pełni zrozumieć znaczenie, czy nawet zależność pomiędzy Warszawską Koleją Dojazdową a miastem ogrodem Podkowa Leśna, trzeba cofnąć się aż do r. 1914 i początków spółki „Siła i Światło”. Pierwszej spółki zarejestrowanej w Polsce po odzyskaniu niepodległości w 1918 r. Mimo że jej historia rozpoczęła się w r. 1914, kiedy to została założona przez Macieja ks. Radziwiłła, Antoniego Słamirowskiego i Dawida Tempela, to jednak 21 lat okresu międzywojennego było pełną areną jej działalności.

Odwołując się do historii, warto sięgnąć do wspomnień Janusza Regulskiego, jednego z założycieli i wieloletniego dyrektora finansowego spółki. „(...) kapitałiści zagraniczni przeważnie dążyli u nas do posiadania całości kapitału akcyjnego. Kapitał działający w obcych krajach nie chciał mieć ani wspólników, ani obserwatorów czy kontrolerów swej działalności. Starat się utrzymywać kapitał akcyjny na możliwie niskim poziomie, uzupełniając braki środków kredytami o stałym i możliwie wysokim oprocentowaniu. Tym tłumaczy się też, że spółki tego typu przeważnie nie wykazywały zysków i nie wypłacały dywidend, bo i po co. Należyte, a często i bardzo wysokie zyski dochodziły do rąk zagranicznych kapitałów drogą wysokiego oprocentowania kredytów oraz pobierania innych opłat (...)”.

Motywowacją grupy wybitnych przedsiębiorców było założenie firmy, która miała angażować się w życie gospodarcze wolnej Polski, tu płacić podatki i pozostać pod kontrolą kapitału polskiego.

Inwestycje „Siły i Światła” dotyczyły wielu obszarów polskiej gospodarki. Podstawą był sektor energetyczny, od którego rozpoczął się rozwój. Pierwszymi inwestycjami były elektrownie w Pruszkowie, Zagłębiu Dąbrowskim i Zagłębiu Krakowskim (co ciekawe, ta druga jest obecnie notowana na warszawskiej giełdzie jako Elektrociepłownia Będzin). Wszystkie zakłady po wejściu w skład grupy zostały dokapitalizowane i rozbudowane.

„Siła i Światło” zainwestowała w kolejnictwo. Mimo wątpliwości części udziałowców i zarządzających holdingiem spółka zaangażowała się w dwa duże przedsięwzięcia – Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskim oraz Elektryczne Koleje Dojazdowe. Przy okazji budowy linii zarządzanych przez EKD 9 kwietnia 1925 r. zawieszona została spółka Miasto – Ogród Podkowa Leśna spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, w której udziały miał m.in. Stanisław Lilpop wywodzący się z rodziny kontrolującej dużą firmę przemysłową

Lilpop, Rau i Loewenstein (produkowała ona m.in. samochody na licencji General Motors). I w tym miejscu historia miasta została powiązana z ekologicznym środkiem transportu, jakim są dzisiaj Warszawskie Koleje Dojazdowe.

Równoległe do budowy torów rozpoczęto parcelację i sprzedaż działek na terenie miasta. Trzeba tutaj wspomnieć, że założyciele „Siły i Światła” także w Podkowie i okolicach rozpoczęli budowę swoich domów. To czyśto komercyjny pomysł, Podkowa Leśna jest jedynym w pełni zrealizowanym w Polsce przykładem miasta ogrodu, bazującym na idei angielskiego myśliciela Ebenazera Howarda – mieszkać na wsi, pracować w mieście, a WKD od samego początku ma w tym swój znaczący udział.

Pomysł pod względem społeczno-ekonomicznym broni się do dzisiaj, czego przykładem są wszelkiego rodzaju zestawienia i rankingi dotyczące jakości i poziomu życia mieszkańców. Podkowa Leśna od lat plasuje się w ich czołówce. O wartości historycznej świadczy fakt, że w 1981 r. miasto wraz z całym układem urbanistycznym zostało objęte ochroną konserwatorską. Akcja osadnicza w Podkowie Leśnej przebiegała falami, najpierw spowolnił ją Wielki Kryzys, a potem przerwała wojna i okupacja. Do września 1939 r. osiedliło się tu 1700 osób.

W czasie wojny inteligentnie i patriotycznie środowisko Podkowie Leśnej stało się ośrodkiem konspiracji. Działały tu radiostacje, kolportaż prasy podziemnej, w okolicznych lasach przyjmowane były zrzucone broni, a także prowadzone szkolenia wojskowe. Po powstaniu warszawskim schronienie i opiekę znalazło w Podkowie Leśnej wielu uchodźców ze stolicy.

Przez pierwsze powojenne dziesięciolecie Podkowa Leśna stara się nie zwracać na siebie uwagi nowych władz, ale od końca lat sześćdziesiątych staje się sławna w Warszawie dzięki mszom beatowym, wyjątkowym wówczas przejawem otwarcia się Kościoła na młodzież.

Przez pierwsze powojenne dziesięciolecie Podkowa Leśna stara się nie zwracać na siebie uwagi nowych władz, ale od końca lat sześćdziesiątych staje się sławna w Warszawie dzięki mszom beatowym, wyjątkowym wówczas przejawem otwarcia się Kościoła na młodzież.



Plan z 1925 r. Z archiwum Urzędu Miasta Podkowa Leśna.

Lata osiemdziesiąte i stan wojenny to znowu okres gorączki patriotycznej, małej konspiracji i skupienia wokół tutejszego kościoła wielu niezależnych i patriotycznych działań kulturalnych i społecznych podejmowanych przez działający od r. 1982 Parafialny Komitet Pomocy Bliźniemu. Obecnie Podkowa Leśna liczy sobie blisko 4000 mieszkańców.

Dzisiaj w mieście mamy 3 stacje kolejki i możemy komfortowo dojechać do centrum Warszawy w 38 minut. Mieszkając w Podkowie Leśnej, pozbawionej terenów przemysłowych, pracujemy z reguły w Warszawie i na dobrą sprawę moglibyśmy tylko i wyłącznie korzystać z transportu niskoemisyjnego – ekologicznego. Podkowa Leśna jako miasto ma coś, o czym w Polsce dopiero nieśmiało zaczyna się mówić, a co w wielu miastach Europy, a tym bardziej w rozwiniętych gospodarczo i technologicznie miastach na świecie realizuje się od kilkunastu lat – zbiorowy transport kolejowy/szynowy, którego zalet tutaj nie będę przytaczał. WKD jest środkiem transportu ekologicznym, ale też bardzo efektywnym i mającym wpływ na zagospoda-

rowanie przestrzenne, pewnie bliżej jej do definicji podmiejskiego tramwaju niż szybkiej kolei.

Obecnie niemal we wszystkich większych miastach krajów wysoko rozwiniętych próbuje się zniechęcić mieszkańców (środkami ekonomicznymi i organizacyjnymi) do korzystania z prywatnych samochodów przy równoczesnej aktywizacji systemów transportu publicznego. Problem ten jest niezwykle pilny, gdyż stale jeszcze w naszych miastach bardzo dużo osób dojeżdża do pracy bądź szkoły własnym samochodem. Polepszając jedynie komfort jazdy i wprowadzając przywileje dla transportu publicznego, tworząc równocześnie bariery dla codziennego używania samochodów prywatnych, ten stan można zmienić. Jest to zadanie dla władz wszystkich większych i mniejszych miast w Polsce. Podkowa Leśna dzięki transportowi WKD jest atrakcyjnym terenem do mieszkania, jest to też jeden z kluczowych czynników wpływających na wysoką wartość gruntów budowlanych.



Stacja Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Zdjęcie z archiwum Urzędu Miasta Podkowa Leśna.



Pociąg WKD do Podkowy Leśnej na stacji Warszawa Zachodnia, VII 2013.

Fot. Marcin Brzomiński



Pojazdy Warszawskiej Kolei Dojazdowej na stacji w Podkowie Leśnej.

Zdjęcie z archiwum Urzędu Miasta Podkowa Leśna.

Tomasz Tymoftejewicz

Zastępca Burmistrza Ożarowa Mazowieckiego

WSPÓŁPRACA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO Z SAMORZĄDEM MIASTA I GMINY OŻARÓW MAZOWIECKI W ZAKRESIE FUNKCJONOWANIA SYSTEMU „PARKUJ I JEDŹ”

Ożarów Mazowiecki położony jest w sąsiedztwie Warszawy. Powierzchnię 71,34 km² zamieszkuje prawie 22 tys. mieszkańców.

Jesteśmy dynamicznie rozwijającą się gminą, w której dominuje gospodarka mieszkaniowa, firmy nowoczesnych technologii oraz logistyka. Infrastruktura daje duże możliwości dla rozwoju przedsiębiorczości, co doceniło ponad 2,5 tys. firm polskich i zagranicznych, od ogromnych, korporacyjnych po małe biznesy rodzinne. Liczba mieszkańców gminy ciągle wzrasta, a my staramy się nadążyć za ich potrzebami.

Świadomi potencjału społecznego i gospodarczego naszej gminy, dążymy do tego, żeby wydatki na inwestycje co roku były większe. W 2016 r. pozyskaliśmy prawie 20 mln zł dotacji z Funduszu Spójności na rozbudowę kanalizacji sanitarnej i wodociągowej, co pozwoliło na wybudowanie ponad 40 km sieci kanalizacyjnej i 15 km wodociągowej. Obecnie realizujemy kilkanaście różnych projektów inwestycyjnych, m.in. powstaje nowe miejsce do aktywnego wypoczynku dla mieszkańców, czyli hala widowiskowo-sportowa z torem łuczniczym i infrastrukturą towarzyszącą oraz pełnowymiarowe boisko piłkarskie o sztucznej nawierzchni. Trwają również prace przy budowie nowego budynku gminnego ośrodka zdrowia, który jest prawie dwukrotnie większy od obecnie funkcjonującego. Dbając o młodych mieszkańców gminy, od 2010 r. rokrocznie oddajemy do użytku nową szkołę lub przedszkole. We wrześniu 2016 r. pierwszy dzwonek uczniowie usłyszeli w nowoczesnej szkole podstawowej i przedszkolu w Duchnicach, trwa rozbudowa szkoły podstawowej w Umiaszowie i rozpoczyna się budowa placówki w Ołtarzewie. Budowane obiekty są nowoczesne i funkcjonalne. Budujemy i remontujemy drogi gminne, dbamy również o estetykę przestrzeni publicznej. W tym roku zasadzonych zostało ponad 30 tys. sztuk drzew i krzewów za 2 mln złotych.

W ciągu kolejnych lat planujemy budowę centrum kultury z biblioteką multimedialną oraz następne inwestycje w infrastrukturę oświatową. Solidnie pracujemy na pozytywny wizerunek gminy, który skutecznie przyciąga nowych inwestorów i mieszkańców.

Gmina jest laureatem konkursów i rankingów krajowych, oceniających rozwój społeczno-gospodarczy i inwestycyjny, m.in. zajęła 2. miejsce w Polsce w tegorocznej edycji Rankingu Zrównoważonego Rozwoju Jednostek Samorządu Terytorialnego (awans z 5. miejsca w 2016 r.) i również 2. miejsce w Rankingu Samorządów Najdynamiczniej Rozwijających Przedsiębiorczość w latach 2003-2016 (utrzymanie miejsca z 2016 r.). Oba wyróżnienia w kategorii gmina miejsko-wiejska. Możemy pochwalić się również tytułami „EKOpozytyw Mazowsza” i Samorządowy Laur Edukacji.

Na terenie miasta Ożarów Mazowiecki od stycznia 2009 r. znajduje się parking dla podróżnych, uruchomiony w systemie „Parkuj i Jedź”. Zlokalizowany jest on w pobliżu stacji kolejowej i stanowi czynnik uzupełniający i integrujący lokalny system komunikacji.

Parking jest przeznaczony dla osób legitymujących się ważnym okresowym bądź jednorazowym biletem kolejowym lub aktualną kartą miejską. Ma powierzchnię prawie 890 m² i jest dozorowany w godzinach od 4⁰⁰ do 24⁰⁰.

Parking P+R służy przede wszystkim ułatwieniu dojazdów do stolicy i odciążeniu głównych dróg dojazdowych. Przyczynia się też do poprawy warunków parkowania w centrum Ożarowa Mazowieckiego. Dzięki naszej aktywności trwają rozmowy mające na celu przejęcie przez Gminę tego obiektu. Decydując się na ten krok, kierujemy się korzyściami, jakie przyniesie to rozwiązanie dla mieszkańców. Działanie to również wpisuje się w podejmowane przez ożarowski samorząd działania na rzecz popularyzacji form transportu zbiorowego.

Gmina planuje również realizację projektu Budowa parkingów „Parkuj i Jedź” w gminach Ożarów Mazowiecki i Stare Babice na terenie Warszawskiego Obszaru Funkcjonalnego o wartości dofinansowania ponad 1,5 mln zł, przeznaczonego do realizacji w latach 2017-2018; wniosek o dofinansowanie obecnie znajduje się w ocenie. Jednym z elementów tego projektu jest budowa parkingu w Płochocinie (gmina Ożarów Mazowiecki). Prezentacja poniżej.

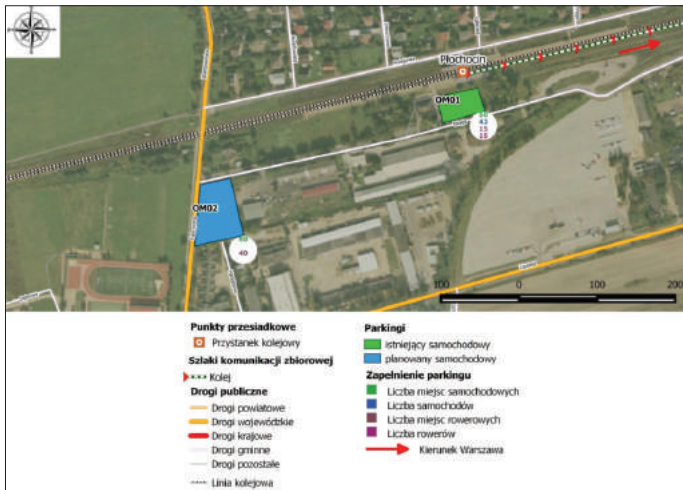
Mamy nadzieję, że w efekcie współpracy Samorządu Województwa Mazowieckiego, Gminy Ożarów Mazowiecki oraz innych podwarszawskich gmin zostanie znacznie poszerzona sieć parkingów „Parkuj i Jedź”. Mamy nadzieję, że realizacja projektu pomoże w likwidacji „dzikich” parkingów funkcjonujących w bezpośrednim sąsiedztwie stacji PKP.

Parking w Płochocinie (gmina Ożarów Mazowiecki)

Parking w Płochocinie będzie obejmował 83 miejsca parkingowe dla samochodów osobowych, w tym 6 miejsc parkingowych przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. Parking dodatkowo wyposażony będzie w dwie zadane wiaty ze stojakami na rowery tworzącymi łącznie 40 rowerowych stanowisk parkingowych.

Teren, na którym ma zostać wybudowany parking na terenie gminy Ożarów Mazowiecki, zlokalizowany jest w Płochocinie przy ul. Długiej na działce nr ew. 808/4 obręb 19 Płochocin. Działka obecnie jest niezabudowana i z drogą publiczną nie łączy jej żaden zjazd. Ulica biegnąca bezpośrednio przy parkingu, z której ma zostać wykonany zjazd, to droga gminna nr 411155W, która w miejscu lokalizacji zjazdu, tj. km 0+020, posiada jezdnię o nawierzchni z kostki betonowej, szerokości 5,50 m. Po północnej stronie jezdni jest chodnik z kostki brukowej. Po południowej stronie jezdni występuje rów odwadniający (retencyjno-odparowujący). Przy samej stacji PKP na długości kilkuset metrów występuje nawierzchnia asfaltowa.

W otoczeniu projektowanego parkingu w Płochocinie przy ul. Długiej znajduje się liczna zabudowa jednorodzinna, przeplatana polami i łąkami. Przy samej ul. Długiej, obok stacji PKP, są dwa zakłady usługowo-produkcyjne, posiadające własny parking. W najbliższym otoczeniu są lokale handlowo-usługowe (np. Biedronka, stacja paliw), ale także obiekty użyteczności publicznej (szkoła, boisko piłkarskie, kościół).



Rys. Teren realizacji parkingu „Parkuj i Jedź” w Płochocinie przy ul. Długiej.

Gmina Ożarów Mazowiecki jest właścicielem nieruchomości objętej projektem i posiada prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane. Projekt obejmuje budowę parkingu, zjazdu publicznego z drogi gminnej ul. Długiej wraz z przebudową rowu przydrożnego oraz zagospodarowanie terenu.

Parking będzie zlokalizowany przy Dworcu PKP w Płochocinie, będzie obejmował 83 miejsca parkingowe dla samochodów osobowych, w tym 6 miejsc parkingowych, przystosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych. Parking będzie dodatkowo wyposażony w dwie zadaszone wiaty ze stojakami na rowery tworzącymi łącznie 40 rowerowych miejsc parkingowych.

Planowane jest utwardzenie terenu działki poprzez zastosowanie nawierzchni z kostki brukowej ograniczonej krawężnikami. Wykonane zostanie oznakowanie poziome i pionowe. Odwodnienie realizowane będzie poprzez kanalizację deszczową, poprzez wpusty przykrawężnikowe z odprowadzeniem wód deszczowych do kanalizacji deszczowej w ul. Handlowej (tj. droga gminna we-wnętrzna). Dodatkowo, w celu zachowania obecnie istniejącego ciągu pieszego, planuje się wykonanie chodnika wzdłuż bram wjazdowych wraz z wejściami dla pieszych.

Parking zostanie ogrodzony oraz wyposażony w automaty bramowe ze szlabanami umożliwiające wjazd i wyjazd z terenu z dwóch stron – ul. Długiej (drogi gminnej 411155W) i ulicy Handlowej (drogi wewnętrznej). Planuje się wykonanie zjazdu z drogi gminnej i wykonanie przepustów rurowych. Parking zostanie wyposażony w oświetlenie montowane na 10 słupach oświetleniowych oraz 3 kamery monitoringu zewnętrznego. Pozostały teren zielony jest planowany do zagospodarowania poprzez zasianie trawy oraz wykonanie nasadzeń drzew i krzewów. Wzdłuż ogrodzenia zaprojektowano wykonanie żywopłotu niskopiennego. Obiekt zostanie wyposażony w dwie toalety publiczne.

Wykonane zostanie urządzenie przepustu pod zjazdem zlokalizowanym w pasie drogowym drogi gminnej nr 411155W (ul. Długa). Zjazd zostanie wyposażony w przepust zapewniający przepływ wód opadowych w rowie. Odwodnienie zjazdu będzie się odbywało powierzchniowo. Niewielkie wymiary zjazdu będą determinowały niewielkie ilości ścieków opadowych. Projekt nie przewiduje wycinki drzew i krzewów samosiejek.



Ożarów Mazowiecki z lotu ptaka. Zdjęcie z archiwum Urzędu Miejskiego w Ożarowie Mazowieckim.

FOTORELACJA



