

Taka kolej rzeczy



Autor: ARCH. WKD

„Szaleńcy dzielą się na dwa typy – tych, którzy wierzą, że są Napoleonem i tych, którzy wierzą, że uleczą kolej” (Giulio Andreotti, premier Włoch).

Podstawowym powodem, dla którego zaczęto rozważać budowę podmiejskich kolei dojazdowych – jeszcze przed pierwszą wojną światową – była trudna sytuacja demograficzna Warszawy, która zaludniała się w niezwykle szybkim tempie. Na początku XX w. była najbardziej zagęszczonym miastem w Europie.

Kryształ w wagonach

Plany mają jednak to do siebie, że lubią się popsuć. Wybuch I wojny światowej sprawił, że projekt kolejowy musiał zostać odłożony. Jednak już w 1918 r. powstała spółka „Siła i Światło”, która zajęła się reaktywacją koncepcji. W powojennej rzeczywistości lat 20. XX w. należało sprowadzić z zagranicy niemal wszystko: od taboru przez podstacje trakcyjne, na szynach kończąc. A to wymagało wypuszczenia kapitału zagranicznego – wybrano angielskie zrzeszenie przemysłowców. Przyjęto założenie, że podmiotem ma być pasażer – człowiek pracy dojeżdżający do Warszawy. Aby skrócić czas dojazdu i uniknąć przesiadek, linię EKD wprowadzono systemem tramwajowym do samego centrum miasta (ul. Nowogrodzka). Była to pierwsza w Polsce normalnotorowa i zelektryfikowana (o napięciu 600 V) linia kolejowa. Ponieważ prawie wszystko było sprowadzane z Anglii, również estetycznie tabor różnił się od tego późniejszego. Pierwsze wagony były beżowe (w takim kolorze były też letnie mundury pracowników). Siedziska były zrobione z balsy, lekkiego, ale dosyć twardego drewna egzotycznego. Wnętrza oświetlały kryształowe żyrandole, a własne odbicie można było podziwiać w lustrach z tego samego rodzaju szkła.

Przysłowiowa punktualność

Nowo otwarta linia od samego początku spotkała się z entuzjastycznym przyjęciem mieszkańców i pozytywnymi głosami w codziennej prasie – mimo niewielkiej liczby pociągów. Ciekawostką z pierwszego dnia po uruchomieniu linii był fakt potrącenia na terenie Warszawy samochodu osobowego przez pociąg.

Oплата za przejazd wynosiła 7 groszy za kilometr, a czas przejazdu z Warszawy do Grodziska (Mazowieckim został dopiero w 1928 r.)

wynosił 66 min. Kierownictwo EKD duży nacisk kładło na jak największą niezawodność, regularność i punktualność kursowania pociągów – dla wygody pasażerów opracowano cykliczny rozkład jazdy, polegający na tym, że z poszczególnych miejscowości pociągi odjeżdżały w jednakowych odstępach czasu. Wdrożone wówczas zasady przetrwały do dziś, co pozwoliło EKD (a następnie WKD) stać się jedną z najpunktualniejszych linii kolejowych w Polsce. Jeszcze przed wojną krążyły anegdoty, że według pociągów EKD „można było nastawiać zegarki”.

Na pomoc jeńcom

Działania wojenne we wrześniu 1939 r. spowodowały spore zniszczenia infrastruktury na terenie Warszawy. Ogromny zapal i ofiarność pracowników EKD umożliwiły przywrócenie kursowania pociągów na całej trasie do centrum Warszawy już w początkach listopada 1939 r.

Od pierwszych miesięcy okupacji znacznie wzrosła liczba pasażerów przewożonych na linii EKD, co było skutkiem wprowadzonych z przyczyn wojskowych ograniczeń w ruchu pociągów na warszawskim węźle kolejowym. Wielu mieszkańców Warszawy, w obawie przed bombardowaniami czy też ograniczeniami wprowadzonymi w stolicy, przeniósł się na tereny podmiejskie, w większości położone właśnie wzdłuż linii EKD. Liczba przewiezionych pasażerów wzrosła z 4,23 mln w 1939 r. do 7,25 mln w 1940 r.

Niemal od początku okupacji na EKD zaczęły powstawać komórki organizacyjne ośrodków ruchu oporu, prowadzono przerzut broni, działania wywiadowcze i kontrwywiadowcze. W 1944 r. podczas akcji masowego wywożenia mieszkańców Warszawy do Obozu Przejściowego w Pruszkowie (Dulag 121), na wysokości Tworek pociągi zwalniały, umożliwiając ucieczkę części jeńców.

Już nie prywatne

Był to pierwszy po zakończeniu wojny środek masowej komunikacji w Warszawie. Błyskawicznie rosły przewozy na linii, ponieważ niemal wszyscy pracownicy nowo organizowanych urzędów, instytucji i różnych zakładów dojeżdżali z terenów podmiejskich. Osiedla mieszkaniowe na terenie Warszawy dopiero zaczynały się zapełniać powracającymi. Elektryczne Koleje Dojazdowe chcąc ułatwić mieszkańcom okolic podwarszawskich dojazd do stolicy, powzięły decyzję o uruchomieniu własnej uzupełniającej komunikacji samochodowej – częściowo na trasach, po których przed wojną planowano zbudować połączenia kolejowe. Pod koniec 1947 r. linie autobusowe EKD miały długość ponad 300 km na powierzchni 2600 km², natomiast liczba przewożonych pasażerów przekroczyła 5 mln. Nie wiadomo, jak wszystko potoczyłoby się dalej, gdyby nie decyzja o przekształceniu EKD w przedsiębiorstwo państwowe.

Pod koniec lat 60. XX w. rozpoczęła się wymiana taboru. W wyniku długotrwałych dyskusji na temat miejsca zakupu (odrzucono m.in. możliwość zakupów z zagranicy), wyglądu zewnętrznego i wystroju zdecydowano ostatecznie, że nowy tabor dla linii WKD zostanie całkowicie zaprojektowany i zbudowany w kraju. Pierwszy pojazd nowej serii EN94 wyruszył na próbne jazdy w 1969 r. Skasowano wszystkie stare wagony angielskie, mimo że ich drewniane pudła były w zaskakująco dobrym stanie. Pod koniec lat 70. XX w. podjęto prace koncepcyjne w zakresie budowy nowej hali przeglądowo-naprawczej dla taboru oraz nowego budynku administracyjnego na terenie lokomotywni w Grodzisku Mazowieckim. Jednak prace się opóźniały i obiekt oddano do użytku dopiero 1986 r.

Zmiany, zmiany...

Okres I połowy lat 90. XX w. przyniósł znaczne ograniczenie wydatków na kolej, w tym także WKD. Liczba uruchamianych pociągów spadła o połowę. Duży wpływ na ten stan rzeczy miała trudna sytuacja taborowa. Pomimo tego, że pociągi jeździły niezwykle zatłoczone, a pasażerowie zmuszeni byli przyjąć podwyżkę cen biletów o 100 proc., przychody były znacząco niższe.

Warszawska Kolej Dojazdowa rozpoczęła działalność jako samodzielny podmiot w 2001 r. Przetarg ogłoszony przez PKP S.A. na sprzedaż udziałów Spółki PKP WKD Sp. z o.o. wygrało Konsorcjum Samorządowe w składzie: Samorząd Województwa Mazowieckiego, Urząd Miasta Stołecznego Warszawy oraz sześć gmin leżących na trasie WKD. Nowy inwestor miał zobowiązać się do poniesienia nakładów na nowy tabor, modernizację i rozbudowę infrastruktury oraz nowe technologie w zarządzaniu, obsłudze i sprzedaży usług. I zobowiązania te cały czas wypełnia.

A co z dłuższymi trasami?

Przez ponad 70 lat za transport kolejowy w naszym kraju odpowiedzialne były Polskie Koleje Państwowe. Dopiero w 2000 r. ustawa sejmowa umożliwiła samorządom organizację transportu kolejowego na terenie własnego województwa.

Prawie 20 lat temu powołanie pierwszego przewoźnika samorządowo-kolejowego było działaniem prekursorskim graniczącym niemal z szaleństwem. Rozpoczynając działalność przewozową, Koleje Mazowieckie obsługiwały 9 linii o łącznej długości 904 km. Dodatkowo tabor, maszyny i urządzenia KM dzierżawiły od spółki PKP Przewozy Regionalne, co było niekorzystne finansowo. Przez dłuższy czas wynajmowały też maszynistów od PKP Cargo. Z czasem samorząd wykupił ten majątek i zaczął doposażanie i modernizację parku taborowego.

Kolej przyciąga inwestycje

Firma Stadler jest obecna na Mazowszu od 2006 r., kiedy to wygrała pierwszy w Polsce przetarg na dostawę 14 pociągów FLIRT (10 dla Mazowsza oraz 4 dla Śląska). Aby zrealizować to zamówienie, uruchomiony został zakład produkcyjny Stadler Polska w Siedlcach. Dzięki temu cały tabor zamówiony przez polskich klientów został wyprodukowany na Mazowszu. W Sochaczewie firma uruchomiła nowoczesny obiekt serwisowy, w którym realizowana jest usługa utrzymania oraz obsługa serwisowa nowych pojazdów FLIRT. W tym roku spółka zakończyła realizację rekordowego zamówienia: na tory wyjechało 61 pięcioczonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych.

W ciągu najbliższych czterech lat spółka pozyska 22 nowe dwuczłonowe elektryczne zespoły trakcyjne, w tym 6 pojazdów elektryczno-akumulatorowych wraz ze szkoleniem personelu i serwisem. Na ten cel w budżecie województwa zarezerwowano blisko 740 mln zł. Poza tym spółka modernizuje starsze typy pojazdów i rozwija elektroniczne systemy sprzedaży biletów. Dzięki tym działaniom Koleje Mazowieckie są na trzecim miejscu w Polsce w rankingu przewoźników kolejowych.

Rafał Rajkowski, wicemarszałek województwa mazowieckiego, klub radnych KO

– W tym roku zakończyliśmy rekordowe w skali kraju zamówienie – 61 pięcioczonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych wraz z usługą ich 18-letniego utrzymania. Było to największe dotychczas zamówienie na pojazdy szynowe na polskim rynku. Nikt przed nami nie ogłosił tak dużego i kosztownego zamówienia. Udało się je sprawnie zrealizować i pasażerowie KM jeżdżą już nowoczesnymi FLIRTAMI. Jak widać, Samorząd Województwa Mazowieckiego dba o stały rozwój spółki.

Waldemar Kuliński, sekretarz województwa, dyrektor Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie, przewodniczący rady nadzorczej KM

– Dziś, po blisko dwóch dekadach działalności, z dumą patrzę na Koleje Mazowieckie. To nowoczesny przewoźnik, trzeci w I półroczu 2023 r. w Polsce pod względem liczby przewożonych podróżnych, świadczący usługi dobrej jakości i na wysokim poziomie. To kolej tworzona dla ludzi i przez ludzi. Tworzona z prawdziwą pasją.

1922 r.

powołana zostaje spółka akcyjna o nazwie „Elektryczne Koleje Dojazdowe” (EKD).

1951 r.

zmiana nazwy na Warszawska Kolej Dojazdowa.

2000 r.

powstaje Spółka PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.

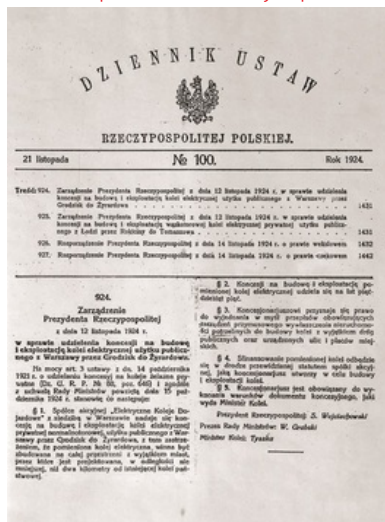
2004 r.

utworzenie spółki „Koleje Mazowieckie – KM”.

2007 r.

przekształcenie WKD w spółkę samorządową. Od 2008 r. samorząd Mazowsza całościowym udziałowcem KM.

1922 r. - powołana zostaje spółka akcyjna o nazwie „Elektryczne Koleje Dojazdowe” (EKD).



Arch. WKD

1951 r. - zmiana nazwy na Warszawska Kolej Dojazdowa.



Arch. WKD

1940–1944 - Pomimo okupacji pociągi EKD kursowały na swoich trasach.



Arch. WKD

1945–1950 - Pociągi podmiejskie wyruszyły na trasy jako pierwsze — dowoziły ludzi do pracy w powstającej z gruzów stolicy.



Arch. WKD

1951–1974 - Wnętrze wagonów pojazdów EN80 wykonano z drewna dębowego i sosnowego. Ławki mogły po-mieścić 38 podróżnych



Arch. WKD

2007 r. - przekształcenie WKD w spółkę samorządową. Od 2008 r. samorząd Mazowski całościowym udziałowcem KM.



Arch. WKD

2000 r. - powstaje Spółka PKP Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o.



Arch. WKD

1975–2000 - W każdej kabinie EN94 znajdowała się aparatura sterownicza, hamulcowa i kontrolna, rozmieszczona w szafie pulpitu sterowniczego.



Arch. WKD

Waldemar Kuliński, sekretarz województwa, dyrektor Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie, przewodniczący rady nadzorczej KM



Arch. UMWM

KM Pociągi ELF jako pierwsze w Polsce spełniały europejską normę bezpieczeństwa pasywnego PN-EN-15227 (kat. C1).



Arch. KM

RAFAŁ RAJKOWSKI wicemarszałek województwa mazowieckiego, klub radnych KO



Arch. UMWM

[2002 r. W nowe tysiąclecie WukaDka wjechała w nowych barwach.](#)



[Arch. WKD](#)

[timeline 2004.JPG](#)



UWAGA

Informacje opublikowane przed 1 stycznia 2021 r. dostępne są na stronie archiwum.mazovia.pl