

# 130 LAT



Fot. Studio Manolka

## LINII KOLEJOWEJ JAROSŁAW – SOKAL

JEDNODNIÓWKA, LIPIEC 2014 R.

GMINA LUBACZÓW

130 lat to piękny wiek! Wprawdzie w tym czasie świat się całkowicie zmienił, ale tory nadal istnieją, i ciągle są wykorzystywane. Może trochę szkoda, że tej trasy nie pokonują już dostojne parowozy, ale szynobusy też mają swój urok (i klimatyzację, która bardzo przydaje się w upalne dni). Może też szkoda, że nie ma już pociągów pełnej relacji – z Jarosławia do Rawy Ruskiej (a niegdyś nawet do Sokala) – ale może kiedyś takie połączenia ponownie pojawią się w rozkładzie jazdy. Kto wie...



Stacja Baszna (rok 1992, fot. Miłosz Telesiński)

Linia Jarosław – Rawa Ruska ma swoją specyfikę. Tylko tutaj pociągi nazywane są „bałaje”, bo też tylko tutaj znajduje się miejscowość, od której zaczerpnięto tę nazwę. Co ciekawe, choć położona jest ona blisko torów, własnego przystanku jeszcze nie ma. Może kiedyś?

Linia ma także swój urok. Nie brak tu serpentyn i stromych podjazdów. Np. stacje Horyniec-Zdrój i Dziewięcierz dzieli aż 90 metrów różnicy w wysokości nad poziomem morza! Bywało to wyzwaniem dla maszynistów prowadzących ciężkie składy towarowe, szczególnie zimą czy w deszczowe dni.

Jeszcze kilka lat temu w ruchu pasażerskim szlak dostępny był całorocznie i niemal w całości, bo na odcinku Jarosław – Horyniec – Werchra. Jeździł tędy pociąg pospieszny

relacji Wrocław Główny – Zamość spółki PKP Intercity. Zlikwidowano go jednak w 2009 r. Wtedy pozostały już tylko szynobusy spółki Przewozy Regionalne, kursujące w znacznie krótszej relacji – z Jarosławia do Horyńca. Wydawało się, że na nic więcej nie można liczyć, jednak w 2012 r. uruchomiono sezonowe (utrzymywane w weekend majowy i wakacje) szynobusy relacji Jarosław – Horyniec – Zamość – Lublin, także obsługiwane przez Przewozy Regionalne. Stało się tak dzięki porozumieniu lubelskiego i podkarpackiego urzędu marszałkowskiego. Warto z tych połączeń skorzystać także w sezonie 2014!

Jaka przyszłość czeka linię Jarosław – Sokal? Oby jak najlepsza. Miejmy nadzieję, że nastąpi rozwój ruchu towarowego. Większe przewozy oznaczają wszak lepszy rozwój ekonomiczny dla całego regionu. Warto także wspierać powrót chociaż jednego całorocznego połączenia pasażerskiego, dla którego w drodze z Jarosławia końcową stacją nie byłby Horyniec, a Zamość, a może nawet Lublin. Duże to wyzwanie – ale i szansa – dla władz samorządowych, a także pracowników najważniejszych firm kolejowych. W szczególności wymienić należy zarządcę infrastruktury, spółkę Polskie Linie Kolejowe oraz obsługujące ruch pasażerskie Przewozy Regionalne i odpowiedzialną za prowadzenie ruchu towarowego firmę PKP Cargo. Trzymajmy kciuki! ■

**Artur Pawłowski,**  
pracownik naukowy Politechniki  
Lubelskiej na Wydziale Inżynierii  
Środowiska

