

SUBIEKTYWNA HISTORIA POCIĄGU „ROZTOCZE”

Kolejowej sprawy początku

Wsumie to był przypadek, że udając się pierwszy raz na Roztocze wybrałem pociąg. Przypadek ten miał jednak dość istotne konsekwencje, bowiem do końca listopada 2014 r. wśród naszych pięknych wzgórz koleją przejechałem aż 55 547 km, korzystając z 516 tradycyjnych pociągów i szynobusów.

Ten pierwszy raz przytrafił się w maju 1987 r.

„Roztocze” – pociąg ekskluzywny

Pociąg „Roztocze” już wówczas istniał, aczkolwiek pora jego kursowania nie bardzo mi pasowała, korzystałem więc z innych składów. W rozkładzie 1987/1988 był to ekskluzywny skład pospieszny (z wagonem barowym) kursujący w relacji Warszawa Zachodnia – Zamość/Chełm (wagony rozdzielano w Rejowcu). Pociąg wyjeżdżał z Warszawy Zachodniej o 19.55 i docierał do Zamościa o 1.30. Faktycznie można było nim dojechać na Roztocze, bowiem w Zawadzie (ostatnia stacja przed Zamościem) skład skomunikowany był z pociągiem osobowym do Bełżca (9 minut na przesiadkę). Tylko dlaczego wypadało to o 1.00 w nocy? No cóż, inne to były czasy.

„Roztocze” – pociąg turystyczny

Po raz pierwszy do pociągu „Roztocze” wsiałem dopiero latem 1993 r., gdy niespodziewanie dokonano aż trzech zmian. Po pierwsze, godziny kursowania tego składu przeniesiono wreszcie na porę dzienną. Skład wyruszał teraz z Warszawy Zachodniej o 6.35. Po drugie, rozszerzono także relacje. Oprócz wagonów do Chełma i Zamościa, pojawiły się także wagony bezpośrednie do Bełżca. Po trzecie, zmieniono kwalifikację pociągu. Utrzymano odcinek pospieszny pomiędzy Warszawą i Lublinem, dalej – już do końca trasy – pociąg zamieniał się w zwykły osobowy i zatrzymywał na każdej stacji. O ile pomiędzy Lublinem i Rejowcem nie bardzo mnie to cieszyło, to

dalej i owszem. Szczególnie za Zawadą. Pociąg miał się wtedy bardzo dobrze. Frekwencja w grupie bełżeckiej była wysoka i to nie tylko w sezonie. Wagon barowy nadal był w składzie, ale jeździł w grupie wagonów do Chełma.

„Roztocze” – pociąg międzynarodowy

Istotna zmiana nastąpiła w ramach rozkładu 1996/1997, gdy wydłużono relację składu do Rawy Ruskiej na Ukrainie. Początkowo zainteresowanie tym odcinkiem było niewielkie i w sumie nic się nie działo. W rozkładzie 1997/1998 „Roztocze” stało się pociągiem pospiesznym już na całej trasie, zarazem przesunięto godzinę wyruszenia z Warszawy na 8.46. Pociąg jechał szybciej, ale do Bełżca przyjeżdżał dopiero o 14.02. Droższy bilet i późniejsza godzina przyjazdu niespecjalnie przypadły do gustu pasażerom i frekwencja zaczęła spadać. Układ ten przetrwał do rozkładu 1999/2000. Jeszcze w trakcie jego obowiązywania, zaraz na początku 2000 r. przesunięto odjazd pociągu z Warszawy aż o dwie godziny, dzięki czemu do Bełżca dojeżdżało się nie o 14.02 a już o 12.02. W sezonie frekwencja wyraźnie wzrosła, utrzymała się także jesienią. Ponadto w maju 2000 r. wprowadzono do składu wagon rowerowy, który przerbiono z wagonu bezprzedziałowego (tzw. bonanza, lub jak kto woli, pullman). W centralnym segmencie tego wagonu wycięto fotele i wstawiono duży i praktyczny stojak na rowery. Był to pierwszy wagon rowerowy na PKP (a nawet dwa, bo drugi jeździł w tym samym pociągu, ale w grupie wagonów do Chełma).

„Roztocze” – pociąg przemysłowy

Niestety, w międzyczasie zaczęły się problemy z problemami z opóźnieniami i dewastacją pociągu na granicznej stacji Hrebenne. Początkowo nie było tak źle, opóźnienia rzadko przekraczały 10-30 minut. Katastrofa nastąpiła tuż co po 1 maja 2004 r., gdy Polska wstąpiła do Unii

Europejskiej. Polskie służby celne zaczęły wtedy zdecydowanie dokładniej przyglądać się temu składowi, który w międzyczasie zyskał wiele mówiące określenie „przemysłowy”. Początkowo przemycano głównie alkohol i papierosy, w późniejszym okresie były to już tylko papierosy. Odcinek Rawa Ruska – Hrebenne pokonywały coraz częściej coraz liczniejsze zastępy tzw. „mrówek”, czyli osób bezrobotnych – i to z obu stron granicy, dla których była to czasem jedyna szansa na jakikolwiek zarobek. Dlaczego decydowali się na pociąg? No cóż, jadąc prywatnym samochodem, w przypadku stwierdzenia próby przemytu, narażano się na wysokie kary. W pociągu obowiązywała anonimowość. Do towaru przejętego przez celników nikt się nie przyznawał, mandatu więc nie było.

Codziennie opóźnienie „Roztocza” nie spadało teraz poniżej 60 minut, coraz częściej sięgało 2 godzin, a jesienią nawet 3 (!) godzin. Dewastacja osiągała skrajną postać, przy czym była ona przeprowadzana nie tyle przez przemysłowców, co przez celników. Nie bawili się oni w subtelne rozkręcanie elementów konstrukcyjnych wagonów, tylko po prostu je wyłamywali. Zaczął się masowy odpływ pasażerów, a zła sława pociągu stała się powszechna.

Taka sytuacja nie mogła trwać wiecznie. W rozkładzie 2004/2005 kursowanie „Roztocza” ograniczono do miesięcy letnich. W końcu podjęto – wreszcie – decyzję o skróceniu relacji do Bełżca. Frekwencja zaczęła rosnąć, w drugiej części wakacji pociąg prowadził nawet aż dwa wagony rowerowe!

4 września 2005 r. „Roztocze” zniknęło z rozkładu jazdy. Bełżec utracił ostatnie całoroczne kolejowe połączenie z Lublinem i Warszawą. Codziennie można było dojechać już tylko do Zamościa, korzystając z pociągów o dość osobliwych nazwach, takich jak „Solina”, „San” czy „Cisy”. Tylko w „weekend majowy” i wakacje zaglądały one na Roztocze, przy czym stacją końcową był Bełżec.



Historyczny pociąg „Roztocze” pokonuje południoworoztoczański odcinek trasy.

„Roztocze” – pociąg południoworoztoczański

Pociąg „Roztocze” powrócił w rozkładzie jazdy 2006/2007, ale był to już zupełnie inny skład, tym razem kursujący w relacji Zamość/Przemyśl – Wrocław. W Rzeszowie grupy wagonów z Zamościa i Przemyśla były ze sobą łączone i jako jeden pociąg podejmowały podróż do Wrocławia.

W swej pierwszej wersji skład wyruszał z Zamościa o 10.38, a ze kursował przez Bełzec i Horyniec – to wreszcie, po długiej przerwie, pojawiła się możliwość pokonywania całej południoworoztoczańskiej trasy kolejowej w porze dziennej. Co ciekawe, na odcinku do Hrebennego były to praktycznie te same godziny, które obowiązywały dla „Roztocza” w wersji Warszawa Zachodnia – Rawa Ruska. Nowe „Roztocze” nie miało jednak skomunikowania w kierunku Lublina i Warszawy.

Tymczasem nastały wakacje roku 2007. Okazało się, że historia lubi się powtarzać, choć przyczyny bywają różne. Niegdyś problemem dla „Roztocza” była odprawa celna na granicy, gdy pociąg powracał z Rawy Ruskiej. Teraz stały się nim wprowadzone przez zarządcę infrastruktury (spółkę Polskie Linie Kolejowe), akurat wraz z początkiem wakacji, liczne ograniczenia prędkości szlakowych, szczególnie na odcinku Siedliska – Werchrata – Horyniec. Rozkładu jazdy, mimo wprowadzenia wspomnianych ograniczeń, nie zmieniono i przez cały sezon pociąg jeździł codziennie opóźniony o ok. 35 minut. To „planowe” opóźnienie oczywiście nie wywołało entuzjazmu wśród pasażerów.

W kolejnym sezonie dłuższy czas jazdy został już oficjalnie w rozkładzie uwzględniony, ale zaczęły się awarie wyeksploatowanych lokomotyw. I tak miało być już do końca, np. 12 czerwca 2009 r. pociąg „Roztocze” dojechał tylko do Bełzca. Zanim z Zamościa dojechała tu lokomotywa zastępcza, skład miał już opóźnienie 2 godzin!

„Roztocze” – pociąg zlikwidowany

Z początkiem września 2009 r. zlikwidowano wszystkie pociągi dalekobieżne na Roztoczu, zarówno te wyruszające z Zamościa w kierunku Lublina i Warszawy, jak i Horyńca i Rzeszowa. Do grudnia utrzymywano jeszcze autobusy tzw. Kolejowej Komunikacji Zastępczej z koszmarnie długim czasem jazdy, wożące powietrze.

Epilog: szynobusy

Potem pozostawiono już tylko lokalne pociągi (z czasem zastąpione przez szynobusy), ale w

bardzo krótkiej relacji Horyniec – Jarosław.

Zmiany przyniósł 2011 r. Na „weekend majowy” i wakacje przywrócono połączenie Lublin – Bełzec, a w regularnej komunikacji do rozkładu jazdy wróciła trasa Lublin – Zamość. Prawdziwa „rewolucja” nastąpiła w 2012 r. Dzięki porozumieniu lubelskiego i podkarpackiego urzędu marszałkowskiego udało się na wakacje i weekend majowy uruchomić połączenia Lublin – Zamość – Bełzec – Horyniec – Jarosław. Tak też było w kolejnych latach. Coraz częściej powraca temat remontu szlaku kolejowego, szczególnie na najbardziej wyeksploatowanym odcinku z Siedlisk do Horyńca. Oby ten remont stał się faktem.

Pozostaje jeszcze jednak kwestia. Roztoczańskie połączenia szynobusowe mają różne nazwy, np. „Kasztelan”, „Odrodzenie”, czy „Podkomorzy”. A mi się tak marzy, żeby chociaż jedno z nich otrzymało tę historyczną nazwę „Roztocze”...



Sezonowa „mijanka” szynobusów w Horyńcu-Zdroju