

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

MAJ – CZERWIEC 2006

Nr 3 (24)

ZAWIESZENIE? W ZAWIESZENIU!



Takie klocki
Sokiści kontra ochroniarze
Przystanek, którego nie ma

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE

Niebezpieczne przejazdy



Wypadek na przejeździe kolejowym w Rzeszawie, gdzie 13 lutego 2004 roku z winy dróżniczki zginął kierowca rajdowy Janusz Kulig, niewiele nauczył pracowników spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Praca dróżników przejazdowych wciąż pozostawia wiele do życzenia.

6 marca 2006 roku na przejeździe kolejowym w warszawskiej Choszczowce jadące samochodem 27-letnia kobieta w ciąży i jej trzyletnia córka cudem uszły z życiem. A wszystko przez to, że dróżniczka podniosła zapory tuż przed nadjeżdżającym pociągiem. Kobieta i jej córka przeżyły, chociaż samochód został staranowany przez pociąg ekspresowy. To, że całkowitą winę za zdarzenie ponosi dróżniczka pewnie było już chwilę po wypadku.

Czarna owca na zdrowym ciele spółki PKP Polskie Linie Kolejowe? Niestety nie. Bowiem już kilka dni później, 14 marca, na jednym z przejazdów między Bydgoszczą a Inowrocławiem Policja zatrzymała dróżnika, który pełniąc służbę, miał 2 promile alkoholu w wydychanym powietrzu. Kolejny przypadek miał miejsce na początku kwietnia – pijany dróżnik pełnił służbę w Witoniu koło Kutna.

Może PKP Polskie Linie Kolejowe organizując kolejną edycję kampanii „Bezpieczny przejazd zależy także od Ciebie”, powinny ją – zamiast do kierowców – skierować do dróżników przejazdowych. (KT)

KOLEJE MAZOWIECKIE

Rowery i psy gratis

Od 28 kwietnia Koleje Mazowieckie bezpłatnie przewożą rowery oraz psy. Promocja będzie obowiązywać przez pięć miesięcy – do 30 września. (KT)

TABOR: TALENT KONTRA FLIRT

Wygrał droższy



Pełne protestów i odwołań postępowanie przetargowe na dostawę czternastu (dziesięciu dla Mazowsza i czterech dla Śląska) nowych pociągów do obsługi ruchu regionalnego ciągnie się już od listopada 2004 roku. 14 kwietnia 2006 roku komisja przetargowa ogłosiła, że w przetargu zwyciężył koncern Bombardier, który dostarczy pociągi Talent (na zdjęciu). 14 pociągów będzie kosztować nieco ponad 267 mln zł. Co ciekawe, konkurencyjna oferta – czyli pociągi Flirt firmy Stadler – opiewała na nieco mniej, bo 257,5 mln zł. Lecz cena nie była jedynym kryterium oceny ofert – była istotna w 51%. Pozostałe kryteria to koszty eksploatacji (20%), ocena techniczna (14%), okres gwarancji (10%), termin realizacji dwóch pierwszych pociągów (5%). Pierwsze pociągi Talent mają pojawić się na mazowieckich torach w 2007 roku – o ile oczywiście złożone po werdykcie komisji przetargowej odwołania firmy Stadler okazały się nieskuteczne. (KT) fot. Bombardier

MEDIA KOLEJOWE

Ogromny balon i malutkie torebeczki

Z dziejów dziennikarstwa dworskiego. „Rynek Kolejowy” (nr 2/2006) zamieścił krótką relację z obchodów pierwszej rocznicy działalności Kolei Mazowieckich. Impreza wywarła na dziennikarzach „Rynku Kolejowego” niezwykle wrażenie. Notatkę cytujemy bez skrótów, zmian i poprawek. A więc, o tym jakie to dla dziennikarzy „Rynku Kolejowego” było niezapomniane przeżycie, możecie Państwo przekonać się sami:

„Wszystko odbyło się jak należy. Był tort z jedną świeczką, kwiaty, prezenty. Tlumnie przybyli goście składali życzenia, gratulowali, wręczali urodzinowe podarunki. Jubilat, chociaż dopiero jednoroczniak, z pełnym poświęceniem rezydował w scenie w wytwornym fotelu i z zadowoleniem obserwował zgromadzonych. W poniedziałkowy wieczór, 16 stycznia, ponad 400 osób przybyło do teatru Komedia na przyjęcie urodzinowe – pierwszy rok działalności obchodziły Koleje Mazowieckie. Przed wejściem witał wszystkich ogromny firmowy balon. Tuż za drzwiami, w imieniu Jubilata, ściskali dłonie gości członkowie zarządu. Przy wejściu do szatni każdy otrzymywał maskotkę zapakowaną w malutką torebeczkę, a panie w mundurach KM częstowały cukierkami.

W specjalnej prezentacji pokazano wszystko, co udało się zrealizować w tego krótkiego roku. I to, co ważne dla pasażera, czyli rozkład jazdy, bezpieczeństwo, tabor, ale i to, co istotne dla mieszkańca Mazowsza i Warszawy, czyli akcje z cyklu „Twoja kolej na...” – na książkę, na spektakl, festyn z okazji Dni Transportu i specjalny pociąg Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Nie zapomniano też o tym, że młoda firma w pięknym stylu zaprezentowała się na prestiżowych targach kolejowych TRAKO 2006.

Następnie głos zabrali: prezes KM – Halina Sekita, podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu i Budownictwa – Mirosław Chaberek, poseł i przewodniczący sejmowej Komisji Infrastruktury – Bogusław Kowalski, członek zarządu województwa mazowieckiego – Jan Engelhard. Życzenia i gratulacje zapoczątkował prezes zarządu PKP SA – Andrzej Wach, po nim składali je kolejni goście. Po życzeniach nadszedł czas na nagrody. Dziesięć osób wyróżniono w kategorii „Pracownicy roku”, dwie otrzymały medal „Zasłużony dla kolejnictwa”.

Wreszcie przyszedł czas na część artystyczną. Na scenie pojawił się Marcin Daniec. Jak zwykle śmieszył, rozbawiał, temu przyganił, innemu zgrabnie przygadał, a zaczepieni razem ze wszystkimi śmiali się z docinków. Po bisach i oklaskach gości przeszli do foyer, gdzie roztawiono uginające się od smakowitych potraw stoły.”

„Cukierki”, „ogromny firmowy balon”, „malutkie torebeczki”, „w pięknym stylu”, „prestiżowe targi”, „bisy i oklaski”, „uginające się od smakowitych potraw stoły” – wygląda na to, że dziennikarze „Rynku Kolejowego” postanowili pobawić się w Kopciuszka, który wrócił z wielkiego balu i aż brak mu słów, by opisać, to co widział... (KT)

poczta z biegiem szyn

LISTY CZYTELNIKÓW

pozytywny 9160

W poprzednim numerze, w artykule „Zabawy z rozkładem” została zamieszczona informacja o uruchomieniu przez Koleje Mazowieckie nowego pociągu nr 9160 relacji Czachówek Płd.-Warszawa Wschodnia (przyjazd na przystanek Warszawa Śródmieście o godz. 7.50). Przyznam, że na informację o tym połączeniu zareagowałem sceptycznie. Miałem jednak okazję być pasażerem tego pociągu i zdziwiłem się, że nie ma wolnych miejsc siedzących. Znaczna część pasażerów linii radomskiej nie korzysta z linii średnicowej, lecz wysiada już na przystankach Okęcie, Służewiec i Rakowiec (gdzie pociąg nr 9160 dojeżdża przed godz. 7.30). Nie prowadziłem badań marketingowych, ale dojeżdżając codziennie zauważam, że rano znaczna część pasażerów (z kierunku do stolicy) wysiada przed stacją Warszawa Zachodnia. Często się o tym zapomina. Co więcej, na odcinku przed Warszawą Zachodnią pociąg nr 9160 jedzie, nie pięć minut – jak na linii średnicowej, lecz dwanaście minut przed następnym pociągiem z linii radomskiej. Dzięki temu na odcinku Czachówek Płd.-Warszawa Zachodnia poranną przerwę między pociągami obsługującymi wszystkie stacje i przystanki udało się zmniejszyć z 60 do 48 minut. Pociąg nr 9160 dojeżdża na Śródmieście dziesięć minut przed godz. 8.00. W dziesięć minut można dojeść znacznie dalej niż w pięć. Z tych powodów pozytywnie oceniam wprowadzenie tego dodatkowego połączenia.

Adam Bugaj, Nowa Iwiczna

NA OKŁADCE: Na peronie plockiego dworca. Fot. (KT)

Koleje Mazowieckie wycofały się z planów reaktywacji połączenia Radom-Drzewica

Za daleko od Tłuszcza

Koleje Mazowieckie praktycznie już od początku swojego istnienia zapowiadają reaktywację ruchu pociągów na nieczynnych odcinkach mazowieckiej sieci kolejowej. Halina Sekita, prezes Kolei Mazowieckich, wielokrotnie informowała opinię publiczną, że na pierwszy reaktywacyjny ogień pójdą odcinki Nasielsk-Sierpc oraz Radom-Drzewica, na których ruch zlikwidowała jeszcze spółka PKP Przewozy Regionalne.

Między Nasielskiem a Sierpcem pociągi pasażerskie zlikwidowano w czerwcu 2004 roku. Od tamtej pory na trasie kursują autobusy komunikacji zastępczej, których rozkład pozostawia wiele do życzenia. *Notabene* rozkład pociągów w ostatnich latach funkcjonowania ruchu kolejowego na trasie Nasielsk-Sierpc również zupełnie nie odpowiadał lokalnym potrzebom. Tajemnicą poliszynela był fakt dopasowania rozkładu pociągów, a następnie autobusów zastępczych wyłącznie do potrzeb kolejarzy dojeżdżających z okolic Sierpca do pracy w Nasielsku i na węzle warszawskim.

Na odcinku Radom-Drzewica pociągi przestały kursować w grudniu 2004 roku. Tu też po likwidacji pociągów wprowadzono kursy kolejowej komunikacji autobusowej. Jej rozkład był jednak tak fatalny (z Drzewicy do Radomia autobusy odjeżdżały wyłącznie o godz. 2.30 i 4.15), że autobusy zastępcze przestały kursować po zaledwie dwóch miesiącach.

Początkowo Koleje Mazowieckie zapowiadały, że pociągi na odcinku Radom-Drzewica i Nasielsk-Sierpc wrócą wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2005/2006, a więc 11 grudnia 2005 roku. Niestety, im bliżej było tej daty, tym mniej realne stawało się przywrócenie pociągów wraz ze zmianą rozkładu. Co prawda w książkowym wydaniu rozkładu jazdy 2005/2006 zostały wydrukowane tabele z rozkładami jazdy dla odcinków Nasielsk-Sierpc i Radom-Drzewica. Rozkłady te prezentują zupełnie nową jakość w porównaniu z ofertą z okresu poprzedzającego zawieszenie ruchu – pociągów jest więcej, a założone kursy dążą do spełnienia potrzeb lokalnych społeczności. Jeden szczegół – pod tabelami pojawiły się adnotacje: „kursuje po ogłoszeniu”. W grudniu 2005 roku szefostwo Kolei Mazowieckich zapewniało, że przywrócenie przewozów między Radomiem a Drzewicą oraz między Nasielskiem a Sierpcem to kwestia nieco ponad miesiąca – pociągi miały powrócić na te dwie nieczynne trasy na przełomie stycznia i lutego 2006 roku.

Minał styczeń, minął luty, a pociągów wciąż nie przywrócono. Z czasem na ustach prezesa Haliny Sekity oraz Grzegorza Kucińskiego, członka zarządu Kolei Mazowieckich ds. przewozów i promocji, zaczęły pojawiać się nowe daty planowanej reaktywacji. 8 marca 2006 roku prezes Sekita w wypowiedzi dla Telewizyjnego Kuriera Mazowieckiego (TVP3) stwierdziła, że chciałyby, aby pociągi na liniach Radom-Drzewica i Nasielsk-Sierpc pojawiły się jeszcze w tym samym miesiącu. W międzyczasie, mimo wciąż nie spełnionych obietnic, nieoficjalnie zaczęto już wymieniać kolejne odcinki, na które miałyby powrócić pociągi – Sierpc-Płock, Siedlce-Sokołów Podlaski czy Legionowo-Tłuszcz.

Zbliżał się koniec marca. Zamiast zapowiadanego powrotu pociągów, Koleje Mazowieckie przygotowały mieszkańcom okolic Radomia przykrą niespodziankę. 24 marca Grzegorz Kuciński stwierdził na łamach radomskiego dodatku „Gazety Wyborczej”, że Koleje Mazowieckie na razie nie są w stanie przywrócić pociągów na odcinku Radom-Drzewica. Kuciński usprawiedliwiał się, że nigdzie w okolicy nie ma miejsca, gdzie mogłyby stacjonować autobusy szynowe, a podsyłanie taboru z Tłuszcza, gdzie znajduje się ich macierzysta lokomotywnia, pochłonęłoby zbyt wiele czasu i pieniędzy. Ciekawe dlaczego o tych problemach uświadomiono sobie



Pociągi z Radomia do Drzewicy najwcześniej mają wyruszyć jesienią. Czyli nigdy? Fot. (KT)

dopiero po kilku miesiącach nieustannego informowania opinii publicznej o rychłej reaktywacji ruchu pociągów?! Czemu, zamiast powrócić do idei uruchomienia pociągów pasażerskich relacji Tłuszcz-Radom przez Pilawę, Dęblin (które nie tylko służyłyby przesyłowi taboru, ale także generowałyby pewne przychody) lub też rozważyć wynajęcie części należącej do spółki PKP Przewozy Regionalne lokomotywni w oddalonym 40 km od Radomia Skarżysku Kamiennej, po prostu poinformowano, że pociągi z Radomia do Drzewicy pojadą najwcześniej dopiero jesienią? Skąd wziął się akurat ten jesienny termin – nie wiadomo. Wygląda na to, że to po prostu rzucenie przybliżonej daty, a potem... się zobaczy.

Paradoksalnie, przy reaktywacji ruchu Koleje Mazowieckie może ubiec spółka PKP Przewozy Regionalne, która poważnie rozważa uruchomienie od 1 czerwca pociągu pospiesznego „Wieniawski” relacji Lublin-Poznań przez Radom, Łódź, a więc również przez odcinek Radom-Drzewica. Na tym odcinku „Wieniawski” miałby się jednak zatrzymywać wyłącznie w Radomiu, Przysusze i Drzewicy. Szereg mniejszych przystanków nadal pozostałby bez obsługi.

Koniec marca nie przyniósł również powrotu pociągów na trasę między Nasielskiem a Sierpcem – w przypadku tej linii nie podano żadnych przyczyn kolejnej zmiany terminu przywrócenia ruchu. Ostatnio odnośnie tej linii pojawiła się jednak konkretna data 1 czerwca 2006 roku. Tego właśnie dnia ma zostać przywrócony ruch na odcinku Nasielsk-Sierpc. Niestety, prezes Sekicie oraz dyrektorowi Kucińskiemu już na starcie trudno uwierzyć w sukces tego przedsięwzięcia. Przewidują oni, że frekwencja w pociągach relacji Nasielsk-Sierpc nigdy nie będzie zadowalająca. A może zamiast biadolić, warto wziąć się za porządne działania promocyjne i marketingowe...

Ale to nie wszystko. 1 czerwca ma nastąpić także reaktywacja ruchu na linii Tłuszcz-Legionowo, która stała się czarnym koniem mazowieckich reaktywacji. Zawsze była to tylko jedna z linii, której reaktywacja była rozważana, ale dopiero po skierowaniu pociągów na odcinki Nasielsk-Sierpc i Radom-Drzewica. Tymczasem 20 marca Halina Sekita i Grzegorz Kuciński wzięli udział w spotkaniu samorządowców i przedstawicieli kolei, zorganizowanym w Urzędzie Gminy Nieporęt, gdzie miały miejsce konkretne ustalenia związane z przywróceniem ruchu na linii Legionowo-Tłuszcz. Już kilka dni po nieporęckim spotkaniu rozpoczęły się roboty porządkowe na części przystanków między Legionowem a Tłuszczem. Jak widać, im bliżej Tłuszcza, tym łatwiej przywraca się zlikwidowane przewozy...

Karol Trammer

Sokiści kontra ochroniarze

Czy SOK ma problemy z zapewnieniem bezpieczeństwa w pociągach?

Straż Ochrony Kolei czyli masło maślane

Ponad rok temu, 1 marca 2005 roku Komenda Straży Ochrony Kolei stała się Komendą Główną Straży Ochrony Kolei. Osiem oddziałów okręgowych SOK stało się komendami regionalnymi, a oddziały rejonowe przekształciły się w rejon SOK. To nie pierwsza i prawdopodobnie nie ostatnia reorganizacja Straży Ochrony Kolei. Dla przykładu – 1 października 2001 roku Straż Ochrony Kolei przestała być jednostką podlegającą zarządowi PKP i została włączona w strukturę spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Wcześniej na podstawie ustawy o transporcie kolejowym z 1997 roku Służba Ochrony Kolei została przemianowana na Straż Ochrony Kolei. Choć do tej nazwy wielu już się przyzwyczało, to zachodzi w niej zjawisko, które zwykle się określać „masłem maślanym”. Logicznie rzecz biorąc, można bowiem uznać, że Straż Ochrony Kolei to formacja stojąca na straży jakiejś innej grupy zajmującej się ochroną kolei... Jednak już wkrótce może się to zmienić. I nie tylko to.

Władze centralne coraz poważniej myślą o przygotowaniu ustawy o straży kolejowej, w efekcie której Straż Ochrony Kolei przestoczyłaby się w Straż Kolejową. Wraz ze zmianą nazwy, straż przestałaby funkcjonować w ramach spółki PKP Polskie Linie Kolejowe – przeszłaby bezpośrednio pod Ministerstwo Transportu i Budownictwa. I choć z czasów funkcjonowania Straży Ochrony Kolei w ramach PLK formację wyposażono w nowe samochody oraz przepisy dające nieco szersze możliwości działania, to w Komendzie Głównej SOK z nadzieją patrzą na planowaną autonomię straży, która przestałaby być tylko jednym z wielu zakładów spółki PLK.

Co ciekawe, wiceminister transportu i budownictwa Mirosław Chaberek uważa jednak, że umiejscowienie SOK w strukturach PLK wcale nie jest złym rozwiązaniem. Na spotkaniu z działaczami Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP minister Chaberek stwierdził (cytuujemy za marcowym numerem związkowego miesięcznika „Nasze Sprawy”) – *SOK winna być w spółce PLK, bo wówczas będzie miała określone zadania do wykonania, a mianowicie ochronianie państwowego majątku infrastruktury kolejowej i pilnowanie porządku na tych terenach. Natomiast obowiązek ochrony osób i towarów powinien spoczywać na przewoźnikach*. Chaberek dodał, że ustawa o straży kolejowej powinna stać się przedmiotem uzgodnień międzyresortowych.

Kolejarze kontra policjanci

W SOK – jak to na kolei – bardzo bogato jest nie tylko w zmiany organizacyjne, lecz także w zmiany personalne. W latach 1999-2000 komendantem Straży Ochrony Kolei był Grzegorz Siewiera, wcześniej dyrektor Zachodniej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, a po karierze w SOK dyrektor w centrali Polskich Linii Kolejowych – przez pewien czas nawet członek zarządu „peelki”. Obecnie Siewiera jest zastępcą dyrektora Oddziału Regionalnego PLK w Poznaniu ds. techniczno-eksploatacyjnych.

Potem Straży Ochrony Kolei kolejno szefowali dwaj byli policjanci: Jerzy Marszałek i Witold Ślaski. Marszałek został komendantem SOK 1 marca 2001 roku. Do SOK trafił z Komendy Głównej Policji, gdzie zajmował się koordynacją działań Policji na obszarach kolejowych. Po odejściu z SOK w 2002 roku, Marszałek jeszcze przez pewien czas pozostał na kolei – był pełnomocnikiem zarządu PKP Intercity ds. bezpieczeństwa. Obecnie pracuje w jednej z międzynarodowych firm zajmujących się ochroną osób i mienia. Następcą komendanta Jerzego Marszałka był Witold Ślaski, który zdecydował się na karierę w Straży Ochrony Kolei już po przejściu na policyjną emeryturę. W Policji Ślaski przez wiele lat związany był z drogówką, a następnie pełnił funkcję zastępcy oficera operacyjnego Komendy Stołecznej Policji. To za czasów komendanta Ślaskiego doszło do zabójstwa Anny Dybowski, 21-letniej podróżniczki z nocnego pociągu z Kołobrzegu do Warszawy.

W przeciwieństwie do swoich dwóch poprzedników, obecny szef SOK Krzysztof Supa wywodzi się z kolei – w dotychczasowej karierze był między innymi wiceszefem Centralnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych oraz członkiem zarządu spółki PKP

Przewozy Regionalne. Następnie w tej spółce Supa był dyrektorem projektu ochrony osób i mienia. Jak widać, decydem z Grupy PKP wciąż trudno ostatecznie zdecydować czy dla Straży Ochrony Kolei lepiej jest, gdy na jej czele stoi policjant czy gdy dowodzi jej kolejarz.

Straż czy ochrona?

W Straży Ochrony Kolei ciągle się coś dzieje. Zmiany, reorganizacje, zmieniające się koncepcje. Tylko czy przez te ciągłe zmiany na dalszy plan nie zesłała ta najważniejsza rzecz, czyli bezpieczeństwo. Do takiego wniosku można dojść, obserwując poczynania przewoźników pasażerskich, którzy w kwestii bezpieczeństwa postanowili wziąć sprawy w swoje ręce.

Już w maju 2003 roku ówczesny Mazowiecki Zakład Przewozów Regionalnych zdecydował się na zlecenie zakładom wielobranżowym Renoma, znanym dotychczas przede wszystkim z prowadzenia kontroli biletów, ochrony pociągów regionalnych na trasach wylotowych z Warszawy. Na kilka miesięcy w pociągach pojawili się ochroniarze wyposażeni w pałki, kajdanki i telefony komórkowe.

Następna była spółka PKP Intercity, która uruchamiając w kwietniu 2005 roku nocne pociągi pod banderą Tanie Linie Kolejowe (TLK), chciała zmienić negatywne przekonanie pasażerów do nocnych podróży koleją. Dlatego kwestię bezpieczeństwa i porządku w pociągach TLK kursujących nocą, zdecydowano się powierzyć ochroniarzom z agencji Juwentus.

W grudniu 2005 roku współpracę z firmą ochroniarską rozpoczęły Koleje Mazowieckie. Ochroniarze z agencji ochroniarskiej Zubrzycki na pierwszy ogień zostali skierowani na linię Warszawa-Małkinia, która uchodzi za jedną z najniebezpieczniejszych na Mazowszu. Na efekty nie trzeba było długo czekać. Już po kilku tygodniach akcji, Koleje Mazowieckie stwierdziły, że znacznie wzrosły przychody ze sprzedaży biletów w kasach biletowych od Warszawy Wileńskiej po Małkinię. Udało się także ograniczyć zjawisko palenia papierosów i picia alkoholu w pociągach, co, rzecz jasna, jest zabronione. Gdy okazało się, że ochrona przynosi wymierne korzyści, z dniem 1 marca akcją rozszerzono i pracownicy ochrony pojawili się również w pociągach na trasie Warszawa-Lowicz. Spytałismy Grzegorza Kucińskiego, członka zarządu Kolei Mazowieckich ds. przewozów i promocji, czy zwrócenie się o pomoc do agencji ochroniarskiej wynika z tego, że działania Straży Ochrony Kolei nie przynosiły efektów. *Straż Ochrony Kolei ma wiele obowiązków. SOK działa przecież na niwie całej kolei. Oni zatem patrolują i dworce, i perony, do tego dochodzi pilnowanie wagonów towarowych, patrolowanie linii – szczególnie teraz, w dobie masowych kradzieży majątku kolejowego. Nam natomiast chodzi o działalność ściśle na terenie pociągów. Zależy nam na działaniach, które zapewnią bezpieczeństwo naszych podróży* – podkreśla dyrektor Kuciński.

Zadań za dużo, funkcjonariuszy za mało

Jak widać, przewoźnicy na własną rękę robią co mogą dla poprawy stanu bezpieczeństwa w pociągach. A co w takim razie robi Straż Ochrony Kolei? Spytałismy o to Mariusza Czapskiego, rzecznika Komendy Głównej SOK, który podobnie, jak Grzegorz Kuciński, zwraca uwagę na wielość zadań SOK. *Usytuowanie Straży Ochrony Kolei w strukturach spółki handlowej (PKP PLK S.A.) zmusza nas często do świadczenia różnego rodzaju usług ochronnych na podstawie różnego rodzaju umów – mówi rzecznik Mariusz Czapski. Najczęściej są to umowy na ochronę przesyłek towarowych czy obiektów kolejowych, angażujące większość sił i środków Straży Ochrony Kolei. W związku z tym nie jesteśmy w stanie objąć ochroną wszystkich pociągów pasażerskich. Obecny stan zatrudnienia pozwala objąć stałą ochroną tylko najbardziej zagrożone pociągi. Spółki przewozowe w trosce o poprawę bezpieczeństwa podróży mogą i zatrudniają firmy ochroniarskie, jednak nie z powodu braku fachowości Straży Ochrony Kolei. Odpowiedź jest bardzo prosta – mamy za mało funkcjonariuszy przeznaczonych do stałej ochrony pociągów pasażerskich* – tłumaczy rzecznik Czapski.

Karol Trammer

Przystanek, którego nie ma

Nieporozumienia siedleckich władz ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe nie przeszkodziły prezesowi PKP S.A. w podpisaniu umowy z prezydentem Siedlec Mirosławem Symanowiczem

Miasta rozbudowują się. Na ich obrzeżach, jak grzyby po deszczu, wyrastają nowe osiedla mieszkaniowe. Wszędzie tam powinny powstawać punkty odprawy potencjalnych pasażerów, nie tylko przystanki miejskiej sieci autobusowej czy tramwajowej, ale również nowe stacje kolei regionalnej. Na terenie największych mazowieckich miast (pomijając Warszawę) zlokalizowane są najczęściej dwa lub trzy przystanki kolejowe. Od dwóch lat nowy przystanek funkcjonuje również w Siedlcach, czwartym co do liczby mieszkańców mieście w województwie mazowieckim.

28 sierpnia 2002 roku Urząd Miasta Siedlce skierował do Tadeusza Augustowskiego, ówczesnego prezesa spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, pismo z prośbą o budowę przystanku kolejowego w zachodniej dzielnicy Siedlec – Piaskach Zamiejskich, deklarując jednocześnie poniesienie części kosztów związanych z inwestycją. Siedlecka Rada Miasta zaproponowała roboczą nazwę przystanku – Siedlce Zalew, gdyż miał on znajdować się przy ulicach Daszyńskiego i Piaski Zamiejskie, niedaleko popularnego Zalewu nad

Muchawką. Niektórzy chcieli, aby nowy przystanek przyjął dawną nazwę dzielnicy miasta – Gęsi Borek. Okazało się jednak, że Antoni Idkowiak, zastępca dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Siedlcach, a równocześnie działacz siedleckiego koła Katolickiego Stowarzyszenia Kolejarzy Polskich, miał inny pomysł na nazwę nowego przystanku – Siedlce Boże Ciało. Koncepcja Idkowiaka wzbudziła wiele kontrowersji wśród mieszkańców. Nie wyobrażali oni sobie, aby przystanek kolejowy miał taką samą nazwę jak jedno z najważniejszych świąt chrześcijańskich. Na wieść o tym Rada Miasta wystosowała do zarządu spółki PKP Polskie Linie Kolejowe apel o uszanowanie woli mieszkańców i zmianę nazwy budowanego przystanku na związaną z jego lokalizacją: Siedlce Zalew, Siedlce Zachód lub Siedlce Piaski. Protesty wóldarzy miasta i samych mieszkańców przyniosły efekt. Ostatecznie zdecydowano, że nowy przystanek będzie nosił nazwę Siedlce Zachodnie.

Przystanek został zbudowany zgodnie ze standardami zmodernizowanej magistrali E-20. Zbudowano dwa perony długości 200 m i szerokości 6 m, pokryte kostką bauma, a przy krawędziach płytami koloru czerwonego. Perony wyposażono w pochylnie dla niepełnosprawnych, ławki, kwietniki i kosze na śmieci. Wykonano odwodnienie i oświetlenie peronów. Do dnia dzisiejszego koszt inwestycji wyniósł 1 715 131,97 zł. W trakcie realizacji są roboty dodatkowe (prace ziemne), których koszt został określony w uchwale zarządu PKP PLK na kwotę 221 953,06 zł. Zmodernizowano również pobliski przejazd na ul. Daszyńskiego, gdzie wybudowano

samoczynną sygnalizację przejazdową wraz z tarczami ostrzegawczymi, informującymi maszynistę o stanie urządzeń na przejeździe. Od Jerzego Korzeniowskiego, naczelnika wydziału inwestycji Oddziału Regionalnego PKP PLK w Warszawie, dowiedzieliśmy się, że budowa przystanku była w całości finansowana ze środków własnych spółki, a Urząd Miasta Siedlce mimo wcześniejszych obietnic i porozumień nie wyłożył na inwestycję ani złotówki. Wkład miasta miał obejmować budowę parkingów obok przystanku, kontenera kasowego i toalety, które do dnia dzisiejszego nie powstały, a także oświetlenie peronów, modernizację przejazdu i zagospodarowanie terenu, które ostatecznie zostały sfinansowane przez PKP PLK. Miasto miało również dbać o infrastrukturę, której stan po prawie dwóch latach od powstania przystanku nie jest najlepszy – pasażerów straszą wybite szyby w wiatkach peronowych oraz wszechobecne graffiti. Nie jest dobrze także z otoczeniem peronów – drogi biegnące do przystanku pełne są dziur i wertepów, które z łatwością zmieniają się w obfite kałuże. Wieczorami dodatkowym problemem staje się niewystarczające oświetlenie okolicy przystanku. Dlaczego władze miasta nie poczuwają się do współodpowiedzialności za przystanek i jego otoczenie? Niestety, Joanna Skolimowska-Szpura, rzeczniczka siedleckiego Urzędu Miasta, nie zechciała odpowiedzieć na zadane przez nas pytania.



Graffiti i wybite szyby to oznaka braku dobrego gospodarza. Ale kto właściwie powinien nim być? Fot. (KT)

Co ciekawe, nieporozumienia siedleckich władz ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe nie przeszkodziły Andrzejowi Wachowi, prezesowi PKP S.A., w podpisaniu 11 kwietnia umowy z prezydentem Siedlec Mirosławem Symanowiczem. Umowy, na mocy której PKP S.A. przekazuje siedleckiemu samorządowi 24 hektary gruntów w pobliżu stacji Siedlce. Grunty zostaną przekazane

jako rozliczenie za zaległości podatkowe PKP S.A. wobec samorządu. Podczas podpisywania porozumienia w ogóle nie wspomniano o zaległościach ze strony samorządu w kwestii współfinansowania budowy i utrzymania przystanku Siedlce Zachodnie.

Mimo niewypełnionych wcześniej zawartych ustaleń przystanek Siedlce Zachodnie funkcjonuje. Jak więc sprawdza się na co dzień, czy zdobył popularność wśród pasażerów? To pytanie zadaliśmy Donacie Nowakowskiej, rzecznicz prasowej Kolei Mazowieckich. *Przystanek cieszy się znacznym zainteresowaniem wśród podróżnych. W*

ciągu doby średnio na tym przystanku wysiada około 100 osób, podróż rozpoczyna średnio około 75-85 osób – wyjaśniła rzeczniczka Nowakowska. W Siedlcach Zachodnich zatrzymuje się 19 par pociągów łączących Siedlce z Warszawą, a więc z danych przekazanych przez rzeczniczkę Kolei Mazowieckich wynika, że do każdego pociągu wsiada średnio 4-5 osób, a wysiada 5-6 pasażerów. Z taką liczbą pasażerów, w porównaniu z innymi stacjami i przystankami na linii siedleckiej, przystanek Siedlce Zachodnie wypada dość blado.

Analizując ofertę przewozową siedleckiego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego dla dzielnicy Piaski Zamiejskie – łącznie 16 par kursów autobusów linii 12 i 33 – można również zastanawiać się, czy pociągi relacji Siedlce-Warszawa nie mogłyby być wykorzystywane jako swego rodzaju kolej miejska na terenie Siedlec. Bo przecież Koleje Mazowieckie uruchamiają w ciągu doby 19 par pociągów – to zawsze trochę więcej. Cena biletu w miejskim autobusie wynosi 1,80zł, natomiast za bilet Kolei Mazowieckich w strefie do 5 km powinniśmy zapłacić 2,40 zł. Biorąc pod uwagę oferty obu przewoźników, różnica całkiem niewielka. Nic bardziej mylnego! Siedlczanin chcący dojechać pociągiem z centrum do zachodniej dzielnicy miasta musi kupić bilet za 3 zł do odległej o 7 km Sabinki – następnej stacji w kierunku Warszawy. A wszystko przez to, że przystanek Siedlce Zachodnie do tej pory nie został wprowadzony do komputerowego systemu sprzedaży biletów...

Piotr Gałązka

Zawieszenie w zawieszeniu?

Mazowieckie linie kolejowe obsługiwane przez PKP Przewozy Regionalne. Co dalej?

W poprzednim numerze pisaliśmy o groźbie likwidacji połączeń na czterech mazowieckich liniach kolejowych. Spółka PKP Przewozy Regionalne planowała z dniem 31 marca 2006 roku likwidację wszystkich pociągów osobowych kursujących na odcinkach: Siedlce-Siemiatycze, Małkinia-Czyżew, Sierpc-Lipno oraz Sierpc-Płock. 31 marca dawno już za nami, na szczęście pociągi nadal kursują. Niestety, ich przyszłość wciąż jest niepewna.

Najpierw przypomnijmy. W obowiązującym od 11 grudnia 2005 roku rozkładzie jazdy 2005/2006 znalazły się pociągi oznaczone literą „G”, które miały kursować jedynie do 31 marca 2006 roku. Dalszy los tych połączeń spółka PKP Przewozy Regionalne uzależniała od poziomu dofinansowania kolejowych przewozów regionalnych przez poszczególne województwa. I właśnie literą „G” oznaczono wszystkie pociągi na liniach Siedlce-Siemiatycze, Małkinia-Czyżew, Sierpc-Lipno i Płock-Kutno, czyli liniach leżących na terenie województwa mazowieckiego, ale nie obsługiwanych przez Koleje Mazowieckie, lecz nadal przez ogólnopolskiego przewoźnika PKP Przewozy Regionalne.

W międzyczasie dowiedzieliśmy się, że jeszcze na początku marca zarząd spółki PKP Przewozy Regionalne wcale nie był przekonany do likwidacji pociągów regionalnych kursujących na czterech liniach województwa mazowieckiego. Jednak gdy członkowie zarządu spółki uświadomili sobie, że marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik pochodzi z okolic Płocka, uznali, że ogłoszenie likwidacji pociągów na linii Płock-Kutno może być dobrym sposobem na uświadomienie marszałka Struzika o tym, że wymagające dofinansowania kolejowe przewozy regionalne na Mazowszu to nie tylko Koleje Mazowieckie, lecz również PKP Przewozy Regionalne. Bo przecież jeszcze niedawno marszałek Adam Struzik był święcie przekonany, że jedyną spółką realizującą kolejowe przewozy regionalne na terenie województwa mazowieckiego są Koleje Mazowieckie, o czym dawał wyraz nawet w oficjalnych pismach (szczegółowo pisaliśmy o tym w poprzednim numerze).

23 marca spółka PKP Przewozy Regionalne oficjalnie ogłosiła listę pociągów przeznaczonych do likwidacji z dniem 31 marca 2006 roku. Z Mazowsza pojawiły się na niej wszystkie pociągi osobowe łączące Płock z Kutnem. Pozostałe mazowieckie pociągi oznaczone literą „G” (a więc te kursujące na odcinkach Siedlce-Siemiatycze, Sierpc-Lipno i Małkinia-Czyżew) ostatecznie jednak nie zostały przewidziane do likwidacji z końcem marca. Ogłaszając listę pociągów przewidzianych do likwidacji, spółka PKP Przewozy Regionalne za tę sytuację jednoznacznie winiła samorządy województw. Odnośnie województwa mazowieckiego w takim twierdzeniu było akurat dużo racji. Mazowieccy urzędnicy rzeczywiście zbyt się nie przejmowali się losem zagrożonych

Mazowieckie nie miały zbyt wiele wspólnego – organizatorem przewozów pasażerskich na terenie całego regionu jest przecież Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego. A przewoźników realizujących kolejowe przewozy regionalne na Mazowszu jest trzech: Koleje Mazowieckie, PKP Przewozy Regionalne oraz PKP Warszawska Kolej Dojazdowa. Linię Płock-Kutno obsługuje spółka PKP Przewozy Regionalne. Dlaczego więc rzecznik Lipińska kierowała dziennikarzy do innego, nie mającego istotnego związku ze sprawą, przewoźnika? Pokazuje to, że stan wiedzy mazowieckich urzędników na temat kolejowych przewozów regionalnych jest wciąż niewielki.

Świadczy o tym również to, iż pracownicy Departamentu Nieruchomości i Infrastruktury urzędu marszałkowskiego w obliczu zagrożenia likwidacją przewozów na linii Płock-Kutno, albo twierdzili, że jest to sprawa województwa łódzkiego (na terenie którego znajduje się fragment linii), albo uważali, że problem leży na styku spółek PKP Przewozy Regionalne i Koleje Mazowieckie, a samorządowi województwa nic do tego. Tadeusz Bartosiński, kierownik wydziału transportu kolejowego, pytany na kilka dni przed 31 marca, dlaczego urząd marszałkowski nic nie robi, aby obronić zagrożoną linię Płock-Kutno, jak mantrę powtarzał, że spółka PKP Przewozy Regionalne nie przysłała oficjalnego pisma w tej sprawie. Kierownik Bartosiński, podobnie jak rzecznik Lipińska, zapomniał o tym, że to samorząd wojewódzki jest ustawowym organizatorem kolejowych przewozów regionalnych – zatem bierność oczekiwania na pisma od przewoźników to stanowczo za mało.

Im bliżej było do 31 marca, tym więcej o groźbie likwidacji przewozów regionalnych między Płockiem a Kutnem pisała prasa. Ważną rolę odegrało płockie wydanie „Gazety Wyborczej”, którego dziennikarze aktywnie przystąpili do obrony płockiej kolei. I właśnie dopiero po publikacjach w mediach urzędnicy z Departamentu Nieruchomości i Infrastruktury zdecydowali przyjrzeć się sprawie. W końcu linią Płock-Kutno zainteresował się nawet marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik, który przecież pochodzi z ziemi płockiej. Dalszy brak reakcji w sprawie linii Płock-Kutno, i to na kilka miesięcy przed wyborami samorządowymi (które już na jesieni), mogłoby stanowić polityczne samobójstwo Struzika.

Reakcja marszałka Struzika nie polegała jednak ani na przekazaniu dofinansowania spółce PKP Przewozy Regionalne, ani na zleceniu Kolejom Mazowieckim przejęcia obsługi linii Płock-Kutno. Adam Struzik po prostu wykonał dwa telefony – jeden do Jana Tereszczuka, prezesa PKP Przewozy Regionalne, drugi do Andrzeja Wacha, prezesa PKP S.A. Po tych półoficjalnych ustaleniach likwidację przewozów odroczone o trzy miesiące – do 30 czerwca. Jednocześnie Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego złożył dwie luźne deklaracje. Po pierwsze, zapewniono (ale jedynie ustnie), że od lipca samorząd województwa mazowieckiego zacznie partycypować w finansowaniu przewozów na linii Płock-Kutno. Druga sprawa to zapowiedź organizacji roboczych spotkań, których efektem miałyby być trwała poprawa jakości kolejowej obsługi Płocka. W ustaleniach mieliby wziąć udział przedstawiciele samorządów województw mazowieckiego i łódzkiego, Kolei Mazowieckich oraz PKP Przewozy Regionalne.

Deklaracje deklaracjami, wciąż jednak nie wiadomo, co dalej z mazowieckimi liniami kolejowymi obsługiwanych przez spółkę PKP Przewozy Regionalne. Co będzie po 30 czerwca? Jak sytuacja nastąpi po wejściu w życie rozkładu 2006/2007 pod koniec tego roku? Czy oferta przewozowa wreszcie się poprawi? Czy znów pojawi się widmo likwidacji? A może ruch przejmą Koleje Mazowieckie? Te pytania niestety wciąż pozostają bez odpowiedzi.

Karol Trammer



Co dalej z pociągami PKP Przewozy Regionalne na Mazowszu? Fot. (KT)

Czy pociągi z Płocka do Kutna są potrzebne?

74%

Tak. Ludzie dojeżdżają nimi do pracy, korzystają z nich studenci, którzy w Kutnie przesiadają się do pociągów do innych miast (919)

26%

Nie. Szkoda pieniędzy na utrzymanie linii, z których korzystają jedynie pojedyncze osoby (330)

Czy pociągi są potrzebne? Internetowy sondaż płockiej „Gazety Wyborczej”

Większa trwałość, niższa cena, mniejszy hałas - w porównaniu z żeliwnymi klockami hamulcowymi, wstawki kompozytowe miały mieć same zalety. Jednak w pewnym momencie nastąpiło nagłe hamowanie

Takie klocki

Kompozytowe wstawki hamulcowe po przejściu serii badań zostały dopuszczone na mocy świadectwa wydanego przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego 29 marca 2004 roku. Niższa cena i dłuższy okres trwałości – w porównaniu z dotychczas stosowanymi klockami żeliwnymi – wpłynęły na to, że nowe wstawki bardzo szybko zyskały uznanie szefostwa spółki PKP Przewozy Regionalne (a potem także Kolei Mazowieckich). Kompozyty zaczęły wypierać tradycyjne klocki żeliwne i coraz więcej elektrycznych zespołów trakcyjnych zaczęło hamować za pomocą klocków kompozytowych. Maszyniści również szybko poczuli różnicę. Jednak wcale nie podzielali oni entuzjazmu kierownictwa spółki PKP Przewozy Regionalne.

Maszyniści alarmują

Maszyniści wskazywali na następujące problemy, które dały o sobie znać w pociągach wyposażonych w wstawki kompozytowe. Szczególne trudności z precyzyjnym hamowaniem przy małych prędkościach, co ma szczególne znaczenie przy łączeniu jednostek trakcyjnych, ale również przy zatrzymywaniu się na przystankach. Nie raz już się zdarzyło, że maszyniści mieli problem z dokładnym wyhamowaniem pociągu, co skutkowało zatrzymaniem składu częściowo już za peronem. Zdaniem maszynistów przy prędkości 100 km/h, hamowanie pociągu z klockami żeliwnymi należy rozpocząć 400-500 metrów przed postojem. W przypadku wstawek kompozytowych hamowanie trzeba zacząć już na 700 metrów przed przystankiem. Niestety, do takich wniosków maszyniści musieli dojść sami podczas obsługi rozkładowych pociągów – wprowadzaniu wstawek kompozytowych nie towarzyszyły bowiem żadne szkolenia dla drużyn trakcyjnych. To nie wszystko. Zdaniem maszynistów, po przejeździe pociągu z klockami kompozytowymi na szynach pozostaje drobny pył, który wpływa na wydłużenie drogi hamowania innych pociągów.

Maszyniści ze swoimi obserwacjami zwrócili się do przełożonych, co niestety nie przyniosło efektów. A to dlatego, że drużyny trakcyjne praktycznie w całości podlegały spółce PKP CARGO. Tabor należy natomiast do przewoźników pasażerskich – spółek PKP Przewozy Regionalne oraz Koleje Mazowieckie. Maszyniści nie mogli więc liczyć na bezpośrednie rozmowy. Ich spostrzeżenia zostały przekazane do spółek pasażerskich jedynie w formie głośnego telefonu. Na niewiele się to zdało. Dlatego maszyniści ze swoimi obawami postanowili udać się do mediów. We wrześniu 2005 roku o sprawie napisał białostocki Kurier Poranny. Na początku stycznia 2006 roku kompozytowymi wstawkami hamulcowymi zainteresowało się radio RMF.

A w międzyczasie, 19 grudnia 2005 roku doszło do groźnego zdarzenia na górskiej jednotorowej linii Sucha Beskidzka-Żywiec. W zjeżdżającym z góry pociągu z Suchej Beskidzkiej nastąpiła awaria hamulców. W przeciwnym kierunku podążał pociąg z Żywca. Rozpędzający się pociąg mógł staranować skład jadący pod górę. Do

tragedii nie doszło jedynie dzięki zimnej krwi maszynistów obydwu pociągów i dyżurnej ruchu z Jeleśni. Okazało się, że skład, w którym zawiodły hamulce wyposażony był w klocki kompozytowe. I w związku z tym, wątpliwości odnośnie kompozytów już nie dało się dalej zamiatać pod dywan.

Rzecznik stara się jak może

Po informacjach radia RMF o nieskuteczności kompozytowych wstawek hamulcowych, rzecznik prasowy PKP S.A. Michał Wrzosek opublikował informację prasową, w której starał się uspokoić pasażerów. Starał się, jak mógł...

Kompozytowe wstawki hamulcowe, udostępnione do eksploatacji w taborze kolejowym PKP Przewozy Regionalne są siedmiokrotnie trwalsze od żeliwnych używanych wcześniej. Gwarantują zatem większy poziom bezpieczeństwa podczas jazdy i hamowania – zapewniał Wrzosek. Sam fakt, że wstawki kompozytowe zużywają się siedmiokrotnie wolniej niż klocki żeliwne, wcale przecież nie musi oznaczać, że kompozyty gwarantują w pełni bezpieczne hamowanie pociągów. Okres trwałości oraz skuteczność hamowania to przecież dwie różne rzeczy. Tak więc użycie słowa „zatem” stanowi próbę wmówienia odbiorcy informacji prasowej o istnieniu spójności między dwoma niezależnymi kwestiami.

Dalej Wrzosek przekonywał – *kompozytowe wstawki hamulcowe używane są już w kolejach europejskich, w tym w Norwegii i Szwecji, w których temperatury ujemne utrzymują się znacznie dłużej niż w Polsce. I znów drobna uwaga: w Europie ogromna większość pociągów wyposażona jest nie w hamulce klockowe, lecz tarczowe. I to właśnie hamulców tarczowych dotyczy owe powszechne na zachodzie stosowanie wstawek kompozytowych.*

Aby potwierdzić wcześniej wypowiedziane słowa rzecznik Michał Wrzosek powołał się jeszcze na prezesa Urzędu Transportu Kolejowego – *kompozytowe wstawki hamulcowe otrzymały świadectwo dopuszczenia do eksploatacji wydane przez prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.*

UTK wycofuje

Ale już niespełna miesiąc po informacji prasowej rzecznika PKP S.A. Urząd Transportu Kolejowego cofnął świadectwo dopuszczenia dla kompozytowych wstawek hamulcowych stosowanych w zespołach trakcyjnych EN57. W decyzjach z 31 stycznia i 2 lutego 2006 roku prezes UTK natychmiastowo zakazał wprowadzania na rynek nowych wstawek kompozytowych i ponadto zabronił ruchu pociągów wyposażonych we wstawki kompozytowe po 31 marca 2006 roku.

Producent prosi i grozi

Z decyzji Urzędu Transportu Kolejowego bardzo zadowoleni są maszyniści, wreszcie uwzględniono docierające od nich sygnały. Co tu ukrywać, ogromny wpływ na decyzję UTK miało zdarzenie z linii Sucha Beskidzka-Żywiec. Bohdan Bułhak, prezes firmy Frenoplast – producenta kompozytowych wstawek hamulcowych – uważa jednak, że tamtej grudniowej awarii hamulców nie należy łączyć z kompozytami, lecz wyłącznie ze skrajnie niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi. *Takie warunki atmosferyczne jak panujące na linii Sucha Beskidzka-Żywiec w okresie 19 grudnia – 28 grudnia 2005 mogły spowodować oblodzenie, tak wstawek kompozytowych, jak również wstawek żeliwnych – podkreślił w swoim oświadczeniu prezes Frenoplastu. Bohdan Bułhak twierdzi również, że decyzje nakazujące wycofanie wstawek kompozytowych zostały wydane z naruszeniem przepisów – nie zapewniono Frenoplastowi, zgodnie z kodeksem postępowania administracyjnego, prawa wzięcia czynnego udziału w postępowaniach. Ponadto prezes Bułhak ostrzega, że decyzja UTK może stanowić poważne zagrożenie dla dalszego funkcjonowania firmy. Zaprzestanie produkcji kompozytowych wstawek hamulcowych zmusza Frenoplast do około 40-procentowej redukcji zatrudnienia – oświadcza Bułhak, po czym dodaje – wysiłek wielu ludzi oraz światowy dorobek firmy zostaną zaprzepaszczone. Argumenty niewątpliwie chwytliwe. Ale co jest istotniejsze, wielu ludzi wysiłek czy wielu ludzi bezpieczeństwo?*

Pociąg, który jeździ nie wiadomo dokąd i nie wiadomo kiedy

Termin goni termin

Pociąg numer 15437. Wyrusza codziennie o godz. 22.56 z Warszawy Woli, stanowi ostatnie połączenie stolicy z północnym rejonem aglomeracji warszawskiej, a następnie północnym Mazowszem. Tyle na pewno można o nim powiedzieć. Niestety, trudno jest jednoznacznie stwierdzić, jaka konkretnie jest stacja docelowa i terminy kursowania tego pociągu. Ale po kolei.

Z rozkładu jazdy zamieszczonego na stronie internetowej Kolei Mazowieckich wynika, że pociąg nr 15437 codziennie kursuje w relacji Warszawa Wola (odjazd o godz. 22.56)-Nasielsk (przyjazd o godz. 0.40). Do nocy z 28 na 29 kwietnia i następnie od nocy z 4 na 5 września pociąg ten kursuje w wydłużonej relacji aż do Działdowa (dokąd dociera o dość egzotycznej porze, mianowicie na godz. 2.06).

Ponieważ terminy kursowania i relacja pociągu są nieco skomplikowane, warto potwierdzić powyższe informacje w innych źródłach. Oto do jakich można dojść wniosków...

Rzut oka na internetowy rozkład jazdy pociągów zarządzany przez Telekomunikację Kolejową (www.rozklad.pkp.pl). Rozkład ten podaje,

- DZIAŁDOWO							
E	E	E	E	E	E	E	E
M-15431 2	M-1539 2	M-15433 2	M-15435 2		M-6025 2	M-1541 2	M-15437 2
							1
16.56	17.56	18.56	19.56		20.56	21.36	22.56
16.59	17.59	18.59	19.59		20.59	21.39	22.59
17.02	18.02	19.02	20.02		21.02	21.42	23.02
17.12	18.12	19.12	20.12		21.12	21.52	23.12
17.13	18.13	19.13	20.13		21.13	21.53	23.13
17.17	18.17	19.17	20.17		21.17	21.57	23.17
17.22	18.22	19.22	20.22		21.22	22.02	23.22
Narzym				18.42			19.46
DZIAŁDOWO				18.48			19.53

1 kursuje do Nasielska codziennie, na odcinku Nasielsk - Działdowo kursuje do 28/29.IV i od 4/5.IX;

Stacja/przystanek	Data	przj.	odj.	Per/Tor	Środki komunikacji	Uwagi
Warszawa Praga	22.04.06		23:22		KM 15437	Koleje Mazowieckie tylko 2 kl., pociąg z elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT)
Działdowo	23.04.06	02:06				

Czas jazdy: 2:44; kursuje niecodziennie, 22. do 28. Kwi, 4. Wrz do 8. Gru

RELACJA		
Ciechanów	04.22	05.22 D
	10.27 B	11.22
	17.22 B	18.22
Działdowo	04.22	07.19 B
	23.22 F	

s kursuje 01 VII – 03 IX 06 r. codz.
t na odcinku Nasielsk - Działdowo kursuje do 22 IV 06 i od 04 IX 06
B1-POC. NIE ZATRZYMUJE SIĘ: BRODY W-W

zdj. Grażyna Zakrzewska

z pociąg nr 15437 kursuje codziennie z Warszawy Woli aż do Ciechanowa, a dopiero na dalszym odcinku Ciechanów-Działdowo w terminie do 28 kwietnia i od 4 września.

Jeszcze co innego mówią plansze z rozkładami jazdy wywieszane na stacjach i przystankach! Tablica z rozkładem wywieszona na stacji Warszawa Praga informuje, że odjeżdżający stamtąd o godz. 23.22 pociąg nr 15437 do Nasielska kursuje codziennie, a dalej do Działdowa jedynie do 22 kwietnia i od 4 września.

Choć to już trzy wersje rozkładu pociągu nr 15437, to wcale jeszcze nie koniec tego czeskiego filmu. Bowiem zupełnie czego innego można dowiedzieć się przez telefon. Telefoniczna informacja Kolei Mazowieckich – numer telefonu 022 473-79-00, 12 kwietnia, około godz. 18.00. Obsługujący linię informator stwierdza, że pociąg numer 15437 kursuje codziennie oprócz sobót i to zawsze w pełnej relacji Warszawa Wola-Działdowo...

Karol Trammer
współpraca: Ksawery Zapaśnik

Z Biegiem Szyn **Niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu**

KONTAKT: Karol Trammer, ul. Raszyńska 15 m 15, 02-026 Warszawa, e-mail: z.biegiem.szyn@interia.pl, telefon: (0)691-500-248

Nakład: 150 egzemplarzy. Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski. Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian redakcyjnych. Artykuły publikowane w „Z Biegiem Szyn” mogą być cytowane oraz przedrukowywane pod warunkiem podania źródła i przestania jednego egzemplarza z przedrukowanym tekstem na adres redakcji.

Internet: www.zbs.kolej.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Sklep Parowozik, Stacja metra Świętokrzyska, lok. 1000i, **Tu przeczytasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej PLK S.A., ul. Targowa 74, **Jak otrzymać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 1,50 zł (Priorytet: 2,20 zł) w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać biletyn oraz o napisanie, od którego numeru mamy rozpocząć prenumeratę.