

Stara gwardia rządzi koleją • Dwóją na szynach

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

www.zbs.net.pl

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

LIPIEC – SIERPIEŃ 2011

Nr 4 (54)



**KRAJ CORAZ
WOLNIEJSZEJ
KOLEI**

**POLSKIE MIASTA I REGIONY
WCIAŻ ODDALAJĄ SIĘ OD SIEBIE**

► CYTAT NUMERU

„Niestety w województwie jest wielu polityków, którzy jakkolwiek zmianę wyprowadzającą koleje z epoki PRL widzą jako śmiertelne zagrożenie swojej pozycji i wpływów”

Grzegorz Kostrzewa-Zorbas, POLITOLOG, RADNY SEJMIKU WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO W KADENCJI 2006-2010, w swojej książce „Mazowsze 24”

► INDEKS

50 lat temu

wrocławskich zakładach Pafawag wyprodukowany został pierwszy elektryczny zespół trakcyjny serii EN57

Pociągi TLK znów z imionami

„Karkonosze”, „Jadwiga”, „Bryza”, „Pogoria”...
Już wkrótce wielki powrót nazw pociągów TLK?



• Kolejne przetasowania w strategii marketingowej PKP Intercity

Jak dowiedzieliśmy się nieoficjalnie, spółka PKP Intercity zamierza powrócić do powszechnego stosowania nazw pociągów kategorii Twoje Linie Kolejowe (TLK). Tym samym przewoźnik wycofuje się ze swojej decyzji z końca 2009 r., kiedy to, by stworzyć silną i jednolitą markę TLK, odebrano indywidualne imiona pociągów tej kategorii. Od tamtego czasu swoje nazwy otrzymało tylko kilka pociągów TLK przy okazji pojedynczych akcji promocyjnych: „Tour de Pologne”, „Orange Kino Letnie” czy „GoldSolution”.

Prawdopodobnie już w grudniu 2011 r. – wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2011/2012 – na polskie tory powrócą tradycyjne imiona pociągów, takie jak „Karkonosze” (nocne połączenie Warszawy z Jelenią Górą), „Kopernik” (poranny pociąg z Warszawy do Bydgoszczy) czy „Rybak”, przemierzający północną Polską trasą z Białegostoku przez Olsztyn, Elbląg, Trójmiasto, Słupsk, Koszalin do Szczecina.

Równocześnie pojawić ma się również wiele zupełnie nowych nazw pociągów: między innymi „Esperanto” (Warszawa – Białystok), „Łęcka” (Warszawa – Łódź), „Mierzeja” (Kraków – Hel), „Niemcewicz” (Warszawa – Biała Podlaska), „Smok Wawelski” (Warszawa – Kraków), „Waryński” (Warszawa – Łódź), „Wojażer” (Gdynia – Zakopane) czy „Zefir” (Kraków – Kołobrzeg).

Przeproszenie się PKP Intercity z nazwami pociągów TLK będzie kolejnym już przetasowaniem w strategii marketingowej spółki. 1 czerwca 2011 r. przywrócono bowiem kategorię pociągów Express, choć z końcem 2009 r. podjęto decyzję o jej wycofaniu. Wówczas przedstawiciele PKP Intercity zapowiadali, iż chcą uporządkować ofertę, oprą się tylko na dwóch kategoriach połączeń: komfortowych pociągach Express InterCity (EIC) oraz korzystniejszych cenowo TLK. Pograżoną w problemach taborowych spółkę PKP Intercity szybko jednak przygniósł niedobór wagonów o najwyższym standardzie – i dlatego zdecydowano się przywrócić pośrednią kategorię Express oferującą nieco mniej komfortowe warunki podróży niż w składach EIC (m.in. brak klimatyzacji czy przedziałów menadżerskich).

Koniec poczty na szynach

Logistyka

W nocy z 28 na 29 maja 2011 r. Polskę po raz ostatni przemierzył kolejowy ambulans pocztowy. Rezygnacja z przewozu przesyłek koleją to symptom większych zmian w logistyce Poczty Polskiej.

Ostatni planowy wagon do przewozu poczty kursował między Krakowem i Szczecinem – ambulans nr 930 włączany był do składu nocnego pociągu TLK relacji Przemysł – Szczecin. Od 2008 r. było to już jedyne na sieci kolejowej połączenie pocztowe. Tak Poczta Polska tłumaczy wycofanie ostatniego już ambulansu pocztowego: – *Oplaty za ten kurs i koszty utrzymania wagonów, które są własnością Poczty Polskiej, kilkakrotnie przewyższały cenę obsługi kursu samochodowego na tej trasie* – wyjaśnił dwutygodnikowi „Poczta Polska” Bogdan Lenkiewicz z pocztowej centrali. Ambulans nr 930 codziennie przewoził kilka-kilkanaście ton ładunku pocztowego.

Miniona dekada to schyłkowy okres przewozu poczty koleją. Jeszcze w 2003 r. ambulanse kursowały w kilkunastu relacjach (między innymi Poznań – Kraków, Katowice – Gdynia, Białystok – Gdynia czy Lublin – Wrocław), jednak z roku na rok kolejowe kursy pocztowe na kolejnych trasach zastępowane były kursami samochodowymi.

Gdy w listopadzie 2007 r. zniknął ambulans pocztowy relacji Wrocław – Lublin, Waclaw Hanc z Poczty Polskiej tak wyjaśniał „Kurierowi Lubelskiemu” trend rezygnacji z przewozu przesyłek koleją: – *Powodów jest kilka. Najważniejszy, to znacząca podwyżka cen przez PKP oraz likwidacja połączeń lokalnych i nocnych.*

Wycofanie ostatniego już z kolejowych kursów pocztowych to oznaka poważniejszych zmian w logistyce Poczty Polskiej. Sortownie przesyłek przenoszone są z centrów miast i dworców kolejowych na obrzeża aglomeracji – podstawowym warunkiem lokalizacyjnym stał się dogodny dojazd drogowy. W zeszłym roku otwarty został kolejny już pocztowy węzeł ekspedycyjno-rozdzielczy (WER) – tym razem w Rudnej Małej na Podkarpaciu. Węzeł zlokalizowany jest przy planowanym zjeździe z autostrady A4, blisko podrzeczowskiego portu lotniczego Jasionka. Przy zjeździe z autostrady A2 pod Poznaniem działa WER Komorniki. Blisko lotniska zlokalizowany jest warszawski WER. Jak informuje Poczta Polska, część przesyłek przemieszczana jest po Polsce drogą lotniczą.

Przez minionych kilkanaście lat, wraz z kolejowymi ambulansami pocztowymi, z wielu stacji zniknęły urzędy pocztowe – między innymi z dworców w Elku, Kluczborku, Krzyżu, Raclawicach Śląskich czy Wysokiej Kamieńskiej.

Rozbrat poczty i kolei wcale nie jest ogólnoeuropejskim trendem. Owszem, o ile w Niemczech z kursowania pociągów PostInterCity zrezygnowano już w latach 90., o tyle we Francji poczta nadal przewożona jest koleją – i to koleją dużych prędkości. Pocztowe pociągi TGV – w czasie nocnej przerwy w ruchu pasażerskim – przewożą przesyłki z prędkością 270 km/h. Francuski operator pocztowy La Poste wspólnie z koleją SNCF eksploatuje siedem składów, z których każdy przystosowany jest do przewozu 65 ton ładunku pocztowego.

Dalekobieżna przygoda Kolei Mazowieckich

Pociąg „Słoneczny” to laboratorium Kolei Mazowieckich badające warunki ekspansji na rynek połączeń dalekobieżnych



• Warszawa Centralna. Pociąg „Słoneczny” po przyjeździe z Trójmiasta

Tegoroczne lato to już siódmy sezon kursowania pociągu „Słoneczny”, który co wakacje łączy Warszawę z Trójmiastem. Kursujący od 2005 r. letni pociąg Kolei Mazowieckich na stałe wpisał się już w rynek dalekobieżnych połączeń pasażerskich.

Mało kto już pamięta, że początkowo pod nazwą „Słoneczny” miała kryć się wspólna wakacyjna oferta Kolei Mazowieckich oraz trójmiejskiej Szybkiej Kolei Miejskiej. Oferta ta miała polegać na tanim połączeniu Mazowsza i Wybrzeża... z przesiadką po drodze. Według planów stworzonych przez obydwu przewoźników przed wakacjami 2005 r., podróżni mieli pokonywać pociągiem Kolei Mazowieckich odcinek z Warszawy do Iławy, by stamtąd w dalszą drogę udać się skomunikowanym składem SKM do Gdyni. Okazało się jednak, że iławskie skomunikowanie wynosić ma godzinę, a co więcej, w trasie powrotnej z Trójmiasta do Warszawy dojść miałyby dodatkowa przesiadka w Malborku. Gdyby ofertę wprowadzono w takim właśnie kształcie, zapewne nie dotrwałyby ona do końca wakacji. Ostatecznie więc Koleje Mazowieckie zdecydowały się samodzielnie uruchomić letnie połączenie Mazowsza z Wybrzeżem – na całej trasie obsługiwane jednym pociągiem, bez konieczności przesiadania się.

W ten oto sposób – niejako przypadkiem – powstało atrakcyjne połączenie, które zrewolucjonizowało rynek połączeń kolejowych między stolicą i Trójmiastem. Atrakcyjny był czas przejazdu: w 2005 r. trasę z Warszawy Centralnej do Trójmiasta „Słoneczny” pokonywał w 4 godz. 45 min. – zaledwie 40 min. dłużej niż sztabardowy „Kaszub” spółki PKP Intercity. Atrakcyjna była również cena: w pierwszym sezonie podróz „Słonecznym” kosztowała na całej trasie 22,50 zł – ponad trzykrotnie taniej niż w pociągu ekspresowym.

Pociąg „Słoneczny” – z takimi cenami biletów i czasem jazdy – stał się wyrwą w monopolistycznym panowaniu spółki PKP Intercity na trasie Warszawa – Gdynia.

W pierwszym sezonie kursowania „Słonecznego” ówczesny prezes PKP Intercity Jacek Prześluga nazwał to połączenie nieuczciwą konkurencją, dodając, że Koleje Mazowieckie mogą sobie pozwolić na niskie ceny biletów, gdyż są przewoźnikiem korzystającym z dotacji samorządu województwa mazowieckiego.

W lecie 2006 r. spółka PKP Intercity – chcąc przyćmić konkurencyjne połączenie Kolei Mazowieckich – zaoferowała pulę tanich biletów na kursujący w podobnych godzinach do „Słonecznego” pociąg InterCity „Neptun”. O ile podróz „Słonecznym” w drugim sezonie kursowania kosztowała 25 zł, o tyle „Neptunem” – kupując bilet z dużym wyprzedzeniem – można było pojechać za jedyne 15 zł. PKP Intercity ofertę promocyjną nazwało „Bilet Bikini”, choć podobno rozważana była nazwa „Zaścienie Słońca”...

Działa wytoczone przez PKP Intercity na wakacyjną ofertę Kolei Mazowieckich stanowiły

preludium rozpoczętej w 2009 r. wojny Grupy PKP z tanimi połączeniami InterRegio spółki Przewozy Regionalne.

Rok 2009 był również ważnym momentem w historii „Słonecznego” – od tego sezonu połączenie to przestało być obsługiwane elektrycznymi zespołami trakcyjnymi EN57. Zostały one zastąpione nowoczesnymi klimatyzowanymi wagonami piętrowymi produkcji koncernu Bombardier.

Komfortowy tabor nie był jednak w stanie przesłonić nasilających się problemów wywołanych pracami modernizacyjnymi na linii Warszawa – Gdynia. W tym sezonie podróz „Słonecznym” z Warszawy do Gdańska zajmuje 6 godz. 36 min., co oznacza, że od wakacji 2005 r. czas przejazdu wydłużył się o prawie dwie godziny. Co więcej, w tym roku „Słoneczny” kursuje w skróconej relacji – zamiast docierać do samej Gdyni, dojeżdża wyłącznie do Gdańska Głównego, przez co nie oferuje bezpośredniego dojazdu do wszystkich części Trójmiasta, a także nie zapewnia skomunikowania z wyszającymi z Gdyni pociągami na Półwysep Helski.

Niedogodności czekające na pasażerów „Słonecznego” wcale nie skłoniły Kolei Mazowieckich do wycofania się z utartej taktyki corocznego skokowego podwyższania cen biletów na ten wakacyjny pociąg. Wręcz przeciwnie, od zeszłego roku przejazd „Słonecznym” z Warszawy do Trójmiasta zdrożał o 10 zł: z 35 zł do 45 zł. Poprzednio – z sezonu 2009 r. na sezon 2010 r. – skok ceny wyniósł 6 zł. Od wakacji 2005 r. – czyli pierwszego sezonu kursowania „Słonecznego” – ceny biletów wzrosły już o 100%.

Koleje Mazowieckie – traktując „Słonecznego” jako laboratorium działalności poza segmentem przewozów typowo regionalnych – wciąż myślą o ekspansji na rynek połączeń dalekobieżnych. W ostatnich latach przewinęło się już kilka koncepcji rozwoju oferty pociągów ponadregionalnych.

W 2007 r. Koleje Mazowieckie były zdecydowane uruchomić górski odpowiednik „Słonecznego”: pociąg „Halny” z Warszawy do Zakopanego przez Radom, Kielce, Kraków. W ostatniej chwili przewoźnik jednak wycofał się z tego pomysłu – oficjalnie z powodu problemów z przepustowością na remontowanym odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie.

Luźno rozważana była również koncepcja wakacyjnego pociągu z Warszawy na Mazury, obsługiwane autobusami szynowymi VT627 i VT628.

W 2008 r. dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do pisma Kolei Mazowieckich skierowanego do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. W piśmie tym wymienione były trasy dalekobieżne, których obsługą wstępnie zainteresowany jest mazowiecki przewoźnik – między innymi z Warszawy do Łodzi, Białegostoku, Lublina, Krakowa czy Kołobrzegu.

Jak dowiedzieliśmy się nieoficjalnie, Koleje Mazowieckie – po latach przemyśleń – znów poważnie myślą o mocniejszym wejściu w segment połączeń ponadregionalnych. Na razie w relacjach średniodystansowych, takich jak Warszawa – Lublin czy Warszawa – Olsztyn.

100%

O tyle od 2005 r. zdrożały bilety na pociąg „Słoneczny”. Jednocześnie wydłużył się czas przejazdu, a relacja pociągu została skrócona

Kraj coraz wolniejszej kolei

PKP Polskie Linie Kolejowe chwala się największymi od lat inwestycjami na torach. Tymczasem polskie miasta i regiony coraz bardziej oddalają się od siebie. Dystans z Przemyśla do Szczecina w ciągu pięciu lat zwiększył się o prawie trzy godziny!

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dotarł do zarysu rozkładu jazdy, który wchodzi w życie 11 grudnia 2011 r. Dokument ten przedstawia tzw. szkielet rozkładu stworzony przez przewoźników w oparciu o trasy wzorcowe, czyli dokładne wytyczne spółki PKP Polskie Linie Kolejowe odnośnie czasów przejazdu, jakie możliwe będą do osiągnięcia w ramach rozkładu jazdy 2011/2012.

Już wiadomo, że przełom 2011 i 2012 r. nie przyniesie zmiany negatywnego trendu – po raz kolejny pociągi, zamiast wreszcie przyspieszyć, znów zwolnią. I choć Centrum Realizacji Inwestycji spółki PKP Polskie Linie Kolejowe chwali się, że „od 2008 roku prowadzony jest największy od ponad 30 lat program inwestycyjny na kolei w Polsce”, to polska kolej wciąż nie jest w stanie uwolnić się od ujemnego bilansu prędkości. Łączna długość linii kolejowych, na których obniżana jest dopuszczalna prędkość, od kilkunastu lat rokrocznie przekracza łączną długość linii objętych podwyższeniami prędkości. Jak wynika z prognoz PKP PLK, z ujemnym bilansem prędkości polska kolej wjedzie również w rozkład jazdy 2011/2012.

Polskie miasta coraz dalej od siebie

Symbolem pogarszającej się prędkości polskich pociągów – a co za tym idzie wciąż wydłużających się czasów przejazdu – jest sunący przez całą Polskę pociąg TLK nr 38110 relacji Przemyśl Główny – Szczecin Główny. Wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2011/2012 czas jazdy tego pociągu wydłuży się o półtorej godziny (względem aktualnego rocznego rozkładu jazdy): z 14 godz. 23 min. do 15 godz. 53 min. Najdobitniej skale wciąż pogarszającego się stanu polskiej sieci kolejowej obrazuje fakt, iż jeszcze w ramach rozkładu jazdy 2006/2007 pokonanie relacji Przemyśl – Szczecin zajmowało 13 godz. 3 min. Jak więc widać, w ciągu pięciu lat Przemyśl ze Szczecinem oddaliły się od siebie o prawie trzy godziny!

Skutkiem wydłużających się czasów jazdy są coraz mniej atrakcyjne godziny odjazdów pociągów. Pięć lat temu poranny pociąg do Szczecina – docierający do celu około godz. 18.00 – wyruszał z Przemyśla o godz. 5.10. W aktualnym rozkładzie jazdy 2010/2011 pociąg TLK nr 38110 planowo odjeżdża z Przemyśla o godz. 3.35 nad ranem (w ramach kolejnych korekt rozkładu odjazd przesunięto na godz. 3.23). Od grudnia 2011 r. godzina jego wyjazdu zostanie przeniesiona na pełny środek nocy – ten „poranny” pociąg odjeżdżał będzie z Przemyśla Głównego o godz. 2.18!

Warszawa – Radom w ponad dwie godziny

Wciąż oddalają się od siebie Warszawa z Wrocławiem. Wejście w życie rozkładu jazdy 2011/2012 oznaczać będzie wydłużenie czasu jazdy między stolicami Mazowsza i Dolnego Śląska na wszystkich z czterech tras łączących te miasta! Na ciągu przez Łódź i Kalisz nowy rozkład jazdy przyniesie wydłużenie podróży o dodatkowe 10-17 min. (względem aktualnie obowiązującego rocznego rozkładu). Trasa

przez Częstochowę podróżować będziemy o 4-11 min. dłużej. Do przejazdu przez Poznań doliczyć będzie trzeba 5-12 min., a podróż przez Katowice wydłuży się o 14-20 min.

Półgodzinne wydłużenie czasu jazdy na linii Warszawa – Radom – Kielce – Kraków: czas jazdy z Warszawy Centralnej do Krakowa Głównego z obecnie przewidzianych w rocznym rozkładzie 4 godz. 57 min. wydłuży się do 5 godz. 32 min. Jednocześnie podróż między leżącymi na tej trasie dwoma największymi miastami województwa mazowieckiego przekroczy barierę dwóch godzin: zaplanowany na przyszły rozkład czas jazdy pociągów TLK z Warszawy Centralnej do Radomia wynosi 2 godz. 1 min. To około 20-minutowe

wydłużenie podróży – bowiem według obecnego rozkładu najszybszy z pociągów pokonuje tę relację w 1 godz. 40 min.

Bilans wiecznie ujemny

Bariera trzech godzin przekroczonej zostanie w relacji Wrocław Główny – Poznań Główny. Na przyszły rozkład jazdy założono, że pociągi TLK będą pokonywać tę trasę w 3 godz. 9 min., podczas gdy obecnie przejazd z Wrocławia do Poznania zajmuje od 2 godz. 43 min. do 2 godz. 59 min. W rozkładzie jazdy 1995/1996 czas jazdy z Wrocławia do Poznania wynosił od 1 godz. 55 min. do 2 godz. 5 min. dla pociągów pospiesznych i 1 godz. 43 min. dla pociągów ekspresowych.

Wprowadzenie rozkładu jazdy 2011/2012 oznaczać będzie pogorszenie czasów przejazdu Centralną Magistralą Kolejową łączącą Warszawę z południem kraju. W relacji Warszawa Centralna – Katowice założony został czas przejazdu 2 godz. 45 min. (dla najszybszych pociągów Express i ExpressInterCity) – w obecnym rozkładzie planowy czas przejazdu wynosi 2 godz. 35 min. Dla najszybszych pociągów w relacji Warszawa Centralna – Kraków Główny na przyszły rozkład założono czas przejazdu 2 godz. 50 min. (w obecnym rozkładzie rocznym planowy czas przejazdu wynosi 2 godz. 30 min.).

Wprowadzenie rozkładu jazdy 2011/2012 będzie skutkowało wydłużeniem czasów przejazdu także na innych trasach: między innymi Kraków – Katowice, Szczecin – Poznań, Białystok – Olsztyn, Poznań – Zielona Góra czy Wrocław – Zielona Góra.

Jak na razie nie ma co liczyć na to, że polska kolej przyspieszy. Najbliższe lata PKP Polskie Linie Kolejowe wciąż będą zamykać ujemnym bilansem prędkości. Przyznał to Zbigniew Szafranski, szef PKP PLK, w rozmowie z portalem internetowym wnp.pl: – *Poza ujętymi w planach inwestycyjnych liniami, gdzie poprawimy stan infrastruktury kolejowej – na pozostałych będzie się on nadal pogarszać i co najmniej do 2015 r. będziemy mieli ujemny bilans prędkości.*

Karol Trammer

820 km

Taką długość linii kolejowych obejmą obniżenia prędkości rozkładowych wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2011/2012

Źródło: PKP PLK

Stara gwardia rządzi koleją

Odwołanie Andrzeja Wacha miało być początkiem zmian na kolei. Ostatecznie zwyciężyło status quo



Andrzej Wach był prezesem PKP S.A. od września 2004 r. Przetrwał na tym stanowisku w przeróżnych układach politycznych – powołany został jeszcze w kadencji Sojuszu Lewicy Demokratycznej, następnie przetrwał rządy Prawa i Sprawiedliwości, by w końcu przez trzy i pół roku rządzić Grupą PKP w ramach obecnej koalicji Platformy Obywatelskiej oraz Polskiego Stronnictwa Ludowego. Ze stanowiska został odwołany 30 grudnia 2010 r. – w wyniku ruchów personalnych wywołanych chaosem związanym ze zmianą rozkładu jazdy.

– *Decyzje personalne powinny przynieść efekt bardzo szybki, jeśli chodzi o elementarne poprawienie sprawności kolei. Odwołanie szefa PKP to jest początek drogi* – mówił premier Donald Tusk w telewizji TVN24 3 stycznia 2011 r., dodając, że sytuację na kolei chce zmienić w sposób radykalny i z nowymi ludźmi.

Siła przyzwyczajenia

Padające z ust premiera słowa zapowiadające zmiany na kolei stanowiły impuls dla kadry dyrektorskiej Grupy PKP do zwarcia sztyku w walce o zachowanie kolejowego status quo. Skutecznie zadbano o to, by nominacje personalne po odwołaniu Andrzeja Wacha zapewniły wysokie stanowiska w Grupie PKP wieloletnim bliskim współpracownikom... Andrzeja Wacha.

Po dymisji Wacha do przejściowego pełnienia obowiązków szefa PKP S.A. wyznaczono Marię Wasiak, od ponad 10 lat pełniącą ważne funkcje w Grupie PKP. Wasiak nieprzerwanie od września 2004 r. – gdy wraz z Andrzejem Wachem została powołana do kierownictwa Grupy PKP – była członkiem zarządu PKP S.A. Wcześniej była dyrektorem biura prywatyzacji w centrali PKP oraz w latach 2000-2001 prezesem spółki PKP Przewozy Regionalne.

W czasie przejściowego pełnienia funkcji prezesa PKP S.A. przez Marię Wasiak trwały poszukiwania kandydatów na nowego szefa Grupy PKP – wśród ludzi spoza kolejowej starej gwardii. W końcu jednak, po aż pięciu miesiącach przedłużających się tymczasowych rządów Marii Wasiak, stanowisko prezesa PKP S.A. ostatecznie na stałe powierzono... Marii Wasiak.

Z Wasiak trudno wiązać nadzieje na zmiany – raczej prezentuje ona pasywny styl zarządzania koleją. W 2001 r., jeszcze jako prezes spółki PKP Przewozy Regionalne, swoimi słowami wprawiła w osłupienie uczestników sympozjum „Kolej – transport przyjazny”: – *Usiłujemy namówić samorządy do zaniechania przewozów na liniach, gdzie są mierne wyniki ekonomiczne. Ale samorządy są pod tym względem bardzo odporne, gdyż działa tam siła przyzwyczajenia.*

Prawa ręka Andrzeja Wacha

Podobnie potoczyły się poszukiwania nowego prezesa w PKP Intercity, rozpoczęte wraz z odejściem Grzegorza Mędy, który kierował spółką od kwietnia 2010 r. do lutego 2011 r.

Przez niespełna dwa miesiące przejściowych rządów Lucyny Krawczyk (na co dzień dyrektor finansowej PKP Intercity) próbowano znaleźć prezesa nieobciążonego bagażem PKP. Wśród kandydatów na nowego szefa PKP Intercity wymieniano Krzysztofa Sędzikowskiego, byłego wiceprezesa prywatnego przewoźnika towarowego CTL Logistics i założyciela Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych.

Ostatecznie również w PKP Intercity nie powiodła

się misja wpuszczenia na fotel prezesa człowieka spoza Grupy PKP. Z końcem marca szefem PKP Intercity mianowany został Janusz Malinowski. Jak można było przeczytać w „Dzienniku Gazecie Prawnej”, „Janusz Malinowski to szara eminencja PKP S.A., czyli kolejowej centrali. Od zawsze w cieniu, na drugim planie. Ostatnio był wiceszefem biura strategii, ale w kolejowej hierarchii pozycjonowano go znacznie wyżej. Wielu widziało w nim prawą rękę Andrzeja Wacha”.

Na personalnym zamieszaniu z przełomu 2010 i 2011 r. nie ucierpiał Zbigniew Szafranski, szef spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. I to mimo faktu, iż PKP PLK – odpowiadając za konstrukcję rozkładu jazdy oraz latami ciągnące się prace remontowe na torach – miały istotny udział w wywołaniu chaosu z końca 2010 r.

Pewny swojego fotela Szafranski to kolejny wieloletni bliski współpracownik Wacha. W 2000 r. Wach z Szafranskim razem przekształcali Dyрекcję Elektroenergetyki Kolejowej w spółkę PKP Energetyka, by następnie trafić do jej zarządu: Wach jako prezes, Szafranski jako członek zarządu ds. technicznych. We wrześniu 2004 r. Wach z Szafranskim – znów razem – przeszli do zarządu PKP S.A. Wach został prezesem, a Szafranski jego zastępcą ds. strategii (przypomnijmy, że w dokładnie tym samym czasie członkiem zarządu PKP S.A. została Maria Wasiak).

Prawdziwy biznes

Zwieńczeniem półrocznej walki o status quo miał być *come back* Andrzeja Wacha. 30 maja 2011 r. powiększony został zarząd spółki PKP Energetyka, by specjalnie dla Wacha stworzyć stanowisko piątego członka zarządu – odpowiedzialnego za strategię i rozwój.

– *Andrzej Wach całe życie pracował zawodowo na kolei. Nie poradził sobie z zadaniem, jakim było koordynowanie współpracy spółek kolejowych. Wrócił do spółki PKP Energetyka ponieważ jest energetykiem* – tak minister infrastruktury Cezary Grabarczyk tłumaczył swoje kontrowersyjne posunięcie personalne. Zawaliło się ono po tym, jak decyzję Grabarczyka o powrocie Wacha sam Donald Tusk nazwał niefortunnym pomysłem i przypomniał, że były prezes PKP S.A. to „jeden z odpowiedzialnych za bałagan na kolei”. W tej sytuacji Andrzej Wach – zanim na dobre zdomowił się w gabinecie – 7 czerwca został odwołany z zarządu PKP Energetyka. Wachowi pozostało rozesłanie do mediów oświadczenia o końcu pracy dla PKP: „Jestem przekonany, że wbrew przyklejonym mi etykietytom ‘odpowiedzialnego za chaos na kolei’, moje ponad 30-letnie doświadczenie zostanie docenione przez prawdziwy biznes”.

Choć powrót Andrzeja Wacha do Grupy PKP nie powiódł się, to walka o powstrzymanie radykalnych zmian na kolei została wygrana. Nadal to bliscy współpracownicy Wacha rządzą Grupą PKP. Po raz kolejny udało się zrealizować starą zasadę panującą na kolei: jeśli zmieniać wszystko, to tylko tak, by jak najwięcej zostało po starym.

Karol Trammer

Dwójka na szynach

Mamy najgorszą kolej w Unii Europejskiej - wynika z badań satysfakcji pasażerów przeprowadzonych na zlecenie Komisji Europejskiej

Kolejny druzgocący raport dla polskiej kolei. Najpierw – w lutym 2011 r. – Bank Światowy opublikował „Dokument dotyczący polityki transportowej”, a następnie – w czerwcu 2011 r. – zaprezentowane zostały wyniki przeprowadzonego przez Komisję Europejską badania opinii pasażerów kolei.

Liczący 180 stron lutowy raport Banku Światowego rozprawił się z panującą na polskiej kolei filozofią, wedle której najlepszym sposobem na cięcie kosztów miały być likwidacje połączeń. Eksperti Banku Światowego za pomocą wymiernych wskaźników wykazali, że zasadniczym skutkiem masowych cięć w ofercie przewozowej były nie oszczędności, lecz pogorszenie efektywności kolei – polski wskaźnik natężenia ruchu na jeden kilometr sieci kolejowej znajduje się znacznie poniżej europejskiej przeciętnej. Problem mało intensywnego ruchu pociągów ciągnie w dół wskaźniki wydajności pracowników oraz taboru. Polska kolej pod względem efektywności funkcjonowania znajduje się na końcu europejskiej stawki.

Kolejowy Eurobarometr

Równie słabo polska kolej wypada w oczach pasażerów. W czerwcu 2011 r. przedstawione zostały wyniki przeprowadzonego w marcu ogólnoeuropejskiego badania satysfakcji pasażerów kolei („Survey on passengers' satisfaction with rail services“). Badanie zostało przeprowadzone na zlecenie Dyrekcji Generalnej Transportu i Mobilności w Komisji Europejskiej w ramach realizowanego od 1973 r. projektu badawczego Eurobarometr, za pomocą którego Komisja Europejska zbiera wśród mieszkańców Unii Europejskiej opinie na różne tematy.

Tym razem zapytano 9,7 tys. mieszkańców 25 z 27 państw Unii o to, jak oceniają funkcjonowanie kolei w swoich krajach. W badaniu nie wzięli udziału mieszkańcy Cypru i Malty – te śródziemnomorskie wyspy nie posiadają bowiem sieci kolejowych. Do ankiety wytypowane zostały osoby, które w ciągu 12 miesięcy przed badaniem przynajmniej raz podróżowały pociągiem.

Europejczyków poproszono o ocenę kolei w swoich ojczyznach – ankietarzy pytali między innymi o ofertę przewozową, poczucie bezpieczeństwa, komfort i czystość czy punktualność. W przypadku większości zagadnień najgorszą opinię o kolei w swoim kraju mieli... Polacy.

Jedyna tak nisko oceniana kolej

Polska kolej wypadła najgorzej w aż 16 spośród 19 tematów ankiety. Co więcej, nie było ani jednego zagadnienia, w przypadku którego Polacy oceniliby swoją kolej na poziomie wyższym od uśrednionej oceny dla całej Unii Europejskiej. Nie ma drugiej tak nisko ocenianej kolei – w żadnym innym państwie nie wystąpiła sytuacja, aby miejscowa kolej w przypadku wszystkich zagadnień była oceniana zawsze poniżej poziomu przeciętnej unijnej noty.

Polska kolej stosunkowo najlepiej oceniana jest pod względem łatwości zakupu biletów – tu niezadowolone wyraziło 21% pytanych, a aż 76% zadeklarowało satysfakcję. Ten wynik nie uchronił jednak naszej kolei przed słabym 21. miejscem w tej kategorii. Przy ocenie innych zagadnień było już tylko gorzej.

23. miejsce polska kolej zajęła w kwestii satysfakcji podróżnych z dostępności drużyn konduktorskich. Jeszcze gorzej pod tym względem oceniona została kolej niemiecka. Słabe to jednak pocieszenie – bowiem za Odrą i Nysą Łużycką, dla obniżenia kosztów, wiele



• W całej Unii Europejskiej nie ma drugiej tak źle ocenianej kolei jak polska. Nasza kolej zajęła najniższe pozycje w większości analizowanych kategorii.

pociągów kursuje bez obsługi konduktorskiej i jedynym pracownikiem na pokładzie jest maszynista.

24. miejsce ankietowani pasażerowie przyznali Polsce w kwestii dostępności miejsc parkingowych przy dworcach kolejowych – pod tym względem mniej usatysfakcjonowani od Polaków są tylko Rumuni.

W pozostałych kilkunastu analizowanych kategoriach polska kolej zajęła wyłącznie ostatnie pozycje.

Słaba oferta, brud, brak informacji

Polscy pasażerowie bardzo nisko oceniają ofertę przewozową kolei. Spośród wszystkich mieszkańców Unii Europejskiej to Polacy są najmniej zadowoleni z częstotliwości kursowania pociągów (51% niezadowolonych), czasów podróży (53% niezadowolonych), punktualności kolei (52% niezadowolonych) oraz skomunikowania między pociągami (51% niezadowolonych). Jednocześnie połowa pytanych Polaków uważa, że problemem polskiej kolei jest za mała liczba miejsc w pociągach.

Według ankietowanych polskich pasażerów, negatywną cechą naszej kolei jest czystość, a raczej jej brak. Polska kolej zajęła ostatnie miejsce zarówno pod względem oceny czystości na stacjach (62% niezadowolonych), jak i w pociągach (50% niezadowolonych). Za najczystsze swoje stacje kolejowe oraz pociągi uważają Hiszpanie.

Około połowa Polaków jest niezadowolona z poziomu informacji na kolei. 46% pytanych ma problemy z uzyskaniem na stacjach informacji na temat rozkładów jazdy oraz układu peronów. 57% ankietowanych narzeka na dostęp do informacji podczas podróży, zwłaszcza w przypadku opóźnień.

Problemem polskiej kolei jest również niskie poczucie bezpieczeństwa osobistego wśród pasażerów – Polacy to najmniej zadowoleni pod tym względem mieszkańcy Unii Europejskiej. 43% ankietowanych pasażerów z Polski nie jest zadowolonych z poziomu bezpieczeństwa na stacjach kolejowych, niezadowolone z bezpieczeństwa osobistego w pociągach wyraziło 40% respondentów. Najbezpieczniej w pociągach i na stacjach kolejowych czują się Finowie.

Karol Trammer

Kolej odjedzie rowerem?

PKP Polskie Linie Kolejowe oraz niektóre samorządy chcą - wzorem Hiszpanii - demontować tory i śladem zawieszonych linii wytyczać trasy dla rowerów

Hiszpania to lider rozwoju kolei dużych prędkości – łączna długość sieci szybkich kolei przekroczyła już 2 tys. km. To europejski rekord. Ceną rozwoju hiszpańskiej kolei dużych prędkości jest jednak upadek istniejącej sieci kolejowej. Jednym z symptomów upadku jest przekształcanie kolejnych lokalnych i regionalnych linii kolejowych w tzw. „Vias Verdes”, czyli „zielone drogi”. Program „Vias Verdes” polega na demontowaniu linii kolejowych i tworzeniu na ich miejscu tras dla rowerzystów. Ścieżki rowerowe powstały już na ponad 70 nieczynnych hiszpańskich liniach kolejowych o łącznej długości 1,7 tys. km.

Druga Hiszpania?

Na program „Vias Verdes” z aprobatą spogląda Zbigniew Szafrąński, prezes spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Szafrąński na kwietniowym spotkaniu z samorządowcami z Pomorza – powołując się właśnie na „Vias Verdes” – przedstawił koncepcję, aby również w Polsce linie kolejowe, które „utraciły już swoją przydatność gospodarczą”, przekształcać w ścieżki rowerowe.

Są już pierwsze miejsca w Polsce, gdzie można przejechać się rowerem po dawnej linii kolejowej. Na Pomorzu Zachodnim trasa rowerowa biegnie po śladzie linii kolejowej z Polczyna-Zdroju do Złocienca. W czerwcu 2011 r. w powiecie puckim została otwarta 17-kilometrowa ścieżka rowerowa w śladzie dawnej linii kolejowej Swarzewo – Krokowa. Koszt jej budowy wyniósł 4 mln zł.

Trasy rowerowe śladem linii kolejowych chcą wytyczać także samorządy. Burmistrz lubuskiej Kargowej zdradził w regionalnych mediach, iż myśli o przekształceniu w ścieżkę rowerową linii kolejowej Wolsztyn – Kargowa – Sulechów.

Podobny pomysł mają wójtowie pomorskich gmin Borzytuchom, Kołczygłowy i Trzebielino, leżących wzdłuż zawieszonych linii Bytów – Korzybie. Władze tych podbytowych gmin wystąpiły już do PKP PLK z wnioskiem o likwidację linii kolejowej celem przekształcenia jej w drogę dla rowerów.

Rowerem nie po kolei

Władze województwa pomorskiego próbują jednak zapobiec powstaniu ścieżki rowerowej w śladzie linii Bytów – Korzybie. – *To działanie niezwykle krótkowzroczne. Już podjęliśmy pewne działania, aby zablokować tę inicjatywę. Nasza strategia rozwoju transportu nie przewiduje likwidacji kolejnych linii kolejowych, tylko ich reaktywację* – stwierdził Mieczysław Struk, marszałek województwa pomorskiego, w rozmowie z trójmiejską „Gazetą Wyborczą”. Jednocześnie powstanie ścieżki rowerowej na dawnej linii kolejowej Swarzewo – Krokowa pomorski marszałek otwarcie nazywa błędem. Wytyczenie



• Kolej po hiszpańsku. Ruina dworca przy zdemontowanej linii kolejowej Alcaraz - Alcaraz, której śladem wytyczono trasę rowerową. (fot. Via Verde Sierra de Alcaraz)

ścieżki rowerowej śladem torów kolejowych stanowi bowiem ostateczne przekreślenie szans na reaktywację ruchu pociągów. To powoduje, że do koncepcji wytyczania tras dla rowerów śladem linii kolejowych sceptycznie podchodzą nawet przedstawiciele organizacji rowerowych: – *Turystów równie dobrze można przyciągnąć budując drogi rowerowe w innych miejscach niż po byłych liniach kolejowych. Zwłaszcza, że drogi dla rowerów nie potrzebują tak „ciężkich” rozwiązań inżynierskich jak choćby wysokie nasypy* – mówi Sebastian Pawłowski z radomskiego Bractwa Rowerowego. – *Powinniśmy dążyć do przywrócenia kursowania pociągów na nieczynnych liniach, a nie ich likwidacji! To, że chwilowo nie jeżdżą po nich pociągi nie oznacza, że w przyszłości również też tak będzie. Mamy przecież w kraju przykłady zakończonych sukcesem rewitalizacji linii kolejowych.*

Drezyna, która ożywia

Pomysłem na zawieszonych liniach kolejowych może być przekształcanie ich w trasy turystyczne dla drezyn ręcznych i rowerowych – w Niemczech koleje drezynowe działają już na ponad 30 zawieszonych liniach kolejowych. Tym sposobem nieczynne linie są wykorzystywane do rozwoju turystyki, ale jednocześnie nie przekreśla się możliwości ewentualnego powrotu pociągów.

Pierwsze koleje drezynowe rozkręcają działalność również w Polsce. Między innymi na zawieszonych liniach z Grodziska Wielkopolskiego do Kościana. – *Odpowiednio rozreklamowana i wypromowana kolej drezynowa ma szansę stać się potężną atrakcją turystyczną. Co ciekawe, z tego rodzaju turystyki rzadziej korzystają miłośnicy kolei – częściej wycieczki szkolne, grupy znajomych, rodziny z dziećmi. Na naszej linii chcemy doprowadzić do ożywienia lokalnej społeczności i stworzyć markowy produkt turystyczny, którego osiłą będą drezyny* – mówi Mikołaj Rzanny z Grodzkiej Kolei Drezynowej. I dodaje, że kolej drezynowa pozwala na powstrzymanie procesu degradacji infrastruktury kolejowej. – *Opuszczone linie pozbawione ruchu bardzo szybko są dewastowane i rozkradane. Jakikolwiek ruch, nawet najmniejszy w postaci drezyn, pozwala uratować linie. W społeczności lokalnej zapisuje się przeświadczenie, że po szynach „coś” jeździ.*

Co więcej, jak dodaje Rzanny, środowiska drezynowe dbają o stan powierzonych linii: – *Prace jakie prowadzimy na naszej linii, to przede wszystkim wycinka roślinności oraz opryski chwastobójcze. W najbliższym czasie zamierzamy wymienić najbardziej uszkodzone podkłady drewniane. Pojawia się problem utrzymania przejazdów kolejowych. Ale przy odpowiednim wsparciu samorządu można sobie z tym problemem poradzić.*



• Niemieckim pomysłem na zawieszonych liniach kolejowych jest uruchamianie kolei drezynowych. (fot. Erlebnisbahn Ratzeburg)

Karol Trammer

• Stanowisko INSPRO w sprawie Strategii Rozwoju Transportu

Institut Spraw Obywatelskich (INSPRO), przekazał swoją opinię ws. Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) w ramach kończących się dziś konsultacji społecznych.

“To nie jest strategia, to kapitulacja przed ekspansją transportu samochodowego” – czytamy w opinii przesłanej do Ministerstwa Infrastruktury.

Dokument szacuje, że transport drogowy towarów do 2030 r. wzrośnie aż o 82%, a kolejowy o 42% (tzw. wariant maksymalny), co będzie przekładać się na wzrost udziału transportu samochodowego z 57,8% do 61,7% i spadek udziału kolei z 10,9% o 9,4%.

Jeżeli chodzi o przewozy intermodalne (promowane przez INSPRO kampanią “Tiry na tory”), Strategia zakłada wzrost ilości terminali intermodalnych z 19 do 30. “Nie jest to właściwy wskaźnik, bowiem nie ilość terminali chodzi, ale ilość towarów przewożonych w ten sposób/udział tej metody transportu w przewozach.” – czytamy w stanowisku.

Dokument ten ignoruje zasadę zrównoważonego rozwoju, zapisaną w art. 5. Konstytucji. Planuje znaczący wzrost zanieczyszczeń z transportu, w tym dwutlenku węgla o 29%, a podtlenku azotu ponaddwukrotnie. “Biorąc pod uwagę międzynarodowe zobowiązania Polski dot. redukcji emisji zakładanie znaczącego wzrostu poziomu emisji z transportu będzie wymuszało przejście większego ciężaru redukcji emisji przez inne gałęzie gospodarki” – twierdzi INSPRO.

Institut wezwał do rozpoczęcia prac nad Strategią od nowa. Strategia taka powinna zawierać:

- drogę do spadku ilości tonokilometrów realizowanych w transporcie drogowym i przejścia ich zadań przez bardziej przyjazne ludziom i środowisku środki transportu;
- drogę do spadku emisji zanieczyszczeń z transportu;
- sposób wcielenia zasady internalizacji kosztów zewnętrznych w polskiej polityce transportowej (według unijnej “Białej księgi”, zasada powinna być w pełni wdrożona w 2020 roku).

“Aby dokument rzeczywiście można było nazwać strategią, powinien zawierać cele związane z zarządzaniem mobilnością – zarówno kształtowaniem w sposób pożądaną podziału zadań przewozowych pomiędzy poszczególne środki transportu, jak i transportochłonnością gospodarki w ogóle (którą można sterować np. polityką zagospodarowania przestrzennego)” – czytamy w stanowisku INSPRO.

Institut odniósł się również do kwestii transportu osób: “W transporcie pasażerów zakłada się również spadek udziału autobusów, tramwajów oraz ruchu pieszego, znaczącą ekspansję indywidualnego transportu samochodowego, a także motocykli i skuterów. Udział tych ostatnich w transporcie ma wyprzedzić rowery. Nie jest to zrozumiałe, zważywszy, że obecnie obserwujemy duży wzrost popularności rowerów w miastach, któremu towarzyszą deklaracje wzrostu udziału podróży rowerowych w niektórych dużych miastach (do 15% w 2020 r. w Gdańsku, Łodzi, Krakowie i Wrocławiu; co oznacza wzrost od pięciu do dziesięciu razy). Nie jest zrozumiałe, dlaczego wśród licznych analiz eksperckich zamówionych w toku prac nad strategią nie ma żadnego szacującego potencjał ruchu rowerowego w Polsce ani też dotyczącego sposobów zatrzymania spadku udziału przemieszczeń pieszych.”

Źródło:

Institut Spraw Obywatelskich (INSPRO)

FULARZ • pozdrowienia z wolnego rynku



O braku instytucji

Problemem polskich środowisk działających na rzecz zrównoważonego środowiskowo transportu jest to że nie dbają one o lobbing, choćby o samo dotarcie do decydentów. Dziennikarze z którymi koresponduję, zauważają, że profesjonalny lobbing stosują jedynie PKP, zaś reszta organizacji nie tworzy żadnego mówiącego donośnym głosem środowiska. I wcale nie trzeba być liczną organizacją, by osiągnąć swoje cele. Czasem warto choćby tylko spróbować.

Współcześni ekonomiści, analizując sektor mediów, mówią o *attention economics*, ekonomice przyciągania uwagi. Dawne dogmaty ekonomiczne zostały przyćmione przez nowe odkrycia na polu nauk o ekonomice informacji, o podejmowaniu decyzji w warunkach niepewności. Środowiska postulujące na rzecz reform i zmian na rynku kolejowym są nieskuteczne także dlatego, że nie mają nowoczesnych mediów, nie tworzą miejsc debaty. I wystarczy nawet kampania na Facebooku.

Mija i kończy się czas dominacji mediów papierowych. Ale jednocześnie dawni reformatorzy z mojego pokolenia działają w takich właśnie mediach. Artykuły które publikują są albo niedostępne w sieci Internet, albo są trudne do znalezienia. Portale internetowe, jakie często wydają, nie są sieciowymi miejscami dyskusji, najczęściej nie można nawet skomentować publikowanych w nich artykułów. Istnieje co prawda czasopismo „Rynek Kolejowy”, ale w mojej opinii nie skupia ono zwolenników modernizacji, zmian.

Otoczka instytucjonalna polskiego sektora kolejowego wygląda dość źle. Słuchając współczesnych teorii ekonomicznych dotyczących znaczenia instytucji należy wręcz podkreślać, że to od jakości i struktury tych instytucji zależy działanie rynku. Działam w szeregu mediów o charakterze społeczno-gospodarczym, i brak jest dziedzin w których otoczka instytucjonalna byłaby tak słaba jak w dziedzinie kolei. Brak jest nawet sieci bloggerów zajmujących się tą tematyką, czy portali agregujących posty, wpisy takich autorów.

Adam Fularz

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM • wybór: Olga Kapela i Marcin Rudziński

„...pociąg jest ruchomym targowiskiem, któremu nie sposób się oprzeć, bazarem na kółkach, który porusza się w doskonałej niezależności od krajobrazu i w miarę nabierania prędkości poprawia ci nastrój. Potrafi ukoić nawet w najokropniejszych okolicznościach – w przeciwieństwie do samolotu, w którym przerażony człowiek poci się z niepokojem, do autobusu, w którym mdli go od spalin, i samochodu, w którym cierpi katusze z powodu ciasnoty i paraliżu. Jeżeli pociąg jest duży i wygodny, nie musisz myśleć o celu podróży – wystarczy miejsce w kącie przedziału, by stać się jednym z tych, którzy nie ustają w ruchu, suną po torach i nigdy nie docierają do celu; nawet nie czują, że powinni – jak ten szczęśliwy Włoch, który przeszedł na emeryturę i dzięki darmowym biletom w ogóle nie wysiadał z pociągu.”

Paul Theroux*, „Wielki bazar kolejowy. Pociągiem przez Azję. [Orient Express]”

* ur. 1941. pisarz i podróżnik, swoje relacje z podróży pociągami opisał między innymi w dwu tomach „Bazaru kolejowego...” [1 tom 1975; 2 tom 2008]

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

KONTAKT: Karol Trammer, ul. Raszynska 15/15, 02-026 Warszawa, **e-mail:** z.biegiem.szyn@interia.pl, **telefon:** 691-500-248

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Adam Fularz (felieton), Tomasz Gajewski.

Nakład: 180 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian redakcyjnych. Artykuły publikowane w „Z Biegiem Szyn” mogą być cytowane oraz przedrukowywane – pod warunkiem podania źródła i przesłania jednego egzemplarza z przedrukowanym tekstem na adres redakcji.

Internet: www.zbs.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Parowozik – stacja metra Świętokrzyska, lok. 1000i. **Jak otrzymać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 1,90 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.