

# Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

## MODERNIZACJA MODERNIZACJI

Modernizacja magistrali E-20  
rozpoczęła się ponad 20 lat temu.  
I końca nie widać



MODERNIZACJE

# Kwadrans za 5 miliardów

Prace modernizacyjne na odcinku  
Warszawa - Skierniewice powinny  
być już dawno zakończone

Ze względu na prace modernizacyjne prowadzone na odcinku Warszawa – Skierniewice i związane z nimi wyłączenia torów, część pociągów odwołano, a pozostałe kursują według zmienionych rozkładów, dodatkowo doznając nieprzewidzianych opóźnień. Efektem prac ma być podniesienie prędkości pociągów do 160 km/h. – *Nadrabiamy stracone lata, kiedy w ogóle nie było remontów. Do 2015 r. ja muszę zakończyć remonty, których nie robiono wcześniej. Będzie bardzo wiele utrudnień. Przykro mi, będzie to bolało, ale zobaczycie, że w 2015 r. będzie się jeździło szybciej i lepiej* – tłumaczył radiu RMF FM minister transportu Sławomir Nowak.

Tyle że obecnie realizowane prace modernizacyjne powinny być już dawno zakończone. Gdy bowiem w maju 2010 r. PKP Polskie Linie Kolejowe podpisywały umowę z wykonawcą modernizacji (konsorcjum spółek Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury, PKP Energetyka i Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe), termin zakończenia robót między Warszawą i Skierniewicami ustalono na koniec maja 2012 r. W listopadzie 2011 r. spółka PKP PLK podpisała z wykonawcami aneks przesuwający termin finalizacji prac na listopad 2013 r. Dziś już wiadomo, że sam okres opóźnienia w pracach będzie dłuższy niż pierwotnie zakładany całkowity czas realizacji inwestycji na odcinku Warszawa – Skierniewice. Obecnie przewidywany termin zakończenia robót to trzeci kwartał 2015 r.

Na opóźnienie wpłynęły głównie problemy z uzyskaniem przez PKP PLK decyzji środowiskowych oraz upadłość Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury, będącego liderem konsorcjum wykonującego prace. W wyniku upadłości na 10 miesięcy – od września 2012 r. do czerwca 2013 r. – wszystkie prace zostały wstrzymane. Wznowiono je dopiero po przejściu funkcji lidera przez Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe. Dodajmy, że podczas przerwy w pracach pociągi kursowały według specjalnego rozkładu jazdy uwzględniającego realizację robót, które wcale się nie odbywały.

Przeciągające się prace na odcinku Warszawa – Skierniewice to element modernizacji ciągu między Warszawą i Łodzią, która rozpoczęła się w 2006 r. Wówczas zapowiadano, że efektem inwestycji ma być skrócenie czasu jazdy pociągów z Warszawy do Łodzi do 65 min. Jeszcze we wrześniu 2012 r. potwierdził to wiceminister transportu Andrzej Massel, pisząc w odpowiedzi na interpelację łódzkiego posła Dariusza Jońskiego: „Cel inwestycji polegający na skróceniu czasu przejazdu pomiędzy Łodzią a Warszawą do 65 min. w przypadku pociągów bez postojów na stacjach pośrednich zostanie osiągnięty po wykonaniu pełnego przewidzianego zakresu modernizacji”.

Wraz z wydłużającymi się pracami wydłuża się planowany czas przejazdu, jaki ma być osiągnięty w efekcie modernizacji. Z aktualnych zapowiedzi spółki PKP PLK dowiadujemy się, iż „najszybsze pociągi dystans z nowego dworca Łódź Fabryczna do stacji Warszawa Centralna pokonają w 70 min.” (czasem jest nawet mowa o „około 70 min.”).

Szacowany obecnie już na 1 godz. 10 min. czas jazdy – który najszybsze pociągi mają osiągać po zakończeniu co najmniej dziewięcioletniej modernizacji wartej prawie 5 mld zł – niebezpiecznie zbliża się do czasu jazdy z 1990 r., kiedy to najszybsze pociągi pospieszne „Syrena” i „Telimena” odcinek z Warszawy Centralnej do Łodzi Fabrycznej pokonywały w 1 godz. 25 min.

MODERNIZACJE

# Kolej śpieszy się powoli

Na linii Warszawa – Białystok nie uda przebić się przedwojennego czasu jazdy

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe ujawniła czasy przejazdu, jakie mają być osiągnięte na głównych trasach w grudniu 2015 r., a więc na zwieńczenie realizacji „Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015”. Mimo wynoszącej około 40 mld zł łącznej wartości projektów inwestycyjnych ujętych w programie, wciąż na istotnych odcinkach sieci kolejowej nie uda się pobić czasów jazdy sprzed kilkunastu lat.

W grudniu 2015 r. linię z Poznania do Wrocławia najszybszy pociąg ma pokonać w 1 godz. 40 min. Dokładnie tyle samo przejechanie tej trasy zajmowało pociągiem ekspresowym „Piast” i „Pomorzanin” w rozkładzie jazdy 2000/2001.

2 godz. 5 min. zajmować ma najszybszym pociągiem pokonanie relacji z Warszawy Centralnej do Lublina. 5 min. szybciej jechał pociąg InterCity „Bystrzyca”, który w rozkładzie jazdy 1997/1998 z Warszawy do Lublina docierał w równo dwie godziny.

Wciąż niepokonany pozostanie również czas jazdy z Warszawy Centralnej do Białegostoku z rozkładu jazdy 1994/1995, w ramach którego pociąg pospieszny „Balti” pokonywał tę relację w 2 godz. 4 min. Dokładnie tyle samo potrzebowały na pokonanie trasy z Warszawy do Białegostoku ekspresowe pociągi motorowe w... 1939 r. Tymczasem pod koniec 2015 r., po zakończeniu pierwszego etapu modernizacji linii Warszawa – Białystok, najszybsze pociągi mają przejeżdżać tę trasę w 2 godz. 10 min.

INFORMACJA PASAŻERSKA

# Megafony poza systemem

Trzech warszawskich dworców nie obejmie ruszający od grudnia jednolity system informacji dla pasażerów

„PKP Polskie Linie Kolejowe przygotowują się do pełnego przejścia udzielania informacji pasażerom na wszystkich stacjach, przystankach i dworcach w Polsce” – czytamy na stronie internetowej spółki PKP PLK. – „Po wprowadzeniu zmian, podróżni w każdym zakątku Polski otrzymają jednolite, czytelne i udzielane według tego samego standardu informacje na temat odjeżdżających pociągów”.

Obecnie za wygłaszanie zapowiedzi pociągów oraz podawanie informacji na wyświetlaczach na polskiej sieci kolejowej na różnych stacjach i przystankach odpowiadają różne spółki kolejowe. Skupienie odpowiedzialności za systemy informacji pasażerskiej w jednych rękach ma nastąpić od 15 grudnia 2013 r.

Dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” dowiedział się jednak, że po tej dacie nadal będą istniały „zakątki Polski”, gdzie informacją pasażerską nadal nie będzie zajmować się spółka PKP Polskie Linie Kolejowe. Te zakątki to trzy kluczowe warszawskie dworce: Warszawa Centralna, Warszawa Śródmieście i Warszawa Wileńska. Nasze informacje potwierdził Mirosław Siemienieć, rzecznik prasowy PKP PLK: – *Za informację pasażerską na dworcach Warszawa Śródmieście, Warszawa Centralna i Warszawa Wileńska odpowiada spółka PKP S.A. W tych lokalizacjach utrzymany będzie obecny stan. Na sieci zarządzanej przez PKP PLK obecnie tylko wymienione lokalizacje nie będą przejmowane w zakresie informacji pasażerskiej.*

Zeby było ciekawiej, choć Warszawa Śródmieście jest jednym z dworców, gdzie za zapowiedzi i podawanie informacji na wyświetlaczach odpowiada PKP S.A., to obecnie zajmują się tym pracownicy Kolei Mazowieckich. – *Koleje Mazowieckie zwróciły się do dyrektora zarządzającego ds. nieruchomości w PKP S.A. W swoim wystąpieniu prosiliśmy o podanie terminu i sposobu przejścia systemu informacji dla podróżnych na stacji Warszawa Śródmieście* – powiedziała Donata Nowakowska, rzecznik prasowy Kolei Mazowieckich, a Aleksandra Dąbek z centrali PKP S.A. poinformowała nas o „intensywnych rozmowach na temat obsługi systemów informacji pasażerskiej na trzech warszawskich dworcach”.

## ZARZĄDZANIE RUCHEM

## Wiecznie żywy problem zdublowanych pociągów

PKP Polskie Linie Kolejowe wciąż konstruują rozkłady zakładające przejazd dwóch różnych pociągów dokładnie tym samym torem w dokładnie tych samych godzinach



• Zgodnie z rozkładem jazdy, o godz. 12.40 z tego samego toru na przystanku Warszawa Śródmieście powinny jeździć dwa różne pociągi.

Urząd Transportu Kolejowego potwierdził ujawnione przez dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn” informacje o tym, że Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym spółki PKP Polskie Linie Kolejowe konstruuje rozkłady jazdy w sposób przewidujący kursowanie dwóch różnych pociągów po dokładnie tym samym torze i w dokładnie tych samych godzinach. W praktyce oznacza to prowadzenie ruchu pociągów „na wariackich papierach”: jeden z kolidujących pociągów kursuje zgodnie z rozkładem, a drugi wypuszczany jest na trasę po kilku minutach, w miarę wolnego miejsca na torach, jako opóźniony.

Prezes UTK Krzysztof Dyl w decyzji z 2 września 2013 r. stwierdził, iż spółka PKP PLK poprzez wprowadzenie do rozkładu jazdy pokrywających się tras pociągów naruszyła przepisy bezpieczeństwa transportu kolejowego. „Niespójne założenia rozkładu jazdy mogły stać się przyczynkiem do popełnienia błędów przez pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu pociągów” – czytamy na stronie internetowej urzędu. Prezes UTK nakazał spółce PKP PLK wprowadzenie zabezpieczeń, które wykluczą zatwierdzanie oraz wdrażanie rozkładów jazdy mających takie same parametry drogi i czasu dla dwóch różnych pociągów. Urząd Transportu Kolejowego zażądał usunięcia nieprawidłowości do 20 października 2013 r.

Tego dnia weszła w życie kolejna edycja rozkładu jazdy 2012/2013 – jednak wcale nie jest ona wolna od problemu nakładających się tras pociągów. A to oznacza, że Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK nie wprowadziło systemowych zabezpieczeń w terminie wskazanym przez UTK.

W efekcie od 20 października 2013 r. w soboty, niedziele i święta pociągi Kolei Mazowieckich nr 11248 relacji Skierniewice – Warszawa Wschodnia oraz nr 561 relacji Warszawa Zachodnia – Pilawa według rozkładu mają poruszać się w tych samych godzinach tym samym torem między Warszawą Zachodnią (odjazd o godz. 12.33) a Warszawą Wschodnią (przyjazd o godz. 12.48).

Kolejny taki przypadek dotyczy pociągów Kolei Mazowieckich nr 9206 relacji Skierniewice – Warszawa Wschodnia i nr 40830 relacji Sochaczew – Mińsk Mazowiecki, które zgodnie z rozkładem obowiązującym w dni robocze od 2 do 13 grudnia 2013 r. mają jednocześnie pokonywać odcinek Warszawa Włochy (odjazd o godz. 7.50) – Warszawa Wschodnia (przyjazd o godz. 8.09).

## KOLEJ DUŻYCH PRĘDKOŚCI

## Porozumienie samotnych wysp

Wkrótce zawarte zostanie partnerstwo między organizacjami sprzeciwiającymi się budowie kolei dużych prędkości

Zawijuje się ponadregionalna koalicja przeciwników budowy kolei dużych prędkości. Siły łączą społeczności lokalne z różnych regionów, które sprzeciwiają się przecięciu swoich małych ojczyzn linią polskiego TGV, która ma bieć z Warszawy przez Łódź do Poznania i Wrocławia.

Obecnie końca dobiegają prace nad treścią porozumienia o współpracy, które jeszcze w listopadzie ma zostać zawarte między organizacjami społecznymi działającymi w różnych gminach, które znalazły się na planowanym przebiegu kolei dużych prędkości. Projekt porozumienia, do którego dotarł dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, zakłada dążenie do odstąpienia od realizacji inwestycji. – *Na samym początku chcieliśmy rozmawiać na temat zmiany przebiegu linii. Szybko jednak przekonaliśmy się, że uchronienie jednej wsi będzie skutkowało przecięciem sąsiedniej* – mówi Anna Ludwin-Właszczyk z działającego w gminie Błonie stowarzyszenia „Aktywni dla regionu”. – *W naszej gminie na zaplanowanej linii przebiegu znalazło się prawie 60 budynków, gospodarstwa rolne i kilka dróg. Gdy chcieliśmy rozmawiać o innych wariantach, ignorowano nas albo próbowano zasztyflakować jako samotną wyspę blokującą postęp cywilizacyjny.*

Okazało się jednak, że „samotnych wysp” jest więcej – stowarzyszenie z gminy Błonie to obecnie jedna z organizacji zaangażowanych w tworzenie ponadregionalnej koalicji przeciwko budowie kolei dużych prędkości. Formułę współpracy dopracowywano na spotkaniach, które odbywały się we wrześniu i październiku w Nieborowie. W spotkaniach uczestniczyli przedstawiciele stowarzyszeń i komitetów z gmin Ożarów Mazowiecki, Błonie, Nieborów, Łyszkowice, Lutomiernik, Pabianice, Wodzierady i Mikstat, a więc z terenu trzech województw: mazowieckiego, łódzkiego oraz wielkopolskiego. Aktualnie rozpiętość geograficzna zawiązującego się partnerstwa wynosi 200 km. Taka jest odległość z Duchnic w gminie Ożarów Mazowiecki do wielkopolskiego Mikstatu – w tych miejscowościach swoje siedziby mają najbardziej oddalone organizacje pracujące nad porozumieniem o współpracy partnerskiej. – *Nasza współpraca z inicjatywami z innych części kraju rozwija się, równocześnie jednak ciągle jesteśmy na etapie poszukiwania kolejnych organizacji, które na razie działają tylko w wymiarze lokalnym i nawet jeszcze nie mają świadomości, że rodzi się szersze partnerstwo* – wyjaśnia Katarzyna Fereniec-Obszańska, sekretarz zarządu Stowarzyszenia Ochrony i Rozwoju Ziemi Nieborowskiej. – *Wciąż także trafiamy na osoby, których dotychczas nikt jeszcze nie poinformował o tym, że kolej dużych prędkości ma przebiec niedaleko ich domów. Dopiero sygnał od nas pobudza ich do organizowania się.*

W ramach partnerstwa organizacje planują wymieniać się informacjami i doświadczeniami, prowadzić wspólne kampanie oraz razem występować do organów administracji publicznej.

Czy jednak, w związku z ogłoszonym w grudniu 2011 r. przez ministra transportu Sławomira Nowaka „zamrożeniem” prac nad koleją dużych prędkości, nie jest za wcześnie na sprzeciwi? – *Dla ludzi mieszkających w strefie zagrożenia zawieszenie projektu oznacza, że nadal mogą budować domy, by następnie prędzej czy później musieć je zburzyć. To rozciągnięty w czasie stały stres wywołany faktem, że nie wiemy jak będzie wyglądać nasze życie* – mówi Beata Ularowska z Międzygminnego Społecznego Komitetu Ochrony Środowiska, działającego w kilku miejscowościach położonych na zachód od Łodzi. – *Inna sprawa, że my nie otrzymaliśmy żadnych informacji, które potwierdzałyby, że plany zostały zamrożone. Wręcz przeciwnie, z jednego z pism od marszałka województwa łódzkiego wynika, że wkrótce mają się rozpocząć prace nad szczegółowym przebiegiem kolei dużych prędkości oraz oceną jej oddziaływania na środowisko.*

# Modernizacja modernizacji

Prace modernizacyjne na magistrali kolejowej E-20 rozpoczęły się ponad 20 lat temu. I końca nie widać

Magistrala E-20 to międzynarodowy korytarz transportowy łączący Moskwę z Berlinem. Liczący 690 km polski odcinek magistrali wschód-zachód – biegnący od mostu na Bugu w Terespolu do mostu na Odrze w Ślubicach – podlega niekończącej się modernizacji.

## Marzenia o 160 km/h

Celem trwających od 1991 r. prac modernizacyjnych na linii E-20 niezmiennie jest wprowadzenie dla składów pasażerskich prędkości maksymalnej 160 km/h.

Choć od „wbicia pierwszej łopaty” w ramach modernizacji ciągu E-20 mijają już 22 lata, to na dziesiątkach kilometrów tej magistrali o prędkości 160 km/h możemy jedynie pomarzyć.

zostać tak istotne stacje jak Łowicz Główny, Kutno i Konin. Pomijanie dużych stacji to jeden z dotychczasowych standardów modernizacji ciągu E-20.

## Unowocześnienie na gorsze

Przewrotnie można jednak stwierdzić, że właściwie całkiem nieźle się stało, że stacje te jak na razie nie zostały unowocześnione. Znakiem rozpoznawczym modernizacji linii E-20 są bowiem ewidentne błędy popełniane podczas kolejnych etapów inwestycji. Mowa między innymi o masowym przekształcaniu stacji w przystanki osobowe lub posterunki bocznicowe, co oznacza zmniejszenie liczby punktów, na których pociągi mogą się wyprzedzać. Jest to tym bardziej istotne, że na magistrali E-20 kursują pociągi wielu

stacje Dębe Wielkie (kierunek wschodni) i Płochocin (kierunek zachodni). Na wylocie z Poznania na wschód zdegradowane zostały stacje Paczkowo, Gułtowy oraz Nekla.

Błędy nie tylko wiązały się z degradacją stacji, ale również z przebudową układu torowego. Wskutek modernizacji stacji Warszawa Rembertów powstało typowe wąskie gardło – ruch wszystkich pociągów aglomeracyjnych, regionalnych, dalekobieżnych i towarowych wyruszających ze stacji w kierunku wschodnim skupia się na jednej parze rozjazdów. Co więcej, około 80% przejazdów po tych rozjazdach odbywa się po kierunku zwrótnym, co wymusza ograniczenie prędkości do 40 km/h.

## Wieczna modernizacja

Po tych wszystkich błędach – nierzadko powielanych podczas kolejnych etapów prac – trudno się dziwić, że przewoźnicy kolejowi wskazują zmodernizowane fragmenty ciągu E-20 wśród tych odcinków polskiej sieci kolejowej, na których występują największe problemy w prowadzeniu ruchu.

W raporcie „Wąskie gardła na polskiej sieci kolejowej” Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych z maja 2012 r. znalazły się takie oto słowa na temat odcinka magistrali E-20 Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki: „Podczas modernizacji linii kilka lat temu popełnionych zostało kilka bardzo poważnych błędów, które obecnie mszczą się drastycznym zaniżeniem przepustowości i możliwości linii”.

Skutki modernizacji ciągu E-20 są takie, że niektóre jego fragmenty po raz kolejny mają zostać objęte... modernizacjami.

W „Dokumencie implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r.” Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej umieściło dwa projekty dotyczące magistrali E-20.

Pierwszy – „Poprawa przepustowości linii kolejowej E-20 na odcinku Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki” – którego koszt szacowany jest na 700 mln zł objąć ma zmodernizowany już wylot z Warszawy na wschód. Szacowane koszty drugiego z projektów – „Poprawa przepustowości linii kolejowej E-20 na odcinku Warszawa – Kutno” – wynoszą 2,4 mld zł. Projekt ten objąć ma nie tylko odcinki już zmodernizowane, ale również te, których modernizacja aktualnie jest przygotowywana w ramach innego zadania.

O projekcie poprawy przepustowości odcinka Warszawa – Kutno mówi Mikołaj Karpiński, rzecznik prasowy resortu transportu: – *Studium wykonalności dla projektu zostanie przygotowane w 2016 r. Zadaniem tego opracowania będzie analiza istniejącego stanu technicznego i ruchu na przedmiotowej linii oraz wyselekcjonowanie najważniejszego rozwiązania.*

W przypadku obydwu projektów poprawy przepustowości w grę wchodzi takie rozwiązanie jak budowa dodatkowych torów czy korekta systemów sterowania ruchem. Przetargi na roboty budowlane mają zostać ogłoszone w 2017 r. Zakończenie prac zaplanowano na 2020 r.

Karol Trammer



• Zmodernizowany odcinek magistrali E-20 w okolicach stacji Warszawa Rembertów. W nadchodzących latach ma rozpocząć się kolejna modernizacja tego odcinka.

Z jednej strony stan techniczny na części zmodernizowanych już odcinków magistrali E-20 – następnie jednak pozbawionych bieżącego utrzymania – na tyle się pogorszył, że konieczne stało się wprowadzenie ograniczeń prędkości.

Z drugiej strony w czasie prac modernizacyjnych – realizowanych przez minione dwie dekady – pominięto istotne fragmenty magistrali. W związku z tym obecnie – w 22. roku modernizacji – dopiero na etapie przygotowania znajduje się projekt „Modernizacja linii kolejowej E-20 na odcinku Warszawa – Poznań. Pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz”, który objąć ma fragmenty, o których „zapomniano” w czasie zrealizowanych już prac modernizacyjnych. W ramach „pozostałych robót” zmodernizowane mają

kategorii (ekspresowe, pospieszne, osobowe i towarowe), które osiągną zróżnicowane prędkości.

Wskutek prac modernizacyjnych na magistrali E-20 powstały nawet około 20-kilometrowe szlaki, na których nie istnieje żadna możliwość wyprzedzania się składów czy zmiany toru (np. w obliczu problemów technicznych). Przykładowo na odcinku między Słupcą a Wrześnią w przystanki osobowe przekształcono trzy kolejne stacje: Wólka, Otoczna i Gutowo Wielkopolskie.

Degradacji nie uniknęły nawet stacje na odcinkach wylotowych z węzłów warszawskiego i poznańskiego, gdzie ruch jest nie tylko szczególnie intensywny, ale również najbardziej zróżnicowany pod względem prędkości. Na odcinkach wylotowych z Warszawy zdegradowano





# Puste tory

Warszawa i Kraków to jedne z najstąbiej skomunikowanych ze sobą metropolii w Europie

Na polskiej sieci kolejowej kursuje coraz mniej pociągów – jest to widoczne nie tylko na liniach regionalnych, na których często liczba połączeń spadła do zera. Coraz mniej pociągów uruchamianych jest również na głównych ciągach łączących największe miasta.

W ciągu ostatnich kilku lat liczba połączeń wyraźnie zmniejszyła się nawet w relacji łączącej dwa największe polskie miasta – Warszawę oraz Kraków.

## Trzy i pół godziny bez pociągu

Z Warszawy (1,7 mln mieszkańców) do Krakowa (758 tys. mieszkańców) kursuje obecnie 16 pociągów dziennie. A jeszcze pięć lat temu – w rozkładzie jazdy 2007/2008 – trasę z Warszawy do Krakowa pokonywało 21 pociągów na dobę.

Zmniejszenie liczby połączeń pociągów za sobą pogorszenie regularności połączeń. Pięć lat temu najdłuższa luka między odjazdami pociągów do Krakowa z Warszawy Centralnej trwała – nie licząc pory nocnej – 1 godz. 10 min. Dziś najdłuższa przerwa w rozkładzie jazdy trwa prawie trzy i pół godziny – od godz. 12.25 do godz. 15.50 (w dodatku w soboty wydłuża się ona do ponad czterech godzin, ciągnąc się od godz. 12.25 do godz. 16.40). Trudno w Europie znaleźć drugi przypadek tak długiej luki w ruchu pociągów między tak dużymi miastami!

16 pociągów łączących stolice Mazowsza i Małopolski obnaża brak atrakcyjności oferty przewozowej polskiej kolei. Tenże brak atrakcyjności jest tym bardziej widoczny, jeśli dokona się porównania z ofertą przewozową na liniach kolejowych łączących największe miasta w innych europejskich krajach.

Dokonując tego porównania, w przypadku każdego z krajów w wyczeniu wzięliśmy pod uwagę pociągi wyruszające przynajmniej pięć razy w tygodniu z najludniejszego miasta do drugiego pod względem liczby mieszkańców ośrodka danego państwa (uwzględniając stan ludności w granicach administracyjnych miast).

## Kolej całą dobę

Absolutny europejski rekord odnotowaliśmy w Holandii, gdzie z Amsterdamu (805 tys. mieszkańców) do Rotterdamu (616 tys. mieszkańców) kursuje aż 109 pociągów na dobę! Co więcej, kursują one przez całą dobę – w porze dziennej, między godz. 5.30 a godz. 23.00, z Amsterdamu do Rotterdamu odjeżdża od czterech do sześciu pociągów na godzinę, natomiast między w godz. 23.00-5.30 częstotliwość spada do 30-60 min.

W Belgii na trasę z najludniejszej w kraju Antwerpii (461 tys. mieszkańców) do Gandawy (248 tys. mieszkańców) wyrusza 50 pociągów na dzień.

Również we Włoszech liczba pociągów łączących dwa największe miasta jest około trzy razy wyższa niż w przypadku Polski – z Rzymu (2,6 mln mieszkańców) do Mediolanu (1,3 mln mieszkańców) kursuje 45 pociągów na dobę.

W Danii relację z największej w kraju Kopenhagi (549 tys. mieszkańców) do drugiego pod względem liczby ludności Århus (252 tys. mieszkańców) przemierza 38 pociągów dziennie. Choć trasa między dwoma największymi miastami Danii liczy aż 329 km, to ruch na niej odbywa się niemalże w sposób ciągły. Z Kopenhagi do Århus w ciągu dnia, od godz. 5.00 do godz. 20.00, odjeżdżają dwa pociągi na godzinę. Wieczorem – między godz. 20.00 a godz. 1.00 – wyrusza jeden pociąg na godzinę. Natomiast w porze nocnej najdłuższa luka między połączeniami trwa około dwie i pół godziny.

## Coraz więcej połączeń

Pod względem atrakcyjności oferty przewozowej daleko w tyle zostawiają nas również Czechy, gdzie z Pragi (1,2 mln mieszkańców) do drugiego miasta tego kraju – Brna (378 tys. mieszkańców) – wyrusza 35 pociągów dziennie.

Dodajmy, że w czasie gdy w Polsce zmniejszano liczbę pociągów kursujących między Warszawą i Krakowem, w Czechach oferta była rozbudowywana – pięć lat temu,

• Najdłuższa luka w odjazdach pociągów z Warszawy do Krakowa trwa prawie trzy i pół godziny. Trudno w Europie znaleźć drugi przypadek tak długiej przerwy w ruchu pociągów między tak dużymi miastami.

w ramach rozkładu jazdy 2007/2008, 255-kilometrową relację z Pragi do Brna pokonywało 30 pociągów na dobę. Natomiast w rozkładzie 2005/2006 było ich jedynie 21.

W ostatnich latach liczba połączeń zwiększyła się również w relacji między dwoma największymi miastami Węgier – w efekcie kursuje tu już prawie dwa razy więcej pociągów niż między Warszawą i Krakowem. Z liczącego 1,7 mln mieszkańców Budapesztu do Debreczyna (211 tys. mieszkańców) odjeżdża 30 pociągów dziennie.

W Szwecji trasą ze Sztokholmu (868 tys. mieszkańców) do Göteborga (529 tys. mieszkańców) – przemierzając przez cały kraj ze wschodu na zachód – kursuje 25 pociągów na dobę.

24 pociągi na dobę kursują z największego w Szwajcarii Zurychu (373 tys. mieszkańców) do drugiej pod względem liczby mieszkańców Genewy (187 tys. mieszkańców). Z Zurychu do Genewy pociągi wyruszają dwa razy na godzinę.

W Niemczech relację z Berlina (3,5 mln mieszkańców) do Hamburga (1,8 mln mieszkańców) obsługują 23 pociągi bezpośrednie dziennie.

## Gdyby Maribor leżał w Polsce

Polska ze swoją trasą z Warszawy do Krakowa, obsługiwaną przez 16 pociągów na dobę, może porównywać się z Austrią, Słowacją czy Słowenią.

Z Wiednia (1,7 mln mieszkańców) do Grazu (266 tys. mieszkańców) codziennie wyrusza 16 bezpośrednich pociągów, a więc tyle samo co z Warszawy do Krakowa. Jednakże pociągi między dwoma największymi austriackimi miastami kursują z pełną regularnością. Składy do Grazu odjeżdżają Wiednia równo co 60 min. – od godz. 6.03 do godz. 21.03.

Z kolei na Słowacji z Bratysławy (413 tys. mieszkańców) do Koszyc (241 tys. mieszkańców) kursuje 15 pociągów na dobę. Bratysława jest jednak ponad czterokrotnie mniejsza od Warszawy, a Koszyce trzykrotnie mniejsze od Krakowa.

W Słowenii ze stołecznej Ljubljany (273 tys. mieszkańców) do drugiego pod względem liczby ludności Mariboru (95 tys. mieszkańców) wyrusza 14 bezpośrednich pociągów dziennie. Miejsmy jednak na uwadze, że w Ljubljanie mieszka ponad sześciokrotnie mniej ludzi niż w Warszawie, a w Mariborze ośmiokrotnie mniej niż w Krakowie.

W Polsce miasta wielkości Mariboru dotknął problem całkowitej likwidacji połączeń kolejowych. W 2001 r. z liczącego 97 tys. mieszkańców Jastrzębia-Zdroju odjechał ostatni pociąg pasażerski. Gdyby więc Maribor leżał w Polsce, być może do tego miasta w ogóle już nie docierałyby pociągi.

Karol Trammer

# Challenger na torach

Dlaczego giełdowy debiut PKP Cargo poprzedzono powołaniem wieloletniego pracownika tej spółki na wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego

– *Oczekuję nie tylko tego, że PKP Cargo będzie czempionem narodowym, ale będzie europejskim challengerem i rzuci wyzwanie największym kolejom w Europie, czyli Deutsche Bahn* – powiedział minister transportu Sławomir Nowak, zapowiadając rozpoczęcie sprzedaży akcji PKP Cargo.

Wypowiedź Sławomira Nowaka, choć ociekająca hurra- optymizmem, nie była zbyt fortunna – Challenger to amerykański prom kosmiczny, który w styczniu 1986 r. wkrótce po starcie uległ eksplozji i rozpadł się na kawałki. Pozostaje zatem pytanie, jaka przyszłość czeka spółkę Grupy PKP zajmującą się przewozami towarowymi?

## Zastanawialiśmy się

Spółka PKP Cargo zadebiutowała na Giełdzie Papierów Wartościowych 30 października 2013 r. Na sprzedaż



• Ignacy Góra, który jako przedstawiciel PKP Cargo jeszcze nie dawno musiał tłumaczyć się kontrolerom UTK, z dnia na dzień stał się ich przełożonym.

wystawiona została prawie połowa akcji spółki. PKP S.A. na razie zachowało pakiet 50% plus jedna akcja, chcąc zagwarantować sobie rolę większościowego akcjonariusza.

– *Zastanawialiśmy się, czy kontynuować proces prywatyzacji PKP Cargo przez inwestora branżowego, ze wszystkimi tego ryzykami, czy zdecydować się na najbardziej otwarty sposób sprzedaży części akcji narodowego przewoźnika, czyli poprzez giełdę. Niecały rok temu podjęliśmy decyzję o zmianie sposobu prywatyzacji na rzecz debiutu giełdowego* – mówił minister

transportu Sławomir Nowak podczas konferencji na temat publikacji prospektu emisyjnego PKP Cargo. – *Dziś mogę powiedzieć, że była to dobra decyzja. W rekordowym czasie udało się przygotować prospekt emisyjny i debiut giełdowy naszego największego przewoźnika kolejowego w kraju i drugiego w Europie.*

Słowa Nowaka o tym, że decyzja o prywatyzacji PKP Cargo na giełdzie została podjęta przed rokiem, są o tyle zaskakujące, że już w „Założeniach do Strategii PKP Cargo 2009-2013” z sierpnia 2008 r. mowa była o stworzeniu warunków, które umożliwią wejście spółki na giełdę pod koniec 2010 r. Zamiast więc chwalić się „rekordowym czasem”, Nowak powinien przyznać się do kilkuletniego opóźnienia debiutu giełdowego.

Również prezes PKP Cargo Łukasz Boroń nie traci dobrego samopoczucia. Stwierdził on, że „prywatyzacja spółki została przygotowana bardzo sprawnie”, chwając się 48-procentowym udziałem spółki w ogólnej masie ładunków przewożonych koleją.

Tyle tylko, że udział w rynku spółki PKP Cargo z roku na rok tonieje. W 2012 r. wynosił on 50,4% a w 2011 r. – 52,3%. Przypomnijmy, że w 2002 r. PKP Cargo przewiozło około 70% ogólnej masy towarów transportowanych koleją. Najwięksi rywale spółki na rynku przewozów towarowych to DB Schenker, który 2012 r. zamknął udziałem w rynku wynoszącym 20,4%, CTL (6,5%) i Lotos Kolej (4,6%)

## Wizja Nowaka

Trudno sobie wyobrazić wizję ministra Sławomira Nowaka, w której tracące pozycję na polskim rynku PKP Cargo rzuca wyzwanie największym kolejom w Europie. Będzie to trudne choćby ze względu na przestarzały tabor – średni wiek wagonów eksploatowanych przez PKP Cargo wynosi 27 lat, a lokomotyw aż 34 lata.

Debiut giełdowy wbrew pozorom wcale nie zapewni spółce funduszy na rozwój – nikt bowiem w Grupie PKP nie ukrywa, że środki ze sprzedaży akcji towarowego przewoźnika trafią do PKP S.A. i zostaną przeznaczone głównie na spłatę długów.

„PKP Cargo zapewnia, że pomimo znacznego wieku taboru ciągle doskonalone systemowe rozwiązania zapewniają prawidłowe funkcjonowanie struktur utrzymania oraz bezpieczną eksploatację taboru kolejowego” – stwierdził w kwietniu

2013 r. wiceminister transportu ds. kolei Andrzej Massel w odpowiedzi na interpelację posła Kazimierza Moskala.

W zapewnienia wiceministra transportu każą jednak wątpliwe informacje płynące z Urzędu Transportu Kolejowego. W lipcu 2013 r. podczas jednej z kontroli wykryli, że PKP Cargo eksploatuje wagony niezgodnie z dokumentacją systemu utrzymania. Wcześniej, w styczniu 2013 r. kontrolerzy UTK wykryli niezgodny z przepisami proces utrzymania jednej z lokomotyw serii ET41. Obydwa powyższe przypadki skończyły się wyłączeniami taboru z ruchu.

Dotarliśmy do meldunku zjazd inspekcyjnych UTK przeprowadzonych 12 września 2012 r. Na 12 skontrolowanych tego dnia pociągów PKP Cargo w różnych częściach kraju, w dziewięciu stwierdzono 15 różnych nieprawidłowości. Z kolei w maju 2013 r. prezes UTK nałożył na PKP Cargo karę za przewóz towarów niebezpiecznych bez wyposażenia maszynisty w niezbędną instrukcję.

Informacje płynące z UTK burzyły kreowaną przez ministra Nowaka wizję PKP Cargo jako „narodowego czempiona”. Mogły też działać zniechęcająco na giełdowych inwestorów rozważających zakup akcji.

## Nasz człowiek w UTK

W tej sytuacji coraz więcej wskazuje na to, że jednym z elementów „bardzo sprawnie przygotowanej prywatyzacji spółki” była podjęta przez ministra transportu decyzja personalna dotycząca składu kierownictwa niezależnego organu regulacji rynku kolejowego, jakim z założenia ma być Urząd Transportu Kolejowego.

3 października 2013 r., a więc zaledwie niespełna tydzień przed oficjalnym podaniem informacji o giełdowym debiucie PKP Cargo, minister Sławomir Nowak na stanowisko wiceprezesa UTK ds. techniki i bezpieczeństwa ruchu kolejowego powołał Ignacego Górę.

Człowiek ten – od kilku tygodni odpowiadający między innymi za nadzór nad spółką PKP Cargo oraz jej 55 konkurentami – wywodzi się z PKP Cargo. W spółce tej pracował od 2001 r., a więc od momentu jej powstania. Na stanowisko wiceprezesa UTK Ignacy Góra przeszedł bezpośrednio z centrali PKP Cargo, w której zajmował się systemami zarządzania bezpieczeństwem oraz zarządzaniem pracą maszynistów i lokomotyw. Ostatnio był naczelnikiem wydziału bezpieczeństwa ruchu w centrali PKP Cargo. Wcześniej kierował między innymi wydziałem eksploatacji lokomotyw.

Ignacy Góra, który jako przedstawiciel PKP Cargo jeszcze nie dawno musiał tłumaczyć się kontrolerom UTK, nagle z dnia na dzień stał się ich przełożonym.

Przejsie Ignacego Góry z PKP Cargo do urzędu nastąpiło w trakcie toczącego się między tymi podmiotami postępowania sądowego dotyczącego styczniowej decyzji prezesa UTK o wyłączeniu z ruchu lokomotywy ET41. Ten fakt dodatkowo kładzie się cieniem na niezależności Ignacego Góry jako wiceprezesa UTK.

Karol Trammer

# Radom emigruje?

Samo położenie w województwie mazowieckim nie daje możliwości ogrzania się w blasku Warszawy

Czy Radom i okoliczne powiaty opuszczają województwo mazowieckie? Część radnych powiatu radomskiego wystąpiła z inicjatywą utworzenia województwa staropolskiego, w którego granicach znalazłoby się dzisiejsze województwo świętokrzyskie wraz z Radomiem oraz powiatami kozienickim, lipskim, przysuskim, radomskim, szydłowieckim, zwoleniskim i ewentualnie białobrzeskim.

– *Jeśli weźmiemy pod uwagę wskaźniki i zasady przyznawania pieniędzy unijnych na Mazowszu w nowej perspektywie finansowej, to nas tam po prostu nie ma. Nie ma pieniędzy na zacieranie różnic rozwojowych, a jedynie na wspieranie biegunów wzrostu, innowacje* – mówiła radna Ewa Markowska-Bzducha z Prawa i Sprawiedliwości, ekonomistka z radomskiego Uniwersytetu Technologicznego-Humanistycznego.

Według koncepcji radnych powiatu radomskiego, nowe województwo staropolskie – wzorem Kujaw i Pomorza oraz Ziemi Lubuskiej – powinno mieć dwie stolice: urząd wojewódzki mieściłby się w Kielcach, natomiast urząd marszałkowski w Radomiu.

## Do Warszawy czy do Kielc?

Choć województwo świętokrzyskie w minionych latach przejęło z województwa mazowieckiego pojedyncze miejscowości (Kierz Niedźwiedzi, Pogorzałe i Skarżysko Książęce), to do większych rozsad władze z Kielc podchodzą dość chłodno. – *Na pewno nie będziemy o to zabiegać jako region świętokrzyski, by występować do marszałka mazowieckiego o odstąpienie części jego województwa. Nie będziemy inicjatorami takich procesów* – powiedział marszałek województwa świętokrzyskiego Adam Jakubas z Polskiego Stronnictwa Ludowego.

Jednakże starostowie podradomskich powiatów leżących dziś w granicach województwa mazowieckiego uważają, że plan zmian granic wart jest rozważenia.

– *Chodzi o to, by uszczegółowić intencje pomysłodawców, przeanalizować zalety i wady tego pomysłu* – uważa Włodzimierz Górlicki, starosta powiatu szydłowieckiego. Powiat ten jest przykładem na to, że samo położenie w województwie mazowieckim nie przekłada się na możliwość ogrzania się w blasku metropolii warszawskiej. W powiecie szydłowieckim stopa bezrobocia jest najwyższa w Polsce – wynosi 37,7%.

Za godną przedyskutowania uznał zmianę granic również starosta kozienicki Janusz Stąpór. Wyjście regionu radomskiego z województwa mazowieckiego ma jednak również swoich przeciwników. – *Nie wyobrażam sobie, że ludzie z Pionek będą załatwiali sprawy urzędowe w Kielcach, a*

*nie Warszawie* – powiedział pochodzący z Pionek radny powiatu radomskiego Romuald Zawodnik. Na marginesie zwróćmy uwagę, że Pionki oddalone są od Warszawy 95 km, a od Kielc – 85 km.

## Jak szczury z tonącego okrętu

Marta Milewska, rzeczniczka prasowa Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, próbuje sugerować, że dążący do zmian granic radomscy radni przyjęli pozę szczurów uciekających z tonącego okrętu, jakim jest pogrążony w problemach finansowych region mazowiecki: – *Samorządowcy rozumieją, iż województwo mazowieckie jest na każdym kroku lupione – z jednej strony przez janosikowe, z drugiej przez odbieranie środków unijnych.*

Skarbnik Mazowsza Marek Mieszalski alarmuje bowiem, że nie ma skąd wziąć pieniędzy na wpłatę na janosikowe, a więc na mechanizm przekazywania pieniędzy z bogatych do biednych regionów. Mieszalski szacuje, że tylko tegoroczne wpływy z podatku od przedsiębiorstw będą o 30% niższe od planowanych.

– *Od lat przy konstruowaniu kolejnych budżetów dochody były przeszacowane, a wydatki rozbuchane, co musiało się skończyć załamaniem finansów* – komentuje Witold Kołodziejcki, radny sejmiku województwa mazowieckiego z PiS, a Grzegorz Pietruczuk, radny Sojuszu Lewicy Demokratycznej, otwarcie stwierdza: – *Województwo mazowieckie de facto zbankrutowało.*

Znany z latania klasą biznes marszałek województwa mazowieckiego Adam Struzik z PSL broni się: – *Nie zawiniliśmy w tej sprawie, doszukiwanie się w zarządzaniu województwem nadmiernych wydatków jest nieuprawnione.*

Trudno uznać, żeby koncepcja opuszczenia województwa mazowieckiego przez region radomski zrodziła się nagle w związku z bieżącymi problemami z opłaceniem janosikowego. Tendencje emigracyjne są raczej odpowiedzią na politykę rozwojową prowadzoną przez władze Mazowsza.

## Spójność po mazowiecku

Duże emocje w Radomiu i okolicznych powiatach wywołuje obecnie kontrakt terytorialny, czyli dokument koordynujący działania rozwojowe rządu i samorządu w unijnej perspektywie finansowej obejmującej lata 2014-2020. Kontrakty mają uwzględniać specyficzne potrzeby każdego województwa. Z regionu radomskiego napływają tymczasem głosy, że kontrakt wojewódzki to kolejny plan rozwojowy, który w praktyce promuje metropolię warszawską, dyskryminując jednocześnie południową część województwa. „Bogata Warszawa



● Warszawa rozwija się ze środków, które powinny trafić do biedniejszych obszarów województwa mazowieckiego. Stare Miasto w Radomiu.

rozwija się dzięki środkom pomocowym, które zgodnie z polityką spójności powinny służyć wsparciu biednych obszarów zewnętrznych województwa” – czytamy w stanowisku Radomskiego Towarzystwa Naukowego, w którym ukazano, że w mazowieckim kontrakcie terytorialnym w dziedzinie badań i rozwoju 92% środków dla województwa mazowieckiego przeznaczone jest dla warszawskiego obszaru metropolitalnego.

Wystąpienie w sprawie kontraktu wystosował również prezydent Radomia Andrzej Kosztowniak (PiS), który podkreśla, że zasadniczą część projektów uwzględnionych w kontrakcie wojewódzkim to inwestycje stymulujące rozwój Warszawy i sąsiadujących ze stolicą gmin. „Skierowanie całego strumienia środków na Warszawę pogłębi i tak już bardzo znaczny rozdźwięk między nami a stolicą” – czytamy w piśmie prezydenta drugiego pod względem liczby ludności miasta w województwie mazowieckim.

Problem dostrzegają też radomscy politycy Platformy Obywatelskiej, która w koalicji z PSL rządzi przeciw województwem mazowieckim. Zbigniew Banaszkiwicz z radomskiej PO napisał w liście otwartym do władz Mazowsza, że podział środków w kontrakcie „faworyzuje Warszawę wraz z jej obszarem metropolitalnym, a jednocześnie jest bardzo krzywdzący dla Radomia i ziemi radomskiej”.

Jeśli nic się nie zmieni, przez co w Radomiu i okolicach nadal tak powszechne będzie odczucie dyskryminacji w regionalnej polityce, to coraz głośniejszy formułowany scenariusz emigracji ziemi radomskiej może się w końcu ziścić.

Karol Trammer

## PRZESIADKI

### WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

- kolejne piosenki

(...) *W przedziale po oczach  
mdli mleczna żarówka  
mała  
gwiazda betlejemska  
I pociąg lubelski  
Noc długą przecina,  
Buntując się  
Na ostrych zakrętach (...)*

Stare Dobre Małżeństwo,

„Wojtko Belona ostatnia ziemską podróż do Włodawy”

słowa: Adam Ziemianin, album: „Czarny blues o czwartej nad ranem”, 1992

### POD DOBRĄ PRASĄ

- pisownia oryginalna

„Spotkanie piłkarskie reprezentantów spółek Grupy PKP z przedstawicielami telewizji Polsat było nie lada wydarzeniem tegorocznych wakacji”.

Źródło:

„Twoja Kolej!”

– gazeta pracowników Grupy PKP

Wydawca: PKP S.A.

### WYCIEZKI OSOBISTE

- pisze Przechodzień

Dwór

Sokołowskich

Jeśli sprzed dworca kolejowego w Siedlcach weźmiesz taksówkę, to po 15 minutach jazdy na północ i przejechaniu mostu na Liwcu, możesz podziwiać dwór Makowieckich. A w okolicy wioski Sosna-Kicki, Sosna-Kozółki, Sosna-Korabie, Sosna-Trojanki, jak również Kisielany-Kuce i Kisielany-Żmichy, bowiem Podlasie wielbi podwójne nazwy. We dworze dowiesz się, iż nie należy on już do Makowieckich, lecz jest własnością Sokołowskich (Zakładów Mięsnych).

### WIDOCZNIE



- Na wypadek awarii wyświetlacza informującego o stacji docelowej pociągu.

### POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

- wybór: Olga i Marcin Rudzińscy

„Poruszałam się po śladach zostawionych przed laty, zdziwiona, że moje stopy ciągle do nich pasują. Dopiero w pociągu, do którego przesiadłam się we Wrocławiu, poczułam że naprawdę jadę do miasta mojego dzieciństwa. Nie ma już pośpiesznych na tej trasie. Wałbrzych oddalił się jeszcze bardziej od przyspieszającego świata i światowego Wrocławia. Zająłam miejsce przy oknie w starym osobowym piętrusie.”

Joanna Bator\*, „Ciemno prawie noc”

\* polska pisarka, publicystka, felietonistka. Laureatka literackiej nagrody Nike w 2013r.

### OD BAŁTYKU PO TATRY

- kolejowa księga imion

„Chochół”

Warszawa Wschodnia – Łódź Kaliska

Chochół, fantastyczną postać dramatu „Wesele” Stanisława Wyspiańskiego, niewiele łączy z Warszawą czy Łodzią. Opisane przez Wyspiańskiego wesele odbywało się bowiem z dala od tych miast – w podkrakowskich Bronowicach. Chochół z Łodzią możemy co najwyżej skojarzyć dzięki nazwie jednej z łódzkich ulic, rozświetlonej za sprawą nazwą pętli tramwajowej (choć w Łodzi raczej powiedzielibyśmy: „krańcówki”). „Chochół” możemy więc spotkać w Łodzi. Na niejednym tramwaju.

## Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

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

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpracownik: Tomasz Gajewski.

Nakład: 160 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: Loko-Model, ul. Wilcza 25. Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą: Warunkiem otrzymywania „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.