

Sposób na maszynistów | Ćwierć wieku z osuwiskiem
Dość pasażerów | Wracają mijanki | Za niskie, za krótkie

nr 5 (97)

WRZESIEŃ-PAŹDZIERNIK 2018

ISSN 1896-4079 www.zbs.net.pl

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

Granice konkurencji



Prywatny pociąg z Czech do Polski

PRAWO

Katastrofą pod Szczekocinami zajmie się Sąd Najwyższy

Od wyroku wydanego w styczniu 2018 r. przez Sąd Apelacyjny w Katowicach w sprawie czołowego zderzenia pociągów pod Szczekocinami wpłynęła kasacja – złożył ją adwokat Grzegorz Porębiński, obrońca dyżurnej ruchu z posterunku odgałęźnego Sprowa. Uznano ją za jedną z dwóch osób ponoszących winę za doprowadzenie do katastrofy, do której doszło 3 marca 2012 r. Drugi skazany to dyżurny ruchu z sąsiedniego posterunku odgałęźnego Starzyny, wobec którego orzeczono karę sześciu lat pozbawienia wolności. Pracownicę posterunku Sprowa skazano na trzy i pół roku więzienia.

Zarówno Sąd Apelacyjny w Katowicach, jak i rozpatrujący sprawę w pierwszej instancji Sąd Okręgowy w Częstochowie nie wzięły pod uwagę szeregu nieprawidłowości w nadzorze nad posterunkami Sprowa i Starzyny oraz w procesie szkolenia zatrudnionych tam pracowników.

Z dokumentacji spółki PKP Polskie Linie Kolejowe wynika, że autoryzacje do służby na świeżo przebudowanym posterunku Starzyny oraz na zbudowanym trzy miesiące przed katastrofą posterunku Sprowa skazani dyżurni ruchu uzyskali w dniach, w których nie było ich w pracy, co rodzi wątpliwości, czy autoryzacje w ogóle przeprowadzono. Na nastawni w Sprowie nie znajdowały się ponadto instrukcje obsługi komputerowych urządzeń sterowania

ruchem. Kierownictwo Zakładu Linii Kolejowych w Kielcach zignorowało też 14 wpisów o nieprawidłowym współdziałaniu urządzeń sterowania z rozjazdami, jakie w ciągu trzech miesięcy poprzedzających katastrofę odnotowali w książce kontroli urządzeń pracownicy posterunku Starzyny. A przypomnijmy, że to właśnie usterka rozjazdu w Starzynach zapoczątkowała ciąg zdarzeń, którego tragicznym finałem było czołowe zderzenie pociągów, w którym zginęło 16 osób.

W złożonej kasacji obrońca dyżurnej ruchu zarzucił Sądowi Apelacyjnemu w Katowicach wybiórcze potraktowanie dowodów wbrew art. 410 kodeksu postępowania karnego, który mówi, że „podstawę wyroku może stanowić tylko całościowy obraz okoliczności ujawnionych w toku rozprawy”. Adwokat zaznaczył ponadto, że podczas procesu apelacyjnego sąd nie przyjrzał się części argumentów wskazanych w apelacji, podczas gdy zgodnie z art. 433 kodeksu postępowania karnego, „jest obowiązany rozważyć wszystkie wnioski i zarzuty wskazane w środku odwoławczym”.

– *Kasacja została formalnie przyjęta* – w połowie sierpnia 2018 r. potwierdził dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” sędzia Robert Kirejew z Sądu Apelacyjnego w Katowicach. – *Akta sprawy wraz z kasacją zostaną w ciągu najbliższych dni przesłane do Sądu Najwyższego.* ●

MODERNIZACJE

Za niskie, za krótkie.

Perony po dwóch modernizacjach

W połowie lipca 2018 r. na magistrali Warszawa – Poznań po rocznym zamknięciu przywrócono ruch między Koninem a Wrześnią. „Zakończyły się zasadnicze prace na torach i peronach tego odcinka” – oznajmiła spółka PKP Polskie Linie Kolejowe. – *Pozostały jeszcze prace przytorowe, wykończeniowe i dotyczące odwodnienia. Nie będą one miały dużego wpływu na kursowanie pociągów – wykonywane będą przede wszystkim w nocnych przerwach w ruchu* – mówi Zbigniew Wolny z PKP PLK.

Mimo zakończenia zasadniczych robót, część peronów nadal nie ma wymaganych parametrów. Na przystanku Kawnicie zostały perony o wysokości 30 cm, które utrudniają wsiadanie i wysiadanie, nie spełniając przy tym wymogów rozporządzenia ministra transportu z 1998 r. w sprawie budowy kolejowych oraz rozporządzenia Komisji Europejskiej z 2014 r., które określa techniczne specyfikacje interoperacyjności kolei. Te akty prawne stanowią, że wysokość peronów musi wynosić 55 cm lub 76 cm. Przypomnijmy, że w marcu 2017 r., przed rozpoczęciem prac na magistrali Warszawa – Poznań, spółka PKP PLK zapewniała, że „trasa w pełni uzyska europejski standard”. Również 30 cm wysokości mają perony na stacji Barłogi, położonej na aktualnie przebudowywanym sąsiednim odcinku Konin – Kutno.

Rocznego okresu zamknięcia ruchu na odcinku Konin – Września nie wykorzystano też do przebudowy peronów w Słupcy – mają one 200 m długości i są za krótkie dla pociągów TLK i InterCity zestawionych z ponad ośmiu wagonów.

Celem przedsięwzięcia „Prace na linii kolejowej Warszawa – Poznań, pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz” jest dokończenie modernizacji, którą przeprowadzono w latach 90. Już wtedy w standardach technicznych tamtej inwestycji przyjęto, że perony muszą mieć wysokość 55 cm i, w przypadku stacji z postojami pociągów dalekobieżnych, długość 400 m.

Współfinansowana z unijnego instrumentu „Łącząc Europę” modernizacja modernizacji linii Warszawa – Poznań ma zakończyć się do sierpnia 2020 r. – *W ramach tego zadania inwestycyjnego nie przewiduje się przebudowy peronów na wymienionych stacjach i przystankach* – mówi Zbigniew Wolny z PKP PLK. ●

INFRASTRUKTURA

Ćwierć wieku z osuwiskiem



● *Zapadnięty tor w miejscu osuwiska na linii Łuków – Skierniewice.*

Dopiero podczas modernizacji linii kolejowej Łuków – Skierniewice ma zostać wykonana naprawa uszkodzonego nasypu w pobliżu stacji Mszczonów. W 2001 r. przy moście nad rzeką Okrzeszą doszło do osunięcia się skarpy nasypu i zapadnięcia toru. Nasyp został tylko prowizorycznie zabezpieczony przed dalszym osuwaniem. Po dziś dzień nie przeprowadzono jednak jego naprawy. Od kilkunastu lat zamknięty jest więc jeden tor na 13-kilometrowym odcinku od Mszczonowa do Puszczy Mariańskiej, na którym znajduje się osuwisko. Między tymi stacjami ruch w obydwu kierunkach jest prowadzony jednym torem, na którym dodatkowo obowiązuje na wysokości osuwiska punktowe ograniczenie prędkości do 30 km/h.

– *Naprawę nasypu obejmie kompleksowa modernizacja całej trasy* – mówi Karol Jakubowski ze spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. – *Planowany termin realizacji inwestycji to lata 2022-2025. Efektem prac będzie możliwość jazdy pociągów z prędkością 120 km/h po dwóch torach na całej długości linii. Wykonanie robót jest uzależnione od uzyskania źródeł finansowania.*

160-kilometrowa linia z Łukowa do Skierniewic, zapewniając możliwość przejazdu w osi wschód-zachód z pominięciem węzła warszawskiego, jest ważnym ciągiem dla ruchu towarowego. Linia stanowi część głównego korytarza tranzytowego dla pociągów kontenerowych z Azji do Europy Zachodniej. Nieprzejezdność jednego toru na odcinku z Mszczonowa do Puszczy Mariańskiej przez jeszcze przynajmniej siedem lat tworzy barierę dla zwiększania liczby pociągów – i to w okresie rosnącej roli tej linii. ●

Wymóg dwuosobowej drużyny trakcyjnej przy jeździe z prędkością większą niż 130 km/h zapisany jest w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. Ministerstwo rozesłało do spółek i organizacji kolejowych prośbę o opinię na temat likwidacji przepisu. W tle tej kwestii stoi luka pokoleniowa wśród maszynistów.

Odzyskiwanie maszynistów

Urząd Transportu Kolejowego podaje, że spośród 17 tys. maszynistów ponad połowa ma więcej niż 50 lat, a odchodzących na emeryturę jest więcej niż zatrudnianych. UTK przewiduje, że najtrudniejszy będzie 2020 r., gdy prawo do emerytury uzyska około 900 maszynistów.

Likwidacja wymogu dwuosobowej obsady pozwoliłaby odzyskać maszynistów z obsad dwuosobowych do obsługi większej liczby pociągów w pojedynkę. Zwłaszcza w obliczu opóźnień w obejmowaniu polskiej sieci kolejowej europejskim systemem sterowania pociągami ETCS. Zgodnie z polskimi przepisami przy tym systemie dwuosobowa obsada nie jest wymagana. ETCS przekazuje na monitor w kabinie maszynisty informacje o sygnałach i dozwolonej prędkości, a przy niezastosowaniu się przez maszynistę do podawanych wskazań automatycznie zmniejsza prędkość lub zatrzymuje pociąg.

System ETCS już od kilku lat powinien funkcjonować na ciągach Warszawa – Trójmiasto, Warszawa – Poznań – Rzepin, Warszawa – Łódź oraz Opole – Legnica. Jak na razie system został wdrożony tylko na odcinkach Grodzisk Mazowiecki – Idzikowice i Włoszczowa Północ – Zawiercie na Centralnej Magistrali Kolejowej oraz na przyległej linii Psary – Kozłów. Na linii Legnica – Węgliniec – Bielawa system ETCS nie osiągnął pełnej sprawności, przez co przy prędkości większej niż 130 km/h nadal wymagana jest tu obsada dwuosobowa.

Przewoźnicy chcąc uruchamiać pociągi z prędkością przekraczającą 130 km/h, muszą zapewniać dwuosobowe drużyny trakcyjne. Ponieważ wymaga to jednak zmierzenia się z problemem ograniczonej liczby maszynistów i zwiększa koszty funkcjonowania połączeń, spółki często rezygnują z pełnego wykorzystywania osiągniętych zakupionego taboru i parametrów zmodernizowanych linii kolejowych. Na przykład Koleje Mazowieckie – posiadając 51 składów mogących osiągać prędkość 160 km/h i obsługując szereg linii z taką prędkością szlakową – dziennie uruchamiają tylko 17 połączeń kursujących szybciej niż 130 km/h.

– *Utrzymywanie wymogu dwuosobowej obsady oznacza, że przewoźnik bądź urzędnik mniej pociągów, bądź wytrasuje je wolniej niż by mógł* – uważa Michał Litwin, dyrektor generalny Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych. – *Powoduje to gorszą ofertę dla pasażera i nieefektywność dla gospodarki, gdyż wolniejszy pociąg wykorzystuje więcej przepustowości.*

Prowokowanie katastrofy

– *Ktoś próbuje wmanewrować Ministerstwo Infrastruktury w bardzo*

Sposób na maszynistów

Resort infrastruktury sonduje możliwość likwidacji wymogu podwójnej obsady maszynistów w pociągach jeżdżących szybciej niż 130 km/h

ryzykowną decyzję – uważa Leszek Miętek, szef Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych. „Apelujemy o zaniechanie pomysłów, których nastawienie na złudne korzyści sprowadzi jedynie prowokowanie katastrofy kolejowej” – czytamy w piśmie związkowców przesłanym do ministerstwa.

Głosy sprzeciwiające się likwidacji wymogu dwuosobowej obsady spłynęły też z Urzędu Transportu Kolejowego oraz z Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. Mimo że wszystkie składy tej spółki są wyposażone w system ETCS, dwuosobową obsadę stosuje ona w osiągających prędkość 160 km/h pociągach ŁKA Sprinter kursujących po wciąż niewyposażonej w urządzenia ETCS linii Łódź – Warszawa. – *W odróżnieniu od wielu krajów europejskich w Polsce, poza nielicznymi wyjątkami, nie został wdrożony żaden system automatycznej kontroli pociągu wspomagający pracę drużyny trakcyjnej* – mówi Janusz Malinowski, prezes Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej. – *Mając na uwadze, że przyczyną wielu wypadków związków są między innymi z interpretacją sygnałów, obserwacją szlaku, jestem zdania, że podwójna obsada wpływa na poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego.*

Na kwestię bezpieczeństwa powołują się jednak także zwolennicy zmiany przepisów: „Sporządzenia naszych ekspertów dowodzą, że prowadzenie pojazdu w obsadzie pojedynczej przyczynia się do zwiększenia koncentracji i skupienia na wykonywanej pracy. Podczas pracy w obsadzie dwuosobowej zwiększa się ryzyko chwilowego rozprężenia” – zaznaczył w piśmie do resortu infrastruktury Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych.

Rozpraszająca obecność

Analiza dotychczasowych zdarzeń rzeczywiście pokazuje, że dwie osoby nie zawsze cechują się szybszą reakcją niż jedna osoba. Jak wynika z ustaleń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, 3 marca 2012 r. podczas tragicznych chwil przed czołowym zderzeniem pod Szczekocinami, maszynista jednoosobowo prowadzący pociąg InterRegio z Warszawy do Krakowa rozpoczął hamowanie 20 sekund wcześniej niż dwuosobowa drużyna jadąca go z naprzeciwka pociągu TLK z Przemysła do Warszawy. W efekcie maszynista pociągu InterRegio do momentu zderzenia zmniejszył prędkość z 100 km/h do 40 km/h, gdy dwuosobowa drużyna trakcyjna TLK zdołała w tym czasie zwolnić z 118 km/h do 98 km/h. W lokomotywie pociągu InterRegio stwierdzono ponadto ślady próby użycia przez maszynistę urządzenia radio-stop, natomiast w lokomotywie składu TLK śladów takich było brak.



• W 2020 r. może odejść na emeryturę nawet 900 maszynistów.

Wątpliwości wciąż wzbudza incydent, do którego doszło dwie dekady temu: 12 grudnia 1998 r. w Grodzisku Mazowieckim prowadzony dwuosobowo pociąg InterCity relacji Bielsko-Biała – Warszawa wjechał na stację mimo wyświetlonego na semaforze wjazdowym sygnału „stój”, następnie rozpruł zwrotnicę i skierował się w stronę toru przygotowanego dla nadjeżdżającego z naprzeciwka ekspresu zmierzającego z Gdyni do Krakowa. Maszynista i pomocnik, którzy zignorowali czerwone światło, zatrzymali skład dopiero po nawoływaniach dyżurnego ruchu przez radiotelefon, dzięki czemu udało się uniknąć wypadku.

– *Obecność drugiego maszynisty bywa rozpraszająca, gdyż po prostu można się zagadać, ale zdarza się również, że druga osoba szybciej zauważa sytuację, które wymagają reakcji* – mówi nam jeden z maszynistów pracujących w spółce PKP Intercity.

Dyrektor generalny Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych uważa, że nawet rozpatrując całą kwestię tylko z punktu widzenia bezpieczeństwa, wymóg dwuosobowych drużyn trakcyjnych przy jeździe z prędkością przekraczającą 130 km/h powinno się zlikwidować: – *Doświadczeni maszyniści-instruktorzy utrzymują, że w jednoosobowej obsadzie łatwiej jest się skupić na obowiązkach, przyszłych zdarzeniach oraz dalszym monitorowaniu stanu torów i urządzeń, zamiast na rozpamiętywaniu z kolegą sytuacji sprzed chwili* – przekonuje Michał Litwin. I dodaje: – *Obecnie argumentem za zniesieniem tego wymogu jest tak naprawdę brak argumentów za podtrzymaniem tego wymogu.*

KAROL TRAMMER

Czeska firma Leo Express starania na rzecz uruchomienia połączeń kolejowych w Polsce rozpoczęła w połowie 2013 r. Wówczas we współpracy Dolnośląskimi Liniami Autobusowymi – firmą posiadającą uśpioną licencję na kolejowe przewozy pasażerskie – Leo Express chciał uruchomić pociągi z Warszawy przez Poznań do Szczecina, z Warszawy do Krakowa oraz z Warszawy przez Katowice do Gliwic.

Przewoźnik z Czech – naiwnie zakładając, że formalności zajmą pół roku – zaplanował, że do inauguracji kursowania jej pociągów na polskich trasach dojdzie w grudniu 2013 r. Jednakże polski Urząd Transportu Kolejowego podważał ważność licencji Dolnośląskich Linii Autobusowych, wciąż wymagał dostarczania kolejnych dokumentów oraz uzupełniania braków, choćby takich jak niepodanie numerów linii kolejowych przy wskazaniu planowanych do uruchomienia połączeń. Urzędnicy UTK do maksimum przy tym rozciągali terminy odpowiedzi na pisma. Jednocześnie spółka PKP Polskie Linie Kolejowe szybko zaczęła studiować zapał firmy Leo Express, informując w mediach o wyczerpującej się przepustowości akuratu tych ciągów, którymi był zainteresowany przewoźnik z Czech.

Po roku firma Leo Express wycofała się ze starań o przydzielenie tras na polskich torach: *– Lokalni politycy bali się naszej obecności. Brakuje nam tylko fikcyjnego papierka, zezwalającego na korzystanie z polskiej infrastruktury, który jest bardzo trudno zdobyć. Nie wiem jak to zrobić* – mówił w maju 2014 r. zrezygnowany Leoš Novotný, właściciel Leo Express.

Magistrala konkurencji

Firmę Leo Express powołał w 2011 r. 26-letni wówczas Leoš Novotný, przekształcając w przewoźnika kolejowego rodzinną firmę zajmującą się nieruchomościami. Na ten krok Novotný zdecydował się po tym jak czeskie Ministerstwo Komunikacji zapowiedziało, że chcąc stworzyć warunki do wprowadzenia konkurencji, z końcem 2011 r. przestanie dotować kursujące na magistrali Praga – Ołomuniec – Ostrawa połączenia państwowej spółki České Dráhy.

Firmę Leo Express ubiegł przewoźnik RegioJet, który swoje połączenia na tej jednej z najważniejszych czeskich magistral uruchomił już we wrześniu 2011 r. Pociągi Leo Express – obsługiwane zespołami elektrycznymi Flirt wyprodukowanymi w siedleckiej fabryce koncernu Stadler – zaczęły wozić pasażerów między Pragą a Ostrawą dopiero pod koniec 2012 r.

Konkurencja przyniosła zwiększenie liczby połączeń. W 2010 r. z Pragi do Ostrawy kursowało 18 pociągów dziennie, z których wszystkie uruchamiała państwowa spółka České Dráhy. Obecnie na trasie z Pragi do stolicy regionu morawsko-śląskiego České Dráhy, RegioJet i Leo Express uruchamiają w sumie 35 pociągów na dobę, przy czym liczba połączeń państwowego przewoźnika pozostała na tym samym poziomie. Media zwracały jednak uwagę, że České Dráhy przesunęły część połączeń wczesnoporannych i późnowieczornych na

Granice konkurencji

Leo Express, prywatny przewoźnik kolejowy z Czech, uruchomił pierwszy pociąg do Polski. Walkę o to prowadził od pięciu lat



• Na magistrali konkurencji z Pragi do Ostrawy: pociąg Leo Express w pobliżu wsi Bezprávi.

godziny szczytowe, a także zabrały z innych linii nowszy tabor, kierując go do obsługi linii Praga – Ołomuniec – Ostrawa. Natychmiast po pojawieniu się nowych przewoźników na tej magistrali České Dráhy wprowadziły promocyjne ceny biletów: przejazd z Ostrawy do Pragi staniał z 438 do 295 koron. Nowi przewoźnicy nie ograniczają się do sprzedaży biletów przez internet, lecz prowadzą na dworcach własne kasy biletowe, zlokalizowane obok okienek spółki České Dráhy.

Efektom wprowadzenia konkurencji jest przede wszystkim ciągły wzrost przewozów koleją: od 2010 r. do 2017 r. roczna liczba podróżujących do Pragi pociągami z regionu morawsko-śląskiego wzrosła z 452 tys. do 1 mln 577 tys., a z regionu ołomunieckiego z 423 tys. do 1 mln 442 tys.

Wyjazd z wojny podjazdowej

Na początku zarówno RegioJet, jak i Leo Express, chcąc konkurować z państwową spółką České Dráhy, skupiali się na zaoferowaniu możliwie najkrótszego czasu przejazdu między Ostrawą a Pragą, zapewniając postoje pośrednie właściwie tylko w stolicach regionów: Ołomuńcu i Pardubicach. Wkrótce jednak prywatni przewoźnicy zaczęli walczyć o pasażerów również z mniejszych ośrodków, stopniowo wpisując do swoich rozkładów jazdy zatrzymania w kolejnych miastach, takich jak Studénka (10 tys. mieszkańców), Suchdol nad Odrou (2,5 tys. mieszkańców) czy Zábřeh (14 tys. mieszkańców).

Po pierwszym roku działalności Leo Express zdecydował się na niewielką modyfikację trasy: pociągi tego przewoźnika

– inaczej niż łączące Ostrawę z Pragą składy konkurencyjnych przewoźników RegioJet i České Dráhy – przestały korzystać z łącznicy omijającej Přerov. Z jednej strony wydłużyło to czas jazdy, z drugiej jednak umożliwiło zdobycie pasażerów w tym 44-tysięcznym mieście. Zmiana kierunku jazdy na stacji Přerov zajmuje pociągom Flirt 4 min. (dla porównania, w Polsce pociągami spółki PKP Intercity obsługiwanym składami Flirt zmiana kierunku jazdy zajmuje 10-24 min.).

Prywatni przewoźnicy coraz śміiej też zaczęli wyjeżdżać swoimi pociągami poza magistralę Praga – Ostrawa. Leo Express uruchomił połączenia relacji Praga – Přerov – Staré Město u Uherského Hradiště, z kolei RegioJet wprowadził pociągi z Pragi do Opawy. Choć jest to jedno z większych miast regionu morawsko-śląskiego, leży nieco na uboczu sieci połączeń dalekobieżnych spółki České Dráhy. Wcześniej ważnym punktem na swojej siatce połączeń Regio Jet uczynił liczący 72 tys. mieszkańców Havířov, który – leżąc poza główną magistralą przecinającą aglomerację ostrawską – omijany jest przez pociągi spółki České Dráhy kursujące do i z Pragi. To pokazuje, że komercyjni przewoźnicy, chcąc zdobywać nowych pasażerów, szybko przechodzą od klasycznej wojny podjazdowej do rozwijania połączeń do miejscowości, w których dają znać o sobie luki w ofercie państwowego przewoźnika.

Od kilku lat obydwaj prywatni przewoźnicy stopniowo rozszerzają swoje siatki połączeń o Słowację. Regio Jet wprowadził w październiku 2014 r. połączenie Praga – Ostrawa – Žilina – Poprad – Koszyce. I znów był nieco szybszy od firmy Leo Express, która uruchomiła ►

► pociągi na tej trasie dwa miesiące później – w grudniu 2014 r. Po roku firma Leo Express zmieniła trasę połączeń Praga – Koszyce: pociągi zaczęły zbaczać z głównej słowackiej magistrali, by zajechać do Prešova. Dzięki temu to trzecie co do wielkości miasto Słowacji, ale położone poza głównymi ciągami, uzyskało bezpośrednie połączenie kolejowe z Czechami. Do obsługi wszystkich połączeń Leo Express potrzebuje zaledwie pięciu składów, z których każdy w ciągu doby pokonuje od 1318 do 1868 km.

RegioJet – posiadający większą flotę taborową, opartą na konwencjonalnych składach zestawionych z lokomotywy i wagonów – w grudniu 2016 r. rozszerzył swoją ofertę o kolejny ciąg łączący Czechy i Słowację i wprowadził połączenia z Pragi przez Brno do Bratysławy. Następnie w grudniu 2017 r., uruchamiając pociągi z Pragi przez Brno do Wiednia, zdobył Austrię.

Długa podróż do Polski

Leo Express nie przestawał tymczasem myśleć o wejściu do Polski. Już w listopadzie 2014 r., wkrótce po nieudanej pierwszej próbie uruchomienia w naszym kraju pociągów, Leo Express uruchomił nietypowe połączenie z Pragi do Krakowa: w Czechach obsługiwane pociągiem, a w Polsce autobusem – z przesiadką w położonym przy granicy mieście Bohumín. Następnie Leo Express uruchomił autobusy do Warszawy. Jednak wjazd do Polski pociągami wcale nie przestał być celem prywatnego przewoźnika z Czech.

We wrześniu 2016 r. Leo Express złożył do polskiego Urzędu Transportu Kolejowego powiadomienie o zamiarze uruchomienia z początkiem listopada 2016 r. połączenia Praga – Ostrawa – Katowice – Warszawa. Tym razem czeski przewoźnik postanowił skorzystać z unijnego prawa o otwartym dostępie, pozwalającego na swobodne uruchamianie komercyjnych połączeń kolejowych między państwami Unii Europejskiej. Tyle że zgodnie z polskimi przepisami, po wpłynięciu powiadomienia od przewoźnika z zagranicy Urząd Transportu Kolejowego sprawdza jeszcze, czy głównym celem połączenia będzie wożenie pasażerów w relacjach międzynarodowych, a także czy połączenie nie zagrozi równowadze ekonomicznej istniejącej oferty objętej dotacjami. UTK ma sześć tygodni na przyznanie otwartego dostępu na trasie międzynarodowej. W lutym 2017 r., gdy procedury przedłużyły się do sześciu miesięcy, Leo Express wycofał swój wniosek, nadal jednak nie dając za wygraną. W czerwcu 2017 r. do UTK wpłynęło kolejne powiadomienie od Leo Express – tym razem informujące o zamiarze uruchomienia od grudnia 2017 r. połączeń na trasie Praga – Ostrawa – Katowice – Kraków.

Im lepiej, tym gorzej

Trzecia próba uzyskania zgody na wjazd do Polski okazała się skuteczna: w październiku 2017 r. Urząd Transportu Kolejowego zezwolił firmie Leo Express na uruchomienie pociągu łączącego Pragę z Krakowem.

Po raz pierwszy pociąg Leo Express przekroczył czesko-polską granicę 20 lipca 2018 r. Od przejścia granicznego w Zebrzydowicach do Krakowa pociągi Leo Express kursują biegnącą naokoło trasą przez Pszczynę, Katowice, Mysłowice, Zator i Skawinę. Od granicy do Krakowa pociąg jedzie 3 godz. 15 min., a więc prawie godzinę dłużej niż łączący Pragę z Krakowem pociąg InterCity „Cracovia” uruchamiany przez České Dráhy i PKP Intercity. Połączenie Leo Express z Pragi do Krakowa kursuje tylko w piątki i niedziele, docierając do celu o godz. 23.24. Z Krakowa do Pragi pociąg jeździ tylko w poniedziałki i soboty, rozpoczynając bieg już o godz. 4.50. Jakby tego było mało, Leo Express zapowiedział, że w listopadzie 2018 r. pociąg nie będzie kursował.

– *Taki rozkład jazdy wynika z szeregu czynników: stanu i przepustowości infrastruktury, małej stabilności rozkładu jazdy po polskiej stronie, naszych możliwości technicznych, koordynacji z innym polsko-czeskimi połączeniami, ale także z decyzji o otwartym dostępie wydanej przez UTK – mówi Peter Jančovič z Leo Express. – W związku z tym, że dane dotyczące finansowania poszczególnych pociągów PKP Intercity są niejawne, możliwości uzyskania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu są bardzo ograniczone. Musieliśmy uwzględnić również inne istniejące połączenia i nasz wpływ na nie.*

Mówiąc wprost, im atrakcyjniejszą ofertę stworzyłby Leo Express, tym bardziej byłaby ona konkurencyjna dla dotowanych połączeń spółki PKP Intercity, a to oznaczałoby zmniejszenie szans prywatnego przewoźnika z Czech na uzyskanie decyzji przyznającej otwarty dostęp do polskiej sieci kolejowej.

– *Mamy ambicję, żeby w przyszłości połączenie poprawiać. Chcemy, żeby kursowało codziennie, a czas jazdy skrócił się co najmniej o godzinę – nie ukrywa Jančovič. Leo Express w swojej dotychczasowej walce o wjazd do naszego kraju mocno odczuł to, co platforma regulatorów kolei IRG w „Rocznym raporcie monitoringu rynku kolejowego” określa w odniesieniu do Polski dostępem do sieci kolejowej dla przewoźników z zagranicy otwartym tylko *de iure*. Dla porównania, do grupy krajów, w których otwarty dostęp funkcjonuje *de iure* i *de facto*, zaliczane są Słowacja czy Niemcy.*

Rozwijanie siatki

Leo Express do Niemiec wkroczył w sierpniu 2017 r., kupując miejscowego przewoźnika Locomore. To firma, która rozpoczęła działalność pod koniec 2016 r.: stworzenie przewoźnika i uruchomienie przez niego połączeń w relacji Berlin – Hannover – Frankfurt nad Menem – Stuttgart zostało sfinansowane z internetowej zbiórki pieniędzy. Jednakże społecznościowej kolei po zaledwie kilku miesiącach działalności zabrakło funduszy i zmuszona była ogłosić upadłość. Przedsięwzięcie zostało uratowane przez Leo Express, który we współpracy z firmą Flixbus przywrócił kursowanie pociągów stanowiących konkurencję dla połączeń InterCityExpress uruchamianych przez Deutsche Bahn. W Niemczech Leo

DLA „Z BIEGIEM SZYN”:

„Liczba połączeń może rosnać bez dotacji”

Peter Jančovič
Leo Express

W Polsce załatwienie wszelkich formalności zajęło nam najdłużej ze wszystkich krajów. Dopuszczenie nowoczesnych pięcioletnich pociągów wymagało ponadto znaczących zmian technicznych. Według nas jest to spowodowane nie samymi formalnościami, a bardziej obowiązującym ustawodawstwem. Wymagania dotyczące taboru, niejednoznaczne regulacje dotyczące usługi użyteczności publicznej czy otwartego dostępu uniemożliwiają rozwój połączeń i tworzenie w Europie kolei bez granic. To ogranicza cały rynek i konserwuje kolej w stanie z XX wieku. Sytuacja, że nawet połączenia między Warszawą i Krakowem – a więc na trasie łączącej milionowe aglomeracje – są dotowaną usługą publiczną jest naszym zdaniem bardzo niezdrowa dla rozwoju pasażerskiego transportu kolejowego. Połączenia na jednej z najbardziej atrakcyjnych tras dotuje się z podatków, a jednocześnie duże obszary Polski są pozbawione adekwatnej komunikacji publicznej. Proponujemy, żeby takie trasy – które gdzie indziej na świecie funkcjonują na zasadach komercyjnych – funkcjonowały jako komercyjne także w Polsce. Wówczas liczba połączeń oraz liczba pasażerów wzrastają bez nakładów państwa, a zaoszczędzone środki można inwestować w rozwój połączeń na mniej obleganych trasach. Uruchamianie nowych połączeń jest w tej chwili w Polsce o wiele trudniejsze niż w Czechach czy w Niemczech. Może właśnie przez to wskaźnik korzystania z kolei jest w Polsce dużo niższy niż w Czechach i w Niemczech?

Express odpowiada za realizację przewozów, a FlixBus zajmuje się marketingiem, promocją i sprzedażą biletów. Połączenie w Niemczech, funkcjonujące pod marką FlixTrain, obsługiwane jest taborom odziedziczonym po Locomore. Niedawno firma Leo Express ujawniła, że planuje uruchomienie pociągów łączących Pragę z Berlinem. Peter Jančovič wierzy też, że zakończone powodzeniem kilkuletnie starania na rzecz uruchomienia pierwszego prywatnego połączenia z Czech do Polski przetrwały drogę dla kolejnych pociągów: – *Naszym zamiarem jest rozwijanie siatki transgranicznych połączeń z Polską.*

Obecnie Leo Express oczekuje dostawy od chińskiego producenta CRRC trzech elektrycznych zespołów trakcyjnych. Umowa przewiduje możliwość dokupienia 30 składów w kolejnych latach. Jednym z warunków zamówienia jest wymóg, by pociągi miały dopuszczenie do kursowania po sieciach kolejowych Czech, Słowacji oraz Polski.

KAROL TRAMMER

Wracają mijanki

Od lat spółka PKP PLK likwidowała „zbędne” mijanki. Teraz bierze się za ich odbudowywanie

W Przybyłowicach na Dolnym Śląsku dobiegają końca prace przy budowie mijanki na jednotorowym odcinku Legnica – Jawor. W efekcie w połowie tego 20-kilometrowego szlaku pojawi się punkt, w którym pociągi będą mogły się przepuszczać. Ta niewielka inwestycja to oznaka zmiany polityki spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, dotychczas sprowadzającej się do zmniejszania liczby miejsc umożliwiających mijanie się pociągów.

Polityka likwidacji

Spółka PKP PLK przez lata skupiała się na cięciu kosztów utrzymania rozjazdów, torów dodatkowych, nastawni i urządzeń sterowania ruchem na mijankach oraz kosztów zatrudniania obsługujących je dyżurnych ruchu. Zupełnie przy tym nie zwracano uwagi na skutki w postaci zarówno ograniczania liczby pociągów mogących kursować daną linią, jak i zmniejszania płynności ruchu kolejowego. Każda zlikwidowana mijanka to nie tylko zmniejszenie elastyczności konstruowania rozkładu jazdy, ale też ograniczenie możliwości niwelowania opóźnień pociągów i zmniejszania skutków zakłóceń w ruchu.

„Wraz z postępującym niedoinwestowaniem infrastruktury kolejowej w Polsce często likwidowane były miejsca, w których pociągi mogą się mijać, co dodatkowo zmniejsza przepustowość odcinków jednotorowych” – alarmował w 2016 r. Urząd Transportu Kolejowego w „Analizie odcinków sieci kolejowej o ograniczonej przepustowości”.

Od początku lat 90. do roli przystanków zdegradowano dziesiątki stacji i mijanek w całej Polsce. Na przykład na linii Nasielsk – Sierpc z pięciu punktów umożliwiających mijanie się pociągów pozostały dwa. Problemem dotknięte zostały nie tylko linie lokalne – w latach 90. na linii z Warszawy do Lublina zlikwidowano mijankę Pogorzelska Warszawska na jednotorowym odcinku Otwock – Piława, w 2011 r. do roli przystanku zdegradowano mijankę Sycywiec na linii Trójmiasto – Szczecin, zaś jeszcze w 2014 r. spółka PKP PLK zamknęła mijankę Lotyń na linii Poznań – Kołobrzeg.

Modernizacja z mijanką

Coraz bardziej widoczny jest jednak zwrot w podejściu spółki PKP PLK do punktów umożliwiających mijanie się pociągów. Odtworzenie zlikwidowanej dekadę temu mijanki Waplewo wchodzi w zakres prac



• Budowa mijanki Przybyłowice między Legnicą a Jaworem.

modernizacyjnych aktualnie realizowanych na linii Olsztyn – Działdowo, stanowiącej część ciągu łączącego stolicę województwa warmińsko-mazurskiego z Warszawą.

W ramach innej modernizacji prowadzonej w województwie warmińsko-mazurskim, na linii Szczytno – Elk powstają mijanki Spychowo i Drygały. Pierwsza powstaje na szlaku Szczytno – Pisz, druga na szlaku Pisz – Elk, które, licząc ponad 50 km długości, należą do najdłuższych w Polsce odcinków bez możliwości minięcia się pociągów.

– *Lokalizacje nowych mijanek wybierane są na podstawie zarówno analiz i prognoz spółki, jak i uzgodnień z przewoźnikami* – mówi Magdalena Janus ze spółki PKP PLK.

Trzy razy więcej pociągów

Przewoźnicy towarowi niemalże od chwili zamknięcia mijanki Raczyce na ciągu Kielce – Staszów – Tarnobrzeg domagali się jej odtworzenia: „Celem pełnego wykorzystania potencjału linii należy w pierwszej kolejności poprawić jej przepustowość (odbudowa mijanki Raczyce)” – już w 2012 r. postulował Związek Niezależnych Przewoźników Kolejowych.

Według zapowiedzi spółki PKP PLK, w 2019 r. mijanka w Raczycach znów zacznie funkcjonować: – *Efektom odbudowy mijanki Raczyce będzie zwiększenie przepustowości do około 72 pociągów na dobę, przy obecnym obciążeniu 24 pociągów na dobę* – mówi Magdalena Janus. – *Efektom będzie również możliwość zorganizowania dogodnej trasy objazdowej dla pociągów towarowych w przypadku ewentualnych zakłóceń na odcinku Skarżysko Kamienna – Sandomierz.*

Roboty modernizacyjne prowadzone aktualnie między Oleśnicą i Krotoszynem, oprócz zwiększenia prędkości z 40-80 km/h do 120 km/h, obejmują odbudowę zamkniętej w 2007 r. mijanki Bukowice Trzebnickie. Zrealizowanie tych prac stworzy odpowiednie warunki dla planowanej przez Koleje Dolnośląskie reaktywacji połączeń pasażerskich Wrocław – Milicz – Krotoszyn w liczbie siedmiu par pociągów na dobę.

Mijanka w Bukowicach będzie sterowana przez dyżurnego ruchu stacji Grabowno Wielkie. Zdalne sterowanie to wspólna cecha powstających obecnie mijanek – dzięki temu ich funkcjonowanie będzie tańsze aniżeli posterunków z obsługą na miejscu. Mijanka Waplewo będzie sterowana z Olsztyńka, mijanka Przybyłowice z Jawora, zaś mijanki Spychowo i Drygały zostaną podłączone do lokalnego centrum sterowania w Szczytnie.

Łatwiej zamykać, trudniej otwierać

Budowa jednej mijanki to koszt około 20 mln zł. Z powodu zarezerwowania przez PKP PLK zbyt małej kwoty na inwestycje o rok przeciągnięły się procedury przetargowe na budowę mijanki Majdan Królewski na linii Rzeszów – Tarnobrzeg. Problemem tym został dotknięty również proces wyłaniania wykonawcy odbudowy mijanki Łaziska Górne Brada na linii Katowice – Rybnik.

– *Brak mijanki Łaziska Górne Brada ogranicza możliwość rozbudowy oferty między aglomeracją rybnicką a Katowicami* – mówi doradca prezydenta Rybnika ds. transportu zintegrowanego dr Bartosz Mazur. – *Dlatego od dłuższego czasu zabiegaliśmy, by spółka PKP PLK w swoich planach ujęła odbudowę mijanki. Z perspektywy Rybnika to bardzo ważna inwestycja, która znakomicie poprawi możliwości planowania i prowadzenia ruchu pociągów, w efekcie zwiększając dostępność transportową miasta.*

Trudności pojawiły się z utworzeniem mijanki na linii Łódź Widzew – Zgierz. W maju 2018 r., zaledwie kilka lat po likwidacji obu leżących na tym odcinku mijanek Łódź Uniwersytet i Łódź Radogoszcz, spółka PKP PLK ogłosiła przetarg na budowę mijanki Łódź Marysin. W pierwszym podejściu przetarg unieważniono, gdyż nie zgłosił się żaden wykonawca, zaś w drugim podejściu zaofertowane ceny dwukrotnie przekroczyły kwotę zarezerwowaną na to przedsięwzięcie.

Jak widać, dla spółki PKP PLK otwieranie mijanek nie jest tak proste jak podejmowanie przed kilkoma laty decyzji o ich zamykaniu.

KAROL TRAMMER

Na początku lipca 2018 r. spółka PKP Intercity wprowadziła zapis w „Regulaminie przewozu osób, rzeczy i zwierząt”, zgodnie z którym sprzedaż biletów może zostać wstrzymana. Chodzi o sytuacje, gdy na dany pociąg wyprzedane zostaną wszystkie bilety z miejscówkami, a sprzedaż biletów bez gwarancji miejsca do siedzenia osiąga wysoki poziom.

Jak tłumaczy spółka PKP Intercity w specjalnym oświadczeniu, „pasażer mając wiedzę o braku wolnych miejsc, świadomie podejmuje decyzję, czy chce podróżować na stojąco. Są jednak sytuacje, kiedy liczba podróżnych, która kupuje bilety bez gwarancji miejsca, jest tak duża, że nie jest możliwe zapewnienie przejazdu w komfortowych warunkach”.

Za dużo ludzi czy za mało wagonów?

Głównym źródłem kłopotów spółki PKP Intercity w zapewnieniu komfortowych warunków podróży nie są – jak wydaje się uważać przewoźnik – pasażerowie, lecz fatalne zarządzanie taborem. Według danych z listopada 2017 r., na 2315 wagonów należących do PKP Intercity, tylko 1306 posiadało świadectwo sprawności technicznej.

Gdy około tysięcy wagonów niszczy na stacjach postojowych, na trasy wysyłane są pociągi zestawione nawet z zaledwie dwóch-trzech wagonów. W takim zestawieniu kursują obecnie takie pociągi TLK jak „Cyryl” z Poznania do Krakowa, „Morcinek” z Wrocławia do Kielc, „Spodek” z Poznania do Katowic, „Szyndzielnia” z Wrocławia do Bielska-Białej czy „Połoniny” z Warszawy do Przemysła.

W sytuacji gdy niesprawnych jest tysięcy wagonów, ograniczone są możliwości reagowania na spodziewany duży popyt na podróże konkretnymi pociągami poprzez wydłużanie ich składów. A przypomnijmy, że gdy pociągi TLK obejmowano miejscówkami, spółka PKP Intercity deklarowała, że rezerwacja miejsc umożliwi prognozowanie popytu i dostosowywanie do niego długości pociągów. Dziś okazuje się, że przewidywanie popytu służyć ma przede wszystkim blokowaniu możliwości przejazdu pociągami, które cieszą się największym zainteresowaniem pasażerów.

Dziś podmiejski, jutro dalekobieżny

Tłok w pociągach dalekobieżnych – zwłaszcza w piątkowe i niedzielne popołudnia – jest zjawiskiem, z którym muszą mierzyć się przewoźnicy kolejowi również z innych krajów europejskich.

W Czechach do wzmocnionych przewozów w czasie weekendów kierowane są piętrowe elektryczne zespoły trakcyjne CityElefant, które na co dzień obsługują aglomerację praską. Pierwszy skład CityElefant wkracza do obsługi ruchu dalekobieżnego o godz. 17.51 w piątek, wyruszając jako pociąg pospieszny relacji Praga – Ústí nad Labem – Děčín. Kursujące w tej 129-kilometrowej relacji pociągi są obsługiwane składami CityElefant aż do niedzielnego wieczora. W tym czasie wagony, które przez resztę tygodnia kursują w relacji Praga – Děčín,

Dość pasażerów

Sprzedaż biletów na najpopularniejsze pociągi ma być wstrzymywana



• *Lepiej stać w pociągu czy zostać na dworcu? Pociąg InterCity „Kopernik” z Bydgoszczy do Warszawy w niedzielny wieczór.*

mogą zostać skierowane do obsługi czy wzmocnienia pociągów dalekobieżnych kursujących na innych trasach. Składy CityElefant bywają też wysyłane na dłuższe trasy, takie jak Praga – Vsetín (346 km) czy Praga – Trzinec (390 km), na których zapewniają uzupełnienie całotygodniowej oferty o dodatkowe pociągi: wyruszające z Pragi w piątki wieczorem lub soboty rano, a wracające w niedziele wieczorem.

Powyższe rozwiązania – stosowane przez České Dráhy od 2012 r. – wykorzystują to, że okresy szczytów przewozowych w ruchu podmiejskim i w ruchu dalekobieżnym występują w innym czasie. Przy okazji zwiększana jest efektywność wykorzystania taboru podmiejskiego w okresie mniejszego ruchu w tym segmencie. Do obsługi połączeń aglomeracyjnych w Pradze i okolicach w dni robocze kierowanych jest 59 składów CityElefant, w soboty – 38, w niedziele – 36. Tymczasem właśnie w sobotnie poranki oraz w niedzielne popołudnia i wieczory trwa szczyt przewozów w ruchu dalekobieżnym.

Składy podmiejskie są kierowane do obsługi połączeń dalekobieżnych również w Szwajcarii. Od piątku wieczorem do niedzieli wieczorem jako pociągi InterRegio na trasach Zurych – Bazylea czy Zurych – Bern kursują piętrowe zespoły Stadler Kiss, na co dzień obsługujące S-Bahn w aglomeracji Zurychu. Dzięki temu możliwe jest przesunięcie wagonów dalekobieżnych do wzmocnienia pociągów kursujących na liniach cieszących się popularnością w weekendy, głównie na mocno obciążonej trasie między Zurychem a leżącym na południu kraju kantonem Ticino.

W Czechach i Szwajcarii przesuwanie składów jest organizacyjnie o tyle łatwe, że w tych krajach obsługa ruchu dalekobieżnego

i aglomeracyjnego nie została podzielona między różne spółki.

Późnowieczorne rozwiązanie

W Szwajcarii i w Czechach nie ma obowiązkowej rezerwacji miejsc w pociągach. Obowiązkowych miejscówek nie ma też w Niemczech.

W dni największych przewozów w ruchu dalekobieżnym, a więc głównie w piątki i niedziele, kolej Deutsche Bahn oferuje późnowieczorne połączenia. Rozszerzają one możliwości podróżowania w weekendy i jednocześnie powodują, że część podróżnych decyduje się na przejazd już po godzinach, w których potoki pasażerskie są największe.

Część składów w dni największego ruchu, zamiast zjeżdżać wieczorem na stacje postojowe, wykonuje jeszcze dodatkowe kursy: w piątki i niedziele kursuje pociąg z Hamburga (odjazd o godz. 22.51) do Berlina (przyjazd na godz. 1.08), w niedziele jeździ pociąg z Berlina (odjazd o godz. 21.52) przez Wolfsburg, Hannover, Bremę do Oldenburga (przyjazd na godz. 1.28). Z kolei część pociągów ma wydłużane kursy: trasa pociągu, który w dni powszednie łączy Berlin (odjazd o godz. 20.51) i Hannover (przyjazd na godz. 22.56), jest od piątku do niedzieli wydłużana przez Bielefeld, Dortmund, Essen, Duisburg, Düsseldorf do Kolonii (przyjazd na godz. 2.17), a pociąg z Monachium (odjazd o godz. 18.53) do Kassel (przyjazd na godz. 22.34) w niedziele kursuje na wydłużonej trasie przez Getyngę i Hannover do Hamburga (przyjazd na godz. 1.13). Takie późnowieczorne połączenia InterCityExpress kursują w piątki i niedziele na większości tras między dużymi niemieckimi miastami.

KAROL TRAMMER

WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

Spragnione parowozy

Stacyjne wieże wodne. Kiedyś niezbędne dla kolejnictwa, dzisiaj pozornie nie służą do niczego. Lecz stojąc – cieszą oko, co nie jest bez znaczenia w świecie niekiedy zwanym padolem łąz. Niektóre wieże już dłużej trwają dla radowania oka niżli służyły, by poić spragnione parowozy. Człowiek coś tworzy, zwykle nie wiedząc do czego to się na koniec przyda.



POD DOBRĄ PRASĄ

„Mazowieccy przewoźnicy – Warszawska Kolej Dojazdowa i Koleje Mazowieckie – dokładają starań, aby podróżny mógł bez obaw wsiąść do wagonu i dojechać z bagażem”

Źródło:
miesięcznik „Mazowsze. Serce Polski”
wydawca: Urząd Marszałkowski
Województwa Mazowieckiego

OD BAŁTYKU PO TATRY

„Ondraszek”

Białystok – Bielsko-Biała Główna

Ondraszek to przydomek Andrzeja Szebesty, zbójnika który działał w Beskidach na przełomie XVI i XVII wieku. Ondraszek przyszedł na świat i skończył żywot na Morawach w okolicach dzisiejszego miasta Frydek-Mistek: urodził się w 1680 r. we wsi Janowice, a zabity został w 1715 r. w Świdawnowie. Zginął z rąk członka własnej bandy skuszonego nagrodą, jaką za głowę Ondraszka wyznaczili władcy państwa frydeckiego. Legenda Ondraszka, jako obrońcy chłopów i wroga wielmoży, przetrwała w podaniach ludowych, a potem w literaturze. Beskidzki Robin Hood stał się tematem książek i powieści Zofii Kossak-Szczuckiej, Gustawa Morcinka, Józefa Zaleskiego, Adolfa Fierli i księdza Emanuela Grima. Ondraszek działał głównie w rejonie Łysej Góry w Beskidzie Morawsko-Śląskim, ale zapuszczał się i do Beskidu Śląskiego, u stóp którego leży Bielsko-Biała. W Czechach Ondraszek pamiętany jest pod przydomkiem Ondraš – według czeskich źródeł, zbójnik nazywał się Ondřej Fuciman. Swego czasu w Czechach – na trasie z Jesenika do Vsetína – kursował pociąg „Ondraš”. Jego trasa, w przeciwnieństwie do trasy „Ondraszka”, wprost przecinała tereny przed wiekami opanowane przez tego zbójnika. Z okien pociągu „Ondraš” można było spojrzeć nie tylko na masyw Łysej Góry, ale też na wsie narodzin i śmierci Ondraszka.

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„W mrokach tej samej nocy, która zagląda do okien Resursy Obywatelskiej, wśród tych samych śnieżnych tumanów, które biją w jej jasno oświetlone szyby, zwolna toczy się, daleko od wesolej Resursy, pociąg towarowo-osobowy. Naprzód lokomotywa, z której komina, zamiast pary, wydobywają się kłęby śniegu, potem tender, wyżej naładowany śniegiem, aniżeli węglem i wodą, potem wagony towarowe, w których najobfitszym towarem jest śnieg, potem wagony pasażerskie, w których przez okna, zasypane śniegiem, nie widać pasażerów. Śnieg, nic tylko śnieg, na dachach, stopniach i poręczach wagonów, śnieg na wąsach, czapkach i kożuchach służby, śnieg na plancie drogi, śnieg na prawo i na lewo od plantu, śnieg przed pociągiem i za pociągiem, śnieg od Brukseli do Kamczatki i od Neapolu do bieguna. O północy, w chwili, kiedy do salonu Resursy Obywatelskiej wnoszono butelki szampana, dwaj konduktorowie pociągu weszli do przedziału służbowego, gdzie właśnie nadkonduktor z powierzchnością senatora i telegrafista z miną filozofa pracowali nad odkorkowaniem zwyczajnej wódki”

Bolesław Prus*, „Dziwna historia”

*właściwie Aleksander Głowacki. Żył w latach 1847-1912, pisarz i myśliciel, autor między innymi „Lalki” i „Faraona”

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: 691500248

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: 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 3,00 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.