

InterRegio szybsze niż Express • Wpuszczeni w ViaToll

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

www.zbs.net.pl ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu WRZESIEŃ – PAŹDZIERNIK 2011 Nr 5 (55)

LESZEK MIĘTEK.

**Człowiek,
który
zatrzymał
pociągi**



**GORACE LATO
PREZYDENTA MASZYNISTÓW**

► CYTAT NUMERU

„Kiedy na przykład nasz pociąg wlecze się przez dziesięć godzin na trasie, którą kiedyś przejeżdżał w pięć, to nikt nie kojarzy tego z rządem. Nikt nie ma pretensji! Nadal mamy skok modernizacyjny. Nikt jednego z drugim nie kojarzy”

Artur Balazs, BYŁY MINISTER ROLNICTWA I ROZWOJU WSI,
w rozmowie z tygodnikiem „Uważam Rze”

► INDEKS

530 zł kosztować ma każdego obywatela Polski realizacja projektu linii dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław.
Źródło: SIRTIS, PKP PLK i PKP Intercity

Sojusz przeciwko kolejom wojewódzkim

Powstała nieformalna koalicja walcząca z powoływaniem przez samorządy wojewódzkie własnych przewoźników kolejowych

W ramach tego sojuszu działają już Małgorzata Kuczevska-Łaska i Danuta Bodzek z zarządu Przewozów Regionalnych oraz Leszek Miętek, przewodniczący Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych.

Pierwsze oficjalne uderzenie nieformalnej koalicji miało miejsce 19 lipca, kiedy to w kancelariach Ministerstwa Infrastruktury, Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz Urzędu Transportu Kolejowego niemal jednocześnie złożono pismo podpisane przez Małgorzatę Kuczevska-Łaskę oraz Danutę Bodzek. Pismo rozpoczynało się od słów: „W imieniu spółki Przewozy Regionalne, jako największego przewoźnika pasażerskiego w Polsce, zamierzamy zwrócić uwagę na narastający problem tworzenia przez kolejne samorządy województw lokalnych spółek kolejowych bez należytego przygotowania tych projektów”.

Członkinie zarządu Przewozów Regionalnych w swoim piśmie zwróciły uwagę na wątpliwości co do zgodności projektów tworzenia wojewódzkich spółek kolejowych nie tylko z unijnym prawem pomocy publicznej, ale również z prawem krajowym: „Żadne przepisy nie pozwalają samorządowi województwa w ramach gospodarki komunalnej tworzyć operatorów transportu publicznego, tj. przewoźników. (...) W tym kontekście wojewodowie powinni w trybie nadzoru kwestionować legalność uchwał samorządów województw wyrażających zgodę na utworzenie wojewódzkich spółek kolejowych i zatwierdzających sposób finansowania jako wykraczających poza zadania tego samorządu”.

Dalej czytamy w piśmie: „Samorządy województw, borykając się z coraz większymi problemami w zakresie pokrycia deficytu Przewozów Regionalnych wygenerowanego podczas świadczenia usług publicznych na ich obszarze, wydatkują ogromne środki na tworzenie – często na zupełnie amatorskich zasadach, jak pokazują ostatnie przykłady – własnych, z założenia deficytowych przewoźników”.

Członkinie zarządu Przewozów Regionalnych krytykując samorządy, krytykują tym samym udziałowców kierowanej przez siebie spółki – udziały w Przewozach Regionalnych podzielone są bowiem pomiędzy samorządy 16 województw. Spółki wojewódzkie działają już w trzech województwach: na Mazowszu, na Dolnym Śląsku i w Wielkopolsce. Czwarcie województwo – śląskie – prowadzi ostatnie przygotowania do rozpoczęcia działalności własnego przewoźnika. Do tych czterech samorządów należy aż 39,6% udziałów w spółce Przewozy Regionalne.

Stanowisko członkiń zarządu Przewozów Regionalnych znacząco wzmocnił Leszek Miętek z Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, który 4 sierpnia złożył w Prokuraturze Generalnej zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa wyrażenia znacznej szkody majątkowej przez samorządy tworzące własne spółki przewozowe. Miętek w swoim zawiadomieniu zwrócił ponadto uwagę, iż „brak jest podstaw prawnych do tworzenia w ramach gospodarki komunalnej operatorów publicznego transportu zbiorowego.”

Zniknęło InterRegio szybsze niż Express

Połączenia



Jedynie przez dwa wakacyjne miesiące funkcjonowało najszybsze połączenie Warszawy i Pomorza Środkowego. Wakacyjny pociąg InterRegio „Harpun” relacji Lublin – Warszawa – Toruń – Bydgoszcz – Piła – Szczecinek – Białogard – Kołobrzeg wygrywał czasem przejazd ze wszystkimi innymi pociągami kursującymi między Warszawą i Kołobrzegiem. Był szybszy zarówno od składów kategorii Twoje Linie Kolejowe, jak i od pociągów ekspresowych.

Planowo „Harpun” docierał z Warszawy Centralnej do Kołobrzegu w 7 godz. 48 min. – czyli o ponad trzy godziny szybciej niż Express! Planowy czas pociągu ekspresowego „Szanty” kursującego w lecie między Warszawą i Kołobrzegiem wynosił bowiem 10 godz. 54 min.

Pociągom TLK przejechanie trasy z Warszawy do Kołobrzegu w rozkładzie wakacyjnym zajmowało od 9 godz. 25 min. (pociąg przez Poznań i Szczecin) do aż 13 godz. (pociąg przez Bydgoszcz i Trójmiasto). Jak widać, pociąg InterRegio „Harpun” był szybszy od pozostałych pociągów łączących Warszawę z Kołobrzegiem nawet o około 5 godz.

„Harpun” – nawet w okresie czasowych zmian w rozkładzie wywołanym robotami torowymi (w sierpniu czas jazdy pociągu wydłużył się do 8 godz. 13 min.) – nie dawał się wyprzedzić pozostałym pociągom łączącym Warszawę z Pomorzem Środkowym.

Sekretem niezłego, jak na polskie warunki, czasu jazdy „Harpuna” było wytrasowanie tego pociągu alternatywną trasą przez Bydgoszcz, Piłę, Szczecinek, a więc przede wszystkim z pominięciem modernizowanej linii z Warszawy do Trójmiasta. Dodatkowo pociąg ominął jednotorowy ciąg Trójmiasto – Szczecin, na którym szczególnie w sezonie letnim występują duże problemy z przepustowością.

Dlaczego najszybszy pociąg z Warszawy na Pomorze Środkowe z końcem wakacji zniknął z rozkładu? – Pociąg InterRegio „Harpun” był typowo wakacyjnym połączeniem – tak został zaplanowany w obecnym rozkładzie jazdy – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Piotr Olszewski, rzecznik prasowy spółki Przewozy Regionalne. Jednak dodaje, że pociąg stał się na tyle popularny, że być może w przyszłości będzie kursował nie tylko w sezonie letnim: – W związku z dużym zainteresowaniem w tym roku, rozważamy możliwość rozszerzenia jego terminów kursowania w rozkładzie jazdy 2011/2012.

Kaskada podwyżek

Sierpniową podwyżką cen biletów Koleje Mazowieckie umocniły swoją pozycję najdroższego przewoźnika regionalnego w Polsce. Na Mazowszu za podróż koleją płaci się już nawet ponad dwa razy drożej niż w innych województwach

Sierpc, miasto powiatowe na północnym-zachodzie województwa mazowieckiego. 32 km na wschód od Sierpca leży Raciąż, 33 km na zachód – Lipno. Bilet kolejowy z Sierpca do RaciąŜa kosztuje 10,60 zł, natomiast bilet z Sierpca do Lipna – mimo niemal identycznej odległości – kosztuje prawie o połowę taniej: 5,50 zł.

Ta drastyczna różnica w cenach biletów wynika z tego, że każdy z odcinków obsługiwany jest przez innego przewoźnika: z Sierpca do Lipna kursują pociągi spółki Arriva Rail Polska, natomiast między Sierpcem i RaciąŜem jeżdżą Koleje Mazowieckie, które spośród wszystkich polskich przewoźników kolejowych najczęściej podnoszą ceny biletów.

Podwyżki po mazowiecku

– *Podwyżka cen biletów, czyli de facto sięgnięcie do kieszeni pasażera w celu zwiększenia przychodów spółki, jest rozwiązaniem ostatecznym, stosowanym w sytuacjach krytycznych, kiedy inne rozwiązania decydujące o stabilności finansowej przewoźnika nie przyniosą poŜądanych efektów* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Anna Groszyk-Książak z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego.

Tyle tylko, że po to „rozwiązanie ostateczne, stosowane w sytuacjach krytycznych” Koleje Mazowieckie sięgają przynajmniej raz do roku. Na przestrzeni ostatnich pięciu lat bilety mazowieckiego przewoźnika drożały aż sześciokrotnie: w kwietniu 2007 r., w lipcu 2008 r., w marcu 2009 r., w marcu 2010 r., w styczniu 2011 r. i ostatnio w sierpniu 2011 r. W wyniku tej kaskady podwyżek 30-kilometrowa podróż Kolejami Mazowieckimi zdrożała z 5,70 zł do 9,40 zł, a więc aż o 65% (dla porównania, inflacja od początku 2007 r. do połowy 2011 r. wyniosła niespełna 17%; dane GUS).

Samorządowi urzędnicy twierdzą jednak, że gdyby zrezygnowano z podwyżek cen biletów, wówczas konieczne stałoby się cięcie połączeń: – *Innym sposobem na zbilansowanie rachunku ekonomicznego spółki mogło być ograniczenie pracy eksploatacyjnej równoznaczne z odwołaniem części pociągów* – mówi Anna Groszyk-Książak. – *Efektom tego byłby widoczny spadek wpływów ze sprzedaży biletów i w dalszym ciągu mielibyśmy do czynienia z deficytem w rachunku ekonomicznym przewoźnika.*

Podróż za jeden tysiąc

Na Mazowszu 10-kilometrowy przejazd pociągiem kosztuje 5,20 zł. Tymczasem w regionach obsługiwanych przez Przewozy Regionalne, Koleje Dolnośląskie oraz Koleje Wielkopolskie za podróż na odległość 10 km płaci się 3,70 zł, w pociągach SKM Trójmiasto – 3,40 zł, a w składach Arriva Rail Polska – 2,50 zł, czyli ponad połowę taniej niż na Mazowszu!

Regionalne różnice w cenach biletów kolejowych przestały być symboliczne. Dotyczy to także biletów okresowych. Miesięczny bilet na 50-kilometrową trasę kosztuje w Kolejach Mazowieckich 254 zł, w Przewozach Regionalnych, Kolejach Dolnośląskich i Kolejach Wielkopolskich – 245 zł, w pociągach Arriva Rail Polska – 231 zł, a w trójmiejskiej Szybkiej Kolei Miejskiej – 163 zł.

Przy dojazdach na odległość 50 km pasażer Kolei Mazowieckich w skali roku wydaje na bilety miesięczne aż o 1092 zł więcej niż podróżny trójmiejskiej SKM (pociągi tej spółki obsługują trasę

Tczew – Pruszcz Gdański – Gdańsk – Sopot – Gdynia – Rumia – Reda – Wejherowo – Lębork – Słupsk).

Koleje Mazowieckie – spośród wszystkich przewoźników regionalnych – sprzedają najdroższe bilety miesięczne we wszystkich segmentach odległościowych do 70 km, czyli w relacjach, w których najczęściej podróżuje się z biletami okresowymi.

Taryfa samorządowa

W segmencie biletów jednorazowych Koleje Mazowieckie droższe są od wszystkich pozostałych przewoźników regionalnych – zarówno od spółki prowadzącej działalność na większą skalę (Przewozy Regionalne), jak i mniejszych operatorów: SKM Trójmiasto, Koleje Dolnośląskie, Koleje Wielkopolskie oraz Arriva Rail Polska.

Cechująca się najniższymi cenami biletów jednorazowych taryfa stosowana przez spółkę Arriva Rail Polska została ukształtowana nie przez przewoźnika, lecz przez miejscowego organizatora przewozów, czyli samorząd województwa kujawsko-pomorskiego. To jedyny taki przypadek na polskiej kolei. – *Nie trzeba nikogo przekonywać, że ceny biletów mają istotny wpływ na wybór przez podróżnych środka transportu oraz ogólnie na dostępność transportową* – mówi „Z Biegiem Szyn” Przemysław Mazur z departamentu transportu publicznego w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Kujawsko-Pomorskiego. – *Województwo dotując przewozy stawia sobie za cel zapewnienie bezpiecznych, sprawnych i charakteryzujących się wysoką jakością usług transportu pasażerskiego, ale przy uwzględnieniu czynników społecznych oraz rozwoju regionalnego. Tak więc naturalną konsekwencją jest bezpośrednie kształtowanie taryf przewozowych przez województwo.*

Poskromić podwyżki

Założeniem wprowadzonej w grudniu 2010 r. Taryfy Kujawsko-Pomorskiej było nie tylko obniżenie cen biletów kolejowych, ale także wprowadzenie konkurencyjnych stawek wobec przewoźników autobusowych. Choć taryfa została stworzona przez samorząd, to wpływy z biletów trafiają do przewoźnika. Dlatego samorząd województwa kujawsko-pomorskiego stworzył instrumenty powstrzymujące niekontrolowany wzrost cen biletów kolejowych. Po pierwsze, podwyżki taryfy nie mogą przekroczyć wskaźnika inflacji publikowanego przez GUS. Po drugie, ewentualne podwyżki nie mogą być wprowadzane w dowolnym momencie roku, lecz jedynie 1 stycznia.

Władze województwa kujawsko-Pomorskiego dostrzegają już pierwsze efekty wprowadzenia samorządowej taryfy: – *W ostatnich latach obserwowaliśmy spadek ilości podróżnych. Ale wydaje się, że udało się zatrzymać, a nawet odwrócić ten trend. Na linii Toruń – Kwidzyn obserwujemy wzrost liczby podróżnych o 8,64%. Na linii Bydgoszcz – Tuchola wzrost wyniósł 0,45%* – mówi Przemysław Mazur.

Na Mazowszu urzędnicy pozostają sceptyczni wobec koncepcji kształtowania kolejowej taryfy przewozowej nie przez przewoźnika, lecz przez samorząd województwa: – *Samorząd województwa mazowieckiego, będąc 100-procentowym udziałowcem spółki Koleje Mazowieckie, ma prawo decydować o kierunkach rozwoju firmy, inwestycjach, a także o kształcie taryfy przewozowej określającej wysokość cen biletów. Z tego punktu widzenia nie ma znaczenia, kto wprowadza taryfę przewozową* – mówi Anna Groszyk-Książak z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego.

Karol Trammer

9,40 zł

Tyle trzeba zapłacić za 25-kilometrową podróż Kolejami Mazowieckimi. Przejechanie takiej samej odległości z Przewozami Regionalnymi kosztuje 6,30 zł. Za pokonanie 25 km pociągiem spółki Arriva płaci się 4,50 zł.

Gorące lato

prezydenta maszynistów

Kim jest człowiek, któremu udało się zorganizować pierwszy od lat strajk na kolei

Leszek Miętek to związkowy człowiek-orkiestra. Jest jednocześnie szefem Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce (ZZM), przewodniczącym Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych oraz członkiem prezydium Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych odpowiedzialnym za branżę transportową. Jednocześnie Miętek jest wiceprzewodniczącym Europejskiej Federacji Maszynistów ALE. Szef związku maszynistów zasiada również w radzie nadzorczej PKP S.A. jako przedstawiciel załogi. W wyborach na tę funkcję startował pod hasłem „Od zysku ważniejsi są ludzie”.

Prezydent Miętek

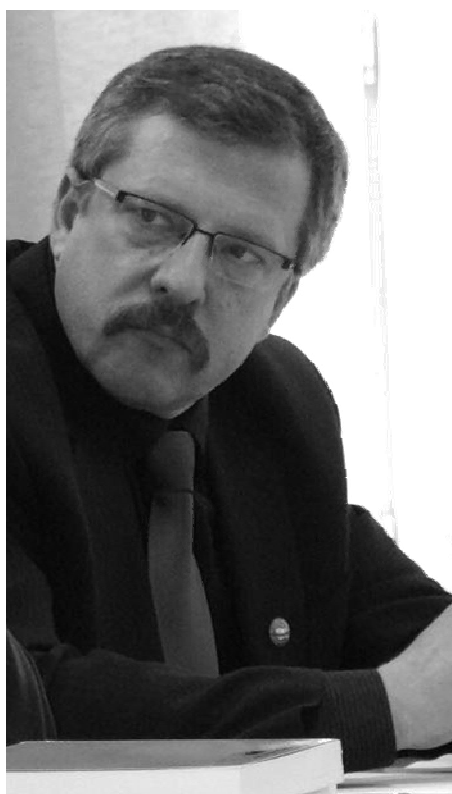
Współpracownicy tytułują Leszka Miętka prezydentem. Zgodnie bowiem ze statutem ZZM, na czele tej organizacji stoi prezydent. To nawiązanie do przedwojennej tradycji związku maszynistów, założonego w marcu 1919 r., rozwiązanego w 1947 r. Do reaktywacji Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych doszło po ponad 40 latach – organizacja ponownie została zarejestrowana w październiku 1989 r. Związek na swojej stronie internetowej szczyli się informacją, że zrzesza dwie trzecie maszynistów pracujących na polskiej sieci kolejowej.

Miętek na czele Związku Zawodowego Maszynistów stanął w 2005 r. Szybko jednak przewoźnictwo przestało mu wystarczać. Zaangażował się więc w tworzenie Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych – ta międzyzwiązkowa organizacja powstała w 2006 r. Miętek został jej przewodniczącym.

Siłą konfederacji jest to, że zrzesza grupy zawodowe bezpośrednio zaangażowane w prowadzenie ruchu kolejowego, a więc – oprócz maszynistów – drużyny konduktorskie, dyżurnych ruchu czy dyspozytorów. Ma to szczególne znaczenie, gdy pojawia się groźba strajku.

Pociągi-łamistrajki

I rzeczywiście, tegoroczne wakacje minęły pod znakiem strajków – zaprotestowali pracownicy Przewozów Regionalnych. Twarzą letniej walki o podwyżki wynagrodzeń w tej spółce stał się Leszek Miętek – to on został wybrany przewodniczącym międzyzwiązkowego komitetu strajkowego zrzeszającego największe związkowe centrale na kolei: Konfederację Kolejowych Związków Zawodowych, Sekcję Krajową Kolejarzy „Solidarności” oraz Federację Związków Zawodowych Pracowników PKP.



• Leszek Miętek, szef Związku Zawodowego Maszynistów, stał się twarzą tegorocznych kolejarskich protestów

Do pierwszych działań strajkowych doszło 4 lipca – tego dnia na dwie godziny, od godz. 7.00 do 9.00, w całej Polsce stanęły pociągi Przewozów Regionalnych. Po ponad miesiącu, 17 sierpnia, zorganizowany został strajk całodobowy – kolej regionalna stanęła na cały dzień.

Choć doszło do przypadków kursowania pociągów-łamistrajków (na przykład kilku połączeń na Pomorzu), to i tak związkowcom udało się pokazać swój potencjał. Wreszcie bowiem, po aż kilkunastu latach przerwy, na polskiej kolei doszło do rzeczywistego strajku – poprzedni został zorganizowany w 1998 r. Potem już aktywność związków zawodowych sprowadzała się jedynie do rozpaczliwych scen blokowania torów kolejowych przez etatowych działaczy, podczas gdy szeregowi członkowie związków czekali w zatrzymanych pociągach na to, by wreszcie wyruszyć w dalszą drogę.

Inna sprawa, na ile związki zawodowe pokazały swoją siłę przy stole negocjacyjnym. Związkowcy przystępowali do negocjacji z zarządem spółki Przewozy Regionalne z żądaniem natychmiastowej podwyżki wynagrodzeń o 280 zł. Jeszcze przed końcowymi negocjacjami Leszek Miętek wydał oświadczenie, w którym zapewnił: „Nie ma i nie będzie naszej zgody na rozłożenie na raty wdrożenia podwyżek płac do stycznia 2013 r.”.

Tymczasem ostatecznie związkowcy wycofali się ze swojego twardego stanowiska, by zadowolić się od początku forsowaną przez

zarząd spółki propozycją podziału podwyżki na trzy etapy, z których ostatni nastąpić ma... w pierwszym półroczu 2013 r. i to dopiero „po ocenie sytuacji finansowej spółki”.

Kandydat nie będzie kandydował

Na przełomie lipca i sierpnia – w czasie negocjacji związków zawodowych z zarządem spółki Przewozy Regionalne, między strajkiem ostrzegawczym a strajkiem całodobowym – wybuchła polityczna bomba. Pojawiły się zarzuty, że duża aktywność Miętka może wiązać się z rozpoczynającą się kampanią wyborczą. Okazało się bowiem, iż nazwisko Leszka Miętka znalazło się na listach wyborczych Sojuszu Lewicy Wyborczej na nadchodzące pałdziernikowe wybory parlamentarne.

Leszek Miętek natychmiast rakiem wycofał się z tej sprawy, przesyłając 1 sierpnia list otwarty do Stanisława Wziątka, szefa sztabu wyborczego SLD, w którym oświadczył: „W związku z docierającymi do mnie informacjami dotyczącymi umieszczenia mnie na liście kandydatów SLD do Sejmu RP w okręgu toruńskim na pozycji nr 7, informuję, że stało to się bez mojej wiedzy i zgody, ►

► dlatego proszę o wykreślenie mnie z listy kandydatów”. Na koniec Miętek stanowczo oświadczył: „Nie będę kandydował w wyborach 2011 r. do Sejmu RP z list SLD ani żadnej innej partii politycznej”.

To dość niespodziewany zwrot akcji, bowiem jeszcze w kwietniu 2011 r. Leszek Miętek wziął udział w konwencji programowej SLD, a działacze Związku Zawodowego Maszynistów na walnym zjeździe delegatów w Jastrzębiej Górze rekomendowali start Leszka Miętka w jesiennych wyborach parlamentarnych. Tak relacjonował te postanowienia związkowy miesięcznik „Głos Maszynisty” (w numerze z maja 2011 r.): „Delegaci podjęli także temat jesiennych wyborach parlamentarnych. Upoważnili prezydium ZZM do podjęcia działań mających na celu uzyskanie dla naszego kandydata czołowego miejsca na liście wyborczej SLD. Jeśli to się uda, zjazd zobowiązał prezydenta ZZM Leszka Miętka do kandydowania w wyborach do Sejmu RP”.

Romans z polityką

Wygląda więc na to, że całe wyborcze „nieporozumienie” zakończone deklaracją Leszka Miętka o niekandydowaniu w wyborach, to tak naprawdę wynik niezadowolenia z otrzymania odległego miejsca na liście wyborczej. Potwierdza to pismo, jakie 3 sierpnia przewodniczący OPZZ Jan Guz przesłał do szefa SLD Grzegorza Napieralskiego: „OPZZ wyraża zaniepokojenie faktem umieszczenia kandydatów rekomendowanych przez OPZZ na listy SLD w wyborach parlamentarnych na niskich pozycjach. W wyniku prowadzonych rozmów między OPZZ a SLD uzgodniono, że działacze związkowi wysokiego szczebla w szczególności Leszek Miętek, Henryk Moskwa, Franciszek Potulski oraz Barbara Kramarz zostaną umieszczeni w czołowie list wyborczych. (...) Umieszczenie działaczy związkowych na dalszych miejscach oznacza deprecjonowanie nie tylko ich samych, ale także związkowego programu, z jakim chcieli iść do wyborów”.

Niedoszły start do sejmu z list SLD to nie pierwszy romans Leszka Miętka z polityką. W lipcu 2005 r. Miętek w imieniu Związku Zawodowego Maszynistów zawarł porozumienie wyborcze z Samoobroną. Porozumienie sprzed sześciu lat obejmowało możliwość umieszczenia działaczy ZZM na listach Samoobrony oraz współpracę podczas kampanii wyborczej. Leszek Miętek zasiłł wówczas komitet wyborczy wspierający kandydaturę Andrzeja Leppera w wyborach prezydenckich w 2005 r.

Związkowiec czy prokurator?

Tego lata trudnym momentem dla Leszka Miętka była katastrofa kolejowa na stacji Baby pod Piotrkowem Trybunalskim. W piątkowe popołudnie 12 sierpnia doszło tam do wykolejenia pociągu TLK relacji Warszawa – Katowice. W wypadku zginęła jedna osoba, a 89 zostało rannych.

Piotrkowska prokuratura o spowodowanie katastrofy oskarżyła maszynistę prowadzącego pociąg – zarzucono mu przekroczenie prędkości. Pociąg jechał 118 km/h, zamiast dozwolonych 40 km/h (przejeżdżanie przez rozjazd na bok). Środowisko drużyn trakcyjnych pytało, czy maszynista na pewno otrzymał informację od sterujących ruchem kolejowym, że na rozjeździe nie będzie jechał na wprost. Mimo tych wątpliwości maszynista został aresztowany, aby uniemożliwić mu ewentualne matactwa.

Miętek, wzburzony oskarżeniem wobec prowadzącego pociąg, stwierdził w rozmowie z mediami: – *Jednocześnie nie zamknięto do więzienia wszystkich pracowników PLK odpowiedzialnych za tamten odcinek i im się pozwala przygotowywać matactwa.*

Ta wypowiedź poruszyła działaczy Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP. Grzegorz Herzyk, rzecznik tej organizacji, skierował list otwarty do Leszka Miętka, w którym pytał: „Czy człowiek, który mieni się być przedstawicielem załogi w radzie nadzorczej PKP S.A., który jest przewodniczącym organizacji mającej bronić i występować w interesie pracowników – paradoksalnie tych, na których wskazuje on, jako rzekomo winnych katastrofy – stał się nagle prokuratorem?”

Miętek próbował się tłumaczyć na antenie radiowej Jedynki: – *Moi koledzy dyżurni ruchu zbyt pochopnie przelewają na papier interpretację tego, co powiedziałem. Wystarczyło zadzwonić i porozmawiać. Ja rzeczywiście na konferencji prasowej zwróciłem się do prokuratury o nieproporcjonalność działań, bo jeżeli w wypadku*

Głos Leszka Miętka

„Domagamy się przede wszystkim tego, żeby kolejarz przestał się wstydić za reformy i za funkcjonowanie polskich kolei”

„Zdajemy sobie sprawę, że finanse to delikatny temat, ale pieniądze na wynagrodzenia można pozyskać z rynku. (...) Wystarczy dać szansę kolejarzom, aby mogli sami na te podwyżki zapracować”

„Od wielu miesięcy obserwujemy – przecierając chwilami oczy z niedowierzania – jak decydenci, niczym chłopcy w piaskownicy, urządzają sobie zabawę ze spółkami kolejowymi i podróznymi”

„Jesteśmy w wielkim kraju w środku Europy i myślę, że podróznym należy się, żeby mieli swoją kolej, z której będą zadowoleni. Kolejarze są gotowi do podjęcia takiego wyzwania”

„Dla pociągów regionalnych przekroczenie granicy województwa staje się trudniejsze niż przekroczenie granicy państwa”

Cytowane wypowiedzi Leszka Miętka pochodzą z wywiadów udzielonych Polskiemu Radiu oraz miesięcznikowi „Głos Maszynisty”

brał udział maszynista, ale również na jakiejś infrastrukturze kolejowej, wobec powyższego jeżeli jedną stroną oskarża się o matactwa i podejmuje w tym temacie działania, to również i drugą stroną należało pozbawić możliwości matactw. Ja nie twierdziłem, że oni dokonują tych matactw.

Konflikt między związkiem maszynistów i związkiem dyżurnych ruchu jest o tyle palący, że obydwie organizacje należą do kierowanej przez Miętka Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych. Sprawa może negatywnie odbić się na konsekwentnie budowanej przez Miętka pozycji lidera nie tylko maszynistów, ale szerszej rzeszy kolejarzy.

Lęk przed maszynistami

Byłaby to już kolejna istotna porażka Leszka Miętka po tym, jak nie udało mu się obronić racji stanu Związku Zawodowego Maszynistów, jaką była strategia nie dopuszczania do podzielenia drużyn trakcyjnych między poszczególne spółki kolejowe. Maszynistom przez kolejne lata restrukturyzacji skutecznie udawało się opierać podziałowi – wszyscy, niezależnie jakiej spółki połączenia obsługiwali, zatrudnieni byli w PKP Cargo.

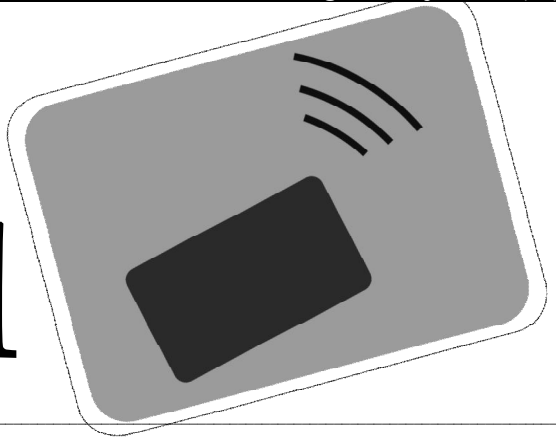
Wydawało się, że walka z podziałem drużyn trakcyjnych była w ostatnich latach jednym z filarów aktywności związku maszynistów i stojącego na jego czele Leszka Miętka. Jeszcze w styczniu 2008 r. w rozmowie z miesięcznikiem „Głos Maszynisty” Miętek mówił: – *Nie wyobrażamy sobie, żeby dokonano podziału administracyjnego pracowników drużyn trakcyjnych, tym bardziej na podstawie czyjegoś „widzimisię”. Nie ma zgody ZZM na podział maszynistów! Razem jesteśmy w stanie przeciwstawić się takim planom. Oczywiście zdajemy sobie sprawę z tego, że będziemy świadkami rozmaitych podchodów i obiecywania złotych gór. Wierzę jednak, że maszyniści oprą się pokusom i pozostaną wierni zasadom, które wyznają i bronią przez tyle lat i nie dadzą się podzielić.*

Jeszcze kilka lat temu w realność podziału drużyn trakcyjnych mało kto wierzył. Otwarcie poddawał to pod wątpliwość między innymi Jacek Prześluga, który – po odejściu ze stanowiska prezesa PKP Intercity – tak w listopadzie 2006 r. pisał o możliwości podziału maszynistów i lokomotyw między spółki: „Nie ma żadnej szansy, póki zarządy spółek będą w takim lęku przed maszynistami zjednoczonymi w związku” (wypowiedź na internetowym IC Forum).

Maszyniści, wbrew twardym zapowiedziom, dość szybko dali się podzielić między spółki – i dziś każdy przewoźnik zatrudnia własne drużyny trakcyjne. Czyżby więc oznaczało to, że legendarny lęk przed związkiem maszynistów w ostatnim czasie znacznie osłabł?

Karol Trammer

Wpuszczeni w ViaToll



Nowy, nieszczelny system poboru opłat za korzystanie z sieci drogowej – zamiast rozliczyć przewoźników drogowych z kosztów niszczenia szos – rozlał powódź tirów na boczne trasy, nieprzystosowane do ciężkiego ruchu

Polskimi drogami jeździ coraz więcej dużych ciężarówek. Jak wynika z generalnego pomiaru ruchu przeprowadzonego na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, ruch samochodów ciężarowych z przyczepami i naczepami w ciągu minionych 15 lat wzrósł ponad trzykrotnie. Raport opisujący wyniki pomiaru ruchu jasno stwierdza, że rosnący ruch ciężarówek ma „decydujący wpływ na warunki ruchu na drogach oraz proces niszczenia nawierzchni”.

Tir co 10 sekund

Są w Polsce miejscowości, przez które przejeżdża nawet ponad 10 tys. dużych ciężarówek dziennie! Rekordzistą pod tym względem jest fragment autostrady A1 przy węźle z drogą krajową nr 8 pod Piotrkowem Trybunalskim – jak podaje generalny pomiar ruchu, średnio na dobę przejeżdża tędy 12195 dużych ciężarówek (z przyczepami lub naczepami).

Na Mazowszu największe natężenie ruchu tirów występuje na drodze krajowej nr 8 na odcinku między Mszczonowem i Hutą Zawadzka, którym przejeżdża średnio 7686 dużych ciężarówek dziennie. Oznacza to, że przez podmszczonowskie wsie leżące przy „ósemce” jeden tir przejeżdża co około 10 sekund!

Aktualnym problemem staje się rozlewanie się ruchu ciężarówek oraz innych pojazdów o masie przekraczającej 3,5 tony na boczne drogi. Stoi za tym Viatoll, czyli wprowadzony z początkiem lipca 2011 r. system elektronicznego poboru opłat za korzystanie z sieci drogowej. ViaToll w założeniu miał nie tylko doprowadzić do efektywnego naliczania kosztów za używanie dróg przez ciężki ruch samochodowy, ale jednocześnie zrównać warunki konkurencji między przewoźnikami drogowymi, a podmiotami działającymi w ramach innych gałęzi transportu – przede wszystkim na kolei. Jak na razie jednak wygląda na to, że ViaToll – którego wdrożenie kosztuje 4,9 mld zł – kompletnie zawiódł pokładane w nim nadzieje.

Jeździć jak najwięcej

ViaToll zastąpił system winietowy, w ramach którego opłaty za korzystanie z sieci dróg krajowych pobierane były od ciężarówek i autobusów o masie co najmniej 12 ton. Dostępne były karty opłaty drogowej ważne dobę, tydzień, miesiąc oraz rok – ponoszone koszty nie były zależne od liczby przejechanych kilometrów. Dobowa winieta dla ciężarówki kosztowała 43 zł, roczna – od 2652 zł do 3371 zł (w zależności od liczby osi i spełnianych norm emisji spalin).

System ViaToll objął wszystkie pojazdy o masie powyżej 3,5 tony i opiera się na urządzeniach ViaBox umieszczanych w pojazdach oraz bramownicach rozlokowanych nad drogami. ViaToll nalicza opłatę za każdy kilometr pokonany drogami krajowymi objętymi systemem. Stawki wahają się od 16 gr do 53 gr za kilometr (w zależności od klasy drogi, rodzaju pojazdu, jego masy oraz spełnianych norm emisji spalin).

Wprowadzoną wraz z systemem ViaToll metodę płacenia przez przewoźników drogowych za realnie przejechane kilometry doceniają środowiska walczące o równowagę między różnymi gałęziami transportu. Wojciech Makowski z Instytutu Spraw Obywatelskich INSPRO, prowadzącego kampanię „Tiry na tory”: – *Winiety*

zachęcały, żeby jeździć jak najwięcej: opłata była stała i dodatkowy kilometr nic nie kosztował. Zastąpienie winiet opłatą uzależnioną od dystansu jest absolutną podstawą, żeby w ogóle zacząć myśleć o poprawie pozycji konkurencyjnej kolei towarowej wobec transportu drogowego.

Opłaty za korzystanie z linii kolejowych – funkcjonujące od 2002 r. – od początku wyliczane są na podstawie pokonywanej odległości. Przejechanie kilometra przez pociąg towarowy po sieci spółki PKP Polskie Linie Kolejowe w obecnie obowiązującym rozkładzie jazdy 2010/2011 kosztuje od 1,94 zł do 40,53 zł – w zależności od masy pociągu i kategorii linii (określonej na podstawie natężenia ruchu pociągów, dopuszczalnej prędkości technicznej oraz liczby stałych ograniczeń prędkości).

Zanim na drogach wprowadzony został system ViaToll, opłata za jeden przejazd pociągu towarowego na kilkusetkilometrowej trasie często przekraczała cenę rocznej winiety dla ciężarówki. Zryczałtowane opłaty za korzystanie z sieci drogowej pobudzały ruch ciężarówek – przewoźnicy drogowi chcieli jak najintensywniej wykorzystać jedną winietę. A jednocześnie przewoźnicy kolejni, płacąc za każdy przejechany kilometr, „szczypali” się z realizowanymi przewozami. Tak różniące się systemy naliczania opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej oraz kolejowej były jednym z elementów prowadzących do rosnącej dominacji tirów na polskich drogach przy jednocześnie zmniejszającym się ruchu pociągów towarowych.

Większość dróg darmowa

Choć system ViaToll wreszcie zmienił filozofię naliczania opłat drogowych z ryczałtu na opłaty zależne od przejechanego dystansu, to obecna sytuacja wciąż daleka jest od zrównania warunków ekonomicznych transportu towarów po drogach i po szynach.

O ile bowiem opłatami za dostęp do infrastruktury objęta jest cała sieć kolejowa, o tyle drogowy system ViaToll działa tylko na wybranych trasach – autostradach, drogach ekspresowych oraz nielicznych odcinkach dróg krajowych. Co więcej, do systemu nie będą włączone drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne.

Łączna długość sieci drogowej zarządzanej przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad wynosi 18,3 tys. km – tymczasem system ViaToll działa na jedynie 1,5 tys. km, a więc na niespełna 10% sieci dróg krajowych. W dalszej perspektywie ViaToll objąć ma w sumie około 7,5 tys. km dróg, co i tak stanowi znacznie mniej niż połowę sieci dróg krajowych.

W województwie mazowieckim system ViaToll działa na drodze krajowej nr 7 od granicy Warszawy do Jedlińska pod Radomiem oraz na północnym odcinku od rogatek stolicy do Płońska. W regionie opłaty w ramach systemu ViaToll pobierane są również na odcinkach drogi krajowej nr 8 w standardzie trasy ekspresowej: na warszawskim Bemowie, między Radzyminem i Wyszkowem oraz na obwodnicy Ostrowi Mazowieckiej.

Powódź ciężarówek

Choć system ViaToll wprowadzono na zaledwie dwóch ciągach ►

► w województwie mazowieckim, to problem rozlewającego się ruchu ciężarówek odczuwany jest w wielu częściach regionu. Jak się dowiedzieliśmy w Mazowieckim Zarządzie Dróg Wojewódzkich, największy, bowiem aż około 30-procentowy, wzrost stwierdzono na drogach wojewódzkich nr 618 z Gołymina przez Pułtusk do Wyszkowa, nr 631 z Warszawy przez Nieporęt do Nowego Dworu Mazowieckiego oraz nr 634 z Warszawy w kierunku Tłuszcza. O około 15% wzrósł ruch ciężkich pojazdów na drodze nr 731 (Białobrzegi – Warka – Potycz), a o około 10% na drodze nr 728 (Grójec – Mogielnica – Nowe Miasto nad Pilicą – Końskie – Jędrzejów).

Do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z kolejnych gmin spływają monity w sprawie zalewającej Polskę lokalną powodzi tirów omijających system Viatoll. Do GDDKiA zwróciły się między innymi władze Magnuszewa w powiecie kozienickim. – *Obserwujemy zwiększony ruch na drodze krajowej nr 79 oraz na drodze wojewódzkiej nr 736 – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Stanisław Figlewicz z Urzędu Gminy Magnuszew. – To uciążliwość dla mieszkańców, niszczenie dróg i pogorszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.*

Najdroższa droga w Europie

Największa skala problemu rozlewania się ruchu ciężarówek dotyczy dróg równoległych do płatnych autostrad zarządzanych przez prywatnych koncesjonariuszy. System ViaToll – w przeciwieństwie do funkcjonujących do końca czerwca winiet – przez zarządców autostrad nie jest uznawany. Kierowcy ciężarówek od 1 lipca muszą więc wносить opłaty na bramkach zgodnie z taryfami zarządców autostrad. Przykładowo za jeden przejazd ciężarówki z nacpezą 136-kilometrowym odcinkiem autostrady A2 zarządzanym przez spółkę Autostrada Wielkopolska trzeba teraz zapłacić 189 zł, czyli tyle ile w poprzednim systemie kosztowała tygodniowa ogólnokrajowa winieta dla dużej ciężarówki o niskich normach emisji spalin (winieta uprawniała do darmowego wjazdu na płatną autostradę).

Jak nietrudno było przewidzieć, skutkiem nowego systemu było wylanie się ruchu dużych ciężarówek z płatnej autostrady na równoległy, a przy tym nieobjęty systemem ViaToll, ciąg drogi krajowej nr 92 z Konina do Wrześni. Mieszkańcy leżącej na tym odcinku Golinie wyszli na ulice, aby zaprotestować przeciwko niekończącemu się sznurowi tirów przeciskających się przez ich miasteczko. By ratować sytuację, Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich na drogach umożliwiających ucieczkę tirów z autostrady na równoległą drogę krajową ustawił znaki zakazu wjazdu dla pojazdów o masie przekraczającej 18 ton.

Natychmiast zaprotestowało Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, zarzucając wielkopolskiemu zarządowi dróg, że sprzyja interesom koncesjonariusza autostrady: „Potrzeba korzystania przez przewoźników z drogi krajowej nr 92 wynika z faktu, że jest ona drogą alternatywną dla autostrady A2 na odcinku Nowy Tomysł – Konin. Polityka cenowa koncesjonariusza – Autostrady Wielkopolskiej S.A. – doprowadziła do tego, że autostrada A2 jest obecnie najdroższą drogą w Europie. Przewoźnicy szukają alternatywy, bo nie chcą godzić się na dyktat cenowy koncesjonariusza, wynikający z jego pozycji monopolistycznej”.

Dziurawy ViaToll

Jak poinformowała „Rzeczpospolita”, po wprowadzeniu systemu Viatoll wzmożony ruch ciężarówek został odnotowany także w dużych miastach – między innymi w Gdańsku, Krakowie czy Wrocławiu – przez które tiry zaczęły przeciskać się, by nie wjeżdżać na obwodnice objęte elektronicznym poborem opłat.

Zasadniczą luką systemu ViaToll jest założenie, iż opłaty pobierane są wyłącznie za poruszanie się drogami najwyższej klasy – tak jakby ciężki ruch bocznych dróg nie niszczył i nie generował kosztów ich utrzymywania. Skutkiem tego założenia jest *exodus* tirów z szerokich, omijających zabudowę i bezkolizyjnych autostrad, dróg ekspresowych oraz obwodnic z powrotem na dawne nieprzystosowane do ciężkiego ruchu wąskie drogi biegnące przez wieś i centra miast. A wyposażenie całej sieci drogowej w bramownice jest przecież w praktyce niewykonalne.

– *System oparty o bramki, kosztowny w rozbudowie, od początku był niebezpieczny, bo nieelastyczny. O wiele lepszy byłby system*



• Bramownica systemu opłat drogowych ViaToll. Czy nowy sposób naliczania opłat za korzystanie z dróg poprawi pozycję kolei towarowej w Polsce?

oparty chociażby o GPS, który przynajmniej potencjalnie umożliwiłby objęcie opłatami także dróg samorządowych, w sytuacji, kiedy przenosi się tam tranzyt – uważa Wojciech Makowski z INSPRO. – Teraz jedyną możliwością walki z przeniesionym ruchem, jaką samorządy widzą, jest wyłączenie bramek na odcinku, wobec którego alternatywą jest dana droga samorządowa. Jeżeli te pomysły zostaną zrealizowane, system zostanie rozmontowany, bo dla każdej drogi płatnej da się znaleźć bezpłatną alternatywę. Sensowniej by było, gdyby drogi samorządowe mogły być wręcz droższe niż autostrady.

Wskutek objęcia bramkami tylko 10% sieci dróg krajowych, system ViaToll okazał się również dziurawy finansowo. Efektem wielkiej ucieczki z dróg objętych opłatami są niskie wpływy z elektronicznego systemu poboru opłat. Jak poinformowało radio RMF, pierwsze 12 dni funkcjonowania systemu ViaToll zapewniło 7 mln zł, tymczasem według prognoz w tym czasie wpłynąć powinno około 20 mln zł (zgodnie z umową, realizująca system firma Kapsch ma jednak rekompensować za niskie wpływy). Oficjalnie wyjaśnienia zrzucają wszystko na bark opóźnień w instalacji bramownic – wiele jednak wskazuje na to, iż w prognozach nikt nie zakładał, że wielu kierowców będzie omijać drogi objęte elektronicznymi opłatami.

Tiry na tory czy kolej na tiry?

Trudno się łudzić, że ViaToll zrewolucjonizuje polski rynek przewozu towarów – system nie zrównoważył pozycji różnych gałęzi transportu towarowego. Przy obecnym kształcie systemu ViaToll – obejmującym zaledwie jedną dziesiątą sieci dróg krajowych – spedytorom wciąż bardziej opłaca się opracować trasę dla ciężarówki z pominięciem płatnych dróg, niż rozważyć przesłanie ładunku koleją. Zwłaszcza że na polskiej kolei opłaty za korzystanie z infrastruktury – szczególnie dla pociągów towarowych – należą do najwyższych w Europie. Według danych „Dziennika Gazety Prawnej”, średnia europejska stawka za przejechanie kilometra po torach kolejowych wynosi 17 zł, tymczasem w Polsce osiąga ona 22 zł. Dodatkowo, jak podaje spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, 63% polskiej sieci kolejowej znajduje się w dostatecznym lub niezadowolającym stanie technicznym, co wydłuża transport.

– *Samo wprowadzenie systemu ViaToll pozycji kolei towarowej nie poprawi, opłaty drogowe wciąż są bowiem za niskie – mówi Wojciech Makowski. – Pamiętajmy też, że pieniądze z e-myta pójdą na nowe drogi krajowe, tak więc w konkurencji drogi-tory drogi torom wciąż będą uciekać właśnie za sprawą środków z systemu ViaToll. Aby poprawić konkurencyjność kolei, e-myto trzeba znacznie podnieść i skorelować to z poprawą infrastruktury kolejowej*

Bez zmian w systemie ViaToll tracić będą na nim wszyscy. Przewoźnicy drogowi nadal będą gimnastykować się, by uniknąć wysokich opłat za korzystanie z sieci dróg. W efekcie samorządy wraz z mieszkańcami polskich miast i gmin wciąż walczyć będą z ciężarówkami przeciskającymi się bocznymi drogami. A kolej ciągle nie będzie w stanie wykorzystać nowego systemu do przejścia z dróg choćby części przewozów towarowych.

Karol Trammer

● **Stowarzyszenie „Radomskie Inwestycje” w sprawie wykorzystania środków unijnych na infrastrukturę**

Ministerstwo Infrastruktury

Coraz liczniejsze sygnały (znajdujące reminiscencję w publikacjach prasowych) wskazują, że Unia Europejska nie zgodzi się na przesunięcia środków z puli przeznaczonej na inwestycje kolejowej do puli przeznaczonej na inwestycje drogowe. Stwarza to zagrożenie, że pieniądze te nie zostaną

wydane. Albowiem niemal pewne jest, że część „dużych” projektów z zakresu infrastruktury kolejowej nie uda się uruchomić w obecnej perspektywie budżetowej UE. Mając powyższe na uwadze postulujemy, by pieniądze te przeznaczyć na rewitalizację istniejącej infrastruktury kolejowej do standardu 100-120km/h. Nasza propozycja w szczególności dotyczy magistrali kolejowych nr 22 na odcinku Radom – Tomaszów Mazowiecki oraz nr 25 na odcinku Ostrowiec Świętokrzyski – Tarnobrzeg.

Prezes Stowarzyszenia Radomskie Inwestycje
Radomir Jasiński

FULARZ • pozdrowienia z wolnego rynku



Koleje w dobie kryzysu

Ekonomiści w czasach kryzysu dość ewoluowali. Na autorytety wyrosli ci, którzy dużo wcześniej nadawali prognozy, które okazały się nader trafne. Nouriel Roubini, posiadacz rozchlebnej koszuli i egzotycznego, zabawnego akcentu był ongiś przezywany Doktorem Doomem. Znany z hulaszczego trybu życia cieszył się marną reputacją w amerykańskiej telewizji, aż do czasu. „Czy jest światełko w tunelu? Tak, jest. To światełko pędzącego pociągu” – skalę jego gospodarczego czarowidztwa przytacza tygodnik „Polityka”.

Max Otte, kolejny z renomowanych czarowidzów, którego publikacjami się zaczytuję, uczy jak rządy i firmy manipulują danymi finansowymi, księgowymi, statystycznymi. Ktoś pamięta *casus Enronu*? Pozostały po nim opisy metod pompowania bilansów, nadmuchiwanie rachunków zysków i strat. Ale – w Niemczech na przykład obok dawnych standardów rzetelnej księgowości dopuszczono także standardy anglosaskie, co otworzyło drogę dla kreatywnej księgowości także w tej części Europy, i „zaskakująco różnych wyników”, jeśli porównywać rezultaty. O „pompowaniu” statystyk rządowych ci autorzy piszą grube rozdziały, procederu dowiedziono nie tylko w Grecji, ale na różną skalę w Republice Federalnej Niemiec, Wielkiej Brytanii, USA etc.

Warto zapytać dyrektorów ze spółek grupy PKP o dane, jakie produkują. Gdzież się podziewa deprecjacja aktywów infrastruktury kolejowej, te dziesiątki czy setki miliardów strat? Jakimi metodami ustalono wartość bilansową infrastruktury kolejowej, skoro sama wartość głównej sieci drogowej w Republice Federalnej Niemiec według instytutu DIW wynosi około 213 miliardów euro? Jak wygląda deprecjacja tej wartości w ciągu ostatnich 20 lat? Czy dane te, nader negatywnie obciążające PKB Polski, w ogóle w tym zestawieniu ujęto? Ot, kilka pytań jakie ciśnie się na usta po lekturze prac współczesnych mi kolegów po fachu.

Adam Fularz

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

„Nie jesteście już członkiem Partii Komunistycznej. Zostaliście z niej wydalen. Ale jeśli przyznacie się do winy i będzie współpracować złagodzimy wam wyrok.” Nie ugiąłem się: jako członek Partii byłem zobowiązany do prawdomówności w każdych okolicznościach. Oficer był wściekły: „Panie Wan, niech Pan nie będzie tak cholernie zarozumiały! Był Pan zastępcą dyrektora największego banku w mieście. Ale to było kiedyś. Teraz jest Pan nikim.” (...) Jak pan wie, jestem jedynym synem w rodzinie. Ojciec pokładał we mnie wszelkie nadzieje. Nadał mi imię od nazwy Kolei Baocheng, pierwszej w Chinach linii kolejowej łączącej prowincję, która została otwarta w 1957 roku. Liczył na to, że moja przyszłość będzie tak samo postępowa jak ta kolej. Kiedy byłem dzieckiem, starałem się dorosnąć do jego oczekiwań i bardzo dobrze się uczyłem. Chwalił się wszystkim, że jestem najlepszym co go w życiu spotkało. Nigdy nawet mu się nie śniło, że odwiedzi swojego syna w więzieniu.”

Liao Yiwu*, „Prowadzący umarłych”

* Poeta, dziennikarz, urodzony w Syczuanie w 1958r. W 2010 r. po raz pierwszy pozwolono mu wyjechać z kraju

• BEZ KOMENTARZA

Warszawa Zach	2	YNSKI ***	2 godz.
a, Tarnów, Kraków Gł	2	50 Min opóźniony /	
howa Os, Koluszki	1	2 godz. opóźniony /	
ława Gł, Działdowo	4	40 Min opóźniony /	
ko Kamienna, Radom	2	2 godz. 30 Min opóźn	
	3	30 Min opóźniony / d	
o, Mława, Nasielsk	3	50 Min opóźniony / d	
	4	20 Min opóźniony / d	
rszawa Zach	2	15 Min opóźniony / dela	

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 otrzymywać 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.