

Pendolino na minusie | Kolejarz wśród bankomatów

Z Biegiem Szyn

Ukazuje się od 2002 roku

www.zbs.net.pl

ISSN 1896-4079

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu WRZESIEŃ - PAŹDZIERNIK 2013 Nr 5 (67)

MAGIA CYFR



Jak w Warszawie
próbowano wmówić,
że spadek sprzedaży
biletów przyniósł
zwiększenie wpływów
do kasy miasta

● CYTAT NUMERU

„Pociąg Express InterCity Premium nieprzypadkowo będzie mieć takie kolory. Srebrny kojarzy się z wolnością, a niebieski z morzem, z niebem oraz ze spełnianiem marzeń”

Janusz Malinowski, PREZES PKP INTERCITY, o barwach kupowanych pociągów wyprodukowanych przez koncern Alstom

± INDEKS:

80 tys. zł kary nałożył Urząd Transportu Kolejowego na PKP Polskie Linie Kolejowe za niepublikowanie rocznego rozkładu jazdy w formie zbiorczych tabel całościowo przedstawiających układ pociągów dla wszystkich linii.

TABOR

Pendolino na minusie

Podczas silniejszych mrozów składy Pendolino nie wyruszą na trasy

Składy Pendolino kupowane przez spółkę PKP Intercity nie są dostosowane do polskich zim. Jak poinformował przewoźnik, „zastosowane technologie pozwalają na bezproblemową eksploatację składu w temperaturach otoczenia od -25°C do 40°C”. Nicolas Halamek z produkującego pociągi Pendolino koncernu Alstom w rozmowie z portalem „Rynek Kolejowy” powiedział: – *Pendolino zamówione przez PKP Intercity są przystosowane do pracy w temperaturze powyżej -25°C. I dodał: – Jeżeli weźmiemy pod uwagę ostatnie lata, to nie mieliśmy tak niskich temperatur w Polsce. Zatem nie widzę tu problemu*

Temperatury poniżej -25°C, a więc schodzące poniżej termicznego poziomu sprawności składów Pendolino, wcale nie są w Polsce rzadkością. Ostatnie uderzenie siarczystych mrozów miało miejsce na początku lutego 2012 r. – między innymi w regionach, które mają być obsługiwane przez składy Pendolino. Stacja meteorologiczna na lotnisku Katowice-Pyrzowice odnotowała temperaturę -27°C. W Gdańsku-Rębiechowie było -27°C, w Tarnowie -27,2°C, a w Jasionce koło Rzeszowa -27,5°C. W niektórych rejonach Polski temperatury w tym czasie spadły poniżej -30°C – w Poroninie na Podhalu 3 lutego 2012 r. było -34°C, a w Łębuni koło Łęborka 6 lutego 2012 r. temperatura wyniosła -30,7°C.

Poprzednio silne mrozy wystąpiły w drugiej połowie stycznia 2010 r. – wtedy w kilku regionach kraju temperatury spadły poniżej -25°C. Bardzo mroźny był również styczeń 2006 r. Wówczas w Mławie położonej na linii Warszawa – Gdańsk odnotowano -27,2°C, a w Sulejowie leżącym w pobliżu Centralnej Magistrali Kolejowej aż -32,1°C. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej podaje w ogólnych uwarunkowaniach klimatycznych, że „w Polsce północno-wschodniej z prawdopodobieństwem 10% można oczekiwać w zimie spadków temperatury poniżej -30°C”.

Nicolas Halamek z koncernu Alstom twierdzi, że termiczny zakres sprawności zastosowany w składach Pendolino dla spółki PKP Intercity to ogólnie przyjęta norma: – *Nawet polscy producenci, projektując nowy pojazd, przyjmują założenie, że będzie on eksploatowany w temperaturze nieprzekraczającej -25°C.*

Wyjaśnijmy jednak, że bydgoska Pesa oraz nowosądecki Newag dostarczają na polski rynek tabor, który może być eksploatowany w temperaturach między -30°C a 40°C. Jest to bowiem warunek stawiany w przetargach – i to ogłaszanych nawet w zachodnich województwach, gdzie temperatury są zazwyczaj nieco wyższe niż w centrum i na wschodzie kraju. Wymóg taki znalazł się między innymi w zamówieniu Kolei Dolnośląskich z 2010 r. na pięć elektrycznych zespołów trakcyjnych, a także w tegorocznym zamówieniu samorządu województwa zachodniopomorskiego na osiem składów elektrycznych.

TARYFA

Bilet powrotny opłaca się

Nowe zasady ofert specjalnych Kolei Mazowieckich

Z początkiem września 2013 r. Koleje Mazowieckie wprowadziły do swojej taryfy przewozowej zmiany dotyczące głównie ofert specjalnych. Koleje Mazowieckie wprowadziły zniżki na bilety powrotne – zmiana jest pozytywnym zaskoczeniem, albowiem dotychczas polscy przewoźnicy kolejowi raczej nie premiowali zakupu biletu od razu na podróż tam i z powrotem. Mazowiecki przewoźnik wprowadził 15-procentową zniżkę na podróż powrotną. Ulga przysługuje osobom nie korzystającym z ulg ustawowych.

Zjednoczone zostały oferty specjalne dla nie korzystającej z ulg ustawowych młodzieży do 26 lat i dla seniorów powyżej 60. roku życia. Dawniej młodzieży przysługiwało 33% zniżki, a seniorom 40% zniżki. Od września dla obydwu grup ulga wynosi 35%. Taki sam wymiar ulgi wprowadzony został dla osób podróżujących z dzieckiem do lat 16.

Zmieniły się również zasady dotyczące biletów wycieczkowych, umożliwiających tańsze podróże Kolejami Mazowieckimi od godz. 20.00 w piątek do godz. 8.00 w poniedziałek. W efekcie zmian spadły ceny biletów wycieczkowych w jedną stronę, jednocześnie jednak wzrosły cen tych biletów na podróże tam i z powrotem.

Wraz z wprowadzeniem nowej taryfy Koleje Mazowieckie odeszły od sezonowej promocji na bezpłatny przewóz rowerów i psów w okresie wiosenno-letnim – przewoźnik wprowadził do swojej taryfy zapis o bezpłatnym przewozie rowerów i psów obowiązujący przez cały rok.

REGION

Do 85 mazowieckich miast dołączy kolejne

Prawa miejskie dla Mrozów w powiecie mińskim

Z początkiem 2014 r. licząca prawie 3,5 tys. mieszkańców wieś Mrozy w powiecie mińskim stanie się 86. miastem województwa mazowieckiego. Rozporządzenie rady ministrów z 30 lipca 2013 r. nadające Mrozom status miasta to zwińczenie kilkuletnich starań władz tej położonej na linii kolejowej Warszawa – Siedlce gminy. – *Minione lata były okresem prac nad poprawą estetyki miejscowości, rozwojem infrastruktury technicznej i społecznej. Nadanie praw miejskich jest więc swego rodzaju wyróżnieniem* – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” wójt gminy Mrozy Dariusz Jaszczuk, który od 1 stycznia 2014 r. będzie burmistrzem miasta i gminy Mrozy. Przyznaje, że z miejskim statusem nie wiążą się wymierne korzyści, lecz głównie prestiż. – *Prawa miejskie mogą być jednak pomocne podczas starań o lokalizację instytucji ponadgminnych czy przy pozyskiwaniu partnerów zarówno do organizacji imprez, jak i bardziej trwałych przedsięwzięć.*

Wnioski o nadanie praw miejskich rozpatrywane są przez urzędników Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji, którzy w przypadku Mrozów wniosek uznali za zasadny ze względu na miejski charakter miejscowości, rozwiniętą infrastrukturę komunalną (wodociągi, kanalizacja, oczyszczalnia), przekraczający 99% odsetek ludności utrzymującej się z działalności pozarolniczej oraz poparcie społeczne. W głosowaniu konsultacyjnym 58,4% mieszkańców Mrozów poparło nadanie miejscowości statusu miasta, przeciw było 38,9%.

W ciągu minionych 20 lat prawa miejskie uzyskało siedem miejscowości z terenu województwa mazowieckiego: Bieżań, Drobin, Głinojeck, Halinów, Kosów Lacki, Myszyniec oraz Tarczyn.

REGION

Elektryzujące bogactwo gminy Rzekuń

Jak leżący pod Ostrołęką Rzekuń stał się najzamożniejszą gminą wiejską na Mazowszu

Położona pod Ostrołęką gmina Rzekuń w ciągu czterech lat awansowała w rankingu zamożności samorządów, przesuwając się z lokat poza pierwszym tysiącem na 15. miejsce. Osiągnięte w 2012 r. dochody własne gminy w przeliczeniu na jednego mieszkańca wyniosły 5067,74 zł, co zapewniło Rzekuniowi miano najzamożniejszej gminy wiejskiej w województwie mazowieckim. Rzekuniowi udało się wyprzedzić tradycyjnie zamożne podwarszawskie gminy wiejskie jak Nadarzyn (dochody własne per capita: 4849,84 zł), Michałowice (4583,92 zł) czy Lesznówola (4525 zł). Wynik gminy Rzekuń porównywalny jest z dochodami budżetowymi Warszawy, które w 2012 r. wyniosły 5401,70 zł w przeliczeniu na jednego mieszkańca.

– Zmiany w poziomie zamożności samorządów są zwykle bardzo powolne. – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” prof. Paweł Swianiewicz z Wydziału Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego, autor rankingu zamożności samorządów corocznie publikowanego w czasopiśmie „Wspólnota”. – Od czasu do czasu zdarzają się jednak bardzo szybkie przesunięcia w rankingu. Bliższa analiza tych przypadków wskazuje, że wiążą się one raczej ze zmianami przepisów prawnych dotyczących dochodów samorządowych, a czasem po prostu zmianą interpretacji tych przepisów, nie zaś z trwałymi zmianami poziomu rozwoju gospodarczego.

Za awansem gminy Rzekuń w rankingu zamożności gmin wiejskich z zajmowanego w 2008 r. 1232. miejsca na obecną 15. pozycję stoją tymczasem ogromne zastrzyki gotówki od państwowego koncernu energetycznego Energa związane z planami rozbudowy Elektrowni Ostrołęka, które łączą się z powiększeniem jej terenu o grunta na terenie gminy Rzekuń. Ustalono tam lokalizację elektrowni „Ostrołęka C”, nowego bloku ostrołęckiego zespołu elektrowni. Na zespół dziś składają się blok „A” z 1956 r. oraz blok „B” z 1972 r.

W 2009 r. na konto gminy wpłynęło 15,1 mln zł ze sprzedaży koncernowi Energa 43 ha ziemi. Z kolei w 2012 r. gmina uzyskała 9,7 mln zł z opłaty za zgodę na wycięcie prawie trzech tysięcy drzew na obszarze należącym do Energi. Dla liczącej 10 tys. mieszkańców gminy Rzekuń są to znaczące kwoty – całość dochodów budżetowych gminy w 2012 r. wyniosła bowiem niespełna 29 mln zł.

Związane z rozwojem energetyki prosperity gminy Rzekuń stanęło jednak pod znakiem zapytania. Choć elektrownia „Ostrołęka C” miała być oddana do użytku na przełomie 2016 i 2017 r., to niespodziewanie w październiku 2012 r. przygotowania do budowy w niejasnych okolicznościach zostały wstrzymane. Ówczesny minister skarbu państwa Mikołaj Budzanowski ogłosił decyzję o zawieszeniu tej inwestycji po wydaniu na nią około 200 mln zł, a także po zawarciu umowy na przyłączenie elektrowni do krajowego systemu elektroenergetycznego, po wybudowaniu części infrastruktury towarzyszącej, po podpisaniu kontraktu na wieloletnie dostawy węgla z kopalnią „Bogdanka” na Lubelszczyźnie oraz po przyznaniu przez Komisję Europejską bezpłatnych uprawnień do emisji CO².

Celem rozbudowy ostrołęckiego zespołu elektrowni o blok „Ostrołęka C” była poprawa bilansu zaopatrzenia w energię północno-wschodniej części województwa mazowieckiego, Podlasia oraz Warmii i Mazur. – *W Polsce krajowy system elektroenergetyczny jest tak zbudowany, że konieczny jest przyrost mocy w określonych lokalizacjach – mówił podczas sejmowej debaty o wstrzymaniu ostrołęckiej inwestycji koncernu Energa Arkadiusz Czartoryski, poseł PiS. – W Polsce północnej jest dramatyczny niedostatek mocy wytwórczych.*

PRAWO

Różne koleje sądowych wyroków

W bliźniaczych sprawach przeciwko Kolejom Mazowieckim oraz Przewozom Regionalnym zapadły dwa diametralnie różniące się wyroki



• **Budynek sądów przy Al. Solidarności w Warszawie. Dwa mieszczące się w tym gmachu sądy wydały zupełnie inne wyroki w bardzo podobnych sprawach przeciwko Przewozom Regionalnym i Kolejom Mazowieckim.**

Czy dane na temat potoków pasażerskich, wielkości sprzedaży biletów czy liczby podróżnych korzystających z poszczególnych stacji i przystanków stanowią informację publiczną, którą przewoźnicy kolejowi powinni udostępniać wnioskującemu o to obywatelom? W tym roku dwa sądy okręgowe wydały prawomocne wyroki, które pokazują, jak mocno w tej sprawie podzielone są zdania sędziów.

Najpierw cofnijmy się do jesieni 2008 r., kiedy to do spółek Przewozy Regionalne i Koleje Mazowieckie trafiły wnioski o udostępnienie danych w trybie ustawy o dostępie do informacji publicznej. Jakub Kluziński, mieszkaniec Radomia – w obliczu cięć w ofercie przewozowej – domagał się od przewoźników informacji o wynikach przewozowych, które miały uzasadniać podjęcie decyzji o ograniczeniu połączeń. Jednak zarówno Przewozy Regionalne, jak i Koleje Mazowieckie odmówiły udostępnienia danych, powołując się na tajemnicę przedsiębiorcy.

Wskutek odmowy sprawa przeniosła się na drogę sądową. Jakub Kluziński w lutym 2009 r. wniósł przeciwko spółkom Przewozy Regionalne i Koleje Mazowieckie pozwy o udostępnienie informacji publicznej (do powództwa dołączyło Pozarządowe Centrum Dostępu do Informacji Publicznej). Wreszcie w tym roku – po ponad czterech latach od złożenia pozwów – w obu sprawach w końcu zapadły prawomocne wyroki. Wymowa obydwu wyroków jest diametralnie inna.

W marcu 2013 r. zapadł wyrok dotyczący Przewozów Regionalnych, w którym sąd podzielił zdanie pozwanej spółki o tajemnicy przedsiębiorcy: „Działaniem na szkodę przedsiębiorcy będzie ujawnienie danych, których domagał się powód, gdyż informacje te mogłyby zostać wykorzystane przez konkurentów pozwanego” – czytamy w uzasadnieniu wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie.

Mieszczący się w tym samym gmachu Sąd Okręgowy Warszawa-Praga trzy tygodnie wcześniej wydał prawomocny wyrok w sprawie Kolei Mazowieckich. W tym przypadku sąd nie podzielił argumentów przewoźnika o tajemnicy przedsiębiorcy i pozwana spółka Koleje Mazowieckie została zobowiązana do udostępnienia wszystkich informacji, o które wnioskował Jakub Kluziński.

Magia cyfr

Jak w Warszawie próbowano wmówić opinii publicznej, że spadek liczby i wartości sprzedawanych biletów przyniósł zwiększenie wpływów do kasy miasta

Bilet jednorazowy zdrożał z 3,60 zł do 4,40 zł, bilet 20-minutowy z 2,60 zł do 3,40 zł, bilet 30-dniowy z 90 zł do 100 zł. Cena biletu 90-dniowego na całą aglomerację warszawską wzrosła z 370 zł do 474 zł. Tak drastyczna podwyżka cen biletów z 1 stycznia 2013 r. nie mogła nie wywołać spadku sprzedaży biletów warszawskiej komunikacji miejskiej. Spadła też łączna wartość wszystkich sprzedawanych biletów, która w pierwszych pięciu miesiącach 2013 r. była o prawie 16 mln zł niższa niż w analogicznym okresie 2012 r. Dane te w lipcu 2013 r. przekazały władze Warszawy, odpowiadając na interpelację radnego Jarosława Krajewskiego z opozycyjnego Prawa i Sprawiedliwości, który zwrócił się z wnioskiem o dane na temat sprzedaży biletów warszawskiego Zarządu Transportu Miejskiego od stycznia do maja 2012 r. oraz od stycznia do maja 2013 r.

Cztery miliony biletów mniej

Z zestawienia wynika, że spadek sprzedaży dotyczył przede wszystkim biletów długookresowych. Od stycznia do maja 2012 r. sprzedano 1 589 770 biletów 30-dniowych wartych w sumie 129,8 mln zł, natomiast w tych samych miesiącach 2013 r. sprzedanych zostało 1 286 517 biletów 30-dniowych o wartości 117,9 mln zł. W przypadku biletów 90-dniowych sprzedaż spadła z poziomu 559 905 w 2012 r. do 425 178 w 2013 r. – skutkowało to spadkiem wartości sprzedaży z 101,7 mln zł do 87 mln zł.

W czterozdaniowym komentarzu dołączonym do danych liczbowych przedstawionych w odpowiedzi na interpelację radnego Krajewskiego znalazła się informacja, że spadek sprzedaży może wynikać z „zapisanych w taryfie możliwości zakupu dwóch biletów w starej cenie. Zakupy te nastąpiły głównie w grudniu 2012 r., co spowodowało, że znaczna część pasażerów do czerwca 2013 r. nie musiała kupować biletów okresowych”. Uniknięto jednak poparcia tej tezy jakimikolwiek danymi liczbowymi. Dodajmy ponadto, że spadki sprzedaży dotyczyły też biletów jednorazowych, 20-minutowych, 40-minutowych, dobowych oraz trzydniowych, których nie dało się kupić z wyprzedzeniem po starej cenie.

Porównanie okresów styczeń-maj w 2012 i 2013 r. pokazuje, że liczba sprzedanych biletów wszystkich rodzajów spadła o ponad 4,1 mln. Jak widać, rosnące ceny biletów odstraszyły pasażerów. A zapewne część z nich skłoniły do podróżowania na gapę, zwłaszcza że kontrolę biletów w warszawskiej komunikacji nie są częste.

Wzrost sprzedaży dotyczy się jedynie biletów 60-minutowych oraz kart seniora, które zapewniają osobom powyżej 65. roku życia 365 dni podróżowania po całej aglomeracji warszawskiej za 50 zł.

Cyfrы kontra liczby

Władze Warszawy były kompletnie zaskoczone przekazanymi przez siebie danymi o spadku sprzedaży biletów. Dodajmy, że zaskoczenie przyszło już po opublikowaniu odpowiedzi na interpelację na stronach internetowych ratusza. Wygląda więc na to, że w dane przekazane przez ZTM nie wczytali się ani urzędnicy Biura Drogownictwa i Komunikacji oraz Gabinetu Prezydenta, którzy opracowywali odpowiedź, ani wiceprezydent Warszawy Jacek Wojciechowicz, który na dokumencie złożył swój podpis.

Naprawdę zorganizowano dość nieudolną akcję propagandową, która miała udowodnić, że wzrost cen nie spowodował zmniejszenia sprzedaży biletów. – *To jest taka magia cyfr, która nie odpowiada rzeczywistości* – prezydent Warszawy Hanna Gronkiewicz-Waltz próbowała zaklinać twarde dane liczbowe. Wspierał ją w tym rzecznik prasowy ratusza Bartosz Milczarczyk: – *Warszawa wcale nie traci na podwyżce cen biletów. Owszem, mniej ich sprzedajemy, ale wpływy do kasy miasta są większe.*

Władze Warszawy swoje mętne tłumaczenia popierały tym, że świadczące o spadku dane przekazane przez ZTM odnoszą się do



• Od stycznia do maja 2013 r. sprzedano w Warszawie o 4 mln biletów komunikacji miejskiej mniej niż w analogicznym okresie 2012 r.

„sprzedaży biletów”, natomiast ich wyliczenia mówiące o wzroście prezentują „wpływy do kasy miasta”. Próbowano zatem wmówić opinii publicznej, że spadek liczby i wartości sprzedawanych biletów skutkuje zwiększonymi wpływami do kasy miasta... Drażącym temat dziennikarzom wydział prasowy ratusza rozsyłał przepastne tabele, które miały to udowodnić. Zawierającą 52 rubryki tabelę, która znalazła się w odpowiedzi na interpelację, „odkłamać” miały trzy tabele składające się łącznie z... 1623 rubryk.

W wyjaśnieniach ratusza uderzało mylenie słów „cyfra”, „liczba” oraz „ilość” – i to zarówno w wypowiedziach prezydent Hanny Gronkiewicz-Waltz (byłej prezes Narodowego Banku Polskiego), jak i w przesyłanych do mediów tabelach. Na niekorzyść warszawskich urzędników dodatkowo działała ekonomia, a konkretnie zasada cenowej elastyczności popytu, mówiąca o tym, że duży wzrost cen, zmniejszając popyt, może przełożyć się nie na wzrost przychodów, lecz na ich spadek. Urzędnicy Hanny Gronkiewicz-Waltz istnienia tego prawa ekonomii jednak nie przyjmują do wiadomości: – *Wpływy wzrosły, bo bilety są droższe* – upierała się Agnieszka Kłęb z wydziału prasowego urzędu miasta.

Zamieszanie z cięciami

Nerwowość w ratuszu był tym większa, że dane o podwyżce cen skutkującej spadkiem wartości sprzedawanych biletów, zostały upublicznione w niewłaściwym czasie zbierania podpisów poparcia dla referendum w sprawie odwołania prezydenta stolicy (dziś już wiadomo, że głosowanie odbędzie się 13 października 2013 r.). A organizatorzy akcji wymieniali „ogromne podwyżki cen biletów i jednoczesne cięcia w komunikacji miejskiej” na czele listy spraw, za które Hanna Gronkiewicz-Waltz powinna opuścić ratusz.

Jak na razie swój gabinet opuścił dyrektor ZTM Leszek Ruta, który – według medialnych doniesień – sam podał się do dymisji po tym, gdy zarzucono mu podanie rzekomo nieprawdziwych danych na temat spadku sprzedaży biletów na skutek podwyżki.

Odejścia Ruty nie da się jednak oddzielić od szerszych ruchów personalnych w stołecznym ratuszu, które stanowiły odpowiedź na akcję zbierania podpisów na rzecz referendum. Stanowiska stracili różni wysocy urzędnicy, których Hanna Gronkiewicz-Waltz nagle wskazała jako winnych różnych, zwykle wcale nie najświeższych niepowodzeń władz Warszawy. Posady utraciły osoby odpowiedzialne między innymi za estetykę miasta, kulturę czy gospodarkę odpadami. Zgodnie z tą zasadą, Leszkowi Rucie, natychmiast po jego odwołaniu, służby prasowe ratusza wyciągnęły sprawę „zamieszania z cięciami linii autobusowych i tramwajowych oraz nocnym metrem”.

Karol Trammer

Kolejarz wśród bankomatów

Prezes Jakub Karnowski, ściągając do centrali PKP ludzi spoza kolei, zarządzanie nieruchomościami powierzył doświadczonemu... dyspozytorowi ruchu kolejowego

– Trudno może to sobie wyobrazić, ale do niedawna kolejarze, najczęściej przed emeryturą, zajmowali się kwestią nieruchomości, sprzedażą, remontami dworców czy wynajmowaniem powierzchni. Bardzo rzadko mieli o tym pojęcie, co zresztą widać było po efektach. Zatrudniliśmy ludzi, którzy zajmowali się przez całe swoje zawodowe życie zarządzaniem nieruchomościami – powiedział prezes PKP S.A. Jakub Karnowski dziennikowi „Polska”, chwalać się stworzeniem nowej struktury przedsiębiorstwa oraz osiągnięciem specjalistów z zewnątrz, skuszonych miesięcznym wynagrodzeniem w średniej wysokości 15,2 tys. zł. – Naszym celem było wprowadzenie do PKP więcej „czynnika niekolejowego” – mówił Karnowski w rozmowie z „Rynkiem Kolejowym”.

Dyspozytor od nieruchomości

Wśród ludzi Karnowskiego, przez kolejarzy nazywanych „bankomatami” – wcześniej zatrudnionych w bankach, instytucjach finansowych, firmach konsultingowych czy marketingu – wyjątkową postacią jest Jacek Nowak, dyrektor Departamentu Eksploatacji Nieruchomości, jednego z 21 departamentów utworzonych rok temu przez Karnowskiego w nowej strukturze Centrali PKP S.A.

Jacek Nowak wydaje się być idealnym uosobieniem formułowanego przez Jakuba Karnowskiego problemu Grupy PKP, w której „finansami, sprzedażą, marketingiem zajmowali się kolejarze – osoby bez innego doświadczenia i wykształcenia niż czysto kolejowe”.

Jacek Nowak związany jest z PKP od 32 lat. Karnowski powierzył Nowakowi sprawę nieruchomości, mimo iż nie ma odpowiedniego doświadczenia w tej dziedzinie. Jacek Nowak po przyjeździe do PKP w październiku 1981 r. został dyspozytorem, czyli pracownikiem odpowiedzialnym za realizację rozkładu jazdy. Był między innymi dyspozytorem odcinkowym, dyspozytorem w centrum zarządzania przewozami wahadłowymi, dyspozytorem i kierownikiem zmiany w głównej dyspozyturze Dyrekcji Generalnej PKP, głównym dyspozytorem w Dyrekcji Infrastruktury Kolejowej czy dyrektorem działających w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe Centrum Obsługi Przewozów i Centrum Kierowania Przewozami.

W 2006 r. Jacek Nowak został dyrektorem Oddziału Regionalnego PKP PLK w Warszawie. Gdy w październiku 2007 r. oddziały przekształcono w jednostki wyspecjalizowane w remontach oraz modernizacjach linii kolejowych, Nowak – mimo braku doświadczenia w inwestycjach infrastrukturalnych – pozostał szefem tej jednostki.

Bolesny tunel

Brak doświadczenia Jacka Nowaka w dziedzinie realizacji inwestycji szybko dał o sobie znać. Kompromitacją Nowaka był nadzorowany przez niego remont warszawskiego tunelu średnicowego. Termin zakończenia robót w tunelu był czterokrotnie przesuwany – najpierw otwarcie miało nastąpić 1 listopada 2006 r., potem 10 grudnia, następnie 18 grudnia. Ostatecznie tunel został otwarty dopiero 15 stycznia 2007 r., kiedy to pociągi zostały wpuszczone do tunelu mimo... braku dopuszczenia Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego. Wjazd pierwszych pociągów ujawnił wadę w postaci rury wodociągowej, którą zainstalowano w tunelu w taki sposób, że zahaczały o nią pociągi.

Wada w tunelu miała bolesne skutki dla drużyn konduktorskich. Kierownicy trzech pociągów, ruszających z przystanku Warszawa Powiśle do tunelu, doznali urazów głowy, gdy przez uchylone drzwi do przedziału służbowego obserwowali sytuację na peronie podczas ruszania pociągu. Każdego z kierowników pociągów Kolei



• To Jacek Nowak odpowiadał za przedłużający się i zrealizowany niezgodnie z normami remont tunelu średnicowego w Warszawie.

Mazowieckich w głowę uderzyły otwarte drzwi służbowe po zawadzeniu o rurę. Jedną z uderzonych kierowniczek pociągu musiało zabrać pogotowie ratunkowe.

Rurę usunięto już następnej nocy. Jednak półtora roku później na jaw wyszła kolejna kompromitacja związana z nadzorowanym przez Jacka Nowaka remontem warszawskiego tunelu. W połowie 2008 r. okazało się, że podmiejska nitka tunelu średnicowego po remoncie przestała spełniać normy dotyczące wymiarów skrajni obiektów kolejowych, które określone są w przepisach międzynarodowego związku kolei UIC, w rozporządzeniu ministra infrastruktury oraz w „Warunkach technicznych Id-1” PKP PLK.

Wskutek nieprzepisowych wymiarów podmiejskiej nitki wyremontowanego tunelu średnicowego, nie mogły do niego wjechać piętrowe wagony zakupione przez Koleje Mazowieckie. Nad rozwiązaniem tego problemu w spółce PKP Polskie Linie Kolejowe myślano przez prawie pięć lat (dopiero dodatkowa przebudowa tunelu ukończona na przełomie lutego i marca 2013 r. umożliwiła ruch pociągów piętrowych). Jednocześnie przez tych kilka lat pracownicy PKP PLK uparcie odwracali kota ogonem, wmawiając, że to nie prześwit tunelu jest za niski, lecz wagony zbyt wysokie...

Noga od dyrektorskiego stołka

Po aferze tunelowej z łamów gazety „Fakt” krzyczał do Jacka Nowaka tytuł „Podaj się do dymisji!”, a stołeczne wydanie „Gazety Wyborczej” przyznało dyrektorowi anty-nagrodę „Noga od stołka”.

W kwietniu 2009 r. Jacek Nowak musiał rozstać się z fotelem dyrektora Oddziału Regionalnego PKP PLK w Warszawie. Zdymisjonowanie Nowaka było jedną z pierwszych decyzji personalnych Zbigniewa Szafrąńskiego podjętych po objęciu stanowiska prezesa PKP PLK.

Wkrótce po tym, gdy w zeszłym roku Jakub Karnowski stanowisko dyrektora departamentu odpowiedzialnego za bieżące zarządzanie nieruchomościami powierzył doświadczonemu dyspozytorowi ruchu kolejowego, Jacek Nowak szybko znalazł się na językach. Już na początku 2013 r. – gdy strażnicy miejscy podczas mrozów rozdawali w okolicach dworca Warszawa Wschodnia posiłki bezdomnym – Nowak przesłał pismo do Straży Miejskiej, w którym napisał: „uprzejmie informuję, że PKP S.A. nie wyraża zgody na realizację tego typu przedsięwzięć na terenie i wokół dworca”.

Nowak w trudnych trzech latach, gdy bez doświadczenia zajmował się w PKP PLK nadzorowaniem projektów inwestycyjnych, na pojawiające się zarzuty lubił odpowiadać, że „nie jest wielbłądem”. Czy wkrótce znów będzie musiał użyć tego argumentu?

Karol Trammer

Gra w chińczyka

Jak Polska współpracowała z półprywatnym imperium chińskiego ministra kolei

Liu Zhijun, który w latach 2003-2011 pełnił funkcję ministra kolei Chińskiej Republiki Ludowej, został skazany za korupcję na karę śmierci, której wykonanie zawieszono na dwa lata. Jak ustalił pekiński sąd, że Liu Zhijun pobierał kilkuprocentową „prowizję” od realizowanych projektów kolejowych, w sumie uzyskując w ten sposób równowartość 10,5 mln dolarów.

Liu Zhijun trafił do Ministerstwa Kolei w 1972 r. – mając 19 lat, został urzędnikiem niższego szczebla. W 1973 r. Liu Zhijun wstąpił do Komunistycznej Partii Chin, co otworzyło mu drogę do awansów. Przez ponad 30 lat piął się po szczeblach kariery, by wreszcie w 2003 r. zostać ministrem kolei. Pełnił tę funkcję do lutego 2011 r., czyli do momentu zatrzymania w związku z zarzutami korupcyjnymi.

Oczkiem w głowie ministra Liu Zhijuna była kolej dużych prędkości. W 2004 r. Liu Zhijun ogłosił strategię rozwoju chińskiej kolei przewidującą budowę ośmiu linii dużych prędkości. Pod koniec 2010 r. – a więc w ostatnich tygodniach urzędowania Liu Zhijuna – chińska sieć kolei dużych prędkości liczyła już około 7 tys. km, przekraczając łączną długość szybkich kolei w całej Europie.

W czasie kadencji Liu Zhijuna Chiny podpisały umowy o współpracy w zakresie kolejnictwa z ponad 30 krajami – między innymi Rosją, Brazylią, Turcją, Indiami oraz Polską. Współpraca z Polską była wyjątkowo intensywna – w Polsce często gościli wysocy chińscy urzędnicy, a polscy politycy wraz z przedstawicielami administracji publicznej i spółek skarbu państwa regularnie wyruszali w podróż do Chin.

Minister w lokomotywie

Serię spotkań z chińskim ministrem Liu Zhijun zainicjował Jerzy Polaczek, minister transportu w rządzie Prawa i Sprawiedliwości. Polaczek spotkał się z Liu Zhijunem podczas wizyty w Chinach we wrześniu 2006 r. Jak informował komunikat ministerstwa, jednym z najważniejszych podejmowanych tematów była „możliwość udziału partnerów chińskich w inwestycjach z zakresu rozwoju infrastruktury drogowej i kolejowej w Polsce”. W podróż do Chin Polaczek zabrał ze sobą przedstawicieli Urzędu Transportu Kolejowego i Grupy PKP.

W maju 2007 r. doszło do rewizyty – minister Liu Zhijun przyjechał do Polski, by podpisać „memorandum o porozumieniu między Ministerstwem Kolei Chińskiej Republiki Ludowej a Ministerstwem Transportu Rzeczypospolitej Polskiej o współpracy w transporcie kolejowym”. – *Chciałbym zapewnić o gotowości rządu polskiego do pogłębienia współpracy w obszarze transportu kolejowego pomiędzy naszymi krajami* – mówił Polaczek gościowi z Chin. Z kolei Liu Zhijun podkreślił, że „dynamika inwestycji i znaczący wzrost przewozów towarowych i osobowych w Polsce zachęca do przygotowania ze strony chińskiej projektów związanych z liniami dużych prędkości, aby poprawić atrakcyjność przewozów kolejowych” – czytamy w oficjalnym komunikacie Ministerstwa Transportu.

W ramach wizyty w maju 2007 r. Liu Zhijun odwiedził nawet centralę PKP S.A. przy ul. Szczęśliwickiej w Warszawie. Spotkał się z ówczesnymi przedstawicielami spółek Grupy PKP – między innymi prezesem PKP S.A. Andrzejem Wachem, członkiem zarządu PKP PLK ds. przygotowania inwestycji Andrzejem Trębickim oraz Zbigniewem Szafrąskim, pełniącym wówczas jednocześnie funkcje szefa rady nadzorczej PKP PLK i pełnomocnika zarządu PKP S.A. ds. międzynarodowych. Po oficjalnych spotkaniach Liu Zhijun został zaproszony w podróż koleją z Warszawy do Krakowa. Chiński minister odbył ją w kabinie maszynisty ekspresu „Tatry”.

Po kilku miesiącach, we wrześniu 2007 r., doszło do kolejnego spotkania Jerzego Polaczka z Liu Zhijunem. Tym razem w Pekinie rozmawiali oni na temat zachęcania chińskich przedsiębiorstw do udziału w organizowanych w Polsce przetargach na rozbudowę infrastruktury kolejowej i drogowej. Ministrowi Polaczekowi w



• Liu Zhijun, chiński minister kolei, wkrótce przed skazaniem na karę śmierci za korupcję. Relacja chińskiej telewizji CCTV.

podróży do Chin towarzyszył między innymi Krzysztof Celiński, ówczesny prezes spółki PKP PLK.

Jerzy Polaczek wskutek przegranych przez PiS wyborów w 2007 r. pożegnał się z ministerialnym gabinetem i przeszedł do opozycji. Wcale jednak nie przestał pasjonować się chińskimi interesami w Polsce. W grudniu 2007 r. przekonywał: – *Nie mamy wyjścia, Chińczycy muszą pomóc nam modernizować naszą infrastrukturę kolejową i drogową. Korzystając tylko z polskich firm budowlanych nie uda się szybko zmodernizować kolei, ani wybudować sieci autostrad* (cytat za portalem money.pl).

Chińska gotowość

Apele byłego ministra Jerzego Polaczka z PiS nie trafiły w próżnię. W ministerstwie oraz w Grupie PKP – mimo zmian politycznych po wygranych przez Platformę Obywatelską wyborach w październiku 2007 r. – wcale nie ustał entuzjazm dla rozwijania polsko-chińskich stosunków. Z czasem współpraca zaczęła przybierać bardziej sformalizowane kształty.

W czerwcu 2009 r. do Pekinu udali się ówczesny minister infrastruktury Cezary Grabarczyk oraz Andrzej Wach, ówczesny prezes PKP S.A. – *W efekcie wizyty i spotkań z Liu Zhijun, ministrem kolei Chin, oraz przedstawicielami chińskiego sektora biznesowego powiązanego z kolejnictwem, strona chińska wyraziła gotowość do współpracy między innymi w modernizacji i budowie kolejowej infrastruktury w Polsce, rozwoju przewozów transzajatyckich, w tym polskich terminali kontenerowych oraz Euroterminala Sławków, w produkcji i utrzymaniu taboru kolejowego. Ponadto koleje chińskie są zainteresowane udziałem w procesach restrukturyzacji spółek kolejowych Grupy PKP oraz w projekcie budowy kolei dużych prędkości w Polsce* – informowała o efektach spotkania Barbara Leszczyńska z centrali PKP S.A.

Po powrocie z Chin Andrzej Wach powołał w strukturze PKP S.A. zespół zajmujący się realizacją postanowień podjętych w Pekinie. Równolegle w Ministerstwie Infrastruktury działała kierowana przez wiceministra Juliusza Engelhardta grupa robocza ds. współpracy z kolejami chińskimi w zakresie infrastruktury.

Już na przełomie lipca i sierpnia 2009 r. Polskę odwiedziła grupa urzędników Ministerstwa Kolei Chińskiej Republiki Ludowej oraz przedstawicieli chińskich przedsiębiorstw kolejowych. Jak można było dowiedzieć się z komunikatu polskiego ministerstwa, tygodniowy pobyt chińskiej delegacji „to rezultat ustaleń podczas wizyty ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka w Chinach w czerwcu”. Reprezentantom chińskich kolei zorganizowano spotkania z przedstawicielami spółek Grupy PKP: PKP S.A., PKP Cargo, ►

► PKP PLK, PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa, PKP Intercity oraz Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury. – *Celem wizyty delegacji chińskiej było nie tylko lepsze poznanie potrzeb i możliwości podmiotów gospodarczych działających na rynku kolejowym w Polsce, ale przede wszystkim nawiązanie konkretnych kontaktów biznesowych* – podsumowywał Juliusz Engelhardt, ówczesny wiceminister infrastruktury odpowiedzialny za kolej.

Zwieńczeniem wizyty z przełomu lipca i sierpnia 2009 r. było podpisanie listów intencyjnych o współpracy strategicznej między PKP Cargo a CNR Jinan Railway Vehicles Equipment, CSE China South Locomotive&Rolling Stock i CRIMIT China Railway International Multimodal Transport oraz między Przedsiębiorstwem Napraw Infrastruktury a China Railway Engineering. Uroczyste złożenie podpisów na listach intencyjnych między polskimi i chińskimi przedsiębiorstwami kolejowymi miało miejsce w budynku Ministerstwa Infrastruktury.

Jeden z najważniejszych momentów

Prawie rok od podpisania listów intencyjnych, w czerwcu 2010 r., powołana została do życia spółka CNR Cargo Wagon, w której udziały objęły polskie PKP Cargo oraz chińskie Jinan Railway Vehicles Equipment. Utworzona w Szczecinie spółka CNR Cargo Wagon docelowo miała zająć się polską-chińską kooperacją w produkcji wagonów. – *Części byłoby sprowadzane do Polski drogą morską, stąd idealna jest lokalizacja zakładu w Szczecinie* – snuł wizję ówczesny prezes PKP Cargo Wojciech Balczun, a członek zarządu PKP Cargo ds. międzynarodowych Daniel Ryczek informował, że montaż wagonów mógłby zostać uruchomiony do końca 2011 r. W informacji prasowej PKP Cargo z końca czerwca 2010 r. mówiącej o utworzeniu spółki CNR Cargo Wagon czytamy, iż „prezes Wojciech Balczun dodał, że to może być jeden z najważniejszych momentów w historii PKP Cargo”. Jednakże jesienią 2011 r. – gdy według wstępnych planów w Szczecinie miała już rozpoczynać się produkcja wagonów – Wojciech Balczun poinformował, że decyzja o przyszłości polsko-chińskiej kooperacji podjęta zostanie do listopada 2012 r. To przesunięcie Balczun tłumaczył Polskiej Agencji Prasowej między innymi złą atmosferą wokół chińskich inwestycji w Polsce. Ostatecznie na przełomie 2012 i 2013 r. z polsko-chińskiej współpracy przy produkcji wagonów, zanim na dobre się rozpoczęła, zupełnie się wycofano.

Zła atmosfera

Co miał na myśli Wojciech Balczun, mówiąc jesienią 2011 r. o złej atmosferze wokół chińskich inwestycji w Polsce? Niewątpliwie chodziło o sprawę przedsiębiorstwa COVEC (China National Overseas Engineering Corporation), które zaangażowane zostało do budowy dwóch odcinków autostrady A2 między Warszawą a Łodzią. Dodajmy, że COVEC – będąc częścią grupy CREC (China Railway Engineering Corporation) – podlegał ministrowi kolei Liu Zhijunowi.

Kontrakt Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z przedsiębiorstwem COVEC został zawarty jesienią 2009 r. – jego wartość opiewała na 1 mld 289 mln zł. Przedsięwzięcie nie zostało jednak sfinalizowane. W czerwcu 2011 r. w atmosferze skandalu drogowa dyrekcja zerwała kontrakt z chińskim podmiotem, powierzając dokończenia budowy firmom z Europy. Za zrealizowane roboty GDDKiA wpłaciła firmie COVEC w sumie około 200 mln zł.

„Chińskie firmy zachwycają świat budową superautostrad, superszybkich pociągów oraz superatrakcyjnych lotnisk, wszystkich zbudowanych niemal w ciągu jednej nocy. Tymczasem zwykła autostrada przez polskie kartoflane pola okazała się zbyt dużym wyzwaniem dla jednej z największych firm budowlanych Chin” – tak o sprawie autostrady A2 pisał „Wall Street Journal”.

Dodajmy, że według ustaleń „Gazety Polskiej”, jednym z podwykonawców koncernu COVEC podczas budowy autostrady A2 była firma energetyczna EL-IN należąca do Jana Wacha, brata Andrzeja Wacha, prezesa PKP S.A. do końca 2010 r. Jak ponadto informowała „Gazeta Polska”, „to właśnie Andrzej Wach był osobą, która przetrzała szlaki Cezaremu Grabarczykowi w kontaktach z Chińczykami”.



• Minister kolei Chin Liu Zhijun (drugi z prawej) w 2007 r. odwiedził centralę PKP S.A. w Warszawie. Na zdjęciu z ówczesnym prezesem PKP S.A. Andrzejem Wachem (pierwszy z lewej). (fot. PKP S.A.)

W czerwcu 2011 r. dwóch posłów PiS skierowało do prokuratury zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa niegospodarności na szkodę skarbu państwa przy zawieraniu przez GDDKiA kontraktu z przedsiębiorstwem COVEC. Posłowie wskazywali na niepewną sytuację ekonomiczną firmy, a także na niewywiązywanie się z wcześniejszych kontraktów w Kenii, Republice Południowej Afryki i Zambii. Co ciekawe, jednym z posłów składających zawiadomienie do prokuratury był Jerzy Polaczek, który już w 2006 r. rozmawiał z nadzorującym COVEC ministrem Liu Zhijunem o udziale chińskich przedsiębiorstw w realizacji inwestycji infrastrukturalnych w Polsce, a w 2007 r., głosił, że „Chińczycy muszą pomóc nam modernizować naszą infrastrukturę kolejową i drogową”.

Koniec imperium

Kłopoty przy współpracy z przedsiębiorstwami podlegającymi chińskiemu Ministerstwu Kolei zaczęły nasilać się w połowie 2011 r., a więc wkrótce po zatrzymaniu pod zarzutami korupcyjnymi i zdymisjonowaniu ministra Liu Zhijuna.

Sam prezes PKP Cargo Wojciech Balczun, mówiąc jesienią 2011 r. o powodach problemów z rozpoczęciem polsko-chińskiej kooperacji w produkcji wagonów, wskazał między innymi na „zmiany personalne, które zaszły ostatnio w kolejach chińskich”.

Nagle więc okazało się, że spółki Grupy PKP czy Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie zawarły kontraktów z rządowymi, a przy tym działającymi na rynkowych zasadach, przedsiębiorstwami z Chin, lecz z półprywatnym imperium misternie stworzonym przez Liu Zhijuna w czasie swojej czterdziestoletniej kariery w Ministerstwie Kolei. Po zatrzymaniu i dymisji Liu Zhijuna podlegające mu przedsiębiorstwa przestały być wydolne, a wizja Chińczyków szybko i tanio budujących polskie autostrady oraz linie kolejowe pękła jak bańka mydlana.

Swoistym pożegnaniem Liu Zhijuna okazał się organizowany przez międzynarodowy związek kolei UIC kongres kolei dużych prędkości, który po raz pierwszy w swojej osiemnastoletniej historii odbył się poza Europą. Kongres UIC Highspeed w grudniu 2010 r. zorganizowany został w Pekinie, a Liu Zhijun pełnił honory przewodniczącego kongresu, na który z całego świata zjechali politycy i szefowie przedsiębiorstw kolejowych, by zachwycać się chińskimi technologiami i rozwojem dróg żelaznych.

Nieco ponad dwa miesiące po zakończeniu kongresu Liu Zhijun przestał być ministrem i trafił do aresztu. Wkrótce z Chin zaczęły nadchodzić informacje o kolosalnie zawyżonych kosztach budowy kolei dużych prędkości, o zderzeniu w lipcu 2011 r. dwóch szybkich pociągów pod Wenzhou (w którym zginęło 40 pasażerów, a 192 zostało rannych) czy o ograniczeniu prędkości chińskich kolei high-speed ze względu na bezpieczeństwo.

PRZESIADKI

WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

- kolejne piosenki

Poranny pociąg siódma zero trzy
Odjechał dziś bez Ciebie.
Na peron chyba też trafiłam zły.
Dlaczego? Sama nie wiem.
(...)
Zaspaną stację ciągle w głowie mam.
I to, jak w jednej chwili,
Zegarki nasze, takie sprytnie dwa,
O moment się spóźniły.

Ewa Farna, „Nie przegap”

słowa: Łukasz Kleszowski, album: „EWAKUACJA”, 2010

POD DOBRĄ PRASĄ

- pisownia oryginalna

„Bo choć przynajmniej początkowo pojazdy te, mogące rozwijać prędkość 250 km/h., nie wykorzystają w pełni swojej szybkości, to każdy widząc wjeżdżający na peron srebrno-błękitny skład będzie pod wrażeniem”.

Źródło:

„W podróży” – magazyn pokładowy PKP Intercity S.A.
Wydawca: Kolejowa Oficyna Wydawnicza

WYCIEZKI OSOBISTE

- pisze Przechodzień

Pokażny bukiet

Między Małkinią a Łapami kolej warszawsko-białostocka przez ponad 60 kilometrów wytycza doskonałą linię prostą. Na północ od tej trasy jest Paproć Duża, do II wojny Gross Königshuld – zamieszkała przez Niemców wieś o kształcie doskonałego koła, gdzie ślub brał Józef Piłsudski. Zaś na południe leży Zuzela, której rozciągłość tak doskonale jak igła magnetyczna wyznacza kierunek północ – południe. Tu się urodził Stefan Wyszyński. O rzut kamieniem, na skarpie Bugu, niczym pokażny bukiet od tej ziemi dla obu rodaków, tonąca w kwiatach wieś Ołtarze-Gołacze.

WIDOCZNIE



• Budynek dworca kolejowego w Sierpcu.

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

- wybór: Olga i Marcin Rudzińscy

„Na pewnej stacji wpadł nasz ekspres na pociąg towarowy; było to starcie nierówne [...] Pociąg towarowy ucierpiał okrutnie, podczas gdy po naszej stronie było tylko pięcioro rannych; było to absolutne zwycięstwo. Kiedy w takim przypadku pasażer wygrzebie się spod walizek, które mu spadły na głowę, biegnie najpierw zobaczyć, co właściwie się stało; dopiero gdy zaspokoi swą ciekawość, zaczyna obmacywać się czy jest cały. Stwierdziwszy, że nie doznał poważniejszego szwanku, z pewną techniczną rozkoszą patrzy, jak się te dwie lokomotywy w siebie wbiły i jak silnie zmiażdżyliśmy ten pociąg towarowy; no właśnie nie powinien był z nami zadzierać. Jedynie ranni są bladzi i jacyś rozgoryczeni, jakby spotkała ich osobista i niezasłużona krzywda. Potem w sprawę wdają się władze, a my idziemy opić nasze zwycięstwo do tego co zostało z wagonu restauracyjnego. W całej dalszej podróży wszędzie dają nam wolną drogę; widocznie zaczęli się nas bać.”

Karel Čapek*, List z podróży, 1923-1936

* 1890-1938, pisarz czeski, razem z bratem wprowadził do słownika słowo „robot”

OD BAŁTYKU PO TATRY

- kolejowa księga imion

„Sokoliki”

Olsztyn Główny – Jelenia Góra

Pociąg InterRegio „Sokoliki” osiąga Sokoliki pod sam koniec swojej trwającej ponad 11 godzin podróży. A Sokoliki to popularna nazwa Gór Sokolich, sudeckiego masywu górskiego, który wznosi się nad samą stacją kolejową Trzcianko, położoną na linii łączącej Wrocław z Jelenią Górą. Trzcianko to ostatnia przed Jelenią Górą stacja, na której zatrzymują się „Sokoliki”. Pasażerem tego na chwilę przystającego w Trzcianku pociągu od razu w oczy rzuci się charakterystyczny szczyt Gór Sokolich – Sokolik. Szczyt ten zwieńczają skałki, które noszą nazwę Sokoliki.

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: 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 przysłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.