

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

Czas jazdy z Warszawy do Płocka
skrócony o ponad pół godziny.
Może być jeszcze lepiej.



PŁOCK - WARSZAWA EXPRESS

ZARZĄDZANIE

Sekret skoku frekwencji w SKM

Czy masowy napływ pasażerów do pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej to głównie efekt statystyczny?

Działająca w aglomeracji warszawskiej Szybka Kolej Miejska w ciągu minionego roku odnotowała ogromny wzrost liczby pasażerów – od stycznia do kwietnia 2013 r. średnia miesięczna liczba pasażerów wynosiła prawie 1,5 mln, natomiast w okresie od stycznia do kwietnia 2014 r. miesięczna średnia przekroczyła 2,4 mln. Porównanie danych za pojedyncze miesiące – na przykład za luty 2013 r. (1,34 mln) oraz za luty 2014 r. (2,64 mln) – pokazuje przypadki niemalże podwojenia liczby pasażerów stołecznego przewoźnika.

Jak poinformowano nas w dyrekcji SKM, największy wzrost wyników przewozowych dotyczy linii S1 łączącej Pruszków, Piastów, Warszawę, Józefów i Otwock. – *Praca całej załogi owocuje stałym wzrostem zaufania pasażerów do możliwości przewozowych naszej firmy* – przekonuje Magdalena Lerczak, rzecznik prasowy SKM Warszawa. – *Oferujemy usługi transportowe nowoczesnym taborom na tych trasach, gdzie generowane są największe potoki podróżnych.*

Wiele wskazuje jednak na to, że za skokiem frekwencji wcale nie stoi zmasowany przyływ podróżnych w krótkim czasie, lecz głównie efekt statystyczny związany ze zmianą sposobu pomiaru. – *Od połowy 2013 r. postępujemy się bardzo dokładnym, elektronicznym systemem zainstalowanym w pojazdach* – mówi Magdalena Lerczak. – *System składa się z zespołu czujników i mikrokomputerów drzwiowych. Czujniki wykrywają przejście pasażera przez drzwi pojazdu, mikrokomputer zlicza pasażerów przechodzących przez przejście w obu kierunkach i dostarcza tych danych do komputera pokładowego pojazdu.*

Zanim wprowadzono system, za liczenie pasażerów w miejskich pociągach odpowiedzialni byli kierownicy pociągów, co – jak przyznaje rzeczniczka SKM – „obarczone było pewnym wskaźnikiem błędu“. Do połowy 2013 r. dane na temat frekwencji mogły być więc niedoszacowane.

INFRASTRUKTURA

Nowy, wciąż niewyjaśniony problem z Pendolino

Na stacji Warszawa Centralna nie są dochowane wymiary skrajni

24 czerwca „Dziennika Gazeta Prawna” zelektryzował opinię publiczną, donosząc, że „włoski superpociąg ma za długi przód i podczas prób w Warszawie zahaczył o słup na Dworcu Centralnym i o urządzenia przytorowe”.

Podana przez gazetę informacja natychmiast została zdementowana przez spółkę PKP Intercity: „Pendolino nie jechało ani razu przez Warszawę Centralną”. Maciej Dutkiewicz, rzecznik prasowy PKP Polskich Linii Kolejowych, oświadczył natomiast, iż „informacje o kłopotach z przejazdem lub wjazdem na Dworzec Centralny składów zespołowych są nieprawdziwe”. Rzecznik Alstom Marek Gawroński zapewnił z kolei, że składki spełniają wymogi wymiarów taboru międzynarodowego związku kolei UIC.

Nie jest jasne, czy analogiczne wymogi o skrajni budowli spełnia podziemny dworzec Warszawa Centralna. Były członek zarządu PKP S.A. Jacek Prześluga już na początku 2012 r. ujawnił, że na stacji Warszawa Centralna nie są dochowane wymiary skrajni. Przekroczenia miejscami sięgają nawet 40 cm. Zbyt blisko torów mają znajdować się nie tylko rynny z kablami, ale także... ściany usytuowane przy zewnętrznych torach podziemnej stacji.

Według oficjalnych zestawień spółki PKP PLK, na polskiej sieci kolejowej znajduje się w sumie 1787 punktów, gdzie elementy infrastruktury – jak słupy, semafony, filary wiaduktów, poręcze mostów, ściany tuneli – znajdują się zbyt blisko torów.



ŁUDZIE

Prezes PKP dorabia w PZU

Szef Grupy PKP równocześnie nadzoruje firmę ubezpieczeniową

Od niedawna Jakub Karnowski jest nie tylko prezesem PKP S.A. – jednocześnie pełni funkcję członka rady nadzorczej Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń S.A. Do rady PZU Karnowski został powołany 18 czerwca 2014 r.

Stanowisko szefa PKP S.A. Jakub Karnowski zajmuje od kwietnia 2012 r. – jego miesięczne wynagrodzenie z tego tytułu wynosi 59 tys. zł. Przyjęcie funkcji członka rady nadzorczej PZU oznacza dla Karnowskiego dodatkowe miesięczne wynagrodzenie w wysokości 10 tys. zł. Niezależnie od tego wynagrodzenia, członkowi rady nadzorczej przysługuje zwrot kosztów związanych z przejazdami, noclegami czy wyżywieniem.

Choć posiedzenia rady nadzorczej PZU muszą odbywać się nie rzadziej niż raz na kwartał, to gremium to zobowiązane jest do stałego nadzoru nad działalnością spółki, a posiedzenia mogą być zwoływane na wniosek każdego członka rady nadzorczej. Wedle regulaminu, członek rady powinien posiadać nie tylko należytą wiedzę i doświadczenie, ale także „być w stanie poświęcić niezbędną ilość czasu na wykonywanie swoich obowiązków”.

A do obowiązków rady nadzorczej PZU należy między innymi powoływanie prezesa i członków zarządu oraz ustalanie ich wynagrodzeń, ocena sprawozdań i wniosków zarządu, akceptowanie nabywania oraz zbywania przez PZU akcji i udziałów w innych spółkach, udzielanie zgody na zakup lub sprzedaż nieruchomości, zatwierdzanie planów finansowych i planów rozwoju, wydawanie zgody na zmiany w strukturze organizacyjnej czy ustalanie treści statutu oraz regulaminu zarządu.

Nadzór nad spółką odbywa się między innymi poprzez badanie dokumentów, dokonywanie rewizji stanu majątku, a także żądanie od członków zarządu oraz pracowników składania sprawozdań i wyjaśnień.

Dodajmy, że PZU – w którym ponad jedna trzecia akcji należy do skarbu państwa – to nie jedyna spółka nadzorowana przez Jakuba Karnowskiego. Karnowski już od ponad dwóch lat jest szefem rady nadzorczej spółki PKP Cargo (za pełnienie tej funkcji Karnowski nie otrzymuje jednak dodatkowego wynagrodzenia).



BEZPIECZEŃSTWO

Dziesiątki zgłoszeń o nieprawidłowościach na sieci kolejowej

Powstał specjalny adres e-mail, na który maszyniści mogą zgłaszać problemy z bezpieczeństwem ruchu

„W trosce o bezpieczeństwo” – to nazwa wspólnej inicjatywy Ośrodka Szkoleń Zawodowych spółki PKP Intercity oraz Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych. W ramach prowadzonej od marca 2014 r. akcji maszyniści proszeni są o zgłaszanie zauważonych nieprawidłowości dotyczących sygnalizacji, wskaźników czy sytuacji ruchowych na sieci zarządzanej przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe.

– W ciągu kilku miesięcy otrzymaliśmy kilkadziesiąt różnego rodzaju zgłoszeń – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyń” Jacek Kosiński, dyrektor Ośrodka Szkoleń Zawodowych PKP Intercity. – Najczęściej pojawiały się informacje dotyczące braku odpowiednich wskaźników, tablic kilometrażu linii, błędów w rozkładach jazdy oraz braków w sygnalizacji świetlnej, takich jak ciemne tarcze ostrzegawcze. Były także zgłoszenia poważniejsze, związane z techniką prowadzenia ruchu pociągu.

Problemy szczególnie skupiają się na liniach, na których prowadzone są prace remontowe. Podczas tymczasowej organizacji ruchu nie zawsze bowiem dba się o dochowanie wszystkich zasad oznakowania linii, prowadzenia ruchu czy bezpieczeństwa.

Maszyniści mogą zgłaszać stwierdzone nieprawidłowości na specjalnie utworzony adres e-mailowy (bezpiecznety@wp.pl) albo przekazywać osobiście maszynistom-instruktorom w sekcjach eksploatacji pojazdów trakcyjnych spółki PKP Intercity. Każde wpływające zgłoszenie jest najpierw sprawdzane. – W pierwszej kolejności weryfikujemy informację, czy jest aktualna i czy jest prawdziwa. Weryfikujemy ją również pod kątem obowiązujących instrukcji, aby nie interweniować u zarządcy infrastruktury w momencie, gdy wszystko jest w porządku, a tylko zgłaszający ma wątpliwości. Jeżeli nieprawidłowość się potwierdza, natychmiast przekazujemy informację do PKP PLK – do Biura Eksploatacji lub Biura Bezpieczeństwa – mówi Jacek Kosiński.

Szef Ośrodka Szkoleń Zawodowych PKP Intercity jest zadowolony z reakcji spółki PKP Polskie Linie Kolejowe na wpływające zgłoszenia. – Żaden sygnał nie został zlekceważony – mówi Kosiński. Co więcej, zdarza się, że problem rozwiązywany jest w ciągu kilku godzin: – Przychodzi mi na myśl sytuacja, kiedy maszynista, obsługując pociąg z Gdyni do Warszawy, zgłosił nam błędy w rozkazach pisemnych. W drodze powrotnej wszystko było już poprawione, a więc reakcja była natychmiastowa. I o to nam chodzi w tej akcji.



POŁĄCZENIA

Na Białoruś łatwiej niż do Warszawy

Kolejowe rozbitcie dzielnicowe: dwie mazowieckie gminy zapomniane przez Koleje Mazowieckie

Położona na północno-wschodnim skraju Mazowsza gmina Szulborze Wielkie po ponad pięciu latach odzyskała dostęp do połączeń kolejowych. Gmina ta była dotychczas ofiarą panującego na linii Warszawa – Białystok „rozbitcia dzielnicowego”, czyli problemu relacji kolejowych urywających się przed granicą województwa.

Cofnijmy się do lutego 2009 r., gdy zlikwidowany został ruch pociągów osobowych między mazowiecką Małkinią a podlaskim Szepietowem. Wówczas na linii Warszawa – Białystok powstała 40-kilometrowa wyrwa pozbawiona połączeń regionalnych. W wyrwie tej znalazły się dwie mazowieckie gminy: Zaręby Kościelne i Szulborze Wielkie – wraz z trzema leżącymi na ich terenie stacjami: Zaręby Kościelne, Kietlanka, Szulborze-Koty.

Od ponad pięciu lat przewija się propozycja, by wybranym pociągom Kolei Mazowieckich kursującym z Warszawy Wileńskiej do Małkini wydłużyć relację przez Zaręby Kościelne, Kietlankę i Szulborze-Koty do Czyżewa, czyli pierwszej stacji na terenie województwa podlaskiego. Jednak za każdym razem, gdy pojawiała się ta koncepcja, mazowiecki samorząd uparcie przypominał, że w 2009 r. „podjęto decyzję o nieangażowaniu środków publicznych w uruchomienie połączeń kolejowych na tym odcinku”.

Mimo bierności samorządu województwa mazowieckiego oraz Kolei Mazowieckich, problem kolejowego rozbitcia dzielnicowego na mazowiecko-podlaskim pograniczu symbolicznie zelżał. Mianowicie po raz pierwszy od ponad pięciu lat na linii Warszawa – Białystok pojawił się pociąg regionalny, który nie kończy swojej relacji przed granicą województwa. Nadjechał on jednak nie z Warszawy, lecz z Białegostoku.

Mowa o uruchomionych przez Przewozy Regionalne na przełomie czerwca i lipca 2014 r. dwóch parach pociągów kursujących między Małkinią, Białymstokiem i dalej Grodnem na Białorusi. Pociągi te zatrzymują się tylko na wybranych stacjach. W efekcie połączenie kolejowe odzyskał jedynie przystanek Szulborze-Koty. W Zarębach Kościelnych oraz Kietlance nadal nie zatrzymują się żadne pociągi. – Pостоje zostały wyznaczone w tych miejscowościach, w których spodziewamy się największych wymian podróźnych. Pod uwagę brano między innymi wielkość miejscowości oraz lokalizację przystanku – wyjaśnia Michał Stilger z centrali Przewozów Regionalnych, informując, że połączenie finansowane jest przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju. – Zgodnie z wolą ministerstwa, pociągi te mają mieć charakter połączeń przyspieszonych.

Mieszkańcy Szulborza mogą znów wsiąść do pociągu – jak na razie jednak dojadą nim nie do stolicy własnego województwa, lecz do Grodna na Białorusi. Być może niedługo to się zmieni, ale wciąż wcale nie za sprawą Kolei Mazowieckich. – Planujemy wydłużyć jedną parę pociągów z Grodna do Warszawy. Jeśli nie napotkamy na żadne trudności, nastąpi to już w grudniu tego roku – deklaruje Michał Stilger z Przewozów Regionalnych.

Podśluchana ośmiornica

Fot. Wikipedia

ECHA AFERY PODSŁUCHOWEJ:

- Represje za krytykę Pendolino
- Dotacje pod stołem dla tanich linii lotniczych
- Polskich Inwestycji Rozwojowych nie ma
- Związkowców bitwa o posady w PKP Cargo
- Niejasności w finansach Sławomira Nowaka
- Korupcyjna bomba w resorcie infrastruktury?

Druga połowa czerwca 2014 r. – tygodnik „Wprost” w kolejnych numerach publikuje rozmowy polityków i wysokich urzędników państwowych, jakie kilka-kilkanaście miesięcy wcześniej zostały podsłuchane w warszawskich restauracjach Sowa & Przyjaciele oraz Amber Room.

Publikacje tygodnika „Wprost” rzucają światło na knajacki język klasy politycznej. Opinia publiczna dowiadyuje się również, że ważni politycy i wysocy urzędnicy państwowi spotykają się nie w swoich gabinetach, wyposażonych w zabezpieczenia antypodsłuchowe, lecz w ekskluzywnych restauracjach przy – opłacanych ze publicznych funduszy – drogim alkoholu i wyszukanych potrawach jak carpaccio z mathiasa holenderskiego, kawior z anchois, carpaccio z mlecznej jagnięciny czy ośmiornice.

Jak można go bardziej okraść

Publikacje „Wprost” przede wszystkim ukazują drugie dno publicznych spraw, które w ostatnich kilkunastu miesiącach co najwyżej prześlizgnęły się przez media. Część opublikowanych wypowiedzi ma związek z transportem, przemysłem na rzecz kolei czy inwestycjami infrastrukturalnymi.

Jedna z nagranych rozmów miała miejsce w lipcu 2013 r. między ministrem spraw wewnętrznych Bartłomiejem Sienkiewiczem a prezesem Narodowego Banku Polskiego Markiem Belką. W rozmowie uczestniczył również Sławomir Cytrycki, szef gabinetu prezesa NBP.

Belka mówi Sienkiewiczowi o relacjach banku centralnego ze Zbigniewem Jakubasem, przemysłowcem, do którego należy między innymi Mennica Polska: „Jesteśmy wobec trudnych negocjacji z człowiekiem, który już uważa, żeśmy go okradli”.

Minister Sienkiewicz, nadzorujący policję i służby specjalne, szybko podchwytuje temat: „To może trzeba mu powiedzieć, jak można go bardziej okraść. Może zrozumie”. Szef MSW następnie rozwija myśl, mówiąc o zainicjowanej współpracy różnych służb – między innymi Centralnego Biura Śledczego, urzędów kontroli skarbowej czy wywiadu skarbowego: „Mam wrażenie, że za jakiś czas to będzie bardzo przyzwoite narzędzie

także do naszych gier z takimi tłustymi misiami, którzy uważali, że są kompletnie bezkarni. A byli bezkarni, dlatego że sam CBS wobec takiego Jakubasa to mógł mu nagwizdać, sam UKS to mógł mu nagwizdać i wywiad skarbowy też mógł mu nagwizdać. Wszystko razem złożone do kupy, to już zupełnie inna, zupełnie inna bajka”.

Zbigniew Jakubas – w kontekście którego minister spraw wewnętrznych używa określeń „można go bardziej okraść” czy „nasze gry” – jest nie tylko właścicielem Mennicy Polskiej, ale również firmy Feroco, zajmującej się budową i modernizacją linii kolejowych, oraz firmy Newag, produkującej i naprawiającej tabor kolejowy. Jakubas przewodniczy radom nadzorczych tych firm.

Represjonowany za Pendolino

Następnego dnia po opublikowaniu na łamach tygodnika „Wprost” rozmowy Belki i Sienkiewicza, Zbigniew Jakubas wystąpił na antenie TVP Info. – *Teraz sumuję wszystko, co się działo w ostatnim roku wobec mojej osoby, to czuję się represjonowany. Kontrola moja osobista, trwająca ponad rok, nawet mojej córki, która w ogóle w Polsce praktycznie nie mieszka – jest w Londynie, ale tutaj zeznania podatkowe robi – mówił Jakubas. – Jeżeli faktycznie za tym wszystkim stał minister X, który ma te służby i jedna służba kontroluje, druga służba kontroluje, trzecia służba kontroluje i dostaje informacje: „Śluchajcie, tu wszystko się zgadza”, to ja bym nie nękał już, nie szukał na siłę jakiegoś argumentu, bo przypomina mi to czasy niestety stalinowskie.*

Zbigniew Jakubas stwierdził w rozmowie telewizyjnej, że nasilenie kontroli rzeczywiście mogło być efektem udzielania wypowiedzi na temat zakupu pociągów Pendolino. – *Miałem sygnały, że „Jakubas wypowiada się odważnie przeciwko Pendolino”. Uważałem, uważam i będę uważał, że to zamówienie jest skandalem. Nie dlatego, że jestem producentem taboru kolejowego, tylko dlatego, że te pociągi w ogóle nie mają racji bytu w Polsce – mówił przedsiębiorca. – Więc takie sygnały do mnie dochodziły: „Śluchaj, weź uspokój się, nie mów”. Dlatego też od paru miesięcy zniknąłem ze stacji telewizyjnych, bo faktycznie czułem, że za tymi informacjami*

idą konkretne działania – zatrzymanie podatku VAT w mennicy, moja kontrola osobista, do mennicy wchodzi 20 agentów ABW. To było czuć po prostu, że coś się dzieje, tylko nie myślałem, że tym wszystkim może sterować minister spraw wewnętrznych.

Dodajmy, że krytyka zakupu Pendolino nie sprowadzała się jedynie do luźnych komentarzy Jakubasa. Przypomnijmy bowiem, że firma Newag już w 2008 r. złożyła oficjalny protest alarmujący, iż spółka PKP Intercity przy zamówieniu 20 składów zespolonych naruszyła zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców. Newag zażądał wówczas unieważnienia postępowania przetargowego.

Firma nie wiadomo jaka

Marek Belka z Bartłomiejem Sienkiewiczem w rozmowie podsłuchanej w lipcu 2013 r. poruszyli też temat tanich linii lotniczych.

Zaczynają od linii OLT Express, które powiązane były z para-bankiem Amber Gold. Dla linii OLT Express w 2012 r., przed wybuchem afery Amber Gold, pracował syn premiera Michał Tusk – poprzez własną działalność gospodarczą pod nazwą Aviarail Consulting. Michał Tusk doradzał przewoźnikowi lotniczemu w zakresie public relations oraz siatki połączeń, za co otrzymywał 5950 zł miesięcznie. Współpraca syna premiera z OLT Express pokrywała się z pracą dla gdańskiego Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy, a wcześniej z jego pracą dziennikarza „Gazety Wyborczej”. Wówczas doszło do sytuacji, że Michał Tusk – jako dziennikarz „Gazety Wyborczej” zajmujący się koleją, transportem miejskim i lotnictwem – brał udział w układaniu pytań do wywiadu z dyrektorem OLT Express, a następnie – jako doradca OLT – przygotował odpowiedzi na te pytania.

„Młody Tusk zatrudniony w firmie, kurwa, nie wiadomo jakiej” – wspominał tę sytuację Belka, by następnie wyznać Sienkiewiczowi, że ostrzegwał premiera przed piramidą finansową Amber Gold i powiązanymi z nią liniami lotniczymi: „Kilka miesięcy przed faktem zadzwoniłem do Donalda i powiedziałem mu, że sprawa Amber Goldu jest dość poważna, że jest to piramida finansowa, ale poważniejsza ze względu ▶

► na to, że oni są właścicielami tego szybko rozwijającego się OLT Express. Że będzie jakaś awantura z tym OLT Expressem”.

Ujawnione przez „Wprost” słowa prezesa NBP stoją w sprzeczności z oficjalnym stanowiskiem Donalda Tuska sprzed prawie dwóch lat, iż od nikogo nie otrzymał informacji na temat zagrożeń związanych z działalnością para-banku Amber Gold. I – jak dalej tłumaczył się premier – w związku z tym nie mogło dojść do sytuacji, że ostrzegł syna przed współpracą z tą firmą, jednocześnie nie ostrzegając społeczeństwa przed powierzeniem jej swoich oszczędności.

Dotujemy ich pod stołem

Bartłomiej Sienkiewicz, kontynuując temat tanich przewoźników lotniczych, mówi o liniach WizzAir i Ryanair: „My ich dotujemy pod stołem, żeby w ogóle był jakiś ruch lotniczy”.

Kwestia „dotowania pod stołem” wciąż pozostaje niewyjaśniona. Po ujawnieniu przez tygodnik „Wprost” pierwszych nagrań Donald Tusk zwołał konferencję prasową, na której dziennikarz „Gazety Polskiej Codziennie” Samuel Pereira zadał premierowi pytanie: – *Na jakiej podstawie pański rząd dotuje pod stołem prywatne linie lotnicze, takie jak WizzAir i Ryanair?*

Premier Tusk odpowiedział w mocno wymijający sposób: – *Ta uwaga dotycząca lotnisk jest dość obiegowym poglądem, że lotniska regionalne, które nie są w żaden sposób dotowane przez rząd, wszyscy chyba państwo też o tym wiecie, że lotniska regionalne nie są dotowane z pieniędzy rządowych. Jest taki wyścig, konkurencja między lotniskami regionalnymi, żeby zwabić do siebie jak najwięcej lotów.*

Następnie między dziennikarzem a premierem wywiązuje wymiana zdań.

Pereira: – *Kto dotuje pod stołem? Gdzie jest ten stół?*

Tusk: – *Trzeba pytać autora tych słów. To chyba jest prezes Belka, jeśli dobrze pamiętam.*

Pereira: – *Nie, to minister Sienkiewicz mówi „dotujemy ich pod stołem”. Gdzie jest ten stół? Kto dotuje?*

Tusk: – *Nie ma żadnego stołu, nie ma żadnych dotacji.*

Pereira: – *Czyli minister Sienkiewicz kłamał?*

Tusk: – *To jest problem, że charakter i styl przeprowadzonej rozmowy pozwalał dżentelmenom używać pewnych brutalnych skrótów, które sprawiają wrażenie dość paskudne, ale w żaden sposób nie są adekwatne do rzeczywistości.*

Ich po prostu nie ma

Nieadekwatna do rzeczywistości miałyby być również dokonana przez Belkę i Sienkiewicza ocena spółki Polskie Inwestycje Rozwojowe. Spółki, której powołanie Donald Tusk ogłosił w sejmie w październiku 2012 r.: – *Przygotowaliśmy narzędzie bankowe i wymagające także dodatkowych instrumentów w postaci specjalnej spółki pod program zatytułowany Inwestycje Polskie – mówił premier. – Powinniśmy zbudować w ten sposób taką*

dźwignię na rzecz inwestycji i kredytowania polskiej gospodarki.

Tusk zapewniał wówczas, że program – którego filarem, obok Banku Gospodarstwa Krajowego, będzie spółka Polskie Inwestycje Rozwojowe – do 2015 r. zapewni 40 mld zł na realizację dużych projektów inwestycyjnych z zakresu energetyki, telekomunikacji czy transportu.

W lipcu 2013 r. – a więc niemal rok po złożeniu powyższej deklaracji przez premiera – prezes NBP Marek Belka nie był w stanie dostrzec efektów powołania tej specjalnej spółki inwestycyjnej: „Polskie Inwestycje Rozwojowe są, niestety... Jak to się górnolotnie nazywa i bardzo eufemistycznie... Ich po prostu nie ma”. Minister Bartłomiej Sienkiewicz przyznał swojemu rozmówcy rację, określając spółkę słowami: „Chuj, dupa i kamieni kupa”.

Polskie Inwestycje Rozwojowe, po publikacji nagrań przez „Wprost”, próbowały wybronić się faktem, że rozmowa Belki i Sienkiewicza miała miejsce tuż po rejestracji spółki. Zgodna diagnoza Belki i Sienkiewicza z dzisiejszej perspektywy wcale jednak nie wydaje się przedwczesna. Jak bowiem informuje strona internetowa Polskich Inwestycji Rozwojowych, wedle stanu z przełomu czerwca i lipca 2014 r., spośród 52 „analizowanych” inwestycji jedynie osiem jest „wstępnie zaakceptowanych” – ich wartość wynosi 6,55 mld zł. Liczba inwestycji zaakceptowanych oraz inwestycji realizowanych wynosi zero.

Trochę kupić związkowców

Kolejna z ujawnionych rozmów odbyła się w lutym 2014 r. – uczestniczyli w niej: Andrzej Parafianowicz, wiceprezes spółki Polskie Górnictwo Naftowe i Gazownictwo, a jeszcze nieco ponad miesiąc przed rozmową wiceminister finansów odpowiedzialny za kontrolę skarbową oraz zwalczanie nieprawidłowości finansowych, i Sławomir Nowak, który dwa miesiące przed rozmową został odwołany ze stanowiska ministra transportu po postawieniu mu przez prokuraturę zarzutów w związku z nieprawidłowościami w oświadczeniach majątkowych, do których Nowak „zapomniał” wpisać wart 17 tys. zł zegarek Ulysse Nardin, a następnie nie potrafił wyjaśnić, skąd ma ten drogi zegarek.

Nowak opowiada Parafianowiczowi między innymi o finalizowaniu prywatyzacji spółki PKP Cargo: „Zrobiliśmy prywatyzację Cargo. No to zrobiliśmy ten numer, żeby ich trochę tam kupić, no to wprowadziliśmy członka zarządu PKP Cargo od związkowców. Oni się podjarali. Dzisiaj spektakl, jak oni sobie skaczą do gardeł, jest po prostu piękny. Tylko kupić bilety, popcorn i okulary, i sobie oglądać. Jak się rzucali na siebie liderzy związkowi, żeby od nich ktoś był w tym zarządzie”.

Ostatecznie do zarządu PKP Cargo udało się trafić Dariuszowi Browarkowi, działaczowi Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP. Wcześniej Browarek reprezentował załogę w radzie inwestorów funduszu własności pracowniczej

PKP oraz pracował w jednostkach PKP Cargo na północy kraju – był między innymi inspektorem spraw obronnych i ochrony informacji niejawnych w gdyńskim zakładzie PKP Cargo.

Sławomir Nowak i Andrzej Parafianowicz wcale jednak nie spotkali się, by rozmawiać o obsadzeniu stanowisk w zarządzie PKP Cargo. Był to tylko przerywnik rozmowy na temat dużo dla Nowaka istotniejszy.

Wsadź mnie do więzienia

Sławomir Nowak spotkał się z byłym wiceministrem finansów przede wszystkim po to, by omówić sprawę kontroli skarbowej prowadzonej wobec swojej żony. Monika Nowak, jak wynika ze słów byłego szefa resortu transportu, „nie wykazywała dochodów, a miała wpłaty na konto”. Sławomir Nowak opowiada, że jego żona „jest po prostu przerażona”, cytując następnie jej laments: „Wsadź mnie do więzienia, kurwa”. Sławomir Nowak sam jednak obawia się, że kontrola obejmie również jego konto: „Chcą ją trzepać. Cały 2012 r. Chcą najpierw wziąć rachunek bankowy. (...) Mam nadzieję, że to dotyczy tylko jej działalności, a nie będą chcieli crossować tego z moim rachunkiem”.

Parafianowicz odpowiada, że będąc jeszcze wiceministrem odpowiadającym za zwalczanie nieprawidłowości finansowych, zablokował kontrolę: „Ja to wszystko wiem... ale... bo ja z urzędu kontroli skarbowej, to już odkryliśmy bardzo dawno (...) Zablokowałem to”.

Parafianowicz, choć w chwili rozmowy nie pracował już w resorcie finansów, to zadeklarował, że może użyć swoich wpływów: „Próbuję się dowiedzieć od Gośki, skąd to się wzięło. Jeśli wie. Bo wtedy będzie można pomyśleć, czy w ogóle jest pole do rozmawiania z tym dyrektorem”.

Z całej rozmowy wynika, że problemy z pominiętym w oświadczeniach majątkowych zegarkiem Ulysse Nardin to tylko fragment większych niejasności w finansach byłego ministra transportu Sławomir Nowaka, wcześniej pełniącego funkcje sekretarza stanu w kancelarii prezydenta Bronisława Komorowskiego oraz szefa gabinetu politycznego premiera Donalda Tuska.

Ponoć nagrana została także rozmowa, do jakiej doszło na początku czerwca 2014 r. między wicepremier Elżbietą Bieńkowską a Pawłem Wojtunikiem, szefem Centralnego Biura Antykorupcyjnego. Nagranie z rozmowy wciąż jak na razie nie zostało opublikowane. Dziennikarze podjęli jednak próby ustalenia tematu rozmowy. – *Z tego, co udało mi się ustalić, wicepremier Bieńkowska nie spotykała się po to, żeby pogaworzyć z szefem CBA o błahych sprawach, tylko żeby rozbroić bombę, jaką odkryła w resorcie infrastruktury. Bombę związaną z wielkimi inwestycjami z unijnych funduszy – twierdzi Stanisław Janecki, dziennikarz tygodnika „W Sieci”. – Innymi słowy, nie chodziło o rozmowę o dyskomforcie bycia wicepremierem, tylko o korupcji na wielką skalę.*

Karol Trammer

Płock-Warszawa-Express

Pociąg „Mazovia” łączący Warszawę z Płockiem jest coraz szybszy. Koleje Mazowieckie nieśmiało zaczynają myśleć o rozwoju oferty na tej trasie

Bezpośredni pociąg łączący Warszawę z Płockiem w ciągu ostatnich lat skrócił swój czas przejazdu o ponad pół godziny. W grudniu 2007 r. – po inauguracji połączenia Kolei Mazowieckich z Warszawy do Płocka – podróż między tymi miastami zajmowała 2 godz. 57 min, a dziś trwa 2 godz. 25 min.

„Mazovia” dogania autobusy

Gdy siedem lat temu Koleje Mazowieckie inaugurowały kursowanie pociągu łączącego Warszawę z Płockiem, wydawało się, że kolej w walce z konkurencją drogową jest bez szans. Przejazd pociągiem z Warszawy do Płocka trwał bowiem dłużej niż podróż najwolniejszym z połączeń autobusowych. Trasa pociągu, biegnąca na około przez Sochaczew, Łowicz, Kutno, liczy bowiem 178 km, podczas gdy odległość drogowa to 110 km.

Mimo niekorzystnego dla kolei układu sieci transportowej, czas jazdy pociągu „Mazovia” udało się skrócić na tyle, że stał się on porównywalny z czasem podróży autobusem. Przejechanie relacji z Warszawy do Płocka zajmuje autobusom od 1 godz. 45 min. do 2 godz. 50 min.

Skrócenie czasu jazdy pociągu do poziomu 2 godz. 25 min. to efekt zmiany obsługi taborowej relacji Warszawa – Płock. Trasowane na 100 km/h składy EN57 zostały zastąpione pociągami piętrowymi z lokomotywą EU47, kursującymi z prędkością 130 km/h. Duże znaczenie dla skrócenia czasu podróży z Warszawy do Płocka miała też przeprowadzona w 2011 r. wymiana toru na odcinku Łowicz – Kutno. Wskutek tych prac dopuszczalna prędkość została podniesiona z 70 km/h do 160 km/h, dzięki czemu tylko na liczącym 45 km odcinku Łowicz – Kutno pociąg „Mazovia” skrócił swój czas jazdy z 34 min. do 22 min.

Za mało połączeń

Istnieją możliwości dalszego skrócenia czasu jazdy z Warszawy do Płocka. Jedną z nich jest pełne wykorzystanie parametrów stosowanego taboru. Prędkość maksymalna, z jaką mogą kursować elektrowozy EU47 i wagony piętrowe Bombardiera, to 160 km/h. Obsługiwany tym tabor pociąg „Mazovia” wcale jednak takiej prędkości nie osiąga. Ma to związek z obowiązującymi w Polsce przepisami, zgodnie z którymi pociągi kursujące z prędkością przekraczającą 130 km/h muszą być obsługiwane przez dwóch maszynistów.

– Różnica w czasie przejazdu na odcinku Kutno – Warszawa Zachodnia dla prędkości 130 km/h i 160 km/h wynosi zaledwie 3 min. Biorąc pod uwagę nakłady finansowe, jakie trzeba ponieść na zatrudnienie drugiego maszynisty, kursowanie pociągu z prędkością



• Podróż koleją między Warszawą a Płockiem może trwać jeszcze krócej. Płockie Wzgórze Tumskie i most kolejowo-drogowy przez Wisłę.

160 km/h jest nieracjonalne – przekonuje Jolanta Maliszewska z Kolei Mazowieckich.

Kolejne minuty można jednak zyskać w efekcie remontu linii Kutno – Płock, na której występują ograniczenia prędkości nawet do 20-30 km/h, spowodowane złym stanem toru lub podtorza czy też brakiem odpowiedniego zabezpieczenia przejazdów.

– *Próba skrócenia czasu przejazdu pociągu ma szansę przełożyć się na zwiększenie jego atrakcyjności – kwestią psychologiczną byłoby przełamanie bariery dwóch godzin – mówi Norbert Ziółkowski z Forum Płockich Inwestycji. – Uważam jednak, że głównym, często ważniejszym niż czas przejazdu, czynnikiem wpływającym na niską atrakcyjność kolei jest bardzo skąpa liczba pociągów kursujących obecnie między Płockiem a Warszawą.*

Oferta przewozowa obecnie sprowadza się bowiem do tylko jednej pary bezpośrednich pociągów. Jedyne pociągi do Warszawy wyrusza z Płocka o godz. 4.53 (oprócz niedziel). Z powrotem z dworca Warszawa Centralna pociąg do Płocka odjeżdża o godz. 18.05 (oprócz sobót).

Rozwój bardzo nieśmiały

Plany rozwoju oferty przewozowej w relacji Warszawa – Płock są jak na razie dość nieśmiałe. W Kolejach Mazowieckich dowiedzieliśmy się, że dodatkowy pociąg ma pojawić się na torach w połowie grudnia 2014 r. – ma on kursować jednak tylko raz w tygodniu. – *Planujemy uruchomić pociąg Płock – Warszawa w niedzielne popołudnia, który umożliwi podróż po weekendzie do Warszawy – informuje Jolanta Maliszewska.*

Pociąg „Mazovia” to jedyne bezpośrednie połączenie kolejowe do Warszawy nie tylko dla płocczan, ale również dla mieszkańców powiatu gostyńskiego – najbardziej na zachód wysuniętego powiatu województwa mazowieckiego.

W relacji między Warszawą a Gostyninem kolej – za sprawą skracającego się czasu jazdy – stała się już szybsza od autobusów. Podróż autobusem z Warszawy do Gostynina trwa bowiem od 2 godz. 11 min. do 2 godz. 38 min., podczas gdy pociąg na pokonanie tej relacji potrzebuje 1 godz. 53 min.

W zwiększeniu liczby pociągów łączących Warszawę z Gostyninem oraz Płockiem upatrywana jest między innymi szansa na rozwój turystyki na Pojezierzu Gostynińskim, będącym najbliższym stolicy pojezierzem.

– *Rozwój kolei należy niewątpliwie do istotnych czynników warunkujących tendencję wzrostową w turystyce – podkreśla Barbara Chrzanowska-Pacek, dyrektor biura Stowarzyszenia Gmin Turystycznych Pojezierza Gostyńskiego. – Wzdłuż całej linii Kutno – Płock znajduje się bogata w zróżnicowane oferty noclegowo-gastronomiczne baza turystyczna. Linia kolejowa krzyżuje się ze szlakami pieszymi, rowerowymi i konnymi.*

Lokowanie bardzo trudne

Pociąg „Mazovia” objęty jest promocyjną taryfą: bilet normalny na przejazd z Warszawy do Gostynina lub Płocka kosztuje 18,50 zł, a bilet studencki – 9,06 zł (podróż z Warszawy do Płocka bez promocji i ulg kosztowałaby 28,30 zł).

Takie atuty, jak skracający się czas przejazdu czy atrakcyjne ceny biletów, poważnie jednak tracą na znaczeniu w sytuacji, gdy oferta przewozowa między Warszawą i Płockiem sprowadza się do zaledwie jednej pary pociągów. Marszałek województwa Adam Struzik zapytany przez nas, co stoi na przeszkodzie, by połączeń było więcej, odpowiada: – *Obciążenie na odcinku Warszawa – Łowicz jest tak duże, że lokowanie tam dodatkowych pociągów jest po prostu bardzo trudne.*

Karol Trammer

W Niemczech jeszcze niespełna dwa lata temu autobusy międzymiastowe nie mogły kursować w relacjach obsługiwanych przez pociągi. Mówiła o tym zapisana w ustawie o transporcie pasażerskim zasada „zakazu dublowania obsługi”, która miała na celu ochronę dalekobieżnych połączeń kolejowych przed drogową konkurencją.

Zakaz dosiadania się

Przez lata niemieckie prawo dopuszczało jedynie kursowanie autobusów lokalnych, międzynarodowych i autobusów dowożących do lotnisk. Ponadto specjalnymi przywilejami cieszył się przewoźnik Berlin Linien Bus, co zostało postanowione w czasach podziału Niemiec. Przedsiębiorstwo zapewniało połączenia autobusowe z największych miast Republiki Federalnej Niemiec do Berlina Zachodniego – otoczonej murem wyspy na terenie Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Po upadku muru w 1990 r. – mimo rozbudowy połączeń kolejowych prowadzących do Berlina – przywileje dla firmy Berlin Linien Bus zostały utrzymane. Na liniach przewoźnika funkcjonował jednak zakaz dosiadania się (można było podróżować tylko do i z Berlina), a na większości tras oferta ograniczona była do zaledwie jednego kursu na dobę.

Pomysł uwolnienia rynku połączeń autobusowych początkowo nieśmiało wypływał od partii opozycyjnych. Wniosek taki po raz pierwszy zgłoszony został w 2005 r. przez liberalną partię FDP. Spotkał się on jednak z protestem koalicji „Allianz pro Schiene” („Sojusz dla szyn”), zrzeszającej przedsiębiorstwa kolejowe, związki zawodowe kolejarzy oraz przemysłowe zaplecze kolei. Po roku kolejną próbę zalegalizowania międzymiastowych linii autobusowych podjęła niemiecka partia zielonych Bündnis 90/Grüne. Ani liberałom, ani zielonym nie udało się jednak przeforsować swoich wniosków.

Prawdziwa alternatywa?

Sprawa połączeń autobusowych powróciła po pięciu latach. Tym razem kwestia liberalizacji wypłynęła z kręgów rządzącej w latach 2009-2013 chadecko-liberalnej koalicji CDU/CSU i FDP. – *Konsumenci powinni mieć możliwość podróżowania autobusami także na dłuższych trasach* – mówił w sierpniu 2011 r. po przedłożeniu parlamentowi projektu liberalizacji rynku połączeń autobusowych Peter Ramsauer, ówczesny niemiecki minister transportu, budownictwa i rozwoju miast. Ten polityk chrześcijańsko-socjalnej partii CSU przekonywał, że stworzenie wolnego rynku krajowych przewozów autobusowych wymierzone będzie w samochody prywatne, nie zaś w połączenia kolejowe. – *Autobus to prawdziwa alternatywa dla samochodu. Przykładowo 50 osób w jednym autobusie z Monachium do Frankfurtu to od 25 do nawet 50 samochodów mniej na drogach. Chcemy więc skumulować podróżujących drogami, nie zabierając kolei jej pasażerów.*

W zapewnienia, że uwolnienie rynku połączeń autobusowych nie odbije się na kolei, oczywiście mało kto wierzył. Jednak

Uwolnione autobusy

Rewolucja na niemieckim rynku transportowym



Fot. ADAC Postbus

• **Autobus przewoźnika ADAC Postbus, jednego z beneficjentów zniesienia przez niemiecki parlament monopolu kolei na połączenia dalekobieżne.**

kiedy pomysł ten wypłynął z rządu, a nie z opozycji, środowisko kolejowe nie zgłosiło zdecydowanego sprzeciwu wobec polityki zielonego światła dla autobusów międzymiastowych.

Tym bardziej, że państwowy kolejowy gigant – koncern Deutsche Bahn – od dłuższego czasu jest ważnym graczem na rynku połączeń... autobusowych. Do niemieckich kolei należy bowiem ponad 20 przedsiębiorstw realizujących podmiejskie i lokalne przewozy autobusowe w różnych regionach Niemiec. Własnością Deutsche Bahn jest również międzynarodowa firma transportowa Arriva (w Polsce Arriva nie tylko realizuje połączenia kolejowe na zlecenie samorządu województwa kujawsko-pomorskiego, ale jest również właścicielem 14 sprywatyzowanych przedsiębiorstw PKS). Wreszcie do Deutsche Bahn należy też od dawna cieszący się przywilejami przewoźnik autobusowy Berlin Linien Bus.

Kolej na autobusy

Zmiany w ustawie o transporcie pasażerskim, znoszące bariery dla firm autobusowych, weszły w życie z początkiem 2013 r. Koncern Deutsche Bahn dość szybko postanowił je wykorzystać – wkrótce po liberalizacji uruchomione zostało pierwsze krajowe połączenie pod marką IC Bus na 400-kilometrowej trasie między Monachium a Fryburgiem Bryzgowijskim. Obsługę tego połączenia zapewnia spółka Regionalverkehr Oberbayern – jeden z działających wcześniej w skali lokalnej przewoźników autobusowych należących do kolei.

Sukces na autobusowej rewolucji próbują odnieść także podmioty, które od lat nie zajmowały się przewozem osób, jednakże posiadają doświadczenie logistyczne oraz gęstą sieć obsługi klientów. Mowa o spółce Deutsche Post Mobility, która od jesieni 2013

r. prowadzi przewozy autobusowe pod marką ADAC Postbus. Jest to wspólne przedsięwzięcie niemieckiej poczty i automobilklubu ADAC. Sieć obsługiwana 60 złotymi autobusami łączy 31 największych niemieckich miast. Bilety na połączenia ADAC Postbus sprzedawane są między innymi w 5 tys. placówek pocztowych.

Na sprzedaż biletów przez internet stawia z kolei firma MeinFernbus („Mój autobus dalekobieżny”), która w krótkim czasie zbudowała imponującą sieć połączeń obejmującą 186 miejscowości od Alp po bałtycką wyspę Rugia. Sieć MeinFernbus tworzą małe firmy przewozowe, których działalność przed liberalizacją skupiała się na wożeniu wycieczek.

Silna broń kolei

Jak wynika z danych instytutu IGES, podsumowujących pierwszy rok wolnego rynku przewozów autobusowych, kursy MeinFernbus stanowią 39,7% całej sieci połączeń. Autobusowe spółki-córki Deutsche Bahn – z wynikiem 21,7% – zajęły drugą pozycję. Kolejne firmy to FlixBus (14,8%), ADAC Postbus (7,5%) i City2City (4,8%).

Pikanterii walce między dwoma największymi graczami dodaje fakt, że na pomysł zjednoczenia małych firm w dużą sieć działającą pod jedną marką MeinFernbus wpadli Torben Greve i Panya Putsathit – byli menedżerowie koncernu Deutsche Bahn.

Kolejowy koncern w walce z innymi firmami działającymi na młodym rynku połączeń autobusowych dysponuje jednak silną bronią – pociągami. W odpowiedzi na autobusową ekspansję koncern Deutsche Bahn uruchomił tanie pociągi InterRegioExpress na 298-kilometrowej trasie łączącej Berlin i Hamburg, czyli dwa największe miasta Niemiec.

Karol Trammer

PRZESIADKI

WSIAŚĆ DO POCIĄGU BYLE JAKIEGO

- kolejne piosenki

*Bo pamiętajcie proszę to,
że prócz facetów co w dal mkną,
prowadzą ich przez torów sto
czujni wajchowi,
są kolejarze wąskoto
są kolejarze wąskoto
są kolejarze wąskoto
wąskotorowi*

Skaldowie, „Hymn kolejarzy wąskotorowych”
słowa: Wojciech Młynarski, album: „Ty”, 1970

POD DOBRĄ PRASĄ

- pisownia oryginalna

„Coraz więcej pieniędzy przeznaczana się na modernizację infrastruktury, ale także na nowocześniejszy sprzęt. Zaś pracownicy kolei na co dzień dbają o poszanowanie środowiska naturalnego i dążą do tego, aby podróże koleją były bezpieczne, wygodne i dostarczały samych pozytywnych wrażeń”.

Źródło:
miesięcznik „W podróży”
Wydawca: KOW Media & Marketing.

WYCIEZKI OSOBISTE

- pisze Przechodzień

Rudzienko, Rudno, Rudzienko, Rudno

Kilkanaście kilometrów na północny wschód od Mińska Mazowieckiego leży Rudzienko, a obok – Rudno. I kilkanaście na południowy zachód też jest Rudzienko, a po sąsiedzku znowu Rudno. Jedno Rudzienko ma dwór, a drugie nie, zaś w jednym Rudnie jest pałac, którego w drugim brak. Widać turystów w Rudnie bez pałacu, oraz w Rudzienku pozbawionym dworu poszukujących nerwowymi zakosami owych zabytków i klnących na niekompetentnych autorów przewodników.

WIDOCZNI



POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

- wybór: Olga i Marcin Rudzińscy

„Dowódca: »Kto zabrał alkohol, może pić«. W nocy ładujemy się do pociągu, rano będziemy w jednostce. »Żeby mi każdy wysiadł świeży jak skowronek i bez zbędnego bagażu«. Wiadoma sprawa. Hałasowaliśmy całą noc.

Rano znaleźliśmy w lesie swoją jednostkę. Znowu zbiórka w szeregu i wyczytują według alfabetu. Wydawanie odzieży ochronnej. Dali jeden komplet, drugi, trzeci... No myślę sobie – poważna sprawa. Wydają też szynel, czapkę, materac, poduszkę, a wszystko zimowe. A tu na dworze lato i za dwadzieścia pięć dni mają nas zwolnić. »Eee tam, chłopaki« – śmieje się kapitan, który nas wiozł. – »Dwadzieścia pięć? Na pół roku traficie do Czarnobyli»”.

Swietłana Aleksijewicz*

„Czarnobylska modlitwa. Kronika przyszłości”

* białoruska pisarka i dziennikarka, pisze o wypieranej historii byłego Związku Radzieckiego

OD BAŁTYKU PO TATRY

- kolejowa księga imion

„Malta”

Piła Główna – Zielona Góra

Nazwa pociągu „Malta” nie pochodzi od wyspy na Morzu Śródziemnym, lecz od dzielnicy Poznania, przez którą pociąg przejeżdża. Najważniejszym punktem poznańskiej Malty jest sztuczne Jezioro Maltańskie, znane z toru regatowego. W środowisku kolejowym Malta znana jest również z Maltanki, czyli kursującej brzegiem jeziora kolejki parkowej. W Poznaniu co roku odbywa się również festiwal teatralny Malta Festival. Nazwa dzielnicy Malta pochodzi od joannitów, którzy osiedlili się tu w XII wieku. Znakiem zakonu joannitów jest krzyż maltański.

Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

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

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała 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 przysyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.