

Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

**Prezes PKP
Jakub Karnowski
co najmniej 33 razy
odwiedził lokale
Amber Room
i Sowa & Przyjaciele.**

Karnowski, Sowa & Przyjaciele

**Z kim się tam spotykał?
Ile razy został nagrany?**

Husarz dla pani premier



POLITYKA – *Będziemy teraz jeździć tylko pociągami. Dobre są te nasze pociągi* – powiedziała dziennikarzom premier Ewa Kopacz na dworcu Warszawa Centralna, inicjując akcję „Kolej na Ewę”. Szefowa rządu zapowiedziała, że podczas kampanii przed jesiennymi wyborami będzie poruszać się pociągami. – *Beata Szydło ma Szydłobus, a my mamy „Kolej na Ewę”* – powiedziała przewodnicząca Platformy Obywatelskiej. – *W ten sposób nie będę traciła czasu. Jest mi trochę trudniej, będąc urzędującym premierem, robić kampanię. Ale teraz, jak będę jechała pociągiem i będą setki ludzi, będę mogła z nimi rozmawiać.*

W pierwszą podróż w ramach akcji „Kolej na Ewę” Kopacz wybrała się na Pomorze. 27 czerwca 2015 r., w pierwszą sobotę wakacji, skorzystała z pociągu ExpressInterCity „Jantar” relacji Warszawa Zachodnia – Kołobrzeg/Hel. Pociąg ciągnęła lokomotywa EU44 „Husarz”, najnowocześniejszy elektrowóz w parku taborowym PKP Intercity. Standardowo pociąg „Jantar” jest obsługiwany starszą lokomotywą EP09. „Husarze” planowo są bowiem kierowane do obsługi pociągów EuroCity do Niemiec i Czech, a także pojedynczych pociągów na trasie z Warszawy do Krakowa. – *Oczywiście, to nie przypadek, że tego dnia „Jantar” był obsługiwany „Husarzem”.* Wagony też nie były standardowe. Skład był szykowany przez prawie dobę – mówi nam anonimowo jeden z pracowników spółki PKP Intercity. – *Chodziło o to, żeby podczas pierwszej podróży Ewy Kopacz wszystko ładnie wyglądało.*

Pierwszego dnia akcji „Kolej na Ewę” premier Kopacz dotarła pociągiem do Sopotu. Po tamtejszym spotkaniu z mieszkańcami i turystami udała się w dalszą drogę. Jednak nie zdecydowała się już na jazdę koleją. Jak poinformował portal Gryf24.pl, do Słupska Ewa Kopacz dotarła z Sopotu rządową limuzyną. „Między innymi przez brak drugiego toru na linii kolejowej z Trójmiasta do Szczecina spędziłaby dwie godziny w TLK na odcinku niecałych 120 km, czekając na mijankach” – czytamy w słujskim portalu. W Słupsku, akurat w dniu wizyty Ewy Kopacz, odbywała się pikietka mieszkańców Pomorza Środkowego przeciwko wykreśleniu do budowy drugiego toru z planów modernizacji linii biegnącej z Trójmiasta do Słupska.

W swoje kolejne kolejowe podróże Ewa Kopacz wybrała się do Katowic, gdzie dotarła pociągiem Pendolino, oraz do Łodzi na pokładzie składu TLK. Radomscy działacze opozycyjnego Prawa i Sprawiedliwości zaprosili premier Kopacz w ponad dwugodzinną podróż pociągiem z Warszawy do Radomia. – *Ewa Kopacz, która szczyti się, że jest z naszego okręgu wyborczego, zapowiedziała, że będzie jeździła po Polsce koleją. Warto, aby wpadła też do rodzinnego Radomia i zobaczyła w jakich warunkach tysiące ludzi dojeżdżają do Warszawy do pracy* – powiedział Marek Suski z radomskiego PiS, informując dziennikarzy o wysłaniu Ewie Kopacz biletu z Warszawy do Radomia na pociąg TLK „Kinga” na 11 lipca 2015 r. ●

Rozwiązał się worek z promocjami

TARYFA Koniec ponad dwuletniego promocyjnego zastoju w PKP Intercity. Po zmianach personalnych w zarządzie spółki widać zmianę polityki taryfowej – od niedawna przewoźnik nawet co kilka dni ogłasza wprowadzenie nowej promocji.

W kwietniu 2015 r. PKP Intercity wprowadziło „Bilet dla Seniora” – stały 30-procentowy upust na podróże pociągami spółki dla osób, które ukończyły 60 lat. Wprowadzeniu oferty towarzyszyła kampania reklamowa w mediach popularnych wśród starszych czytelników (np. w „Naszym Dzienniku”).

Następnie w połowie maja PKP Intercity zwiększyło dostępność tańszych biletów na pociągi najwyższych kategorii: ExpressInterCityPremium i ExpressInterCity. Wcześniej bilety SuperPromo można było kupić tylko z co najmniej 14-dniowym wyprzedzeniem. Obecnie – w ramach nowej oferty „Happy Hours” – dodatkowa duża pula tanich biletów na połączenia wieczorne (w dni robocze po godz. 19.00) i weekendowe (od godz. 19.00 w piątek do godz. 13.00 w niedzielę) jest udostępniana z mniejszym wyprzedzeniem, tak że bilety można kupić po niższych cenach nawet tuż przed podróżą. Bilet SuperPromo na podróż pociągiem Express InterCity Premium na przykład z Warszawy do Gdańska kosztuje 49 zł, podczas gdy w standardowej taryfie należy zapłacić 150 zł.

– *We wszystkich relacjach objętych promocją „Happy Hours” odnotowaliśmy wzrost liczby pasażerów. Średni wzrost wyniósł 60%, a najwyższy, w pociągach kursujących w piątkowe wieczory, sięgnął aż 90%* – poinformował po pierwszych dwóch tygodniach akcji „Happy Hours” Jacek Leonkiewicz, prezes PKP Intercity, który zastąpił na tym stanowisku zastąpił Marcina Celejewskiego.

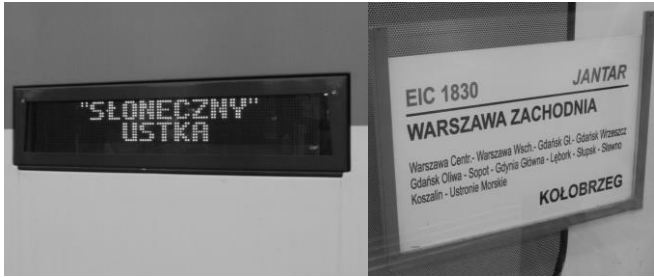
Kolejna wprowadzona w maju oferta to „Bilet Taniomiasowy”, czyli obniżka cen na wybranych trasach obsługiwanych przez pociągi TLK i InterCity. Największą obniżkę, sięgającą 36%, wprowadzono w relacji Lublin – Rzeszów. Podróż na tej trasie kosztowała dotychczas 47 zł – po wprowadzeniu „Biletu Taniomiasowego” cena spadła do 29,90 zł. Cenę biletu z Warszawy do Olsztyna obniżono z 52 zł do 39,90 zł, z Warszawy do Kielc z 54 zł do 39,90 zł, a z Warszawy do Radomia z 42 zł do 29,90 zł. „Bilety Taniomiasowe” – tak jak i bilety SuperPromo – łączą się z ulgami ustawowymi, co oznacza, że na przykład uczniowie płacą dwie trzecie obniżonej ceny, a studenci tylko jej połowę.

Pozostałe trasy objęte ofertą „Bilet Taniomiasowy” to między innymi: Kraków – Łódź, Kraków – Kielce, Kraków – Częstochowa, Wrocław – Katowice, Wrocław – Częstochowa, Łódź – Wrocław, Łódź – Trójmiasto czy Trójmiasto – Olsztyn.

Zdaniem dr. Michała Wolańskiego z katedry transportu Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, ostatnie obniżki cen biletów to krok w dobrą stronę. – *Przy obecnych częstotliwościach kursowania pociągów taryfa na odległości do 100 km w pociągach TLK i InterCity powinna zostać generalnie zrównana z taryfą osobową. Zwłaszcza że, ze względu na taryfę regresywną, przychód z pasażerokilometra przy krótkim dystansie podróży na bilecie jednorazowym w taryfie osobowej i tak jest stosunkowo wysoki* – mówi magazynowi „Z Biegiem Szyn” Wolański. – *Wciąż brakuje promocji dla małych grup – w tym przypadku występuje niske ryzyko obniżenia przychodów i jednocześnie ogromne możliwości wzrostu.*

Nowe podejście PKP Intercity widoczne jest też w szerszej dystrybucji ofert. Poprzednio i tak nieliczne oferty promocyjne, obarczone były dodatkowymi ograniczeniami. Przykładowo w ramach funkcjonującej od marca do grudnia 2014 r. promocji „Weekendowa Biletomania” tańsze bilety można było kupić jedynie przez internet, a przy tym wyłącznie w soboty i niedziele. Obecnie bilety w promocyjnych cenach dostępne są zarówno w internecie, jak i w kasach biletowych. ●

Wakacyjny wyścig pociągów



POŁĄCZENIA Wraz z rozpoczęciem wakacji na trasę wyruszył pociąg „Słoneczny”, wakacyjne połączenie Kolei Mazowieckich między Warszawą a Wybrzeżem. To już jedenasty rok, w którym mazowiecki przewoźnik uruchamia sezonowy pociąg nad morze.

W porównaniu z zeszłorocznymi wakacjami, istotnie skrócił się czas jazdy „Słonecznego”. W tym roku pociąg dociera z Warszawy Centralnej do Gdyni Głównej w 3 godz. 53 min. – w 2014 r. przejechanie tej relacji zajmowało 5 godz. 17 min., a w 2013 r. aż 6 godz. 33 min. Dogodniejsza niż w poprzednich latach jest również godzina wyjazdu z Warszawy: obecnie „Słoneczny” odjeżdża z Warszawy Centralnej o godz. 7.05, podczas gdy w 2013 i 2014 r. odjeżdżał o godz. 6.05. Przesunięcie godziny wyjazdu i skrócenie czasu podróży było możliwe dzięki zakończeniu utrudnień związanych z modernizacją linii łączącej Warszawę z Trójmiastem.

Efekty skrócenia czasu jazdy Koleje Mazowieckie zdecydowały się sponżytkować na wydłużenie trasy „Słonecznego”: od tegorocznych wakacji pociąg nie kończy biegu w Trójmieście, lecz jedzie dalej – do Ustki przez Wejherowo, Łębork i Słupsk (z Wejherowa funkcjonują połączenia PKS w kierunku nadmorskich kąpielisk w Białogórze, Dębokach i Karwi, zaś z Łęborka kursują autobusy szynowe do Łeby). Do Ustki „Słoneczny” dociera na godz. 12.51 – z powrotem odjeżdża o godz. 15.02, by do Warszawy dotrzeć na godz. 21.10.

„Słoneczny” przez większość swojej trasy jedzie niecałą godzinę przed pociągiem ExpressInterCity „Jantar”, łączącym Warszawę z Kołobrzegiem. Przejazd „Słonecznym” z Warszawy do Trójmiasta kosztuje 45 zł, do Łęborka – 55 zł, a do Ustki czy Słupska – 60 zł. Za bilet normalny na ExpressInterCity „Jantar” z Warszawy do Słupska trzeba zapłacić 134 zł.

Wspólny dla obu pociągów odcinek z Warszawy do Słupska „Słoneczny” pokonuje w 5 godz. 18 min., a „Jantar” w 5 godz. 6 min. Różnica jest niewielka, choć skład ExpressInterCity po drodze z Warszawy do Słupska zatrzymuje się jedynie w Trójmieście i Łęborku, a „Słoneczny” ma dodatkowo postoje na stacjach Legionowo, Nowy Dwór Mazowiecki, Nasielsk, Ciechanów, Mława Miasto, Działdowo, Iława Główna, Prabuty, Malbork, Tczew oraz Wejherowo.

To niejedyna sytuacja na polskiej sieci kolejowej, że połączenie z dużą liczbą postojów może pochwalić się niemal takim samym czasem jazdy jak rzadko zatrzymujące się pociągi. Na przykład pociąg TLK „Zefir” pokonuje odcinek z Poznania Głównego do Kołobrzegu w 4 godz. 36 min., zatrzymując się po drodze na siedmiu stacjach. Tę samą relację – tyle że z postojami na 43 stacjach i przystankach pośrednich – pociąg Regio „Kotwica” przejeżdża w 4 godz. 55 min. Z kolei ExpressInterCity „Tatry” odcinek z Krakowa Głównego do Zakopanego, zatrzymując się na czterech stacjach, pokonuje w 3 godz. 24 min., podczas gdy pociąg Regio „Kasprowy” – mający 40 postojów wraz z zajechem do Rabki-Zdrój – trasę z Krakowa do Zakopanego pokonuje w 3 godz. 26 min.

Pociąg TLK „Śnieżka” odcinek z Wrocławia Głównego do Szklarskiej Poręby Górnej z 12 postojami pośrednimi pokonuje w 3 godz. 15 min. Wyruszający z Wrocławia kilka minut po „Śnieżce” pociąg Kolei Dolnośląskich „Łomnica” dociera do Szklarskiej Poręby Górnej w czasie 3 godz. 33 min., zatrzymując się po drodze 33 razy. ●

Przewoźnicy autobusowi wykorzystują brak kolei

KONKURENCJA 26 czerwca 2015 r. do walki o pasażerów podróżujących między Warszawą i Białymstokiem włączył się kolejny przewoźnik autobusowy: firma Żak Express z Augustowa, która dotychczas obsługiwała połączenia między Warszawą a Łomżą, Grajewem, Elkiem, Olekiem, Gołdapią, Augustowem i Suwałkami. Żak Express na nowej trasie między stolicami Mazowsza i Podlasia uruchamia w każdą stronę po sześć kursów bez postojów po drodze.

Żak Express to kolejny przewoźnik, który chce wykorzystać roczny okres, w którym z powodu prac modernizacyjnych zawieszono kursowanie pociągów relacji Warszawa – Białystok. W szczytowych momentach z Białegostoku do Warszawy odjeżdżają już nawet cztery autobusy na godzinę.

Największym graczem na trasie Warszawa – Białystok jest Plus Bus, którego autobusy przez większą część dnia odjeżdżają regularnie co godzinę (co drugi kurs realizowany jest bez zatrzymań po drodze, a co drugi z postojami w Ostrowi Mazowieckiej, Zambrowie i Jeżewie Starym). Między Warszawą a Białymstokiem autobusy Plus Bus dziennie wykonują 15 kursów w każdą stronę. Dodatkowo realizowanych jest pięć kursów między Białymstokiem a lotniskiem Modlin. Plus Bus to nowa marka istniejącego od 2004 r. przewoźnika Podlasie Express z Księżyna. Przedsiębiorstwo informuje na swojej stronie internetowej, że zmiana marki w połączeniu z wprowadzeniem charakterystycznych złotych barw autobusów ma związek z planami ekspansji na nowe trasy.

W walce o pasażerów uczestniczy również białostocki PKS, który pod marką PKS Express realizuje siedem połączeń między Warszawą a Białymstokiem. Swoją ofertę rozwinął PolskiBus, który obsługę tej trasy rozpoczynał w 2012 r. dwoma kursami dziennie, by dziś realizować ich już osiem. PolskiBus zwiększył liczbę połączeń od 1 października 2014 r., a więc tuż przed zamknięciem przez PKP Polskie Linie Kolejowe ciągu Warszawa – Białystok. Ruch pociągów został wstrzymany 12 października 2014 r. – od tego momentu spółka PKP Intercity trasę obsługuje w oparciu o zastępczą komunikację autobusową.

Ruch autobusów zastępujących pociągi odbywa się dwoma sposobami: część kursuje bezpośrednio między Warszawą a dworcem w Białymstoku, a część jeździ z Warszawy do Małkini, gdzie następuje przesiadka do pociągu. Na terenie Warszawy autobusy zastępcze PKP Intercity zatrzymują się wyłącznie przy dworcu Warszawa Centralna, pomijając inne stacyjne dworce kolejowe. Firmy autobusowe próbują przekonać pasażerów gęstszą siecią postojów: autobusy Plus Bus, Żak Express i PKS Express zatrzymują się między innymi w centralnym punkcie prawobrzeżnej Warszawy w pobliżu Dworca Wileńskiego, pod Pałacem Kultury i Nauki, a także docierają na lotnisko na Okęciu. Autobusy Żak Express i PKS Express zajeżdżają ponadto na dworzec Warszawa Zachodnia. PolskiBus dojeżdża tylko do położonego w północnej części stolicy węzła komunikacyjnego Młociny, gdzie jednak można przesiąść się do autobusów, tramwajów i metra.

Według zapowiedzi PKP PLK, kursowanie pociągów na trasie Warszawa – Białystok ma zostać przywrócone od grudnia 2015 r. – *Kolej będzie miała problem z powrotem do wielkości potoków sprzed wycofania pociągów Warszawa – Białystok oraz okresu wcześniejszych ograniczeń w ofercie* – mówi Paweł Szrajber ze stowarzyszenia Kolejowe Podlasie. – *Pasażerów będzie mógł przyciągnąć do pociągów efekt nowości związany z wprowadzeniem składów Pesa Dart, w mediach często przedstawianych jako pociągi porównywalne z Pendolino. Ponadto podróż koleją będzie krótsza od jazdy autobusem. Niezbędne będzie jednak zaangażowanie PKP Intercity w kampanię reklamową. Spółka musi też wziąć pod uwagę, że jej ceny biletów, choć obniżone do 30 zł za bilet normalny, wciąż są wyższe od cen biletów autobusowych.* ●

W drugiej połowie czerwca 2014 r. tygodnik „Wprost” opublikował zapisy rozmów polityków, prezesów państwowych spółek i urzędników, jakie zostały nagrane w dwóch warszawskich restauracjach: Amber Room oraz Sowa & Przyjaciele. „Wprost” zamieścił zapisy rozmów prowadzonych przy wykwinnych daniach i drogich alkoholach między innymi przez prezesa Narodowego Banku Polskiego Marka Belkę i ministra spraw wewnętrznych Bartłomieja Sienkiewicza, przez sekretarza generalnego Platformy Obywatelskiej Pawła Grasia i prezesa PKN Orlen Dariusza Jacka Krawca czy przez ministra transportu Sławomira Nowaka i wiceprezesa PGNiG Andrzeja Parafianowicza.

Wraz z opublikowaniem przez „Wprost” treści powyższych rozmów zaczęły pojawiać się informacje, że nagranych zostało znacznie więcej osób. Pogłoski te co jakiś czas znajdują swoje potwierdzenie. Na przykład w maju 2015 r. tygodnik „Do Rzeczy” opublikował fragmenty rozmowy minister infrastruktury i rozwoju Elżbiety Bieńkowskiej z szefem Centralnego Biura Korupcyjnego Pawłem Wojtunikiem, nagranej 5 czerwca 2014 r. podczas ich spotkania w lokalu Sowa & Przyjaciele.

Prawie miejsce mojej pracy

Nowe światło na sprawę nagrań w warszawskich restauracjach rzucił biznesmen Zbigniew Stonoga, który 9 czerwca 2015 r. na portalu Facebook publicznie fotokopie zawartości 28 tomów akt prokuratury dotyczących afery podsłuchowej.

Wśród tysięcy stron ujawnionych przez Stonogę znajduje się protokół przesłuchania prezesa PKP Jakuba Karnowskiego, które na zlecenie Prokuratury Okręgowej Warszawa-Praga zostało przeprowadzone przez Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Do dwugodzinnego przesłuchania Karnowskiego doszło 30 czerwca 2014 r., a więc zaledwie dwa tygodnie po opublikowaniu przez „Wprost” pierwszych zapisów rozmów.

Jakub Karnowski w sprawie afery podsłuchowej otrzymał status świadka – był bowiem uczestnikiem licznych spotkań w restauracjach Sowa & Przyjaciele i Amber Room w okresie, gdy nagrywano tam rozmowy gości. Z zeznań szefa PKP wynika, że był on wręcz bywalcem tych lokali. Karnowski, wspierając się swoim osobistym kalendarzem, wyjaśnił, że od lipca 2013 r. do czerwca 2014 r. uczestniczył w 24 spotkaniach w Amber Room i w dziewięciu w lokalu Sowa & Przyjaciele. – Nie mogę wykluczyć, że spotkań było więcej – zastrzegł. I dodał o Amber Room: – *Traktowałem tę restaurację prawie jako miejsce mojej pracy.*

Zarząd u Sowy

Jakub Karnowski w Amber Room oraz u Sowy & Przyjaciół wielokrotnie spotykał się z członkami zarządu PKP S.A. oraz przedstawicielami zarządów innych spółek Grupy PKP. Karnowski, zamiast w służbowych gabinetach, spotykał się w drogich lokalach między innymi z Piotrem Ciżkowiczem z zarządu PKP S.A., z Pawłem Hordyńskim i Marcinem Celejewskim z

Karnowski, Sowa & Przyjaciele

Szef PKP Jakub Karnowski w słynących z podsłuchów lokalach Amber Room oraz Sowa & Przyjaciele był przynajmniej 33 razy. – *Traktowałem tę restaurację prawie jako miejsce mojej pracy* – tak o Amber Room zeznał Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego

zarządu PKP Intercity, z Andrzejem Filipem Wojciechowskim z zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych i z Marią Wasiak, jeszcze przed jej przejściem z zarządu PKP S.A. na fotel ministra infrastruktury i rozwoju.

Do wysokich przedstawicieli Grupy PKP czasem dołączały inne osoby. Na przykład 25 lipca 2013 r. w lokalu Sowa & Przyjaciele z Karnowskim i Hordyńskim spotkał się szef Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych Leszek Miętek. W tej samej restauracji 28 lutego 2014 r. odbyło się spotkanie Karnowskiego, Ciżkowicza i Celejewskiego z Andreasem Knitterem z kierownictwa produkującego składy *Pendolino* koncernu Alstom.

7 maja 2014 r. w Amber Room Jakub Karnowski spotkał się w cztery oczy z prezesem kolei niemieckich Deutsche Bahn Rüdigerem Grube. W Amber Room Karnowski uczestniczył też w nieco mniej kameralnych spotkaniach, takich jak odbywająca się 30 października 2013 r. 100-osobowa impreza z okazji wejścia PKP Cargo na giełdę czy zorganizowana 7 listopada 2013 r. kolacja dla 20-30 osób z okazji sprzedaży Polskich Kolei Linowych.

Byliśmy w tej sali

Jakub Karnowski siedmiokrotnie spotykał się w lokalach Sowa & Przyjaciele i Amber Room ze Sławomirem Nowakiem, ministrem transportu od listopada 2011 r. do listopada 2013 r. Tylko jedno z tych spotkań miało miejsce w czasie, gdy Nowak kierował resortem transportu. To spotkanie odbyło się 3 lipca 2013 r. i uczestniczył w nim również wiceminister Andrzej Massel. – *Byliśmy prawdopodobnie w tej sali, w której zarejestrowano następnie spotkanie pana Sienkiewicza i pana Belki* – zeznał Karnowski.

Kolejne spotkanie, zorganizowane 20 listopada 2013 r., miało charakter pożegnania Sławomira Nowaka z prezesami spółek Grupy PKP po tym, gdy minister podał się do dymisji po postawieniu mu przez prokuraturę zarzutów dotyczących nieprawidłowości w oświadczeniach majątkowych. Następnie Karnowski spotkał się ze Sławomirem Nowakiem jeszcze 4 grudnia 2013 r., 26 lutego, 5 marca, 2 kwietnia oraz 4 czerwca 2014 r., a więc już po deklaracji Nowaka o wycofaniu się z polityki.

7 stycznia 2014 r. Jakub Karnowski spotkał się w Amber Room z byłym ministrem skarbu Aleksandrem Gradem, wówczas pełniącym już funkcję prezesa PGE EJ1, spółki odpowiedzialnej za stworzenie w Polsce elektrowni jądrowej. Również w Amber Room, 26 marca 2014 r., prezes PKP rozmawiał z Elżbietą Bieńkowską, ówczesną minister infrastruktury i rozwoju.

Jakub „TOP VIP” Karnowski

– *Restauracje zarówno Amber Room, jak i Sowa & Przyjaciele dawały poczucie pewnej poufności i intymności, i dlatego też się tam chodziło* – mówił funkcjonariusze ABW Jakub Karnowski. – *Chcę jednak zeznać, że ja podczas spotkań w restauracji nie omawiałem spraw, które możnaby uznać za szczególnie niejawne.*

Karnowski tak często odwiedzał lokal Sowa & Przyjaciele, że jego nazwisko zostało umieszczone na liście 25 gości TOP VIP. – *Goście na liście VIP dostawali hiszpańską kawę, prosecco i alkohol. Goście wskazani na liście TOP VIP 25 byli jeszcze bardziej wartościowi. Dostawali luksusowe alkohole takie jak Bieluga Transatlantic lub szampana* – mówił w prokuraturze kelner z Sowy & Przyjaciół Łukasz N., który zdecydował się składać obszerne wyjaśnienia po otrzymaniu prokuratorskiego zarzutu rejestrowania rozmów gości i przekazywania nagrań biznesmenowi Markowi Falencie.

– *Częstym gościem restauracji był pan Karnowski. Spotykał się z ludźmi zarządzającymi w spółkach PKP, czyli na przykład z panem Purwinem [prezesem PKP Cargo] – zeznawał Łukasz N. w Prokuraturze Okręgowej Warszawa-Praga. – Były też inne osoby, których nie pamiętam teraz, ale jak mi dawali wizytówki to było, że są z PKP, PLK, PKP Intercity, PKP Cargo.*

Według Łukasza N., goście z Grupy PKP poruszali głównie tematy branżowe. – *O różnych rozwiązaniach dla PKP, o rozsadach na stanowiskach dyrektorskich, czyli że na przykład mają jakiegoś dyrektora, którego warto byłoby osadzić w strukturze kolei* – wyjaśniał w prokuraturze. – *Spotkania dotyczyły też taboru, opóźnień pociągów i podobnych rzeczy. Tych spotkań mogło być kilkanaście. Wydaje mi się, że wszystkie zarejestrowałem i przekazałem Falencie.*

Karol Trammer

Huśtawka rozkładu jazdy

Ten sam pociąg z tej samej stacji może dziś odjeżdżać o 7:56, jutro o 8:22, pojutrze o 8:07, kolejnego dnia znów o 7:56. A wszystko zgodnie z rozkładem

Pociąg Kolei Mazowieckich nr 19405 relacji Warszawa Wschodnia – Łowicz Główny to jedno z najczęściej zmieniających swój rozkład jazdy połączeń na polskiej sieci kolejowej. W okresie pomiędzy 14 czerwca a 1 września 2015 r. dla pociągu nr 19405 przewidziano bowiem aż 22 zmiany godzin kursowania. Pociąg ten może być symbolem nieustannych zmian w kolejowym rozkładzie jazdy, którego okres ważności teoretycznie powinien obejmować jeden rok.

Rozkład teoretycznie roczny

Od 2002 r. na europejskich kolejach obowiązuje ustalenie, że rozkład zmienia się raz w roku: o północy z soboty na niedzielę w drugi weekend grudnia (ewentualnie z jedną korektą w połowie roku). Ta międzynarodowa zasada znajduje potwierdzenie w polskim prawie – rozporządzenie ministra infrastruktury i rozwoju z 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej mówi, że rozkład jazdy pociągów obowiązuje „pomiędzy dwoma kolejnymi zmianami następującymi o północy w drugą sobotę grudnia”.

Według powyższych regulacji, okres ważności obecnie obowiązującego rocznego rozkładu jazdy 2014/2015 datuje się więc pomiędzy 14 grudnia 2014 r. a 12 grudnia 2015 r. Polską specyfiką jest jednak duża liczba dodatkowych zmian, które wprowadzane są w czasie rocznego okresu ważności rozkładu. Zmiany te – nazywane „korektami rocznego rozkładu jazdy” – dokonywane są mniej więcej co dwa miesiące. Wyznaczone przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe daty „korekt” w tym roku przypadają na 15 marca, 26 kwietnia, 14 czerwca, 1 września i 18 października. Tyle że godziny kursowania wielu pociągów wielokrotnie zmieniane są także między terminami „korekt”.

Rozkład jazdy na jeden dzień

Pociąg Kolei Mazowieckich nr 19405 według rocznego rozkładu jazdy powinien wyruszać z Warszawy o godz. 7.52, by do Łowicza dotrzeć na godz. 9.22.

Problem w tym, że Centrum Rozkładów Jazdy PKP PLK na dwupółmiesięczny okres od czerwcowej do wrześniowej „korekty” stworzyło dla pociągu nr 19405 rozkład w 11 różnych wariantach obowiązujących w wyznaczonych terminach. Najdłuższy okres nieprzerwanego obowiązywania jednego wariantu to 12 dni. Natomiast okres minimalny to zaledwie jeden dzień.

Czas przejazdu pociągu nr 19405 z Warszawy do Łowicza wynosi – w zależności od wariantu – od 1 godz. 29 min. do 1 godz. 55 min. Godziny odjazdów tego pociągu z Warszawy Wschodniej wahają się



● Pociąg Kolei Mazowieckich nr 19405 z Warszawy do Łowicza. W okresie od 14 czerwca do 31 sierpnia 2015 r. przewidziano dla tego połączenia 22 zmiany godzin kursowania.

od godz. 7.52 do godz. 8.22, a godziny przyjazdu do Łowicza Głównego przesuwają się między godz. 9.22 a godz. 10.05.

Na terenie województwa mazowieckiego rozkłady przewidujące liczne warianty godzin kursowania pociągów – poza linią z Warszawy do Łowicza – obowiązują obecnie również na trasach z Warszawy w kierunku Radomia, Skierniewic i Dębina.

Jazda na wariantach

Przyczyn nieustannych zmian godzin kursowania pociągów należy szukać w „Wykazie lokalizacji zamknięciowych”, wewnętrznym dokumencie PKP PLK przedstawiającym lokalizacje i terminy prac remontowych, które wywołują zmiany rozkładu. Wykaz na okres od 14 czerwca do 31 sierpnia 2015 r. zawiera aż 1778 pozycji.

W przypadku pociągu nr 19405 ciągłe zmiany rozkładu spowodowane są przede wszystkim pracami remontowymi zaplanowanymi w różnych terminach na pięciu przejazdach kolejowych położonych na odcinku między stacjami Warszawa Gołębki i Teresin-Niepokalanów. Roboty te wywołują konieczność odcinkowego kursowania pociągów jednym torem, ograniczenia prędkości na fragmentach linii do 20 lub 50 km/h i zmniejszenia przepustowości na niektórych stacjach. Rozkład uwzględnia też ograniczenia wynikające z planowanej wymiany rozjazdów na stacji Warszawa Zachodnia. Ponadto na huśtawkę godzin kursowania pociągu nr 19405 wpływają zmiany rozkładu związane z robotami modernizacyjnymi na sąsiedniej linii Warszawa – Skierniewice.

– Dokładamy wszelkich starań, by zastępczy rozkład jazdy był jak najbardziej jednolity oraz zbliżony do wnioskowanego przez przewoźników rocznego rozkładu jazdy – zapewnia Maciej Dutkiewicz z centrali PKP PLK, przypominając, że linia

wybiegająca z Warszawy na zachód cechuje się bardzo dużym natężeniem ruchu. – W przypadku znacznej ilości zamknięć dążenie do możliwie największej jednolitości rozkładu wiązałoby się z dalszym wydłużeniem czasu przejazdu, co również jest negatywnie odbierane przez pasażerów. Co więcej, wydłużenie czasów przejazdu jeszcze bardziej zmniejszyłoby przepustowość, co wiązałoby się z koniecznością odwołania niektórych pociągów.

Korektami w stabilność

Stanisław Biega z Centrum Zrównoważonego Transportu uważa, że tak częste zmiany nie miałyby miejsca, gdyby spółka PKP Polskie Linie Kolejowe stawiała sobie za cel, by wpływ robót na kursowanie pociągów był jak najmniejszy. – Na linii z Warszawy w kierunku zachodnim, a więc na jednej z głównych linii kolejowych w Polsce, na wyremontowanie jednego przejazdu zarezerwowano w sumie aż sześć dni: po trzy dni na prace na jednym z dwóch torów. Ponadto każdy z przejazdów na danym odcinku remontuje się w innym terminie. To niestety pokazuje, że pracownicy spółki PKP PLK troszczą się o komfort wykonawcy robót, a nie o minimalizację utrudnień dla pasażerów – przekonuje Biega. – W Europie na remont przejazdu rezerwuje się w najgorszym razie 24 godz. Co więcej, tego typu prace często wykonywane są w weekendowe noce, dzięki czemu w ogóle nie trzeba zmieniać rozkładu jazdy.

Zagranicą kluczową kwestią jest dbanie o stabilność oferty przewozowej. – W Europie nie ma sześciu korekt rozkładu w okresie jego ważności. Nie ma też ciągłych zmian z powodu drobnych prac remontowych. Jeśli bowiem jakiś pociąg co kilka dni zmieniałby godziny swojego kursowania, to pasażerowie przestaliby nim jeździć – mówi Biega.

Karol Trammer

• Pociąg spółki PKP Intercity, prowadzony lokomotywą spalinową SU46 należącą do PKP Cargo, przemierza niezelektryfikowany odcinek Elk - Giżycko - Kętrzyn - Korsze.

Lepsze czasy dla gorszych linii

Czy z linii niezelektryfikowanych uda się zdjąć odium nieatrakcyjnej oferty przewozowej, problemów technicznych i perturbacji ruchowych?

Czerwiec 2010 r., z torów znika ostatni pociąg dalekobieżny z Warszawy do Szczecina kursujący trasą przez Toruń, Bydgoszcz i Piłę. To połączenie zniknęło tylko dlatego, że liczący 58 km odcinek Piła Główna – Krzyż, stanowiący fragment tego prawie 500-kilometrowego ciągu, nie jest zelektryfikowany, przez co skład musiał być przyciągany lokomotywą spalinową.

Niespełna rok wcześniej, we wrześniu 2009 r., pociągi dalekobieżne zniknęły z uzdrowisk kłodzkich: Polanicy, Dusznik i Kudowy. W tym samym momencie – wraz z odjazdem ostatniego pociągu do Krakowa przez Warszawę – skończyła się historia połączeń dalekobieżnych w Grudziądzu. We wrześniu 2009 r. zniknęły też pociągi łączące Zamość z Warszawą. Następnie w grudniu 2009 r., zlikwidowano pociągi dalekobieżne łączące Krosno, Sanok oraz Bieszczady z resztą kraju.

Piekielna podróż

W minionych latach wiele nawet dużych miast czy popularnych kurortów nagle znalazło się poza siecią połączeń dalekobieżnych. Stało się tak właściwie tylko dlatego, że docierające do tych ośrodków linie kolejowe nie są zelektryfikowane.

Jednym z czynników wywołujących znikanie pociągów dalekobieżnych z linii niezelektryfikowanych były przekształcenia z 2008 r., w ramach których dokonany został podział taboru między spółki Grupy PKP. Do spółki PKP Intercity trafiło zbyt mało lokomotyw spalinowych – relokację taboru zaplanowano bowiem bez uwzględnienia faktu, że od 1 grudnia 2008 r. PKP Intercity przejmuje obsługę całego segmentu połączeń pociągów od Przewozów Regionalnych. Ponadto podjęto wówczas decyzję o przypisaniu wszystkich lokomotyw serii SU46 do przewoźnika towarowego PKP Cargo. Stało się tak, mimo że domeną tych spalinowozów była obsługa dalekobieżnych połączeń pasażerskich na liniach niezelektryfikowanych. Charakterystyka tych lokomotyw to prędkość maksymalna wynosząca 120 km/h, duża moc silników umożliwiająca dynamiczne prowadzenie dłuższych składów oraz prądnicą zasilającą urządzenia w wagonach pasażerskich, takie jak klimatyzacja czy ogrzewanie.

Niedopasowanie taboru do potrzeb przewozowych w fatalny sposób dało o sobie znać w upalne wakacje 2013 r., gdy w pociągu ExpressInterCity relacji Warszawa – Hel dochodziło do dantejskich scen: nie

działała klimatyzacja, z muszli klozetowych przelewały się fekalia, wyciekając do przedsiónek i korytarzy. Wszystko przez to, że na odcinku Gdynia – Hel skład obsługiwała spalinowa lokomotywa manewrowa SM42, nie zapewniająca zasilania klimatyzatorów i toalet działających w układzie zamkniętym. – *To jedyny tabor, którym dysponowaliśmy, aby móc zrealizować połączenie* – rozkładała ręce Zuzanna Szopowska, rzecznik prasowy PKP Intercity. Urząd Transportu Kolejowego nałożył na przewoźnika karę za brak higieny w pociągu. Na ponury żart zakrawało to, że jednocześnie w innych częściach kraju spółka PKP Cargo wykorzystywała lokomotywy SU46 do pracy manewrowej ze składami towarowymi.

Dalej nie pojedziemy

Część lokomotyw serii SU46 owszem była wynajmowana przez PKP Intercity od PKP Cargo, problem w tym, że udostępniona przez przewoźnika towarowego liczba tych spalinowozów była jednak zbyt mała, by możliwe było stworzenie atrakcyjnej oferty przewozowej na ciągach leżących poza zelektryfikowaną siecią kolejową. Ba, była nawet zbyt mała, by zapewnić niezakłóconą obsługę na nielicznych funkcjonujących relacjach. W przypadku awarii lokomotyw, konieczności przeprowadzenia przeglądu czy większych opóźnień nasilały się perturbacje w codziennej obsłudze ruchu pociągów.

Niejednokrotnie dochodziło do takich sytuacji jak ta z 23 kwietnia 2014 r.: pociąg TLK „Solina” z Piły przez Bydgoszcz, Toruń, Warszawę zbliża się do Lublina. Tu ma nastąpić zmiana lokomotywy elektrycznej na spalinową, by skład niezelektryfikowaną mógł skierować się w dalszą drogę w kierunku Przemyśla. Jednak PKP Cargo w ostatniej chwili informuje spółkę PKP Intercity, że lokomotywę SU46, która miała przejąć pociąg, wysłano na przegląd techniczny, z którego wróci dopiero za kilka godzin. Podróżni musieli więc przesiąść się do autobusu zastępczego.

Podobne sytuacje miały miejsce również ►



• Zmodernizowana lokomotywa SU42 na czele pociągu TLK na Półwyspie Helskim.

► na innych trasach. Na przykład co najmniej kilka razy w pierwszych miesiącach 2014 r. – po tym gdy PKP Intercity zrezygnowało z utrzymywania własnych wyeksploatowanych lokomotyw SU45 i latało braki maszynami tego typu wypożyczonymi od spółki Przewozy Regionalne – zdarzało się, że pasażerów pociągu TLK „Hańcza” z Warszawy do Suwałk przesadzano w Białymstoku do autobusów. Powód? Brak sprawnej danego dnia lokomotywy spalinowej do poprowadzenia składu niezelektryfikowanym odcinkiem do Suwałk.

Na ciągu między Lublinem a Rzeszowem wielokrotnie dochodziło do tego, że PKP Cargo, zamiast zgodnie z umową podstawić lokomotywę SU46, udostępniała na potrzeby PKP Intercity spalinowóz o dużo gorszych parametrach trakcyjnych, przez co pociąg nie był w stanie pokonać trasy w rozkładowym czasie przejazdu, a powstające opóźnienie promieniowało na kolejne połączenia.

W obliczu coraz poważniejszych problemów taborowych spółka PKP Intercity zdecydowała się na wynajęcie lokomotyw spalinowych z zagranicy. Cztery spalinowozy serii 754 przewoźnika České Dráhy zostały ściągnięte do Polski w połowie 2014 r., piąty – na początku 2015 r. Dzięki czeskim lokomotywom, przystosowanym do pełnego zasilania elektrycznego wagonów, na trasie na Półwysep Helski udało się uniknąć kolejnej wakacyjnej kompromitacji spod znaku ukropu i fekaliiów. Spalinowozy serii 754 skierowano jednocześnie do obsługi składów TLK na odcinkach Białystok – Suwałki i Elk – Korsze.

Czeskie maszyny trafiły także na Podkarpacie, gdzie umożliwiły reaktywację połączeń dalekobieżnych w południowej części regionu. Albowiem to właśnie lokomotywa serii 754 obsługiwała pierwszy pociąg dalekobieżny, który po pięcioletniej przerwie wjechał na niezelektryfikowany odcinek z Rzeszowa przez Strzyżów, Jasło, Krosno i Sanok do Zagórza. Od 14 grudnia 2014 r. kursuje tędy pociąg TLK z Gdyni przez Warszawę i Kraków.

Spalinowe zakupy

Umowa na wynajem czeskich lokomotyw początkowo była zawarta do wiosny 2015 r., potem przedłużono ją do grudnia 2015 r. Beata Czemerajda z PKP Intercity mówiła jesienią 2014 r.: – *Lokomotywy uzupełniają*



• Jedna z pięciu czeskich lokomotyw serii 754 wypożyczonych przez PKP Intercity.



fol. Dariusz Krysztofiak

• Początek lipca 2015 r., pierwsze tygodnie eksploatacji nowych lokomotyw SU160 do obsługi pociągów dalekobieżnych na odcinkach niezelektryfikowanych. Pociąg InterCity „Kossak” relacji Zamość - Szczecin Główny w okolicach Kolbuszowej.

nasz park taboru spalinowego do czasu dostawy 10 nowych lokomotyw spalinowych dalekobieżnych przez Pesę i 20 lokomotyw modernizowanych przez Newag.

W maju 2015 r. Pesa dostarczyła spółce PKP Intercity pierwszą lokomotywę serii SU160. Całe zamówienie, obejmujące 10 spalinowozów, ma zostać zrealizowane do października 2015 r. – *Zakup nowoczesnych lokomotyw spalinowych to ważny element naszej strategii taborowej* – powiedział w chwili dostawy Piotr Rybotycki, członek zarządu PKP Intercity. – *W efekcie możemy oferować naszym pasażerom wysoki komfort i bezpieczeństwo podróży również na liniach niezelektryfikowanych.*

Pierwsze trzy lokomotywy z Pesy zostały skierowane na Podkarpacie i obsługują już pociągi kategorii TLK i InterCity na odcinkach Rzeszów – Zagorz, Rzeszów – Zamość i Rzeszów – Lublin. Kolejne pojazdy SU160 trafić mają do Białegostoku z myślą o trasie Elk – Korsze, a także do Krzyża w celu doprowadzania pociągów dalekobieżnych do Gorzowa Wielkopolskiego, największego polskiego miasta, do którego nie dociera zelektryfikowana linia kolejowa. Spalinowozy SU160 skierowane do Krzyża mają też umożliwić reaktywację połączeń dalekobieżnych na odcinku Piła – Krzyż. W grudniu 2015 r. można więc spodziewać się powrotu pociągów łączących Warszawę ze Szczecinem trasą przez Toruń, Bydgoszcz i Piłę. Przypomnijmy, połączenia te zostały zlikwidowane w 2010 r.

Zrealizowane zostały już dostawy 20 lokomotyw spalinowych SM42 po modernizacji w zakładach Newag. W ramach tego zlecenia dziesięć dawnych lokomotyw manewrowych przystosowano do pracy liniowej (zmiana serii na SU42). Przebudowa objęła wymianę silników i podzespołów, wyposażenie w prądnice zasilającą wagony i przebudowę kabiny maszynisty dla poprawy widoczności. Lokomotywy SU42 w Gdyni przejmują wakacyjne pociągi dalekobieżne docierające z różnych stron Polski i następnie prowadzą je na Półwysep Helski.

Z kolei na drugim końcu Polski – za sprawą wprowadzenia do eksploatacji

zmodernizowanych lokomotyw SU42 – po prawie sześciu latach przerwy pociągi dalekobieżne powróciły do kłódzkich uzdrowisk. Od 27 czerwca 2015 r. do Kudowy-Zdrój przez Polanicę i Duszniki docierają dwa pociągi TLK: nocny „Rozewie” z Trójmiasta przez Bydgoszcz, Poznań i Wrocław oraz dzienny „Śnieżka” z Warszawy przez Łódź i Wrocław.

Miasta elektryczne i spalinowe

Czy uzupełnienie parku taborowego o 20 lokomotyw spalinowych dostosowanych do liniowej obsługi pociągów pozwoli zdjąć z linii niezelektryfikowanych odium słabej oferty dalekobieżnej?

Już można mówić o zmianie podejścia do linii niezelektryfikowanych, na których dotychczas przede wszystkim zmniejszano liczbę połączeń, a tymczasem na obecnym etapie prac nad rozkładem jazdy, wchodzącym w życie w grudniu 2015 r., spółka PKP Intercity przewiduje zwiększenie liczby połączeń dalekobieżnych na kilku niezelektryfikowanych ciągach: do Gorzowa Wielkopolskiego, na trasie z Lublina do Rzeszowa czy na przecinającej Mazury linii z Olsztyna do Elku.

Jednak z drugiej strony mieszkańcy części dużych miast leżących przy liniach niezelektryfikowanych nadal pozostaną tylko z pociągami regionalnymi. Mowa między innymi o Grudziądzu (98 tys. mieszkańców), Świdnicy (60 tys.), Starogardzie Gdańskim (49 tys.), Nysie (45 tys.), Chojnicach (40 tys.), a także o Żarach i Żaganiu (liczących razem 65 tys. mieszkańców) czy o 75-tysięcznym trójmieście Dzierżonowa, Bielawy i Pieszc.

Mimo zmian widocznych na poszczególnych odcinkach, wciąż jednak nie można mówić o perspektywach na generalne przezwyciężenie problemu podziału na miasta „elektryczne” i „spalinowe”. Nadal w zbyt wielu przypadkach oferta przewozowa dla porównywalnej wielkości miast będzie diametralnie się różnić, w zależności od tego, czy do danego ośrodka dociera linia zelektryfikowana czy niezelektryfikowana.

Karol Trammer

PRZESIADKI

WYCIEZKI OSOBISTE

- pisze Przechodzień

Tak dobre są kobiety

Trudy codziennej jazdy; do pracy, z pracy; na trasie Skierniewice – Warszawa – Skierniewice mojemu znajomemu służyły krajobrazy. Miejscami jeszcze wiejskie (wśród pól na miedzy krowa), zróżnicowane, urocze i rozległe. Aż znajomego od widoków odcięły ekrany akustyczne niczym więzienny mur. Stał się drażliwy, wybuchowy. Dziwił się, że taki niby drobiazg tak działa mu na nerwy. Więc żona całą trasę przebyła na rowerze, fotografując w sposób ciągły krajobraz widoczny niegdyś z okien pociągu. Teraz on jadąc, do pracy, z pracy; widoki zza ekranów ogląda na smartfonie. A zimą żona planuje z aparatem raz jeszcze przebyć trasę na biegówkach, ażeby mąż, gdy będzie zima, miał w swym smartfonie landszaft zimowy.

POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

- wybór: Olga i Marcin Rudziński

„Położony w zaniedbanej kiedyś części Manhattanu park High Line to zawieszony nad ulicami ogród. (...) Został stworzony na porzeczonym, przeznaczonym do rozbiórki wiadukcie kolejowym dzięki zapalowi garstki marzycieli. (...)

Położona w pobliżu doków rzeki Hudson, na zachodnim brzegu Manhattanu, Dziesiąta Aleja była niegdyś krainą fabryk i hurtowni. W połowie XIX wieku do ich obsługi wybudowano naziemną linię kolejową. Choć w trosce o bezpieczeństwo pieszych przed każdym pociągiem jechał na koniu machający czerwoną flagą jeździec – nazywano ich kowbojami z West Side – ofiar było tak dużo, że ulica zyskała miano Alei Śmierci. Na początku lat trzydziestych władze miasta postanowiły wybudować wznoszący się na wysokość trzech pięter wiadukt. W odróżnieniu od pociągów pasażerskich w innych częściach Manhattanu ta linia towarowa nie przebiegała nad głównymi ulicami, lecz przecinała w poprzek kwartały budynków. Wagony towarowe wjeżdżały prosto do wnętrza hurtowni czy fabryk (...). Ostatni pociąg z trzema wagonami mrożonych indyków przejechał przez zachodni Manhattan w 1980 roku.”

Magdalena Rittenhouse*

„Nowy Jork. Od Mannahatty po Ground Zero”

*ur. 1969, dziennikarka i tłumaczka, „Nowy Jork” to jej pierwsza książka

POD DOBRĄ PRASĄ

- pisownia oryginalna

O tym, że Koleje Mazowieckie to przewoźnik „skazany na sukces” nie trzeba nikogo przekonywać. Komentarza nie wymagają też liczby, jednak prezes Radwan, zabierając głos, przypomniał kilka z nich

Źródło:

miesięcznik „KM – Moja Kolej”

Wydawca: Koleje Mazowieckie

WIDOCZNIE



OD BAŁTYKU PO TATRY

- kolejowa księga imion

„Regle”

Gdynia Główna – Zakopane

Imię „Regle” nosi nocny pociąg TLK w sezonie turystycznym przemierzający całą Polskę z północy na południe: z Gdyni Głównej przez Gdańsk, Bydgoszcz, Toruń, Włocławek, Łódź, Tomaszów Mazowiecki, Kraków do Zakopanego. Pociąg całą swoją trasę pokonuje w prawie 14 godzin – by dotrzeć do Zakopanego na godz. 6.40, z Gdyni „Regle” wyruszają już o godz. 16.53. Co, nawiasem mówiąc, oznacza, że „Regle” są jednym z najwcześniej wyruszających w trasę pociągów nocnych, z wagonami sypialnymi i kuszetkami. Pociąg nosi nazwę od lesistych wzniesień po północnej stronie Tatr. Najbardziej znanymi reglami są Nosal, Krokiew, Gęsia Szyja czy Wielki Kopieniec. Często, dla roztrenowania przed zdobywaniem wyższych szczytów, regle są celem pierwszych tatrzańskich wycieczek. Takich akurat na pierwszy dzień po kilkunastogodzinnej podróży nocnym pociągiem.

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.