


# Z Biegiem Szyn

niezależny dwumiesięcznik poświęcony kolei na Mazowszu

# SIEĆ KOGUTA



**KONIEC  
SZAREJ  
EMINENCJI  
POLSKIEJ  
KOLEI?**

## POŁĄCZENIA

### Uciekające spółki

Koleje Mazowieckie nie dogadały się z innymi przewoźnikami kolejowymi co do skomunikowań pociągów. Zgodnie z obowiązującym od grudnia 2017 r. rozkładem jazdy, składy różnych spółek czasem wręcz widowiskowo uciekają przed sobą na stacjach węzłowych.

Z leżącego przy granicy województw świętokrzyskiego i mazowieckiego Skarżyska-Kamiennej o godz. 9.42 wyrusza pociąg Przewozów Regionalnych do Krakowa przez Kielce – nie czeka on jednak na przyjazd o godz. 9.43 pociągu Kolei Mazowieckich z Radomia. Podobne sytuacje mają miejsce w Skarżysku-Kamiennej także o innych porach dnia: o godz. 17.48 dociera skład z Radomia, zaś o godz. 17.46 odjeżdża pociąg do Krakowa, z kolei o godz. 6.48 przyjeżdża pociąg z Kielc, a o godz. 6.45 wyrusza pociąg do Warszawy przez Radom.

Problemy ze skomunikowaniami występują także na pograniczu województwa mazowieckiego z województwem łódzkim. Na stację Łowicz Główny o godz. 17.05 przyjeżdża pociąg Kolei Mazowieckich z kierunku Warszawy, a pociąg Przewozów Regionalnych do Kutna opuszcza Łowicz cztery minuty wcześniej – o godz. 17.01. Również na stacji Skierniewice nagminnie mają miejsce przypadki, że pociągi w kierunku Łodzi odjeżdżają kilka minut przed przyjazdem pociągów z Warszawy. Rozkład jazdy został tak ułożony, że między godz. 12.00 a 20.00 rozerwane są wszystkie skomunikowania – w tym czasie kolejnych osiem pociągów Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i Przewozów Regionalnych do Łodzi odjeżdża ze Skierniewic od trzech do dziesięciu minut przed przyjazdem składów Kolei Mazowieckich z kierunku Warszawy.

Na stację Działdowo pierwszy pociąg Kolei Mazowieckich z kierunku Nasielska, Ciechanowa i Mławy dociera na godz. 5.54 – pięć minut po odjeździe składu Przewozów Regionalnych do Olsztyna. Następny pociąg do stolicy województwa warmińsko-mazurskiego odjeżdża dopiero za dwie godziny. Problemy ze zgraniem godzin przyjazdów i odjazdów pociągów różnych spółek na stacje węzłowe są powszechne, mimo że w ramach procesu konstrukcji rozkładu jazdy organizowane są specjalne konferencje przewoźników i spółki PKP Polskie Linie Kolejowe, na których prowadzone są prace i uzgodnienia w zakresie skomunikowań pociągów.

Problemów nie udało się też uniknąć na styku województw lubelskiego i mazowieckiego. Poranny pociąg Przewozów Regionalnych z Łukowa dociera do Dębli na godz. 7.18, skąd skład Kolei Mazowieckich do Radomia odjeżdża o godz. 7.05 – następne połączenie w tym kierunku jest za dwie godziny. Jeszcze gorzej jest popołudniu przy podróży w drugą stronę: pociąg Kolei Mazowieckich z Radomia dociera do Dębli na godz. 16.48, a więc trzy minuty po opuszczeniu stacji przez pociąg Przewozów Regionalnych do Łukowa. Kolejne połączenie jest dopiero za trzy godziny.

Ze stacji w Sierpcu pociąg do Płocka odjeżdża o godz. 17.11, a jedyny na dobę pociąg z Torunia, uruchamiany przez spółkę Arriva, dociera do Sierpca w soboty i niedziele na godz. 16.55, zaś od poniedziałku do piątku na godz. 17.23. O ile w dni wolne na przesiadkę jest więc 16 min., o tyle w dni powszednie trzeba czekać na kolejne połączenie do Płocka, które odjeżdża z Sierpca dopiero o godz. 19.46. W efekcie cała podróż z Torunia do Płocka, która w weekendy zajmuje dwie i pół godziny, w dni robocze trwa aż pięć godzin. ●

## ŚWIAT

### Pociągi, które nie śpią

O godz. 2.30 w noc z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę ze stolicy Czech gwieździście rozjeżdżają się pociągi regionalne – to nowość wprowadzona do oferty przewozowej spółki České Dráhy od grudnia 2017 r. – *Nowe połączenia zamówiliśmy wspólnie z władzami regionu środkowoczeskiego* – mówi Petr Dolínek, pełnomocnik praskiego ratusza ds. transportu. – *Dzięki temu w weekendy ludzie już nie muszą się spieszyć na pociągi odjeżdżające około godz. 0.30.*

Nowe nocne połączenia weekendowe obsługują osiem wybiegających z Pragi ramion o długości od 27 km (trasa do stacji Kralupy nad Vltavou) do 73 km (trasa do stacji Kolín przez Nymburk), docierając w sumie do 91 stacji i przystanków na terenie otaczającego stolicę Czech regionu środkowoczeskiego.

Przed rozjazdem gwiazdowym z Pragi nocne pociągi pokonują swoje trasy w przeciwną stronę, wyruszając ze stacji początkowych około godz. 1.00. W ciągu kwadransa przed godz. 2.30 na dworzec Praha Hlavní Nádraží zjeżdżają się więc pociągi z ośmiu kierunków – dzięki temu możliwy jest nie tylko nocny powrót do Pragi z miast i wsi środkowych Czech, ale także przesiadki między wszystkimi połączeniami reklamowanymi hasłem „Pociągi w weekendy nie śpią”.

O ile w dzień większość tras wylotowych z Pragi jest obsługiwana piętrowymi elektrycznymi zespołami trakcyjnymi CityElefant z 310 lub 620 miejscami do siedzenia, o tyle do obsługi nowych połączeń nocnych kierowane są mniejsze pociągi – przede wszystkim 105-miejscowe spalinowe składy Regionova.

Pociągi, które w weekendowe nocie zapewniają połączenia stolic z otaczającymi je regionami, stają się europejskim standardem. Takie połączenia już od dłuższego czasu funkcjonują na trasach wylotowych z Berlina, Kopenhagi czy Wiednia. Tymczasem z Warszawy ostatnie pociągi Kolei Mazowieckich oraz Szybkiej Kolei Miejskiej w większości kierunków zarówno w dni robocze, jak i w weekendy odjeżdżają już przed północą. ●



## MEDIA

### Podziękowanie na żądanie

Przed świętami Bożego Narodzenia do spółek PKP, PKP Polskie Linie Kolejowe i PKP Intercity, a także między innymi do Urzędu Lotnictwa Cywilnego czy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, trafił zaskakujący e-mail od rzecznika prasowego Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa Szymona Huptysia.

Treść e-maila ujawnił na portalu Twitter dziennikarz śledczy Sylwester Latkowski: rzecznik, w imieniu ministra Andrzeja Adamczyka, prosił pracowników podległych spółek i instytucji, by przesłali szefowi Telewizyjnej Agencji Informacyjnej Klaudiuszowi Pobudzinowi życzenia świąteczne wraz z podziękowaniami za „rzetelną codzienną pracę na rzecz tego, aby polska opinia publiczna była na bieżąco informowana o inwestycjach i inicjatywach”.

Już pierwszego dnia po świętach sztandarowy program TAI, „Wiadomości”, odwdzieczył się za inicjatywę rzecznika Huptysia, emitując materiał „Rząd inwestuje w rozwój kolei oraz dróg”. ●

Ostatnia decyzja o likwidacji linii kolejowej została wydana 5 listopada 2015 r. Był to sam koniec rządów Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego – decyzję likwidacyjną dotyczącą linii z Kępna do Namysłowa ówczesna minister infrastruktury i rozwoju Maria Wasiak podpisała już po wyborach wygranych przez Prawo i Sprawiedliwość, lecz przed zaprzysiężeniem rządu tej partii. Po nastaniu rządów PiS postanowiono: koniec z wydawaniem decyzji o likwidacji linii kolejowych.

## Czarna lista linii kolejowych

W lutym 2016 r. wyszło na jaw, że spółka PKP Polskie Linie Kolejowe jak gdyby nigdy nic dąży do uzyskania decyzji likwidacyjnych dla 29 odcinków sieci kolejowej liczących w sumie 432 km. Na czarnej liście, wydobytej z PKP PLK przez Fundację ProKolej, znalazły się między innymi linie Raclawice Śląskie – Głubczyce, Mieszków – Śrem, Elbląg – Braniewo, Gryfów Śląski – Świeradów-Zdrój i Jelenia Góra – Karpacz. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa poinformowało jednak, że spółka PKP PLK nie ma co liczyć na uzyskanie decyzji likwidacyjnych. – *Polska kolej ma się rozwijać, dlatego spółka PKP PLK nie będzie podejmowała działań prowadzących do likwidacji linii kolejowych* – oznajmił minister Andrzej Adamczyk, podkreślając, że wśród celów, jakie stawia przed spółką, jest poszukiwanie możliwości uruchomienia nieczynnych linii.

Odejście od likwidacji linii kolejowych potwierdzali wiceministrowie odpowiedzialni za kolej: „Zostały podjęte działania polegające na wstrzymaniu likwidacji linii kolejowych oraz systemowym odejściu od likwidowania infrastruktury kolejowej” – informował w marcu i maju 2016 r. ówczesny wiceminister Piotr Stomma, odpowiadając na interpelacje poselskie. Deklaracje te podtrzymał następca Stommy wiceminister Andrzej Bittel, zapewniając w styczniu 2017 r., że „nie zakłada się dalszej likwidacji linii kolejowych”.

## Infrastruktura i inne odpady

Mimo deklaracji rządu o odejściu od likwidacji infrastruktury kolejowej, Grupa PKP wcale nie zaprzestała rozbiórek linii kolejowych – od początku 2016 r. zlecono demontaż w sumie 272 km linii kolejowych. Przez ostatnie dwa lata spółka PKP – która przejmuje od PKP PLK linie po decyzji likwidacyjnej – zleciła rozbiórki linii między innymi z Sulechowa do Świebodzina, ze Skoków do Janowca Wielkopolskiego, ze Ścinawy do Legnicy, z Kamieńca

# Tory wciąż znikają

Koniec z likwidowaniem linii kolejowych – zadeklarował po wygranych wyborach rząd PiS. Tymczasem Grupa PKP nadal demontuje tory

Ząbkowickiego do Złotego Stoku czy z Brodnicy do Kowalewa Pomorskiego.

Wraz z demontażem 50-kilometrowej linii Brodnica – Kowalewo Pomorskie bezpowrotnie od kolei odcięte zostało powiatowe miasto Golub-Dobrzyń. Spółka PKP, ogłaszając pod koniec stycznia 2017 r. przetarg na rozbiórkę tej linii, zaznaczyła bowiem, że wykonawca ma „przeprowadzić rozbiórkę infrastruktury kolejowej, zabezpieczyć załadunek i transport, zutilizować gruz, podkłady kolejowe i inne odpady oraz uporządkować teren”. Tak brzmi standardowy zapis stosowany przez PKP przy zamówieniach na rozbiórki poprzedzające przekazanie samorządom lub sprzedaż gruntów po linii kolejowej.

## To nie linia kolejowa, to naniesienia

Tory między Brodnicą a Kowalewem Pomorskim zostały zdemontowane mimo apeli polityków i organizacji pozarządowych. „System kolejowy powoli jest odbudowywany i nawet jeżeli obecnie na części linii nie jest prowadzony ruch, to nie można przesądzić, że nie ma on szansy na nie powrócić za 5, 10 czy 15 lat. Dlatego należy zachowywać nieeksploatowaną infrastrukturę kolejową, gdyż jej czas prawdopodobnie jeszcze nadejdzie” – wspólnie przekonywały ministra infrastruktury Fundacja ProKolej oraz Centrum Zrównoważonego Transportu. Interpelację w tej sprawie wystosowała także posłanka Nowoczesnej Joanna Scheuring-Wielgus: „Linia kolejowa Brodnica – Kowalewo Pomorskie ma zbyt duży potencjał, żeby go tracić w wyniku pochopnej decyzji o rozbiórce. Przywrócenie jej do życia zapewniłoby mieszkańcom Brodnicy, Golubia-Dobrzyń i Kowalewa Pomorskiego najkrótszą możliwą drogę do największego miasta regionu, jakim jest Bydgoszcz”.

Ministerstwo nie wstrzymując rozbiórek prowadzonej przez PKP, tłumaczyło, że decyzję o likwidacji podjął rząd Marka Belki we wrześniu 2005 r. i dodawało, że od tego czasu tory, rozjazdy i perony stanowią już tylko „naniesienia po nieczynnej linii kolejowej”.

Do ministerstwa nie przestawały służyć

pytania od kolejnych polityków, dlaczego – mimo deklaracji rządu o zaprzestaniu demontażu sieci kolejowej – Grupa PKP wciąż zleca rozbiórki linii. W maju 2017 r. wiceminister Andrzej Bittel, odpowiadając na interpelację posła Tomasza Jaskóły z klubu Kukiz'15, przeciął złudzenia: „Minister systemowo rozstrzygnął, że w zakresie dalszej likwidacji linii kolejowych, zostaną wstrzymane tego typu działania. Nie oznacza to jednak, że dla linii kolejowych dotychczas zlikwidowanych zostanie przywrócony status linii kolejowych. Decyzje dotyczące likwidacji linii kolejowych, które wydane zostały do końca 2015 r. nadal obowiązują”.

Choć rzeczywiście od dwóch lat nowe decyzje likwidacyjne nie zapadają, to w przypadku decyzji wydanych przed przełomem 2015 i 2016 r. proces likwidacji jest kontynuowany. I to w najbardziej nieodwracalnym zakresie: przejścia od decyzji istniejącej na papierze do rozbiórki infrastruktury kolejowej w terenie i „odkolejowienia” gruntów.

## Zlikwidować likwidację

W listopadzie 2017 r. do komisji infrastruktury sejmu i senatu trafiła petycja z apelem o wstrzymanie prowadzonego przez Grupę PKP intensywnego procesu demontowania linii kolejowych z wydaną decyzją likwidacyjną: „Zwracamy się z prośbą o doprowadzenie do jak najszybszego przyjęcia moratorium na fizyczną likwidację nieczynnych linii kolejowych” – czytamy w petycji, którą poparło 75 podmiotów z całej Polski, wśród których są organizacje prokolejowe, obywatelskie i ekologiczne, stowarzyszenia miłośników kolei, związki zawodowe oraz samorządy terytorialne (sygnatariuszem apelu jest również dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”).

Kolejnym krokiem po wstrzymaniu rozbiórek infrastruktury kolejowej powinno być przeanalizowanie decyzji likwidacyjnych przyjętych do końca 2015 r.: „Szlaki, które niegdyś wydawały się nierentowne, dziś stają się przydatne lub wręcz niezbędne” – czytamy w petycji. – „Liczymy, że rozbiórki zostaną wstrzymane, decyzje likwidacyjne uchylone, a linie zakwalifikowane do likwidacji zostaną z czasem przywrócone do ruchu”.

Jak zwracają uwagę sygnatariusze petycji, po zdemontowaniu infrastruktury kolejowej i „odkolejowieniu” gruntów jest już zwykle za późno na odtworzenie ciągu kolejowego: „Pas ziemi pozostały po rozebranej linii kolejowej jest niejednokrotnie przerywany poprzez sprzedaż pojedynczych działek, co definitywnie uniemożliwia ewentualną odbudowę infrastruktury”.

KAROL TRAMMER

## Przepis, który wysyła linie kolejowe na złom

Grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej zwolnione są z podatku od nieruchomości – głosi artykuł 7 ustawy o podatkach i opłatach lokalnych. W grudniu 2006 r. artykuł ten został jednak rozszerzony o punkt 1a, mówiący, że w przypadku zlikwidowanych linii kolejowych zwolnienie z podatku od nieruchomości przestaje obowiązywać trzy lata po wydaniu decyzji likwidacyjnej. Przepis ten wszedł w życie z początkiem 2008 r. „To istotny czynnik zmuszający PKP do fizycznej likwidacji linii i wyzbywania się gruntów” – czytamy w petycji 75 organizacji sprzeciwiających się demontowaniu linii kolejowych. ●

# Sieć Koguta

**Korupcyjne zarzuty dla senatora Stanisława Koguta.  
Czy to koniec szarej eminencji polskiej kolei?**

Kilka dni przed świętami Bożego Narodzenia Prokuratura Krajowa ogłosiła, że kieruje do marszałka senatu wniosek o zgodę na pozbawienie immunitetu senatora Prawa i Sprawiedliwości Stanisława Koguta w celu pociągnięcia go do odpowiedzialności karnej wraz z dokonaniem jego zatrzymania i aresztowania.

Zarzuty prokuratury wobec Koguta dotyczą trzech spraw. Pierwsza to przyjęcie łapówki w wysokości 1 mln zł za wywarcie wpływu na urzędników Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Krakowie, Małopolskiego Urzędu Wojewódzkiego i Urzędu Miasta Krakowa, by w interesie firmy deweloperskiej zrezygnowali z wpisywania do rejestru zabytków budynku hotelu Cracovia. Druga sprawa to przyjęcie korzyści majątkowej o wartości 24 tys. zł za pośrednictwo w załatwieniu dla skazanego za kierowanie zorganizowaną grupą przestępczą zamiany odsiadki w więzieniu na odbywanie kary w systemie półotwartym. Wreszcie trzecia sprawa to przyjęcie 170 tys. zł łapówki w zamian za wywarcie wpływu na prezesa i członków zarządu PKP S.A. w zakresie podjęcia decyzji, w wyniku której jedna z krakowskich firm miała otrzymać 4,4 mln zł.

## Poprawa pozycji i wizerunku

Stanisław Kogut wciąż wykorzystuje swoją mocną pozycję na kolei, którą zdobył w latach 1998-2005, będąc przewodniczącym sekcji krajowej kolejarzy NSZZ „Solidarność”. Wcześniej, od 1992 do 1998 r., Kogut był szefem okręgowej sekcji kolejarzy NSZZ „Solidarność” w Krakowie.

Niezwykłą umiejętnością Stanisława Koguta jest zajmowanie wielu stanowisk jednocześnie, co przez lat pozwoliło mu stworzyć wokół siebie gęstą sieć powiązań. W 1998 r. Kogut wybrany został na szefa

kolejarskiej „Solidarność”, zdobył mandat radnego Sejmiku Województwa Małopolskiego i został prezesem powołanej przez siebie Fundacji Pomocy Osobom Niepełnosprawnym, dodatkowo w latach 2000-2005 zasiadał jako przedstawiciel pracowników w radzie nadzorczej PKP S.A.

W 2005 r. Kogut zamienił Sejmik Województwa Małopolskiego na Senat Rzeczypospolitej Polskiej, w którym zasiada nieprzerwanie do dziś. W kolejnych wyborach do senatu osiąga imponujące wyniki – w 2015 r. zdobył 111,8 tys. głosów, czyli uzyskał poparcie dwóch trzecich głosujących w okręgu obejmującym powiaty gorlicki, nowosądecki i miasto Nowy Sącz.

W 2007 r. zrzeszająca spółki kolejowe i kooperujące z nimi przedsiębiorstwa Izba Gospodarcza Transportu Lądowego poprosiła senatora Koguta o objęcie stanowiska prezesa organizacji. Funkcję tę sprawował przez osiem lat – gdy w listopadzie 2015 r. złożył rezygnację, członkowie IGTL oświadczyli, że Kogut przyczynił się „do poprawy pozycji i wizerunku izby”.

## Kolejarz zdegradowany

Stanisław Kogut to także działacz sportowy – od lat jest wiceprezesem klubu sportowego Kolejarz Stróże, bywa też delegatem na zjazdy Polskiego Związku Piłki Nożnej. Sport bardzo angażuje Koguta – wciąż furorę w internecie robi film z 2012 r., gdy Kolejarz na stadionie w Stróżach podejmował GKS Katowice i senator wznosił z trybun okrzyki do arbitra i rywali: „Sędzia, ty dziadygo, za co szmaciarzu dajesz?!”, „Gówno się na piłce znasz, ino drzesz się tu”, „Kibicom zakłócasz spokój!”, „Ty złodzieju!”, „Tyś jest sędzią na A klasę”, „Kupiliście mecz!”

Klub piłkarski Kolejarz Stróże od 2010 do 2014 r. grał w I lidze, chwilami będąc blisko

awansu do ekstraklasy: sezon 2011/2012 klub zakończył na czwartym miejscu I ligi. W 2014 r. PZPN odebrał Kolejarzowi licencję na grę w I lidze, degradując drużynę niżej o pięć poziomów: do klasy A.

Od 2010 r. po dziś dzień toczą się kolejne procesy sądowe w sprawie ustawiania meczów Kolejarza Stróże. W jednym z procesów karze półtora roku więzienia w zawieszeniu na trzy lata dobrowolnie poddał się syn senatora Grzegorz – menedżer, a wcześniej zawodnik Kolejarza Stróże. – *Popeniłem ogromny błąd, którego teraz żałuję i gotowy jestem ponieść wszelkie konsekwencje* – mówił syn senatora „Dziennikowi Polskiemu”. – *Niezmiernie żałuję tego, co się stało. Bardzo chciałbym powrócić do działalności w Kolejarzu i życia publicznego. Choćby po to, by swym postępowaniem w jakiś sposób naprawić krzywdy, które wyrządziłem między innymi mojemu ojcu, kibicom i klubowi.*

## Super uczciwy chłopak

Dziś syn Stanisława Koguta znów ma kłopoty – w połowie grudnia 2017 r. prokuratura znów przedstawiła mu zarzuty korupcyjne. Grzegorz to nie tylko syn senatora, ale także wiceprezes Fundacji Pomocy Osobom Niepełnosprawnym, której senator jest prezesem.

– *To jest uderzenie we mnie, w senatora Koguta, nie kogo innego. Uderzenie w to, że tyle ludziom niepełnosprawnym się pomaga – powiedział Polskiej Agencji Prasowej Stanisław Kogut po tym jak aresztowano jego syna. – Mam czyste sumienie i udaną rodzinę. Mój syn to super uczciwy chłopak, duszą i sercem zaangażowany w fundację. To nie można chodzić i prosić? Można, każdy może prosić, z czego fundacja by żyła, gdyby nie można było prosić.*

Zaledwie kilka godzin później do senatu ►

► wpłynął wniosek prokuratury o zgodę na pociągnięcie do odpowiedzialności karnej samego senatora.

Oprócz Stanisława Koguta i jego syna Grzegorza w zarządzie fundacji zasiada też córka senatora Ewa Moskwa. Fundacja prowadzi w Stróżach między innymi hospicjum, ośrodki rehabilitacyjne, warsztaty terapii zajęciowej, zakład aktywności zawodowej dla niepełnosprawnych i przedszkole integracyjne. Fundacja zatrudnia w Stróżach 220 osób. Za zaangażowanie w pomoc niepełnosprawnym Stanisław Kogut odznaczony został medalem św. Brata Alberta, nagrodą Pro Publico Bono i nagrodą im. Sługi Bożego Jerzego Ciesielskiego.

## Śmierdzący biznes

Jednym z założycieli Fundacji Pomocy Osobom Niepełnosprawnym są krakowskie Zakłady Usługowe Południe. Firma powstała w 1991 r. w wyniku jednej z pierwszych prywatyzacji na kolei – prywatyzacji służb sprzątających PKP. Do dziś Zakłady Usługowe Południe specjalizują się w czyszczeniu wagonów i sprzątnięciu terenów kolejowych w całej południowej Polsce. Szef firmy Jan Krawczyk jest przewodniczącym rady fundatorów fundacji prowadzonej przez Stanisława Koguta.

W sierpniu 2017 r. telewizja TVN wyemitowała w „Faktach” materiał „Śmierdzący biznes” ujawniający, że odpady z Zakładów Usługowych Południe trafiają na nielegalne składowiska.

Na ustawianie pod Zakłady Usługowe Południe kryteriów przetargów PKP Intercity na południu Polski skarżył się w 2011 r. koncern Impel. Do zdobycia i wykonania kontraktu na czyszczenie wagonów niezbędne było między innymi posiadanie dostępu do torów odstawczych należących do Zakładów Usługowych Południe, a także przedstawienie certyfikatu wydanego przez Izbę Gospodarczą Transportu Lądowego. Przypomnijmy, że prezesem izby w latach 2007-2015 był Stanisław Kogut.

W końcu jednak firmie Impel udało się zdobyć kontrakt na czyszczenie wagonów PKP Intercity na południu Polski – Impel stworzył konsorcjum z Zakładami Usługowymi Południe, w międzyczasie stając się darczyńcą Fundacji Pomocy Osobom Niepełnosprawnym.

## Sprawa hotelu Cracovia

Darczyńcami Fundacji Pomocy Osobom Niepełnosprawnym są także inne podmioty kooperujące z Grupą PKP – takie jak przedsiębiorstwo produkujące podkłady i rozjazdy kolejowe Track Tec czy firmy realizujące przedsięwzięcia modernizacyjne dla spółki PKP Polskie Linie Kolejowe: Trakcja PRKiI, KZN Bieżanów oraz Grupa ZUE. Na marginesie dodajmy, że w Grupie ZUE prezesem jest Wiesław Nowak, a dyrektorem ds. komunikacji i rozwoju rynku Karolina Żesławska, obydwójce zasiadający też we władzach Fundacji Pomocy Osobom Niepełnosprawnym (Nowak w radzie fundatorów, a Żesławska w zarządzie).

Na stronie internetowej fundacji widnieją informacje, że wspierana jest ona również

przez firmy deweloperskie Echo Investment oraz Griffin Real Estate. Przedstawiciele tych obydwu powiązanych ze sobą firm zostali aresztowani w tej samej sprawie, w której prokuratura zwróciła się z wnioskiem o pozbawienie immunitetu senatora, a chwilę wcześniej aresztowała jego syna.

Firma Echo Investment w 2011 r. za 32 mln zł kupiła zlokalizowany przy krakowskich Błoniach budynek dawnego hotelu Cracovia. Zamiary firmy deweloperskiej co do przebudowy budynku krzyżowały plany jego wpisania do rejestru zabytków. Według komunikatu Prokuratury Krajowej, Stanisław Kogut wywierał wpływ na to, by postępowanie administracyjne dotyczące uznania obiektu za zabytek zostało umorzone. Jak informuje prokuratura, „za to senator miał przyjąć obietnicę udzielenia mu korzyści majątkowej znacznej wartości w kwocie 1 mln zł. Połowa tych pieniędzy została przyjęta w formie darowizny wpłaconej na rzecz Fundacji Pomocy Osobom Niepełnosprawnym”.

Ostatecznie w listopadzie 2016 r. budynek hotelu Cracovia znalazł się w rejestrze zabytków i firma Echo Investment szybko pozbyła się obiektu – już pod koniec grudnia 2016 r. za 29 mln zł odkupił go skarb państwa na potrzeby Muzeum Narodowego w Krakowie.

## Główny kadrowy zawieszony

Jak nieoficjalnie dowiedział się dwumiesięcznik „Z Biegiem Szyn”, aktualne problemy senatora Stanisława Koguta zaczęły się właśnie od sprawy hotelu Cracovia. Centralne Biuro Antykorupcyjne zajmuje się tym tematem od około dwóch lat – w toku prac kolejnym osobom zakładano podsłuchy. I tak wykryto najpierw istotną rolę senatora w tej sprawie, a następnie stwierdzono jego zaangażowanie także w dwa kolejne przestępstwa korupcyjne: pośrednictwo w załatwieniu dla skazanego przestępcy zamiany odsiadki na karę w systemie półotwartym oraz wpływanie na zarząd PKP w interesie jednej z krakowskich firm. W związku z tym wątkiem w połowie grudnia 2017 r. odbyły się przesłuchania w centrali PKP.

Na podstawie materiałów zebranych przez CBA prokuratura w maju 2017 r. wszczęła śledztwo w tych sprawach. Po półrocznym śledztwie zdecydowano się złożyć w senacie wniosek o wyrażenie zgody na pociągnięcie senatora Koguta do odpowiedzialności karnej wraz z jego zatrzymaniem i tymczasowym aresztowaniem.

Gdy wpłynął wniosek o pozbawienie Koguta immunitetu nikt nie próbował solidaryzować się z senatorem, podważać zarzutów wobec niego czy choćby nawet przypominać o zasługach polityka we wspieraniu osób niepełnosprawnych.

– *Wszyscy są równi wobec prawa. Jeśli są postawione zarzuty, tak poważne zarzuty, to każdy polityk powinien odnieść się do nich i postępować tak, aby nie utrudniać prac prokuraturze* – powiedział marszałek senatu Stanisław Karczewski z PiS, a rzeczniczka prasowa partii Beata Mazurek ogłosiła, że zapadła decyzja o zawieszeniu senatora

Stanisława Koguta w prawach członka PiS. Ponadto Koguta natychmiast pozbawiono funkcji przewodniczącego senackiej komisji infrastruktury.

To nie pierwsze problemy senatora w jego partii. W marcu 2008 r. Koguta zawieszono w prawach członka PiS po tym, gdy jeden z dyrektorów z Grupy PKP w liście do najważniejszych polityków PiS napisał, że Kogut zmuszał pracowników kolei do dokonywania wpłat na Fundację Pomocy Osobom Niepełnosprawnym oraz dyktował dyrektorom, kogo mają przyjąć do pracy, kogo awansować, kogo zaś zdegradować. Stanisława Koguta – najpierw jako związkowca, a potem jako senatora – przez lata nazywano głównym kadrowym polskiej kolei.

Po zaledwie miesiącu od zawieszenia Kogut miał dla dziennikarzy nowinę. – *Jestem po rozmowach z prezesem PiS. Złożyłem obszernie wyjaśnienia. Przyjęte zostały ze zrozumieniem* – oświadczył w połowie kwietnia 2008 r. Kogut, triumfalnie dodając, że wkrótce zostanie odwieszony, choć oficjalną decyzję w jego sprawie komisja dyscyplinarna PiS wydała dopiero pół roku później – na początku listopada 2008 r.

Nie jest tajemnicą konflikt między Kogutem a nowosądeckim posłem PiS Arkadiuszem Mularczykiem. Intrygami Mularczyka zwykł tłumaczyć swoje kłopoty senator. Takie też miał wyjaśnienie powodów swojego zawieszenia dziesięć lat temu. Mularczyk odparł wówczas: – *Zawieszenie w prawach członka partii senator Kogut zawdzięcza sam sobie. Przez wiele lat był działaczem związkowym. Nie do końca wie, na czym polega rola parlamentarzysty.*

## Wizyta człowieka honoru

Tym razem po pojawieniu się pierwszych informacji o korupcyjnych problemach Stanisław Kogut oznajmił, że jako człowiek honoru chce wyjaśnić całą sprawę i gotów jest do współpracy z prokuraturą.

Natychmiast po wpłynięciu do senatu wniosku o zgodę na pociągnięcie Stanisława Koguta do odpowiedzialności karnej senator oświadczył, że zrzeka się immunitetu, dodając, że stawi się w prokuraturze jak tylko skończy się grudniowe posiedzenie senatu.

I rzeczywiście, w piątek 22 grudnia 2017 r. Kogut przyjechał do prowadzącej sprawę Prokuratury Regionalnej w Katowicach. Jeszcze przed przybyciem senatora śledczy oświadczyli jednak, że jego wizyta będzie bezprzedmiotowa, gdyż do prokuratury nie wpłynął z senatu komplet dokumentów pozwalających na dokonanie wszystkich czynności wobec parlamentarzysty – obejmujących nie tylko przesłuchanie w charakterze podejrzanego oraz postawienie zarzutów, ale także zatrzymanie i aresztowanie. Okazało się bowiem, że natychmiastowo złożone przez Koguta dobrowolne zrzeczenie się immunitetu nie objęło zgody na zatrzymanie i aresztowanie. Spełnienie tych formalności możliwe będzie najwcześniej na posiedzeniu senatu, które odbędzie się w dniach 17-19 stycznia 2018 r.

KAROL TRAMMER



# Kolej regionalna według PiS

Spośród 2,1 mln mieszkańców Podkarpacia na dojazd i powrót koleją decydują się 4 tys. osób dziennie

Lubaczów, miasto powiatowe na wschodzie Podkarpacia. Kto nie zdąży tu na pociąg odjeżdżający o godz. 5.20, na następny musi czekać do godz. 18.46. Przebiegająca przez Lubaczów linia Horyniec-Zdrój – Jarosław obsługiwana jest zaledwie przez dwie pary pociągów dziennie. Tak wygląda kolej w jednym województwie, w którym rządzi Prawo i Sprawiedliwość.

## Poniżej poziomu

„Największym problemem podkarpackiej kolei jest zbyt mała liczba połączeń” – alarmowało Centrum Zrównoważonego Transportu, publikując w marcu 2016 r. raport na temat kolei na Podkarpaciu. – „Częstotliwość spadła poniżej poziomu, przy którym możliwe jest wykorzystanie kolei w codziennych podróżach”.

Większa liczba pociągów kursuje tylko główną magistralą Przemysł – Jarosław – Rzeszów – Dębica. Wcale to nie oznacza, że oferta przewozowa na tym ciągu zaspokaja potrzeby mieszkańców. Długa luka w odjazdach pociągów z Rzeszowa w kierunku Dębicy wypada akurat w popołudniowym szczycie, ciągnąc się od godz. 15.45 do godz. 18.00. Problemem jest też wczesne kończenie ruchu: ostatni pociąg regionalny opuszcza Przemysł już o godz. 19.44, a z Rzeszowa na zachód, w kierunku Ropczyc i Dębicy, nie da się wyruszyć po godz. 19.58.

Poza główną magistralą stan oferty jest dramatyczny – na linii ze Stalowej Woli przez Nisko i Leżajsk do Przeworska luki między pociągami sięgają nawet ponad siedmiu godzin, co skutkuje nieefektywnym wykorzystaniem taboru – na przykład skład z Przeworska dociera do Stalowej Woli o godz. 7.12, by następnie beczynnie stać tam do godz. 15.02. Z kolei z Rzeszowa przez Strzyżów do Jasła realizowane są tylko dwa połączenia dziennie, odjeżdżające ze stolicy województwa o godz. 15.20 i 16.04. Przez pozostałe ponad 23 godziny doby nie ma żadnego połączenia z Rzeszowa na południe regionu.

## Pociąg w piątek, pociąg w niedzielę

Do czwartego pod względem liczby mieszkańców miasta na Podkarpaciu w ogóle nie da się dotrzeć koleją: 61-tysięczny Mielec leży na linii Dębica – Tarnobrzeg, na której ruch pociągów pasażerskich został zlikwidowany w 2009 r.

Spośród siedmiu linii łączących Podkarpacie z sąsiednimi województwami, w ruchu regionalnym funkcjonują zaledwie trzy ciągi: Stalowa Wola – Lublin i Dębica – Tarnów, a także Jasło – Gorlice, na którym jednak pojedyncze połączenia realizowane są tylko w piątki i niedziele. Na dwóch liniach łączących Podkarpacie z województwem świętokrzyskim w ogóle nie kursują pociągi regionalne.



• Na południu Podkarpacia przed podróżą koleją trzeba sprawdzać, czy akurat udało się trafić na dzień lub nawet miesiąc, w którym kursują pociągi. Pusta stacja kolejowa w Sanoku.

Według danych Urzędu Transportu Kolejowego, w województwie podkarpackim od 2010 do 2016 r. roczna liczba przejazdów pociągami regionalnymi spadła z 4 mln do 2,7 mln. W liczącym 2,1 mln mieszkańców województwie na dojazd i powrót koleją decydują się niespełna 4 tys. osób dziennie – mieszkańiec Podkarpacia rocznie odbywa średnio 1,6 podróży pociągiem regionalnym.

## Tak jak w wielu miejscach świata

Wykorzystanie kolei na Podkarpaciu jest bardzo słabe, mimo szeregu inicjatyw podejmowanych przez władze województwa. Obsługująca połączenia kolejowe na Podkarpaciu spółka Przewozy Regionalne w marcu 2015 r. na wniosek samorządu wprowadziła Taryfę Podkarpacką, obniżającą nawet o ponad połowę ceny jednorazowych i miesięcznych biletów kolejowych. W efekcie podróże pociągami stały się tańsze od przejazdów autobusami i busami.

Na przełomie 2015 i 2016 r. samorząd województwa wraz z leżącymi przy liniach kolejowych miastami i gminami stworzył Wojewódzki Fundusz Kolejowy, z którego finansowane są inwestycje przy stacjach kolejowych: parkingi, drogi dojazdowe czy oświetlenie. – *Czeka nas wiele pracy, ale trzeba ją wykonać, żeby zachęcić pasażerów do korzystania z połączeń kolejowych, tak jak dzieje się to w wielu miejscach świata* – mówił marszałek województwa Władysław Ortyl z PiS, inicjując funkcjonowanie funduszu. Jedną z pierwszych inwestycji była budowa parkingu przesiadkowego przy stacji kolejowej w Horyńcu-Zdroju, z której odjeżdżają... dwa pociągi dziennie.

W 2016 r. z Wojewódzkiego Funduszu Kolejowego sfinansowano również budowę

parkingów przy stacjach Krosno Polanka i Targowiska na linii Jasło – Krosno – Sanok – Zagórz, na której we wrześniu 2017 r. ruch pociągów został wstrzymany. W marcu 2018 r. po półrocznej przerwie na linię ma wrócić jeden pociąg – w jedną stronę kursujący w piątki, a wracający w niedziele. Kilka kolejnych połączeń ma powrócić na tę linię w czerwcu 2018 r. Poprzednie zawieszenie ruchu na linii Jasło – Zagórz trwało od stycznia do maja 2015 r.

## Kolej pojawia się i znika

Na południu Podkarpacia przed podróżą koleją trzeba sprawdzać, czy akurat udało się trafić na dzień lub nawet miesiąc, w którym kursują pociągi. Obok małej liczby połączeń problemem podkarpackiej kolei jest bowiem skrajna niestabilność oferty, przez co – mimo niskich cen biletów czy nowych parkingów przy stacjach – mieszkańcy nie są w stanie zaufać transportowi szynowemu.

W lutym 2015 r. uruchomiono pociągi łączące Rzeszów z Rogoźnicą, gdzie w strefie przemysłowej działa fabryka Zelmera i kilkanaście innych zakładów. Rozkład jazdy połączeń dopasowano do godzin dojazdów i powrotów pracowników. Jednak po niespełna roku, w grudniu 2015 r., pociągi zniknęły. „Pracujący w firmach na terenie strefy nie kryją rozczarowania” – donosiła telewizja TVP3 Rzeszów.

Jak czytamy w poświęconym Podkarpaciu opracowaniu Centrum Zrównoważonego Transportu, „słabo zorganizowany proces przewozów świadczy o braku umiejętności i zainteresowania tym tematem u osób odpowiedzialnych za regionalny transport kolejowy”.

KAROL TRAMMER

# Miasta niezelektryfikowane

Spółka PKP Intercity ma problem ze zdobyciem zaufania pasażerów na liniach niezelektryfikowanych

To był w Hrubieszowie szczęśliwy dzień: w niedzielę 10 grudnia 2017 r. do najbardziej wysuniętego na wschód polskiego miasta powiatowego po 13 latach wróciły pasażerskie połączenia kolejowe. Pociąg InterCity „Hetman” wyrusza o godz. 5.45 ze stacji Hrubieszów Miasto do Jeleniej Góry przez Zamość, Rzeszów, Tarnów, Kraków, Częstochowę, Opole, Wrocław i Wałbrzych. Do Hrubieszowa „Hetman” wraca na godz. 22.31. Ta zaledwie jedna para pociągów była gorąco witana przez lokalne media: „Wraca do nas kolej pasażerska!”, „Znad Huczwycy da się dojechać na drugi koniec Polski”, „To historyczne wydarzenie”.

## Trudny powrót do Hrubieszowa

Po dwóch dniach od reaktywacji, wieczorem we wtorek 12 grudnia 2017 r. do Hrubieszowa „Hetman” nie dojechał – z powodu defektu lokomotywy SU160 produkcji Pesy pociąg odwołano na całym niezelektryfikowanym odcinku od Rzeszowa do Hrubieszowa, a pasażerowie musieli przesiąść się do autobusu zastępczego. Brak przyjazdu pociągu wieczorem do Hrubieszowa skutkowało brakiem składu na pociąg wyruszający z miasta następnego dnia. Co gorsze, problem miał miejsce przez kilka kolejnych dni – pociąg pojawił się w Hrubieszowie dopiero w piątek 15 grudnia 2017 r. wieczorem.

Sekcja taborowa PKP Intercity w Rzeszowie, która zapewnia lokomotywy spalinowe dla niezelektryfikowanych ciągów Rzeszów – Lublin – Łuków i Rzeszów – Hrubieszów, w przypadku nagminnie powtarzających się defektów lokomotywy SU160, rezygnuje z obsługi ramienia hrubieszowskiego. Sytuacja powtórzyła się jeszcze 18 i 19 grudnia 2017 r., podważając zaufanie hrubieszowian do reaktywowanego połączenia kolejowego w pierwszych dniach jego funkcjonowania. Zwłaszcza że autobus zastępczy jedzie dłużej niż pociąg, a pociąg InterCity „Hetman” odjeżdżał z Rzeszowa, nie czekając na pasażerów zmierzających autobusem z Hrubieszowa (kierowano ich do ruszającego ponad dwie godziny później pociągu InterCity „Mehoffer”).

## Za wolno, za zimno

Pod koniec 2017 r. problemy mieli też pasażerowie z Gorzowa Wielkopolskiego. To jedyne miasto wojewódzkie, do którego nie dociera zelektryfikowana linia kolejowa. 28 grudnia 2017 r. z powodu awarii lokomotywy spalinowej, obsługującej składy dalekobieżne na 117-kilometrowym niezelektryfikowanym odcinku Gorzów – Krzyż – Piła, pociąg InterCity „Kociewie” nie wyruszył z Gorzowa do Gdyni, zaś pociąg TLK „Warta” z Warszawy ani nie dotarł do Gorzowa, ani nie wyruszył w drogę powrotną. Pasażerów „Kociewia” wysłano w kilkusetkilometrową



• *Opóźnienia, odwołania pociągów, awarie lokomotyw, autobusy zastępcze – to rzeczywistość na trasach spółki PKP Intercity obsługiwanych lokomotywami spalinowymi.*

podróż autobusem zastępczym, a pasażerom „Warty” kazano pokonać odcinek niezelektryfikowany jadącymi później pociągami regionalnymi.

Spółka PKP Intercity posiada jedynie 20 lokomotyw spalinowych do obsługi pociągów dalekobieżnych: 10 lokomotyw SU42 (prędkość maksymalna 90 km/h) i 10 lokomotyw SU160 (prędkość maksymalna 140 km/h). Przewoźnik dysponuje ponadto 40 lokomotywami spalinowymi SM42, które ze względu na brak możliwości zasilania wagonów w energię elektryczną mogą być wykorzystywane jednak tylko do manewrów.

W obliczu problemów ze spalinowozami SU160 zdarza się jednak, że w ich zastępstwie do prowadzenia pociągów liniowych wysyłane są lokomotywy SM42 – głównie na odcinek między Lublinem a Łukowem. Efekt jest taki, że pociąg się opóźnia, a jego pasażerowie trzęsą się z zimna. Manewrówki SM42 są w stanie jechać z prędkością 90 km/h, podczas gdy na linii obowiązuje prędkość 100-120 km/h, a w dodatku nie są przystosowane do zasilania elektrycznego ogrzewania wagonów.

## Omijana magistrala

Mała liczba lokomotyw spalinowych w PKP Intercity ogranicza możliwości rozwoju oferty przewoźnika. W 2016 r. spółka PKP Intercity rozważała uruchomienie połączeń z Warszawy przez Iławę i Jabłonowo Pomorskie do Grudziądza. 96-tysięczny Grudziądz to drugie po Gorzowie Wielkopolskim największe miasto leżące poza zelektryfikowaną częścią sieci kolejowej. Pociągi PKP Intercity wciąż nie dotarły do Grudziądza – głównie dlatego, że pociąg z Warszawy musiałby przejechać 30 km linią niezelektryfikowaną.

Powrotu pociągów dalekobieżnych nie może doczekać się też Magistrala Podsudecka, łącząca Górny Śląsk z Legnicą przez Prudnik, Nysę, Dzierżoniów, Świdnicę i Jawor – w miastach leżących na tym niezelektryfikowanym ciągu mieszka ćwierć miliona osób.

## Dobre lokomotywy w złej spółce

Wciąż czkawką odbija się decyzja z grudnia 2008 r., kiedy to Grupa PKP dokonała podziału taboru między spółki. Wówczas do przewoźnika towarowego PKP Cargo przypisano 35 lokomotyw SU46, mimo że zawsze ich domeną była obsługa dalekobieżnych pociągów pasażerskich na liniach niezelektryfikowanych. Lokomotywy te charakteryzują się prędkością maksymalną 120 km/h, dużą mocą silników umożliwiającą dynamiczne prowadzenie długich składów i prądnicą zasilającą takie urządzenia jak klimatyzacja, ogrzewanie czy toalety działające w układzie zamkniętym. Tymczasem lokomotywy SU46 wykorzystuje się dziś do przeciągania składów towarowych między punktem załadunku a stacją na linii zelektryfikowanej czy do zwożenia wagonów towarowych z bocznic. Przy tym PKP Cargo nie uważając lokomotywy SU46 za istotny element swojego parku taborowego, przestało kierować je na naprawy – na początku 2015 r. sprawnych było 13 spalinowozów tej serii, a obecnie już tylko siedem. Mało tego, jesienią 2017 r. PKP Cargo wysłało dwie lokomotywy SU46 na złom.

Tymczasem spółce PKP Intercity brakuje lokomotyw spalinowych nie tylko do rozszerzenia oferty przewozowej o kolejne trasy niezelektryfikowane, ale nawet do realizacji obowiązującego rozkładu jazdy.

KAROL TRAMMER

## WYCIECZKI OSOBISTE

• pisze Przechodzień

### Burak nie wie

Burak cukrowy nie wie, że kiedyś do cukrowni wieziony był nie tak jak dziś ciężarówkami, lecz kolejkami cukrowniczymi, których istniała gęsta wąskotorowa sieć. My wiemy, bo wówczas dużą atrakcją było przewieźć się na szczycie pryzmy buraczanej wagonem kolejki cukrowniczej, choć w czasie długiej powolnej jazdy w okresie jesienno-zimowej kampanii cukrowniczej marzło się na kość. Czasem pasażer płacił za tę przyjemność grypą, anginą lub zapaleniem płuc.



## OD BAŁTYKU PO TATRY

### „Wilda”

Poznań Główny -

- Gorzów Wielkopolski Wschodni

Stacja początkowa pociągu „Wilda” leży na granicy Łazarza i Wildy - to poznańskie dzielnice. Od tej drugiej pochodzi nazwa pociągu Regio kursującego między Poznaniem a Gorzowem Wielkopolskim - choć wcale nie jest typowe, by nazwa pociągu pochodziła od dzielnicy któregoś z obsługiwanych miast. Wilda to dzielnica rozciągająca się od centrum Poznania aż do jego południowych granic. Wieś Wilda została włączona do miasta Poznania w 1900 roku. Sercem Wildy jest rozłożysty Rynek Wildecki z targowiskiem, kościołem i rozstajem linii tramwajowych. Przy Rynku Wildeckim znajduje się też Politechnika Poznańska. Z Wildy pochodzi wiele lokomotyw i wagonów kursujących po polskiej sieci kolejowej - w tej poznańskiej dzielnicy znajdują się bowiem zakłady produkujące tabor kolejowy założone w XIX wieku przez Hipolita Cegielskiego. Na Wildzie działały też Zakłady Naprawczego Taboru Kolejowego Poznań. Wilda - jako jedyna wymieniona z nazwy poznańska dzielnica - ma też swoje miejsce w poświęconym stolicy Wielkopolski utworze „Ezoteryczny Poznań” zespołu Pidżama Porno. Według słów tej piosenki, na Wildzie mieszka szatan.

## POD DOBRĄ PRASĄ

„Osoby podróżujące koleją na trasie Warszawa-Lublin cierpią niedogodności wynikające z modernizacji linii. Wojewódzka Rada Dialogu Społecznego zdołała wypracować rozwiązanie, który ulży pasażerom. Wspólnie z przedstawicielami spółki „Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o. oraz PKP Polskie Linie Kolejowe udało się wypracować kompromis, zapewniając podróżującym od 10 grudnia br. dodatkowy pociąg na trasie Warszawa-Pilawa-Warszawa”

Źródło: miesięcznik „Z serca Polski”

Wydawca: Samorząd województwa mazowieckiego

## POCIĄGI POD SPECJALNYM NADZOREM

„Stukilometrową niziną z Pardubic do Pragi jedzie się dziewięćdziesiąt minut, podróż jest jak nudny film, w którym z rzadka i niewiele się dzieje, (...) krajobraz łagodny, potulny i pokorny do szaleństwa, nad tą pustą przestrzenią nawet niebo wydaje się tylko gładką niebieską deską, na której słońce usypia z nudów, z pospiesznego nie widać najmniejszego ruchu i po dziewięćdziesięciu minutach tej nużącej jazdy-nie-jazdy człowiek z wdzięcznością powitałby trzęsienie ziemi. I nagle w ogromnej hali dworca praskiego pod oszkloną kopułą pełno szumu, huków, nawoływania, pośpiechu i zdarzeń - kobiety, wielkie luksusowe walizy oblepione pstrokatymi naklejkami, całusy, dziewczyna z czterema ufryzowanymi pudłami na smyczach z czerwonej skóry, owinięta srebrem szyjka butelki sektu w niklowym wiaderku za oknem wagonu restauracyjnego i Hinduska w połyskliwym sari z brokatu, w złotych sandałkach i z brylantem w nosie. Z bakelitową rączką swej tekturowej walizki w mokrej od potu dłoni pędził Marek wzdłuż wagonów z Paryża do Moskwy i ze Sztokholmu do Aten i Istanbuhu, aż odnalazł swój ekspres do Liberca, w którym nigdy w życiu nie był, i rozgrzany pojechał w nieznaną.”

Vladimír Páral\*, „Udręki wyobraźni”

\*urodzony w 1932 r. czeski pisarz, z wykształcenia inżynier chemik

# Z Biegiem Szyn

Co porusza Mazowsze.

Ukazuje się od 2002 roku

**KONTAKT:** Karol Trammer, ul. Raszyńska 15/15, 02-026 Warszawa, e-mail: z.biegiem.szyn@interia.pl, telefon: 691500248

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer. Stała współpraca: Tomasz Gajewski.

Nakład: 160 egzemplarzy. ISSN 1896-4079.

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do zmian redakcyjnych. Artykuły publikowane w „Z Biegiem Szyn” mogą być cytowane oraz przedrukowywane – pod warunkiem podania źródła i przesłania jednego egzemplarza z przedrukowanym tekstem na adres redakcji.

**Internet:** www.zbs.net.pl, **Tu otrzymasz dwumiesięcznik:** Warszawa: Loko-Model, ul. Wilcza 25. **Jak otrzymywać dwumiesięcznik pocztą:** Warunkiem otrzymywania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominale 3,00 zł w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przesyłać czasopismo oraz o wskazaniu numeru, od którego mamy rozpocząć prenumeratę.