

Z Bieganiem Szyn

Biuletyn poświęcony kolei w aglomeracji warszawskiej

Nr 1/2003 (3)

Wspólny bilet PKP i ZTM

Dobre i złe wiadomości

30 grudnia 2002 roku została przedłużona umowa między spółką PKP Przewozy Regionalne i władzami Warszawy.

To, czy umowa zostanie przedłużona wcale nie było pewne. W mediach często pojawiały się doniesienia, że z końcem 2002 roku umowa nie zostanie przedłużona, ponieważ między PKP Przewozy Regionalne, a Zarządem Transportu Miejskiego zaczęły się spory o pieniądze. Z czego wyniknęły te spory? Coraz więcej pasażerów jeździło koleją na podstawie biletów 30- i 90-dniowych ZTM i w związku z tym pieniądze, które na sprzedaży biletów kolejowych zarabiał kiedyś Mazowiecki Zakład Przewozów Regionalnych, zaczął zarabiać ZTM. Dlatego kolej zwróciła się do miejskich urzędników z prośbą o zwiększenie rekompensaty z dotychczasowych 500 tys. złotych do 750 tys. złotych od początku 2003 roku. Kolej prosiła, by ten zapis został zatwierdzony przy okazji podpisywania nowej umowy, która miała zacząć obowiązywać od 1 stycznia 2003 roku. Początkowo jednak Urząd Miasta Stołecznego Warszawy wraz z Zarządem Transportu Miejskiego nie godziły się na żądania kolei. Andrzej Urbański, wiceprezydent Warszawy odpowiedzialny m.in. za komunikację miejską, apelował do PKP o dokładne wyliczenie poniesionych strat, jednak ciągle mówił, że ma nadzieję na przedłużenie umowy. Przemysław Prądyński, dyrektor ZTM, również stwierdził, że chce, by nadal funkcjonował wspólny bilet, ale wspominał także o niezbyt obfitym budżecie. Natomiast Janusz Dettlaff, dyrektor Zakładu Przewozów Regionalnych w Warszawie, w swych wypowiedziach wydawał się być nieco bardziej radykalny. Mówił on, że jeżeli ZTM będzie nadal chciał płacić dotychczasową sumę pieniędzy, to kolej nie przedłuży umowy.

Niektóre stołeczne gazety od razu w wypowiedziach urzędników zarówno miejskich jak i kolejowych wyczuły pesymistyczny nastrój i zaczęły informować swoich czytelników, że najprawdopodobniej będą się mogli oni pożegnać ze wspólnym biletem. Prasowe tytuły „Nie będzie wspólnego biletu PKP i ZTM w przyszłym roku?” (*Gazeta Wyborcza*, 18.12.2002), „Nieznany los wspólnego biletu” (*Metropol*, 20-22.12.2002) wywołały wśród pasażerów kolei korzystających z długookresowych biletów ZTM niemałą panikę. I nie ma się, co temu dziwić. Dzięki wspólnemu biletowi PKP i ZTM, który funkcjonuje od 1 kwietnia 2002

roku, niektórzy naprawdę dużo oszczędzają. Na szczęście panika ta okazała się być przedwczesną. Tuż przed Bożym Narodzeniem okazało się, że pod sam koniec roku umowa zostanie przedłużona, a kolej dostawać będzie od władz Warszawy 725 tys. złotych miesięcznie, czyli nieco mniej niż prosiła. Niestety umowę przedłużono na razie tylko na trzy miesiące tzn. do 31 marca 2003 roku. Przez ten czas miasto chce szczegółowo zbadać koszty ponoszone przez kolej. Ponadto ZTM myśli o wprowadzeniu nowego biletu tzw. aglomeracyjnego, który byłby ważny w komunikacji miejskiej i w pociągach podmiejskich, ale kosztowałby nieco więcej niż obecnie kosztują bilety 30- i 90-dniowe. Za to zwykle bilety długookresowe znowu przestałyby obowiązywać w pociągach podmiejskich. Umowa została przedłużona, ale na nieco innych warunkach niż te, które obowiązywały między 1 kwietnia, a 31 grudnia 2002 roku. Jedną ze zmian to zmiana na lepsze, druga na gorsze. Ta pozytywna zmiana to przedłużenie strefy obowiązywania umowy PKP i ZTM na linii mińskiej aż do przystanku Cisie. Zmiana negatywna to wprowadzenie ograniczenia czasowego w obowiązywaniu umowy. Od 1 stycznia 2003 roku ze wspólnego biletu można korzystać między godzinami 4.00, a 0.30.

Poza dwoma powyższymi zmianami należy wspomnieć także o zmianie, która weszła w życie jeszcze w 2002 roku. Po włączeniu Wesolej do granic Warszawy, na terenie stolicy znalazły się dwa przystanki na linii mińskiej: Wesola i Wola Grzybowska. W związku z tym do tych przystanków można dojeżdżać na podstawie miejskiego biletu długookresowego ZTM. Kolejną sprawą jest wycofanie 30- i 90-dniowych biletów kartonowych. Od początku kwietnia 2003 roku ZTM będzie uznawał jedynie bilety długookresowe zakodowane na elektronicznych kartach zbliżeniowych. W związku z tym kontrolerzy sprawdzający bilety w pociągach dostaną więcej czytników do kart zbliżeniowych. Oczywiście swoją ważność zachowują długookresowe bilety kartonowe ZTM skasowane przed końcem marca 2003 roku.

Wbrew wcześniejszym zapowiedziom, wspólnego biletu nie wprowadzono na trasie Warszawskiej Kolei Dojazdowej.

Karol Trammer

KALEJDOSKOP

Warszawskiego Węzła Kolejowego

75 lat EKD/WKD

Szanują tradycję

11 grudnia 2002 roku minęło 75 lat od przejazdu pierwszego pociągu EKD.

W związku z obchodami 75-lecia EKD/WKD miało miejsce wiele ciekawych zdarzeń. W Grodzisku Mazowieckim otwarte zostało muzeum kolejki, na trasę wyjechał pieczołowicie odremontowany wagon EN80-16, Poczta Polska wydała okolicznościową kartę pocztową, Mennica Państwowa wybiła jubileuszowe medale, poza tym wydane zostały pamiątkowe plakaty, płyty z filmem o WKD oraz książki „WuKaDe 1927 – 2002”. Zarządowi i pracownikom Warszawskiej Kolei Dojazdowej należą się słowa uznania za przygotowanie obchodów 75-lecia kolejki.

K. Trammer

Na obwodnicy Warszawy

Nieuwaga czy głupota?

Między Legionowem i Tłuszczem zawieszono kursowanie pociągów. Przyczyna? Kierowca ciężarówki nie patrzył na znaki drogowe!

25 listopada 2002 roku, o godz. 14.45 na bezkolizyjnym skrzyżowaniu drogi nr 61 z linią kolejową nr 10 (Legionowo – Tłuszcz) w Michałowie-Reginowie doszło do wypadku. Kierowca samochodu ciężarowego wiozącego koparkę nie zachował ostrożności i przewożony „ładunek” uderzył w przesłó wiaduktu w 5,541 kilometrze linii nr 10, która jest częścią kolejowej obwodnicy Warszawy. Wiadukt został przesunięty o około 20 cm oraz poważnie uszkodzony, co spowodowało konieczność zawieszenia kursowania pociągów do czasu przeprowadzenia remontu. Jak poinformował nas rzecznik prasowy Oddziału Regionalnego PLK S.A. w Warszawie – Ryszard Bandoz, naprawy uszkodzeń można spodziewać się najprawdopodobniej pod koniec stycznia 2003 roku.

K. Trammer

Problemy z mrozem

Zima na torze

Na początku stycznia zima dała się we znaki nawet kolei, która na tę porę roku jest bardziej odporna niż transport samochodowy.

Najgorzej było 9 stycznia. Tego dnia wiele pociągów podmiejskich doznało opóźnień, nie były to duże opóźnienia (głównie o 10, 20 minut). Miały jednak miejsce także poważniejsze awarie. Jedna z nich nastąpiła w okolicach Lokomotywowni Grochów. Doszło tam do uszkodzenia sieci trakcyjnej i kilka zespołów trakcyjnych nie mogło wyjechać na trasy. Do kolejnej awarii doszło w okolicach Żyrardowa i z tego powodu ruch na trasie skierniewickiej został poważnie zakłócony. Poza tym zdarzały się przypadki pęknięcia szyn i zamarzania rozjazdów.

K. Trammer

Dotacje do przewozów regionalnych

Ile dostaniemy?

Początkowo planowano, by na kolejowe przewozy regionalne przeznaczyć 800 mln zł z budżetu państwa. Niestety z powodu oszczędności przeznaczone na ten cel zostanie tylko 300 mln zł. A jaką część tej sumy otrzyma województwo mazowieckie?

Budżet na 2003 rok przewiduje 300 mln złotych jako dotację na kolejowe przewozy regionalne. Ministerstwo Finansów ogłosiło współczynniki podziału dotacji na poszczególne województwa. Województwo mazowieckie otrzyma 9,9548 % tej sumy tj. 29,864,400 zł. Najwięcej na kolejowe przewozy regionalne otrzyma województwo śląskie (10,0897 %), a najmniej świętokrzyskie (2,9313 %).

J. Majewski

Mowa jest srebrem...

„Ale co ja mogę poradzić na lejących czy robiących inne rzeczy pasażerów? Taka jest kultura w narodzie. Z szufelką mam biegać? Albo ustawić strażnika z gumowymi kulami, żeby strzelał za każdym razem, kiedy ktoś wyciąga frajerka ze spodni?”

Wojciech Misterka

Dyrektor Zakładu w Warszawie
Oddziału Nieruchomości PKP S.A.
Gazeta Wyborcza, 29.11.2002

Ulica Podoskich

Elektryfikacyjni patroni

Roman (ojciec) i Jan (syn)

Podoscy – pionierzy elektryfikacji polskich kolei zostali patronami jednej ze śródmiejskich ulic.

10 stycznia 2003 roku odbyła się uroczystość nazwania ulicy łączącej ul. Polną z Al. Armii Ludowej w Śródmieściu. Nowonazwana ulica nosi imię Romana i Jana Podoskich. Roman Podoski (1873-1954) był pionierem elektryfikacji kolei w Polsce. W 1919 roku opublikował swój projekt elektryfikacji Warszawskiego Węzła Kolejowego. Jan Podoski (1904-1998), syn Romana, również swoje życie związał z elektryczną komunikacją publiczną, był inicjatorem budowy metra w Warszawie.

K. Trammer

Największe przewozy

Całe podium dla Warszawy

Na łamach „Rzeczypospolitej” opublikowano ranking tras o największych przewozach pasażerów.

Dane opublikowane 22 stycznia 2003 r. w dzienniku „Rzeczpospolita” dotyczą spółki PKP Przewozy Regionalne. Najwięcej pasażerów w Polsce korzysta z pociągów na odcinku Warszawa – Grodzisk Maz. – średnio 41 tysięcy na dobę. Drugie miejsce zajmuje odcinek Warszawa – W-wa Rembertów. Pociągami na tej trasie jeździ codziennie około 24 tysięcy osób. Odcinek Warszawa – W-wa Falenica zajmuje z 14 tysiącami pasażerów trzecie miejsce. Kolejne pozycje należą do odcinków: Gdańsk – Gdynia oraz Łódź Fabryczna – Warszawa.

K. Trammer

130-lecie „kolejówki”

Od 1873 roku

Przy ul. Bitwy Warszawskiej.

Warszawskie Technikum Kolejowe istnieje od 1873 r. Występowało ono pod różnymi nazwami, miało siedziby w różnych miejscach. W tym roku, w październiku odbędą się obchody 130-lecia szkoły.

K. Trammer

Metro Warszawskie

Zszedł pod ziemię

Krzysztof Celiński, były prezes Zarządu PKP S.A., zastąpił Bohdana Zunia na stanowisku szefa warszawskiego metra. To nie jedyna zmiana w warszawskiej kolei podziemnej.

Bohdan Zuń jest związany z warszawskim metrem od 1982 roku, od 1983 roku kierował jego budową, a od 1991 był dyrektorem Metra Warszawskiego. Funkcję dyrektora Zuń sprawował niezależnie od układów politycznych. Wydawało się, że nadal tak będzie. Gdy pod koniec zeszłego roku warszawskie zakłady budżetowe przekształcano w spółki prawa handlowego, Bohdan Zuń 30 grudnia 2002 roku otrzymał nominację na stanowisko prezesa Zarządu Metra Warszawskiego sp. z o.o. Nie cieszył się jednak długo stanowiskiem prezesa Zarządu w metrze. 3 stycznia 2003 roku Bohdan Zuń został zwolniony dyscyplinarnie. Wiceprezydent Warszawy Sławomir Skrzypek tłumaczył, że przyczyną odwołania było nie wykonanie poleceń służbowych i utrudnianie procesu przekształceń metra w spółkę. Zuń sprzeciwiał się, aby nowopowstała spółka przejęła jedynie wagony i inne ruchomości. Chciał on, by w gestii metra pozostały również nieruchomości i infrastruktura (stacje, tunele, budynki), które przejęło miasto. Pracownicy i dyrekcja metra obawiali się, że władze Warszawy będą pobierały opłaty za korzystanie z infrastruktury należącej do miasta. Jednak obawy te okazały się przedwczesne, ponieważ między miastem, a Metrem Warszawskim podpisana została umowa, która gwarantuje, że metro nie będzie musiało płacić za użytkowanie miejskiej infrastruktury. Sprawą odwołania Bohdana Zunia zaskoczeni są m.in. związkowcy. Artur Smoliński, przewodniczący NSZZ Solidarność w stołecznym metrze uważa, że Zuń przetrwał tyle lat w warszawskiej kolei podziemnej, ponieważ był specjalistą. Warto wspomnieć o wydarzeniu, które miało miejsce w marcu 2002 roku. Stowarzyszenie Sympatyków Komunikacji Szynowej przyznało dyrektorowi Zuniowi „Szynę 2001” – odznaczenie wręczone osobom zasłużonym dla rozwoju transportu szynowego. Bohdan Zuń nagrody nie przyjął, tłumacząc się, że dbanie o jak najlepsze działanie metra leży w zakresie jego obowiązków służbowych.

Nowym prezesem Zarządu Metra Warszawskiego sp. z o.o. został Krzysztof Celiński. Celiński ostatnio był doradcą Zarządu PKP S.A. ds. integracji europejskiej, a wcześniej: w latach 1999 – 2002 prezesem Zarządu Polskich Kolei Państwowych. Gdy sprawował tę funkcję kolejowe pioniry i sektory przekształcono w spółki. Przed powołaniem na stanowisko dyrektora generalnego PKP S.A. był dyrektorem infrastruktury kolejowej, a przedtem dyrektorem Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej. Swoją pracę na kolei zaczynał w Centrum Naukowo – Technicznym Kolejnictwa. Drugą osobą zasiadającą w Zarządzie Metra Warszawskiego jest Jerzy Lejk, były wiceprezydent Warszawy.

Przez pewien czas Krzysztof Celiński i obecny wiceprezydent miasta Sławomir Skrzypek blisko ze sobą współpracowali. W Zarządzie PKP S.A., którym kierował Celiński, członkiem był właśnie Skrzypek. Odpowiadał wtedy za restrukturyzację i nadzór właścicielski. Sławomir Skrzypek zasiadał w Zarządzie PKP S.A. od 14 maja do 17 grudnia 2001 roku. Więcej o tej sprawie można było przeczytać w poprzednim numerze „Z Biegiem Szyn”.

Karol Trammer

Pociągi służbowe

Widmo na szlaku

Jak polepszyć częstotliwość kursowania pociągów w aglomeracji warszawskiej bez uruchamiania dodatkowych pociągów?

Jest piątek, dochodzi 17:00, na przystanku Warszawa Powiśle wielu pasażerów czeka na pociągi, które po całym dniu pracy czy nauki odwieżą ich do domów. Wreszcie w tunelu pojawiają się czołowe światła elektrycznego zespołu trakcyjnego EN57. Ludzie wstają z ławek, podnoszą wzrok znad czytanych książek i gazet. Niepotrzebnie. Nadjeżdżający pociąg okazał się być pociągiem służbowym, a więc pustym, ciemnym i nie zatrzymującym się na żadnej stacji ani przystanku. Pociąg złożony z dwóch jednostek przetoczył się przez przystanek bez zatrzymania. Oczekujący pasażerowie powrócili na ławki i znów skierowali oczy w swoje lektury. Po kilku minutach w otchłani tunelu ponownie pojawiły się trzy charakterystyczne reflektory. Co zdarzyło się dalej? Nadjechał pociąg do Otwocka, Siedlec, Tłuszcz, a może do Warszawy Wschodniej? Niestety nie. Przez przystanek Powiśle znów przejechał bez zatrzymania pociąg służbowy, w którym oprócz obsługi, nie jechał nikt. Pośród pasażerów można było zauważyć niemałe zdenerwowanie, a jedna kobieta spytała się stojących w pobliżu osób: „Dla kogo te pociągi?”

Postanowiliśmy znaleźć odpowiedź na pytanie, które zadała klientka spółki PKP Przewozy Regionalne. W zeszytach nr 160 Służbowego Rozkładu Jazdy Pociągów z ostatnich lat rzeczywiście można znaleźć dużo pociągów służbowych. Są one uruchamiane na różnych trasach, m.in.: Grodzisk Maz. – W-wa Wschodnia, Lokomotywnia Ochota – W-wa Wschodnia, Lokomotywnia Ochota – Mińsk Maz., W-wa Zachodnia – Lokomotywnia Grochów, a nawet Grodzisk Maz. – Tłuszcz. Węzeł warszawski przoduje pod względem liczby kursujących pociągów służbowych. Pociągi służbowe są uruchamiane głównie w celu podsyłania taboru na trasy lub jako pociągi zjeżdżające do lokomotywni. „Służbówki” zdenerwowały już nie jednego pasażera, który podczas długiego oczekiwania na pociąg, mógł popatrzeć na przemykające, puste składy.

W pociągach służbowych tkwi niewykorzystany potencjał. Dzięki nim mogą znacznie poprawić się warunki podróżowania koleją po aglomeracji warszawskiej. Poprawa warunków może nastąpić, po przekształceniu możliwie największej liczby pociągów służbowych w normalne pociągi regionalne. „Służbówki” i tak pobierają prąd, i tak należy zapłacić pensje obsłudze tych pociągów, i tak trzeba za nie wnieść opłaty do Polskich Linii Kolejowych za użytkowanie infrastruktury. Dlaczego nie mają przewozić one pasażerów, którzy spowodują, że nastąpi nawet minimalny zwrot kosztów eksploatacyjnych. Zwrot kosztów prawdopodobnie nie będzie osiągał kilkudziesięciu procent, a raczej kilka – kilkanaście procent. Jednak zawsze jest to więcej niż zero.

Najważniejsze jest to, by w pociągi ogólnodostępne przekształcić wszystkie „służbówki” kursujące po linii średnicowej. Przyczyni się to do zwiększania udziału kolei w przewozach wewnątrzmijskich. Pozostałe pociągi służbowe należy przekształcać według potrzeb, warunków oraz możliwości. Na pewno jednak nie należy stosować mody panującej przed kilkoma laty w sektorze pasażerskim, polegającej na likwidacji pociągów ogólnodostępnych, które wymagają podsyłania składów służbowych. W tym wypadku nie należy likwidować przyczyn, lecz skutki...

Karol Trammer

Otwock - Warszawa

Jeszcze gorzej

Po wprowadzeniu nowego rozkładu jazdy 6 stycznia 2002 roku na linii otwockiej powstała półgodzinna przerwa w kursowaniu pociągów do Warszawy w porannym szczycie. Błąd szybko został naprawiony, ale wiele nie nauczył konstruktorów rozkładu jazdy...

Między godz. 7, a 8 na linii otwockiej występuje duże zapotrzebowanie na dojazdy do stolicy. O tej porze jeżdżą licealiści, studenci, a także ci, którzy do pracy idą na nieco późniejszą godzinę. Niestety konstruktorzy rozkładu jazdy nie do końca chcą to przyjąć do wiadomości.

Gdy 6 stycznia 2002 roku wszedł w życie poprzedni rozkład jazdy, pasażerowie z zaskoczeniem zobaczyli, że powstała półgodzinna przerwa w kursowaniu pociągów w kierunku Warszawy na linii otwockiej. Odjazdy z Otwocka do Warszawy miały miejsce o: 6.53, 7.06, 7.36, 7.48 i 8.03. W książkach skarg i wniosków, znajdujących się w kasach biletowych, zaroilo się od skarg. PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. bardzo szybko zareagowały na skargi. Od 14 stycznia 2002 roku zaczął kursować nowy pociąg odjeżdżający z Otwocka o 7.18. Pasażerowie, którzy złożyli skargi, zostali o nowym pociągu poinformowani listownie przez Zygmunta Skurzyńskiego, naczelnika Sekcji Przewozów Regionalnych Warszawa Wileńska, której obszarem działania objęta jest m.in. linia otwocka. Pasażerowie znowu mogli wygodnie dojeżdżać do stolicy. Mogli niecały rok – do połowy grudnia 2002 roku. Od 15 grudnia 2002 roku obowiązuje nowy rozkład jazdy i znów nie mogą. Można nawet powiedzieć, że jest jeszcze gorzej niż było.

Od 15 grudnia 2002 roku rozkład pociągów odjeżdżających z Otwocka do Warszawy około godz. 7 i 8 wygląda następująco: 6.46, 7.11, 7.16, 7.41, 8.01. Tak więc zamiast jednej półgodzinnej przerwy powstały dwie przerwy 25-minutowe. Mimo że sytuacja jest gorsza niż rok temu, to teraz dużo łatwiej jest ją poprawić. Wtedy trzeba było uruchomić nową parę pociągów (nr 532 i 535) w relacji Warszawa Zachodnia – Otwock – Warszawa Zachodnia. Teraz wystarczy rozsunać pociągi odjeżdżające z Otwocka o 7.11 i 7.16. Dzięki temu częstotliwość kursowania pociągów w kierunku Warszawy będzie regularniejsza i pasażerowie znów będą mogli jeździć wygodnie do stolicy na nieco późniejszą porę.

Interesujące jest to, dlaczego specjaliści od układania rozkładów jazdy z PKP Przewozy Regionalne po popełnieniu błędu na początku 2002 roku i naprawieniu jego skutków, popełniają praktycznie identyczny błąd po niecałym roku.

Karol Trammer

www.biletypkp.waw.pl

Zamów bilet przez internet!!!

- Odbiór poza kolejnością w kasie na Dworcu PKP Powiśle
- Lub za dodatkową opłatą dowóz pod wskazany adres

SZCZEGÓŁY: www.biletypkp.waw.pl

Projekt TOR-u

„Świetny” pomysł

Specjaliści z Zespołu Doradców Gospodarczych TOR przedstawili swój pomysł dotyczący linii średnicowej...

Pomysł specjalistów z zespołu TOR, polega na zawieszeniu kursowania pociągów podmiejskich na odcinku W-wa Wschodnia – W-wa Zachodnia. Pociągi ze wschodu (np. z Otwocka, z Siedlec) kończyłyby bieg na Dworcu Wschodnim. Natomiast pociągi z kierunków zachodnich (m.in. z Radomia, z Grodziska) jeździłyby tylko do Dworca Zachodniego. Tysiące ludzi wysiadałoby na tych dwóch dworcach, które znajdują się na rogatkach Śródmieścia. Następnie musieliby oni kierować swoje kroki, do czegoś (ni to metra, ni to pociągu) kursującego wahadłowo między Wschodnim i Zachodnim.

Autorzy tego pomysłu zwracali uwagę na to, jak poprawić warunki podróżowania na linii średnicowej. Reszta węzła warszawskiego zupełnie ich nie obchodziła. Pomysłodawcy chcą zabrać mieszkańcom warszawskich osiedli oraz podwarszawskich miejscowości szybką i bezpośrednią możliwość dojazdu. Teraz, gdy ktoś wsiada do pociągu np. w Ożarowie, po 25 minutach wysiada z pociągu w samym centrum Warszawy – na dworcu W-wa Śródmieście. Gdyby wprowadzono pomysł „doradców gospodarczych”, pasażer z Ożarowa musiałby opuścić pociąg na Dworcu Zachodnim i tam przesiąść się do pociągo-metra, które dowiezie go do centrum. Dojazd do pracy zajmie mu wtedy więcej czasu.

W tym roku obchodzimy 70-lecie linii średnicowej, dzięki której ludzie nie muszą już opuszczać pociągów na rogatkach miasta, lecz mogą dojechać do samego serca Warszawy. Następnie w latach 60-tych XX wieku wybudowane zostały nowe przystanki (Ochota, Powiśle, Stadion), które znów polepszyły warunki dojazdu. Teraz zebrało się kilku panów, którzy chcą wrócić do sytuacji sprzed siedemdziesięciu lat, nazywając swoje działania modernizacją i postępem...

Karol Trammer

Z Biegiem Szyn

Biuuletyn poświęcony kolei w aglomeracji warszawskiej

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer

Zapraszamy do współpracy!!!

- ➔ Karol Trammer
Ul. Raszyńska 15 m 15
02-026 Warszawa
z dopiskiem „Z Biegiem Szyn”
- ➔ Poczta elektroniczna: z.biegiem.szyn@interia.pl
- ➔ tel. (0)691-500-248

>Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych.

>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.

TU OTRZYMASZ BIULETYN:

-Kiosk na dworcu Warszawa Powiśle (górnym poziomem)

-Księgarnia PELTA przy ul. Świętokrzyskiej 16

TU PRZECZYTASZ BIULETYN:

-Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej PLK S.A. przy ul. Targowej 74

JAK OTRZYMYWAĆ BIULETYN DROGĄ POCZTOWĄ

Warunkiem otrzymania „Z Biegiem Szyn” drogą pocztową jest przesłanie na adres redakcji znaczków pocztowych o nominalnej wartości 1,30 zł (Priorytet: 1,90 zł) w liczbie odpowiadającej liczbie zamówionych numerów. Np. 4 numery = 4 znaczki. Proszę pamiętać o podaniu dokładnego adresu, na który mamy przysyłać biuletyn oraz o napisanie, od którego numeru mamy rozpocząć prenumeratę.