

# Z Biegiem Szyn

Biuletyn poświęcony kolei w aglomeracji warszawskiej

Nr 2/2003 (4)

**UWAGA PASAŻEROWIE!!!**

## Po 30.04.2003 będzie dużo mniej połączeń

Ograniczeniami w ruchu pociągów zostanie dotknięta cała Polska. Także Warszawski Węzeł Kolejowy.

Pod koniec lutego spółka PKP Przewozy Regionalne ogłosiła, że zlikwiduje około 1050 pociągów. Przyczyną tej sytuacji są m.in. drastyczne zmniejszenie dotacji budżetowej do kolejowych przewozów regionalnych z planowanych 800 mln zł do 300 mln zł, a także nie zwracanie przewoźnikom wszystkich kosztów utraconych z tytułu stosowania ulg ustawowych. Likwidacja około 30% pociągów regionalnych miała nastąpić 10 marca, jednak po sprzeciwie związków zawodowych oraz samorządów wykonanie tej decyzji odłożono do końca kwietnia. Zawieszenie ponad 1000 pociągów jest elementem programu naprawczego dla spółki PKP Przewozy Regionalne. Zastanawiające jest, dlaczego potężne zubożenie oferty przewozowej nazywane jest

naprawą, jeżeli prowadzi to do coraz większego odpływu pasażerów, zapaści cywilizacyjnej wielu obszarów kraju oraz zwolnień kolejarzy. Ograniczeniami w ruchu pociągów zostanie dotknięty cały kraj, dotyczy to zarówno połączeń osobowych jak i pospiesznych. Zawieszenia nie ominą węzła warszawskiego - tu planowana jest likwidacja około 40 połączeń regionalnych (głównie wczesnoporannych i wieczornych) na wszystkich siedmiu liniach wychodzących z Warszawy. W okolicach Warszawy przewozy kolejowe mają zostać całkowicie zawieszony na liniach: Piława – Łuków oraz Nasielsk – Sierpc. Między tymi miejscowościami planowane jest uruchomienie autobusów zastępczych.

Karol Trammer

## Telefony komórkowe

# Kierownik z nokią

Spółka PKP Przewozy Regionalne wyposażyla wszystkich swoich kierowników pociągów w telefony komórkowe.

Kierownik pociągu znajduje się w drugiej jednostce elektrycznego zespołu trakcyjnego, zauważa, że dzieje się coś niebezpiecznego, próbuje wezwać pomoc. Niestety w jego podręcznym radiotelefonie słychać ciszę... Tego typu zdarzenia spowodowały, że w spółce PKP Przewozy Regionalne podjęto decyzję o wyposażeniu wszystkich kierowników pociągów w telefony komórkowe. Telefony te nie będą charakteryzowały się typowymi dla „komórek” funkcjami. Nie będzie z nich można dzwonić do wszystkich abonentów, nie będzie z nich można wysyłać wiadomości SMS. Chodzi o to, by kierownicy mieli zapewnioną pewną łączność w sytuacjach kryzysowych.

W telefony zostaną wyposażeni tylko kierownicy pociągów, a konduktorzy już nie. Każdy kierownik pociągu pracujący w spółce regionalnej ma przypisany swój osobisty telefon służbowy. Nie będą miały miejsca sytuacje, że kierownicy będą musieli wymieniać się między sobą telefonami, będą musieli zostawiać je w zakładach, czy w sekcjach. Zasada jest prosta: jeden kierownik – jeden telefon. Obowiązkiem każdego kierownika jest posiadanie na służbie włączanego telefonu oraz korzystanie z niego w sytuacjach wymagających interwencji, a więc w obliczu zagrożenia zdrowia lub życia pasażerów, czy załogi pociągu albo zagrożenia dla mienia spółki. Z kolejowych „komórek” dzwonić będzie można tylko do: Dyspozytury Głównej i jej ekspozytur, Dyspozytur Zakładowych, Straży Pożarnej, Policji i Pogotowia Ratunkowego. Nie będzie można łączyć

się z prywatnymi numerami, z innymi kierownikami pociągów, ale także nie będzie można dzwonić do Straży Ochrony Kolei, co jest dość dziwne, jeśli zwróci się uwagę na to, że jedną z głównych przyczyn wprowadzenia telefonów komórkowych do pociągów regionalnych, była chęć poprawy bezpieczeństwa. Pojawiają się głosy, że kierownik pociągu mając wybór, gdzie zadzwonić (czy na Policję, czy na SOK) i tak zadzwoniłby na policję, która ma przecież większe uprawnienia od sokistów.

Wyposażanie kierowników w telefony odbyło się na przełomie 2002 i 2003 roku. Mariusz Koć, referendarz z Działu Sprzedaży Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych, który zajmuje się problematyką „komórek” w warszawskim zakładzie, poinformował nas 27 stycznia, że już praktycznie wszyscy kierownicy otrzymali telefony. Wszystkie telefony to aparaty Nokia 3310. Ich operatorem jest Plus GSM, który pobiera od PKP Przewozy Regionalne abonament, a także niewielkie opłaty za połączenia wewnątrz firmy. Połączenia pod numery alarmowe są oczywiście bezpłatne.



Karol Trammer



## Polskie Linie Kolejowe Nie tylko z

## samorządem

17 lutego odbyło się spotkanie kierownictwa „peelki” z władzami województwa mazowieckiego.

Spotkanie, które miało miejsce w siedzibie spółki przy ul. Targowej, było ostatnim z cyklu spotkań przedstawicieli spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z władzami samorządowymi wszystkich szesnastu województw. W rozmowach, w których udział wzięli nie tylko przedstawiciele „peelki” i władz samorządowych, ale także parlamentarzyści oraz władze Grupy PKP S.A., poruszono problematykę współpracy samorządu i zarządcy infrastruktury kolejowej. Przed spotkaniem odbyła się konferencja prasowa, w której udział wzięli przedstawiciele różnych spółek Grupy PKP S.A. działających na Mazowszu.

K. Trammer

## Na wąskim torze

Grójecka Kolej Dojazdowa

## Do Tarczyna z „peiksem”

Po raz pierwszy od dłuższego czasu organizowany jest przejazd pociągiem wąskotorowym na Grójeckiej Kolei Dojazdowej.

W niedzielę, 30 marca 2003 roku odbędzie się przejazd specjalny po trasie Grójeckiej Kolei Dojazdowej. Skład złożony z parowozu Px48 oraz rumuńskich wagonów Bxhpi przemierzy trasę z Piaseczna Miasta do Tarczyna i z powrotem. Podczas przejazdki odbędą się fotostopy, a jeśli pogoda dopisze odbędzie się również ognisko z pieczeniem kiełbasek. Wyjazd pociągu z Piaseczna zaplanowany jest na godz. 10.00 – skomunikowanie z pociągiem relacji Mińsk Mazowiecki – Radom, który odjeżdża z przystanku Warszawa Śródmieście o godz. 9.17. Szczegółowe informacje i przedsprzedaż biletów: „Herkules” Piotr Rosikon, ul. Próżna 8a, Warszawa, tel. (022) 620 06 09, (0)602 494 432.

K. Trammer

## Przejazdy kolejowe

## Ignorują STOP

W zeszłym roku na terenie IZ Warszawa wydarzyło się 18 wypadków na przejazdach.

W 2002 roku na przejazdach kolejowych leżących na obszarze Zakładu Linii Kolejowych (IZ) w Warszawie zdarzyło się 18 wypadków. W zdarzeniach tych zginęły cztery, a rannych zostało pięć osób. Przyczyną większości wypadków na przejazdach jest nieuwaga i brawura kierowców. Potwierdzają to wyniki policyjnej akcji „Torowisko”, podczas której funkcjonariusze na własne oczy przekonali się, że kierowcy nie zwracają uwagi na znaki STOP, a pieszych i rowerzystów nie przejmują opuszczone zapory. Tendencję tę potwierdzają statystyki, które głoszą, że 97% wszystkich wypadków na przejazdach spowodowanych jest łamaniem przepisów Kodeksu Drogowego przez użytkowników dróg publicznych. Pracownikom „peelki” zależy na tym, by liczba tragicznych zdarzeń była coraz mniejsza. Wojciech Rybak, zastępca dyrektora ds. techniczno – eksploatacyjnych Oddziału Regionalnego PLK (IR) w Warszawie podkreśla, że oddział jest otwarty na współpracę z samorządami, zarządami komunikacji oraz policją, by dążyć do poprawy bezpieczeństwa na przejazdach. *Problem przejazdów leży nam na sercu* – powiedział Ryszard Bandosz, rzecznik prasowy warszawskiego oddziału PLK.

K. Trammer

## Z Ministerstwa Infrastruktury

## Wiceminister odwołany

Mieczysław Muszyński nie jest już podsekretarzem stanu w MI.

Mieczysław Muszyński 24 lutego 2003 roku został odwołany ze stanowiska podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Muszyński odpowiadał w resorcie m.in. za transport kolejowy. Według tygodnika „Nowe Sygnały” decyzji tej spodziewano się już od sierpnia 2002 roku. Mimo to Centrum Informacyjne Rządu poinformowało dymisji dopiero po dziesięciu dniach od jej nastąpienia.

K. Trammer

## Przy Dworcu Zachodnim

## Będzie park?

Mieszkańcy Ochoty chcą, aby na nieużytkach leżących naprzeciwko Dworca Zachodniego (po drugiej stronie Alei Jerozolimskich) powstał nowy park.

Od lat ogromny obszar pomiędzy Alejami Jerozolimskimi, ul. Bitwy Warszawskiej 1920 roku oraz ul. Grzymały-Sokołowskiego, przez który wiele osób mieszkających lub pracujących na Ochocie skraca sobie drogę do Dworca Zachodniego, zarasta chaszczami. Na zaniedbanym terenie często dochodzi do napadów, rozbojów itp. Ostatnio nieużytki zostały nieco uporządkowane m.in. poprzez wycinkę krzaków. Jednak mieszkańcy Ochoty czynią starania, by cały ten teren został zamieniony w nowoczesny i uporządkowany park. Nawet jedna z lokalnych gazet ogłosiła ostatnio konkurs na nazwę dla nieistniejącego jeszcze parku.

K. Trammer

## Wiadukt

w Michałowie Reginowie

## Jeszcze nie

Wbrew wcześniejszym informacjom nie został jeszcze wyremontowany wiadukt na kolejowej obwodnicy Warszawy.

Jak informowaliśmy w poprzednim numerze „Z Biegiem Szyn”, wiadukt kolejowy nad drogą nr 61 w Michałowie Reginowie uległ uszkodzeniu. Remont wiaduktu był planowany na koniec stycznia. Niestety, nie udało się dotrzymać tego terminu. Przeprawą pociągi znów pojedą najprawdopodobniej w kwietniu. W chwili oddawania tego wydania „Z Biegiem Szyn” strona kolejowa była już gotowa, aby przystąpić do robót. Nie zakończone były jedynie rozmowy z samorządem lokalnym.

K. Trammer

[www.biletypkp.waw.pl](http://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](http://www.biletypkp.waw.pl)

Naczelnik Działu Marketingu Zakładu Przewozów Regionalnych Bożena Podniesińska:

## „Jesteśmy zde gustowani”

**W poprzednim numerze „Z Biegiem Szyn” ukazał się artykuł p.t. „Jeszcze gorzej”, w którym poruszono problem oferty przewozowej na trasie Otwock – Warszawa w godzinach porannych. Skrytykowany został rozkład jazdy charakteryzujący się nierównomiernym rozłożeniem pociągów. Na tę publikację żywo zareagowali pracownicy Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych. Zamieszczamy wypowiedź naczelnik Bożeny Podniesińskiej:**

„Po przeczytaniu artykułu podpisanego Pańskim nazwiskiem p.t. „Jeszcze Gorzej” zamieszczonym w biuletynie „Z Biegiem Szyn” nr 1/2003 (3), my pracownicy Mazowieckiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Warszawie jesteśmy zde gustowani tak powierzchowną analizą rozkładu jazdy na linii nr 7 jak i brakiem profesjonalizmu z Pańskiej strony, znając Pana zainteresowanie koleją, a w szczególności sympatię do transportu szynowego w obrębie aglomeracji warszawskiej (wcześniejszy periodyk wydawany przez Pana p.t. „Takt” – jesteśmy w posiadaniu jednego egzemplarza) liczyliśmy na bardziej fachowe potraktowanie tematu z Pana strony.

Rozpatrywanie rozkładu jazdy tylko dla miasta Otwocka (które leży po środku odcinka) jest co najmniej mało precyzyjne. Chcemy zwrócić Pańską uwagę na kilka podstawowych założeń, które należy uwzględnić w całym procesie opracowywania oferty przewozowej.:

- Potrzeby na dowóz do i z Warszawy podróźnych dojeżdżających z miejscowości położonych między Dęblinem a Otwockiem.
- Odcinek Pilawa – Otwock od p.o. Zabieżki do p.o. Celestynów szlak jednotorowy dwukierunkowy.
- Na średnicy podmiejskiej wymuszone są przejścia pociągów zakładanych w relacjach podstawowych (np. Pilawa – Warszawa Zachodnia, Warszawa Wschodnia – Łowicz Gł.) w relacjach ruchowe (Pilawa – Łowicz Gł.), które wynikają podstawowo z warunków technicznych (ograniczona przepustowość pociągów na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia, odbiegi 5 min. Zamiast proponowanych 3 min. przejścia składów wymuszone posiadaną ilością taboru itp.) jak i kondycja ekonomiczna firmy (brak środków na zakup nowego taboru, przeglądy okresowe, remonty bieżące związane z dewastacją starego jak również na poprawę stanu technicznego linii średnicowe – obowiązująca obecnie szybkość pociągów wynosi 80 km/h).
- Pierwszeństwo przejazdu na linii pociągów o wyższej kategorii np.: ekspresowych, pospiesznych przed pociągami osobowymi jak również całego ruchu kwalifikowanego i międzyregionalnego przed regionalnym.

Skrócona analiza i porównanie pociągów opisanych w artykule:

W rozkładzie jazdy 2001/2002

Nr pociągu i termin kursowania	Stacja początkowa	Godz. odj z Otwocka	Przerwa pomiędzy następnymi odjazdami (w min)	Stacja docelowa	Uwagi dodatkowe
508 (D)	Otwock	6 53	13	W-wa Zach.	
2126	Dęblin	7 06	12	W-wa Zach.	
532 (D)	Otwock	7 18	18	W-wa Zach.	Dodatkowo założony uzupełniający 30 min. lukę w odjazdach z Otwocka
80122	Łuków	7 36	12	W-wa Zach.	
510 (D)	Otwock	7 48	15	W-wa Zach.	
932	Pilawa	8 03		W-wa Zach.	

W rozkładzie jazdy 2002/2003

Nr pociągu i termin kursowania	Stacja początkowa	Godz. odj z Otwocka	Przerwa pomiędzy następnymi odjazdami (w min)	Stacja docelowa	Uwagi dodatkowe
9550	Pilawa	6 46	25	W-wa Zach.	Odjazd z Pilawy po poc. nr 21128 oraz krzyżowanie z poc. 551.
9510 (D)	Otwock	7 11	5	Łowicz Gł.	Celowe przybliżenie odjazdów 7 11 i 7 16. Poc. nr 2126 nie zabierał wszystkich podróźnych z Otwocka
2126	Dęblin	7 16	25	Grodzisk Maz.	Krzyżowanie w Celestynowie z poc. nr 12103
9512 (D)	Otwock	7 41	20	Skiermiewice	
9552	Pilawa	8 01		Łowicz Gł.	

Jak wynika z analizy, obecnie wszystkie pociągi powiązane są w relacje przejściowe na średnicy podmiejskiej co daje lepiej ruchowo i ekonomiczniej wykorzystać jednostki EZT.

W przypadku przesunięcia godziny odjazdu z Otwocka któregokolwiek pociągu konsekwencją była by:

- Całkowita zmian rozkładów jazdy pociągów (powiązanych na średnicy z pociągami z linii otwockiej w długie relacje począwszy od Warszawy Wschodniej) w kierunku zachodnim.
- Przeznaczenie dodatkowych składów EZT dla nowopowstałych relacji w miejsce obecnie powiązanej.
- Przekonstruowanie w całości dużej części rozkładu jazdy na linii otwockiej (tak do jak i z Warszawy) ze względu na jednotorowy szlak od p.o. Zabieżki do p.o. Celestynów odcinka Pilawa – Warszawa.

Chcemy poinformować, że w zamawianiu tras dla pociągów na interesującej Pana linii, brane były także bardzo poważnie pod uwagę badania marketingowe potoku podróźnych prowadzone przez pracowników zakładu. Całość oferty była konsultowana i opiniowana przez pracowników Departamentu Transportu Urzędu Marszałka województwa mazowieckiego.

Do dnia dzisiejszego nie notujemy skarg na pociągi dowożące do Warszawy w godzinach porannych z tego kierunku.

Na zakończenie całości chcieli byśmy na przyszłość prosić o poważniejsze i bardziej profesjonalne traktowanie interesujących Pana tematów z dziedziny komunikacji szynowej w obrębie aglomeracji warszawskiej.

Tak krzywdzące wypowiedzi stawiają nas, naszą pracę i inne osoby uczestniczące w przygotowaniach nowej oferty przewozowej w bardzo niekorzystnym świetle.”

Naczelnik Działu Marketingu  
Bożena Podniesińska

Do tekstu nie wnoszone zmian redakcyjnych.

Odpowiedź redakcji na następnej stronie → → → → →

Odpowiedź na polemikę

# O kolei trzeba dyskutować

Artykuł p.t. „Jeszcze gorzej” z poprzedniego numeru wywołał dyskusję. Poniżej odpowiedź autora artykułu na list od naczelnik Bożeny Podniewskiej.

Uważam, że o sytuacji kolei w stołecznej aglomeracji należy dyskutować. Poprzez wymianę opinii można znaleźć nowe rozwiązania, zlokalizować problemy, zauważyć coś, czego wcześniej nie dostrzegano. Wychodząc z takiego założenia, postanowiłem napisać i opublikować artykuł p.t. „Jeszcze gorzej”. Ponieważ jestem zwolennikiem rozmów na temat kolei, bardzo ucieszył mnie fakt zajęcia stanowiska w sprawie przez panią naczelnik Bożenę Podniewską. Niestety, nie ze wszystkimi opiniami mogę się jednoznacznie zgodzić.

Na początku listu naczelnik Podniewska krytykuje to, że sytuację rozkładową na linii otwockiej rozpatrywałem tylko dla Otwocka. Chciałbym zaznaczyć, że moim celem było zwrócenie uwagi na sytuację panującą na całym odcinku Otwock – Warszawa. Uznałem jednak, że gdybym porównywał godziny odjazdów ze wszystkich stacji i przystanków osobowych na tej trasie, to wprowadziłbym niepotrzebny zamęt. Według mnie w zupełności wystarczyło podanie godzin odjazdów z Otwocka. Sytuacja w Otwocku, Świdrze, czy Radości jest bardzo podobna – wszędzie mają miejsce krytykowane przeze mnie 25-minutowe przerwy między kolejnymi pociągami. Dlatego nie widziałem uzasadnienia dla opisywania sytuacji rozkładowej dla każdego punktu taryfowego między Otwockiem, a Warszawą oddzielnie. Warto wspomnieć też o tym, że komentowanie sytuacji rozkładowej dotyczącej stacji i przystanków między Dęblinem, a Otwockiem w ogóle nie było moim celem. Odcinek ten nie leży w granicach Warszawy oraz jej ścisłej aglomeracji, nie pełni on roli w przewozach wewnątrzmiastowych i dlatego nie uważam, że niedopuszczalne są tam dłuższe trwające przerwy między pociągami.

W liście zamieszczone zostały tabele porównawcze rozkładów jazdy 2001/2002 oraz 2002/2003. Z pierwszej tabeli wynika, że pociągi kursowały co kilkanaście minut (co 12, 13, 15 lub 18 minut), z drugiej, która przedstawia obecną sytuację, wynika, że odstępy między pociągami trwają 20 lub 25 minut, a wyjątkiem jest jedna, pięciominutowa przerwa między pociągami. Tabele potwierdzają fakt, że stan obecny jest gorszy od stanu z poprzedniego rozkładu jazdy.

Naczelnik Podniewska tłumaczy krytykowany przeze mnie układ pociągów kilkoma czynnikami np. koniecznością przepuszczania przez pociągi regionalne pociągów wyższej kategorii, złą sytuacją w spółce PKP Przewozy Regionalne, odcinkiem jednotorowym Pilawa – Otwock, koniecznością dostosowywania rozkładu na linii otwockiej do rozkładu na linii średnicowej itp. Mam jedno pytanie. Czy w czasie obowiązywania poprzedniego rozkładu jazdy (pociągi jeździły wtedy co kilkanaście minut, a nie co 25, 5, 25, 20 minut jak obecnie) wszystkie wymienione utrudnienia w ogóle nie miały miejsca?

Bardzo dziękuję za przysłanie polemiki. Jeszcze raz chciałbym zaznaczyć, że jestem zwolennikiem podejmowania dyskusji na temat kolei. Jednak moim celem nie jest wypowiadanie krzywdzących opinii o kolejarzach i ich pracy. Jeżeli ktokolwiek tak odczytał moje słowa w artykule to przepraszam.

Karol Trammer

Konferencja IRiPK i SITK

# 16 zamiast jednej

10 marca odbyła się konferencja prasowa dotycząca kolejowych przewozów regionalnych w Polsce.

Na konferencji zorganizowanej przez Instytut Rozwoju i Promocji Kolei oraz Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji swoje opinie zaprezentowali inż. Ryszard Drobik z SITK (emerytowany zastępca dyrektora PKP ds. ruchu kolejowego) oraz Stanisław Biega, Adam Fularz i Jakub Majewski z IRiPK. Adam Fularz przedstawił porównanie polskich kolei na tle innych kolei w Europie. Niestety, porównanie to wypada blado. Polski pasażer odbywa średnio 6,86 podróży koleją rocznie. Na Słowacji – 11,75, w Czechach – 18,46, a na Węgrzech – 19,36 podróży. Z danych przytoczonych przez Fularza wynika, że w Niemczech codziennie uruchamianych jest 30552 pociągów pasażerskich. W Czechach liczba ta wynosi 7238, a w Polsce około 3650. Stanisław Biega opowiedział o problemach, z którymi styka się jako Koordynator Komunikacji Autobusowej i Kolejowej w województwie opolskim. Jednym z problemów jest centralizacja w spółce PKP Przewozy Regionalne – według Biega większość decyzji zapada w Warszawie, w centrali spółki, a poszczególne zakłady nie mają wiele do powiedzenia. Jakub Majewski na przykładzie prywatnych kolei wąskotorowych działających w Śmiglu i Krośniewicach opowiedział o zaletach działania małych przedsiębiorstw kolejowych. Pracownicy takich jednostek bardziej utożsamiają się z zakładem pracy, bardziej zależy im na jakości wykonywanych usług. Według ekspertów z IRiPK złą sytuację kolejowych przewozów regionalnych mogłoby poprawić m.in. przekształcenie spółki PKP Przewozy Regionalne w szesnastą małych spółek z jednoosobowymi zarządami, obejmujących obszarem swojego działania po jednym województwie. Jak zapewnił Biega taka sytuacja znacznie ułatwiłaby podejmowanie decyzji oraz współpracę z samorządami.

Karol Trammer

## Z Biegiem Szyn

Biuletyn poświęcony kolei w aglomeracji warszawskiej

Redaktor naczelny i wydawca: Karol Trammer

- ➔ Karol Trammer  
Ul. Raszewska 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 przesyłać biuletyn oraz o napisanie, od którego numeru mamy rozpocząć prenumeratę.