

Andrzej Massel

Pociągi nocne w Europie i Polsce

Pociągi nocne stanowią ważny segment rynku przewozów pasażerskich na duże i średnie odległości. Już w początkowym okresie rozwoju kolei dała się zauważyć tendencja do wyodrębnienia pewnej grupy pociągów charakteryzującej się wyższym poziomem obsługi. Dotyczyło to także pociągów kursujących w porze nocnej. Pod koniec XIX w. na kolejach europejskich pojawiły się wagony sypialne. Zazwyczaj włączane były one do pociągów pospiesznych, prowadzących w swoim składzie także wagony z miejscami do siedzenia klasy pierwszej, drugiej i trzeciej, a niekiedy dodatkowo wagony restauracyjne.

Jednak bardzo szybko wykształciła się grupa pociągów o najwyższym komforcie zestawionych wyłącznie z wagonów sypialnych, wagonu restauracyjnego oraz wagonu bagażowego. Dla pociągów takich pojawiło się określenie „pociągi luksusowe”. Niektóre z nich, jak *Orient Express*, czy *Le Train Bleu*, znalazły trwałe miejsce w historii kolejnictwa. Na pamiątkę tego pociągu dzisiaj tak nazywa się bardzo elegancka restauracja na paryskim dworcu Gare de Lyon.

Na ziemiach polskich pociągiem luksusowym był *Nord Express*, który kursował już przed I wojną światową oraz w latach międzywojennych i łączył Moskwę i Warszawę z Paryżem. Pociągi luksusowe były obsługiwane przez Międzynarodowe Towarzystwo Wagonów Sypialnych (CIWL). Z czasem pojawił się poważny konkurent w postaci powstałego w 1916 r. niemieckiego przedsiębiorstwa Mitropa. W czasie I wojny światowej pojawił się słynny *Balkanzug* z Berlina do Stambułu, który zastąpił *Orient Express*. *Balkanzug* kursował jednak bardzo krótko, bo tylko do października 1918 r.

W latach trzydziestych kursowały w Niemczech nocne pociągi pospieszne zestawione wyłącznie z wagonów sypialnych Mitropy. W 1939 r. obsługiwały one relacje Berlin – Monachium, Berlin – Kolonia oraz Berlin – Wiedeń (przez Wrocław – Opole). Pociągi te charakteryzowały się maksymalnie ograniczoną liczbą postojów w porze nocnej.

W Polsce, oprócz *Nord Expressu*, nie uruchamiano pociągów zestawionych tylko z wagonów sypialnych. Wyjątkiem były tu pociągi do b. ZSRR (w tym także pociągi tranzytowe z NRD). Bez wątplenia największym prestiżem cieszył się pociąg *Polonez* obsługujący od 1973 r. trasę Warszawa – Moskwa. W 1974 r. uzyskał on rangę Interexpressu.

Wyłącznie z wagonów sypialnych był przez wiele lat zestawiony *Ost-West Express* z Moskwy i Warszawy do Paryża (z wagonami do Ostendy). W ruchu krajowym pierwszym pociągiem prowadzącym tylko wagony sypialne i z miejscami do leżenia był *Tetmajer*, łączący od września 1993 r. Gdynię z Zakopanem. Z czasem wykształciła się w Polsce niewielka grupa kilku pociągów nocnych, co do których zaczęto używać określenia „pociągi hotelowe”. Oprócz wspomnianego już *Tetmajera*, do grupy tej należały jeszcze pociągi na trasach Warszawa – Szczecin – Świnoujście oraz Kraków – Szczecin – Świnoujście, a w sezonie letnim także Kraków – Kołobrzeg. Trzeba jednak stwierdzić, że standard

oferowany w wymienionych pociągach nie uzasadniał użycia nazwy pociągu hotelowego. W istocie były to pociągi nocne o ograniczonej liczbie zatrzymań i nie prowadzące wagonów z miejscami do siedzenia. Użyte do ich zestawienia wagony sypialne i z miejscami do leżenia nie odróżniały się od wagonów eksploatowanych w pozostałych pociągach nocnych.

Pewnym novum, dotyczącym jednak tylko komunikacji międzynarodowej, był pociąg EuroNight *Jan Kiepura* relacji Warszawa – Kolonia. Kursował on od wejścia w życie rozkładu jazdy 1998/1999 zastępując kursujący wcześniej na tej trasie pociąg pospieszny. Pociąg zestawiono z wagonów sypialnych kolei niemieckich oraz wagonów z miejscami do leżenia PKP. Pomimo, że niemieckie wagony sypialne były stosunkowo stare, to i tak ich standard korzystanie odróżniał się od zapewnianego w dotychczas eksploatowanych wagonach. Obsługę wagonów DB zapewniali konduktorzy WARS. Po dwóch latach kursowania pociąg stracił jednak kategorię EuroNight i obecnie kursuje jako zwykły pociąg pospieszny. Nadal jednak nie prowadzi wagonów z miejscami siedzącymi.

Cechą współczesnego tzw. kwalifikowanego pociągu nocnego jest brak postojów handlowych w porze nocnej, najczęściej między 23.00–24.00 a 5.00–6.00. Jeżeli pociąg zatrzymuje się w tych godzinach ze względów technicznych (np. zmiana maszynisty, zmiana lokomotywy, wymiana grup wagonowych), postoje takie nie są wykazywane w publicznych rozkładach jazdy i nie jest możliwe wsiadanie ani wysiadanie pasażerów. Celem jest zapewnienie podróżnym bezpieczeństwa oraz ciszy. Uwzględniając tę specyfikę kwalifikowanego pociągu nocnego można wyróżnić trzy odcinki podróży:

- 1) odcinek wsiadania,
- 2) odcinek nocny,
- 3) odcinek wysiadania.

Odcinki wsiadania i wysiadania można zaliczyć do strefy dziennej. Zasadniczo nie przewiduje się możliwości podróży między stacjami leżącymi w strefie dziennej (na odcinkach wsiadania oraz wysiadania).

DB NachtZug

Od wielu lat koleje niemieckie zmieniają stopniowo kształt swojej oferty przewozowej w zakresie przewozów pociągami nocnymi. W latach dziewięćdziesiątych XX w. podjęto próbę uatrakcyjnienia przewozów nocnych. Pierwszym przykładem były pociągi InterCityNight (ICN), które od 1994 r. zaczęły kursować w relacjach Monachium – Berlin oraz Bonn – Berlin. Pociągi te obsługiwano zakupionymi w Hiszpanii składami wagonów Talgo o niekonwencjonalnej konstrukcji, wyposażonych w pasywny system przechyłu nadwozia.

W 1999 r. pojawiła się nowa kategoria pociągów: DB NachtZug. Pociągi te są obsługiwane przez należącą do DB AG spółkę DB AutoZug GmbH. Stopniowo wyparty one tradycyjne nocne pociągi pospieszne, najpierw na trasach krajowych, ale z czasem także na większości tras międzynarodowych. Najnowsze relacje, obsługiwane od 15 grudnia 2002 r., to Dortmund – Mediolan, Monachium – Mediolan, Monachium – Wenecja, Monachium –

Nowsze wagony są piętrowe i mają przedziały o zróżnicowanym standardzie wyposażenia. Najlepiej wyposażone przedziały mają własną kabinę prysznicową oraz toaletę. W 2003 r. zaczynają wchodzić do eksploatacji wagony najnowszej generacji, reklamowane jako „nowy wymiar kultury podróżowania, estetyki i komfortu”. Cechy charakterystyczne tych wagonów to zamykanie przedziałów kluczem magnetycznym, system przywoławczy, specjalne miejsce do ustawienia bagażu, przestronne wnętrza. Po raz pierwszy woda z kranów w przedziałach będzie się nadawała do picia. Poprawę komfortu jazdy osiągnięto dzięki zastosowaniu zawieszania pneumatycznego. Pierwsza trasa, na której kursują nowe wagony, to Dortmund – Mediolan. Do końca 2003 r. wagony takie mają obsługiwać 15 linii DB NachtZug.

Wagony z miejscami do siedzenia to tradycyjny tabor, dostosowany do kursowania w pociągach nocnych. Są to zasadniczo wagony z przedziałami 6-osobowymi. Wyjątkiem są wagony Talgo, w których nie ma przedziałów, a pasażerowie mają miejsca siedzące w odchylanych fotelach.

W pojedynczych przypadkach, na odcinkach leżących w strefie dziennej, do pociągów DB NachtZug dołączane są dodatkowe wagony z miejscami do siedzenia, np. Monachium – Stuttgart, czy Monachium – Norymberga. Wagony te zapewniają ostatnie w ciągu dnia połączenia w wymienionych relacjach. Podobne połączenia funkcjonują we wczesnych godzinach porannych.

Sieć DB NachtZug łączy ze sobą ważniejsze miasta w Niemczech, a także zapewnia połączenia międzynarodowe do Austrii, Belgii, Czech, Danii, Francji, Włoch. Istotną cechą pociągów DB NachtZug jest to, że w większości przypadków relacje pociągów nie pokrywają się z relacjami wagonowymi. W konsekwencji skład pociągu ulega w czasie podróży przeformowaniu. Typowa taka zmiana składu pociągu, to wymiana grup wagonowych. Na przykład z pociągu NZ 243 Paryż – Berlin odzlepiane są na stacji Dortmund wagony z Paryża do Hamburga (jako NZ 237), nato-

miast dołączone zostają wagony relacji Stuttgart – Berlin. Oprócz tego grupa wagonów ze Stuttgartu jest przełączana do pociągu do Hamburga.

Ciekawe są przypadki łączenia na niektórych odcinkach grup wagonów DB Nachtzug z grupami wagonów CityNightLine (CNL). Na przykład pociąg NZ 1910 Monachium – Dortmund wymienia w Koblencji grupy wagonowe z pociągiem CNL 306 Zurych – Amsterdam. Również NZ 1904 Monachium – Drezno jest łączony na odcinku Halle – Drezno z grupą CNL z Zurychu.

W celu jednoznacznej identyfikacji każdej grupy wagonowej, np. w systemie rezerwacji, poszczególne grupy otrzymują własny numer pociągu. Taka praktyka numeracji stosowana jest zresztą przez linie lotnicze, które często oznaczają jeden lot kilkoma numerami (tego samego przewoźnika lub różnych przewoźników).

W jednolitych relacjach kursują tylko pociągi obsługiwane składami wagonów Talgo. Prędkość maksymalna większości pociągów DB NachtZug wynosi 160 km/h, a pociągów Talgo – 140 km/h. Dla pociągu NZ 237 Stuttgart – Hamburg podawana jest prędkość maksymalna 200 km/h, aczkolwiek założone w rozkładzie czasy jazdy nie wskazują na to, by musiała być ona wykorzystywana. Zdecydowana większość wagonów, nawet tych starszej generacji, ma maksymalną prędkość konstrukcyjną 200 km/h. Do prowadzenia pociągów DB NachtZug wykorzystywane są lokomotywy serii 101, 112 oraz 120, czyli te same, co w przypadku pociągów dalekobieżnych kursujących w porze dziennej.

CityNightLine

Przedsiębiorstwo to działa od 1995 r. i ma siedzibę w Zurychu. Obecnie firma należy w 100% do DB Reise & Touristik AG (która z kolei jest spółką-córką DB AG). CityNightLine obsługuje pociągi nocne przede wszystkim na trasach łączących Niemcy ze Szwajcarią (Zurych – Hamburg, Zurych – Berlin, Zurych – Dortmund). Od 15 grudnia 2002 r. w sieci CNL znalazły się połączenia z Holandią: Zurych – Amsterdam oraz Monachium – Amsterdam. Warto podkreślić, że spółka CNL notuje systematyczny wzrost liczby przewożonych pasażerów, która w 2001 r. osiągnęła 493 tys. Największym powodzeniem cieszy się połączenie z Zurychu do Berlina (z wagonami do Drezna). Jednym z czynników uznawanych za przyczynę tak dobrego wyniku jest bardzo wysoka jakość świadczonych usług.

Początkowo w pociągach CNL oferowano podróżnym tylko dwa standardy: miejsca sypialne oraz miejsca do siedzenia w fotelach lotniczych



Sieć pociągów nocnych CNL 2002/2003



Źr. CNL Pociąg CNL na dworcu w Zurychu

Fot. A. Senn

CityNightLine posiada piętrowe wagony sypialne z przedziałami o zróżnicowanym komforcie podróży. Jedną z możliwych opcji to przedziały z własną toaletą i prysznicem. W odróżnieniu do wagonów sypialnych wagony z miejscami siedzącymi to tabor zmodernizowany. Są to wagony bezprzedziałowe z odchylanymi fotelami wyposażonymi w indywidualne oświetlenie. Tabor CNL odznacza się niebanalną kolorystyką – wagony są granatowe i mają charakterystyczny emblemat z żółtym księżycem.

Od zimy 1999/2000 oferta CNL została rozszerzona o wagony z miejscami do leżenia z przedziałami 4-osobowymi i 6-osobowymi. Z kolei od lipca 2001 r. w wybranych pociągach stworzono pasażerom możliwość przewozu rowerów. Od grudnia 2002 r. oferta ta dotyczy już wszystkich pociągów CNL.

Ważnym elementem oferty, skierowanej do osób często podróżujących pociągami nocnymi, jest specjalny program lojalnościowy. Za każde 10 przejazdów pasażer otrzymuje jeden przejazd bezpłatny.

Pociągi nocne kolei francuskich (SNCF)

Mimo rozwoju sieci linii dużych prędkości, obsługiwanych pociągami TGV, we Francji nadal istnieje rynek na przewozy realizowane w porze nocnej. W większości pociągów nocnych oferowane są miejsca sypialne (przedziały 1–3 osobowe), miejsca do leżenia (przedziały 4-osobowe lub 6-osobowe) i miejsca siedzące w wagonach bezprzedziałowych (odchylane fotele).

Podobnie jak w pociągach DB NachtZug, w wagonach z miejscami do leżenia wydzielono przedziały przeznaczone dla samotnie podróżujących kobiet. Jednak w odróżnieniu od pociągów niemieckich, w wagonach sypialnych śniadanie nie jest wliczone w cenę biletu.

Zdecydowana większość pociągów nocnych we Francji nie ma postojów handlowych w porze nocnej. Jednak są od tej zasa-

dy pewne wyjątki. W ostatnim okresie koleje francuskie starają się podnieść standard podróży w kuszetkach. Nowo wprowadzone elementy to:

- obecność obsługi na peronie i opieka nad podróżnym przy wsiadaniu;
- poprawa bezpieczeństwa dzięki temu, że konduktor wagonu ma obowiązek być do dyspozycji podróżnych przez całą noc;
- wyposażenie wszystkich wagonów w klimatyzację, zapewnienie wygodniejszych kocy, bezpłatna woda mineralna oraz zestawy toaletowe;
- automat do sprzedaży napojów oraz przekąsek.

W nowym standardzie dopłata za miejsce do leżenia wynosi 16 euro.

Specyficzny i dość kontrowersyjny rodzaj oferty nocnej stanowią pociągi TGV. Składy te oferują tylko miejsca do siedzenia, stąd ich przydatność do nocnych podróży wydaje się dyskusyjna. Liczba takich pociągów kursujących nocą jest jednak dość ograniczona. Kursują one zazwyczaj w noc z piątku na sobotę oraz z niedzieli na poniedziałek. Ich czas jazdy jest celowo wydłużony, by przyjazd do stacji docelowej nie nastąpił w porze nocnej. Na przykład nocny TGV z Paryża do Tarbes pokonuje tę trasę w 8 godz. 16 min, podczas gdy pociąg dzienny 2,5 godz. krócej. Interesująca jest oferta taryfowa dotycząca tych pociągów. Opłata za przejazd jest zryczałtowana i niezależnie od trasy wynosi 35 euro w klasie drugiej oraz 44 euro w klasie pierwszej.

Pociągi nocne kolei hiszpańskich (RENFE)

W Hiszpanii kursują dwie grupy pociągów nocnych charakteryzujące się zróżnicowanym standardem. Pierwsza z tych grup to *Estrella* (gwiazda). Są to tradycyjne pociągi pospieszne prowadzące wagony sypialne, wagony z miejscami do leżenia oraz wagony z miejscami do siedzenia. Tabor użyty do ich zestawienia pochodzi zasadniczo z lat osiemdziesiątych. Z uwagi na panujący w Hiszpanii klimat wszystkie wagony są klimatyzowane.

Wyższy standard podróży zapewniają pociągi hotelowe. Są to składy wagonów Talgo. Kursują one między innymi w relacjach Madryt – Barcelona, Kadyks – Barcelona, Madryt – Vigo. Część z tych pociągów kursuje po normalnotorowej linii dużych prędkości Madryt – Sewilla oraz po sieci szerokotorowej (1668 mm), na co pozwala konstrukcja zestawów kołowych Talgo. Cechą pociągów hotelowych RENFE są postoje handlowe także w godzinach nocnych. Nie dotyczy to jednak wszystkich takich pociągów, gdyż pociąg z Sewilli do Kadyksu nie ma postojów na odcinku Tarragona – Kordowa. W pociągach hotelowych pasażer otrzymuje bezpłatnie prasę. Przejazd pociągiem hotelowym jest nieco droższy od przejazdu (w tej samej klasie) pociągiem *Estrella*. Na przykład w relacji Barcelona – Madryt przejazd w 2-osobowym przedziale sypialnym pierwszej klasy kosztuje odpowiednio 79 oraz 55,50 euro.

Pociągi hotelowe kursują także w komunikacji międzynarodowej na trasie Madryt – Paryż, Barcelona – Paryż oraz (trzy razy w tygodniu) Barcelona – Zurych. Również w tych przypadkach część trasy jest pokonywana po torze szerokim, a część po to-



Sieć pociągów nocnych SNCF (2002 r.)

Źr. SNCF

rze normalnym. Pociągi te odznaczają się szczególnie wysokim standardem. Oferowane są w nich trzy klasy przedziału sypialnego:

- 1) klasa pierwsza: jedno lub dwa łóżka w przedziale, garderoba, umywalka, łazienka z własnym prysznicem i toaletą; przedziały są zamykane na zamek otwierany kartą magnetyczną;
- 2) klasa biznes: dwa łóżka w przedziale, garderoba, umywalka;
- 3) klasa turystyczna: cztery łóżka, mała garderoba, umywalka.

Dla pasażerów klasy pierwszej i biznes w cenę wliczone są gazety, czasopisma, woda mineralna, zestaw toaletowy. Rano podawane jest do przedziału (lub w wagonie restauracyjnym) śniadanie. Dodatkowo, dla podróżnych klasy pierwszej przewidziana jest kolacja. Podróżni w klasie turystycznej otrzymują wodę mineralną i zestaw toaletowy.

Polska – Nocny Express

Z dniem 15 grudnia 2002 r. spółka PKP InterCity uruchomiła nową ofertę – *Nocny Express*. Są to pociągi nocne zestawione wyłącznie z wagonów sypialnych oraz z miejscami do leżenia. Za-

stosowano dotychczasowy tabor, bez żadnych specjalnych oznaczeń. Wzorem DB NachtZug wprowadzono w szerszym zakresie przełączanie wagonów między pociągami. Pociągi kursują bez postojów handlowych w porze nocnej.

Duże wątpliwości mogą wzbudzać szczegółowe rozwiązania zaproponowane na rozkład jazdy 2002/2003, szczególnie układ relacji. Widoczna jest próba obsłużenia zbyt dużej liczby stacji, w tym także marketingowo mniej znaczących, ze szkodą dla pasażerów z dużych ośrodków miejskich. W szczególności dotyczy to relacji Gdynia – Szklarska Poręba oraz Kudowa Zdrój. Prowadzenie tego pociągu przez Łódź w celu obsłużenia Torunia, Aleksandrowa i Włocławka wiąże się ze znacznym wydłużeniem czasu jazdy. W stosunku do zwykłego pociągu pospiesznego *Nocny Express* pokonuje tę trasę o 4,5 godz. dłużej.

Kolejny problem stanowi bardzo niekorzystne wytrasowanie pociągów *Nocny Express* na wielu odcinkach. Przykłady zestawiono w tabelicy 1.

W rozkładzie jazdy 2002/2003 czasy jazdy pociągów kategorii *Nocny Express* na odcinkach leżących w strefie dziennej znacznie przekraczają nie tylko odpowiednie czasy dla pociągów kwalifikowanych (ekspresowych), lecz także dla pociągów pospiesznych. Przyczyną jest niekorzystne ich wytrasowanie, zwłaszcza na odcinkach jednotorowych. Częste są postoje techniczne tych pociągów w celu krzyżowania, ale także wyprzedzania. Szczególnie wyróżnia się tu pociąg 38703 Kraków – Kołobrzeg, który na odcinku Gdańsk – Kołobrzeg jest wyprzedzany przez trzy inne pociągi (w tym także pociąg osobowy). Czas przejazdu na tym odcinku jest w efekcie o 3 godz. dłuższy niż pociągu ekspresowego, przyjazd zaś do Kołobrzegu na godzinę 11.07 trudno uznać za atrakcyjny dla pasażerów. W skrajnych przypadkach czas przejazdu w porze dziennej przekracza 6 godz. Oznacza to, że odjazdy ze stacji początkowych następują bardzo wcześnie, a przyjazdy do stacji docelowych – stosunkowo późno (w skrajnym przypadku 11.30). Przedwczesny odjazd lub zbyt późny przyjazd niweczą korzyści z nocnej podróży.

W ofercie *Nocny Express* pozytywnie należy ocenić już sam fakt, że jest ona promowana. Promocja ta stanowi próbę przedstawienia tych pociągów jako nowej jakości podróży nocnej. Podejmowane przez spółkę PKP InterCity działania można ocenić jako próbę lepszego sprzedania produktu, który nie przystaje jednak do wymagań współczesnego pasażera.



Źr. PKP InterCity Sp. z o.o.

Tabela 1

Czas jazdy wybranych pociągów *Nocny Express* na odcinkach wsiadania i wysiadania

Numer poc.	Odcinek	Odległość [km]	Czas jazdy [h:min]			Wydłużenie [%]
			N Ex	IC/Ex	posp.	
37701	Kraków – Wrocław	268	4:27	3:42	4:11	20
73700	Wrocław – Kraków	268	4:16	3:33	4:05	20
53700	Gdynia – Włocławek	287	4:40	–	4:20	8
35701	Włocławek – Gdynia	287	4:40	–	4:19	8
35703	Warszawa Zach. – Gdynia	354	6:14	4:25	4:55	41
53702	Gdynia – Warszawa Centr.	350	5:36	4:19	4:51	30
38703	Gdańsk Gł. – Kołobrzeg	242	6:23	3:23	3:50	89
83702	Kołobrzeg – Gdańsk Gł.	242	4:47	3:15	3:54	47
18701	Stargard Szcz. – Świnoujście	156	3:30	2:56	3:13	19
81700	Świnoujście – Stargard Szcz.	156	3:01	2:41	2:58	12
53701	Kraków Gł. – Zakopane	147	3:57	3:05	2:46	43
35700	Zakopane – Kraków Gł.	147	3:32	3:06	2:45	28
33701	Stróże – Zagórz	115	3:33	–	2:54	22
33702	Zagórz – Stróże	115	3:22	–	3:13	5

Co dalej?

Przekształcenia przedsiębiorstwa PKP w holding spółek znalazły swoje odbicie w sytuacji w segmencie przewozów pasażerskich realizowanych w porze nocnej. Obecnie (rozkład jazdy 2002/2003) w komunikacji nocnej doszło do wyodrębnienia dwóch produktów:

- 1) tradycyjnego pociągu pospiesznego (w niektórych przypadkach na końcowych odcinkach jako osobowe) złożonego (z reguły tylko) z wagonów z miejscami siedzącymi i obsługiwanego przez spółkę PKP Przewozy Regionalne,
- 2) pociągu typu *Nocny Express* złożonego z wagonów sypialnych i z miejscami do leżenia, obsługiwanego przez spółkę PKP InterCity.

Niepokojący jest przy tym fakt, że pociągi obu przewoźników kursują w podobnych relacjach. Nie odznaczają się przy tym odpowiednim poziomem wyko-

rzystania miejsc, co w konsekwencji rzutuje na stopień pokrycia kosztów przychodami. Szczególnie widoczne jest to w przypadku wspomnianej relacji *Nocnego Expressu* z Gdyni do Szklarskiej Poręby przez Łódź. Rynek przewozów nocnych wydaje się zbyt płytki, by obie oferty mogły się utrzymać. Nie chodzi tu przy tym wcale o to, że pociągi takie stanowią dla siebie konkurencję, bowiem oferty te przeznaczone są dla nieco różniących się zasobnością grup pasażerów. Jednak liczebność obu tych grup w wielu przypadkach nie uzasadnia uruchamiania osobnych pociągów. Nawet na kolejach niemieckich nie występują przypadki równoległego prowadzenia pociągów nocnych. Wydaje się więc logiczne skonstruowanie nowego produktu, który byłby dostępny dla podróżnych o zróżnicowanych możliwościach finansowych, a przy tym zrywał ze złym obrazem pociągu nocnego (przede wszystkim z uwagi na zagrożenie kradzieżami i ogólny brak poczucia bezpieczeństwa osobistego).

Produkt taki pod względem organizacyjnym mógłby naśladować ideę pociągów *NachtZug* a równocześnie wykorzystywać pierwsze doświadczenia pociągów *Nocny Express*. Innowacja mogłaby polegać na:

- zwiększeniu liczby relacji pociągów nocnych (wcale nie musi to być tożsame ze zwiększeniem liczby pociągokilometrów);
- włączeniu w skład pociągów nocnych specjalnie zaadaptowanych wagonów z miejscami do siedzenia (tylko jedna klasa) objętych obligatoryjną rezerwacją;
- włączeniu w skład wagonów do przewozu rowerów (relacje do miejscowości turystycznych);
- likwidację postojów handlowych w godzinach 24.00–5.00;
- zapewnienie profesjonalnej ochrony w czasie jazdy przez funkcjonariuszy SOK lub przez firmy ochroniarskie.

Jeszcze raz należy podkreślić znaczenie włączenia do pociągów nocnych także wagonów z miejscami do siedzenia. Tylko wtedy oferta będzie dostępna dla szerszych kręgów podróżnych. Takie rozwiązanie jest stosowane w pociągach *DB NachtZug*, *City Night Line*, pociągach kolei francuskich.

Podstawową barierą jest oczywiście tabor, który w większości pochodzi z lat siedemdziesiątych i mimo pewnych modernizacji nie odpowiada aktualnym potrzebom. Znane są plany zakupu wagonów sypialnych nowej generacji oraz gruntownej modernizacji starszych, co pozwoliłoby zapewnić właściwy standard w pociągu *Jan Kiepura*. Jednak w przypadku pozostałych pociągów zapewnienie odpowiedniego taboru jest możliwe praktycznie tylko poprzez modernizację taboru obecnie eksploatowanego. Wskazane jest przy tym, by modernizacją objąć także wagony z miejscami siedzącymi, których grupa powinna być przeznaczona do kursowania tylko w pociągach nocnych.

Decyzja restrukturyzacji oferty pociągów nocnych w Polsce powinna zostać podjęta w grupie PKP S.A. jak najszybciej, bo upadek tego segmentu przewozów, z powodu niedostosowania oferty do współczesnych potrzeb pasażerów, jest nadto widoczny.



Czy polskie pociągi nocne dorównają wkrótce pociągom DB AG NachtZug? Okładka, liczącego 110 stron, informatora dla podróżnych

Literatura

- [1] *75 Jahre MITROPA*. Eisenbahn Journal. Zeszyt specjalny 2/1992.
 [2] Sölch W.: *Orient-Express*. Alba. Düsseldorf 1998.
 [3] Strony internetowe CNL, RENFE, SNCF.

Autor

dr inż. Andrzej Massel
 Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów CNTK