Krzysztof Lewandowski

Kolejowe przewozy poczty i przesyłek kurierskich – zmierzch, czy szansa? (3). Polska

Od chwili pojawienia się kolei na dzisiejszych ziemiach Polski, 22 maja 1842 r, była ona postrzegana jako sprawny przewoźnik przesyłek. W tym dniu pierwszy pociąg pasażerski przejechał trasę Wrocław – Oława (Breslau – Ohlau). 22 sierpnia 1842 r. [13] rozpoczęto wykonywanie przewozów poczty koleją na trasie Wrocław – Oława – Brzeg, a dalej do Gliwic w tzw. Postpersonenwagen. Od 1 czerwca 1843 r. poczta na tej trasie była przewożona tylko koleją.

W Królestwie Polskim (Kongresowym) po oddaniu w 1848 r. odcinka Kolei Warszawsko Wiedeńskiej uruchomiono przewozy pocztowe. W trakcie Powstania Styczniowego w Królestwie Polskim w 1863 r., Polski Rząd Narodowy w szerokim zakresie przesyłał korespondencję powstańczą koleją.

26 września 1908 r. grupa członków Organizacji Bojowej PPS, pod osobistym dowództwem Józefa Piłsudskiego napadła w Bezdanach na rosyjski pociąg pocztowy, z Wilna do Petersburga i zdobyła 200 tys. rubli na prowadzenie działalności politycznej.

Poczta Polska została powołana dekretem Rady Regencyjnej z 3 stycznia 1918 r. *O tymczasowej organizacji władz naczelnych w Królestwie Polskim*. 5 lutego 1919 r. dekret Naczelnika Państwa powołał do życia Ministerstwo Poczt i Telegrafów. Wraz z umacnianiem struktury państwa Poczta Polska rozwijała system transportowy dla zwiększającego się potoku przesyłek. Już na początku lat 20. XX w. trzonem tego systemu były połączenia kolejowe, uzupełnione połączeniami samochodowymi, konnymi, rowerowymi, pieszymi, a z czasem – lecz bardzo rzadko – lotniczymi.

Po II wojnie światowej pierwszy kurs kolejowo–pocztowy zrealizowano 16 sierpnia 1944 r. na trasie Lublin – Rozwadów, na terenie pod zarządem PKWN. System kolejowego transportu poczty ewoluował aż do początku XXI w.

W latach 50. XX w. zbudowano podstawową sieć kolejowych połączeń pocztowych. Wraz z rozwojem transportu drogowego przesyłki pocztowe zaczęto przewozić coraz szerzej transportem drogowym i lotniczym [19].

Historia poczty na Dolnym Śląsku sięga połowy XIX w., gdy Wrocław został połączony liniami kolejowymi z Górnym Śląskiem, a potem z zachodem Niemiec. Jak już wspomniano, 22 sierpnia 1842 r. wykonano pierwszy przewóz poczty na dzisiejszych ziemiach Polski na trasie Wrocław – Brzeg. Już w 1844 r., po oddaniu do eksploatacji linii kolejowej Wrocław – Legnica, uruchomiono pierwszą kolejową ekspedycję pocztową. 1 września 1846 r. Wrocław uzyskał kolejowe połączenie z Berlinem.

W 1863 r. Pruska Poczta Królewska (Reichspost) użytkowała na terenie Dolnego Śląska bogatą sieć kolejowych połączeń pocztowych, które przedstawiono na rysunku 1 [1].

Ciekawostką jest to, że w latach 1921–1928 we Wrocławiu do przewozu paczek pocztowych pomiędzy Kolejowym Urzędem Przewozu Poczty przy ul. Małachowskiego a Urzędem Poczty Paczkowej i Telegrafu przy ul. Janickiego był wykorzystywany tramwaj [2].

Po II wojnie światowej, w połowie sierpnia 1945 r., uruchomiono Urząd Przewozu Poczty Wrocław 2 przy ul. Małachowskiego, związany z Dworcem Głównym. Pierwszy po wojnie ambulans wyekspediowano do Jeleniej Góry, a zaledwie miesiąc później wysyłano w Polskę 12 ambulansów. Ich liczba szybko się zwiększała. Najwięcej ambulansów – bo aż 72 – wrocławska poczta wystawiała w 1956 r. Tak intensywne wykorzystanie transportu kolejowego trwało jeszcze 15 lat. Gdy Poczta Polska stawała się samodzielnym przedsiębiorstwem (1992), wrocławska „dwójka" dysponowała jeszcze 28 ambulansami, jednak pod koniec 2002 r. sprzedała ponad 10 ambulansów pocztowych. Od 1999 r. Poczta Polska na trasie Wrocław – Warszawa przewozi przesyłki transportem lotniczym.

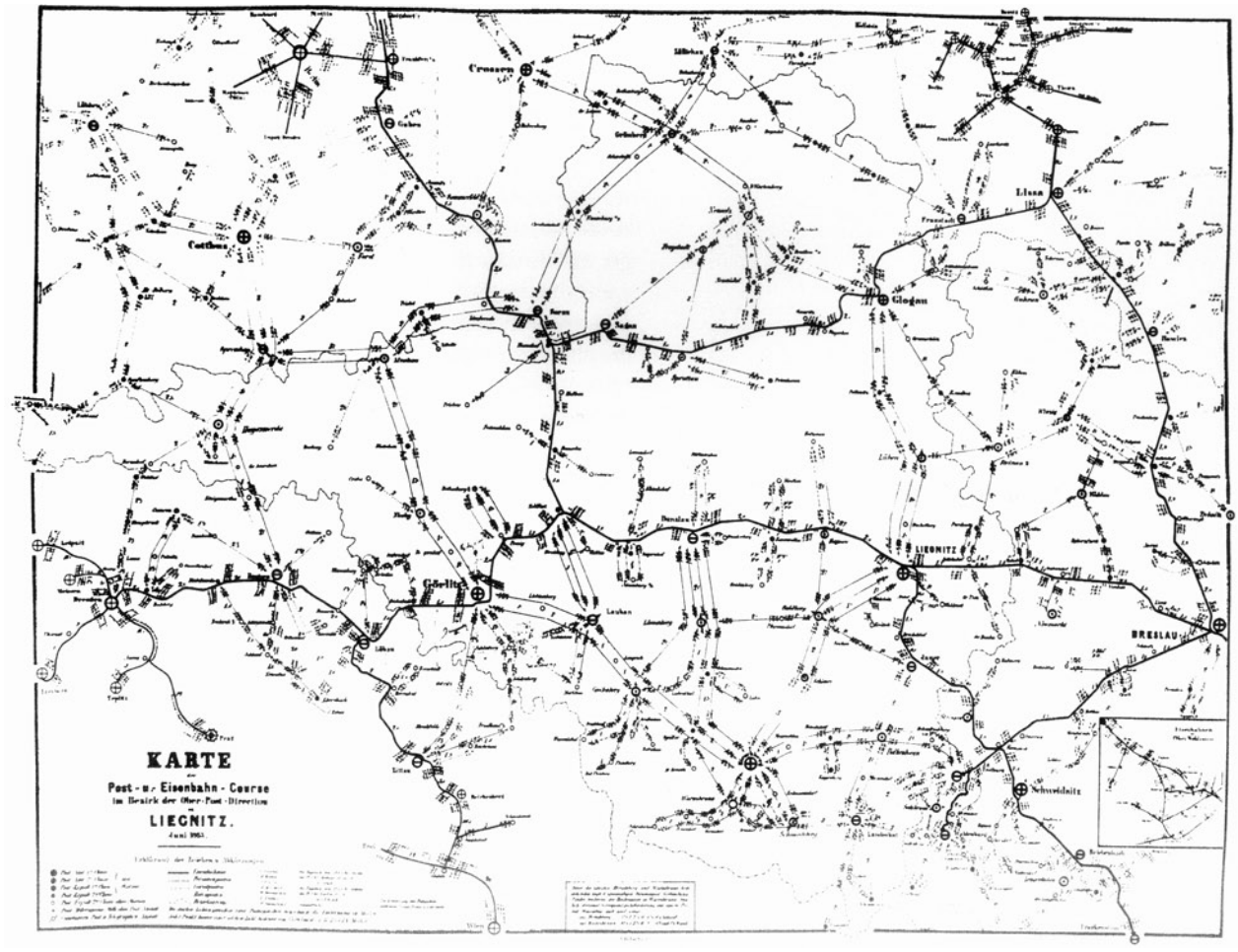
Na przełomie lat 2005/2006 kolej prowadziła ambulanse pocztowe na trasach: Szczecin – Wrocław – Kraków (ambulans nr 930), Wrocław – Opole – Kielce – Lublin (ambulans nr 101) oraz Katowice – Piotrków Tryb. – Gdańsk – Gdynia (ambulans nr 302) [21].

Oferta

Poczta Polska oferuje nadal tzw. przesyłkę dworcową [20]. Polega ona na nadaniu w wyznaczonej placówce pocztowej i przewiezieniu bezpośrednim kursem pocztowym do wyznaczonej placówki oddawczej, w której adresat zgłasza się po daną przesyłkę. Obowiązek zawiadomienia adresata o terminie i miejscu odbioru przesyłki dworcowej spoczywa na nadawcy. Adresat może zgłosić się po odbiór przesyłki bezpośrednio z kursu pocztowego (po wcześniejszym uzgodnieniu w placówce nadawczej) lub w placówce oddawczej w terminie 7 dni od dnia następnego po nadejściu przesyłki. W każdej placówce nadawczej znajduje się aktualny wykaz relacji, w których można nadać przesyłki dworcowe.

Maksymalna masa przesyłki dworcowej wynosi 20 kg.

W ramach świadczenia usługi PRZESYŁKA DWORCOWA funkcjonuje specjalna przesyłka LIST DWORCOWY, w specjalnie do tego celu przeznaczonej kopercie, którą można nabyć w placówce nadawczej, może zawierać dokumenty, próbki, towary. Masa listu dworcowego jest ograniczona do 1 kg. Istnieją ograniczenia co do wymiarów. Strona adresowa przesyłki nie może być mniejsza niż 90×140 mm, natomiast największy wymiar nie mo-



Rys. 1. Mapa połączeń pocztowych i kolejowych w okręgu administrowanym przez Naczelną Dyrekcję Poczty w Legnicy w 1863 r. [1]

że przekroczyć 1,50 m, a suma długości i największego obwodu nie może przekroczyć 3,00 m.

Określone są także wymiary przesyłek nadawanych w formie rulonu – suma długości i podwójnej średnicy nie może być mniejsza niż 170 mm i nie większa niż 1040 mm, przy czym żaden wymiar nie może być mniejszy niż 100 mm i większy niż 900 mm.

List dworcowy można nadać i odebrać bezpośrednio w ambulansie pocztowym. Ponadto każdy kolejowy ambulans pocztowy ma zamocowaną skrzynkę nadawczą, do której można wrzucić przesyłki listowe zwykłe.

W ofercie PKP, do 2003 r. włącznie, znajdowała się tzw. bagażowa przesyłka ekspresowa [22]. Maksymalna masa takiej przesyłki to 500 kg, nie więcej niż 40 kg w 1 sztuce, wartość przesyłki mogła być określona w osobnej deklaracji za zgodą PKP. Deklarowany termin dostawy to 24 godz., na każde rozpoczęte 300 km przewozu. Przesyłki nadawano w kasie ekspresowej. Była przewożona najbliższym pociągiem pasażerskim wyznaczonym do przewozu przesyłek ekspresowych. Kolej zawiadamiała odbiorcę o przybyciu przesyłki. Przesyłkę należało podjąć w ciągu 24 godz. od powiadomienia. Po tym czasie pobierano opłaty dodatkowe.

Termin przewozu przesyłki bagażowej określano według rozkładu jazdy pociągów, którymi przesyłka ma być przewieziona, a dla przesyłek wydawanych w punktach odprawy – z doliczeniem czasu niezbędnego na przygotowanie przesyłki do wydania, nie więcej niż 1 godz.

Należy zwrócić uwagę na obecną ofertę ekspresowych przesyłek kurierskich, jakie oferuje PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne. Jest to oferta tzw. przesyłki konduktorskiej: dziś nadanie – dziś odbiór [23]. Aby nadać przesyłkę, wystarczy:

- przygotować paczkę do 10 kg i wymiarach do 20×40×50 cm, a jeżeli jest to rulon – 150×20 cm, wartości do 500 zł;
- paczkę oznaczyć imieniem i nazwiskiem lub nazwą firmy oraz adresem (telefonem) – odpowiednio nadawcy i odbiorcy oraz nazwą stacji nadania i odbioru, a ponadto wpisać określenie zawartości przesyłki;
- przesyłkę można nadać bezpośrednio u kierownika pociągu lub w punkcie przyjęcia przesyłek konduktorskich (na dużych dworcach kolejowych, za dodatkową opłatą 10 zł); można również zlecić odebranie przesyłki z pociągu przez pracownika punktu stacjonarnego przesyłek konduktorskich za dodatkową opłatą 10 zł; opłata za przewóz przesyłki konduktorskiej wynosi 25 zł.

Środki transportu

Obecnie Poczta Polska wykorzystuje wagon pocztowy typ 304Ca z oznaczeniem Pdn, który jest przystosowany do pełnienia funkcji rozdzielni przesyłek pocztowych i środka ich transportu w pociągach dalekobieżnych i międzynarodowych (fot 1). Konstrukcja i wymiary gabarytowe wagonu odpowiadają przepisom karty UIC-567 dla wagonów osobowych, ujednoliconych typu Y. Wagon ma instalację elektryczną 24 V DC i 220 V 50 Hz. Jest wyposażony w instalację grzewczą elektryczną, parową i nawiewną. Wnę-

Fot. 1. Wagon pocztowy typu Pdn [27]

Fot. 3. Wnętrze wagonu pocztowego z ładunkiem, widok na lewo od drzwi skrajnych do magazynu w stronę sortowni [26]

Fot. 2. Wnętrze wagonu pocztowego typu Pdn, widok na prawo od środkowych drzwi do magazynu [25]

Fot. 4. Wnętrze kancelarii – sortowni listów w ambulansie pocztowym Pdn; za przegrodą jest przedział wypoczynkowy dla załogi – 4 wygodne rozkładane fotele, dalej znajduje się toaleta [11]

trze jest podzielone na magazyn (fot. 2 i 3), kancelarię (fot. 4), przedział WC, garderobę i przedsionek.

Wagon typu Pdn, produkcji PAFAWAG, czteroosiowy, oparty jest na wózkach, długość wagonu ze zderzakami wynosi 24 500 mm, długość pudła 24 200 mm, szerokość 2884 mm, ładowność 20 t, prędkość maksymalna 160 km/h. Drzwi do magazynu w liczbie 4 szt. są rozsuwane, dwuskrzydłowe o prześwicie 1200×1840 mm [18].

Załadunek ambulansów pocztowych Pdn odbywa się ręcznie, bez urządzeń przeładunkowych. Wynika to ze znacznej różnicy wysokości podłogi wagonu i peronu stacyjnego. Ładunek jest zazwyczaj drobny, nie posortowany na paletach transportowych ani też w wózkach transportowych. Ładunek do i z ambulansów pocztowych Pdn jest przewożony wózkami transportowymi platformowymi i przyczepami platformowymi (fot. 5).

Środkiem transportu wewnętrznego w urzędach przewozu poczty są wózki pocztowe (fot. 6).

Podstawowym środkiem transportu bagażu przez kolej były wagony do przewozu paczek, częstokroć na mniej uczęszczanych liniach paczki przewożone w wydzielonej części wagonu pasażerskiego. Na głównych liniach prowadzono przewóz paczek i bagaży w specjalnych pociągach pocztowo-bagażowych, a także wagonach bagażowych dołączonych do składów pasażerskich. W skład specjalnych pociągów pocztowo-bagażowych SDŁE

Fot. 5. Rozładunek ambulansu pocztowego nr 302 rel. Katowice – Gdynia Główna Os. [30]

Fot. 6. Wózki kontenerowe używane przez Pocztę Polska, przy bocznicy towarowej dla tramwajów pocztowych przy ul Małachowskiego we Wrocławiu *Fot. T. Chrąchol*

Fot. 7. Stargard Szczeciński – pociąg pocztowo-bagażowy Warszawa Wsch. – Szczecin Gł. [16]

Fot. 8. Wagon bagażowy typu D [14]

Fot. 9. Wagon 2 klasy z przedziałem bagażowym typu BD [15]

wchodziły np. 1 wagon pocztowy, 3 wagony bagażowe i 2 wagony towarowe kryte typu G (fot. 7). Przykłady podstawowych typów wagonów bagażowych PKP przedstawiiono na fotografiach 8 i 9.

Przesyłki konduktorskie oferowane przez PKP są przewożone w wydzielonych przedziałach w wagonach pasażerskich. Umieszcza się na szybie tabliczkę z oznaczeniem „Przesyłki konduktorskie", a na drzwiach przedziału tabliczkę z oznaczeniem „przedział służbowy". Przesyłki są składowane na siedzeniach i półkach bagażowych w przedziale.

Przedział w wagonie pasażerskim pociągu PKP Intercity dla przesyłek konduktorskich przedstawiono na fotografii 10.

Fot. 10. Przyjmowanie przesyłki konduktorskiej w pociągu PKP Intercity na dworcu Warszawa Centralna *Fot. K. Lewandowski*

Ilostan

Poczta Polska

W listopadzie 2003 r. Poczta Polska zaprzestała szerszego wykorzystywania kolei do przewozu przesyłek pocztowych. Potem zdecydowano się na wyłączenie z eksploatacji 63 wagonów pocztowych – ambulansów pocztowych, które w zależności od stanu i wartości technicznej przekazano na złom, sprzedano lub przerobiono i przystosowano do innych funkcji.

W maju 2006 r. na stanie Poczty Polskiej było 36 wagonów pocztowych, z czego w ruchu było 15 ambulansów pocztowych na wybranych trasach [18].

Warto wspomnieć, że jeden z wagonów Pdn przekształcono w Urząd Pocztowy – „Stację pocztową" z miniperonem na wydzielonym fragmencie bocznicy kolejowej w miejscowości Okuninka (UPP Okuninka VII-19, kod 22-232) nad jeziorem Białym w województwie lubelskim (fot. 11) [29].

Fot. 11. Stacja pocztowa Okuninka [29]

PKP Przewozy Regionalne

Tabela 1

Wagony należące do PKP Przewozy Regionalne [4]

Typ wagonu	2002	2003	2004
Bagażowy (D)	72	72	13
Bagażowo-osobowy (BD)	52	52	50

Po zakończeniu przewozu przesyłek bagażowych w 2003 r. część wagonów bagażowych została przebudowana na wagony do przewozu rowerów – wagon BDrdsu, który ma przedział do przewozu rowerów oraz przedziały pasażerskie drugiej klasy o niepełnych ścianach, co umożliwia obserwację sprzętu.

System

Ambulanse pocztowe Poczty Polskiej wykorzystywano na dwa sposoby, poprzez:

1) dołączanie do składów pasażerskich;
2) prowadzenie specjalnych pociągów pocztowo-bagażowych, wspólnie z PKP Przewozy Regionalne.

Wybrane relacje ambulansów pocztowych przedstawiono na podstawie forum internetowego pl.misc.kolej, Jarosław Łysio, 7 Nov. 2003.

Pod koniec 2003 r. ambulanse pocztowe były prowadzone w relacjach:

amb. 101 – Lublin odj. 21.58 – Wrocław Główny, przyj. 07.31 (w poc. pas. 26200/26201); Wrocław Główny, odj. 23.25 – Lublin, przyj. 08.15 (w poc. pas. 62201/62200);

amb. 202 – Wrocław – Przemyśl;

amb. 302 – Katowice, odj. 17.28 – Gdynia Główna, przyj. 04.44 (poc. pocztowy); Gdynia Główna, odj. 19.12 – Katowice, przyj. 06.44 (poc. pocztowy);

amb. 426 – Poznań Główny, odj. 23.41 – Katowice, przyj. 05.17 (w poc. pas. 84200); Katowice, odj. 19.24 – Poznań Główny, przyj. 02.26 (w poc. pas. 48201);

amb. 446 – Poznań Główny, odj. 23.15 – Kraków Płaszów, przyj. 08.14 (poc. Pocztowy 73908/73909); Kraków Płaszów, odj. 19.38 – Poznań Główny, przyj. 03.25 (w poc. pas. 38204/38205);

amb. 930 – Szczecin Główny, odj. 16.50 – Kraków Płaszów, przyj. 03.24 (w poc. pas. 391/63200/63201); Kraków Płaszów, odj. 00.11 – Szczecin Główny, przyj. 11.09 (w poc. pas. 36200/36201/390);

amb. 729 – Wrocław Główny, odj. 23.03 – Gdynia Główna, przyj. 07.09 (w poc. pas. 65201/65200); Gdynia Główna, odj. 21.01 – Wrocław Główny, przyj. 04.38 (w poc. pas. 56200);

amb. 858 – Białystok – Gdynia Główna; Gdynia Główna – Białystok;

amb. .... – Gdynia Główna, odj. 18.32 – Kraków Płaszów, przyj. 06.01 (w poc. pas. 53700); Kraków Płaszów, odj. 22.20 – Gdynia Główna, przyj. 09.51 (w poc. pas. 35700).

Od 30 listopada 2003 r. na terenie kraju kursowały ambulanse pocztowe w relacjach:

amb. 101 – Lublin – Wrocław Główny, Wrocław Główny – Lublin;

amb. 302 – Katowice – Piotrków Tryb. – Gdańsk – Gdynia;

amb. 930 – Szczecin Główny – Kraków Płaszów, Kraków Płaszów – Szczecin Główny.

Od 1 lutego 2007 r. wyłączono ambulans pocztowy 302 ze składu pasażerskiego.

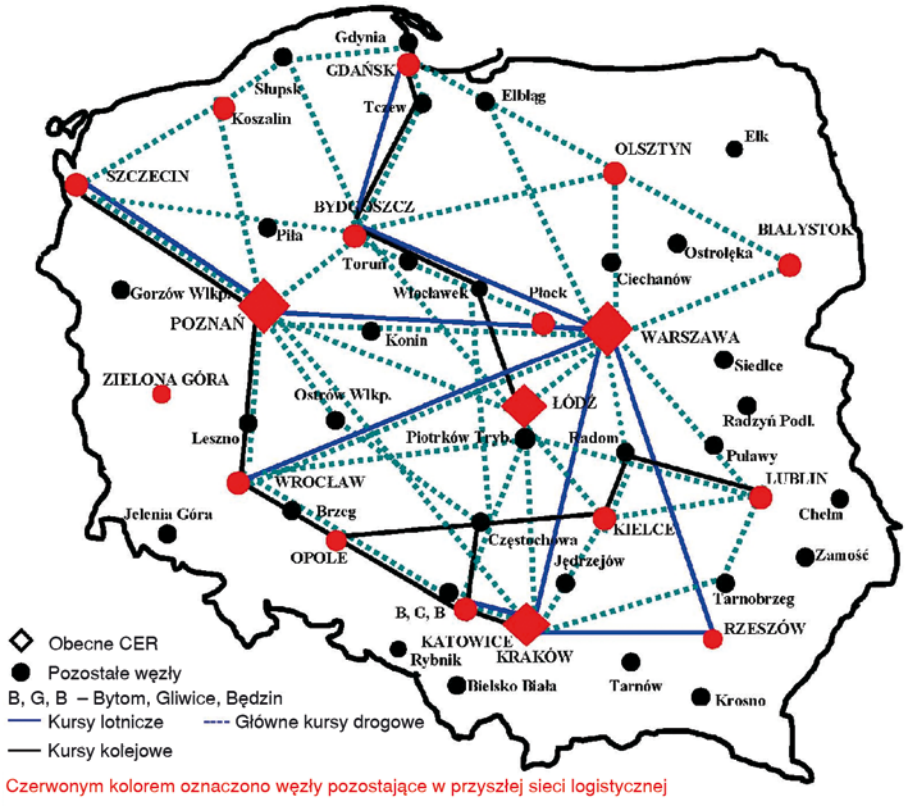
W 2005 r. system transportowy Poczty Polskiej opierał się na kursach lotniczych firmy WEA-White Eagle Aviation, samolotami ATR-42 i L-410 oraz kursach kolejowych ambulansów pocztowych w składach pasażerskich i wahadeł drogowych samochodami (rys. 2).

Wraz z potrzebą usprawnienia przewozu przesyłek Poczta Polska zaczęła przenosić główny ciężar transportu poczty na transport drogowy i lotniczy.

Warto wspomnieć, że pierwszy kurs dla Poczty Polskiej WEA wykonała w maju 1996 r., od 2001 r. WEA podpisała nowy kontrakt z Pocztą Polską gwarantujący jej wyłączność na wykonywanie usługi przewozu poczty na terenie Polski do marca 2006 r. Planowano przedłużenie umowy z Pocztą Polską po 2006 r., w oparciu o samoloty ATR 42 [28].

28 listopada 2007 r. o godz. 21.00 wyruszył z Lublina do Wrocławia ostatni ambulans pocztowy Poczty Polskiej. Tym samym zakończyła się datowana od końca XIX w. współpraca kolei i poczty w Polsce [36].

PKP Przewozy Regionalne, dołączając wagony pocztowe Pdn do składów osobowych lub uruchamiając specjalne pociągi pocztowo-bagażowe SDŁE, tworzyła na początku lat 90. podstawową strukturę przewozową Poczty Polskiej.



Rys. 2. Szkielet sieci transportowej Poczty Polskiej z przełomu lat 2005/2006 [12]

Przykładowe relacje pociągów pocztowo-bagażowych SDŁE w 2002 r. (źródło: pl.misc.kolej):
SDŁE 83909/8 ze Szczecina do Przemyśla
SDŁE 38908/9 z Przemyśla do Szczecina
SDŁE 82910/1 Szczecin Gł. – Lublin
SDŁE 28908/9 Lublin – Szczecin Gł.
SDŁE 81906/7/8 Warszawa – Gdynia – Szczecin
SDŁE 18907 z Warszawy Zachodniej do Koszalina
SDŁE 81908/9 z Koszalina do Warszawy Zachodniej
SDŁE 16908 Białystok – Wrocław Gł.
SDŁE 81907/8 Gdynia – Kraków

Obecnie nie ma żadnego pociągu pocztowo-bagażowego.

Informacja

W Polsce informacja o prowadzeniu ambulansu pocztowego w składzie pasażerskim podawano w Sieciowym Rozkładzie Jazdy Pociągów jako dwie tzw. pałki między godziną a minutą odjazdu. Krótki przegląd SRJP od 2000 r. wykazał, że tego oznaczenia nie dodawano przy numerze pociągu.

Oznaczeniem pociągu przewożącego przesyłki konduktorskie jest litera K w rozkładzie jazdy pociągu. PKP Intercity podaje na swoich stronach internetowych tylko 2 adresy stacjonarnych punktów, które przyjmują przesyłki konduktorskie. PKP Przewozy Regionalne podaje na swoich stronach internetowych wykaz 65 punktów, wyznaczonych do przyjmowania i przewozu przesyłek konduktorskich. Ich lokalizacje przedstawiono na rysunku 3.

Rys. 3. Mapa stacjonarnych punktów obsługi przesyłek konduktorskich PKP Intercity (czerwone) i PKP Przewozy Regionalne (niebieskie)
Źr.: opracowanie własne

Ciekawostką jest to, że PKP Intercity podaje na swoich stronach oznaczenia wagonu bagażowego i pocztowego mimo, że nie prowadzi tego typu wagonów, a także oznaczenie odbioru przesyłek konduktorskich, które z natury można przypisać pod oznaczenie wagonu pocztowego (www.intercity.pl).

Wagon bagażowy

Wagon pocztowy

Przesyłki konduktorskie

Przewozy

W 2003 r. spółka PKP Przewozy Regionalne na terenie Polski przewiozła 3 593 775 szt. przesyłek o łącznej masie 12,46 tys. t i pracy przewozowej 2053,7 tys. tkm. Przesyłki te przewożone były na średnią odległość 164,6 km [6].

Poczta Polska w tym samym okresie przewiozła tylko przez Wrocław 9339 t przesyłek pocztowych. W 2002 r. udział poszczególnych środków transportu, stosowanych w Polsce do przewozu poczty, wynosił [17]:

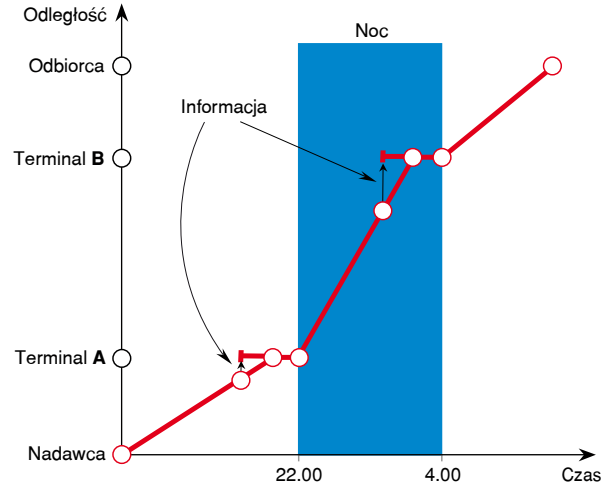
- transport samochodowy 75,42%,
- transport kolejowy 20,19%,
- transport lotniczy 4,39%.

Dla porównania we Francji obecnie 3 pociągi TGV w 8 kursach między Paryżem, Mâcon i Cavaillon przewożą rocznie 56 tys. t ładunków pocztowych. Stanowi to jednak tylko 3–5% wszystkich przesyłek pocztowych; udział transportu lotniczego wynosi 12%, a reszta (82–85%) – transportu drogowego [9].

Czynnik konkurencyjności kolei w przewozach przesyłek kurierskich

Obecnie obserwowane zmniejszenie przewozów towarowych koleją wynika ze zmiany filozofii myślenia zleceniodawców przewozów – z pojęcia wysłać, aby doszło, na pojęcie wysłać, aby doszło jak najszybciej. Czas stał się głównym kryterium oceny oferty przewozowej. Związane jest to z presją konkurencji, która dąży do utrzymania rynku poprzez poprawę dostępności swojej oferty poprzez skrócenie czasu oczekiwania na towar. Dlatego też kolej zaczęła notować zmniejszenie przewozów, gdyż klienci zostali skuszeni natychmiastową dostępnością transportu samochodowego. Aby odwrócić ten trend, wymagane jest nowe myślenie o ofercie handlowej kolei. Przede wszystkim poprzez skrócenie czasu przejazdu i sposobu zamawiania usługi. Taką ofertę umożliwia wykorzystanie uprzywilejowanie ruchu kolejowego poprzez jego infrastrukturalną bezkolizyjność tras i elektronicznego systemu wymiany informacji EDI.

Schemat wykorzystania przyspieszenia wyładunku [10] przez wyprzedzające przekazanie informacji o ładunku – liście przewozowym dla pociągu kursującego według idei skoku nocnego przedstawiono na rysunku 4.

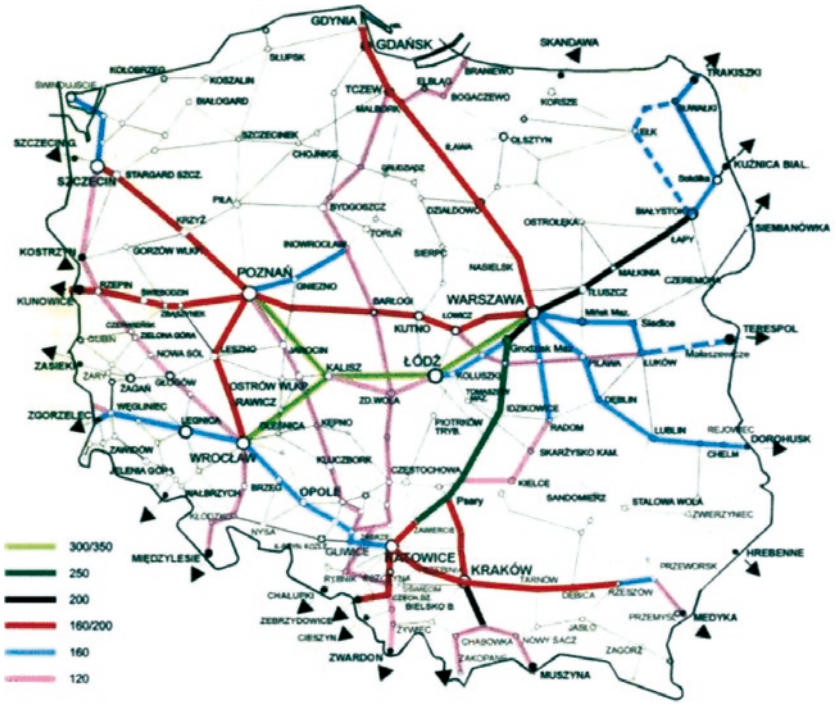


Rys. 4. Idea przyspieszenia przeładunku przez wyprzedzające przekazanie informacji o ładunku i przygotowanie techniczne przeładunku [10]

Kolej w ramach postępujących modernizacji linii, jak i taboru osiąga coraz większe prędkości. Niedawny rekord kolei klasycznej TGV 574,4 km/h z 3 kwietnia 2007 r. wskazuje na silny trend poprawienia konkurencji zarówno z transportem drogowym, jak i lotniczym.

Dotychczasowy Polski rekord prędkości na linii kolejowej to 250,1 km/h z 11 maja 1994 r. na CMK, uzyskany włoskim składem Pendolino (km 40 odcinka Strzałki-Szeligi, posterunek Biała Rawska) [5]. W Polsce docelowe prędkości na liniach kolejowych maksymalne dla składów pasażerskich to minimum 120 km/h (rys. 5).

Analiza sieci projektowanych prędkości jazdy pociągów w Polsce wymusza zestawienie konkurencyjności transportu kolejowego i drogowego. Zestawienie to wykonano napodstawie obecnie istniejącego rozkładu jazdy pociągów oraz sieci drogowej Polski, przy zakładanej dozwolonej prędkości ruchu na odcinkach do wybranych miast Polski [3].



Rys. 5. Zakładane docelowe prędkości na sieci kolejowej w Polsce

Źr. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. [7]

W tabeli 2 przedstawiono zestawienie czasu przejazdu w wybranych relacjach krajowych dla przesyłek expressowych [3].

Istotnym problemem związanym z funkcjonowaniem przesyłek kurierskich na kolei w Polsce są elementy infrastruktury kolejowej. Związane jest to z różnicą wysokości podłogi wagonu i peronu.

Autorzy pracy [8] zauważyli, że dopiero przepisy z 1998 r., w instrukcji D18, wprowadziły unormowane wysokości peronów, zbliżone do standardów UIC-741-OR, jednak w przewozach aglomeracyjnych SKM Trójmiasto stosuje się inną wysokość peronu.

Przepisy rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. (Dz.U. z 15.12.1998 r.) określają:

§ 81.

1. Odległość krawędzi rampy przeładunkowej od osi toru powinna wynosić 1,43 m.
2. Powierzchnia rampy przeładunkowej powinna wznosić się nad poziomem główki szyny przyległego toru o 0,72 m, a nad poziomem kołowej drogi dojazdowej – o 1,30 m.

§ 98.

8. Wysokość peronu powinna wynosić 0,55 m nad główkę szyny, z tym że możliwe jest, za zgodą zarządu kolei, budowanie peronów o wysokości 0,76 m na liniach kolejowych, na których prowadzony jest ruch podmiejski. Wysokość wydzielonych peronów bagażowych wynosi 0,30 m.

§ 106.

1. Rampy ładunkowe, zwane dalej „rampami", powinny być przeznaczone do przeładunku ciężkich przedmiotów, pojazdów, maszyn i urządzeń oraz żywego inwentarza.
2. Rampy boczne powinny mieć wysokość odpowiadającą wysokości podłogi wagonu, rampy czołowe zaś wysokość umożliwiającą ładowanie nad zderzakami wagonów.

Tabela 2

Porównanie odległości i czasów przejazdu pociągów Intercity i pojazdów samochodowych

Trasa	Transport kolejowy [1]		Transport drogowy		Różnica czasu jazdy
	odległość	czas jazdy	odległość [2]	czas jazdy [3]	pociągu i samochodu
Warszawa – Katowice	303 km	2 h 30 min	289 km	5 h 25 min	2 h 55 min
Warszawa – Kraków	297 km	2 h 49 min	356 km	6 h 18 min	3 h 29 min
Warszawa – Poznań	311 km	2 h 52 min	317 km	5 h 23 min	2 h 31 min
Kraków – Wrocław	268 km	3 h 50 min	270 km	3 h 04 min	-0 h 46 min
Warszawa – Gdańsk	333 km	4 h 17 min	354 km	6 h 24 min	2 h 07 min
Warszawa – Wrocław	476 km	5 h 06 min	343 km	6 h 34 min	1 h 28 min
Warszawa – Szczecin	525 km	5 h 25 min	565 km	9 h 28 min	4 h 03 min
Gdańsk – Kraków	621 km	7 h 15 min	606 km	11 h 13 min	3 h 58 min

[1] Na podstawie www.intercity.pl
[2] http://www.odleglosci.pl/mapa-polski-trasy.php
[3] Na podstawie czasów orientacyjnych – http://www.odleglosci.pl/mapa-polski-trasy.php
Sieciowe firmy transportowe – firmy posiadające przedstawicielstwo oraz tabor w największych miastach

Źr. [3]

3. Na stacjach, na których przewidywane są przeładunki naczep samochodowych w transporcie kombinowanym, wysokość rampy musi być dostosowana do wysokości podłogi wagonów przystosowanych do przewozów kombinowanych.
4. W zależności od przeznaczenia rozróżnia się rodzaje ramp:
   1) jednostronne – z krawędzią przy torze i pochylnią wjazdową o pochyleniu 1:5 i minimalnej szerokości drogi ładunkowej na powierzchni rampy 4 m; rampa jednostronna powinna mieć pochylenie 5% od krawędzi w stronę pochylni,
   2) dwustronne – z krawędziami po obu stronach i drodze ładunkowej o minimalnej szerokości 4 m,
   3) przymagazynowe – gdzie przeładunku dokonuje się w relacji wagon–magazyn.
5. Długość rampy powinna być dostosowana do liczby jednocześnie załadowywanych i wyładowywanych wagonów, wynikającej z procesu obsługi punktów ładunkowych stacji, i powinna wynosić nie mniej niż 16 m. W uzasadnionych przypadkach rampa może być usytuowana na całej długości użytkowej toru ładunkowego.
6. Nawierzchnia ramp powinna być utwardzona do odpowiedniej wytrzymałości oraz wykonana z pochyleniem umożliwiającym odprowadzenie wód opadowych do rowu lub do systemu kanalizacyjnego.
7. Konstrukcja ścianek oporowych ramp powinna być zgodna z Polskimi Normami. Ścianki oporowe ramp czołowych powinny być zabezpieczone belką energochłonną na wysokości zderzaków.
8. Na rampach powinny być instalowane punkty oświetleniowe.

Unormowana wysokość podłogi wagonów osobowych standardu Z, X, Y, zwanych wagonami dalekobieżnymi, wynosi 1250 mm. Wysokość podłogi wagonu w elektrycznych zestawach trakcyjnych wynosi odpowiednio 1150 mm w wagonach silnikowych i 1130 w wagonach rozrządczych [8].

Różnica wysokości podłogi wagonu oraz peronu mają zasadniczy wpływ na stosowaną technologię przeładunku przesyłek kurierskich na kolei w Polsce.

Z analizy instrukcji D18 wynika, że różnica wysokości peronu osobowego (0,76 m) i towarowego, zwanego w instrukcji rampą przeładunkową, wynosi 0,72 m, a peronu bagażowego 0,3 m. Ta sama instrukcja zaleca, aby wysokość rampy bocznej była taka sama, jak wysokość podłogi wagonu.

Autorzy pracy [8] podkreślają, że wariant wysokości peronu 1150 mm nie jest korzystny dla taboru osobowego PKP. Tymczasem doświadczenia innych kolei wskazują, że kiedy wysokość podłogi wagonu jest zbliżona do wysokości peronu, umożliwia to płynną wymianę pasażerów między pociągami dalekobieżnymi, stającymi przy obu krawędziach jednego peronu, a także z punktu widzenia technologii przeładunku są korzystne, bo umożliwiają stosowanie do przetaczania pojemników na kołach lub rolkach niewielkich ramp przeładunkowych między krawędzią peronu a podłogą wagonu.

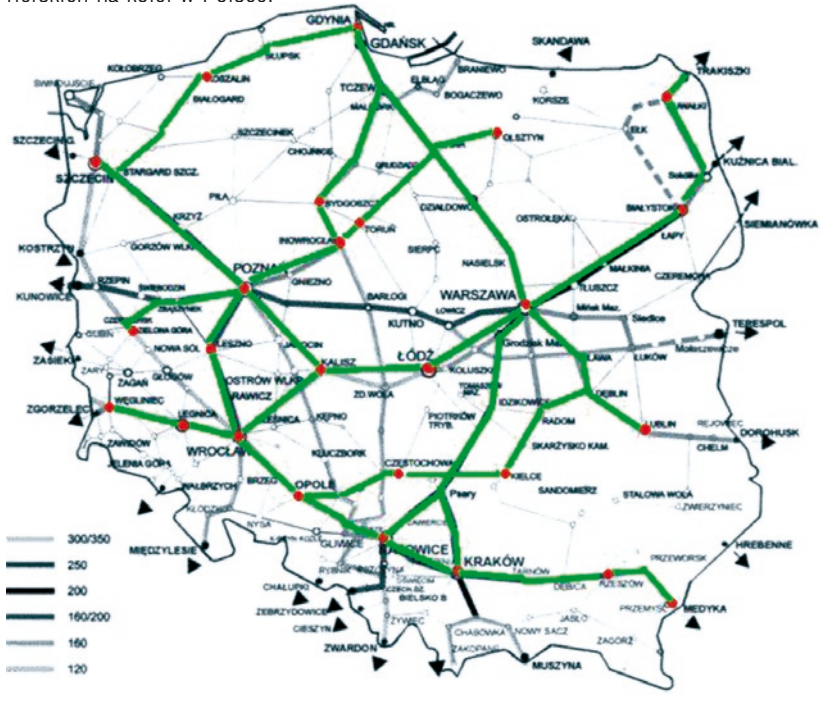
Przedstawione w pierwszej części artykułu (***tts*** 3/2007) rozwiązania francuskie, angielskie i holenderskie w pełni wykazały funkcjonalność tych konstrukcji.

Należy rozważyć możliwość przebudowy wybranych krawędzi peronowych na większych stacjach osobowych w Polsce przeznaczonych tylko do obsługi taboru dalekobieżnego. Do obsługi taboru niskopodłogowego należy wyznaczyć inne perony na stacji, skomunikowane przejściami dla pasażerów. Przykładowe niemieckie rozwiązania peronów pasażerskich, przystosowanych do obsługi taboru o wysokiej i niskiej podłodze, przedstawiono podczas Międzynarodowej Konferencji Naukowo-Technicznej *Zintegrowany system miejskiego transportu szynowego*, Wrocław, 24–25.04.2003, SEP NOT Wrocław.

Sieć pociągów kurierskich

Chcąc wykorzystać potencjał rozwoju i modernizacji kolei w Polsce opracowano propozycję sieci pociągów kurierskich (SPK, rys. 6). Przyjęto, że będzie to struktura wielowęzłowa, bez głównego węzła przeładunkowo-nadawaczego, działająca według ustalonego cyklu jazdy. Założono, że perony wysokości 1150 mm będą miały następujące stacje: Inowrocław, Katowice, Kraków, Łódź, Poznań, Warszawa, Wrocław. Pozostałe stacje będą miały perony wysokości 760 mm, co wynika z tego, że wyższe perony są konieczne na stacjach, gdzie byłby dokonywany przeładunek w systemie *cross-docking*.

Podstawową cechą pracy sieci pociągów kurierskich powinien być ruch cykliczny w oparciu o takt. Na początek SPK może zacząć kursować na trasach z Warszawy do Poznania (E20), Krakowa i Katowic (E65 – CMK) oraz z Wrocławia do Katowic (E30), tak aby wykorzystać już istniejący potencjał przewagi konkurencyjnej nad transportem drogowym prędkości handlowej ruchu rzędu 100 km/h. Pierwsze relacje winny być uruchomione jako np. osobne wagony dołączane do składów osobowych. Ten etap działalności winien przynieść efekt w postaci ustabilizowania rynku w zakresie czasu połączeń i zakresu usług. Może to być także czas do rozważenia czy SPK winna być osobną ofertą przewoźnika kolejowego, czy samo-



Rys. 6. Sieć pociągów kurierskich (SPK) *Źr.: opracowanie własne*

dzielną firmą. Z czasem winien ukształtować się pierwszy zakres użytkowników oferty SPK dla przesyłek priorytetowych w tych relacjach. Wówczas na całej sieci obowiązywał takt ośmiogodzinny, tzn. co 8 godz. następowałby zsynchronizowany ruch pociągów do stacji w których następowałby przeładunek w systemie *cross-docking*. Przy założeniu, że handlowa prędkość jazdy pociągu wynosiłaby 120 km/h, umożliwiałoby to pokonanie 700 km w ciągu co najwyżej 6 godz., wraz z czasem niezbędnym do przeładunku na jednym pośrednim postoju. Pozwoliłoby to zapewnić standard dla przesyłek priorytetowych do godz. 16.00 następnego dnia. Jednakże możliwości techniczne, a zwłaszcza prędkość przewozu, dałaby możliwość zaoferować usługę niespotykaną dla firm kurierskich, funkcjonujących w oparciu tylko o transport drogowy: usługa w tym samym dniu (*the same day*) dla punktów odległych do 100 km od stacji kolejowej SPK, jeśli nadanie odbyło się w godz. 6–10, to odbiór w godz. 12–18 w systemie od drzwi do drzwi (*door to door*).

Prawo

Podstawą wykonywania usługi przewozu przesyłek pocztowych i kurierskich jest ustawa *Prawo pocztowe*. Jak stanowi wykładnia Urzędu Komunikacji Elektronicznej z 26 stycznia 2006 r. *Usługa kurierska* w *Prawie pocztowym*, zgodnie z art. 2 ust. 1 ustawy *Prawo pocztowe* (Dz.U. nr 130, poz. 1188 z 12 czerwca 2003 r. [31]) usługę pocztową stanowi zarobkowe przyjmowanie, przemieszczanie i doręczanie przesyłek oraz druków nieopatrzonych adresem zwanych „drukami bezadresowymi". Ponadto do usług pocztowych zaliczono prowadzenie punktów wymiany umożliwiających przyjęcie i wymianę korespondencji między podmiotami korzystającymi z obsługi tych punktów, a także realizowanie przekazów pocztowych.

Usługi pocztowej nie stanowi między innymi przemieszczanie i doręczanie własnych przesyłek, jeżeli jest wykonywane bez udziału osób trzecich, przemieszczanie i doręczanie dokumentów dotyczących towarów przemieszczanych wraz z nimi, przewóz rzeczy innych niż korespondencja (wykonywany na podstawie innych przepisów, między innymi na podstawie *Prawa przewozowego*), wzajemna nieodpłatna wymiana korespondencji dokonywana wyłącznie przez wymieniające się podmioty (art. 2 ust. 2 *Prawa pocztowego*).

Wszystkie firmy świadczące usługę musza być wpisane do rejestru operatorów pocztowych przez Prezesa Urzędu Regulacji Telekomunikacji i Poczty, zwany dalej „Prezesem URTiP" (art. 8). W Polsce firmy kurierskie nie mogą wykonywać przewozów korespondencji i innych paczek o masie poniżej 50 g (szczegóły omawia art. 47), prawo do tej usługi należy do Poczty Polskiej. Najważniejszym postanowieniem dla firm kurierskich jest art. 2, który wskazuje na konieczność posiadania zezwolenia w przypadku przewozu paczek poniżej 2000 g. Pełna liberalizacja „obszaru zastrzeżonego" (wprowadzonego poprzez art. 46) nastąpi w 2009 r. Ponad 130 zarejestrowanych operatorów pocztowych musi przestrzegać ustawy z 2003 r.

Jak stanowi art. 28. *Prawa pocztowego*: Zakazane jest nadawanie, przyjmowanie do przemieszczania i doręczania przez operatora rzeczy pochodzących od różnych nadawców skierowanych do różnych adresatów, jeżeli są nadane w jednej przesyłce, ale jest to sprzeczne z art. 35 ust 1 ustawy *Prawo Przewozowe* (Dz.U. 00.50.601 z 15 listopada 1984 r. [32]): Przesyłkę towarową stanowią rzeczy przyjęte do przewozu na podstawie jednego listu przewozowego lub innego dokumentu przewozowego, zwanego dalej także „listem przewozowym". Do listu przewozowego dołącza się wykaz przewożonych towarów, ze wskazaniem liczby sztuk i masy, rodzaju opakowania, a także danych ostatecznych odbiorców zgodnie z wytycznymi art. 7 § 1 ust i) Przepisów ujednoliconych o umowie międzynarodowego przewozu towarów kolejami (CIM załącznik B do Konwencji COTIF), tj. protokołu z 3 czerwca 1999 r. wprowadzający zmiany do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzonej w Bernie 9 maja 1980 r. (Dz.U. 2007 nr 100 poz. 674 [33]): List przewozowy powinien zawierać liczbę, specjalne oznaczenia i numery niezbędne do identyfikacji przesyłek drobnych, nie zajmujących całego wagonu.

Oferującym realizacje kolejowych przesyłek kurierskich w oparciu o zaproponowaną ideę sieci pociągów kurierskich (SPK) może być operator pocztowy, pełniący *de facto* funkcję spedytora i przewoźnika, bo jak stanowi art. 800 ustawy *Kodeks Cywilny* (Dz.U.64.16.93 z 23 kwietnia 1964 r. [34]): Spedytor może sam dokonać przewozu. W tym przypadku spedytor ma jednocześnie prawa i obowiązki przewoźnika.

Odrębną sprawą jest dostęp operatora pocztowego do przewozów kolejowych. Według obowiązującej od 17 czerwca 1991 r. uchwały nr 86 Rady Ministrów z 5 czerwca 1991 r. w sprawie zasad przewozu ładunków pocztowych kolejami. (M.P.91.19.134 z 17 czerwca 1991 r. [35]) kolej ma wiele obowiązków wobec operatora pocztowego, podczas gdy ten ma tylko obowiązek ochrony ładunków pocztowych, ale chodzi tu wyłącznie o PKP i Pocztę Polską.

Podsumowanie

Przedstawiony przegląd rozwiązań kolejowych przewozów poczty i przesyłek kurierskich wskazuje na istnienie sporego potencjału na rynku przewozów kolejowych. Najważniejszym z nich jest partnerska postawa kolei do operatora pocztowego. W wielu krajach odejście operatora pocztowego od korzystania z usług kolei wyniknęło z braku konkurencyjnych czasów przewozu na małe odległości przewozu przy silnej konkurencji rozbudowanej infrastruktury autostrad (Holandia, Słowenia, Austria, Portugalia, Węgry) lub silnej konkurencji transportu lotniczego, np. Stany Zjednoczone. W przypadku, gdy stan infrastruktury kolejowej powodował znaczne ograniczenia w prędkości jazdy pociągów, kolej traciła wieloletniego partnera, tak było między innymi na Ukrainie, jak i częściowo w Polsce. Tam, gdzie operator kolejowy stara się zaspokoić oczekiwania klienta poprzez polepszenie swojej oferty w czasie przewozu, tam operator pocztowy, a nie musi to być narodowy operator poczty, jest skłonny korzystać z jej usług (Wielka Brytania, Francja, Niemcy, Rosja). W Polsce kluczem do powrotu przewozu przesyłek pocztowych i kurierskich jest liberalizacja rynku usług pocztowych i transportu kolejowego. Wraz z postępującą modernizacją szlaków kolei, operatorzy na niej mogą stworzyć atrakcyjną ofertę dla operatorów pocztowych poprzez ofertę konkurencyjnego czasu przewozu przesyłki dzięki wykorzystaniu wyodrębnienia infrastrukturalnego tras, jak i dopuszczalnych prędkości jazdy i wyzbycia się skostniałego schematu myślenia, że najbardziej dochodowy jest przewóz całopociągowy lub w grupie co najmniej kilku wagonów. Przewóz w pojedynczych wagonach czy składach samobieżnych przesyłek priorytetowych o znacznej wartości może stanowić znaczny procent przychodu operatora kolejowego. Może właśnie dlatego PKP Intercity podaje

na swoich stronach, że z przesyłek konduktorskich korzystają u nich firmy kurierskie.

❑

Literatura

[1] Baszczyn E.: Mapa połączeń pocztowych i kolejowych w okręgu administrowanym przez Naczelną Dyrekcję Poczty w Legnicy w 1863 r. [w] *Z dziejów poczty w Legnicy*. Muzeum Okręgowe w Legnicy i Rejonowy Urząd Pocztowy w Legnicy, Legnica 1994.

[2] Neumann H., Lober E.: *Breslauer Postchronik*. Bd. 2, von 1900 bis 1945.

[3] Chrąchol T.: *CargoIntercity – szansą dla zwiększenia atrakcyjności oferty przewozowej koleją*. Materiały Konferencyjne TRANSLOGISTICS 2006, Wrocław, 7–8 grudnia 2006, Wydawnictwo Sudety.

[4] Czajka S., Mrozowski J.: *WAGONY.NET* http://www.wagony.net/index.php?url=glowna

[5] Donarski S.: *Jazdy testowe pociągu „Pendolino" w Polsce.* http://www.parlin.republika.pl/#001

[6] Dyduch J.: *Ocena funkcjonowania transportu kolejowego w 2003 r.* Problemy Kolejnictwa nr 139. CNTK, Warszawa 2004.

[7] Dyr.T.: *Finansowanie zakupu i modernizacji taboru kolejowego z wykorzystaniem unijnych środków pomocowych*. Technika Transportu Szynowego 4/2007.

[8] Frączek R., Pałyga J.: *Czynniki warunkujące wybór standardowej wysokości modernizowanych peronów osobowych na sieci PKP oraz zakupy i modernizacje taboru*. Problemy Kolejnictwa nr 141. CNTK 2004.

[9] Główna Biblioteka Komunikacyjna: *Francuskie przedsiębiorstwa państwowe – SNCF (kolej) i La Poste (poczta) chcą wspólnie utworzyć krajową sieć szybkich (300 km/h) połączeń kolejowych dla przewozu poczty i przesyłek ekspresowych*. (ITZ nr 49–50/2007) http://gbk.net.pl/articles.php?lng=pl&pg=513.

[10] Grajnert J., Kwaśniowski St., Nowakowski T.: *Miejsce transportu kolejowego w łańcuchach i sieciach logistycznych*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2002.

[11] Lisowski M.: *7 february 2007 – Pracownik Poczty Polskiej w trakcie przyjmowania przesyłek. Niedługo już taki widok będzie historią*. (Fotogaleria Transportowa, http://transport.asi.pwr.wroc.pl/0.1A/duze/04/22338.jpg.

[12] Michalski K.: *Rola centrum ekspedycyjno-rozdzielczego w kreowaniu wartości sieci logistycznej Poczty Polskiej*. Instytut Logistyki i Magazynowania Poznań 2004. http://www.logistykafirm.com/dokumenty/poczta.pdf

[13] Neumann H., Lober E.: *Breslauer Postchronik*. Bd. 1, von den Anfängen bis zum Jahr 1900.

[14] Oczachowski P. (vel PAWKO): *Czerwiec 11, 2007 r. Wagon bagażowy. Bardzo rzadko spotykany wagon bagażowy stoi sobie na Poznańskim dworcu Głównym i oczekuje na zatrudnienie – oby nie na kasację.* Galeria i Forum Miłośników Focenia Kolei; http://www.gmfk.pl/cpg144/albums/userpics/10653/0.jpg

[15] Oczachowski P. (vel PAWKO): *Marzec 05, 2007 r., Wagon bagażowy jako ostatni w składzie Chełmianina*. Galeria i Forum Miłośników Focenia Kolei; http://www.gmfk.pl/cpg144/albums/userpics/10653/Obraz3.jpg

[16] Pedro: *22 june 2000 Stargard Szczeciński. Poc. pocztowo-bagażowy Warszawa Wsch. – Szczecin Gł.* http://transport.asi.pwr.wroc.pl/0.1A/duze/0D/37170.jpg

[17] Poczta Polska, Dyrekcja Generalna Poczty Polskiej, Departament Operacji Pocztowych: *list DOP/KP/4313/1086/2004 z 21.07.2004.*

[18] Poczta Polska, Centrum Infrastruktury: *list CI/IT/T250/2006 z 23.05.2006.*

[19] Hronowski T.: *Historia Poczty*. Poczta Polska. http://pocztapolska.pl.

[20] Poczta Polska: *Przesyłka dworcowa.* http://www.poczta.katowice.pl/uslugi_k/dworcowa.html.

[21] Poczta Polska: *Z łezką w oku*. Kurier Pocztowy, grudzień 2003 r., Miesięcznik Dyrekcji Okręgu Poczty we Wrocławiu.

[22] Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna, Dyrekcja Przewozów Pasażerskich: Regulamin Przewozu Osób i Przesyłek Bagażowych przez PKP S.A.: *Zarządzenie Nr 58*. Warszawa, 1999 r. http://www.pr.pkp.pl/img_in//regulamin%20przewozu%20osob%20i%20przesylek%20bagazowych1.pdf.

[23] PKP Intercity: *Przesyłki konduktorskie.* http://www.intercity.pl/26.

[24] Szutowicz P. (vel Paweł Chrobry): *Sierpień 14, 2006 r., Ambulans 930 Tzw. paka. Było w miarę pusto i mało ładunku. W soboty zawsze tak jest.* Galeria i Forum Miłośników Focenia Kolei, http://www.gmfk.pl/cpg144/albums/userpics/10217/930_85.jpg.

[25] Szutowicz P. (vel Paweł Chrobry): *Sierpień 14, 2006 r., Ambulans 930 Ujęcie z innej perspektywy. Zdjęcie jest wykonane z tzw. magazynu.* Galeria i Forum Miłośników Focenia Kolei, http://www.gmfk.pl/cpg144/albums/userpics/10217/930b_85.jpg.

[26] Wikipedia.pl: *Wagon pocztowy Pdn na stacji Gdynia Główna Osobowa (żeberko na końcu peronu 3)*, 14.04.2006 r. http://pl.wikipedia.org/wiki/Grafika:Wagon_pocztowy_Gdynia_Gl_Os.jpg.

[27] White Eagle Aviation: http://www.whiteeagle.com.pl/?page=o_firmie/o_firmie.

[28] Nasza.wlodwa.pl: 24 maja 2004 r., Stacja Pocztowa Okuninka; http://www.nasza.wlodawa.pl/cgi-bin/artki/archiwum/a657.cgi.

[29] Żakowski T.: *17 sierpień 2006 – Gdynia Gł. Os. Rozładunek ambulansu pocztowego nr 302 rel. Katowice – Gdynia Główna Os*. Fotogaleria Transportowa http://transport.asi.pwr.wroc.pl/0.1A/duze/04/20915.jpg; Publikacja za zgodą Autora, mail z 28.02.2007 r.

[30] Dz.U. nr 130, poz. 1188 z 12 czerwca 2003 r.: *Prawo pocztowe*.

[31] Dz.U.00.50.601 z 15 listopada 1984 r.: *Prawo Przewozowe*.

[32] Dz.U. 2007 nr 100 poz. 674: *Protokół z 3 czerwca 1999 r. wprowadzający zmiany do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) sporządzonej w Bernie 9 maja 1980 r.*

[33] Dz.U.64.16.93 z 23 kwietnia 1964 r.: *Kodeks Cywilny*.

[34] Monitor Polski, rok 1991 nr 019 poz. 134: *Uchwała nr 86 Rady Ministrów z 5 czerwca 1991 r. w sprawie zasad przewozu ładunków pocztowych kolejami.* (M.P.91.19.134 z 17 czerwca 1991 r.).

[35] Teleexpress 17:15, TVP 1, 28.11.2007 r.