

W numerze: Historia wojskowej linii Łuków – Lublin

INDEKS 335509 ISSN 1234-5962

MIESIĘCZNIK

Cena 26,50 zł w tym 8% VAT

Świat kolei **3**

03/2018



Z dziejów kolei Brzesko-Grajewskiej (5)
Michigan Central Station w Detroit
Tramwaj regionalny w Chemnitz
Nowości modelarskie 2018 w barwach PKP

Światkolei **3**
2018



Rivarossi®

Roco

FLEISCHMANN

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

AV
vallejo

HORNBY®

Hebi

✓
viessmann

VOLLMER

PIKO

kibri®

Rivarossi®

Nowość - Luty 2018



HRS6428 - Dwuosiowy wagon kryty typu 223K/1, serii Kddet, 177 152, PKP, Epoka: IIIc

HRS6429 - Dwuosiowy wagon kryty typu 223K/1, serii Ggs (Kddet), 22 51 148 6858-4, PKP, Epoka: IVA

HRS6433 - Dwuosiowy wagon kryty typu 223K/1, serii Gkks-tx, 21 51 143 8 974-9, PKP, Epoka: IVC

HRS6434 - Dwuosiowy wagon kryty typu 223K/1, serii Gkks-tx, 21 51 144 8 693-3, PKP, Epoka: IVC-Va

Roco



ROCO 56331 - Wagon samowyładowczy Wwyah, PKP, Ep. IIIc

Roco



ROCO 76981 - Wagon platforma Res-x 31 51 394 7 276-7, PKP, Ep. IV

PIKO



PIKO 96368 - Lokomotywa elektryczna EU06-10 PKP, ep. V

SK Model

wygodne zakupy | płatność kartą | szybki przelew | darmowa wysyłka

modelarski.eu



www.modelarski.eu

e-mail. modelarski.eu@gmail.com

ul. Jednorożca 1A, Gdańsk, tel. 58 343 28 78

12 Historia kolei

Od Morza Czarnego do Morza Bałtyckiego
- z dziejów kolei Brzesko-Grajewskiej (5)
Historia wojkowej linii Łuków - Lublin

W ostatnim odcinku artykułu o historii kolei Brzesko-Grajewskiej piszemy o ruchu pociągów i obsłudze trakcyjnej po 1945 roku oraz o perspektywach ciągu komunikacyjnego Elk - Białystok - Czeremcha - Brześć. Na str. 23-31 Jarosław Szczurek vel Szczurba prezentuje historię linii Łuków - Lublin: w pierwszej części artykułu geneza tej inwestycji i dzieje linii do 1918 roku. Na zdjęciu: dworzec w Łukowie przed 1914 r. Ze zb. Muzeum Regionalnego w Siedlcach



32 Kolej w świecie

Michigan Central Station w Detroit,
relikt złotej ery pociągów pasażerskich w USA
O psie, który jest koleją

W styczniu minęło 30 lat od chwili wyłączenia z eksploatacji centralnego dworca kolejowego w Detroit, tzw. Michigan Central Station. Obiekt ten od wielu lat pozostaje w ruinie, przypominając nie tylko złote czasy przewozów pasażerskich w USA, ale również ich upadek w II poł. XX wieku. Czytaj na str. 32-35. Na zdjęciu: monumentalny gmach dworca, 10.06.2015 r. Fot. Ch. Freericks



38 Wąskie tory

Wagon kryty Kdx 21056
Koleje wąskotorowe w czeskim Muzeum Górniczym
w Przybramiu

W tym roku na półkach sklepowych założył pierwszy seryjny model wagonu wąskotorowego w barwach PKP. O dziejach oryginału oraz historii powstania modelu pisze na stronach 38-41 Maciej Bułski. Natomiast na kolejnych stronach Tomasz Jankowski przedstawia koleje wąskotorowe w Muzeum Górniczym w Przybramiu, w Republice Czeskiej. Na zdjęciu obok: fotografia fabryczna modelu wagonu Kdx 21056, produkcji firmy PMT.



48 Miejskie tory

Tramwaj regionalny w Chemnitz

Na stronach 48-53 Wojciech Gąsior zaprasza do podróży regionalnymi tramwajami w okolicach Chemnitz. Artykuł przybliży powstanie i rozwój interesującego systemu komunikacyjnego, funkcjonującego na styku różnych sieci infrastruktury - tramwajowej i kolejowej; koncepcji, która w Polsce nie doczekała się jeszcze pomyślnego rozwiązania. Na zdjęciu: Variobahn nr 416 na końcowej stacji Stollberg(Sachs); 22.09.2017 r. Fot. W. Gąsior



54 Oryginał i model

Wagony pierwszej klasy kolei DR serii Am 1040

Artykuł o wagonach 1 klasy zamyka omawiany w tym cyklu temat rodziny tzw. „długich halbersztadtów”, produkowanej w zakładach w Halberstadt w NRD w latach 1978-1991 i liczącej ponad 2 tys. egzemplarzy. Jedynki te sporadycznie pojawiały się na polskich torach, a ich modele H0 znajdują się w ofercie Tilliga.



57 Świat modeli

Wąskie tory w modelarstwie
Polski Model Roku 2017

Takiego wyboru modeli PKP dotychczas nie mieliśmy - w 2017 roku ukazało się ponad 100 miniatur. Na str. 58-59 prezentujemy rozstrzygnięcia plebiscytu Polski Model Roku 2017. Natomiast na str. 60-61 omawiamy już nowości bieżącego roku. Na zdjęciu: laureat tegorocznego plebiscytu w kategorii pojazdów trakcyjnych H0 - model elektrowozu ET22-259 firmy Piko.



ponadto w numerze

- | | | | |
|----|-------------------|----|---------------|
| 2 | listy Czytelników | 60 | nowości |
| 3 | aktualności | 62 | filatelistyka |
| 4 | z kraju | 63 | ogłoszenia |
| 10 | ze świata | 64 | kolejdoskop |
| 46 | tramwaje | | |



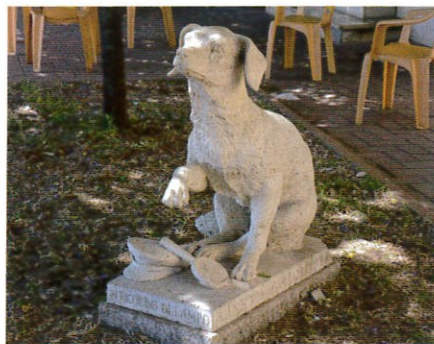
Na okładce: SU45-245 z pociągiem pospiesznym „Chelminianin” relacji Kostrzyn - Chelm/Zamość/Bogdaniec, 1.02.2003 r.

Fot. Roman Szczeciński

Notatki z podróży: Lampo, czyli pies który jeździł koleją

Włoska linia kolejowa nr 96 (tak zwana *Tirrenica*) łączy Pizę i Livorno z Rzymem. Linia była oddawana do eksploatacji od 1859 roku, obecnie jest zelektryfikowana napięciem 3 kV DC. W kilometrze 246,752 odcinka Livorno – Follonica (uruchomionego 20.10.1863 r.) znajduje się stacja Campiglia Marittima. Jest to stacja węzłowa, z której wyprowadzono linię lokalną do Piombino, uruchomioną 5.04.1892 r. Początkowy odcinek tej linii jest dwutorowy, aż do stacji Fiorentina di Piombino leżącej w km 7,91. Ten odcinek był intensywnie używany również w ruchu towarowym ze względu na dużą hutę (wciąż istniejącą, choć wyłączoną z eksploatacji) należącą do koncernu Luccini. W skład tej firmy przez pewien czas wchodziła również Huta Warszawa. Dalej aż do stacji Piombino (km 13,848) prowadzi jeden tor. W Piombino pociągi zmieniają kierunek jazdy, by po przejechaniu 1228 m dotrzeć do przystanku końcowego Piombino Marittima, usytuowanego na nabrzeżu w bezpośredniej bliskości przystani promowej, umożliwiającej podróż między innymi na pobliską wyspę Elbę.

Stacja Campiglia Marittima na przełomie lat 50. i 60. stała się znana w całych Włoszech za sprawą niezwykle psa. Ze względu na charakterystyczną przegę na grzbiecie oraz żywe usposobienie zyskał on imię Lampo, co oznacza Błyskawica. Pies ten nie tylko uznał stację za swój dom, ale także bardzo chętnie wyruszał w podróże pociągami dalekobieżnymi. Był widywany w Rzymie, Florencji, a także Turynie. Zawsze jednak, wiedziony niezwykłym instynktem, potrafił znaleźć pociąg powrotny do swojej macierzystej stacji. Był rozpoznawany nie tylko przez kolejarzy pracujących w pociągach przejeżdżających przez tę stację. Jego opiekun sporządził nawet przywieszkę do obroży, która miała pełnić rolę „biletu”. Jak głosi legenda, pies był bardzo przywiązany do tego wyróżnika i nikt obcy nie mógł go zdjąć. Przygody psa podróżnika stały się głośne w całych Włoszech za sprawą książki sygnowanej nazwiskiem jego opiekuna – Elvio Barlettanigo: *Lampo – cane ferroviere* (w wersji angielskiej: *Lampo – the Travelling Dog*). Szacuje się, że Lampo odbył około 3000 podróży pociągami.



Pomnik Lampo na stacji Campiglia Marittima, 16.07.2017 r.

Dziś wiemy, że pies przybył do Włoch ze Stanów Zjednoczonych, przywieziony jako „maskotka” na jednym z jachtów. Życie zakończył tragicznie, potrącony na macierzystej stacji przez pociąg towarowy w dniu 22.07.1961 r. Został pochowany na stacji przy peronie. Później w tym miejscu został postawiony niewielki pomnik psa pełniącego służbę jako dyżurny ruchu. W poczekalni wisi gablota ze zdjęciami poświęconymi Lampo i z reprodukcjami informacji prasowych na jego temat. Natomiast w przydworcowym bufecie na ścianie powieszono obraz z podobizną Lampo. Również na pobliskiej stacji w Ceccinie (km 281,592) znajduje się pomnik psa, niewątpliwie nawiązujący do historii o podróżującym czworonogu.

W Polsce przygody Lampo znamy z książki napisanej przez Romana Pisarskiego, pod tytułem *O psie, który jeździł koleją* (pierwsze wydanie 1967 r.). Jest to lektura szkolna dla klas III, korzystających z podręcznika *Nasza szkoła*. W polskiej wersji przygód Lampo zwraca uwagę drobna niespójność: jako miejsce akcji podana jest skrócona nazwa stacji: *Marittima* – tymczasem jest to tylko przymiotnik, równoważny polskiemu określeniu *Nadmorska*. Natomiast (według książki) pies wraz z opiekunem na stałe mieszkali we wspomnianym na wstępie Piombino.

Tekst i zdjęcia: Marek Malczewski



Gablota z fotografiami autentycznego „psa, który jeździł koleją” na dworcu Campiglia Marittima, 16.07.2017 r.

Magazyn sympatyków komunikacji szynowej
Czasopismo jest kontynuacją
kwartalnika Parowozik
wydawanego od 1988 roku
www.swiat-kolei.com

Redaktor naczelny

Ryszard Pyssa, tel./fax (61) 853-13-36
60-475 Poznań, ul. Żniniewiczów 35
e-mail: sk.pyssa@infotransport.pl

Zespół redakcyjny

Michał Jerczyński – dział historyczny
sk.jerczynski@infotransport.pl
Paweł Terczyński – dział taborowy
Maria Malczewska – dział wąskotorowy
sk.malczewski@infotransport.pl
Tomasz Gieżyński – dział tramwajowy
sk.giezynski@infotransport.pl
Ryszard Rusak – dział zagraniczny
sk.rusak@infotransport.pl

Współpraca

Przemysław Adamski, Tomasz Butrym, Jacek Chiżyński
Andrzej Etmanowicz, Sławomir Fedorowicz
Tomasz Florczak, Jacek Goździewicz, Marek Graff
Jakub Halor, Michał Izdoreczak, Krystian Jacobson
Tomasz Jerczyński, Dariusz Kalinowski, Filip Karoński
Piotr Kilanowski, Krzysztof Koj, Jacek Kołodziej
Paweł Korcz, Tomasz Korycki, Grzegorz Kotlarz
Piotr Kumelowski, Leszek Lewiński, Andrzej Massel
Tomasz Mayer, Marek Moczulski, Jacek Modrzejewski
Jerzy Pawłowski, Paweł Pierkowski, Marcin Przeglęta
Tomasz Roszak, Jacek Rutkowski, Andrzej Soczówka
Roman Szczeciński, Piotr Tomasik, Adam Włoch
Paweł Winnicki, Roman Witkowski, Krzysztof Zintel
Krystian Żurawski

Wydawca: EMI-PRESS

90-955 Łódź 8, skr. poczt. 103, ul. Motylowa 3/25

Sekretarz redakcji: Danuta Raczyńska
tel./fax (42) 633 37 51, tel. (501) 642 249
(kolportaż, prenumerata, reklamy, umowy)
e-mail: biuro@swiat-kolei.com

Projekt i DTP

Witold Tranda, e-mail: witranda@gmail.com
Tadeusz Tranda, e-mail: tadeusz.tranda@gmail.com

Druk: EDIT Sp. z o.o. 05-462 Wiązowna, ul. Dworkowa 2

Redakcja zastrzega sobie prawo do opracowania redakcyjnego otrzymanych tekstów, dokonywania w nich skrótów oraz opatrywania własnymi śródtytułami. Na wyraźne życzenie autora redakcja umożliwia dokonanie korekty autorskiej.

Wydawca i Autorzy artykułów dokładają wszelkich starań, aby ustalić dysponentów praw autorskich do publikowanych materiałów, jednak nie w każdym przypadku jest to możliwe. Osoby, które mogły zostać pominięte w tym procesie są proszone o kontakt z Redakcją lub Wydawcą.

Sprzedaż egzemplarzy aktualnych po cenie innej niż detaliczna, ustalona przez Wydawcę, jest zabroniona i grozi odpowiedzialnością karną.

Przedruk publikacji w całości jak i w części, także w mediach elektronicznych dozwolony tylko za zgodą Wydawcy. Redakcja i wydawca nie odpowiadają za treść reklam.

Numer indeksu 335509

ISSN 1234-5962

Cena 26,50 zł

EP05-23 spółki PKP Intercity powróciła do ruchu

Po prawie dziesięciu latach postoju i niepewności została przywrócona do ruchu lokomotywa elektryczna EP05-23. To jedna z bardzo zasłużonych, niezawodnych i bardzo lubianych przez maszynistów maszyn eksploatowanych od początku lat 60. XX wieku przez Polskie Koleje Państwowe. W 1961 roku w związku z postępującą elektryfikacją szlaków PKP zakupiły w czeskosłowackich zakładach Škoda Plzeň 30 pojazdów typu 44E, które oznaczono serią EU05. Początkowo maszyny EU05-01÷25 przydzielono do MD Warszawa Odolany, a pozostałe EU05-26÷30 do MD Gliwice. Były one wzorowane na maszynach E499.1, które z kolei były rozwinięciem konstrukcji elektrowozów E499.0 produkowanych na podstawie dokumentacji szwajcarskich lokomotyw elektrycznych serii Re 4/4¹. EU05 od samego początku prowadziły ówczesne najbardziej prestiżowe pociągi z Warszawy do Gliwic (Ex *Górník*), Krakowa (Ex *Krakus*), później Poznania (Ex *Lech*), a pod koniec lat 60. XX wieku także Ex *Hutnik* z Warszawy do Pragi na całej trasie. Ze względu na swój kraj pochodzenia przykleiła do nich popularna nazwa *Czech*. Jednocześnie podjęto próby zwiększenia prędkości maksymalnej pojazdu ze 125 km/h do 160 km/h z jednoczesną zmianą serii EU na EP i kolorystyki z jasno/ciemnozielonej na pomarańczową. Przebudowy dokonano w ZNTK Gdańsk, a pierwsza maszyna EP05-29 podczas prób na szlaku Konin – Spławie osiągnęła prędkość 174 km/h. Później w latach 1972–73 do przebudowy skierowano pozostałe lokomotywy oprócz EU05-09, 12 i 19, które były już w tym czasie wycofane. W połowie lat 80. XX wieku czechy przejęły obsługę pociągów kursujących Centralną Magistralą Kolejową z prędkością 160 km/h, niektóre w trakcji podwójnej, później po dostawach EP09 rozpoczęła się stopniowa likwidacja serii. Ostatnie czynne pojazdy EP05-16 i EP05-23 przeszły naprawy rewizyjne w 2005 roku, ta druga została wówczas przemalowana w barwy PKP Cargo i jeszcze do 2008 roku okazjonalnie można je było spotkać z pociągami do Krakowa (Ex *Kościuszk*, Ex *Tatry*) i Zebrzydowic



EP05-23 z pociągiem IC-1351 „Tatry” zbliża się do przedmieść Krakowa. Baranówka, 25.02.2018 r. Fot. M. Wojtaszek

(IC *Polonia*), po czym zostały ostatecznie wycofane, kończąc tym samym okres prawie 50-letniej eksploatacji. Do celów muzealnych planowano pierwotnie zachować EP05-01, ostatecznie została ona złomowana w pseudomuzealnej placówce. Z pozostałych ostatnich dwóch maszyn EP05-16 trafiła do Katowic, gdzie oczekuje powołania jednostki muzealnej. EP05-23 ponad dziesięć lat oczekiwała na swój los na terenie lokomotywni Warszawa Olszynka Grochowska, gdzie dzięki zaangażowaniu jednego z pracowników pozostawała kompletna i sprawna. W 2016 roku zapadła decyzja o jej naprawie i została skierowana do Zakładu Usług Taborowych RemTrak Warszawa Grochów, gdzie po powrocie prace konserwatorskie kontynuowano. Ich efekt można było zobaczyć we wrześniu 2017 roku podczas prezentacji na Targach *Trako* w Gdańsku. Jednak dopiero 4.01.2018 r. EP05-23 po blisko dekadzie postoju wyruszyła ze składem wagonowym po naprawie okresowej na jazdę

próbną w relacji Warszawa Grochów – Idzikowice. Wreszcie nastąpiła ta długo oczekiwana chwila i EP05-23 w dniu 25.02.2018 r. jak za dawnych lat poprowadziła do Krakowa jedenastowagonowy skład pociągu IC-1350/51 relacji Warszawa Wsch. – Zakopane. Po nieco skomplikowanych zabiegach na stacji Kraków Gł. spowodowanych wykolejeniem jednej z dwóch maszyn EU07 (306 i 052) mających dalej poprowadzić pociąg do Zakopanego piątka z niewielkim opóźnieniem wyruszyła w drogę powrotną z pociągiem EC 3128/29 Sawa do Warszawy Wsch.

Szkoda tylko, że PKP Intercity nie poinformowało oficjalnie o odbywającej się premierowej jeździe. Mimo to dzięki „pantoflowej poczcie” wieści dotarły do zainteresowanych i na szlaku na pociąg oczekiwało kilku fotografów, a na krakowskim dworcu pojawiła się spora grupa wielbicieli tej serii lokomotyw. Na razie nie wiadomo, jaka jest przyszłość tej czynnej, muzealnej maszyny i nikt nie umie odpowiedzieć na to pytanie. Wzorem innych krajów takich pojazdów powinno przybywać, niestety w Polsce jakoś dziwnie ich ubywa. Spójrzmy tylko na naszych sąsiadów z południa – Czechów. Tam nieco starsza jej „siostra” E499.0 *Bobina*, czy niedawno przywrócony do ruchu T.499.0 *Cyklop* prowadzą pociągi specjalne zestawione z przepięknie odrestaurowanego, historycznego taboru. Aż serce się raduje na widok takiego pociągu, przypominającego nasze młode lata i nie tylko. Na naszych bocznicach niszczej nadal przepiękne wagony, zarówno pasażerskie jak i towarowe, które zamiast być ozdobą skansenów, prawdopodobnie zostaną skazane na zapomnienie i złomowanie, bowiem nie znajdując zainteresowania odpowiednich instytucji. Miejmy tylko nadzieję, że ktoś wreszcie się „obudzi ze snu” i do muzealnego Czecha dołączy w niedalekiej przyszłości także odpowiednie wagony i na trasie zobaczymy historyczne ekspresy *Górnika* czy *Krakusa*, jak za dawnych lat. Oby marzenia wielu miłośników kolei szybko się spełniły!



EP05-23 z pociągiem IC-3128 „Sawa” za chwilę wyruszy w drogę powrotną do Warszawy. Kraków, 25.02.2018 r.

Fot. K. Słowicki

Ryszard Rusak



SN84-002 na terenie zaplecza technicznego SKPL w Ostrowie Wlkp., 20.01.2018 r.

Fot. P. Korcz

Nowe zakupy SKPL

Na początku stycznia br. Górnośląskie Przedsiębiorstwo Wodociągów ogłosiło po raz kolejny postępowanie przetargowe, mające na celu sprzedaż dwuczłonowego zespołu trakcyjnego DH2 oznaczonego jako SN83-003 oraz dwóch trójczłonowych VT614 (SN84-001 i SN84-002). Tym razem znalazł się nabywca w postaci Stowarzyszenia Kolejowych Przewozów Lokalnych z Kalisza, które kupiło wszystkie trzy pojazdy. SN83-003 był dotychczas używany w latach 2010–2012 przez Zakład Przewozów Regionalnych w Gdyni i można było go spotkać głównie na trasach Chojnice – Szczecinek – Słupsk oraz Chojnice – Tczew. Następnie przez dwa lata pracował na liniach obsługiwanych przez Koleje Śląskie. Natomiast trójczłonowe VT614 nie jeździły w Polsce z pasażerami, choć zostały przygotowane do ruchu w Kolejach Śląskich (pojazdy nie posiadają dopuszczenia do ruchu wydanego przez Urząd Transportu Kolejowego). 16 stycznia br. wszystkie trzy spalinowe zespoły trakcyjne zostały przetransportowane z Katowic do bazy SKPL Cargo w Ostrowie Wlkp. Następnie SN83 trafił do Pleszewa.

Nabyte pojazdy są w dobrym stanie technicznym. Po dokonaniu niezbędnych napraw i odświeżeniu mogłyby powrócić do ruchu. SKPL Cargo Sp. z o.o. zamierza przemalować je w swoje barwy. Przewoźnik z Kalisza jednak nie określił jednoznacznie, co zamierza zrobić z zakupionymi spalinowymi zespołami trakcyjnymi. Być może zostaną skierowane na którąś z tras, którą obsługuje SKPL (obecnie jest ich kilka, trwają rozmowy nad podjęciem obsługi kolejnych linii). Nie wykluczony jest także wynajem pojazdów innym przewoźnikom bądź też leasing lub sprzedaż.

Na terenie kraju znajduje się jeszcze 11 pojazdów DH: SN82-002 i SN83-004 w Katowicach na terenie spółki Przewozy Regionalne; SN82-001, SN82-003, SN83-001, SN83-002, SN83-005, SN83-006 i SN83-007 na terenie ZNTK Paterek oraz niespolonizowane DH nr 3215 i 3115 na terenie Fabryki Pojazdów Szynowych w Poznaniu. Mimo kilkukrotnych prób sprzedaży dotychczas żaden z nich nie znalazł nowego nabywcy.

P. Korcz

Wagony barowe typu 113Alux w PKP Intercity

W latach 2014–2016 spółka PKP Intercity zasadniczo wycofała z eksploatacji wszystkie posiadane wagony barowe typu 113A (p. ŚK 4/2016, s. 4). Nie budziło to wszakże zdziwienia, gdyż wiek przeszło 40 lat i znaczny stopień wyeksploatowania kwalifikowały już wspomniany tabor do wycofania. Gwoli przypomnienia, wagony te produkowano w latach 1972 (prototyp) i 1974–1976 (produkcja seryjna) w zakładach H. Cegielski Poznań jako przedziałowe 2 klasy z przedziałem bufetowym (łącznie 231 szt.). W ramach napraw głównych przeprowadzanych w zakładach ZNTK Nowy Sącz i H. Cegielski Poznań na początku lat 90. XX w., wszystkie pozostające w eksploatacji egzemplarze doczekały się przebudowy na wagony barowe. Wśród przebudowanych „barów” można było wyróżnić kilka wersji, z których najbardziej zaawansowaną niewątpliwie stanowiły wagony typu 113Alux (5 szt.) wyposażone w trakcie napraw w nowoczesne wózki typu 25AN w miejsce fabrycznie zastosowanych 4ANc. Zmiana wózków znacząco podnosiła komfort podróży, toteż w kolejnych latach chętnie wykorzystywano te wagony do obsługi kwalifikowanych pociągów kategorii IC/EC. U schyłku pierwszej dekady XXI w. spółka PKP Intercity miała na ilostanie 129 wagonów barowych typu 113A, w tym cztery typu 113Alux, z których większość nadal wykorzystywano w pociągach kat. TLK oraz IC. Ich przedłużająca się po 2010 roku eksploatacja związana była przede wszystkim z brakiem innych wagonów barowych zdolnych zastąpić 113A w parku PKP IC. Wagony takie, opisane jako typ 113Aa (w istocie zmodernizowane w zakładach PESA Bydgoszcz wagony 1 klasy typu 112Ag, 112Ak 112Am i 112Ar) spółka otrzymała dopiero w latach 2012–2013, co

umożliwiło tym samym powolne wycofanie występujących „barów” 113A. Co ciekawe, wiosną 2016 roku odstawiono także wspomniane cztery wagony typu 113Alux, których dalsze losy wydawały się niepewne. Niedobór wagonów gastronomicznych do obsługi pociągów kategorii EIC skłonił jednak właściciela do skierowania wszystkich posiadanych „Luxów” do kolejnej naprawy rewizyjnej (ob. tzw. naprawa czwartego poziomu utrzymania). Naprawy przeprowadzono w zakładach PESA Bydgoszcz na przełomie 2016 i 2017 roku, po czym cały kwartet przydzielono do stacji macierzystej W-Wa Grochów. Obecnie wagony barowe typu 113Alux spotkać można m.in. w składach poc. EIC 1350/1351 *Tatry* (Warszawa – Zakopane), EIC 1620/1621 *Odra* (Warszawa – Wrocław) czy EIC 14008/14009 (110) *Comenius* (Warszawa – Ostrava). Niewątpliwie warto się zainteresować wspomnianymi wagonami, gdyż w ciągu najbliższych kilku lat zapewne ostatecznie znikną one z krajobrazu naszych żelaznych szlaków.

P. Kilanowski

Lokomotywy T448p Ciech Cargo

W latach 1977–1989 sprowadzono do Polski łącznie 161 lokomotyw spalinowych serii T448p, wyprodukowanych przez położone na terenie ówczesnej Czechosłowacji zakłady ČKD Praha. Maszyny te stanowiły eksportową wersję produkowanych od 1973 roku dla czechosłowackiego przemysłu lokomotyw serii T448.0 (od 1988 r. seria 740). Były to czteroosiowe maszyny o masie 72 t, z centralnie umieszczoną kabiną, osiągające moc 883 kW i prędkość do 70 km/h. Wśród sympatyków kolei zyskały przezwiska: *kocurek*, *koziółek* czy *tepetka*, odpowiednio od dźwięku pracy silnika, bryły nadwozia i oznaczenia serii. Fabrycznie lokomotywy te



Wagon 51 51 88-70 168-1 WRouz (ex 51 51 85-80 006-4 BJwxz, HCP 015161/1974) odstawiony na jednym z torów postojowych stacji Wrocław Główny chwilę po zakończeniu biegu w składzie poc. EIC 1620/1621 „Odra”, 13.02.2018 r. Fot. W.K. Prusinkiewicz



T448p-051 prowadzi manewry ze składem ładowych węglarek na stacji Toruń Wschodni, 28.08.2017 r.

Fot. P. Kilanowski

otrzymały „przemysłowy” schemat malowania ČKD z szarym podwoziem, pudłem w kolorze niebieskim z żółtymi pasami w połowie wysokości każdego z czoł oraz ukośnymi, naprzemienne czarnymi i żółtymi pasami na zgarniaczach. W Polsce *tepetki* trafiły m.in. do zakładów KP Kuźnica Wągrowa, PGP Bazalt Wilków, Fabryki Wagonów Gniewczyna, KWK Nowy Wirek, KWK Bielszowice, Bazy CPN Rejowiec, Rafinerii Czechowice, Rafinerii Jedlicze, KWB Turoszów czy Cementowni Chocim. Wraz z liberalizacją sektora kolejowych przewozów towarowych znaczna część wspomnianych maszyn trafiła do przewoźników prywatnych, w tym m.in. Euronafu Trzebinia, STK, Orlenu Koltrans, Transchemu Włocławek, jak również do PTK Holding czy PCC Rail Szczakowa (ob. DB Cargo Polska). W latach 1978–1980 cztery fabrycznie nowe *kocurki* trafiły również do obsługi ówczesnych Inowrocławskich Zakładów Soda Mątwy (T448p-051, 052, 090 i 092). Wraz z parą SM42 stanowiły trzon parku lokomotyw w tych zakładach, zajmując się przede wszystkim obsługą bocznic przy stacjach Inowrocław Rąbinek i Inowrocław Mątwy. Wraz z restrukturyzacją wspomnianych zakładów, w 2000 roku wydzielono samodzielną spółkę transportową Transoda Ciech (ob. Ciech Cargo), która w 2003 roku uzyskała licencję na prowadzenie pociągów towarowych na całej sieci PKP. Ich obsługę z początku zapewniały przede wszystkim wspomniane T448p, uzupełnione w kolejnych latach wypożyczonymi z Czech lokomotywami elektrycznymi serii 130 i 181. W 2004 roku park *kocurków* powiększył też T448p-084, przejęty przez Transodę wraz z zakładami w Janikowie. Warto zwrócić uwagę, że z wyjątkiem T448p-084 eksploatowane przez spółkę Ciech Cargo *tepetki* jako jedne z ostatnich w Polsce zachowały swój pierwotny schemat malowania, uzupełniony jedynie o niewielkie logotypy właściciela. Do niedawna, prócz oryginalnych barw, inowrocławskie *kocurki* wyróżniały się też zachowanymi w całości pierwotną sylwetką z charakterystycznymi, szerokimi, prostokątnymi tarczami zderzaków, oryginalnymi oprawami świateł produkcji ČKD czy układem poręczy. W większości utraciły jednak wspomniane detale podczas napraw głównych przeprowadzanych w zakładach CZ Loko od 2012 do 2015 roku. Najbliższy oryginałowi wygląd zachowała jedynie T448p-052, która naprawę przeszła jeszcze w 2011 roku. Współcześnie wspomniane T448p można spotkać zarówno przy obsłudze bocznic w Inowrocławiu i Janikowie, jak również przy

pociągach towarowych obsługujących m.in. stacje Wapienne, Toruń, Bydgoszcz, ale również w bardziej odległych rejonach sieci PKP PLK, np. w Częstochowie czy Zabrzu.

P. Kilanowski

Uciekająca lokomotywa

Dnia 21.12.2017 r. około godziny 14.30 na szlaku Zielona Góra - Niedoradz, na torze nr 2 odstępu Stary Kisielin - Niedoradz, tuż za peronami przystanku osobowego Stary Kisielin doszło do wykolejenia lokomotywy prowadzącej pociąg IC 84106 Światowid relacji Szczecin Główny - Katowice. Lokomotywa EU07-324 wykoleiła się pierwszą osią przedniego wózka w kierunku jazdy pociągu. Do wypadku doszło na skutek zaczepienia o łyżkę koparki wykonawcy robót, pracującej w miejscu po rozebraniu torze nr 1. Trwają tu prace polegające na wzmacnianiu torowiska, gdyż sam tor jest prawie nowy - został tu położony w 2007 roku. Zdarzeń takich jak to trafia się na sieci PKP kilka w roku. Takiego zakończenia jednak nie przewidział nikt. Jak zwykle po takim zdarzeniu na miejsce przyjechało kilka jednostek policji i straży pożarnej. Tuż przed zmrokiem przyjechał z Czerwieńska samochód Kolejowego Ratownictwa Technicznego i przystąpiono do wkolejania lokomotywy. W międzyczasie odpięto wagony, a od strony Zielonej Góry na tył pociągu przybyła lokomotywa EP07-1088, która zabrała wagony wraz ze zdenerwowanymi pasażerami do Zielonej Góry. Tymczasem wkolejona lokomotywa przy skoczeniu wszystkich obecnych na miejscu zdarzenia zbiegła po spadku 10‰ w kierunku Nowej Soli. Natychmiast pojawiły się sensacyjne relacje o policjantach wskazujących do jadącej lokomotywy w celu jej zahamowania oraz inne wymysły dziennikarskie niepoważnej w tematach kolejowych „Gazety Lubuskiej” i jak wiadomo kompletnie niepoważne komentarze w sieci. Jeden z dziennikarzy nadał tytuł swojej notatce „Lokomotywa odpadła się sama i zwała”!!! Lokomotywa z nieodhamowanym, na skutek jego specyficznej konstrukcji, hamulcem ręcznym (próby jego „dociągnięcia” zakończyły się niepowodzeniem i ewakuacją maszynisty) zatrzymała zaś się samoczynnie 2 km przed stacją Nowa Sól, gdyż za stacją Niedoradz tory biegną już w zasadzie w poziomie. Warto dodać, że różnica wysokości pomiędzy stacją Niedoradz a stacją Nowa Sól wynosi tylko 6 metrów, a pomiędzy nią a stacją Stary Kisielin przeszło 70 metrów! Jako ciekawostkę można dopisać fakt, że stacja Zielona Góra została tego popołudnia



Wykolejona EU07-324 od poc. IC 84106 Światowid relacji Szczecin Główny - Katowice koło przystanku osobowego Stary Kisielin, 21.12.2017 r. Fot. S. Fedorowicz

pozbawiona dojazdu kolejowego z dwóch stron. Otóż kilka godzin później w okolicy przystanku Łęgowo Sułchowskie zapaliła się lokomotywa prowadząca pociąg TLK relacji Gdynia - Zielona Góra. Szlak Babimost - Sułchów został zablokowany na co najmniej 1,5 godziny.

S. Fedorowicz

Moda na schrony

Co jest bardziej godne uratowania? Żelbetowy schron z czasu II wojny światowej czy może stalowe przeszło mostu kolejowego z 1895 roku? Pasjonat historycznego żelbetu powie pewnie - bunkier! Pasjonat mostów lub kolei powie - most! Więc może uratować jedno i drugie. To by było najlepsze rozwiązanie, ale najwyraźniej inne zdanie miał projektant drogi ekspresowej S5, główny wykonawca budowy - firma Trakcja PRKil i kujawsko-pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków. W odległości 770 m od siebie na południe od dawnej stacji Wąsosz Wielkopolski znajdowały się właśnie schron żelbetowy, z którego szlak kolejowy osłaniał żołnierze Armii Poznań i most kolejowy dość nietypowej, a więc

unikatowej konstrukcji nad rzeką Gąsawką. Przeszło mostu miało wewnątrz blachownicy całkowicie nitowaną wannę, w niej był wyspany tłuczeń i na nim dopiero leżał tor. Pod koniec XIX wieku taki sposób konstrukcji przesła musiał być jakimś *novum* i na pewno nie było to wówczas rozwiązanie stosowane na szeroką skalę. Kujawsko-pomorski konserwator zabytków na most pewnie nawet nie zwrócił uwagi. Ludzie pracujący w tych urzędach na ogół nie grzeszą historycznym wykształceniem technicznym, można by nawet rzec, że zabytki mostownictwa, kolejnictwa itp. to dla nich czarna magia. Za to mają zakodowane wszelkie bunkry. Właśnie w ten sposób kolejny ciekawy eksponat został przez pracowników firmy Gotowski (podwykonawca obiektów inżynierskich na tym odcinku drogi ekspresowej) zdemontowany i wywieziony, zapewne w kawałkach na złom. Warto zauważyć, że przy likwidacji dobrze zachowanej, XIX-wiecznej zabudowy stacji Łódź Fabryczna największą troską służby konserwatorskie również otoczyły schrony z połowy XX wieku.

S. Fedorowicz



Oryginalne przeszło mostu nad Gąsawką niedaleko stacji Wąsosz Wielkopolski, 15.11.2009 r. Fot. S. Fedorowicz

O tym pisano w marcu...

...150 lat temu

Zamiar budowy kolei żelaznej z Poznania do Warszawy, przez Wrześnią, Słupcę, Konin, Koło i Łódź, wkrótce ma być urzeczywistniony, celem czego utworzono w Poznaniu komitet przedsięwzięcia kolei, który najpierw zajmie się budową kolei żelaznej, aż do granicy.

Kurjer Warszawski nr 69,
27 (15) marca 1868 r.

Od kilku dni na kolei żelaznej Warszawsko-Terespolskiej zaprowadzonym został aparat kontrolujący bieg pociągów i ich postoje, – wynalazku mechanika tutejszego p. Stanisława Praussa. Przedtem aparat pomieniony zastósowany był na drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.

Kurjer Warszawski nr 70,
28 (16) marca 1868 r.

...140 lat temu

Kraży znów wieść uporczywa, iż wkrótce wydana być ma koncesja na pożądaną linię kolei żelaznej: Skierniewice – Kalisz – Ostrów.

Kurjer Warszawski nr 58,
11 marca (27 lutego) 1878 r.

Przed kilku dniami, koleją żelazną warszawsko-bydgoską przewieziono szkielet mamuta, wysłany z Petersburga na wystawę do Paryża.

Kurjer Warszawski nr 61,
2 (14) marca 1878 r.

Most pływający. Now. Wrem. podaje następujące szczegóły o moście pływającym, którego części przez kilkanaście tygodni załęgały stację tutejszej kolei W. W. i W. B. Most ten, który zamówiono w przeszłym roku za granicą, dotąd nie dojechał do miejsca swego przeznaczenia, to jest do Dunaju. Części tego kosztownego przyrządu znajdują się rozproszone po wszystkich stacjach dróg żelaznych w Rumunii, jedna część jego w Ungheni a część zapakowana na 120 wagonach, nie wiadomo już jakim sposobem zajechała do Odessy. Obecnie wydano rozkaz zebrania tych rozrzuconych części i posłano je z powrotem do Warszawy, do rozporządzenia tutejszego zarządu inżynierskiego. Most ten jakkolwiek nie dojechał do Dunaju, wszelako przyczynił się bardzo do paraliżowania ruchu na kolejach żelaznych. Chcąc bowiem wyładowywać olbrzymie puste cylindry, należałoby mieć zawsze pod ręką ludzi znających się na tém, co oczywiście nie zawsze i nie wszędzie się przytrafia; niektórzy też części tego nieszczęśliwego mostu, od października roku zeszłego nie były wydobywane z wagonów.

Gazeta Warszawska nr 65,
7 (19) marca 1878 r.

Z pomiędzy lokomotyw drogi wiedeńskiej, wypożyczonych rządowi a funkcjonujących przez czas wojny w Rumunii, dwie czy trzy znajdują

się obecnie w Berlinie w naprawie; po doprowadzeniu do należytego stanu, powrócą one do Warszawy.

Kurjer Warszawski nr 65,
19 (7) marca 1878 r.

...130 lat temu

Zamieć śnieżna, srożąca się z soboty na niedzielę w nocy, zasyłała pociągi osobowe drogi żel. Iwangrodzkiej w następujących punktach: Między Jastrzębiem a Radomiem pociąg Nr. 1 ugrzązł w zaspie śnieżnej na 70 wiorście w kierunku Dąbrowy od Iwangrodu [Dębina – przyp. M.P.]. Po usilnej pracy i przy pomocy dwóch lokomotyw, wysłanych na ratunek z Radomia, wydobyto go ze śniegu i wysłano do Bzina, gdzie znowu spotkał go tenże sam los co i w Jastrzębiu. Pociąg Nr. 2 o godzinie 7 rano w niedzielę, nie mogąc przebić zasy śnieżnej, wysokiej na parę łokci, stanął na tejże samej wiorście – po paru godzinach cofnięto go znów do Bzina a podróżnych na 20 saniach, sprowadzonych umyślnie kosztem zarządu drogi, odwieziono do Radomia. Pociąg Nr. 4, który przez parę godzin stał pod Miechowem, puszczony w dalszą drogę, doszedł zaledwie do Kielc i to z wielkim trudem przy zachowaniu wszelkiej ostrożności. Pociąg Nr. 12 utonął literalnie w zaspach śnieżnych pod Tomaszowem, a pociąg Nr. 14 pod Opoczmem. Oprócz powyższych stanęło kilkanaście pociągów towarowych, wiozących żelazo i węgiel w 360 wagonach. W poniedziałek ruch na kolei Dąbrowskiej odbywał się tylko między: Iwangrodem i Radomiem, Kielcami i Jędrzejowem i Kuluszkami i Ostrowcem – inne linie były całkiem zasypane. Pod Opoczmem zasy śnieżne w polach i w niektórych punktach toru kolejowego dosięgały do 3 metrów wysokości.

Gazeta Radomska nr 20,
8 marca (25 lutego) 1888 r.

[Kraków.] Most na Wiśle przy Zwierzyńcu. Wskutek pozwolenia Ministerstwa handlu i wojny odebrały dzisiaj władze wojskowe most na Wiśle przez koleją północną wybudowany wyłącznie dla komunikacji do celów wojskowych i na tak długo, dopóki most drewniany pod zamkiem nie będzie naprawiony. W komisji wzięło udział Starostwo, Magistrat, Delegaci władz wojskowych i kolei północnej. Ponieważ według reskryptu ministerialnego most ten dla komunikacji cywilnej publiczności jest zamknięty, przeto p. Prezydent miasta udał się w drodze telegraficznej do Ministerstwa handlu o pozwolenie użycia tegoż mostu także przez publiczność cywilną pieszą i jednocześnie zwrócił się także z podobnym żądaniem do tutejszych władz wojskowych, które dzisiaj most ten w posiadanie odebrały.

Czas nr 66,
20 marca 1888 r.

Kolej północna buduje obecnie pomiędzy Boguminem a Oświęcimm drugą tor na przestrzeni 80 kilometrów.

Czas nr 74,
29 marca 1888 r.

Przerwa w komunikacji. Z powodu zerwania dwóch mostów na kolei terespolskiej, – jednego pomiędzy Białą i Chotyłowem, a drugiego na rzece Srebrnej o 6 wiorst od Mińska, – pragnący udać się na drogi południowo-zachodnie, będą musieli wyjeżdżać koleją nadwiślańską; ci zaś, którzy zechcą wyjechać w kierunku Moskwy, muszą korzystać z kolei petersburskiej, dojeżdżając do stacji Białystok, stamtąd zaś koleją brzesko-grajewską do Brześcia. Istnieje oprócz tego droga do Moskwy na Białystok i stację kolei poleskiej Baranowicze.

Dziennik Łódzki nr 73,
31 (19) marca 1888 r.

...120 lat temu

Obniżenie opłat kolejowych za przewóz łożu. Wyjątkową taryfę zatwierdził minister robót publicznych za przewóz łożu z dalszych stron, którego wskutek łagodnej zimy nie ma nigdzie w Niemczech w potrzebnej ilości. Opłacać się ma podług taryfy wyjątkowej dla przewozu materiałów, potrzebnych do budowy dróg. Wyjątkowa taryfa znajdzie zastosowanie przy przewozie łożu pełnymi wagonami aż do dn. 1 Czerwca t. r., a zarządy kolei pruskich zaprowadzą ją w tych dniach.

Nowiny Raciborskie nr 28,
5 marca 1898 r.

Na kolei Dąbrowskiej zaprowadzono nie tak dawno tak zwaną jazdę amerykańską, przy której parowozy muszą być w ciągłym ruchu. Na jeden parowóz przypadają dwie brygady ze służby mechanicznej. Maszyniści prócz pensji pobierają wiorstowe, co jedno z drugimi stanowi wcale niezłe utrzymanie; ale służba konduktorska jest bardzo lichy uposażona, pensja nie wielka, a o wiorstowym i pisać nie warto. Żaden z konduktorów w ciągu miesiąca nie jest w możności wyjeżdżać wiorst od czterech do pięciu tysięcy, a taka tylko ilość stanowić może wynagrodzenie jakie takie.

Gazeta Kielecka nr 22,
16 (4) marca 1898 r.

...110 lat temu

Przeciw papierosom. Ministerium komunikacji, wobec często wynikających pożarów na stacjach kolejowych, wydało nowe przepisy o paleniu papierosów na stacjach kolejowych.

Według tych przepisów, palenie papierosów na stacjach jest bezwzględnie zakazane; nie wolno palić nawet w bufetach.

Gazeta Kielecka nr 18,
1 marca 1908 r.

Kolej żelazna w Płocku. Płock jest obecnie jedynym miastem gubernialnym w Królestwie Polskim, do którego niemożna dojechać koleją żelazną. Przed kilku laty robiono starania, by zbudować koleję do Płocka od fortecy Modlina, co leży nad rzekami Narwią i Wisłą przy kolei warszawsko-mławskiej, ale zamiar ten nie doszedł do skutku, bo zasobni pieniądze obawiali się dać na tę koleję pieniądze. Teraz słychać o nowym zamiarze. Dwaj właściciele większych majątków w Płocku wystąpili się miastowicie o pozwolenie rządowe na przeprowadzenie dwóch kolei żelaznych w zachodniej połowie gubernii płockiej. Obie mają zaczynać się przy granicy mocarstwa prusko-niemieckiego, o półtorę tylko mili od miasta Torunia, co leży nad Wisłą po tamtej już stronie granicy. Zjazd od wsi Lubicza nad rzeką Drwęcą, jedna kolej ma iść na południowy wschód przez miasto powiatowe Lipno do Płocka, a druga – ku północno-wschodowi, wzdłuż granicy, do miasteczka Dobrzyń, stamtąd zaś skrócić na miasto powiatowe Rypin i Sierpc, i dojdzie również do Płocka. Pociągi kolejowe na tych drogach mają być poruszane nie parą wodną, lecz elektrycznością. Gromadka większych rolników płockich zabiega usilnie, żeby jaknajprędzej zgromadzić na budowę tych kolei potrzebny zasób pieniędzy. Wielu też właścicieli ziemskich zgodziło się już dać pod nie grunt darmo.

Gazeta Kielecka nr 18,
1 marca 1908 r.

Dworzec w Orzeszu ma być dość gruntownie przebudowany. Do pociągów ma się tu dochodzić przez tunel, który ma być ze zewnątrz pod dworcem i szynami przebit. Powiększone lub przebudowane mają być dalej: szopa towarowa, rampa ładunkowa, szopa dla lokomotyw itd. Wiele z tych robót jeszcze tego roku ma być wykonanych.

Nowiny Raciborskie nr 34,
19 marca 1908 r.

Wybrali: Filip Karoński i Marcin Przeglętk



Dworzec w Orzeszu na pocz. XX wieku, przed modernizacją.

Ze zb. M. Woźniaka



Prace przy remoncie toru w okolicach poligonu w Kretominie, 10.10.2017 r.

Fot. A. Kisiel

1% dla Koszalina...

W 2018 roku obchodzimy 120. rocznicę uruchomienia *Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej*. Dziś to ostatni zachowany fragment kolei wąskotorowej w regionie koszalińskim. Staramy się odbudować zabytkową kolej, jednak wymaga to ogromnych nakładów na remonty. W 2017 roku w ramach tak zwanego 1% zebrano kwotę 16 598,66 zł. Została ona w całości wydana na prace torowe na odcinku Koszalin – Manowo. Dzięki wsparciu darczyńców z całego kraju oraz dotacjom z różnych źródeł (Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Urząd Miasta w Koszalinie, Województwo Zachodniopomorskie, Zachodniopomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków) wykonano naprawy trzech przejazdów kolejowych (w Manowie, w Koszalinie na ul. Gnieźnieńskiej i w Kretominie koło poligonu wojskowego) oraz naprawiono łącznie ponad 1000 metrów toru. Był to wyjątkowo pracowity sezon w historii przewozów Towarzystwa Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej. Pociąg przewoził ponad 12 tys. pasażerów, w tym około 1200 dzieci i młodzieży w ramach programu edukacji ekologicznej *Wąskotorówką bliżej do przyrody* (dofinansowanego przez Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Szczecinie). W bieżącym roku Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej zamierza utrzymać skalę remontów zabytkowej infrastruktury. W planach jest między innymi naprawa kolejnego odcinka toru długości około 1000 metrów. Koszt prac torowych wraz z wymianą podkładów oraz mocowań wynosi niemal aż 150 tys. zł! Dlatego tak jak w poprzednich latach zachęcamy do przekazywania 1% podatku na wsparcie działalności Towarzystwa Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej. Wszystkie datki, nawet te najmniejsze, zostaną wykorzystane na remonty zabytkowej kolejki i przyczynią się do poprawy jej stanu technicznego. Przekazując 1% podatku wspierasz lokalną inicjatywę miłośników zabytków techniki i pomagasz w odbudowie kolei. W 2018 roku Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej planuje też wiele prac, których efektem ma być podniesienie jakości obsługi pasażerów. To nie tylko remonty toru oraz naprawy bieżące i modernizacje taboru

czy planowane dokończenie remontu drugiej hali lokomotywowni wąskotorowej w Koszalinie. Towarzystwo ulepsza rozkład jazdy, dostosowując go do oczekiwań pasażerów. W tym sezonie w okresie wakacji pociągi będą kursować w piątki (jedna para), soboty i niedziele (trzy pary), przygotowywane są też dodatkowe atrakcje na stacji końcowej w Rosnowie. Wydłużono również sezon turystyczny. Zacznie się on już 1 maja, a skończy 30 września. Każdy może wesprzeć działalność Towarzystwa Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej, przekazując w rocznym rozliczeniu podatkowym PIT jeden 1% swojego podatku na ratowanie i odbudowę zabytkowej, 120-letniej kolejki wąskotorowej. Wystarczy wpisać: KRS 0000244589 i kwotę podatku. Wszystkim darczyńcom serdecznie dziękujemy i zapraszamy do Koszalina, aby na miejscu przekonali się, w jaki sposób odbudowujemy zabytkową kolej wąskotorową.

...oraz dla Rogowa

Działalność Fundacji Polskich Kolei Wąskotorowych w 2017 roku obejmowała opiekę nad *Koleją Wąskotorową Rogów – Rawa – Biała*, w ramach której między innymi w każdą niedzielę uruchamialiśmy ogólnodostępne pociągi turystyczne z Rogowa do Jeżowa. Było to możliwe dzięki wykonanej w 2015 roku renowacji tego odcinka, podczas której (oprócz innych drobnych prac) wymienionych zostało ponad 2000 podkładów. Prace te ze względu na znaczny zakres zostały zlecone firmie zewnętrznej, a przekazany w 2017 roku naszej Fundacji 1% podatków pozwolił na spłatę ostatnich naszych zobowiązań za wykonane prace. Nasza Fundacja nie otrzymuje od nikogo żadnych dotacji na prowadzenie swojej działalności, a uzyskiwane wpływy pozwalają na pokrycie jedynie bieżących kosztów eksploatacji. Dlatego tą drogą chcielibyśmy gorąco podziękować wszystkim, którzy zdecydowali się wesprzeć nas w ten sposób.

W minionym roku świętowaliśmy 50. urodziny naszych lokomotyw serii Lyd1, organizując z tej okazji festyn na naszej kolei (ŚK 11/2017). Przeprowadzona z tej okazji zbiórka pozwoliła na przeprowadzenie zewnętrznej renowacji dwóch naszych lokomotyw oraz zakup koniecznych do nich akumulatorów



Lokomotywa Lyd1-204 ze świeżo odnowioną malaturą zgodnie z wzorem obowiązującym do 1974 r., na której uruchomienie planowane jest przeznaczenie tegorocznych wpłat 1%, 1.10.2017 r.

Fot. M. Zajfert

i klocków hamulcowych. Kontynuując te prace w bieżącym roku planujemy zlecić przeprowadzenie niezbędnego remontu jednej z tych lokomotyw: Lyd1-204. Chcielibyśmy przeznaczyć na ten cel całość z 1% podatku przekazanego naszej Fundacji w 2018 roku. Będzie to niezwykle wdzięczny za wsparcie tego

remontu poprzez wybór w rocznym zeznaniu PIT naszej Fundacji jako organizacji OPP, której zostanie przekazany 1% podatku. Wystarczy tylko wpisać w odpowiedniej rubryce zeznania podatkowego PIT nr KRS: 0000061869, cel szczegółowy: *remont Lydki 204*.

(Materiały własne TMKW i FPKW)

Rudy

Przejazd dla miłośników kolei i fotografii – taką nazwę nosiła zorganizowana w Rudach w sobotę 24 lutego impreza dla hobbystów kolejowych. Plan imprezy zakładał uruchomienie dwóch pociągów specjalnych, które pokonać miały całą przejeżdżną obecnie trasę kolejki. Ze względu na duże zainteresowanie oraz zimową aurę z minusowymi temperaturami organizator zdecydował, że uczestnicy będą podróżowali na pokładzie wagonu motorowego MBxd2-218. Na trasie Rudy – Stanica za motorówką wyprawiono skład zestawiony z lokomotywy Lxd2-08 pochodzącej z Huty Pokój, dwóch węglarek serii Wddxh, platformy, cysterny oraz brankardu. Na czterokilometrowej trasie do Stacji zorganizowano wiele fotostopów w najciekawszych miejscach na trasie, w tym w miejscu przecięcia z linią kolei piaskowej czy też w rejonie uroczyska Lipki. Po powrocie do Rud i wykonaniu manewrów uczestnicy (ponownie na pokładzie MBxd2-218) udali się w dwukilometrową trasę do Paproci.

Tym razem za wagonem motorowym podążał skład zestawiony z lokomotywy WLS180-36 z dwoma platformami (w tym z jedną załadowaną podkładami kolejowymi) i brankardem. Na tym odcinku fotostopy zorganizowano w drodze powrotnej do Rud, między innymi na moście nad rzeką Rudą oraz w rejonie semafora wjazdowego na stację w Rudach. Po zakończeniu przejazdu wszyscy uczestnicy przejazdu zostali zaproszeni na wojskową grochówkę. Słowa uznania należą się organizatorowi przejazdu za zorganizowanie ciekawej imprezy dla hobbystów w martwym zazwyczaj sezonie zimowym. Co więcej, w tym roku planowane są kolejne edycje przejazdów specjalnych w Rudach: wiosenna, letnia i jesienna, adresowanych do miłośników kolei. Co ciekawe, w tych przejazdach mają być zatrudniane inne jednostki taboru niż teraz. Warto zatem śledzić stronę internetową operatora, na której można znaleźć wszystkie potrzebne informacje oraz terminy planowanych przejazdów.

T. Jankowski



Pociąg specjalny z WLS180-36 przed wjazdem na przystanek Paproć, 24.02.2018 r.

Fot. T. Jankowski



Elbląg. Wraz ze zmodernizowanymi wagonami z Modertransu do Elbląga trafił także poznański krój cyfr taborowych; 21.09.2017 r. Fot. P. Aniśkowicz



Elbląg. Wysokopodłogowy 871 w oryginalnym malowaniu MVG w hali elbląskiej zajezdni; 30.07.2016 r. Fot. P. Aniśkowicz

Elbląskie M8C

Elbląskie wagony M8C można podzielić na trzy grupy:

1. Wagony M8C produkcji MAN, po modernizacji M8C-MF (812 ex 8012, 803 ex 8003) z Augsburga, zakupione w roku 2013. Pierwszy z nich (812) przyjechał w nocy z 17 na 18 października 2013 roku. Wagony zostały zmodernizowane w Modertransie na styl gdańskich N8C, człon środkowy został wymieniony na niskowejściowy z rampami dla wózków, odświeżono wnętrze oraz zamontowano wandaloodporne siedzenia. Oba wagony wyjechały na linię 10.01.2014 r. Pochodzą one z roku 1985, a ich charakterystyczną cechą jest bardzo popularny w tym okresie w Niemczech tzw. napęd chopperowy, czyli bezobsługowy napęd prądu stałego sterowany przez tyrystorowy przerywacz prądu stałego. Sieć tramwajowa Augsburga charakteryzuje się znacznymi spadkami, musiało więc, tak jak w Kassel, zaopatrzyć wagony na wszystkich czterech wózkach w hamulce tarczowe firmy Hanning & Kahl.
2. Wagon M8C produkcji MAN, po modernizacji M8C-MF14 AC BD (810 ex 8010) z Augsburga z roku 1985, tak jak pozostałe dwa został zakupiony w 2013 roku oraz zmodernizowany tak samo jak pozostałe dwa wagony przez firmę Modertrans, jednak w zakupie wagon ten był dużo tańszy,
3. Wagony M8C ex M8S (871 ex 271, 874 ex 274, 876 ex 276) produkcji Düwag, zakupione w 2016 roku w Mülheim an der Ruhr. Pierwszy z nich (871) przyjechał do Elbląga w nocy z 3/4.03.2016 r., zaś 31.08.2016 r. był pierwszym dniem kursowania tych wagonów po Elblągu. Aby wprowadzić te pojazdy do ruchu, musiano zmienić ich biegunowość, ponieważ Elbląg tak jak np. Łódź ma minus w sieci i plus w torach. W latach 1999–2000 MVG Mülheim przeprowadziło modernizację wagonów polegającą między innymi na zmianie napędu na chopperowy firmy MGB oraz na odświeżeniu wnętrza wagonów. Tramwaje te znacznie różnią się od pozostałych, pozostały bowiem wysokopodłogowe oraz mają tylko trzy wózki hamowane tarczowo. W przyszłości planowana jest ich modernizacja na wagony ze wstawką niskowejściową.

Łącznie Tramwaje Elbląskie posiadają sześć wagonów klasy M8C. Trzy zmodernizowane pojazdy jeżdżą w nowych barwach elbląskich, a trzy wysokopodłogowe wagony z Zagłębia Ruhry pozostały w malowaniu poprzedniego właściciela. Maksymalna liczba wozów na mieście może wynieść cztery sztuki, bo za tyle brygad linii 4 obsługiwanych wozami M8C płaci organizator transportu.

P. Aniśkowicz, T. Gieżyński

Zawieszenie ruchu tramwajów do Zgierza i Ozorkowa i inne zmiany w Łodzi

Zły stan infrastruktury i niepodjęcie większych prac remontowych przez jej właścicieli spowodowały wstrzymanie kursowania tramwajów do Zgierza i Ozorkowa. Najpierw, w połowie grudnia, wprowadzono kolejne ograniczenia prędkości, tak że na żadnym odcinku w Zgierzu dopuszczalna prędkość nie przekraczała 30 km/h, a na dalszym odcinku wynosiła maksymalnie 20 km/h. Nie zdążono jednak wprowadzić rozkładu jazdy, który zakładał zwiększenie odstępów między kursami do 40 minut z powodu wydłużenia czasu przejazdu między mijankami. Tramwaje linii 45 i 46 ostatni raz wyjechały na trasy w sobotę 3 lutego. Z Ozorkowa ostatni tramwaj (M6S 301) wyruszył w niedzielę o godz. 3.28, jako nocny pociąg 46/13 do pl. Wolności. Od niedzielnego poranka kursowały już zastępcze autobusy,

jednak rzadziej niż tramwaje (w dni robocze co 30 zamiast co 24 min) i dowożące tylko na północne obrzeża Łodzi (ul. Świtezianki), co wymusiło dodatkową przesiadkę. Podobnie jak w przypadku linii pabianickiej, oficjalnym powodem zawieszenia obu linii jest zużycie drutu jezdni, zagrażające bezpieczeństwu ruchu. Już w poniedziałek 5 lutego MPK rozpoczęło demontaż sieci i słupów trakcyjnych w Zgierzu między Helenówkiem a Kurakiem. Jest to pierwszy etap modernizacji tego odcinka, na którą Zgierz złożył wniosek o dofinansowanie z RPO. Kosztująca 12,7 mln zł budowa nowych torów, sieci trakcyjnej oraz dróg rowerowych ma zakończyć się dopiero w 2019 roku.

Lokalni politycy deklarują, że tramwaj jest ważnym środkiem transportu i że będą starać się o środki na remont infrastruktury – unijne i rządowe. Wójt gminy Zgierz zapowiedział, że bez zewnętrznego finansowania remont na terenie gminy będzie niemożliwy. Burmistrz Ozorkowa zapewnił, że miasto jest gotowe wziąć kredyt na remont linii, ponadto miasto Zgierz zapowiada wymianę sieci trakcyjnej od Kuraka do pl. Kilińskiego, finansowaną z własnego budżetu. Czy nie są to tylko puste słowa przed jesiennymi wyborami, pokażą najbliższe miesiące, szczególnie że przez lata nie prowadzono nawet mało kosztownych prac utrzymaniowych. Na 13 lutego zaplanowano spotkanie samorządowców i przedstawicieli MPK w sprawie remontu pozwalającego na



Zgierz, ul. Łęczycka. Ostatni dzienny kurs ze Stoków do Ozorkowa obsłużył skład 805Na+805Na 1830+1831; 3.02.2018 r. Fot. M. Jerczyński



Zgierz. Od 2007 roku, kiedy wymieniono widoczny na zdjęciu ok. 350-metrowy fragment torowiska na ul. 1 Maja i na pl. Kilińskiego, nie przeprowadzono w Zgierzu żadnego kompleksowego remontu infrastruktury tramwajowej; 1.04.2010 r. Fot. T. Jerczyński

wznowienie kursowania tramwajów, jednak w obliczu prac w Zgierzu będzie to niemożliwe przez najbliższe około półtora roku.

Podmiejskie linie 45 i 46 zostały całkowicie zawieszone, także w granicach Łodzi. Z tego powodu na północy i wschodzie miasta liczba kursów tramwajów w okresie godziny spadła w dni robocze o 5, w soboty o 4, a w niedziele o 3. Tylko częściową rekompensatą jest zwiększenie częstotliwości kursowania czwórki oraz wydłużenie trasy piętnastki z Telefonicznej na Stoki. Dodatkowo w soboty i niedziele siedemnastka kursuje tak, jak w dni robocze w relacji Chocianowice IKEA – Telefoniczna. Taktu 12-minutowego na linii 4 nie wprowadzono od 2 kwietnia ubiegłego roku, tłumacząc to brakiem taboru i motorycznych, przez co tramwaje jeździły dwukrotnie rzadziej. Po zawieszeniu linii 46 na czwórce kursują wagony GT8N, tym samym po raz pierwszy *helmuty* pojawiły się na linii miejskiej (nie licząc skróconych kursów 43bis i linii 46A obsługiwanych przez TP i MKT, oraz linii zastępczych, na których wykorzystywano dwukierunkowe wagony GT8ZR).

W tym samym czasie, tj. od 4 lutego wprowadzone zostały poprawki w siatce połączeń zreformowanej 2.04.2017 r. Zlikwidowana została linia 12A, a w jej miejsce utworzono także szczytową linię 18 w relacji Retkinia – Telefoniczna (zajezdnia) przez Mickiewicza, Piłsudskiego, Kilińskiego, Rodziny Poznańskich, Tramwajową, Narutowicza. Dotychczasowy wariant 12B przemianowano na 12. Przywrócono też połączenie istniejące przed ubiegłoroczną reformą pod numerem 16, poprzez wydłużenie linii 11A od pl. Niepodległości na Kurczaki, przez Pabianicką, Paderewskiego i Rzgowską. Dla równowagi obecna szesnastka została skrócona od Ronda Lotników Lwowskich do pl. Niepodległości. Zabrakło jednak konsekwencji w oznaczeniach i linii 11A i 11B, mimo różnych tras na południu miasta, potraktowano jako warianty tej samej linii. Przy okazji nazwy kolejnych krańcówek uzupełniono o nazwy osiedli: Kurczaki przemianowano Chojny Kurczaki, Wycieczkową na Marysin Warszawską, Augustów na Widzew Augustów, Śląską na Dąbrowę Niższą, Chochola na Kochanówkę, a Telefoniczną na Telefoniczną zajezdnią.

T. Jerczyński

(Od)budowa na Hubskiej we Wrocławiu

Na odcinku ulicy Hubskiej od Glinianej do Dyrekcyjnej wreszcie ruszyły prace przy budowie linii tramwajowej długości ok. 0,9 km, o której wspominaliśmy już na łamach SK kilka miesięcy temu. Po kłopotach z rozstrzygnięciem przetargu ogłoszanego na początku 2017 roku ostatecznie udało się wyłonić wykonawcę w kolejnym z postępowań. W związku z opóźnieniem zmianie uległ również harmonogram realizacji inwestycji – obecnie zakończenie przewidziano dopiero na koniec 2018 roku. Prace związane z włączaniem toru w obecny układ, tak jak w poprzednich założeniach, mają zostać zrealizowane w wakacje. Póki co zapowiedziano, że wraz z uruchomieniem odcinka wznowione zostanie kursowanie linii 16 w relacji Tarnogaj – ZOO.

Budowany obecnie odcinek jest tak naprawdę niejako odbudową. Pierwotnie powstał on w pierwszych latach XX wieku i był przewidywany do przewozów towarowych. Ostatecznie nigdy nie został wykorzystany w założonym dla niego celu, a jego likwidacja nastąpiła w okresie międzywojennym.

T. Korycki

Kolejny zabytek z Poznania dla Krakowa

Kraków nie próżnuje i stale powiększa swoją historyczną kolekcję. Oprócz przedstawicieli typów niegdyś eksploatowanych w Krakowie remontowane są nawet tramwaje wcześniej z Głodem Kraka nie związane. Dzięki temu kolekcja jest bogata, ciekawa i kolorowa. Do rzadkości należą jednak przypadki, gdy w celu posiadania czynnego zabytku „krakowskiego” trzeba posilkować się wagonem z innego miasta. Tak stało się w przypadku wozu silnikowego 4N₁, którego egzemplarz po prostu w Krakowie już zabrakło. Zakupiono więc wycofany w Poznaniu wagon gospodarczy o numerze 2025, który już we wrześniu 2017 roku udał się do Krakowa, by jeszcze przed Gwiazdka wejść do remontu. Tramwaj ma wyjechać odrestaurowany na dwukierunkową wersję fabryczną.

W zajezdni Forteczna, skąd pochodził 2025, jego rolę jako holownika uszkodzonych



Wrocław. Widok z miejsca częściowo rozebranej nawierzchni ulicy Hubskiej w kierunku istniejącej linii tramwajowej na Gaj i Tarnogaj. Za kilka miesięcy w tym miejscu będzie możliwy przejazd we wszystkich relacjach, co przywróci dodatkowo alternatywny dojazd do Zajezdni I „Gaj” (który zniknął wraz z likwidacją odcinka w ulicy Dyrekcyjnej w 2017 roku); 21.12.2017 r.

Fot. T. Korycki

wozów przejął pozyskany z Franowa GT6 2616. Wcześniej pracę wraz z 2025 wykonywał inny GT6 o numerze 2608, ale on także, z uwagi na zły stan techniczny, został skierowany do kasacji.

T. Gieżyński

Katówki znowu do remontu

Dotychczasowa modernizacja napędów elektrycznych wagonów KT4Dt należących do spółki Tramwaje Szczecińskie przebiegała w dwóch etapach począwszy od 2010 roku. W pierwszym etapie trwającym do listopada 2013 roku wyremontowano 20 wagonów z numerami 101–119 i 121, kolejnymi były te z zakresu 122–135 (14 pojazdów). Druga transza modernizacji zakończyła się w połowie 2015 roku. Dwa lata później podjęto decyzję o dalszej modernizacji *tatr*. Wybrano ponownie wariant przebudowy elektrycznej opartej na komponentach firmy Enika Łódź (pierwsze modernizacje były dziełem Woitanu). Docelowo pracom ma być poddanych aż 36 wagonów – podzielonych na przetargi obejmujące 20+16 pojazdów. Okazją do startu remontów było unieruchomienie z różnych powodów kilku wagonów latem 2017 roku. Wówczas do modernizacji skierowano pojazdy o numerach 140, 141, 142 i 145, natomiast

niedługo później do nich 139, 172 i 171 (ten ostatni po poważnym wykołowaniu). Kolejnymi będą prawdopodobnie *katówki* 136 i 138. Ze względów szkoleniowych w wersji oryginalnej pozostanie wagon o numerze 120.

Wymiana części elektrycznych to tylko część projektu. Wszystkie wagony zostaną odświeżone także w części dostępnej dla pasażerów, razem z malowaniem *Floating Garden*, informacją głosową i systemem GMV. W przeciwieństwie do wcześniejszych wersji, w tych będą zamontowane w niezmięnionej konfiguracji nowe siedziska firmy Astromal. Prawdopodobnie większość wagonów otrzyma możliwość eksploatacji w składach. Jako zestaw wyjechały w dniu 6.12.2017 r. pierwsze zmodernizowane pojazdy 140+142. Były także testowane w konfiguracji odwrotnej. Zadebiutowały w dniu 30 grudnia, jednak we znaki dały się „choroby wieku dziecięcego”. Z tego powodu skład przejeżdżał liniowo tylko około 15 dni w całym styczniu 2018.

Oprócz *tatr* na wymianę napędu elektrycznego mają być też skierowane wyprodukowane w 2001 i 2007 roku wagony 105N2k/2000 oraz pozostałe przy życiu trzy składy 105Na. Jednak w tych przypadkach nie zostały na razie podjęte żadne wiążące decyzje.

P. Pięrkowski



Szczecin, ulica Niemierzyńska. Skład KT4Dt 140+142 w obsłudze linii 3 drugiego dnia po modernizacji; 9.01.2018 r.

Fot. P. Pięrkowski

Poznań. Zestaw 4N₁+GD 2025+2075 przez wiele lat był zatrudniony w zajezdni Forteczna w celach transportowych – codziennie każda zajezdnia wysyłała podobny zestaw do warsztatów na Gajową. Wraz z ich likwidacją zniknęły towarowe lorki, a z czasem przestały też być potrzebne wagony silnikowe; 24.07.2005 r.

Fot. T. Gieżyński





Lokomotywa BB 36020 ze składem 40 wagonów silosów na stacji Le Quesnoy w północnej Francji, 6.05.2011 r. Fot. A. Hermans

Naprawa główna maszyn BB 36000 Akiem

Firma leasingowa Akiem (spółka córka SNCF) zleciła firmie Alstom naprawę główną lokomotyw serii BB 36000, aby zapewnić kolejne 15 lat eksploatacji tych bardzo udanych elektrowozów. Kontrakt ma wartość 20 mln euro i jest kontynuacją umowy zawartej w 2016 roku, dotyczącej remontu siedmiu lokomotyw BB 36001–36006 i BB 36008 eksploatowanych przez pewien czas w Maroku. Od 2012 roku były one dzierżawione przez koleje marokańskie ONCF, gdzie prowadziły pociągi towarowe przewożące fosforany. Po czterech latach kontrakt się zakończył i maszyny BB 36004, BB 36005 i BB 36006 dnia 22.09.2016 r. powróciły do Francji, a następnie zostały skierowane do Belfort w celu przeprowadzenia remontu. Kilka miesięcy wcześniej zwrócono uszkodzoną po wypadku maszynę BB 36002, która także będzie odbudowana. Dla pozostałej trójki BB 36001, BB 36003 i BB 36008 kontrakt został przedłużony i będą służyły do testów przy budowanej nowej linii LGV Tangier – Kenitra zasilanej napięciem 25 kV/50 Hz. Przeprowadzona modernizacja wszystkich maszyn ma pozwolić na prowadzenie usług przewozowych także w państwach Europy

środkowo-wschodniej. Obok tradycyjnych rynków Francji i Włoch rozważana jest ich eksploatacja w takich krajach jak: Węgry, Polska, Rumunia, Czechy, Słowacja i Słowenia. Akiem jest właścicielem 30 trójsystemowych lokomotyw BB 36000 *Astride* (1,5 kV, 3 kV, 25 kV/50 Hz), wszystkie w czerwono-szaro-srebrnym malowaniu. W chwili obecnej kilka elektrowozów BB 36000 jest wynajmowanych przez Trenitalia do obsługi pociągów pasażerskich *Thello* kursujących z Francji do Włoch. W 2017 roku składy *Thello* prowadziły maszyny BB 36007, BB 36010–013 i BB 36015. Kolejnych 30 lokomotyw BB 36031–060 (przenumerowane później na BB 36331–360) w zielonym malowaniu jest własnością SNCF. Pierwszy pojazd, BB 36005 po naprawie głównej został przekazany właścicielowi w styczniu tego roku, a ostatnia powinna zostać odebrana w 2024 roku.

R. Rusak

Spółka Lokomotio

Powstała w 2001 roku firma Lokomotio jest jednym z większych prywatnych przewoźników kolejowych działających na południu Niemiec oraz w Austrii. Główna siedziba przedsiębiorstwa znajduje się

w Monachium, a jego pełna nazwa brzmi: Lokomotio Gesellschaft für Schienentraktion mbH (Lokomotio spółka trakcji szynowej). Działalność przewozowa spółki koncentruje się na transportach towarowych na osi północ-południe, a główne szlaki, gdzie można spotkać pojazdy trakcyjne Lokomotio malowane w charakterystyczne ukośne paski zwane „zebrą”, to malownicz odcinek tzw. *Tauernbahn* w kierunku Słowenii i Włoch przez włoską stację graniczną Tarvisio/Boscoverde oraz tzw. *Brennerachse* przez włosko-austriacką stację graniczną Brenner/Brennero. Spółką współpracującą po stronie włoskiej jest Rail Traction Company. Innymi ważnymi partnerami firmy są między innymi Kombi Verkehr, Ekol (przewozy intermodalne między Turcją a Niemcami) oraz DB Schenker (spółka Deutsche Bahn). Pojazdy stanowiące park taboru Lokomotio to elektrowozy serii 185 i 186 produkcji Bombardiera oraz serii 189 i 193 Siemens, a także lokomotywy starszego typu: czterosiowe serii 139 oraz sześciosiowe serii 151. Dodatkowo z pociągami Lokomotio można spotkać również nowe maszyny TRAXX serii 187 (Bombardier), słoweńskie *Taurusy* serii 541, a także inne lokomotywy należące głównie do Dispolok lub Railpool. Spółka posiada ponadto dwie lokomotywy spalinowe: jedną serii 212 (dawna V100 249) o imieniu *Clärchen* oraz maszynę 333 716 o imieniu *Wera*. Z powodu wymagań technicznych na sieci ÖBB, od kilku lat realizowany jest program przebudowy elektrowozów serii 139 obejmujący wyposażenie pojazdów w system ETCS oraz jazdę w trakcji wielokrotnej z lokomotywami nowego typu (wyposażonymi w silniki asynchroniczne). W dniu 20.10.2017 r. wspólnie z ciałem pedagogicznym jednej ze szkół zawodowych, przedstawicielami odpowiednich organów urzędniczych oraz partnerami firmy, zostało uroczyste otwarte centrum szkoleniowe firmy o nazwie *Lokomotio Ausbildungs- und Schulungszentrum*. Bardzo ważnym elementem wspomnianej jednostki szkoleniowej jest symulator wykonany

specjalnie na potrzeby przewoźnika. Odzwierciedla on różne typy oraz charakterystyki jazdy pociągów, głównie towarowych i szczególnie nadaje się do ćwiczenia sytuacji niecodziennych. To właśnie opanowanie tych ekstremalnych sytuacji jest bardzo ważne podczas szkolenia i codziennej pracy maszynisty. Instruktor prowadzący posiada do wyboru różne, odpowiednio przygotowane scenariusze i ma możliwość wpływu na przebieg zdarzeń w czasie rzeczywistym (np. anomalie pogodowe czy usterki techniczne). Przykładowymi scenariuszami mogą być: utrata łączności z centralą RBC (Radio Block Control) w systemie ETCS L2 (poziom 2) podczas jazdy pociągu, jazda na rozkaz pisemny czy rozzerwanie pociągu. Analizie prowadzonej przez maszynistę instruktora podlegają także: czas i sposób reakcji maszynisty, znajomość przepisów, kultura prowadzonych rozmów telefonicznych np. z dyżurnym ruchu, ogólne opanowanie sytuacji oraz wiele innych istotnych elementów mających wpływ na przebieg ruchu kolejowego i bezpieczeństwo ruchu pociągów. Od sierpnia 2017 roku firma Lokomotio bierze udział w projekcie digitalizacji i cyfryzacji przewoźników intermodalnych – KV4.0, celem projektu jest przejrzysta i klarowna realizacja łańcucha transportowego wykraczająca poza granice kraju.

T. Maciejewski

Elektrowozy Vectron ČD

Nie powiodła się próba wydłużenia obiegów czeskich elektrowozów serii 380 do obsługi pociągów międzynarodowych *EuroCity* na trasie Praha hl.n. – Berlin – Hamburg (zob. SK 2/2017), które do tej pory obsługiwane były czeskimi maszynami serii 371/372. Te ostatnie prowadziły pociągi od ponad 20 lat tylko do stacji Dresden Hbf, gdzie następowała zmiana lokomotywy i w dalszą drogę do Berlina lub Hamburga wyruszały niemieckie maszyny serii 101. Od grudniowej zmiany rozkładu jazdy 2016/2017 pociągi EC na odcinku Praha hl.n. – Dresden Hbf obsługiwane są maszynami serii 193 (Vectron) wynajętymi



W trakcji potrójnej maszyny spółki Lokomotio: 91 80 6 193 771-3 D-LM 30 + 193 777-0 + 91 80 6 139 310-7 D-LM w charakterystycznym malowaniu „zebra” z pociągiem modułowym w kierunku Brenner/Brennero mijają stację Innsbruck, 25.07.2017 r. Fot. H.U. Oehninger



Prezentacja pięciu czeskich Vectronów wynajętych od austriackiej spółki ELL. Od lewej kolejno maszyny 193 294, 293, 292, 291, i 290. Fot. ČD



Pociąg R 603 „Čingov” relacji Bratislava hl. st. – Košice podczas postoju na stacji Žilina z wagonem pocztowym 50 56 90-40 393-4 serii Postw widocznym za lokomotywą 350 004. Žilina, 4.10.2015 r.

Fot. P. Kilanowski



Wagon pocztowy 44 56 1538 002-6 serii Gbkkqs włączony w skład pociągu osobowego na stacji Bratislava-Nové Mesto, 9.04.2016 r.

Fot. P. Kilanowski

od austriackiej spółki leasingowej ELL Austria GmbH (European Locomotive Leasing). Wynajętych zostało 10 maszyn 193 289–298 w wersji na zasilanie 3 kV DC, 25 kV/50 Hz, 15 kV/16,7 Hz wyposażonych w urządzenia zrk typu LZB, PZB i ETCS, ponadto w łączność GSM-R i TRS, o prędkości maksymalnej 200 km/h. Przydzielone zostały do DKV Praha, gdzie są zatrudniane w obiegach pociągów: EC 172/173 *Hungaria* relacji Budapest-Nyugati – Hamburg-Altona, EC 174/175 *Robert Schumann* i EC 176/177 *Johannes Brahms* relacji Praha hl.n. – Hamburg-Altona, EC 170/171 *Carl Maria von Weber* i EC 178/179 *Alois Negrelli* relacji Praha hl.n. – Berlin Hbf, EC 258/259 *Kopernikus* relacji Praha hl.n. – Leipzig Hbf, EC 378/379 *Porta Bohemica* relacji Praha hl.n. – Kiel Hbf. W Dreźnie na zmianę lokomotywy przewidziany jest 15-minutowy rozkładowy postój, a w przypadku pociągów z Budapesztu zmiana lokomotywy następuje także w Pradze, co wydłuża postój o kolejne 16 min. Koleje czeskie ČD dążą do skrócenia tego czasu i docelowo, po przeszkoleniu niemieckich maszynistów, Vetrony mają od połowy tego roku prowadzić pociągi EC na całej trasie z Pragi do Berlina lub Hamburga.

R. Rusak

Zmierzch wagonów pocztowych na Słowacji

W ostatniej dekadzie XX wieku w krajach środkowej Europy nastąpił agresywny rozwój komunikacji samochodowej przy jednoczesnym osłabieniu kolei, która przechodziła wówczas szeroko rozumianą restrukturyzację. Jednym z charakterystycznych objawów wspomnianych przemian był gremialny odwrót od przewozu poczty kolejną i przeniesienie tego rodzaju usług na rynek transportu samochodowego. W kolejnych latach wagony pocztowe całkowicie zniknęły z pociągów osobowych uruchamianych m.in. przez takie zarządy jak DB, PKP, CFR czy MÁV. Nie wszędzie jednak doszło wówczas do całkowitej anihilacji przewozów pocztowych kolejną. Jednym z krajów, w których kontynuowano tego rodzaju usługi była

Słowacja. W latach 90. XX wieku Poczta Słowacka (Slovenská Pošta) znacząco ograniczyła liczbę kolejowych urzędów pocztowych, inwestując jednocześnie w modernizację czterech najistotniejszych z nich (Pošta Bratislava 022, Pošta Zvolen 2, Pošta Žilina 2 i Pošta Košice 2). W efekcie znacząco usprawniono podział i przygotowanie przesyłek, eliminując jednocześnie konieczność ich segregacji podczas jazdy, a także ograniczając liczbę ludzi niezbędnych do ich obsługi. Wspomniane przekształcenia umożliwiły opłacalne wykorzystanie wagonów pocztowych pomiędzy wspomnianymi urzędami pocztowymi przez kolejne kilkanaście lat. Niewątpliwie sytuacji tej sprzyjała nie tylko modernizacja wspomnianych urzędów, ale również warunki lokalne, takie jak niekorzystne dla transportu drogowego górzyste ukształtowanie kraju oraz niedoinwestowana sieć dróg krajowych i autostrad. W efekcie po 2000 roku na Słowacji nadal planowo eksploatowano niewielki park wagonów pocztowych, które można było spotkać zarówno w składach pociągów pospiesznych,

jak i osobowych. W krótszych relacjach Slovenská Pošta wykorzystywała dwuosiowe wagony kryte serii Gbkkqs, natomiast w dłuższych czterosiowe wagony pocztowe serii Postw. Niestety, w ostatnich latach wspomniane przewozy znacząco ucierpiały wskutek żywiołowego rozwoju samochodowych firm kurierskich, a także znaczących inwestycji drogowych na Słowacji. W efekcie pod koniec 2015 roku wagony pocztowe przestały docierać do Koszyc, a następnie do Zvolenia. Ostatnim wówczas bastionem ich eksploatacji pozostała magistrala łącząca Bratislavę z Žyliną i Popradem. Niestety, wiosną 2017 roku Slovenská Pošta również na tym odcinku zrezygnowała z transportu kolejowego, ostatecznie zamykając historię eksploatacji wagonów pocztowych na Słowacji. Co ciekawe, wycofane wagony stosunkowo szybko znalazły nabywców zainteresowanych ich dalszym wykorzystaniem. Spośród 13 wystawionych w czerwcu na sprzedaż wagonów serii Gbkkqs aż 12 zakupił bowiem czeski przewoźnik GW Train Regio a.s., który natychmiast podjął ich adaptację na wagony do

przewozu rowerów. Spośród pięciu ostatnich czynnych wagonów serii Postw co najmniej jeden również trafił do Czech, gdzie najprawdopodobniej po naprawie wykorzystywany będzie jako muzealny lub historyczny.

P. Kilanowski

Nowa marka „Glacier Express AG”

Szwajcarskie spółki kolejowe Rhätische Bahn i Matterhorn-Gotthard-Bahn powołały nową markę *Glacier Express AG*, która pojawi się już latem tego roku. Na początek zostanie uruchomiona jedna para komfortowych pociągów *Excellence Klasse* (doskonalej, wyjątkowej klasy) na trasie Chur – Zermatt lub Brig – St. Moritz z przystankiem na wykonanie pamiątkowych zdjęć w Nätschen. Ponadto pociągi *Glacier Express* z Chur do St. Moritz na linii Albula nie będą już łączone z pociągami RE, jak to bywało dotychczas, co będzie to skutkowało zatrudnieniem dodatkowej ilości lokomotyw, a zatem zwiększeniem kosztów. Do 2020 roku w składzie *Glacier Express* ma się pojawić także nowy tabor.

R. Rusak



HGe 4/4 106 MGB ze składem pociągu Glacier Express mozolnie wspina się pod górę po torze wyposażonym w listwę zębatą na malowniczym szlaku z Andermat (1347 m n.p.m.) do Nätschen (1850 m n.p.m.). W ubiegłym roku w Nätschen wybudowano nowy dworzec z bezkolizyjnym dojściem z peronów do okolicznych wyciągów narciarskich. Nätschen, 18.02.2016 r.

Fot. H.-U. Oehninger



Andrzej Massel

Od Morza Czarnego do Morza Bałtyckiego – z dziejów kolei Brzesko-Grajewskiej (5)

SP45-159 przed halą lokomotywni w Czeremsze, ok. 1986-88 roku.

Źródło: Kronika Lokomotywni Czeremcha

Ruch na linii Białystok – Głomno po 1945 roku

Przez pierwsze dwa lata po wojnie nie kursowały jeszcze żadne pociągi w pełnej relacji od Białegostoku do Elku. Od strony Białegostoku ruch kończył się na stacji Osowiec, od strony Elku zaś – najpierw na stacji Grajewo, a następnie na stacji Podlasek. Przeszkodą w podjęciu normalnej eksploatacji całej linii były oczywiście zniszczenia wojenne, w tym przypadku zniszczenie mostu na Biebrzy pod Osowcem. Dlatego dopiero po jego tymczasowej odbudowie, w maju 1947 roku, pojawiły się trzy pary

pociągów osobowych łączących Białystok z Elkiem. Jedną z nich kursowała do i z Suwałk i prowadziła wagony bezpośrednie 2 i 3 klasy Warszawa Wileńska – Suwałki – Warszawa Wileńska. Warto tu wspomnieć, że aż do 1963 roku ta trasa stanowiła jedyne połączenie kolejowe z Warszawy i z Białegostoku do Suwałk (a także Augustowa). Używana przed wojną linia przez Grodno została przerwana przez granicę z ZSRR, ustaloną w umowie zawartej przez Tymczasowy Rząd Jedności Narodowej i rząd ZSRR w Moskwie w dniu 16.08.1945 r. i dopiero oddanie do eksploatacji nowego odcinka Sokółka

– Sidra – Kamienna Nowa (1963 rok) zapewniło krótszą drogę dojazdu na Suwalszczyznę. Innym ważnym wydarzeniem z 1947 roku było przywrócenie kursowania pociągów podmiejskich z Białegostoku do Starosielc. Pociągi takie z różnym natężeniem kursowały do 1977 roku.

Rok później, od maja 1948 roku, na odcinku Białystok – Elk pojawiły się pierwsze pociągi dalekobieżne i to od razu dwie pary. Jedną z nich kursowała w relacji Białystok – Gdynia – Białystok. Pociąg osobowy o numerze 927 wyjeżdżał z Białegostoku o godzinie 15.25 i docierał do Gdyni następnego dnia rano o 6.24. Podróż z Białegostoku nad Bałtyk trwała więc niemal dokładnie 15 godzin. Druga para pociągów osobowych nr 717/718 obsługiwała relację Warszawa – Suwałki – Warszawa przez Białystok – Elk.

Wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy ważnego od maja 1951 roku uruchomione zostały pociągi nr 0126/0106 Elk – Warszawa i 1005/1025 Warszawa – Elk, które na odcinku od Elku do Białegostoku kursowały jako osobowe z ograniczoną liczbą zatrzymań, a na odcinku Białystok – Warszawa Wileńska jako pociągi ekspresowe. Ciekawie zorganizowane były obbiegi składów przypisanych do stacji Warszawa Grochów. Pociąg nr 0126 Elk – Warszawa Wileńska, odjeżdżający ze stacji początkowej o 3.06, był obsługiwany składem od pociągu przybyłego o 1.42 z Warszawy Wschodniej przez Olsztyn (na odcinku Warszawa – Olsztyn jako pociąg ekspresowy). Z kolei skład od pociągu nr 1025 z Warszawy Wileńskiej (przez Białystok), przyjeżdżającego do Elku o 1.22 przechodził do obsługi pociągu 0127 odjeżdżającego o 1.58 do Warszawy Wschodniej trasą przez Korsze – Olsztyn (od Olsztyna jako pociąg ekspresowy). W ten sposób można było odbyć całonocną podróż zarówno z Warszawy Wileńskiej do Warszawy Wschodniej,



Grajewo. EN57AL-1529 jako pociąg REGIO nr 51802 do Białegostoku, 22.04.2016 r.

Fot. M. Jerczyński

jak i z Warszawy Wschodniej do Warszawy Wileńskiej, zataczając pętlę przez północno-wschodnią Polskę i odwiedzając po drodze Białystok, Elk i Olsztyn. Taka organizacja ruchu funkcjonowała przez cztery lata (do 1955 roku).

W roku 1954, po raz pierwszy po wojnie, na linii Białystok – Głomno pojawiła się para pociągów pospiesznych. Kursowała ona w miejsce dotychczasowego pociągu osobowego Białystok – Gdynia – Białystok. W stosunku do rozkładu jazdy z 1953 roku czas przejazdu z Białegostoku do Gdyni skrócił się do 9 godzin 51 minut (o 2 godziny 18 minut), a w kierunku powrotnym – do 9 godzin 40 minut (skrócenie aż o 4 godziny 40 minut). Warto przy tym podkreślić, że wraz z uruchomieniem pospiesznego liczba pociągów osobowych na poszczególnych odcinkach nie zmniejszyła się. Na odcinku Białystok – Elk zamiast pociągu osobowego do Gdyni odjeżdżającego z Białegostoku o 16.45 pojawił się osobowy do Elku wyruszający w drogę o podobnej porze. Jednak już po trzech latach, w 1957 roku, pociąg pospieszny z Białegostoku do Gdyni przestał kursować, a na jego miejsce został uruchomiony pociąg pospieszny Białystok – Wrocław – Białystok przez Elk – Karsze – Olsztyn – Toruń – Poznań. Przez następnych kilkanaście lat, aż do 1974 roku, na trasie z Białegostoku do Trójmiasta oferowane było jedynie połączenie pociągami osobowymi. Jednakże od 1962 roku na trasie do Gdańska i Gdyni kursowały już dwie pary pociągów: dzienna przez Elk – Szczytno – Olsztyn i nocna przez Elk – Giżycko – Olsztyn. Z kolei w 1966 roku połączone zostały relacje pociągów Białystok – Gdynia i Gdynia – Szczecin, dzięki czemu powstało bezpośrednie

połączenie równoleżnikowe przez całą północną Polskę. Niestety, nie było to połączenie zbyt szybkie, bowiem odjeżdżając z Białegostoku o 9.40 rano, docierało się do Gdyni na 22.06, a do Szczecina – na 5.08 następnego dnia. Podróż z Białegostoku do Szczecina trwała około 19,5 godziny. Z pewnością podróże tym pociągiem, konkurującym o miano „Włóczęgi Północy” z pociągiem Gdynia – Lublin, zapadły na długo w pamięć jego pasażerów, wśród których dużą grupę stanowili żołnierze odbywający służbę wojskową w niezliczonych garnizonach na trasie przejazdu. W 1974 roku zamiast pociągu osobowego przez Giżycko został uruchomiony nocny pociąg pospieszny relacji Białystok – Szczecin, odjeżdżający ze stacji początkowej po godzinie 19, którego czas przejazdu wynosił niecałe 16 godzin.

W drugiej połowie lat siedemdziesiątych dużym utrudnieniem dla racjonalnej obsługi ciagu przewozowego między Podlasiem, Mazurami, Warmią i Pomorzem stało się znaczące pogorszenie stanu technicznego linii Białystok – Głomno na północ od Elku. Od 1978 roku prędkość pociągów na odcinku Elk – Giżycko – Sterławki Wielkie została zmniejszona do 30 km/h. W efekcie znacząco (o ponad godzinę) wydłużył się czas przejazdu wszystkich pociągów, w tym pospiesznych Białystok – Wrocław i Białystok – Szczecin. Na początku lat osiemdziesiątych, w wyniku wykonanych napraw, czas przejazdu się nieco poprawił.

Po elektryfikacji odcinka Białystok – Elk wprowadzone zostały znaczne zmiany w rozkładzie jazdy. Od 6.12.1990 roku liczba bezpośrednich połączeń między Warszawą

a Elkiem zwiększyła się do czterech, przy czym pociągi Narew (do i z Kielc) oraz Hańcza (do i z Warszawy) kursowały na odcinku Białystok – Elk jako osobowe, z zatrzymaniem na wszystkich stacjach i przystankach. Pojawił się też zupełnie nowy pociąg pospieszny nr 79103/79102 Warszawa – Elk – Warszawa kursujący łącznicą nr 516 Turczyn – Białystok Starosielce, a więc z pominięciem stacji Białystok i z zatrzymaniem jedynie na stacji Białystok Starosielce. Czas podróży z Elku do Warszawy Centralnej skrócił się do 4 godzin. Połączenie to jednak nie sprawdziło się i funkcjonowało w tej formie tylko do września 1991 roku.

Kolejną nowością było wprowadzenie na odcinek Białystok – Elk pociągu międzynarodowego relacji Gdynia – Grodno, co nastąpiło z końcem maja 1992 roku. Pociąg taki wprawdzie kursował już od 1989 roku, jednak początkowo jeździł inną trasą – przez Szczytno – Ostrołękę zamiast przez Elk. Po pięciu latach, w 1997 roku, relacja pociągu została skrócona do Kuźnicy Białostockiej, gdzie niezbędne było przesiedlanie na pociąg Kuźnica Białostocka – Grodno. Wreszcie w roku 2001 pociąg został ograniczony do relacji Gdynia – Białystok (z nazwą Biebrza). Typową efemerydą był natomiast nocny pociąg międzynarodowy z Warszawy do Szostokai, który nietypową trasą przez Elk – Olecko kursował w rozkładzie jazdy na lata 1993/1994.

W obecnym rozkładzie jazdy (2016/2017)¹ na odcinku Białystok – Elk przewidziane są trzy pary pociągów dalekobieżnych TLK kursujących codziennie: Rybak relacji Białystok – Szczecin, Mamry relacji Białystok



Szanowni Klienci!

W dniu 6 grudnia 1990 r oddajemy do eksploatacji kolejny odcinek zelektryfikowanej linii

BIAŁYSTOK – ELK

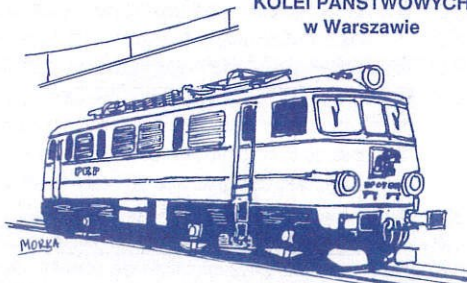
Zapraszamy do korzystania z nowych dodatkowych połączeń na tej linii pociągami

„HAŃCZA” I „NAREW”

Czas przejazdu na tej trasie ulega skróceniu.

* Prezentujemy Państwu nowy szczegółowy
ROZKŁAD JAZDY

CENTRALNA
DYREKCJA OKRĘGOWA
KOLEI PAŃSTWOWYCH
w Warszawie



ROZKŁAD JAZDY ważny od dnia 06.12.1990 do dnia 30.05.1992

		22.55	1	6.10	10.10	12.10	15.10	17.15	18.10
Warszawa Zachodnia	o	22.55	1	6.10	10.10	12.10	15.10	17.15	18.10
Warszawa Centralna	o	23.07	1.42	6.22	10.22	12.22	15.22	17.27	18.22
Warszawa Wschodnia	o	23.32	2.06	6.32	10.32	12.32	15.32	17.39	18.32
Białystok	p	2.14	4.35	9.03	13.06	15.03	18.03	21.03	21.03
Nr pociągu		79011	79041	79021	79023	79111	79025	79043	79027
Klasa wagonów		1-2	2	2	2	1-2	2	2	2
Białystok	o	2.45	5.23	6.53	9.20	13.40	15.30	16.30	21.15
Białystok Starosielce	o	2.53	5.28	6.58	9.25	13.45	15.35	16.35	21.21
Białystok Białoczek	o	3.02	5.32	7.02	9.29	13.50	15.40	16.41	21.25
Fasty	o	3.10	5.37	7.07	9.34	13.56	15.46	16.47	21.31
Dobryńsk Wielki	o	3.18	5.41	7.11	9.37	13.59	15.49	16.50	21.34
Borsukówka	o	3.26	5.46	7.24	9.43	14.05	15.55	17.00	21.40
Kryszyn	o	3.34	5.53	7.30	9.58	14.12	16.02	17.14	21.55
Zastocze	o	3.42	5.57	7.35	10.02	14.17	16.07	17.19	22.03
Czechowizna	o	3.50	6.02	7.40	10.07	14.22	16.12	17.24	22.05
Mońki	o	3.58	6.10	7.54	10.13	14.28	16.30	17.31	22.11
Goniądz	o	4.06	6.25	8.02	10.21	14.36	16.37	17.39	22.19
Oświec	o	4.14	6.30	8.07	10.26	14.42	16.42	17.55	22.25
Podlaski	o	4.22	6.38	8.14	10.34	14.50	16.50	18.05	22.33
Ruda	o	4.30	6.46	8.30	10.41	14.59	16.57	18.11	22.41
Grajewo	p	4.38	6.54	8.39	10.51	15.10	17.07	18.22	22.52
Prostki	o	4.46	6.56	8.40	10.52	15.10	17.07	18.23	22.54
Lipskie Małe	o	4.54	7.04	8.47	10.59	15.18	17.14	18.31	23.00
Elk	o	4.58	7.08	8.51	11.06	15.25	17.21	18.39	23.07
Elk Szybki Wschód	o	4.58	7.08	8.51	11.06	15.25	17.21	18.39	23.07
Białystok	p	4.50	7.38	9.07	11.20	15.50	17.30	18.48	23.32

1) z Łodzi do Kielc
2) z Kielc

		12.18	79042	79102	79020	81204	79022	79024	79044	79112	79026	79028	79104
Nr pociągu		1-2	2	2	2	1-2	2	2	2	1-2	2	2	1-2
Elk	o	3.15	4.53	6.15	5.30	6.53	7.40	8.20	11.34	14.20	15.15	16.46	20.01
Elk Szybki Wschód	o	3.21	4.57	6.21	5.36	6.59	7.46	8.26	11.40	14.26	15.21	16.52	20.07
Lipskie Małe	o	3.31	5.07	6.31	5.44	7.07	7.54	8.34	11.50	14.36	15.31	17.02	20.23
Prostki	o	3.38	5.16	6.40	5.51	7.14	8.01	8.40	11.58	14.44	15.39	17.10	20.30
Grajewo	p	3.45	5.24	6.48	5.58	7.21	8.08	8.48	12.06	14.51	15.46	17.24	20.37
Ruda	o	3.53	5.30	6.54	6.09	7.29	8.16	8.56	12.14	15.01	15.96	17.30	20.45
Podlaski	o	4.01	5.38	7.02	6.15	7.35	8.22	9.02	12.22	15.09	16.04	17.42	20.53
Oświec	o	4.16	5.53	7.17	6.33	7.53	8.40	9.20	12.33	15.21	16.16	17.54	21.03
Goniądz	o	4.21	5.58	7.22	6.40	8.00	8.87	9.30	12.38	15.25	16.20	17.58	21.10
Mońki	o	4.30	6.07	7.31	6.48	8.08	8.95	9.37	12.46	15.34	16.29	18.07	21.15
Czechowizna	o	4.36	6.13	7.37	6.54	8.14	9.01	9.44	12.54	15.41	16.36	18.14	21.21
Zastocze	o	4.41	6.18	7.42	6.59	8.19	9.06	9.50	13.00	15.47	16.42	18.20	21.26
Kryszyn	o	4.46	6.23	7.47	7.03	8.23	9.10	9.53	13.03	15.51	16.46	18.24	21.32
Borsukówka	o	4.53	6.30	7.54	7.10	8.30	9.17	10.01	13.10	16.01	16.96	18.31	21.38
Dobryńsk Wielki	o	4.59	6.36	7.60	7.15	8.35	9.22	10.07	13.16	16.07	17.02	18.37	21.44
Fasty	o	5.03	6.40	7.64	7.19	8.39	9.26	10.10	13.19	16.11	17.06	18.40	21.50
Białystok Białoczek	o	5.08	6.45	7.69	7.24	8.44	9.31	10.15	13.25	16.15	17.10	18.46	21.56
Białystok Starosielce	o	5.13	6.50	7.74	7.29	8.49	9.36	10.19	13.29	16.19	17.14	18.50	22.04
Białystok	p	5.19	6.56	7.80	7.33	8.53	9.40	10.24	13.35	16.25	17.20	18.55	22.10
Warszawa Wschodnia	o	5.35	7.03	8.27	8.35	9.55	10.42	11.35	14.35	17.35	18.35	20.05	21.13
Warszawa Centralna	o	5.41	7.09	8.33	8.41	10.01	10.48	11.41	14.41	17.41	18.41	20.11	21.19
Warszawa Zachodnia	p	5.50	7.18	8.42	8.50	10.10	10.57	11.50	14.50	17.50	18.50	20.20	21.28

1) do Kielc
2) z Łodzi do Kielc

– Wrocław oraz Biebrza w relacji Białystok – Gdynia. Oprócz tego kursują dwa sezonowe pociągi TLK: Posejdon Białystok – Szczecin oraz Niegocin Łódź – Giżycko (ten pociąg tylko w weekendy). Ponadto od początku września 2017 roku kursuje także pociąg IC relacji Łódź Fabryczna – Warszawa – Białystok – Elk. Należy zwrócić przy tym uwagę, że obecne czasy przejazdu pociągami są dość atrakcyjne. Najkrótszy czas podróży na odcinku Białystok – Olsztyn wynosi 3,5 godziny. Z kolei podróż pociągiem Rybak z Białegostoku do Szczecina przez Olsztyn – Gdańsk trwa nieco ponad 11 godzin, podczas gdy w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych było to aż 5 godzin dłużej.

Po roku 1990 liczba pociągów osobowych kursujących odcinkiem Białystok – Elk ulegała dużym wahaniom, szczególnie w połowie pierwszego dziesięciolecia XXI wieku. O ile w rozkładzie na lata 2004/2005 było zaplanowane sześć par pociągów Białystok – Elk i dodatkowo jedna para pociągów Białystok – Grajewo, to dwa lata później (rozkład 2006/2007) liczba pociągów osobowych kursujących tym odcinkiem spadła do jednej pary, by rok później (2007/2008) wzrosnąć ponownie do czterech par. Taką niestabilność można wiązać z niekonsekwencją organizatora przewozów – samorządu województwa podlaskiego.

Od wejścia w życie rozkładu jazdy na lata 2016/2017, oferta w ruchu regionalnym w województwie podlaskim, w porównaniu ze stanem sprzed kilku lat, uległa nieznacznej poprawie. W typowy dzień roboczy kursują cztery pary pociągów REGIO Białystok – Elk i jedna para Białystok – Grajewo.

Tab. 1 Liczba par pociągów osobowych na odcinku Białystok – Elk w latach 1946-2015

Odcinek	1946	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Białystok – Starosielce	6	6	10	16	13	14	10	7	7	8	7	6	7	4	3
Starosielce – Osowiec	2	4	5	7	7	8	8	7	7	8	7	6	7	4	3
Osowiec – Grajewo	0	4	5	7	7	8	9	8	8	8	7	6	7	4	3
Grajewo – Elk	2	4	6	9	9	9	10	9	8	9	8	6	7	4	3
Białystok – Elk (posp.)	0	0	1	1	1	1	2	2	2	2	2+1	2	2+1	2	3+1

Tab. 2 Czas przejazdu pociągów pasażerskich na odcinku Białystok – Elk w latach 1946-2015

Rodzaj pociągu	1946	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Osobowy	-	2:35	2:22	2:48	2:24	2:18	2:31	2:31	2:34	2:17	1:37	1:39	1:36	1:35	1:37
Pospieszny	-	-	1:45	1:36	1:41	1:57	1:47	2:07	1:51	1:58	1:16	1:22	1:21	1:20	1:18

Jeszcze rok temu w relacji Białystok – Elk były uruchamiane tylko trzy pary pociągów regionalnych.

Ruch towarowy między Białymstokiem a Elkiem rozwijał się po II wojnie światowej stopniowo. Po zmianach granic i ogromnych zniszczeniach wojennych potrzeba było czasu, by wytworzyły się nowe kierunki ciężenia. Trzeba też brać pod uwagę, że północno-wschodnia Polska nie należy do obszarów szczególnie uprzemysłowionych. Do głównych nadawców ładunków można zaliczyć kopalnie żwiru koło Suwałk, a także liczne naleśnictwa. Przemysł rozwinął się natomiast w rejonie Białegostoku, a największym zakładem przemysłowym w regionie stały się Białostockie Zakłady Przemysłu Bawełnianego Fasty, które w szczytowym okresie swojego istnienia zatrudniały około 7 tysięcy pracowników. Zakłady te były obsługiwane bocznica odgałęziającą się ze stacji Białystok Starosielce i na odcinku do mijanki Białystok Bacieczki biegnącą równoległe do linii w kierunku Elku.

Początkowo na odcinku Białystok – Elk kursowały tylko pociągi zbiorowe, a ponadto istniała możliwość dołączania wagonów towarowych do jednego z pociągów pasażerskich, kursującego jako osobowo-towarowy. Jednak już w 1951 roku oprócz pociągu zbiorowego uruchamiane były w tej relacji pociągi towarowe dalekobieżne do przewozów niemasowych. Na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych pojawił się pierwszy towarowy pociąg pospieszny o numerze 1567. W 1970 roku kursował on w relacji Białystok – Olsztyn, a w 1972 roku – już w wydłużonej relacji Białystok – Zajączkowo Tczewskie (z pewnością pociąg taki kursował jeszcze w 1983 roku).

Warto zwrócić uwagę, że mimo istnienia krótszej trasy przez Sokółkę, linią Elk – Białystok kursowały pociągi towarowe z Suwałk do Warszawy. W 1977 roku przeszły one na trakcję spalinową (lokomotywy z MD Białystok).

Ruch na linii Czeremcha – Białystok po 1945 roku

W wyniku przecięcia linii Brześć – Grajewo granicą państwową przebiegającą niedaleko Czeremchy zupełnie inaczej niż dotychczas ukształtowały się potoki ruchu na odcinku tej linii między Czeremchą a Białymstokiem. Ruch ten miał charakter głównie lokalny, a nieco dłuższą relację miały jedynie pociągi kursujące z Siedlec do Białegostoku. W zależności od rozkładu jazdy uruchamiane były jedna, dwie lub nawet trzy pary takich pociągów na dobę. W pamięci mieszkańców Podlasia zapisał się wprowadzony w 1946 roku dalekobieżny pociąg osobowy z Lublina do Białegostoku kursujący przez Czeremchę – Bielsk Podlaski. Przez jeden rok, w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 1948/1949, pociąg ten był prowadzony w wydłużonej relacji, to jest z Krakowa i do Krakowa. Niestety, zaraz potem nastąpiła kilkunastoletnia przerwa w kursowaniu. Pociąg Lublin – Białystok został ponownie uruchomiony w 1963 roku. Nigdy nie odznaczał się dużą prędkością maksymalną ani handlową, jednak obsługiwał niemal wszystkie stacje i przystanki osobowe na trasie, a przez to stanowił jedyne połączenie bezpośrednie wzdłuż wschodniej granicy Polski. Ciekawy jest fakt, że w 1987 roku pociąg Lublin – Białystok został w sezonie letnim wydłużony do Elku. W następnym rozkładzie jazdy (od 29.05.1988 r.) pociąg z Lublina był uruchamiany do Elku całorocznie, a w okresie letnim przedłużany do Olsztyna przez Orzysz – Mikołajki – Mragowo. Takie samo rozwiązanie obowiązywało także w latach następnych, aż do grudnia 1990 roku, kiedy relacja pociągu została ponownie skrócona do Białegostoku, w związku z nową organizacją ruchu wprowadzoną po elektryfikacji odcinka Białystok – Elk (patrz wyżej). Po raz ostatni pociąg osobowy Lublin – Białystok kursował w rozkładzie jazdy na lata 1991/1992.

Liczba pociągów lokalnych stopniowo wzrastała, zwłaszcza na odcinku Bielsk Podlaski – Białystok. Na tym odcinku w 1965 roku kursowało już łącznie osiem par pociągów. Część z nich miała relacje Białowieża Pałac – Białystok (2,5 pary) lub Hajnówka – Białystok (1,5 pary; por. tab 3 i 4).

Należy zwrócić uwagę, że jeszcze w 1990 roku liczba pociągów pasażerskich między Czeremchą a Białymstokiem było dość duża – oferowane było osiem par połączeń dziennie. W następnych latach liczba ta stopniowo malała, po 10 latach (rozkład 2000/2001) na odcinku tym było już tylko sześć par, a po 20 latach (rozkład jazdy 2010/2011) – już tylko trzy. Z początkiem 2013 roku ruch został ograniczony do dwóch par połączeń dziennie, a od grudnia 2013 roku (rozkład jazdy 2013/2014) – do jednej pary pociągów kursującej codziennie i jednej pary obsługiwanej tylko w soboty i niedziele.

22

Продолжение

Участок Белосток — Черемха (чётное напр.)

Участковый п. № 1212 Белосток — Черемха		Складной п. № 1028 Белосток — Брест		Раздельные пункты	Участковый п. № 1210 Белосток — Черемха		Участковый п. № 1212 Белосток — Черемха		Участковый п. № 1212 Белосток — Черемха	
приб.	отпр.	приб.	отпр.		приб.	отпр.	приб.	отпр.	приб.	отпр.
ч. м.	ч. м.	ч. м.	ч. м.		ч. м.	ч. м.	ч. м.	ч. м.	ч. м.	ч. м.
—	11.38	—	13.20	Белосток тов.	—	15.13	—	17.14	—	18.50
—	12.16	13.59	14.26	Левинская	—	15.51	17.53	18.09	19.29	19.43
12.49	13.26	—	15.00	Страбля	16.24	17.21	—	18.43	—	20.17
14.01	14.15	15.33	15.43	Бельск Подл.	—	17.55	19.16	19.26	20.50	21.00
—	14.41	—	16.06	Григоравица	18.20	18.34	19.53	20.24	21.27	21.40
—	15.08	—	16.36	Клешели	—	19.03	20.54	21.13	—	22.09
15.25	—	16.53	18.01	Черемха	19.20	—	21.32	—	22.26	—

Продолжение

Участок Белосток — Черемха (чётное напр.)

Складной п. № 912 Белосток — Брест		Участковый п. № 1214 Белосток — Черемха		Раздельные пункты	Складной п. № 1408 Белосток — Черемха					
приб.	отпр.	приб.	отпр.		приб.	отпр.	приб.	отпр.	приб.	отпр.
ч. м.	ч. м.	ч. м.	ч. м.		ч. м.	ч. м.	ч. м.	ч. м.	ч. м.	ч. м.
—	20.24	—	22.10	Белосток тов.	—	23.42				
21.03	21.17	—	22.48	Левинская	0.21	3.05				
—	21.51	—	23.20	Страбля	—	3.40	5.03			
22.24	22.34	23.53	0.58	Бельск Подл.	—	5.38	7.35			
—	23.00	—	1.24	Григоравица	—	8.02	10.02			
23.28	0.05	—	1.51	Клешели	—	10.31				
0.24	1.40	2.08	—	Черемха	—	10.48				

63

Fragment radzieckiego rozkładu jazdy pociągów towarowych na odcinku Białystok – Czeremcha, kierunek parzysty, maj 1945 r. Ze zb. A. Michniewicz

Zmiana trendu nastąpiła w grudniu 2014 roku, kiedy przywrócono codzienne kursowanie drugiej pary pociągów, a po dwóch latach, od grudnia 2016 roku, na odcinku Czeremcha – Białystok są realizowane cztery połączenia dziennie w każdym kierunku.

W pierwszych latach po wojnie ruch towarowy był na linii Czeremcha – Białystok stosunkowo skromny. Większość potrzeb zabezpieczał pociąg zbiorowy wykonujący pracę na wszystkich stacjach pośrednich. W razie potrzeby istniała możliwość włączenia ograniczonej liczby wagonów towarowych do pociągów osobowo-towarowych. Na przykład w 1951 roku pociąg nr 1053 Siedlce – Białystok mógł prowadzić wagony z przesyłkami szybko psującymi się do Białegostoku.

W późniejszym okresie, w latach sześćdziesiątych, liczba pociągów towarowych była już znacznie większa, zaczęto też uruchamiać pociągi w dłuższych relacjach. W 1966 roku zaczęły kursować pociągi dalekobieżne do przewozów niemasowych (TN) w relacji Białystok – Lublin. Odcinkiem Białystok – Lewki kursowały pociągi towarowe z Białegostoku do Hajnówki oraz Narewki. Linia Czeremcha – Białystok była intensywnie wykorzystywana do przejazdu pociągów tranzytowych, wiozących ładunki do i z ZSRR z przekroczoną skrajnią. Od połowy lat sześćdziesiątych (z pewnością od 1965 roku) kursowały tą trasą pociągi w relacji Czeremcha – Rzepin (nr 17381) oraz Rzepin – Czeremcha (nr 71384) przez Białystok – Ostrołękę – Wielbark. Z kolei w 1969 roku uruchomione zostały pociągi złożone z cystern na wózkach przestawnych o skrajni 1 WM i 0 WM kursujące w relacji Brześć – Kostrzyn. W latach siedemdziesiątych pojawiły się ponadto pociągi marszrutowe do przewozów żwiru z rejonu Suwałk do Lublina lub Bystrzycy k. Lublina. Poza przewozami na tak duże odległości realizowana była obsługa miejscowa, realizowana pociągami zdawczymi. Kursowały one na odcinkach Białystok – Horodnianka (obsługa bocznicy wojskowej), Bielsk Podlaski – Gregorowce oraz Czeremcha – Kleszczele. Na tym ostatnim odcinku rozkłady jazdy z lat 1977–1978 przewidywały aż dwie pary takich pociągów.

Swoje wielkie dni linia Czeremcha – Białystok przeżywała w latach 2013–2015. Służyła ona jako trasa objazdowa dla pociągów towarowych z centralnej Polski do Białegostoku. Potrzeba takich objazdów wiązała się z prowadzoną na odcinku Warszawa Rembertów – Sadowe Węgrowskie modernizacją linii E75. Liczba pociągów na trasie przez Czeremchę – Bielsk Podlaski jeszcze wzrosła po całkowitym zamknięciu odcinka Tłuszcz – Sadowe Węgrowskie w okresie od października 2014 roku do grudnia 2015 roku. W tym czasie linią nr 32 kursowały pociągi różnych przewoźników, w tym PKP Cargo, Freightliner, Orlen Koltrans i innych operatorów.

Obecnie ruch towarowy na linii nr 32 Czeremcha – Białystok jest związany z obsługą odbiorców



Pociąg Orlen Koltrans, Gregorowce, 14.06.2014 r.

Fot. A. Massel



Nowy dworzec w Czeremsze, powstały na miejscu obiektu zniszczonego w czasie wojny, odpowiadał ówczesnym potrzebom przewozowym. Dziś oczekuje przebudowy i dopasowania do zmniejszonych przewozów pasażerskich; 6.05.2017 r.

Fot. A. Massel

i nadawców ładunków w Bielsku Podlaskim a także zakładów Swedspan (IKEA) w Koszkach koło Lewek. Większość pociągów obsługuje PKP Cargo, aczkolwiek na linii można spotkać także pociągi innych przewoźników, na przykład Orlen Koltrans, CTL Logistics.

Ruch na odcinku Czeremcha – Brześć po 1945 roku

W pierwszych latach po II wojnie światowej linia kolejowa Czeremcha – Brześć była wykorzystywana do przewozów towarowych realizowanych między radziecką strefą okupacyjną w Niemczech (Sowjetische Besatzungszone) a ZSRR. Przewozy te były wykonywane także po powstaniu Niemieckiej Republiki Demokratycznej w październiku 1949 roku. Transportem kolejowym wywożono z Niemiec wyposażenie całych fabryk, a także zdemontowane elementy infrastruktury kolejowej, w tym szyny, słupy trakcyjne, transformatory oraz sieć jezdnią. Ponadto były realizowane dostawy wyrobów niemieckiego przemysłu do ZSRR w ramach reparacji wojennych. Do realizacji wymienionych przewozów zostały wyznaczone trzy główne trasy, którymi przez Polskę kursowały pociągi tranzytowe z Niemiec do ZSRR [44]:

Tab. 3		Liczba par pociągów osobowych w latach 1946-2015													
Odcinek	1946	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Czeremcha – Bielsk P.	2	2	4	4	4	7	7	7	6	8	7	6	3	3	2
Bielsk P. – Białystok	2	3	6	6	8	8	8	8	7	8	6	6	3	3	2

Tab. 4		Czas przejazdu pociągów pasażerskich zatrzymujących się na wszystkich przystankach w latach 1946-2015													
Odcinek	1946	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Czeremcha – Białystok	3:34	2:36	1:57	1:52	1:44	1:47	1:47	1:48	1:50	1:49	2:03	2:53	1:58	1:46	1:35

6

Rodzaj i nr pociągu, klasa wagonów i okres kursowania	P 16601 (1-2)					
Relacja pociągu	Białystok – Wrocław					
Szybkość największa km/godz.	60					
Wymagany % ciężaru hamującego	97					
Seria i obciążenie lokomotywy	Pt 31-400					
Nazwa posternku następczego, osłonnego, bocznocowego, stacji handlowej, przystanku osobowego, ładowni, bocznicy oraz znaki i skróty	Przyjazd Odjazd g. m.	Czas jazdy norm. skrót. cong.	Przyjazd Odjazd g. m.	Czas jazdy norm. skrót. cong.	Przyjazd Odjazd g. m.	Czas jazdy norm. skrót. cong.
1	2	3	2	3	2	3
BIAŁYSTOK ■	19.24					
Białystok Starosielce	30	6				
Białystok Bacieczki (O)	34	4 3,8				
Dobrzyniewo Duże (O)	40,5	6,5				
Knyszyn	51,5	11				
Mońki	20.05	13,5 13,1				
Osowiec	16	11 10,9				
Podlasek (O)	26	10				
Grajewo	38 39	12 11,2				
Prostki	46	7 5,6				
Lipińskie Małe (O)	51,5	5,5 3,8				
Elk Towarowa	59	7,5 6,5				
ELK ■	21.02 21.11	3				
Ciąg dalszy w zeszytach	V-52					

Rodzaj i nr poc., klasa wagonów i okres kursowania	MM 88812/88813 (2)	MM 88820/88821 (2)			
Relacja pociągu	Białowieża P. — — Białystok	Białowieża P. — — Bielsk Podl.			
Szybkość największa km/godz.	od Białow. P. 15 od Białow. T. 30 od Bielska P. 70	od Białow. P. 15 od Białow. T. 30			
Wymagany % ciężaru ham.	46	40			
Seria i obciążenie lokomotywy	SN 52 — 76				
*	1	2	3	2	3
Białowieża Pałac	5.59		19.13		
Białowieża Tow. (8.30—20.15) ¹⁾	6.08	9	22	9	
	11	8,8	26,5	8,8	
Czerlonka po	26	15	41,5	15	
	27	14,7	42	14,7	
Nieznany Bór po	37,5	10,5	52,5	10,5	
	38	10,4	53	10,4	
	44	6	59	6	
HAJNÓWKA	54	5,6	20.01	5,6	
	7.06,5	12,5	13,5	12,5	
Stare Berezowo po	07,5	12,3	14	12,2	
	18	10,5	24,5	10,5	
Orlanka po	18,5	10,3	25	10,3	
		13		13	
Lewki podg po (Or)	7.31,5	12,8	20.38	12,8	
	MM 88813		MM 88821		
	7.32		20.39		
	38	6	20.45	6	
BIELSK PODL.	50	5,3	—	5,3	
	59,5	9,5			
Rajsk po (Ord)	8.00	9,3	—		
	09,5	9,5			
Strabla	10,5	9,4	—		
	18,5	8			
Zimnoch po (Or)	19,5	5,8	—		
	31	11,5			
Lewiekie	32	10,1	—		
		15			
BIAŁYSTOK	8.47	14,8	—		

¹⁾ W dni świąteczne od 26.V.43 do 22.IX.63
1-46

Strona ze służbowego rozkładu jazdy z 1963 roku. Pociąg pospieszny nr 16601 relacji Białystok – Wrocław na odcinku do Elku był prowadzony parowozem Pt31 z MD Białystok. Ze zb. Autora

- Kostrzyn – Bagrationowski i Żeleznodorożnyj,
- Frankfurt (Oder) – Brześć przez Terespol oraz przez Czeremchę,
- Z Guben do przejść Dorohusk-Jagodin, Hrebenne-Rawa Ruska, Medyka-Mościska oraz Przemysł-Nizankowice.

Odległość od Frankfurtu do Brześcia przez Poznań – Warszawę – Siedlce – Czeremchę wynosiła 728 km. Za prowadzenie pociągów tranzytowych na całej drodze ich przebiegu aż do Brześcia odpowiedzialne były specjalne kolumny lokomotywowe (*Kolonnen*), sformowane z niemieckich lokomotyw obsługiwanych przez niemie-

kie drużyny trakcyjne [44]. Wśród pojazdów trakcyjnych wykorzystywanych w kolumnach najczęściej było parowozów serii 52 (polskie oznaczenie Ty2). Na stacji Czeremcha przewidziane było nawęglanie parowozów, a także nabór wody. Zwłaszcza w okresie późniejszym trasa przez Czeremchę była wykorzystywana szczególnie do przewozów ładunków z przekroczoną skrajnią. Takie przejazdy odbywały się z zachowaniem szczególnej ostrożności, tylko w porze dziennej i z ograniczoną prędkością.

W związku z zakończeniem dostaw reparacyjnych z NRD do ZSRR kolumny lokomotywowe zostały rozwiązane w 1954 roku. Od tego czasu pociągi tranzytowe były już obsługiwane taborem PKP. Stacja Czeremcha formowała pociągi zdawcze do Wysokiego Litewskiego. W latach od 1978 do 1981 rozkład jazdy przewidywał aż 11 takich pociągów, o dopuszczalnej masie 1800 ton i długości 600 metrów (bez lokomotywy). Były one formowane w przeważającej części z wagonów przybyłych z NRD w pociągach relacji Rzepin – Czeremcha i prowadzone lokomotywami ST44, choć wcześniej (1973-1977 rok) zadanie to wykonywały parowozy TE należące do kolei SŽD.

Dopiero po upadku Związku Radzieckiego i po szerszym otwarciu granicy pomiędzy Polską a Białorusią, na odcinku Czeremcha – Brześć pojawiły się międzynarodowe pociągi pasażerskie. W rozkładzie jazdy z 1992 roku przewidziano parę pociągów pospiesznych relacji Białystok – Brześć, kursujących po ogłoszeniu. Rok później w tej relacji kursowały najpierw dwie pary pociągów osobowych, a od jesieni 1993 roku – jedna para. Pociągi te



Przystanek Białystok Starosielce, EN57AL-1536 jako pociąg Elk – Białystok, 26.08.2017 r.

Fot. A. Massel

na odcinku od Białegostoku do Czeremchy zatrzymywały się na wszystkich stacjach i przystankach osobowych. W Czerembsze przewidziano dla nich ponadgodzinny postój wynikający z kontroli paszportowej i celnej. Po raz ostatni pociągi w relacji Białystok – Brześć pojechały w 1996 lub w 1997 roku. W okresie późniejszym były uruchamiane pociągi w krótszej relacji Czeremcha – Wysokie Litewskie. Były to dwie pary połączeń obsługiwanych autobusami szynowymi należącymi do spółki Przewozy Regionalne, z reguły prostymi, wręcz topornymi pojazdami typu SN81 produkcji Kolzamu w Raciborzu. Pociągi na trasie do Wysokiego Litewskiego kursowały do grudnia 2011 roku.

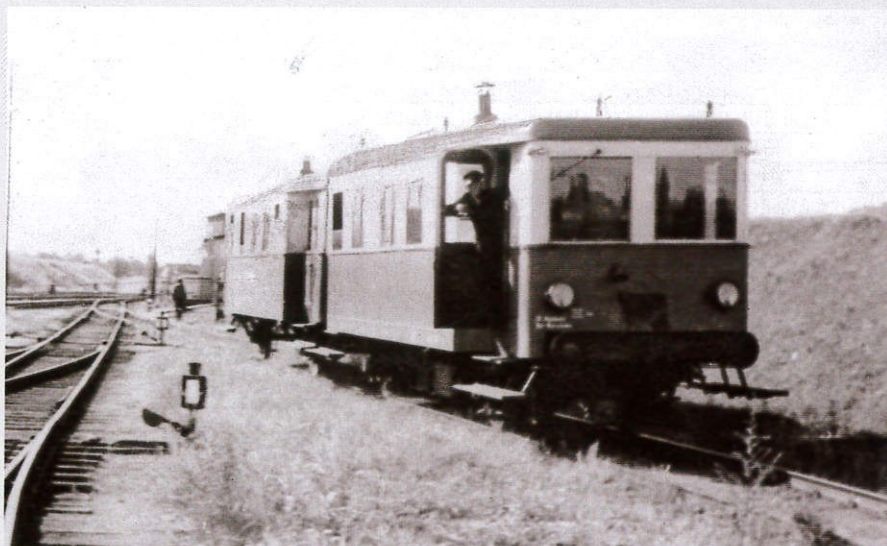
Na leżącej na terenie ZSRR (a obecnie Republiki Białoruś) części linii przez cały okres po II wojnie światowej prowadzono ruch pociągów podmiejskich w relacji Brześć – Wysokie Litewskie (biał. Brest Centralny – Vysokalityusk). W rozkładzie jazdy z 2017 roku kursują cztery pary takich pociągów zatrzymujących się aż na 12 stacjach i przystankach pośrednich i pokonujących odległość 41 km w czasie około 78-80 minut. Rozkład jazdy zakłada przy tym krzyżowanie jednej z par pociągów w godzinach wieczornych na stacji Łyszczyce.

Obsługa trakcyjna po 1945 roku

Na dzieje obsługi trakcyjnej pociągów między Białymstokiem a Elkiem w okresie po II wojnie światowej miały wpływ zmiany przynależności tego odcinka do poszczególnych dyrekcji. Do 1962 roku linia Białystok – Głomno podlegała Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Olsztynie. Jak podaje P. Terczyński w połowie lat sześćdziesiątych MD Białystok była najważniejszą jednostką służby trakcji w północno-wschodniej Polsce. W Białymstoku stacjonowało wówczas około 80 parowozów serii Pt31, Ok1, OK127, Tp3, Tr203, Ty2 i Ty45. Ponadto w jednostkach podległych w Ostrołęce, Czerembsze i Elku było łącznie 70 maszyn, przede wszystkim serii Ok1 i Ty2 [54].

Bardzo ciekawa wydaje się historia obsługi stosunkowo niewielkich pociągów dalekobieżnych, kursujących między Białymstokiem a Elkiem. W 1948 roku pociąg Warszawa – Suwałki prowadzono na całej trasie parowozami Ok1 z MD Białystok. Z kolei pociąg Białystok – Gdynia na odcinku do Olsztyna był prowadzony taką samą lokomotywą, ale z MD Elk. Ok1 z Elku prowadziła także pociągi osobowe relacji Białystok – Elk. W następnych latach parowozownie w Białymstoku oraz w Olsztynie dysponowały już nowymi, silnymi parowozami serii Pt47 [54]. W 1951 roku były one wykorzystywane do prowadzenia dwóch par najcięższych pociągów osobowych na odcinku od Białegostoku do Olsztyna (jedna para pociągów w obsłudze MD Białystok, druga – MD Olsztyn, tab. 5). Również uruchomiony w 1954 roku pierwszy powojenny pociąg pospieszny relacji Białystok – Gdynia na odcinku Białystok – Olsztyn był prowadzony parowozami serii Pt47 z MD Olsztyn (dane z 1955 roku).

Wprowadzony kilka lat później (w 1957 roku) pociąg pospieszny relacji Białystok – Wrocław miał aż do 1966 roku przewidzianą zmianę lokomotywy na stacji Elk: od Białegostoku do Elku był prowadzony parowozami Pt31 z MD Białystok, a od Elku do Olsztyna – parowozami z MD Olsztyn (najpierw Pt47, przez krótki czas w 1959 roku Pm3, potem Ol49). W 1966 roku odcinek obsługi pary pociągów pospiesznych nr 16601/161602 (jednej na tym odcinku) został wydłużony do Olsztyna. Dzięki temu pociąg ten mógł być prowadzony bez zmiany parowozu



Ruch lokalny w rejonie Hajnówki i Czeremchy obsługiwały w latach 50. poniemieckie wagony silnikowe; na zdjęciu prawdopodobnie wagon nr 090 013 (późn. SN51-09), rok. bud. 1935 (typ CvT-33c). Źródło: Kronika Lokomotywowni Czeremcha



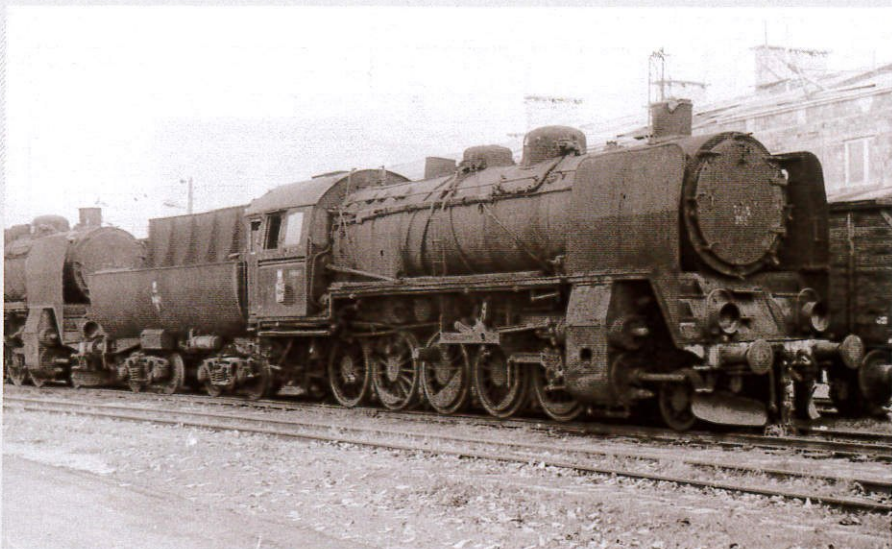
SA133-019 jako pociąg R 10522 w Kleszczelach, 17.05.2014 r.

Fot. A. Massel



Chociaż w inwentarzu MD Czeremcha parowozów nie było już od lat 60., wciąż można było na tamtejszej stacji spotkać lokomotywy parowe z innych jednostek – na zdjęciu manewrujące maszyny z MD Siedlce, jako pierwsza Ty2-818; w głębi ST44-983.

Fot. K. Koj (21.10.1983)



Na początku lat 80. część białostockich Ty45 oczekujących napraw (których już wówczas dla tej serii praktycznie nie wykonywano) odstawiano w Czeremsku; na zdjęciu Ty45-395 z tendrem na wózkach 2XT, przystosowanym niegdyś do mazutu.
Fot. K. Koj (21.10.1983)

w Elku (tab. 6). Obsługę zapewniały lokomotywy z MD Olsztyn: do 1970 roku Pm2, a następnie Pt47. Od 1974, w związku z otrzymaniem przez lokomotywnię olsztyńską lokomotyw serii SP45, pociągi pociągów Białystok – Wrocław – Białystok i nowo wprowadzone pociągi Białystok – Szczecin – Białystok przeszły na trakcję spalinową. W 1975 roku również lokomotywnia w Białymstoku otrzymała lokomotywy spalinowe serii SP45 [5], [54]. Pierwszą z nich była prawdopodobnie SP45-101, która została przydzielona do MD Białystok w dniu 19.02.1975 r. Wejście do eksploatacji nowych pojazdów spowodowało duże zmiany w obsłudze trakcyjnej, także na linii Białystok – Elk – Głomno. Wkrótce potem bowiem MD Białystok przejęła obsługę wspomnianych dwóch par pociągów pociągów na odcinku Białystok – Olsztyn. Stan taki trwał ponad 10 lat, aż do 1987 roku. W międzyczasie, od 1984 roku, zamiast lokomotyw SP45 do prowadzenia tych pociągów zaczęto planować lokomotywy SU46 stacjonujące w Białymstoku od 1982 roku i zapewniające możliwość elektrycznego ogrzewania składów [5]. W 1987 roku obsługa pociągów pociągów prześlą ponownie do MD Olsztyn z jednoczesnym wydłużeniem odcinków obsługi – do Elbląga w przypadku pociągu 18205/81206 oraz do Torunia – w odniesieniu do pociągu 16203/61204.

Praca przy pociągach osobowych na odcinku Białystok – Elk była dzielona między lokomotywnie w Białymstoku i w Elku. Początkowo więcej pociągów na tym odcinku prowadziły parowozy z Elku, jednak z czasem zaczął wzrastać udział w tej pracy lokomotywni białostockiej. W obu lokomotywniach do połowy lat sześćdziesiątych podstawowymi pojazdami trakcyjnymi do prowadzenia pociągów osobowych na tym odcinku były parowozy serii Ok1, później stopniowo wypierane przez Ol49. W 1975 roku lokomotywy (serii Ol49) z MD Elk obsługiwały już tylko jedną parę pociągów osobowych do Białegostoku. Wszystkie pozostałe pociągi przewidziano do obsługi parowozami serii Pt47 z MD Białystok, odzyskanymi z trasy Warszawa – Białystok, której obsługę przejęły lokomotywy spalinowe SP45. Później,

już w latach osiemdziesiątych, lokomotywy spalinowe serii SP45 trafiły także na czoło pociągów osobowych kursujących między Białymstokiem a Elkiem.

Pociągi osobowe kursujące w obrębie węzła białostockiego w relacjach do Starosielc oraz do Bacieczek przez wiele lat były prowadzone białostockimi tenderkami OKI27. Lokomotywy były także niekiedy używane do prowadzenia pociągów do Osowca (na przykład w 1951 roku).

Po elektryfikacji odcinka Białystok – Elk w 1990 roku całość obsługi dalekobieżnego i lokalnego ruchu pasażerskiego na tym odcinku została przypisana lokomotywni Białystok, dysponującej lokomotywami EU07 oraz ET22. Lokomotywy tych serii prowadziły również pociągi osobowe krótkich relacji, takich jak Białystok – Mońki, czy Grajewo – Elk.

Lokomotywy EU07 (lub EP07), należące do PKP Intercity prowadziły wszystkie pociągi dalekobieżne między Białymstokiem a Elkiem aż do grudnia 2015 roku. W grudniu 2015 roku dla dwóch par pociągów zostało wdrożone nowe rozwiązanie obsługi trakcyjnej. Pociągi TLK nr

18105/81104 Rybak oraz nr 16113/61112 Mamry są prowadzone trakcją spalinową na całym odcinku Białystok – Olsztyn – Białystok, łącznie z zelektryfikowanymi fragmentami Białystok – Elk oraz Korsze – Olsztyn. W tym celu wykorzystywane są lokomotywy serii SU160. Przy pozostałych pociągach nadal jest przewidziana zmiana lokomotywy na stacji Elk, przy czym na odcinku Białystok – Elk podstawowym środkiem trakcyjnym pozostały lokomotywy EP07 (EU07).

W odniesieniu do pociągów osobowych na odcinku Białystok – Elk ich obsługa w pierwszych latach minionego dziesięciolecia została stopniowo przejęta przez elektryczne zespoły trakcyjne serii EN57 użytkowane przez spółkę PKP Przewozy Regionalne (obecnie Przewozy Regionalne). O ile w rozkładzie jazdy ważnym od 6 stycznia 2002 roku zespołami tymi była obsługiwana tylko jedna para pociągów, to już od grudnia 2004 roku wszystkie pociągi osobowe prowadzone były jako EZT. Zespoły EN57 są eksploatowane na odcinku Białystok – Elk do chwili obecnej.

W okresie po II wojnie światowej obsługa trakcyjna pociągów pasażerskich na odcinku Czeremcha – Białystok ulegała kilkukrotnym zmianom.

W 1948 roku za obsługę wszystkich pociągów pasażerskich na odcinku Czeremcha – Białystok odpowiadała parowozownia Białystok, jednak prawie dla każdego z pociągów rozkład jazdy przewidywał inną serię lokomotyw. I tak pociąg dalekobieżny nr 14 z Białegostoku do Krakowa był na odcinku do Czeremchy prowadzony lokomotywami serii Ok1. Pociągi mieszane towarowo-osobowe do Czeremchy (nr 2354) i do Bielska Podlaskiego (nr 2352) obsługiwano parowozami serii Tr203, natomiast do obsługi pociągu mieszanego nr 352 z Białegostoku do Białowieży Pałac używano parowozów serii Tp3.

Trzy lata później (rozkład jazdy na lata 1951/1952) rozwiązanie obsługi trakcyjnej na odcinku Czeremcha – Białystok było już zupełnie inne. Oprócz parowozowni białostockiej w pracę pociągową były zaangażowane także parowozownie w Siedlcach i w Czeremsku, które posiadały do tego celu parowozy Tr12. Z kolei parowozownia Białystok prowadziła swoje pociągi (do Bielska i do Czeremchy) bardzo starymi parowozami serii Ti4 (tab. 7).

Również w roku 1955 na tym odcinku występował podział pracy w ruchu pasażerskim między lokomotywy z Białegostoku (jedna para do Czeremchy na Ok1 oraz

Obsługa trakcyjna pociągów na odcinku Białystok – Elk w rozkładzie jazdy od 20 maja 1951 r.

Pociąg	Relacja	Odcinek od	do	Obsługa
1015	Warszawa – Augustów i Olsztyn	Białystok 3.22	Elk 5.35 Olsztyn 9.37	Pt47 MD Białystok
725	Grajewo – Elk	Grajewo 7.18	Elk 7.46	Ok1 MD Olsztyn
711	Białystok – Elk	Białystok 7.47	Elk 10.04	Ok1 MD Elk
713	Białystok – Elk	Białystok 15.38	Elk 17.59	Ok1 MD Elk
0911	Białystok – Gdynia	Białystok 16.56	Olsztyn 23.17	Pt47 MD Olsztyn
721	Białystok – Osowiec	Białystok 21.04	Elk 22.37	OKI27 MD Białystok
1025	Warszawa – Elk	Białystok 23.14	Elk 1.22	Ok1 MD Elk
Pociąg	Relacja	Odcinek od	do	Obsługa
0126	Elk – Warszawa	Elk 3.06	Białystok 5.06	Ok1 MD Białystok
722	Osowiec – Białystok	Osowiec 4.49	Białystok 6.20	OKI27 MD Białystok
712	Elk – Białystok	Elk 4.52	Białystok 7.12	Ok1 MD Elk
726	Elk – Grajewo	Elk 6.30	Grajewo 7.03	OK1 MD Olsztyn
9012	Gdynia – Białystok	Olsztyn 5.50	Białystok 12.32	Pt47 MD Olsztyn
714	Elk – Białystok	Elk 16.57	Białystok 19.45	Ok1 MD Elk
0116	Augustów i Olsztyn – Warszawa	Olsztyn 16.43 Elk 21.01	Białystok 23.09	Pt47 MD Białystok

trzy pary do Bielska Podlaskiego na OK127 oraz Ok1), z Czeremchy (pociąg nr 9913 Czeremcha – Białystok oraz pociągi Białystok – Bielsk Podlaski i Bielsk Podlaski – Czeremcha) oraz z Siedlce (para pociągów Siedlce – Białystok na Ok1), tab. 8.

Wtedy to na dłuższy czas prowadzenie pociągów na odcinku Siedlce – Białystok (łącznie z pociągiem dalekobieżnym Lublin – Białystok) przejęła lokomotywnia w Białymstoku. Początkowo pracę tę wykonywały parowozy serii Ok1, a następnie – w latach 1965-1972 – parowozy OI49. Potem prowadzenie pociągu z Lublina do Białegostoku wróciło do lokomotywni w Siedlcach, zatrudniając do 1981 roku do tego zadania parowozy serii Pt47. Od 1981 roku pociąg był prowadzony parowozami Ty2 lub (alternatywnie) lokomotywami spalinowymi serii SP45.

W odniesieniu do ruchu pociągów krótszych relacji największa zmiana miała miejsce w 1965 roku. Wtedy to obsługa pociągów na odcinkach Hajnówka – Białowieża, Cisówka – Hajnówka – Czeremcha – Bielsk Podlaski – Białystok została przejęta przez trakcję spalinową, a do prowadzenia pociągów wyznaczone zostały lokomotywy serii SM41 z lokomotywni Czeremcha. Kilka lat później (około 1970 roku) zostały one zastąpione silniejszymi lokomotywami SM42. Należy jednak zaznaczyć, że trakcja spalinowa była w tym rejonie obecna już od ok. 1948 roku. Najpierw były to wagony silnikowe SN51, potem SN52 (w tab. 8 wykazane jako „Mt”).

Od połowy lat osiemdziesiątych do prowadzenia pociągów osobowych między Białymstokiem a Czeremchą zaczęto stosować lokomotywy spalinowe serii SP45, które zostały przydzielone do lokomotywni w Czeremch. W pamięci Autora artykułu zachowała się jazda pociągiem osobowym na tej trasie latem 2000 roku. Pociąg nr 88422 relacji Białystok – Siedlce zestawiony był z lokomotywy SP45 z czteroczołowym składem wagonów piętrowych Bhp (dawniej Bipa) i sunął leniwie przez podlaskie pola i lasy z imponującą prędkością 30 km/h. Trudno się dziwić, że zapewnienie tych wagonów nie było zbyt duże.

Zmiana systemu obsługi odcinka Białystok – Czeremcha nastąpiła w grudniu 2005 roku, wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy na lata 2005/2006. Wtedy to wprowadzono do ruchu „autobusy szynowe” serii SA105 oraz SA108, należące do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego i udostępnione przewoźnikowi PKP Przewozy Regionalne. Pojazdy te, lepiej dostosowane do kursowania na liniach o słabej nawierzchni, umożliwiły skrócenie czasu przejazdu na 77-kilometrowej trasie do niecałych 2 godzin, czyli prawie o godzinę. W następnych latach do obsługi pociągów na linii nr 32 zaczęto także wykorzystywać spalinowe zespoły trakcyjne serii SA133 produkcji zakładów PESA w Bydgoszczy. Zarówno pojazdy serii SA105 i SA108, jak i serii SA133 kursują na omawianej linii także w chwili obecnej.

W ruchu towarowym na linii Czeremcha – Białystok w latach pięćdziesiątych, sześćdziesiątych i wczesnych siedemdziesiątych dominowały lokomotywy serii Ty2. Z kolei w latach siedemdziesiątych na linii Czeremcha – Białystok, poza parowozami Ty2, pojawiły się także lokomotywy serii Ty45. W 1973 roku na odcinku do Czeremchy prowadziły one pociągi towarowe TN 12090 i 12094 relacji Białystok – Lublin, dzięki czemu możliwe było zwiększenie dopuszczalnej ich masy do 1500 ton.

Pierwszymi pojazdami spalinowymi w ruchu towarowym były małe lokomotywy manewrowe serii SM03. W latach 1963–1966 prowadziły one pociągi zdawcze

Obsługa trakcyjna pociągów na odcinku Białystok – Elk w rozkładzie jazdy od 26 maja 1963 r.

Tab. 6

Pociąg	Relacja	Odcinek od	do	Obsługa
77013	Warszawa - Augustów	Białystok 0.57	Elk 3.08	Pt31 MD Białystok
77021	Warszawa - Goldap	Białystok 3.41	Goldap 8.31	Ok1 MD Elk
79031	Grajewo - Elk	Grajewo 6.36	Elk 7.24	Ok1 MD Elk
79011	Białystok - Gdynia	Białystok 9.39	Elk 11.59	Ok1 MD Białystok
77011	Warszawa - Augustów	Białystok 13.06	Elk 15.51	Ok1 MD Elk
79033	Grajewo - Elk	Grajewo 16.02	Elk 16.48	Ok1 MD Elk
79013	Białystok - Elk	Białystok 15.30	Elk 17.52	Ok1 MD Elk
15123	Białystok - Gdańsk	Białystok 17.08	Elk 19.42	Ok1 MD Elk
16601	Białystok - Wrocław	Białystok 19.24	Elk 21.02	Pt31 MD Białystok
79015	Białystok - Elk	Białystok 21.05	Elk 23.36	Ok1 MD Elk

Pociąg	Relacja	Odcinek od	do	Obsługa
51124	Gdynia - Białystok	Elk 3.32	Białystok 6.03	Ok1 MD Białystok
79012	Elk - Białystok	Elk 4.55	Białystok 7.23	Ok1 MD Elk
79030	Elk - Grajewo	Elk 5.44	Grajewo 6.21	Ok1 MD Elk
61602	Wrocław - Białystok	Elk 6.52	Białystok 8.30	Pt31 MD Białystok
79014	Elk - Białystok	Elk 8.26	Białystok 11.10	Ok1 MD Elk
77012	Augustów - Warszawa	Elk 12.10	Białystok 14.45	Ok1 MD Elk
79032	Elk - Grajewo	Elk 14.40	Grajewo 15.08	Ok1 MD Elk
79016	Elk - Białystok	Elk 16.12	Białystok 18.45	Ok1 MD Elk
79018	Gdańsk - Białystok	Elk 20.01	Białystok 22.36	Ok1 MD Elk
77014	Augustów - Warszawa	Elk 0.16	Białystok 2.14	Pt31 MD Białystok

Obsługa trakcyjna pociągów na odcinku Białystok – Czeremcha w rozkładzie jazdy od 20 maja 1951 r.

Tab. 7

Pociąg	Relacja	Odcinek od	do	Obsługa
9922	Białystok – Bielsk P.	Białystok 3.18	Bielsk P. 4.36	Ti4 MD Białystok
0142	Białystok – Siedlce	Białystok 7.41	Siedlce 12.56	Tr12 MD Siedlce
9924	Białystok – Bielsk P.	Białystok 15.42	Bielsk P. 16.57	Tr12 MD Czeremcha
9952	Bielsk P. – Czeremcha	Bielsk P. 17.15	Czeremcha 18.11	Tr12 MD Czeremcha
0152	Białystok – Hajnówka	Białystok 16.39	Bielsk P. 17.54	Ti4 MD Białystok
9912	Białystok – Czeremcha	Białystok 23.45	Czeremcha 1.41	Ti4 MD Białystok

Obsługa trakcyjna pociągów na odcinku Białystok – Czeremcha w rozkładzie jazdy od 26 maja 1963 r.

Tab. 8

Pociąg	Relacja	Odcinek od	do	Obsługa
88620	Białystok – Bielsk P.	Białystok 4.33	Bielsk P. 5.45	OK127 MD Białystok
12012	Białystok – Lublin	Białystok 6.43	Siedlce 10.53	Ok1 MD Białystok
88622	Białystok – Bielsk P.	Białystok 9.41	Bielsk P. 10.37	Mt
88814	Białystok – Hajnówka	Białystok 12.53	Hajnówka 14.33	Mt
88612	Białystok – Siedlce	Białystok 15.43	Siedlce 19.50	Ok1 MD Białystok
88624	Białystok – Bielsk P.	Białystok 16.50	Bielsk P. 17.50	OK127 MD Białystok
88614	Białystok – Siedlce	Białystok 21.57	Siedlce 2.20	Ok1 MD Białystok
88642	Bielsk P. – Czeremcha	Bielsk P. 14.00	Czeremcha 14.46	Tr12 Czeremcha

na odcinku Bielsk Podlaski – Gregorowce. Nieco później niż w przypadku linii Siedlce – Siemianówka, na linii Czeremcha – Białystok zaczęto eksploatować lokomotywy spalinowe serii ST44. Choć pierwsze lokomotywy tej serii zostały przydzielone do MD Czeremcha w 1971 roku i to od razu w liczbie 13 sztuk, to ST44 na linii do Białegostoku pojawiły się dopiero w połowie lat siedemdziesiątych, z pewnością w 1977 roku.

Lokomotywy ST44 między Czeremchą a Białymstokiem można spotkać i dzisiaj, aczkolwiek od kilku lat wiele pociągów PKP Cargo jest obsługiwanych zmodernizowanymi lokomotywami serii SM48 (oznaczonymi jako ST48). Pracują także lokomotywy SM42, niejednokrotnie w podwójnej trakcji.

Osobliwości i obiekty zabytkowe na dawnej linii Brześć – Grajewo

Z czasów budowy linii zachował się dworzec na dawnej stacji granicznej Grajewo z 1873 roku. Został on wpisany do rejestru zabytków pod numerem A-288 z dnia 17.06.1987 r. Z kompleksu stacji granicznej przetrwała do dzisiaj także piękna wodociągowa wieża ciśnieniowa z 1896 roku (nr rej. A-153 z 17.10.2006 r.). Została ona zbudowana na planie wydłużonego sześciokąta. Posiada trzy kondygnacje, a po kształcie można sądzić, że jest to wieża dwuzbiornikowa.

Z czasów carskich do dzisiaj stoi drewniany dworzec w Kleszczelach, zbudowany na przełomie XIX i XX wieku w stylu szwajcarskim. Figuruje on w rejestrze zabytków



ST44-1077 była jedną z ostatnich lokomotyw tej serii przeniesionych do MD Czeremcha; na zdjęciu z 1988 roku już bez chromowanych listew na czole. Źródło: Kronika Lokomotywowni Czeremcha

pod numerem 672 z 21.12.1987 r. Niestety budynek jest od lat nieczynny, jego stan techniczny jest bardzo zły, a próby sprzedaży przez PKP S.A. nie powiodły się.

Spośród budynków dworcowych powstałych na linii w latach międzywojennych zachował się dworzec w Mońkach. Od 2012 roku wpisany jest on do rejestru zabytków (A-448 z 19.09.2012), jako doskonały przykład stylu dworcowego w budownictwie kolejowym wpisującego się w ogólnopolski nurt poszukiwania stylu narodowego w architekturze. Swą formą świadomie nawiązuje do dworu szlacheckiego, stanowiącego symbol polskości i rodzimych tradycji. [53].

Perspektywy linii

Linia kolejowa Brześć – Grajewo powstała jako część wielkiego przedsięwzięcia infrastrukturalnego, jakim było połączenie portów nad Morzem Czarnym i Morzem Bałtyckim. Przeszkodą w jej wykorzystaniu zgodnie z zamysłami budowniczych są uwarunkowania polityczne i ekonomiczne. Przede wszystkim ciąg jest przecięty obecnie aż trzema granicami państwowymi:

- ☐ Ukrainy i Białorusi na szlaku Zabłocie – Małoryta,
- ☐ Białorusi i Polski na szlaku Wysokie Litewskie – Czeremcha,
- ☐ Polski i Rosji na szlaku Głomno – Bagrationowsk.

Ponadto Rosja i Białoruś należą do Wspólnoty Niepodległych Państw, a także do Związku Celnego, natomiast Polska od 2004 roku jest członkiem Unii Europejskiej, a Ukraina dąży do członkostwa w UE. Stąd jedyne połączenie Morza Czarnego i Morza Bałtyckiego mające sens gospodarczy w obecnych warunkach to ciąg z Odessy do Gdańska i Gdyni, wykorzystujący odcinek Odessa – Kowel dawnych Kolei Południowo-Zachodnich oraz odcinek od Kowla przez Warszawę w kierunku Gdańska wykorzystujący szlak Kolei Nadwiślańskiej. Nie oznacza to jednak, że odcinki Czeremcha – Białystok oraz Białystok – Elk nie mają perspektyw. Oba te odcinki stały się bowiem elementami innych istotnych ciągów przewozowych.

Szansą na radykalną poprawę stanu technicznego linii nr 32 Czeremcha – Białystok stał się remont linii objazdowych na potrzeby modernizacji linii E75 Rail Baltica. Jest on wykonywany jako zadanie *Polepszenie jakości usług przewozowych na liniach 31, 32, 36* w ramach projektów CEF, *Prace na linii E75 na odcinku Sadowne - Czyżew wraz z robotami pozostałymi na odcinku Warszawa Rembertów-Sadowne oraz Prace na linii E75 na odcinku Czyżew – Białystok*. Umowa o wartości 208 mln zł brutto została podpisana w dniu 27 stycznia 2017 roku z konsorcjum Track Tec Construction (lider), Infrakol, Leonhard Weiss, Intop Warszawa. Przewidziane zakończenie prac przypada na grudzień 2017 roku². Najistotniejszym elementem tej inwestycji jest kompleksowa wymiana nawierzchni na długości ponad 70 km na linii nr 32 Czeremcha – Białystok. Układany jest tor z szynami 49E1 na podkładach betonowych i podsypce tłuczniowej.



Pod koniec 1983 roku Lokomotywowni w Czeremchu przydzielono z Białegostoku pierwsze cztery lokomotywy serii SP45, które wkrótce przejęły obsługę całego ruchu pasażerskiego w rejonie węzła; na zdjęciu SP45-104.

Źródło: Kronika Lokomotywowni Czeremcha

Następna inwestycja na linii nr 32 Czeremcha – Białystok jest związana z tworzeniem tak zwanej Magistrali Wschodniej. Celem tego przedsięwzięcia jest rewitalizacja ciągu linii kolejowych wzdłuż wschodniej granicy Polski od Białegostoku przez Lublin do Rzeszowa. Będzie ona realizowana w ramach Krajowego Programu Kolejowego (KPK) do 2023 roku i współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia, razem z działaniami na linii nr 52 Lewki – Hajnówka oraz na linii nr 31 między granicą województwa a Hajnówką. Prace na linii kolejowej nr 32, na odcinku Białystok – Bielsk Podlaski (Lewki) obejmą wymianę torów (na odcinkach nie objętych wymianą w ramach wcześniejszego projektu), rozjazdów i urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Przebudowane zostaną perony, które zostaną podwyższone, co ułatwi wsiadanie do pociągu. Podróżni na stacjach i przystankach osobowych: Bielsk Podlaski, Strabla, Zimnochy, Hołówki Duże, Lewickie, Białystok Stadion zyskają komfortową obsługę podróżnych – lepsze oznakowanie, nowe wiaty i ławki oraz dostępność dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Wygodny dostęp do pociągów na tej linii zapewnią trzy nowe przystanki osobowe – Orzechowicze, Hryniewicze, Nowe Miasto. Inwestycja PKP PLK obejmie również 28 obiektów inżynierskich, w tym budowę 12 nowych obiektów i remont 16 istniejących. Remont 25 przejazdów kolejowo-drogowych ułatwi ruch drogowy i zwiększy poziom bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Po zakończeniu prac pociągi pasażerskie będą mogły jeździć z prędkością rozkładową do 120 km/h, a towarowe do 80 km/h [63]. Koszt prac wyniesie 77,4 mln złotych brutto, a termin realizacji w formule projektuj i buduj – 21 miesięcy od daty podpisania umowy.

Poza działaniami w zakresie infrastruktury linowej są planowane także inwestycje dotyczące dworców. W Czeremchu, ze względu na zbyt dużą powierzchnię dworca w stosunku do aktualnych potrzeb, PKP SA planuje likwidację części bryły budynku (ok. 200 m²) wraz z łącznikiem (300 m²). Wiąże się to z kompleksową przebudową formy zewnętrznej, jak i podziału wewnętrznego. Funkcje dworca nie zmieniają się – nadal będą znajdować się w nim lokale komercyjne,

toaleta, poczekalnia i kasy biletowe Przewozów Regionalnych. Nowy dworzec ma powstać także w Bielsku Podlaskim. Dla obu obiektów w 2017 roku opracowywana jest dokumentacja projektowa.

Jest pewnym paradoksem, że jeszcze kilka lat temu, perspektywy linii Czeremcha – Białystok nie były tak optymistyczne. W przygotowanym na zlecenie PKP S.A. raporcie jednej z wiodących światowych firm doradczych, dotyczącym infrastruktury kolejowej w Polsce, wskazano odcinki linii nie pokrywające kosztów utrzymania i prowadzenia na nich ruchu, a w konsekwencji – stanowiące „balast” dla spółki PKP Polskie Linie Kolejowe. Wśród linii rekomendowanych do zamknięcia znalazła się linia nr 32 Czeremcha – Białystok, przy czym twórcy raportu nie wiedzieli nawet o kończącej właśnie budowę kompleksu produkcyjnego IKEA koło Bielska Podlaskiego. Dlatego w tej sprawie potrzebna była interwencja Autora tego artykułu, pracującego wtedy w ówczesnym Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Jeszcze większe są zamierzenia dotyczące odcinka linii nr 38 Białystok – Grajewo – Elk. Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1315/2013 odcinek ten został włączony do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, jako element sieci bazowej, która składa się z tych części sieci kompleksowej, które mają największe znaczenie strategiczne z punktu widzenia osiągnięcia celów rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej [45]. Co więcej, odcinek Białystok – Elk stał się elementem Korytarza Morze Północne – Morze Bałtyckie. Korytarz ten łączy osiem krajów Unii Europejskiej, od Finlandii do Belgii i Holandii, zaś jego długość wynosi około 3200 km. Rozpoczyna się on w Helsinkach, a jego pierwszy odcinek to połączenie morskie Helsinki – Tallin, kończy się zaś w portach nad Morzem Północnym: Amsterdamie, Rotterdamie i Antwerpii. Listę korytarzy sieci bazowej określono w rozporządzeniu (UE) nr 1316/2013 ustanawiającym instrument CEF (Connecting Europe Facility) [46]. Konkurs CEF to najważniejszy instrument dofinansowania kolejowych inwestycji infrastrukturalnych w perspektywie 2014–2020. Program jest zarządzany bezpośrednio przez Komisję Europejską. Wnioski do tego programu są oceniane przez niezależnych ekspertów Komisji [62]. W czerwcu 2017 roku Komisja Europejska pozytywnie oceniła cztery projekty zgłoszone przez PKP Polskie Linie Kolejowe w ramach III naboru do CEF. Największym wśród tych projektów jest projekt Prace na linii E75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), etap I odcinek Białystok – Elk. Wartość projektu wynosi 398 043 024 euro, w tym 338 336 570 euro (85%) stanowi planowane dofinansowanie z CEF [62]. W ramach inwestycji przewidywana



Pociąg PKP Cargo w rejonie stacji Kleszczele, jako pierwsza SM42-202; 3.08.2013 r.

Fot. A. Massel

jest kompleksowa modernizacja odcinka Białystok – Elk, obejmująca budowę drugiego toru i zwiększenie maksymalnej prędkości pociągów do 160 km/h.

Podziękowania

Za pomoc, przede wszystkim za udostępnione materiały, dokumenty, ilustracje a także za przekazane cenne informacje, które przyczyniły się do powstania niniejszego artykułu, Autor składa serdeczne podziękowania Panom: Romanowi Bolbotowi, Krzysztofowi Kojowi, Robertowi Kowalskiemu, Juliuszowi Kublikowi, Mirosławowi Michalkiewiczowi, Adamowi Michniewiczowi, Jackowi Rutkowskiemu, Mirosławowi Samosiukowi oraz Jarosławowi Szczerbie.

Bibliografia:

- [1] Albom parowozow. Yugo-Zapadnaja zeleznaya doroga, Kiev 1896.
- [2] Amtliches Kursbuch für die Eisenbahnen des deutschen Militärbetriebes auf dem östlichen Kriegsschauplatze. MGD Warschau 1917.
- [3] Andreyev P.N., Yugo-Zapadnye kazennye zeleznye dorogi, Kiev 1906.
- [4] Czekala B., Elk bliżej stolicy, „Sygnały” 1 (2100)/1991 z dnia 2.01.1991 r.
- [5] Œwikła M., Terczyński P., Lokomotywy spalinowe produkcji HCP serii SP45, SU46, SP47, Kolpress, Poznań 2004.
- [6] Deutsches Reichsgesetzblatt 1872, Nr 4, s. 23-29.

- [7] Dmitruk S., Linia Białystok – Baranowicze Polskiej Skarbowej Drogi Żelaznej w latach 1886-1914, w: Białostockie Teki Historyczne, tom 14/2016, str. 61-90.
- [8] Dmowski R., Funkcjonowanie kolei na południowym Podlasiu w drugiej połowie 1944 r. na przykładzie siedleckiego węzła kolejowego. Zarys problematyki, w: Szkice Podlaskie, nr 8/2000, str. 53-70.
- [9] Dobroński A. Cz., Białostocki węzeł kolejowy do 1915 r., w: Rocznik Białostocki, t. XV, Warszawa 1981, str. 75-90.
- [10] Dobroński A. Cz., Brac kolejarzka, w: Medyk Białostocki 2012, na https://www.umb.edu.pl/medyk/tematy/miasta_naszego_regionu/brac_kolejarzka
- [11] Dobroński A. Cz., Stare byłe miasto, w: Medyk Białostocki, nr 73/2009, str. 30-32.
- [12] Dokumentacja. Most stalowy kratownicowy z jazdą dołem w km 48,500, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Białymstoku, 2005.
- [13] Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych, Ministerstwo Komunikacji. Warszawa 1945-1947.
- [14] Dziennik Urzędowy Ministerstwa Kolei Żelaznych, Warszawa 1920.
- [15] Dziennik Zarządzeń, Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Olsztynie, Olsztyn 1945.
- [16] Eberhardt J., Koleje za Ziemiach Polskich w czasie Wojny Światowej, „Inżynier Kolejowy”, nr 11/1928, str. 336-339.



Bilety kolejowe z linii Grajewo – Białystok – Brześć. Od lewej: ze stacji Kleszczele z 14.11.1977 r. (na stacji jeszcze działała kasa), ze Starosielca do Białegostoku z 10.02.1959 r. (kiedy Starosielce były już częścią Białegostoku), w relacji Białystok – Lublin na nocny pociąg osobowy z 28.05.1975 r., międzynarodowy (przygraniczny) z 15.08.2011 r. Ze zb. A. Michniewicz

- [17] Gawroński W., *Kolejnictwo rosyjskie w okresie wojny światowej (1914-1918)*, „Saper” 1930.
- [18] Gołębiowski A., *Charakterystyka przewozów kolejowych w b. zaborze rosyjskim przed wojną i wskazania stąd płynące*, „Inżynier Kolejowy”, nr 1/1925, str. 4-9.
- [19] Gubrynowicz Z., *Zniszczenia mostów kolejowych w czasie wojny i ich odbudowa*, „Inżynier Kolejowy”, nr 11/1928, str. 382-391.
- [20] <http://bialystok.wyborcza.pl/bialystok/1,35241,18601841,po-100-latach-wraca-pamiec-o-bitwie-o-bielsk-podlaski.html>
- [21] *Istoria Biełoruskiej Żelaznej Drogi*, Mastackaja Literatura, Mińsk 2012.
- [22] Jerczyński M., *Komunikacja przestawcza systemu Breidsprechera. Część I – historia wynalazku*, „Świat kolei”, nr 4/2015, str. 16-25.
- [23] Jerczyński M., *Zabezpieczenie ruchu pociągów systemem berla i projekt jego zastosowania na szlaku Widzew – Łódź Fabryczna*, „Świat kolei”, nr 7/2017, str. 14-21.
- [24] Keller D. (red.), *Dzieje kolei w Polsce*, Eurosprinter, Rybnik 2012.
- [25] Knipping A., *Eisenbahnen im Ersten Weltkrieg*, EK-Verlag, Freiburg 2004.
- [26] Kołodziejczyk R. (red.), *Studia z dziejów kolei żelaznych w Królestwie Polskim (1840-1914)*, PWN, Warszawa 1970.
- [27] Koziarski S., *Sieć kolejowa Polski w latach 1842-1918*. Państwowy Instytut Naukowy - Instytut Śląski w Opolu, Opole 1993.
- [28] Koziarski S., *Sieć kolejowa Polski w latach 1918-1992*. Państwowy Instytut Naukowy - Instytut Śląski w Opolu, Opole 1993.
- [29] „Kurier Kolejowy i Asekuracyjny”, roczniki 1907-1908.
- [30] Maroszek J., Studniarek A., *Szkic historyczny miasta i gminy Mońki. W 40-tą rocznicę uzyskania praw miejskich 1965-2005*, na http://www.e-monki.pl/studniarek/ksiazki_mo.html
- [31] Massel A., *Kolejowy ruch pasażerski na ziemiach polskich w okresie II wojny światowej – tereny włączone do Rzeszy*, „Świat kolei”, nr 9/2014, str. 18-27.
- [32] Massel A., *Zapomniana magistrala Siedlce – Bologoje. Część I – budowa linii i jej dzieje do 1945 roku*, „Świat kolei”, nr 2/2016, str. 16-25.
- [33] Mieczysławski Z., *Geografia militarna Królestwa Polskiego*, Warszawa 1910.
- [34] *Most kolejowy w km 12,875 linii nr 38 Białystok – Bartoszyce*, Instytut Dróg i Mostów, Politechnika Warszawska 2010.
- [35] *Opis ekonomiczny okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Olsztynie za 1946 rok*, Olsztyn 1947.
- [36] *Opisanie Warszawsko-Terespolskiej żelaznej drogi*.
- [37] *Ostpreußen, „Eisenbahn-Kurier Special” 52*, Freiburg 1999.
- [38] Piątkowski A., *Kolej Wschodnia w latach 1842-1880. Z dziejów transportu kolejowego na Pomorzu Wschodnim*, Ośrodek Badań Naukowych, Olsztyn 1996.
- [39] *Polskie Koleje Państwowe 1918-1928*, Warszawa 1929.
- [40] *Projekt techniczny wymiany środkowego przęsła mostu przez rzekę Narew w km 48,500 linii Czeremcha – Białystok*, Biuro Projektów Kolejowych w Łodzi, Łódź, czerwiec 1972.
- [41] *Putewoditel po Rossijskim żelaznym dorogam i parochodowym soobsczeniam*, luty 1877.
- [42] Rakow W.A., *Lokomotywy otecestvennych żelaznych dorog*, Transport 1995.
- [43] *Raspisanie dżwienienia pojezdow*, NKPS – Biełostockaja Żelazna Doroga, 1 lutego 1940.
- [44] Reimer M., Meyer L., Kubitzki V., *Kolonie. Die Deutsche Reichsbahn im Dienste der Sowjetunion*, Transpress, Stuttgart 1998.
- [45] *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 roku w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju trans-europejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE*. Dz.U. L 348 z 20.12.2013.
- [46] *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 roku ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010*. Dz.U. L 348 z 20.12.2013.



Na linii d. kolei Brzesko-Grajewskiej najdłużej w Polsce zachowały się rosyjskie żurawie wodne; na zdjęciu urządzenie tego typu, w piecyk do ogrzewania kolumny wodnej, na terenie MD Czeremcha, 21.10.1983 r. Fot. K. Koj

- [47] Rutkowski J., *Siedleckie Pt47*, „Świat kolei”, nr 10/2003, s. 37-39.
- [48] *Sbornik statističeskich swiedenij o żelaznych dorogach w Rossiji*, Sankt Petersburg 1874.
- [49] Scharf H.W., *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel*, Eisenbahn-Kurier, Freiburg 1981.
- [50] *Sieciowe Rozkłady Jazdy Pociągów z lat 1967-2012*.
- [51] *Służbowe rozkłady jazdy PKP z lat 1928-2000*.
- [52] Sztolcman S., *Koleje odziedziczone przez Polskę w b. zaborze rosyjskim*, „Inżynier Kolejowy”, nr 11/1928, str. 373-376.
- [53] Tejszerska A., *Styl narodowy w architekturze dworców dwudziestolecia międzywojennego*, w: *Piękne użyteczne, niezbędne... Obiekty kolejowe w Polsce*, pod red. M. Kapiasa, D. Kellera, Muzeum w Rybniku, Rybnik 2016.
- [54] Terczyński P., *Białostockie Pt47*, „Świat kolei”, nr 10/2001, str. 40-41.
- [55] *Ukazatel żelaznodoroznych, wodnych i drugich pasażirskich soobsczenij*, Transzeldorizdat, Moskwa 1940.
- [56] *Urzędowe Rozkłady Jazdy Pociągów 1934-1962*.
- [57] *Ustawa (statut) Towarzystwa Brzesko-Grajewskiej Drogi Żelaznej*, Sankt Petersburg 1871.
- [58] *Warunki techniczno-ruchowe linii obowiązujące na terenie Zakładów Linii Kolejowych: Białystok, Łódź, Siedlce, Warszawa. Dodatek I do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów*. Warszawa 2011.
- [59] <https://semaforek.kolej.org.pl>
- [60] <http://www.bialystokonline.pl/fabryka-grupy-ikea-w-orli-juz-otwarta,artykul,64793,4,1.html>
- [61] www.goniadz.org.pl
- [62] www.mib.gov.pl
- [63] www.rynek-kolejowy.pl



Dworzec Grajewo od strony podjazdu; jak większość dawnych dworców granicznych pozostaje dziś niewykorzystany; 26.08.2017 r. Fot. A. Massel

Przypisy:

- ¹ Artykuł został napisany w roku 2017.
² Informacja ze strony www.plk-sa.pl

Historia wojskowej linii Łuków – Lublin

Jarosław Szczuryk vel Szczerba



Dworzec w Łukowie przed I wojną światową.

Fot. Adolf Gancwol-Ganiewski. Ze zb. Muzeum Regionalnego w Siedlcach

Linia kolejowa Łuków – Lublin, jeszcze niedawno walcząca o przetrwanie, stała się w ostatnim czasie obiektem sporego zainteresowania za sprawą przywrócenia jej dobrych parametrów ruchowych i reaktywacji na niej dalekobieżnych przewozów pasażerskich w zastępstwie remontowanego odcinka magistralnej linii nr 7 Warszawa – Lublin – Jagodin. Warto zatem zapoznać się z jej ciekawą historią.

Kolej żelazna znalazła się w orbicie zainteresowań wojskowych w zasadzie od początku jej istnienia. Pierwszym przypadkiem użycia kolei do transportu wojska było przerzucenie pułku piechoty z Liverpoolu do Manchesteru dla przeciwdziałania wybuchowi powstania czartystów w 1839 roku. Następnym tego typu wydarzeniem był transport z Krakowa



Stacja w Lubartowie prawdopodobnie na początku XX w.

Fot. Adolf Gancwol-Ganiewski. Ze zb. Muzeum Regionalnego w Siedlcach



Typowa dla linii Łuków – Lublin koszarka zlokalizowana przy przejeździe kolejowym na drodze Niemce – Rokitno.
Ze zb. Muzeum Lubelskiego w Lublinie



Pierwotnie jedynym budynkiem na mijance Rudnik była carska koszarka.
Fot. Franciszek Lala. Ze zb. Muzeum Lubelskiego w Lublinie



Wiadukt w Wandzinie nad obecną DK19. Zdjęcie wykonano prawdopodobnie w trakcie przejazdu inspekcyjnego w zimie 1897 roku tuż przed oficjalnym otwarciem linii. Uwagę zwraca brak drugiej konstrukcji mostowej, która – jak pozostałe konstrukcje mostowe – została zbudowana na drugim torze w latach 1902–1904 r.

Fot. Adolf Gancwoł-Ganiewski. Ze zb. Muzeum Regionalnego w Siedlcach

do Uherske Hradiste (obecnie w Czechach) 15-tysięcznego korpusu generała Fiodora Paniutina. Korpus ten był częścią rosyjskiej pomocy wojskowej dla Austrii, która toczyła wojnę przeciwko powstaniu na Węgrzech w 1849 roku. Kolejnym przykładem militarnego wykorzystania kolei była wybudowana w 1855 roku linia kolejowa z portu w Bałakławie w pobliżu Sewastopola (23 km). Odegrała ona kluczową rolę w toczącej się wojnie krymskiej, za jej pomocą przewieziono 90% zaopatrzenia i amunicji dla wojsk angielskich i francuskich oblegających twierdzę w Sewastopolu, co walcie przyczyniło się do zwycięstwa koalicji angielsko-francusko-tureckiej. Cztery lata później, w 1859 roku w czasie wojny francusko-austriackiej transportem kolejowym przewieziono w ciągu czterech miesięcy około 100 tysięcy żołnierzy i ponad 10 tysięcy koni. O ile w wojnie francusko-austriackiej transport wojsk był w dużej mierze improwizowany, to następne użycie kolei do celów militarnych na podobną skalę (150 tysięcy ludzi, 15 tysięcy koni) było działaniem ściśle zaplanowanym. Sztabowcy pruscy pod wodzą Helmuta von Moltke, wykorzystując dobrze rozbudowaną sieć kolejową, byli w stanie przeprowadzić efektywną mobilizację i przerzut wojsk nad granicę austriacką. Ścisła współpraca sztabu i zarządów kolejowych zapewniła w dużej mierze zwycięstwo Prusaków w wojnie z Austrią w 1866 roku. Kontrybucja nałożona na Austrię po pokoju praskim (23.08.1866 r.) pozwoliła rządowi pruskiemu na stopniowy wykup kolei z rąk prywatnych. Przełom w myśleniu o kolei w aspekcie jej militarnego zastosowania nastąpił jednak cztery lata później w czasie wojny francusko-pruskiej. Niespotykana do tej pory skala (550 tysięcy ludzi, ponad 150 tysięcy koni) oraz bardzo krótki czas (23 lipca – 8 sierpnia 1870 r.) spowodowały, że Prusy już na wstępie działań wojennych uzyskały przewagę nad wojskami francuskimi. Po podpisaniu w 1879 roku (w założeniach antyrosyjskiego) sojuszu niemiecko-austriackiego Rosjanie uznali, że należy zarzucić poprzednie plany wojenne zakładające opuszczenie Kongresówki i objęcie pozycji obrony na linii Osowiec – Brześć – Równe. Wycofanie się Rosjan wynikało z faktu, że nie byli oni w stanie dostatecznie szybko zmobilizować i przerzucić w rejon walk korpusów z głębi Rosji. Zakładali, że Niemcy i Austria zmobilizują się szybciej i jedynym wyjściem jest opóźnić ich marsz i bronić się mniej więcej na linii Bugu. Front ówczesny przemieszczał się ze średnią prędkością około 5 km dziennie. Na początku lat 80. XIX w. Rosjanie uznali, że występ Wisły umożliwia skuteczną obronę, jaką zapewnia duża przeszkoda wodna, ale jest też dobrym miejscem do ataku w kierunku na Lwów na południu oraz na Gdańsk i Królewiec na północy. Na południu (od linii Kowel – Równe – Kazatyń) Rosjanie pozostawili około 100-kilometrowy pas, w którym nie wybudowali żadnej kolei (istniały zbudowane wcześniej trzy linie biegnące do Austrii).

Od tego momentu Rosjanie zaczęli fortyfikować linię Wisły i Narwi i budować połączenia kolejowe, które ułatwią obronę lub atak. Na tę okoliczność powstały linie:

1. Siedlce – Małkinia – 1887 r., 65 km,

2. Brześć – Chełm – 1887 r., 113 km,
3. Małkinia – Ostrołęka – Łapy – 1893 r., 141 km,
4. Pilawa – Tłuszcz – Ostrołęka – 1897 r., 132 km,
5. Łuków – Lublin – 1898 r., 109 km,
6. Grodno – Suwałki – Orany – 1899 r., 241 km, razem 801 km.

Ponadto pod bezpośrednim wpływem czynników wojskowych powstały następujące linie:

1. Bologoje – Połock – Lida – Wołkowysk – Czeremcha – Siedlce – 1907 r., 1094 km, wybudowana na żądanie francuskiego sztabu generalnego i sfinansowana w dużej części przez rząd francuski.
2. Kowel – Włodzimierz Wołyński – 1908 r., 57 km; linia ta, będąca pod osobnym zarządem wojskowym, była swoistym poligonem doświadczalnym dla wojsk kolejowych armii rosyjskiej. Poza tym na linii tej prowadzono regularny, choć niewielki ruch towarowy i pasażerski (cztery pociągi dziennie).

Budowa linii Łuków – Lublin

Prace projektowe rozpoczęto w 1895 roku. Wstępnie zaproponowano trzy warianty:

1. Łuków – Wojcieszków – Kock – Lubartów – Lublin, długości około 90 km;
2. Łuków – Radzyń – Czemierniki – Lubartów – Lublin, długości około 100 km;
3. Łuków – Bedlno – Parczew – Lubartów – Lublin, długości około 110 km.

Trudno dziś dociec, z jakich powodów wybrano trzeci, najdłuższy wariant. Projekt zakładał wybudowanie linii dwutorowej, która przekraczała trzy duże rzeki, tj. Tyśmienicę, Wieprz i Bystrycę. Prace budowlane rozpoczęto w 1896 roku, a naczelnikiem robót został inż. Aleksander Gołębiowski. Nasypy i wykopy oraz przyczółki dla obiektów mostowych budowano jak dla linii dwutorowej. Uruchomiono trzy tymczasowe bocznice: na km 4,88, na km 63,81 i na km 64,35, każda długości około 1000 m, w celu wydobywania żwiru i piasku będących budulcem licznych na linii nasypów – około 42 km na całej linii, czyli 38% długości. Prace przebiegały dość sprawnie (z wyjątkiem mostu na Wieprzu) i 11.01.1898 r. zaplanowano otwarcie regularnego połączenia kolejowego. Z bliżej nieznanych przyczyn, prawdopodobnie niedokończenia budowy tymczasowej przeprawy przez Wieprz, otwarcie zostało przesunięte na 30.03.1898 r. Od tego dnia linia przeszła pod zarządek nowoutworzonych państwowych Kolei Nadwiślańskich.

Opis linii

Linia o szerokości toru 5 stóp lub 0,714 sążnia (obecnie 1524 mm) liczyła 102 wiorsty i 361 sążnia (109,582 m) długości. Na linii wybudowano:

- 35 mostów o łącznej długości 610,0 m,
- 7 wiaduktów o łącznej długości 73,2 m,
- 1 wiadukt na linią kolejową,
- 14 przepustów (w tym 6 przepustów sklepionych ceglano-kamiennych),

w sumie 57 obiektów inżynierskich. Wszystkie obiekty były jednotorowe i jednoprzęsłowe, z wyjątkiem mostu na Wieprzu, który był dwutorowy. Wszystkie konstrukcje kratownicowe były trapezowe z jazdą

Tab. 1 Obiekty mostowe na linii Łuków – Lublin

Lokalizacja [km]	Rodzaj obiektu	Konstrukcja	Ustrójnośny	Liczba prześel	Strona nasypu	Długość obiektu [m]	Rodzaj przeszkody	Uwagi
mosty belkowe/ramowe								
3,86	most	betonowa	ramowy		lewa	5,4	ciek wodny	a)
6,94	most	betonowa	ramowy		lewa	5,4	rów	a)
9,56	most	betonowa	ramowy		lewa	5,4	rów	a)
15,82	most	betonowa	ramowy		lewa	3,6	rów	a)
17,38	most	betonowa	ramowy		lewa	5,4	ciek wodny	a)
28,51	most	betonowa	ramowy		lewa	5,4	rów	a)
29,67	most	betonowa	ramowy		lewa	5,4	rów	a)
33,19	most	betonowa	ramowy		lewa	5,4	ciek wodny	a)
34,21	most	betonowa	ramowy		lewa	4,5	rów	a)
35,98	most	betonowa	ramowy		lewa	5,4	rów	a)
38,16	most	betonowa	ramowy		lewa	4,5	rów	a)
42,06	most	stalowa	belkowy	1	prawa	15,4	ciek wodny	
48,19	most	stalowa	belkowy	1	prawa	5,4	rów	
52,07	most	betonowa	ramowy		prawa	4,5	ciek wodny	a)
53,59	most	betonowa	ramowy		prawa	8,0	rów	b)
54,95	most	betonowa	ramowy		prawa	5,4	ciek wodny	a)
67,47	most	stalowa	belkowy	1	prawa	4,5	rów	c)
70,29	most	stalowa	belkowy	1	lewa	14,6	ciek wodny	
73,37	most	stalowa	belkowy	1	prawa	4,5	rów	
81,15	most	stalowa	belkowy	1	prawa	8,0	rów	
87,61	most	stalowa	belkowy	1	lewa	4,5	rów	
91,56	most	betonowa	ramowy		prawa	4,5	rów	a)
92,71	most	betonowa	ramowy		lewa	5,4	rów	d)
95,80	most	stalowa	belkowy	1	lewa	5,4	rów	
100,64	most	betonowa	ramowy	1	lewa	5,4	rów	a)
101,07	most	betonowa	ramowy	1	lewa	5,4	rów	a)
						156,7		
mosty kratownicowe								
5,86	most	stalowa	kratownicowy	1	lewa	23,7	rzeka Krzna	
25,41	most	stalowa	kratownicowy	1	lewa	23,7	ciek wodny	
27,33	most	stalowa	kratownicowy	1	lewa	34,2	rzeka Białka	
51,80	most	stalowa	kratownicowy	1	lewa	33,9	rzeka Piwonia	
58,01	most	stalowa	kratownicowy	1	prawa	45,7	rzeka Tyśmienica	
65,41	most	stalowa	kratownicowy	1	lewa	18,9	rzeka Piskornica	
98,41	most	stalowa	kratownicowy	1	prawa	24,0	rzeka Ciemięga	
105,93	most	stalowa	kratownicowy	1	lewa	56,6	rzeka Bystrzyca	
						260,7		
mosty mieszane								
77,76	most	stalowa	mieszany	3+2	prawa	192,7	rzeka Wieprz	
						610,1		
wiadukty								
45,71	wiadukt	stalowa	belkowy	1	lewa	5,2	droga gruntowa	
49,82	wiadukt	stalowa	belkowy	1	prawa	12,2	droga wojewódzka 815	
50,59	wiadukt	stalowa	belkowy	1	prawa	5,3	droga gruntowa	
74,58	wiadukt	stalowa	belkowy	1	prawa	5,4	droga gruntowa	
81,82	wiadukt	betonowa	ramowy		lewa	21,8	ulica Nowodworska	e)
86,11	wiadukt	stalowa	belkowy	1	lewa	5,4	droga gruntowa	
89,92	wiadukt	stalowa	belkowy	1	prawa	18,0	droga krajowa nr 19	
107,35	wiadukt	betonowa	ramowy	1	lewa	39,4	ulica Melgiewska	f)
						112,7		
						Całość	722,8	

dołem, z wyjątkiem mostu na Tyśmienicy, który miał kratownicę prostokątną z jazdą dołem. Mostów kratownicowych było na linii osiem o łącznej długości 260,7 m. Pozostałe mosty miały konstrukcję blachownicową z jazdą górą, było ich 26 sztuk o łącznej długości 156,7 m. Osobnym rozwiązaniem był most na Wieprzu, który miał konstrukcję mieszaną. Składał się z dwóch skrajnych prześel dojazdowych

o konstrukcji blachownicowej z jazdą górą, o długości 11,8 m każde, oraz trzech prześel nurtowych konstrukcji kratownicowej z jazdą dołem, o długości 55,8 m każde. Masa prześel wynosiła 650 t. Przyczółki, podobnie jak przy pozostałych mostach i wiaduktach były kamienne, oblicowane piaskowcem. Dwa filary nurtowe z izbicami, również konstrukcji kamiennej, oblicowano piaskowcem.

Tab. 1 (cd) Obiekty mostowe na linii Łuków - Lublin

Lokalizacja [km]	Rodzaj obiektu	Konstrukcja	Ustrój nośny	Liczba prześel	Strona nasypu	Dł. obiektu [m]	Rodzaj przeszkody	Uwagi
przepusty								
41,21	przepust	stalowa		nd	nd	18,6	rów	
61,09	przepust	cegłano-kamienna	sklepiony	nd	nd	22,1	droga gruntowa	
61,55	przepust	stalowa		nd	nd	29,6	rów	
69,22	przepust	betonowa	ramowy	nd	nd	8,6	rów	
72,39	przepust	stalowa		nd	nd	23,3	rów	
94,29	przepust	stalowa		nd	nd	63,2	rów	g)
97,60	przepust	cegłano-kamienna	sklepiony	nd	nd	25,4	rów	
98,99	przepust	cegłano-kamienna	sklepiony	nd	nd	23,0	rów	
99,73	przepust	cegłano-kamienna	sklepiony	nd	nd	48,1	rów	
100,30	przepust	cegłano-kamienna	sklepiony	nd	nd	34,5	rów	
102,25	przepust	stalowa		nd	nd	25,0	rów	h)
103,16	przepust	cegłano-kamienna	sklepiony	nd	nd	74,6	rów	
104,95	przepust	stalowa		nd	nd	18,1	rów	
106,33	przepust	stalowo-betonowa		nd	nd	52,2	rów	
						466,3		

wiadukty drogowe

79,68	wiadukt	betonowa	belkowy		nd	39,5	nd	i)
-------	---------	----------	---------	--	----	------	----	----

- a) przebudowany z konstrukcji stalowej blachownicowej w latach 1959 - 60.
 b) 2 mosty, 1 na szlaku, 1 na drodze gruntowej, przebudowany z konstrukcji stalowej blachownicowej w latach 1959 - 60.
 c) 2 mosty na mijance
 d) 2 mosty, 1 na szlaku, 1 na bocznicę, 1 jednorowe przyczółki o nieustalonym pochodzeniu, przebudowany z konstrukcji stalowej blachownicowej w latach 1959 - 60.
 e) 3 wiadukty, 1 na szlaku, 1 nieużywany, 1 na bocznicę
 f) powstał w latach 1971 - 1974
 g) pod stacją Bystrzyca koło Lublina
 h) pod mijanką Rudnik Przystanek
 i) przebud. z konstr. stalowej blachownicowej w latach 70.

Tab. 2 Przewozy towarowe na liniach b. Królestwa Polskiego

Linia	Wysłanych ładunków miejscowych na wiorstę [tys. pudów/ton]	Wysłanych wszystkich ładunków na wiorstę [tys. pudów/ton]	Tysięcy pudowiorst na wiorstę [tkm/km]
Siedlce - Małkinia - Ostrołęka - Łapy	17 / 278	92 / 1507	5206 / 85 274
Małkinia - Ostrołęka - Łapy			
Brześć - Chełm	29 / 475	30 / 491	3943 / 64 586
Piła - Tuszcz - Ostrołęka	15 / 246	79 / 1294	3887 / 63 669
Łuków - Lublin	54 / 885	71 / 1136	4280 / 70 106
Grodno - Suwałki - Orany	13 / 213	22 / 360	1962 / 32 138
Połock - Lida - Wołkowysk - Czeremcha - Siedlce	38 / 622	69 / 1130	9464 / 155 020
Kowel - Włodzimierz Wołyński	35 / 573	55 / 901	2686 / 43 997
Wartości maksymalne dla linii w Królestwie Polskim	3197 / 52 367 na linii Strzemieszyce - Sosnowiec	9040 / 14 808 na linii Strzemieszyce - Sosnowiec	215 245 / 3 525 713 na linii Warszawa - Sosnowiec

Pod koniec budowy linii Łuków - Lublin stało się jasne, że wznosząca most firma K. Rudzki i S-ka z Nowomińska (obecnie Mińsk Mazowiecki) nie będzie w stanie wybudować obiektu w terminie. Wobec tego zarząd budowy podjął decyzję o zbudowaniu tymczasowej, drewnianej przeprawy około 120 m poniżej mostu stałego. Most tymczasowy był gotowy do użytku na początku 1898 roku. Budowa stałej przeprawy przez Wieprz przeciągnęła się prawdopodobnie do końca XIX w.

Wszystkie wiadukty były konstrukcji blachownicowej z jazdą górą. Przepusty były różnej konstrukcji,

w zależności od miejsca zastosowania. Po ułożeniu drugiego toru na wszystkich przeprawach dobudowano po drugiej konstrukcji mostowej identycznej jak już zamontowana, z wyjątkiem drugiego mostu na Bystrzycy, którego konstrukcja była kratownicą prostokątną z jazdą dołem. Razem wszystkich budowli inżynierskich na obu torach było 99 sztuk, w tym 85 mostów i wiaduktów, jeden wiadukt nad linią kolejową oraz 14 przepustów. Wszystkie mosty i wiadukty na obu torach zostały wyprodukowane przez firmę K. Rudzki i S-ka.

Na linii urządzono cztery stacje:

- ❑ Radyń (Радыйн, od 12 stycznia (1 stycznia) 1904 r. Бедлно - Бедльно)
- ❑ Parczew (Парчевь)
- ❑ Lubartów (Лубартовь)
- ❑ Lublin (Люблин II, od 12 maja (1 maja) 1902 r. Быстрзца - Быстрзца)

oraz sześć mijanek:

- ✱ Разъезд No. 1 (późniejsze Kownatki)
- ✱ Разъезд No. 2 (późniejsza Bezwola)
- ✱ Разъезд No. 3 (późniejszy Milanów)
- ✱ Разъезд No. 4 (późniejszy Gródek)
- ✱ Разъезд No. 5 (późniejsze Tarło)
- ✱ Разъезд No. 6 (późniejszy Hajdów).

Najprawdopodobniej z uwagi na bardzo mały ruch mijanki zostały uruchomione dopiero po wybuchu Wielkiej Wojny w sierpniu 1914 roku. Natomiast prawdopodobnie od 1908 roku na mijankach nr 2 i nr 3 utworzono przystanki osobowe.

Wszystkie stacje były budowane według jednego projektu, z adaptacją do warunków miejscowych. Posiadały takie same dworce, magazyny i ustępy. Wieże wodne były identycznej konstrukcji, zasilane z pobliskich cieków wodnych za pomocą rurociągu i pompy znajdującej się przy ujęciu wody. Wszystkie stacje posiadały wagi wagonowe o nośności 1800 pudów, czyli 29,4 t. Linia była zaopatrzona w łączność telefoniczną i telegraficzną. Średnia odległość między posterunkami wynosiła 10 km (od 8,4 km do 11,8 km), z wyjątkiem odległości między Mijanką nr 6 i stacją w Lublinie, która wynosiła około 6 km. Na linii, podobnie jak na wszystkich liniach kolejowych w Kongresówce (z wyjątkiem linii warszawsko-wiedeńskiej), obowiązywał czas petersburski, to jest przesunięty 37 minut do przodu w stosunku do czasu warszawskiego.

Ruch towarowy 1898-1914

Szczegółowe dane o ruchu towarowym nie są autorowi znane, ale pewne światło na wielkość przewozów rzuca publikacja inż. Aleksandra Gołębiowskiego zamieszczona w „Inżynierze Kolejowym” nr 1 z 1925 roku. Autor przytacza następujące dane dotyczące wielkości ruchu towarowego na linii Łuków - Lublin: wysłano 5559 tysięcy pudów (91 056 t;

Tab. 3 Ruch pasażerski w latach 1898-1944

Rozkład jazdy	1898 lato	1907 lato	1909 lato	1912 zima	1913 lato	1914 zima	1916 lato	1916 zima	1917 lato
Liczba pociągów	2	2	4	4	4	4	6	4	2
Uwagi	a)	a)b)	b)c)	b)c)	b)c)	b)c)	d)		
a) para pociągów pocztowo-towarowo-pasażerskich relacji Lublin - Siedlce - Małkinia - Ostrołęka - Łapy i odwrotnie									
b) para pociągów pocztowo-towarowo-pasażerskich relacji Lublin - Siedlce - Małkinia - Ostrołęka - Łapy i odwrotnie z wagonami bezpośrednimi relacji Lublin - Warszawa i odwrotnie									
c) para pociągów towarowo-osobowych tylko 4 klasy relacji Lublin - Łuków i odwrotnie									
d) tylko dla wojskowych									



Zniszczona przez wycofujących się Rosjan wieża wodna na stacji Radzyń Podlaski (ówczesne Bedlno).

Pocztówka ze zb. Artura Soszyńskiego



Zniszczona przez Rosjan wieża wodna na stacji w Parczewie. Widać pierwotny kształt obudowy zbiornika na wodę. Zdjęcie wykonane prawdopodobnie w sierpniu 1915 r.

Ze zb. Artura Soszyńskiego

1 pud = 16,38 kg) ładunków miejscowych, wysłano 1896 tysięcy pudów (31 056 t) ładunków zamiejscowych, razem 7455 tysięcy pudów (122 113 t) ładunków. Na jedną wiorstę (1066,7 m) przypada 54 tysiące pudów (885 t) ładunków miejscowych i 71 tysięcy pudów (1163 t) wszystkich ładunków. Wykonano na całym odcinku pracę 445094 tysięcy pudowiorst, z czego na jedną wiorstę przypada 4280 tysięcy pudowiorst. Po przeliczeniu na obecne jednostki daje 7,777 mln tonokilometrów. Na 1 km przypada około 74 800 tkm w ciągu całego roku. Na jeden dzień wypadła około 205 tonokm/km linii. Można przypuszczać, że jeden kilkuwagony pociąg dziennie w każdym kierunku był w stanie wykonać taką pracę. Podobnie było z pozostałymi liniami „strategicznymi”, co uwiidacznia tabela 2:

Różnica w pracy przewozowej między najbardziej obciążonymi liniami a liniami „strategicznymi” jest w niektórych przypadkach ponad 100-krotna. Do pracy towarowej można również doliczyć prawdopodobnie sporadyczne transporty piasku z bocznicy na km 64,35.

Linia Łuków – Lublin została użyta tylko raz do celu, w którym została stworzona, to jest przerzutu dużych ilości transportów wojskowych. Trwało to prawdopodobnie od rozpoczęcia Wielkiej Wojny od sierpnia 1914 roku aż do wycofania się Rosjan z Królestwa Polskiego w lipcu 1915 roku. Brak niestety jakichkolwiek materiałów obrazujących wielkość wykonanej ówczesnie pracy przewozowej.

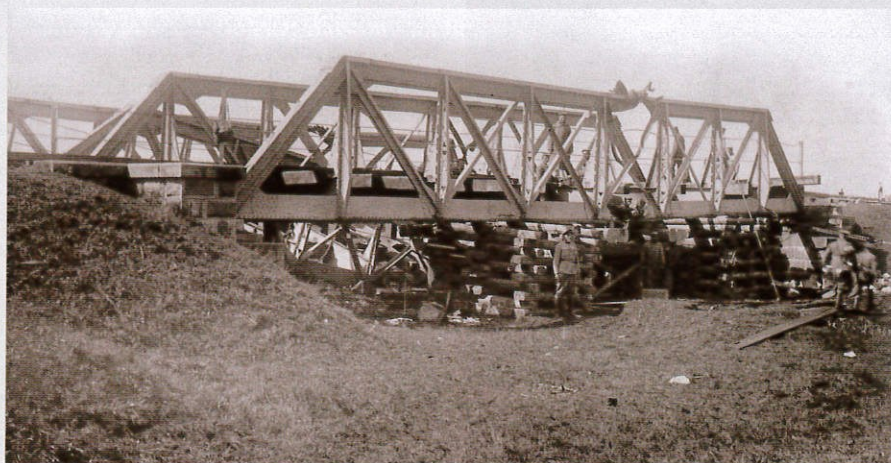
Ruch pasażerski 1898–1914

Od uruchomienia linii w 1898 roku do 1907 roku cały ruch pasażerski na linii Łuków – Lublin był realizowany jedną parą dalekobieżnych pociągów pocztowo-towarowo-pasażerskich relacji Lublin – Siedlce – Małkinia – Ostrołęka – Łapy.



Most na Bystrzycy. Zdjęcie wykonane prawdopodobnie w trakcie przejazdu inspekcyjnego w zimie 1897 roku tuż przed oficjalnym otwarciem linii.

Fot. Adolf Gancwol-Ganiewski. Ze zb. Muzeum Regionalnego w Siedlcach



Zniszczony przez wycofujących się Rosjan most na bezimiennym cieku wodnym koło Siedlanowa w trakcie odbudowy przez niemieckie wojska kolejowe (prawdopodobnie Reserve-Eisenbahn-Bau-Kompanie 17. Sierpień lub wrzesień 1915 r. Ze zb. Artura Soszyńskiego



Zniszczony przez Rosjan w sierpniu 1915 r. most na Piwonii pod Parczewem. Zdjęcie w oryginale błędnie podpisał jako most na Ciemiędzy prawdopodobnie Franciszek Łala, przebywający w Lublinie oficer lub urzędnik kukHB Nord. Ze zb. Muzeum Lubelskiego w Lublinie



Zniszczony przez wycofujących się Rosjan most na rzece Tyśmienica. Sierpień lub wrzesień 1915 r.

Ze zb. Artura Soszyńskiego

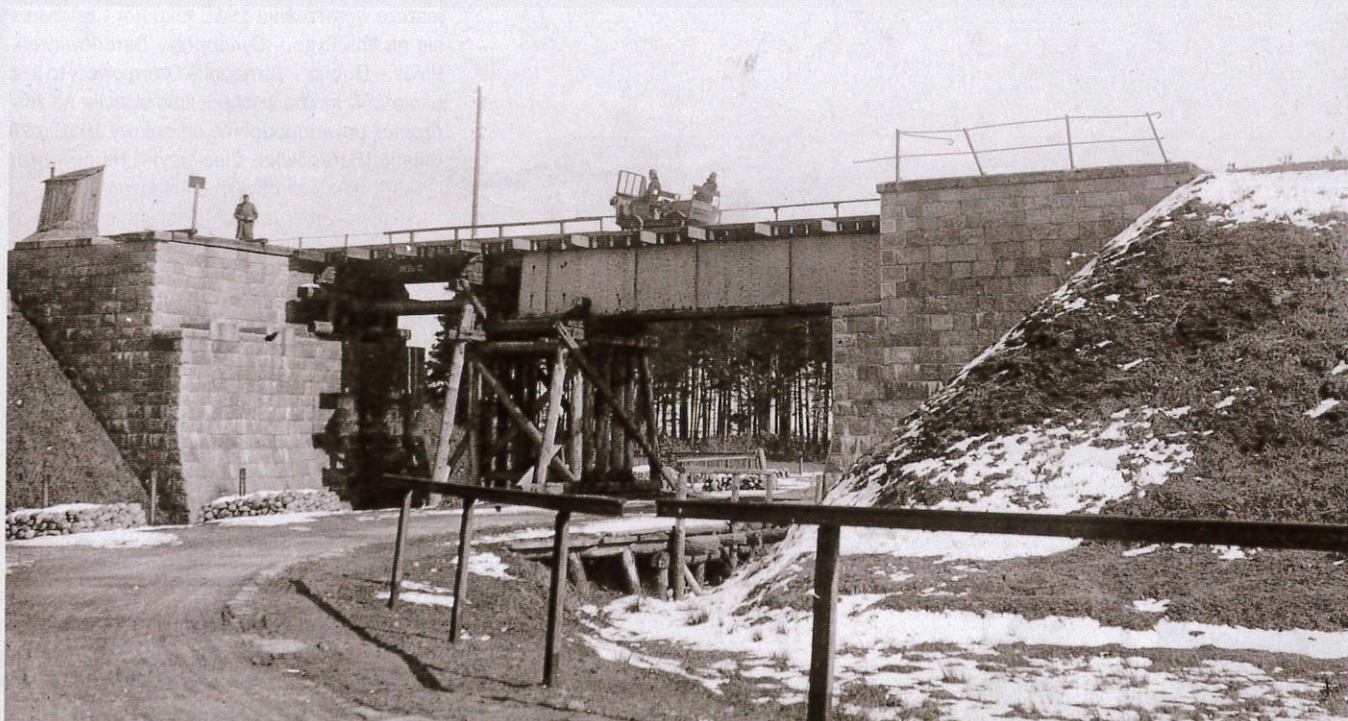
Prawdopodobnie od 1908 roku do tych pociągów dołączany był w Siedlcach wagon bezpośredni do lub z Warszawy. W tym samym roku zaczęła kursować para pociągów towarowo-osobowych z wagonami IV klasy w relacji Lublin – Łuków i taki stan nie zmienił się do wybuchu wojny w sierpniu 1914 roku (szczegóły w tabeli na str. 26).

Dwie pary pociągów w zupełności wystarczyły, by obsłużyć cały ruch pasażerski. Linia biegła przez tereny słabo zaludnione i w zasadzie bez przemysłu, a bilety kolejowe ówczesnie były dość drogie. W 1914 roku bilet w jedną stronę w wagonie III klasy na całej trasie z Łukowa do Lublina kosztował 1 rubla i 56 kopiejek. Taki sam bilet w wagonie IV klasy kosztował 78 kopiejek. Średni zarobek robotnika folwarcznego wynosił 60 kopiejek dziennie, robotnika fabrycznego 80 kopiejek, niskiego urzędnika państwowego od jednego do półtora rubla dziennie.

I wojna światowa

Na skutek bitwy pod Gorlicami i późniejszej ofensywy Państw Centralnych w Galicji i Kongresówce w sierpniu 1915 roku Lubelszczyzna została zdobyta przez wojska niemieckie i austriackie. W ślad za wojskami na zajętych terenach została wprowadzona administracja okupacyjna. Lubelszczyzna została podzielona między Cesarstwo Niemieckie Generalne Gubernatorstwo Warszawskie (część północna) od 24.08.1915 r. i Generalne Gubernatorstwo Wojskowe w Polsce (część południowa) od 1.09.1915 r.

W ślad za tym została podzielona linia Łuków – Lublin. I tak odcinek Łuków – Lubartów dostał się pod zarząd Niemieckich Kolei Wojskowych (Deutsche Militär-Bahn, DMB) z dyrekcją w Warszawie (Wojskowa Generalna Dyrekcja Kolei w Warszawie – Militärgeneraldirektion der Eisenbahnen



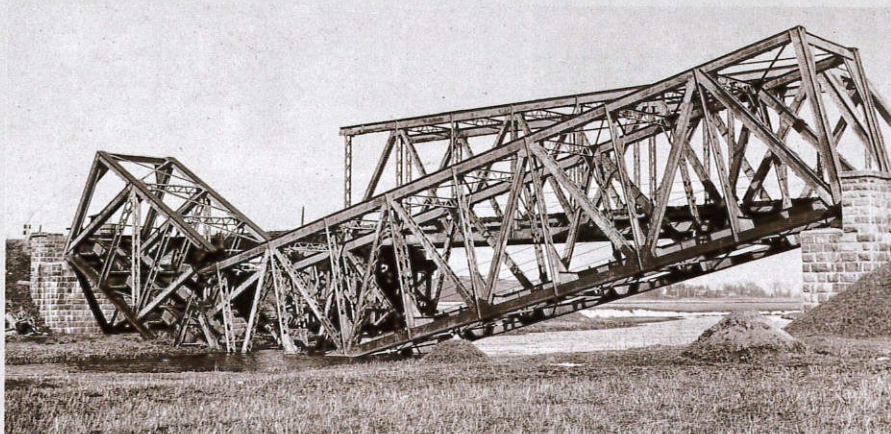
Odbudowany przez niemieckie wojska kolejowe wiadukt w Wandzinie. Prawdopodobnie zima 1915 r.

Ze zb. Muzeum Lubelskiego w Lublinie

in Warszaw, w skrócie MGD Warszaw), a odcinek Lubartów – Lublin był pod zarządem cesarskich i królewskich Kolei Wojskowych (kaiserlich und königliche Heeresbahn, kukHB) z siedzibą w Kielcach, a później w Radomiu. Stacją styczną obu zarządów był Lubartów.

Pierwszego lutego 1916 roku dyrekcja DMB w Warszawie zmieniła nazwę na 4. Dyrekcję w Warszawie (Militär Eisenbahndirektion 4), a od 1.04.1916 r. kukHB zmieniły nazwę na kaiserlich und königliche Heeresbahn Nord, czyli cesarskie i królewskie Koleje Wojskowe Północne (kukHB Nord). Jak można przypuszczać, usuwanie zniszczeń dokonanych przez wycofujących się Rosjan odbywało się dość sprawnie i prawdopodobnie już we wrześniu 1915 roku wszystkie obiekty inżynierskie zostały naprawione, a tor został przekuty na 1435 mm. Nie jest jasne, kiedy oba zarządy dokonały rozbiórki drugiego toru, należy jednak przypuszczać, że stało się to jeszcze w 1915 roku.

Niemiecki zarząd kolei nie wprowadził zasadniczo żadnych nowych posterunków ruchu (prawdopodobnie została zlikwidowana bocznica szlakowa do kopalni piasku na km 64,35), ograniczając się do przebudowy stacji i mijanek wynikającej z likwidacji drugiego toru oraz zmieniając ich nazwy. I tak Mijanka nr 1 otrzymała nazwę Kownackie, Mijanka nr 2 – Bezwola, Mijanka nr 3 to Milanów, Mijanka nr 4 – Grodek, a Mijanka nr 5 – Tarło. Po stronie austriackiej zbudowano trzy nowe mijanki (Baranówka na km 88,43, Ciecierzyn na km 97,80 oraz Rudnik HB (HB od Heeresbahn) na km 102,32. Ta ostatnia mijanka prawdopodobnie była równocześnie przystankiem osobowym. Nazwę Mijanki nr 6 zmieniono na Hajdów. Ponieważ



Zniszczony w sierpniu 1915 roku przez wycofujących się Rosjan most na Bystrzycy. Zdjęcie w oryginale błędnie podpisane przez Franciszka Lale jako most na Ciemiędze. Druga konstrukcja mostowa zamontowana wraz drugim torem w latach 1902–1904 różniła się kształtem kratownicy. Pierwsza była trapezowa, druga prostokątna.

Ze zb. Muzeum Lubelskiego w Lublinie



Zniszczony przez Rosjan w sierpniu 1915 roku most na Wieprzu pod Lubartowem w trakcie odbudowy przez niemieckie wojska kolejowe (prawdopodobnie Reserve-Eisenbahn-Bau-Kompanie 17). Sierpień lub wrzesień 1915 r.

Ze zb. Artura Soszyńskiego



Most w Ciecierzynie zniszczony w sierpniu 1915 roku przez wycofujących się Rosjan po prowizorycznej odbudowie przez niemieckie wojska kolejowe.
Fot. Franciszek Lala. Ze zb. Muzeum Lubelskiego w Lublinie



Budynek dworca na stacji w Parczewie odbudowany przez Niemców po spaleniu przez wycofujących się Rosjan w sierpniu 1915 r.
Pocztówka ze zb. Artura Soszyńskiego

jeszcze we wrześniu 1915 roku front zatrzymał się na linii Ryga – Dyneburg – Baranowicze – Pińsk – Dubno – Tarnopol – Czerniowce, to jest około 250 km na wschód, linia straciła na znaczeniu i prawdopodobnie od połowy 1916 roku mijanki Baranówka, Ciecierzyn i Hajdów oraz Grodek oraz Tarlo były nieobsadzone.

Przypuszczalnie w 1916 roku stacjami stycznymi dla kolei wąskotorowych stały się stacje:

- ❑ Łuków – kolej leśna Łuków – Trzaskoniec lub Jagodne długości (w zależności od źródła) 17 lub 27 km, o szerokości toru 600 mm i trakcji prawdopodobnie konnej;
- ❑ Parczew – kolej leśna Parczew – lasy parczewskie długości (w zależności od źródła) 13,5 lub 17 km, o szerokości toru 1000 mm i trakcji konnej;
- ❑ Bystrzyca – kolej publiczna Bystrzyca – Łęczna z odgałęzieniem do Nasutowa, długości 31 km, o szerokości toru 600 mm i trakcji parowej.

Można przypuszczać, że od uruchomienia linii przez Niemców i Austriaków we wrześniu 1915 roku, gdy znajdowała się ona na bezpośrednim zapleczu frontu, przewoży towarowe do i z frontu były duże. Prawdopodobnie do połowy 1916 roku na linii ruch towarowy generowany przez odległy już wtedy front spadł do zera i linia stała się *de facto* linią znaczenia miejscowego.

Wielkość ruchu pasażerskiego w czasach okupacji niemieckiej i austriackiej niewiele różniła się od tego do wybuchu Wielkiej Wojny. Początkowo linia służyła tylko przewozom wojskowym (trzy pary pociągów). Później, gdy przewozy wojskowe zmniejszyły się, liczbę pociągów ograniczono do dwóch par dziennie i jeszcze później (od 1917 roku) do jednej pary i nie zmieniło się to do 1918 r.

Cdn.



Stacja Łuków po wkroczeniu wojsk niemieckich w sierpniu/wrześniu 1915 roku. Po lewej zniszczony dworzec, na wprost zniszczona 6-stanowiskowa parowozownia, po prawej zniszczona wieża wodna.
Ze zb. Artura Soszyńskiego



Jedyny jak dotychczas dowód na rozbiórkę drugiego toru na linii Łuków - Lublin przez Austriaków lub Niemców. Zdjęcie wykonane prawdopodobnie w sierpniu 1915 r. zaraz po wkroczeniu wojsk austriackich do Lublina. Od lewej bocznicą do Młyna Braci Krausee (późniejszy Młyn nr 1 PZZ), bocznicą do składów zbożowych Leitzmana (późniejsza bocznicą Banku Handlowego, później Centrali Nasiennej), dwutorowa linia Łuków - Lublin i jednotorowa linia Lublin - Chełm. Ze zb. Muzeum Lubelskiego w Lublinie



Jedynie znane dzisiaj zdjęcie dworca stacji wąskotorowej Bystrzyca.
Fot. Franciszek Lala. Ze zb. Muzeum Lubelskiego w Lublinie



Stacja w Lubartowie. Widok od strony Lublina. W tle widać prowizorycznie odbudowaną wieżę ciśnieniową. Zdjęcie wykonał Franciszek Lala. Ze zb. Muzeum Lubelskiego w Lublinie



Dworzec w Lubartowie w czasie okupacji austriacko-niemieckiej. Najprawdopodobniej wycofujący się w sierpniu 1915 roku nie zdołali zniszczyć budynku dworcowego.
Fot. Franciszek Lala. Ze zb. Muzeum Lubelskiego w Lublinie



Piotr Kilanowski

Michigan Central Station w Detroit, relikw złotej ery pociągów pasażerskich w USA

Zdewastowana w wyniku kilku dekad opuszczenia Michigan Central Station, ongiś symbol rozwoju Detroit i najwyższy budynek dworcowy świata, od lat oczekuje renowacji i adaptacji do nowej funkcji, 10.06.2015 r. Fot. Ch. Freericks

W styczniu 2018 roku minęło okrągłe 30 lat od chwili wyłączenia z eksploatacji centralnego dworca kolejowego w Detroit, tzw. Michigan Central Station, określanego też jako Michigan Central Depot. Obiekt ten od wielu lat pozostaje w ruinie, przypominając nie tylko złote czasy przewozów pasażerskich w USA, ale również ich gwałtowny regres, czy wręcz upadek w drugiej połowie XX wieku. Wspomniany jubileusz, choć niezbyt chlubny, stanowi okazję do przypomnienia historii tego ongiś wspaniałego obiektu, jak również kulisów jego późniejszej degradacji.

Na przełomie XIX i XX wieku transport kolejowy w USA zasadniczo nie posiadał konkurencji, a jego żywiołowy rozwój wiązał się nie tylko z szeroko rozumianym wzrostem liczby uruchamianych pociągów, ale również z szeregiem znaczących

inwestycji realizowanych przez poszczególne prywatne przedsiębiorstwa przewozowe. Szczególną rolę pełniły coraz większe, bogatsze i bardziej reprezentacyjne budynki dworców osobowych, wznoszone w centrach liczących się miast. To

wówczas powstały tak rozpoznawalne dzieła architektury kolejowej, jak m.in. nowojorskie Grand Central Terminal (1903) i Pennsylvania Station (1910), chicagowskie Dearborn Station (1883–1885) i Grand Central Station (1890–1901), jak



Michigan Central Station widziana od strony podjazdu krótko po ukończeniu budowy. Uwagę zwraca monumentalny hol wejściowy na froncie o architekturze inspirowanej termami antycznego Rzymu. Pociągów ze zbiorów autora, reprodukcja Found Image Press. Po prawej: Pociągi na MCS w 1927 r. Ze zbiorów Detroit News Archives.

również Union Station w Saint Louis (1894–1904), King Street Station w Seattle (1904–1906), Broad Street Station w Filadelfii (1892–1893) czy Union Station w Pittsburgu (1898–1904). Do największych obiektów tego typu powstałych jeszcze przed wybuchem pierwszej wojny światowej z pewnością należy także interesujący nas Michigan Central Station (MCS), wzniesiony w położonym na granicy USA i Kanady, silnie uprzemysłowionym Detroit.

Nowy budynek dworca Michigan Central Station został wzniesiony w latach 1912–1914 przy 2405 West Vernor Highway w Detroit na zamówienie firmy Michigan Central Railroad, będącej w istocie składową przedsiębiorstwa New York Central Railroad. Budowa dworca była silnie związana z modernizacją miejscowego węzła kolejowego, a zwłaszcza przebiegiem transgranicznego tunelu pod dnem Detroit River (1910), łączącego położone w stanie Michigan Detroit z sąsiednim Windsor na terenie kanadyjskiej prowincji Ontario. Nowoprojektowana centralna stacja osobowa wraz z budynkiem dworcowym znalazły się wówczas w ciągu głównej magistrali łączącej takie miasta jak Chicago, Indianapolis czy Detroit z leżącym na terenie Kanady Toronto. Przebieg magistrali wraz z tunelem niekorzystnie wpłynął natomiast na lokalizację samej stacji, którą trzeba było odsunąć o około 3 km względem ścisłego centrum miasta¹. Projekt architektoniczny MCS powstał przy współudziale pracowni Reed & Stem (rozwiązania funkcjonalne) oraz Warren & Wetmore (architektura elewacji i wnętrz). Budynek dworcowy zasadniczo składał się z monumentalnego holu wejściowego od strony podjazdu, przylegającego doń od tyłu 18-kondygnacyjnego budynku biurowego oraz hali głównej, zlokalizowanej od strony torów i połączonej z zadaszonymi peronami za pomocą przejść podziemnych. Po bokach zespołu dworcowego rozmieszczono parterowe pawilony, kryjące podjazdy dla taksówek i ciężarówek, a także autobusów. Po obwodzie hali głównej rozmieszczono m.in. kasy biletowe, restaurację, kawiarnię, przechowalnię bagażu, urząd pocztowy, jak również punkty informacyjne poszczególnych przewoźników. Zewnętrznie uwagę zwracał wspomniany już budynek biurowy, którego całkowita wysokość 70 m czyniła MCS najwyższym dworcem kolejowym na świecie w chwili ukończenia budowy. Architekturę kompleksu dworcowego utrzymano w stylistyce zmodernizowanego neoklasycyzmu, w USA zwanego stylem Beaux-Arts, chętnie stosowanego na przełomie XIX i XX w. przy projektowaniu budynków reprezentacyjnych i monumentalnych. Trzon elewacji wykończono cegłą w kolorze piaskowym, uzupełnioną w partii cokołu i zwieńczenia licznymi detalami sztukatorskimi oraz kamiennymi, jak m.in. pilastry czy półkolumny w porządku doryckim, opaski okienne, trójkątne naczółki czy wydatny gzyms koronujący, wsparty na dekoracyjnych krosztynach. Podobnym bogactwem charakteryzowały się też wnętrza. W bryle i wystroju holu wejściowego czytelnie zaznaczyły się ponadto po-

pularne w amerykańskiej architekturze dworców kolejowych tego czasu odwołania do tradycji antycznych, a w szczególności rozwiązań przestrzennych stosowanych wcześniej m.in. w termach rzymskich. Całość zrealizowano w oparciu o słupowo-belkowy, stalowy szkielet konstrukcyjny. W ramach zespołu powstało ponadto siedem zadaszonych peronów o 11 krawędziach, uzupełnionych siedmioma torami przelotowymi, jak również okazałą grupą ślepych torów odstających w zachodniej części stacji.

Eksploatację nowej Michigan Central Station rozpoczęto w grudniu 1913 roku, jeszcze przed ostatecznym zakończeniem jej budowy. Jak już wspomniano, kolej była w owym czasie praktycznie bezkonkurencyjnym środkiem transportu. Nie dziwi zatem, że w pierwszych latach funkcjonowania zespół dworcowy obsługiwał przeszło 200 pociągów pasażerskich dziennie, w tym zarówno lokalne połączenia w obrębie stanu Michigan (np. w kierunku Saginaw, Lansing czy Grand Rapids), jak również dalekobieżne m.in. do Chicago, Indianapolis, Toledo czy Buffalo. Pamiętać należy, że budowa MCS zbiegła się w czasie z gwałtownym rozwojem samego Detroit, które wraz z założeniem i budową fabryk samochodowych Forda, Packarda, Chryslera, GMC czy braci Dodge stało się kolebką światowego przemysłu tego rodzaju. Gwałtowny napływ ludzi do miasta uplasował je po 1920 roku na czwartej pozycji w USA co do wielkości², zapewniając jednocześnie względną stabilność przewozów pasażerskich nawet w okresie wielkiego kryzysu na przełomie lat 20/30. XX wieku. Istotnym momentem w historii Detroit były także pierwsze lata II wojny światowej, kiedy oprócz przemysłu samochodowego w mieście intensywnie rozwijał się także przemysł zbrojeniowy, co pośrednio przekładało się na wzrost liczby pasażerów korzystających m.in. z MCS. Jak się jednak wkrótce okazało, był to już praktycznie schyłek złoty ery kolejowych przewozów pasażerskich w USA.

Istotne zmiany nadeszły po zakończeniu II wojny światowej, gdy postępujący rozwój transportu samochodowego zbiegł się w czasie z decyzją o finansowaniu i budowie przez państwo systemu autostrad (1956). Powszechny dostęp amerykańskiego obywatela do własnego samochodu przełożył się wkrótce na raptowny spadek liczby pasażerów w pociągach. Niebagatelną rolę odegrał też gwałtowny rozwój transportu lotniczego, który po 1945 roku w coraz większym stopniu odbierał kolei monopol na obsługę ruchu dalekobieżnego. Prywatne kompanie kolejowe zaczęły się wówczas borykać z rosnącymi kosztami deficytowych przewozów pasażerskich, na które rząd nie przewidział dotacji, w przeciwieństwie do systemu dróg i lotnisk. W efekcie od około 1950 roku w USA zaobserwować można postępujący regres przewozów pasażerskich kolejami, skutkujący ich likwidacją lub znaczącym ograniczeniem, jak również brakiem stosownych inwestycji w infrastrukturę i tabor. U schyłku lat 60. XX w. skala problemu zaczęła zagrażać niemal całkowitym unicestwieniem



Pozostałości przeszklonego niegdyś świetlika znajdującego się ponad halą główną.



Fragment zwieńczenia elewacji budynku biurowego z dekoracyjnymi pilastrami, opaskami okiennymi i krosztynami wspierającymi gzyms koronujący.

dalekobieżnego ruchu osobowego. Skłoniło to władze do dialogu z przewoźnikami, a następnie utworzenia w 1971 roku państwowego przedsiębiorstwa Amtrak, powołanego w celu przejęcia obsługi większości zachowanych połączeń pasażerskich³. Omawiana sytuacja w oczywisty sposób przełożyła się na degradację, a następnie zamknięcie lub rozbiorę szeregu ongiś wspinających dworców kolejowych, których dalszą eksploatację wykazywano jako nieuzasadnioną ekonomicznie. Bezpownownie utracone zostały wówczas m.in. takie budynki dworcowe, jak nowojorska Pennsylvania Station (1963), Birmingham Terminal Station (1969), Chicago Grand Central Station (1971), Atlanta Terminal Station (1972), Minneapolis Great Northern Depot (1978) i wiele innych.



Pociąg towarowy spółki Canadian Pacific Railway mija nieczynną stację chwilę po opuszczeniu tunelu granicznego pod Detroit River. Skład prowadzi maszyna CP 8804 (GE ES44AC), za którą widzimy kolejno SOO 6061 (GM EMD SD60M), CP 9778 (GE AC4400CW) i CP 5836 (GM EMD SD40-2). Na pierwszym planie widoczny jest także fragment gzymsu koronującego budynek dworca. Poniżej pierwszej lokomotywy wprawne oko dostrzeże też pozostałości peronów adaptowane po 2000 roku do roli terminala intermodalnego.

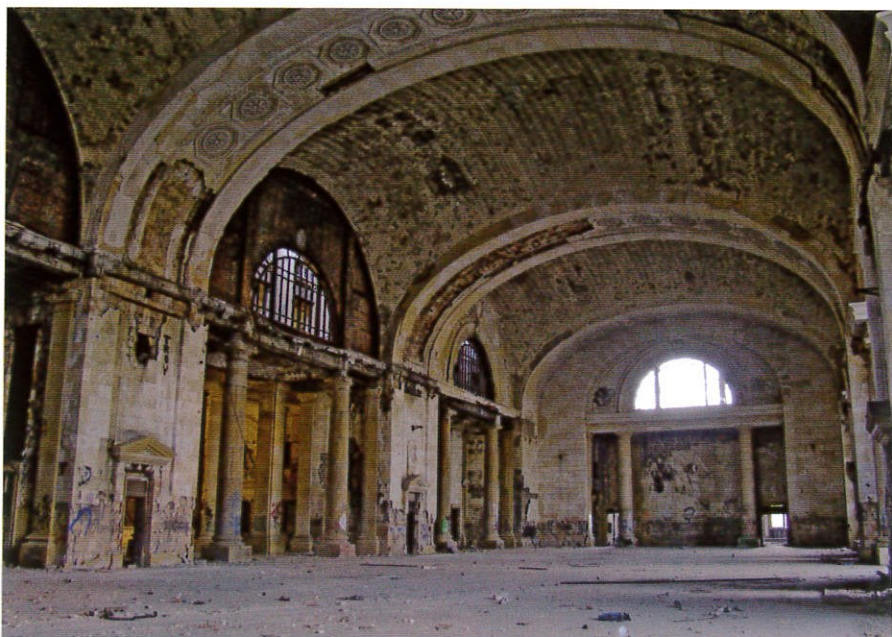


Pociąg towarowy opisywany przy poprzedniej fotografii z wolna oddala się w kierunku zachodnim. Plac po prawej stronie kadru w oryginale zajmowała znacznych rozmiarów grupa postojowa dla wagonów pasażerskich, bagażowych i pocztowych. Przestrzeń widoczną pomiędzy pociągiem a zaroślami na dalszym planie zajmowała z kolei siedem torów przelotowych umożliwiających pokonanie Michigan Central Station bez wjazdu w perony.

Dzieje Michigan Central Station po 1950 roku poniekąd odzwierciedlały skomplikowane losy samego Detroit, które zaczęło się wówczas borykać z szeregiem znaczących problemów społecznych i ekonomicznych. Skutki ataków nuklearnych na Hiroszimę i Nagasaki w 1945 roku uświadomiły bowiem amerykańskim władzom, że skupiony przede wszystkim w Detroit przemysł motoryzacyjny i zbrojeniowy mógłby zostać niemal całkowicie unicestwiony w efekcie podobnego ataku. Odgórne naciski na rozproszenie przemysłu tego rodzaju skutkowały likwidacją zakładów w obrębie Detroit, gwałtownym wzrostem bezrobocia i wyludnianiem się miasta, a co za tym idzie - postępującym spadkiem liczby pasażerów

stacji kolejowych. Sytuację pogłębiła likwidacja miejskiego systemu tramwajowego w 1956 roku, będąca bezpośrednim efektem agresywnej polityki producentów samochodów i autobusów oraz związanych z nimi branży. Wraz z utratą pasażerów, koszty utrzymania ogromnego dworca drastycznie wzrosły, przekładając się w kolejnych latach na jego postępujące zaniedbanie, częściowe zamknięcie, likwidację większości usług, a także dwie nieudane próby sprzedaży nieruchomości w 1956 roku i później w 1963 roku. Ostatecznie dworzec został w 1971 roku przejęty przez Amtrak, a następnie poddany zakończonej w 1978 roku renowacji, która niestety nie przyniosła prognozowanej poprawy przewozów.

Warto podkreślić, że w 1975 roku staraniem miejscowych władz budynek dworcowy wpisano do National Register of Historic Places (narodowy rejestr dóbr kultury), co w owym czasie pozwoliło uchronić go przed rozbiórką⁴. Mimo renowacji, a także wynajęcia znacznej części powierzchni biurowych powstałemu w 1976 roku towarzystwu Conrail, ruch na początku lat 80. XX wieku ograniczał się do raptem ośmiu pociągów osobowych dziennie. Ostatecznie w 1984 roku deficytowy dworzec sprzedano w ręce nowojorskiej firmy Kaybee-Corp. z niezrealizowanym zamiarem przebudowy na przesiadkowy węzeł komunikacyjny. Kilka lat później rachunek ekonomiczny skłonił przedsiębiorstwo Amtrak do ostatecznego opuszczenia dworca, z którego ostatni pociąg w kierunku Chicago odjechał 5.01.1988 r. punktualnie o godz. 11.30. W latach 90. XX wieku Amtrak przeniósł swoje usługi do niewielkiego baraku u zbiegu Woodward Avenue i West Baltimore Avenue, gdzie wybudowano również pojedynczy peron do obsługi pociągów w kierunku Chicago. Z biegiem lat opuszczony dworzec kilkakrotnie zmieniał właścicieli, którym nie udało się jednak przywrócić go do eksploatacji. Wśród ambitnych pomysłów zagospodarowania obiektu wymienić można m.in. siedzibę komendy policji, kasyno, hotel czy centrum kontroli celnych. W międzyczasie pozbawiony opieki budynek uległ znacznym zniszczeniom na skutek włamań i kradzieży, ostatecznie popadając w stan całkowitej ruiny. Zrabowano m.in. wszystkie elementy metalowe, drzwi, okna, kable i wszelkie urządzenia elektryczne, jak również znaczną część dekoracyjnej kamieniarki z wnętrza. Paradoksalnie wpis do rejestru dóbr kultury chronił dawny dworzec przed planową rozbiórką, nie stanowiąc jednak zabezpieczenia obiektu przed przypadkową dewastacją. Wspomnieć również należy, że w 2000 roku zachowane dotąd oryginalne



Dawny hol wejściowy od strony podjazdu z widocznym po lewej stronie kadru paradnym przejściem w kierunku hali głównej. Uwagę zwraca zdekompletowany wystrój i wykończenie ścian, efekt długoletniego szabrownictwa.

zadaszenia peronów uległy rozbiórce dla umożliwienia wykorzystania dawnych torów stacyjnych w roli terminala intermodalnego kanadyjskiego towarzystwa Canadian Pacific Railway.

W 2015 roku aktualni właściciele dworca, miejscowi biznesmeni Manuel Moroun i jego syn Matthew podjęli pierwsze od lat starania celem zabezpieczenia nieruchomości. W efekcie osuszono zalane podziemia, a także ponownie doprowadzono do zrujnowanego budynku elektryczność. Umożliwiło to ponowną zabudowę i uruchomienie jednej z wind, a następnie kompleksową wymianę całej stolarki okiennej i drzwiowej w dawnej MCS. Prace te zakończone w grudniu 2015 roku niewątpliwie przyczyniły się do wstrzymania dalszego procesu niszczenia tego wyjątkowego obiektu. Podczas wywiadu we wrześniu 2017 roku, Matthew Moroun wspominał, że docelowo dworzec miałby odzyskać dawną funkcję, stając się jednocześnie węzłem przesiadkowym. Plany te wydają się znacznie bardziej realne względem minionych dekad, zważywszy m.in. na udane otwarcie nowej linii tramwajowej (tzw. QDOT) w ciągu Woodward Avenue w maju 2017 roku oraz jej planowany rozwój w najbliższych latach.

Jak zatem potoczą się dalsze losy jednego z symboli wielkiego wzrostu, a także późniejszego upadku Detroit i jednocześnie jednego z ciekawszych relikwów złotej ery pociągów pasażerskich w USA? Pozostaje mieć nadzieję, że ten wyjątkowy obiekt doczeka swego renesansu oraz że najtrudniejsze czasy ma już za sobą.

Zdjęcia nieoznaczone:
Piotr Kilanowski (16.10.2007)

Bibliografia:

- [1] Bak R., *Detroit Across Three Centuries*, Chelsea 2001.

- [2] Carper R.S., *American Railroads in Transition. The Passing of Steam Locomotives*, New York 1968.
- [3] Cousins, Garnet R. & Maximuke P., *Detroit's Last Depot, part 1: The station that looks like a hotel*, „Trains Magazine”, August 1978.
- [4] Kavanaugh K. B., *Detroit's Michigan Central Station (Images of America)*, Charleston- Chicago-Portsmouth-San Francisco 2001.
- [5] McKinney K., *At The Dawn of Amtrak*, „Trains Magazine”, June 1991.

- [6] Sanders C., *Amtrak In The Heartland*, Indianapolis 2006.

- [7] Materiały własne autora

Przypisy

- ¹ Poprzednia i zarazem pierwsza Michigan Central Depot wznosiła się od 1884 roku niemal w sercu Detroit, u zbiegu Jefferson Avenue oraz 3rd Avenue. Wraz z przebieciem tunelu transgranicznego znaczenie tej czołowej stacji istotnie jednak zmalało, przez co od 1913 roku aż do rozbiórki w roku 1966 była eksploatowana już jedynie w ruchu towarowym.
- ² Rozwój przemysłu samochodowego w Detroit przełożył się po 1905 roku na gwałtowny napływ mieszkańców, których liczba od 1900 do 1920 roku wzrosła z około 286 tys. do 994 tys. Napływ ludzi trwał jednak aż do połowy XX wieku, osiągając w szczytowym momencie blisko 1 850 tys. mieszkańców. Współcześnie liczba ta spada do nieco ponad 690 tys. mieszkańców.
- ³ Skalę regresu przewozów najlepiej ilustruje fakt, że w chwili swego powstania Amtrak przejął obsługę 364 pociągów pasażerskich dziennie, spośród których około połowę wkrótce zawieszono z uwagi na brak środków umożliwiających ich dalsze utrzymanie. W efekcie na początku lat 70. XX wieku Amtrak w skali całego kraju sumarycznie obsługiwał mniej pociągów dziennie niż sama Michigan Central Station na początku swego istnienia!
- ⁴ Niewątpliwie na tę decyzję znaczny wpływ miało wcześniejsze wyburzenie pozostałych liczących się budynków dworcowych w Detroit, tj. Brush Street Station (1973) oraz Fort Street Union Depot (1974).



Widok zespołu wejść do hali głównej od strony peronów, w oryginale w miejscu tym znajdowały się bramki kontrolne, których przekroczenie możliwe było jedynie za okazaniem ważnego biletu.



Widok łącznika pomiędzy holem wejściowym i halą główną, po lewej fragmentarycznie widoczny zrujnowany zespół dawnych kas biletowych.



Filip Faliński

O psie, który jest koleją

Pociąg-kotek przewoźnika Wakayama Electric Railway po drodze do stacji Kishi.

Pociągi-kotki, pociągi-pieski, pociągi-truskawki, pociągi-ryby i pociągi-Pokemony? Tylko w Japonii!

Wakayama, region Kansai, Japonia. Pojawiam się na tutejszej stacji, aby osobiście doświadczyć uroku jazdy słodkim pociągiem podmiejskim. Linia nosi nazwę Kishigawa, mierzy czternaście kilometrów i jest obsługiwana przez przewoźnika Wakayama Electric Railway. Na tory wyjeżdżają tutaj: pociąg-kotek, pociąg-truskawka i pociąg z zabawkami.

Jest też legenda. Czym byłaby atrakcja turystyczna bez odpowiedniej historii? Bohaterem tutejszej opowieści jest kot o imieniu Tama, bohater mający rzekomo uratować linię przed zamknięciem. Lokalni mieszkańcy do dziś wdzięczni są trójkolorowej Tami za pozostawienie im głównego środka transportu do pracy.

A było to tak: pogłoski o zbliżającym się zamknięciu niedochodowej linii kolejowej przybrały na sile w 2006 roku. Lokalny przewoźnik zdecydował wówczas o wycofaniu pracowników ze wszystkich stacji na trasie. Obsługę przystanków oraz sprzedaż biletów mieli przejąć pobliscy przedsiębiorcy – głównie sklepikarze. Opiekunka ostatniej stacji na trasie zrzekła się jednak swej roli na rzecz trójkolorowego kota, Tamy. Milczą dzieje o moty-

wach tego postępku. Ważne jest, że dyrekcja kolei przystąpiła na propozycję i oficjalnie ogłosiła Tame naczelnikiem stacji, wypłacając jej pensję pod postacią puszkowanego kociego jedzenia.

Później wszystko potoczyło się szybko. Biednego kota wsadzono do niewielkiego pomieszczenia dla „naczelnika stacji”. Przebudowano stację, dodając budynkowi okna w kształcie przymrużonych oczu, a na dachu dodając spiczaste uszy z metalu. Wypuszczono na tory pociąg ozdobiony wizerunkami Tamy. Rozpoczęto produkcję wszystkiego, co tylko można sprzedać turystom, wliczając w to kocie cukierki, deser w kształcie kota, przypinki, magnesy, a nawet kocią zatyczkę do telefonu (wkladaną nie wiadomo po co w wyjście na słuchawkę).



Wnętrze składu wyposażone jest między innymi w obszerną bibliotekę.



Budynek stacji Kishi przebudowany tak, aby swoim kształtem przypominał kocią głowę.



Przykład pamiątki sprzedawanej na stacji Kishi – zatyczka do telefonu w kształcie kota-naczelnika stacji.



Pies, który jest koleją.

Reklama na stronie przewoźnika: *Pociąg-Tama jest najśladzszym pociągiem na świecie. Znajduje się na nim 101 rysunków kota. Jaka słodycz!!! 101 Tam wita cię na pokładzie pociągu.*

Kotki-grzyby i kotki-desery

Wchodzę więc na pokład pociągu-kotka. Razem ze mną pojedzie wycieczka dzieci, trzy grupy roześmianych nastolatków i kilku zagranicznych turystów. Wszyscy fotografują się na tle rysunków z Tamą. Stali pasażerowie nic nie mówią, tylko patrzą przed siebie – z iście japońską cierpliwością znosząc niewygodę codziennego dojazdu do pracy.

Oprócz wszechobecnych rysunków ze słodkim kotkiem (Tama macha łapką, Tama się myje, Tama leży, Tama wyciąga język, Tama się przeciąga) pociąg wyposażony jest w kocie lampy, kocie rolety i kocie siedzenia. Na środku natomiast

stoi bogata biblioteczka pełna książek o Japonii i kotach. Sięgam po jedną z nich – moim oczom ukazują się fotografie kotów przebranych za grzyby, lody i prezenty świąteczne. Biorę inną książkę – a tam galeria śmiesznych kocich czapeczek. Nie ma to jak kot z doniczką na głowie!

Na końcowej stacji jest nieco bardziej przewidywalnie. Znajduje się tu sklep, gdzie można kupić wspomniane zatyczki do telefonu. Obok sklepu – kawiarnia, w której kelnerki tak uformują bitą śmietanę, że deser wygląda jak prawdziwy kocur. Można podziwiać multum kocich figurek – metalowych, drewnianych, plastikowych. Wreszcie jest też szklane akwarium i żywy kot fotografowany ze wszystkich stron przez hordy turystów. To naczelnik stacji, Nitama. Następca Tamy, która odeszła 22 czerwca 2015 roku i jest tutaj traktowana jako „wieczny honorowy naczelnik stacji”.

Tak naprawdę nie ma tu kompletnie nic do roboty. Wykonuję parę zdjęć i wracam najbliższym pociągiem do Wakayamy. Tym razem jadę truskawką, na pokładzie której rozbrzmiewają dźwięki *Strawberry Fields Forever* Beatlesów.

W domu czytam opinie internautów o kociej linii. Karen z Hongkongu pisze na Trip Advisorze: *Byłam tam w lutym 2015. Niestety poza godzinami służby, więc widziałam tylko Tamę śpiącą w jej przytulnym miejscu. Parę miesięcy później umarła. Byłam szczęśliwa, że miałam szansę zobaczyć ją przed śmiercią. Inna internautka przestrzega: lepiej nie próbujcie słodziutkiej kociej kawy, jest naprawdę niedobra.*

Kawaii

Fetyszystyczna wręcz miłość Japończyków do wszystkiego, co słodkie (*kawaii*), a najlepiej z wibrysami i ogonem, to nie mit. Również kolej nie obroniła się przed zalewem słodyczy. Linia Kishigawa to tylko jeden z kilku *słodkich* punktów japońskiej sieci kolejowej. Pomiedzy stacjami Ichinoseki i Kesennuma w północnej części kraju kursuje na przykład pociąg-Pokemon, pełen bajkowych stworów w całym wnętrzu. Na południowej wyspie Kyushu można spotkać luksusowy złoty pociąg, słynący z podawanych na pokładzie najwyższej klasy słodyczy.

A najwyraźniejsze, bo całe ukształtowane w zwierzęce formy, są wagony kolei linowej wjeżdżającej na górę Ikoma pod Osaką. Jeździ tu uśmiechnięty kotek w okularach i pieśń z wystającym językiem. Ale na tej linii nie ma już żadnej legendy – kolejka prowadzi po prostu do położonego na górze parku rozrywki, a grupy roześmianych dzieci lgną do przejażdżki we wnętrzu psa, który jest koleją.

Chociaż... czy aby na pewno tylko dzieci?

Zdjęcia: Filip Faliński, kwiecień – maj 2017



Pociąg-kotek wjeżdża na górę Ikoma.



Zamieszczone na tej stronie dwa kolorowe zdjęcia wagonu odstawionego w Niechanowie stały się podstawą do opracowania napisów oraz ich rozmieszczenia na modelu wagonu. Koniec lat 80. XX w. Fot. R. Hoemann

Wagon kryty Kdx 21056

W 2018 roku na rynek modelarski trafił pierwszy fabryczny (małoseryjny) model wąskotorowego wagonu towarowego eksploatowanego na PKP. Poniżej prezentujemy dzieje oryginalnego wagonu Kdx 21056 oraz skróconą relację z przygotowań do produkcji jego miniatury w wielkości H0e.

Pierwowzorem tego modelu jest czteroosiowy kryty wagon towarowy, wyprodukowany dla saskich kolei wąskotorowych KSStEB jako przedstawiciel licznej serii 764 GGw (*Gedeckter Güterwagen*). Seria 764 posiadała kilka odmian i była produkowana od 1901 roku przez różne zakłady, głównie fabrykę wagonów w Werdau (od 1907 roku nosiła nazwę *Sächsische Waggonfabrik Werdau GmbH*, od 1917 roku *Herrmann Schumann AG*, a w latach 1928–1932 *Linke-Hofmann-Busch Werke AG*), a także przez fabrykę w Bautzen (*Budziszyńie*) oraz zakłady *Wegmann*. Produkcję zakończono w 1929 roku, gdyż później (to jest od 1930 roku) zakłady *Linke-Hofmann-Busch* rozpoczęły produkcję nowego wagonu krytego typu *Einheitswagen*.

Miał on podobne pudło, jednak zastosowano już inne wózki oraz wprowadzono umieszczony z jednej strony wagonu pomost hamulcowy.

Ramę wagonu stanowiły dwie długie, stalowe belki z poprzecznymi usztywnieniami. Dodatkowo w przestrzeni pomiędzy wózkami zabudowano strukturę kratową. Całkowita długość wagonu (ze sprzęgami) wynosiła 10 235 mm, z czego 9505 mm stanowiła przestrzeń ładunkowa. Szerokość wagonu wynosiła 1926 mm. W wagonach montowano sprzęgi typu lejkowego (*Trichterkupplung*), a w końcowych seriach produkcyjnych (w latach 20. XX w.) nawet sprzęgi samoczynne systemu *Scharfenberga*. Rama była osadzona na dwóch wózkach o rozstawie osi 1300 mm.



Pudło wagonu składało się z 14 pionowych profili w kształcie litery U i czterech profili kątowych, które dzieliły ściany boczne na osiem pól i jeden duży otwór ładunkowy. Otwory ładunkowe w środku pudła były zamykane przesuwными drzwiami otwieranymi w prawą stronę. Powierzchnia ładunkowa wynosiła prawie 18 m². Na każdej ze ścian bocznych umieszczono cztery otwory wentylacyjne, z których jeden był przesłonięty metalowymi listwami, a pozostałe zamykano deskami. Na ścianach czołowych umieszczono stopnie i poręcze umożliwiające wspinanie się po dachu w celu połączenia liny systemu hamulca linkowego – tak zwanego systemu *Heberleina*.

Przyjmując datę produkcji naszego pierwowzoru wpisaną w kartę wagonu za prawdziwą (to jest rok 1929), możemy założyć, że opisywany egzemplarz pochodził z ostatniej serii zamówionych przez koleje DRG wagonów 764 GGw. Wyprodukowano ich w Werdau 65 sztuk. Niestety nie wiadomo, jak „nasz” wagon znalazł się w Polsce. Należy tutaj przyjąć dwie hipotezy. Jedna, według której wagon był w stanie PKP jeszcze przed 1939 rokiem oraz druga – że znalazł się na PKP dopiero po roku 1945.

Analizując pierwszą hipotezę można przyjąć, że tabor saski znalazł się w stanie PKP po roku 1918 w wyniku działań wojennych wojsk niemieckich. Kujawy były bowiem strefą frontową walk z Rosjanami. Formacje kolejowe armii niemieckiej intensywnie wykorzystywały tabor wąskotorowy do transportu broni, amunicji czy koni. Celem obsługi torów o szerokości 750 mm Niemcy sprowadzili z Saksonii parowozy typu I K i IV K. Ponadto, po przesunięciu się po 1916 roku linii frontu na Kujawy, sprowadzano także inny tabor z terenów okupowanych przez Niemcy.

Wiemy także, że PKP w latach 20. eksploatowały na Kujawach saskie parowozy I K czy IV K. Znanе jest też zdjęcie z lat 20. ze stacji w Sompólnie uszkodzonego w wyniku wypadku dwuosioowego, saskiego wagonu krytego, na którym widnieją oznaczenia przedwojenne. Mając do dyspozycji spis wszystkich wyprodukowanych wagonów serii 764 i odrzucając te egzemplarze, które po nadaniu numeracji kolei saskich w latach 20. nie otrzymały nowego numeru DRG, krąg poszukiwań zawęży się do jedynie kilku sztuk. Według spisu wagony te zostały skreślone z inwentarza kolei saskich w listopadzie 1916 roku. Z dużym prawdopodobieństwem można przyjąć, że wśród nich jest i „nasz” wagon, który wraz innym bliźniaczym wagonem znalazł się na Kujawach. Kolejnym dowodem istnienia tego wagonu na sieci PKP przed 1939 roku jest jego tak zwany „numer dawny”.

Kdx 21056 miał dawny numer 1139, a wspomniany drugi wagon S 77643 (ex Kdx 21205, ex ex 21057) miał dawny numer 1160. Przedwojenny zakres numeracji dla wagonów krytych PKP (bez rozróżnienia, czy dwu-, czy czteroosiowe) można – oczywiście w przybliżeniu – określić jako:

- ☐ 1000–1100: wagony na tor 600 mm;
- ☐ 1101–1399: wagony na tor 750 mm z pojedynczymi wyjątkami na tor 600 mm (w tym przedziale numerycznym zdecydowana większość wagonów była na kolei kujawskiej);
- ☐ 1400 do około 1500: wagony na tor 600 mm;
- ☐ powyżej 1500: wagony na tor 750 mm, ale już z kolei innych niż kujawska.

Istnieje zatem duże prawdopodobieństwo, że obydwa te wagony były eksploatowane na sieci kujawskich kolejek w okresie od I wojny światowej. Przyjmując tę hipotezę za prawdziwą musimy stwierdzić, że błędny jest rok produkcji wagonu wpisany w kartę inwentarzową – niemożliwa była bowiem eksploatacja wagonu wyprodukowanego w Niemczech w 1929 roku na sieci PKP w latach 20. Ale wiadomo też, że do wpisanego w kartach inwentarzowych roku produkcji wagonu nie należy przykładać zbyt wielkiej wagi, ponieważ znane są przypadki, kiedy w razie braku „twardych danych” – na przykład tabliczki producenta na danym pojeździe, datę produkcji taboru wpisywano „z głowy”.

Druga, mniej prawdopodobna hipoteza zakładałaby, że wagon znalazł się w Polsce dopiero w latach 40. w wyniku działań wojennych i związanej z tym rotacji taboru. W trakcie trwania II wojny światowej warsztaty naprawcze w Krośniewicach były ważnym zakładem, do którego koleje niemieckie wysyłały do napraw parowozy wąskotorowe i inny tabor, także z kolejek z terenu Saksonii. Trafiały tam między innymi parowozy serii IV K,



Wagon Kdx 21056 już w stanie mocno zaawansowanej destrukcji, 7.04.1992 r.

Fot. M. Torzewski



Już po ukazaniu się modelu w swoich zbiorach odnalazłem dwa zdjęcia wykonane w Niechanowie. Był to rok 1986, gdy fotografowanie obiektów kolejowych ciągle było surowo zabronione, ale dzięki pomocy Muzeum Kolejnictwa można było uzyskać „zgoda na fotografowanie obiektów kolejowych”. Zgoda była obwarowana licznymi obostrzeniami, między innymi konieczne było zgłoszenie się we właściwej terytorialnie placówce Straży Ochrony Kolei. Gdy w Gnieźnie dopełniłem formalności, przydzielono mi do asysty funkcjonariusza SOK, z którym udałem się na kolej wąskotorową. Niestety, tego dnia pociąg planowy (osobowo-towarowy) był uruchamiany tylko do Niechanowa. Na dalszym odcinku były prowadzone jakieś roboty torowe i do Powidza pociąg nie dojeżdżał. Ale dzięki temu w Niechanowie był dłuższy postój, połączony z manewrami na bocznicę do GS-u. Wtedy moją uwagę przykuły dwa nietypowe wagony w składzie odstawionym na bocznym i najwyraźniej „martwym” torze. Ich konstrukcja była tak odmienna od pozostałych, że wykonałem dwa zdjęcia właśnie wagonu Kdx 21056. Warto zwrócić uwagę, że wagony stoją w innej konfiguracji niż na późniejszych (zamieszczonych na poprzedniej stronie) zdjęciach Rolf'a Hoemanna.

Dopiero teraz, gdy staraniem firmy ModelProjekt ukazał się model, uświadomiłem sobie, iż było to pierwsze moje spotkanie z wagonami saksońskimi na torach PKP.

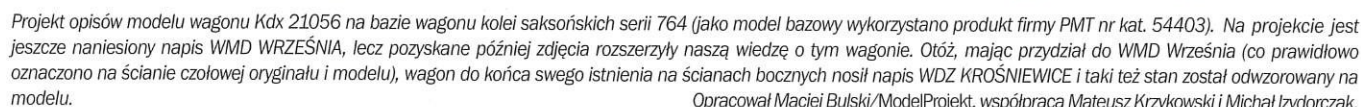
M. Malczewski

Dane o naprawach okresowych								
Rok (data)	Rodzaj naprawy					Jednostka naprawy	Data oddania wsiadki do ruchu	Data zapisu
	Główna	Strefowa	Restowa okr.	Ochronowa	Zawor			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1954						WIND		
28.1	/					Złomowa	29.1.54.	
28.1			/			WIND		
28.11						WIND	1.12.54.	
1.12.						WIND		
1.12.			/			WIND	1.1.55.	
1955						WIND		
15.11	/					Sompelna	16.11.55.	
14.12.			/			WIND		
22.12.			/			WIND	23.1.56.	

Udostępniał M. Torzewski

wraz z pociągami zmechanizowanym. Mając na uwadze oznaczenie (opis) wagonu, można przyjąć, że jego zadaniem był dowóz pracowników i sprzętu do miejsc akcji odśnieżania w przypadkach cięższej zimy, kiedy użycie samego pługa było niewystarczające. Następnie wagon został przydzielony na kolej Września – Pyzdry, gdzie przeszedł następną i tym samym ostatnią rewizję we Wrześni (WMD4) w dniu 27.02.1970 r. W 1974 roku wagon został oznaczony nowym, 11-cyfrowym numerem 00151246500-4, jednak numer ten nigdy na wagonie nie został namalowany. Dlaczego?

Pierwszego września 1976 roku zawieszono ruch na linii Września – Pyzdry, a do połowy 1978 roku całkowicie ją rozebrano. Tabor zlikwidowanego Odcinka Drogowego we Wrześni, do którego należał wagon Kdx 21056, został wcześniej przeniesiony do Gniezna, a sam Kdx wraz z pociągiem zmechanizowanym trafił na bocznicę w Niechanowie. Biorąc pod uwagę, że według karty ewidencyjnej ostatnią rewizję wykonano w dniu 27.02.1970 r. (ważność rewizji 3 lata), najprawdopodobniej wagon odbył swoją ostatnią podróż po istniejącym



Tab. 1 Wagony kryte (dawne saskie) eksploatowane na PKP

Rok budowy	Producent	Nr saski	Nr PKP przed 1939	Nr DRG	Nr PKP po 1949	Nr PKP po 19749	Przebieg służby
Wagony kryte serii 764*							
1918	Werdau	2354K	—	K2963	Kdx 21191	—	1935 - Schönefeld-Wiesa, 1945 - Zittau, od 1945 - Nałęczów, skasowany Karczmiska 2.02.1967
Nr fabr 19718/1918	Werdau	2355K	—	K2962	Kdx 21189	0015124 6002-6	do 1945 - Zittau, od 1945 - Sochaczew 1962-> Mława, skasowany 27.04.1982
?	?	?	1139	—	Kdx 21056	0015124 6500-4	Kujawy; wagon dla drużyny odśnieżnej skasowany 22.09.1996
?	?	?	1160	—	Kdx 21057 S 77643	00009245 157-4	Kujawy; od 1957 nr 21205. Wagon do legalizacji wag skasowany 8.05.2008
Wagony kryte typu Einheitswagen (z pomostem hamulcowym)							
1934	LHB	—	—	K3507	Kdx 21187	—	do 1945 Zittau, od 1945 Nałęczów, skasowany 28.06.1962
1934	LHB	—	—	K3509	Kdx 21190	—	do 1945 Zittau, od 1945 Nałęczów, skasowany - data nieznana
1934	LHB	—	—	K3510	Kdx 21193	—	do 1945 Zittau, od 1945 Nałęczów, od 19.12.1963 gospodarczy nr 77674 skasowany 1.07.1996
1934	LHB	—	—	K3512	Kdx 21192	—	do 1945 Zittau, od 1945 Nałęczów, skasowany - data nieznana
1934	LHB	—	—	K3517	Kdx 21188 S77666	—	do 1945 - Zittau, od 1945 - PKP Nałęczów, 1948 Werbkowice, od 29.06.1961 gospodarczy nr 77666 10.07.1990-> Sochaczew (Muzeum)

*w tabeli nie uwzględniono dwóch wagonów, o których jest wzmianka w książce „Kolej wąskotorowa Rogów - Biała Rawska”. Nie jest pewne, czy była to seria 764, gdyż po 1945 roku zostały przebudowane i pełniły rolę wagonów pocztowych/brankardów. Wagony te miały serię Kdx i odpowiednio numery:

- numer dawny 1158, od 1949 roku nr 21001, przydział kolej białskopodlaska, od 1954 roku kolej rogowska. 15.03.1958 r. przebudowany na bagażowy serii Fxh numer 4086, kolej rogowska, później mławska. Skasowany 1.04.1966 r.

- numer dawny 1160, od 1949 roku nr 21002, przydział kolej białskopodlaska, od 1954 roku kolej rogowska. 15.03.1958 r. przebudowany na bagażowy serii Fxh numer 4087, kolej rogowska, później sochaczewska, w 1974 roku otrzymał numer 00000024702-3. Skasowany 20.09.1975 r.

Jeszcze wówczas odcinku łączącym Wrześnię poprzez Sokołowo, Arcugowo z Niechanowem (i dalej z pozostałą siecią KKD). Z uwagi na upływanie ważności daty rewizji na początku 1973 roku, raczej już nigdy z Niechanowa nie wyjechał i czekał na dopełnienie swojego losu, aż do dnia 22.08.1996 r., kiedy został skasowany. Tym samym do końca istnienia wagonu na jego na jego pudle widniał numer 21056, a numerem 11-cyfrowym opiewano jedynie w dokumentach.

Drugi bliźniaczy wagon saskiej konstrukcji, o którym wspomniano wcześniej, to Kdx 21057 (numer nadany w 1949 roku), numer dawny 1160, w 1957 roku zmiana numeru na Kdx 21205. Następnie został on przebudowany na wagon do legalizacji wag i z datą rewizji 08.01.1959 oraz nowo nadanym numerem S 77643 wprowadzony do służby. W 1974 roku został oznaczony numerem 00009245157-4. Wagon ten przetrwał na stacji Gniezno (początkowo na terenie zasięgu węglowego, a później w Niechanowie) aż do 8.05.2008 r., kiedy został skasowany.

Model firmy pmt/technomodel stanowi odwzorowanie wagonu serii 764 saskich kolei wąskotorowych. Wykonany jest całkowicie jako odlew z tworzywa.

Opis wagonu naniesiono metodą tampodruku – także na czołach i ramie modelu. Źródłem danych do naniesionych oznaczeń była oryginalna karta ewidencyjna wagonu z czasów jego eksploatacji na PKP oraz trzy zdjęcia wykonane w Niechanowie – dwa autorstwa Rolfa Homann'a z lat 80. i jedno Marka Torzewskiego z 1992 roku. Celem uzyskania właściwych oznaczeń nadawanych w trakcie ostatniej rewizji w WMD Września (gdzie właśnie taką posiada omawiany model), przeanalizowano także posiadane zdjęcia innych wrzesińskich wagonów, wykonane na początku lat 70. Całość materiału daje solidną bazę do wiernego odwzorowania oznaczeń prezentowanego modelu. Nie byłoby to możliwe bez pomocy panów: Marka Torzewskiego, Franka Tümmelera, Mateusza Krzykowskiego i Michała Izydorczaka.

Mając na uwadze technikę jego wykonania, można uznać, że jest to pierwszy model wagonu w skali HOe wyprodukowany przez seryjnego producenta w oznaczeniach PKP. Nakład modelu wynosi 120 sztuk i powstał na zamówienie poznańskiego sklepu modelarskiego LokoMotyw. Obok wcześniej oferowanych miniatur lokomotyw spalinowych serii Lxd2, produkowanych w kooperacji firmy Bemo z Frankiem Tümmelerem, model

stanowi ciekawą ofertę dla kolekcjonerów modeli kolei wąskotorowych PKP. W razie pozytywnego przyjęcia modelu przez rynek, na początek przyszłego roku planowana jest kolejna edycja innego modelu PKP w skali HOe.

Maciej Bulski
współpraca: Marek Torzewski

Bibliografia:

- [1] Pokropiński B., *Kujawskie Koleje Dojazdowe*, Poznański Klub Modelarzy Kolejowych, Poznań 1994.
- [2] Fischer R., Hoyer S., Schulz J., *Die Wagen der sächsischen Sekundärbahnen*, EK-Verlag, Freiburg 1998.
- [3] Tajchert A., Wawrzyniak A., Zajfert M., *Kolej Wąskotorowa Rogów – Rawa – Biała*, Eurosprinter, Rybnik 2014.
- [4] Fischer R., Hoyer S., Marks A., Schulz J., *Die Wagen der sächsischen Schmalspurbahnen. Band 2 Gedeckte und offene Güterwagen*, SSB-Medien 2017.
- [5] Torzewski M., *Gnieźnieńska i Wrzesińska kolej wąskotorowe*, Poligrafia, Warszawa 2006.



Pierwszy seryjny model wagonu wąskotorowego w barwach PKP – zdjęcia fabryczne.



Widok na budynek szybu Ševčinského – widoczny fragment ekspozycji taboru górniczego.

Położony około 50 km na południowy zachód od Pragi Przybram był znanym i znaczącym ośrodkiem związanym z górnictwem rud srebra, ołowiu i uranu oraz węgla kamiennego. Miasto słynie z barokowego zespołu klasztornego z XVIII wieku – Svata Hora, będącego celem pielgrzymek czeskich katolików oraz z Muzeum Górnictwa, noszącego od 2014 roku tytuł *Narodowego Zabytku Kultury*. Muzeum znalazło siedzibę w zabytkowych obiektach dawnych kopalń, a w swoich zbiorach posiada bogatą kolekcję górniczego taboru wąskotorowego. Eksploatuje również kolejki górnicze, którymi mogą przejechać się turyści odwiedzający obiekty dawnej infrastruktury przemysłowej miasta.

Tomasz Jankowski

Koleje wąskotorowe w czeskim Muzeum Górnictwa w Przybramiu

Lawinowy rozwój górnictwa w Przybramiu nastąpił w XVIII wieku. Najwięcej kopalń działało w części miasta noszącej nazwę Březové Hory. Oprócz kopalń na tym terenie wzniesiono również hutę. W XIX wieku nastąpił dalszy rozwój infrastruktury przemysłowej. Aby ułatwić transport rud srebra i ołowiu między szymbami kopalń a pobliską hutą, rozpoczęto budowę linii zakładowych kolei wąskotorowych. Początkowo wagony przetaczano siłą ludzkich mięśni, później

wykorzystywano konie. Linie te były stosunkowo krótkie, o różnych szerokościach torów: od 450 mm poprzez 600 mm do nawet 700 mm. Kolejną inwestycją związaną z transportem była budowa w 1855 roku kolei wąskotorowej o torze szerokości 600 mm, łączącej okolice stacji towarowej w Przybramiu z szymbem Vojtěch (Wojciech) wraz z linią boczną do pobliskiej huty. Długość tej sieci wynosiła 3 km, a linię poprowadzono przez tereny publiczne. W latach

80. XIX wieku do eksploatacji wprowadzono parowozy. Kres istnienia kolei wąskotorowych nastąpił około 1940 roku. Kolej tą zastąpił wybudowany w tym czasie zespół bocznic normalnotorowych.

Ciekawostką jest, że właśnie w tutejszych kopalniach (jako pierwszych na ziemiach czeskich) przekroczono granicę wydobywania węgla ze złóż położonych poniżej 1000 m pod ziemią. Miało to miejsce już w 1875 roku. Pierwsza ekspozycja muzealna poświęcona górnictwu została udostępniona publiczności w 1886 roku. Muzeum w obecnej postaci działa od lat 70. XX wieku. Umieszczone jest w zabytkowych obiektach dawnych kopalń oraz posiada kilka oddziałów w okolicznych miejscowościach.

W 1998 roku w części muzeum mieszczącej się w wybudowanych w 1798 roku obiektach szybu Anna uruchomiono turystyczną, podziemną kolej górniczą. Pociągi kursują w Prokopskiej Sztolni na dystansie 260 metrów po torze szerokości 450 mm. Pociąg składa się dwóch typowych, dolowych, czterosiowych wagonów osobowych budowy zamkniętej, akumulatorowej lokomotywy Metallist B345 oraz wagonu przystosowanego do przewozu osób niepełnosprawnych. Podziemnym pociągiem dociera się do szybu Prokopa, który sięga głębokości 160 m. Dodatkowymi atrakcjami tej części muzeum jest zachowana w niemal niezmiennym stanie kopalniana kuźnia oraz wciąż działająca parowa maszyna wyciągowa. Jest też możliwość zwiedzania podziemnych wyrobisk.

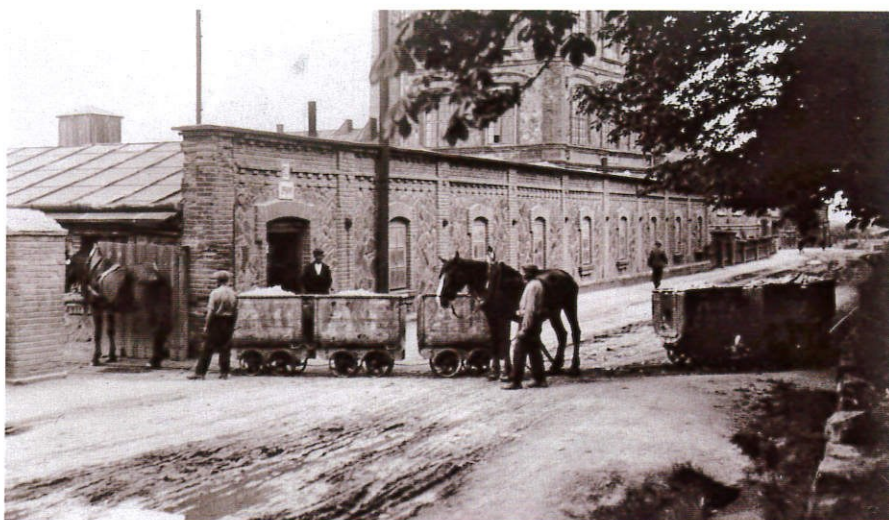
Najwięcej zbiorów związanych z wąskotorowym transportem kopalnianym znajduje się na terenie szybu Ševčinského. W pochodzących z 1813 roku



Wagony górnicze na torze szerokości 450 mm przed szymbem Ševčinským.

budynkach nadszybia mieści się ekspozycja muzealna, zaś na otaczającym terenie zorganizowano ekspozycję plenerową. W jej skład wchodzi oprócz różnych maszyn górniczych również eksponaty kolejowe. Na nadszymbiu na torach szerokości 450 mm wyeksponowano liczne wozy dołowe. W skład kolekcji wchodzi również wyprodukowany w ZSRR elektrowóz dołowy typu 7KR1. Jest on prezentowany wraz z pięcioma wagonami na torze ekspozycyjnym przy wejściu do Muzeum. Pozostałe tory ekspozycyjne szerokości 600 mm również są zapelnione taborem górniczym. Bogate zbiory obejmują całą gamę różnych wagonów towarowych i osobowych stosowanych w okolicznych kopalniach oraz lokomotywę akumulatorową Metallist B346. Jednak największą atrakcją tego miejsca jest możliwość odbycia przejazdu kolejną górniczą kolejką. Uroczystego otwarcia tej krótkiej linii turystycznej dokonano 16.06.2006 r. Ma ona długość 230 m i tor szerokości 600 mm. Jest rekonstrukcją historycznej linii wąskotorowej z 1884 roku łączącej szymb Ševčinský z budynkami szymb Wojciech. W budynkach tych dawniej mieściła się oczyszczalnia rudy. Podróż rozpoczyna się na terenie szymb Ševčinského. Tam, na wysokości 1,5 m ponad poziomem okolicznego terenu, wznosi się kamienna konstrukcja, na której wybudowano jednostanowiskową lokomotywnię, peron i mijankę. Prowadząc odbudowę tej linii wykorzystano oryginalne filary wiaduktu nad ulicą Pod Kovárnami oraz przeprowadzono przebudowę ulicy Pod Struhami, którą poprowadzono linię. Nawierzchnię ulicy wyłożono granitowym brukiem. Ewenementem jest, iż jest to pierwsza od 70 lat kolej wąskotorowa służąca publicznemu transportowi ludzi z torowiskiem zbudowanym w obrębie drogi publicznej, jaką jest ulica Pod Struhami. Z tego względu i z racji obowiązujących przepisów lokomotywa zawsze musi znajdować się na początku składu. Wymusiło to budowę mijanki również na końcu obecnej trasy przy wylocie sztolni Ševčinskéj. Obecnie turyści po dotarciu do końca trasy górniczej kolejki zwiedzają tę sztolnię pieszo. W przyszłości jednak odcinek ten (długości około 160 metrów) również będzie się pokonywał kolejką. Prace związane z budową tego odcinka ruszyły w 2017 roku i są prowadzone własnymi siłami muzeum. Górniczy pociąg turystyczny składa się z akumulatorowej lokomotywy Metallist B346 i dwóch typowych, osobowych wagonów górniczych typu DM12. Lokomotywy tego typu były produkowane w zakładach BBA Aue (Der Betrieb für Bergbauausrüstung Aue – czyli Przedsiębiorstwo Urządzeń Górniczych) w Niemieckiej Republice Demokratycznej. Przy masie 2,9 t osiągały prędkość 6 km/h. Skład turystyczny hamowany jest tylko lokomotywą, która jest wyposażona w elektrodynamiczny hamulec zasadniczy i postojowy ręczny, działający na obie osie. Pociąg prowadzi lokomotywa wykonana w wersji dwukabinowej, zaś odmianę jednokabinową (typu B345) wyeksponowano w skansenie. Wagony wyprodukowano w zakładach w Frydku Mistku w latach 1980 i 1985. Wagony te mają masę 1,2 t i były masowo stosowane w kopalniach Czechosłowacji.

W położonej 5 km na południowy wschód od Przybramia miejscowości Lešetice znajduje się dawny obóz pracy przymusowej Lešetice Vojna. Nazwa



Skład wozów dołowych prowadzonych trakcją konną przed szymb Wojciech, lata 20. XX w.

Udostępniło Muzeum Górnicze w Przybramiu



Przybram-Modelárna, szymb Wojciech około 1920 roku.

Udostępniło Muzeum Górnicze w Przybramiu



Zwałowisko przy szymb Wojciech, w głębi widoczny szymb Ferdynand; lata 20/30 XX w.

Udostępniło Muzeum Górnicze w Przybramiu

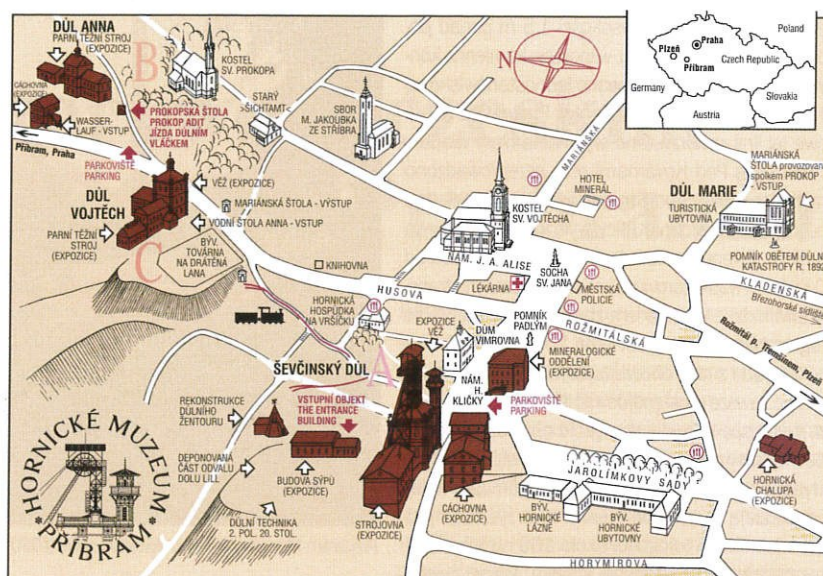


Szyb Ševčinský. Lokomotywnia i peron kolejki turystycznej.



Szyb Ševčinský. Wyprodukowany w ZSRR elektrowóz drolowy typu 7KR1.

miejsca pochodzi od pobliskiej góry. Od 2005 roku na terenie tym funkcjonuje filia Muzeum Górnictwo Przybram. W kompleksie od 1945 roku przetrzymywani byli niemieccy jeńcy, a w latach 1949–1951 funkcjonował tam obóz pracy przymusowej oraz do 1961 roku więzienie dla przeciwników władzy komunistycznej. Osadzeni w obozie pracowali przy wydobywaniu rudy uranowej, obficie występującej na tym terenie. 17.05.2013 r., po dwóch latach budowy, miało miejsce uroczyste oddanie do użytku wybudowanej na terenie obozu krótkiej kolei wąskotorowej służącej turystom. Na linii długości 300 m i szerokości toru 600 mm zbudowanej w kształcie rozciągniętej pętli z szyn starożytecznych (pozyskanych od sponsorów) zabudowano cztery rozjazdy. Lokomotywa garażuje w budynku wzniesionym w środku pętli torowej, wybudowano też krótki tor odstawczy. Tabor składa się z lokomotywy akumulatorowej Metallist B345 i kolejnych dwóch typowych wagonów typu DM12. Niestety, w sezonie turystycznym 2017 kolej ta nie kursowała. Spowodowane to było brakiem odpowiednio



Udostępniło Muzeum Górnictwo w Příbram



Po lewej: Górnický pociąg prowadzony lokomotywą Metallist B346 przed sztolnią Ševčinską. Po prawej: Po przejechaniu 230 metrów spod szybu Ševčinského do sztolni Ševčinskéj pociąg kończy bieg na widocznej mijance. W przyszłości pociągi będą jechały dalej sztolnią długości około 150 metrów, w której w 2017 roku rozpoczęto układanie torów.



Szyb Anna, początek podziemnej trasy górniczej kolejki o szerokości toru 450 mm w sztolni Prokopskiej.



Przeszło torowe o rozstawie szyn 450 mm przed budynkiem szybu Wojciech.

przeszkolonego personelu do prowadzenia pociągów i problemami technicznymi z lokomotywą. Oprócz tej krótkiej kolejki na dwóch torach ekspozycyjnych pokazano sporo taboru górniczego na tor szerokości 600 mm wraz z czeskosłowacką lokomotywą akumulatorową. Szczególną uwagę zwracają wozy dołowe przeznaczone do transportu rudy uranowej, ponieważ są one większe od wagonów do przewozu węgla.

Oprócz opisanych powyżej trzech górniczych, wąskotorowych kolejek turystycznych w Przybramiu istnieje również kolejka ogrodowa. Osoba prywatna na swoim terenie wybudowała krótką linię o szerokości toru 600 mm, na której używa lokomotywy BN15R pochodzącej ze zlikwidowanej Cegielni Rosice.

Będąc w tej części Czech warto odwiedzić Przybram i zapoznać się z bogatymi zbiorami Muzeum Górniczego. Wszyscy miłośnicy kolei wąskotorowych powinni być usatysfakcjonowani możliwością odbycia podróży górniczymi pociągami. Korzystne wrażenie wywierają również ciekawie zaaranżowane wystawy plenerowe pełne taboru wykorzystywanego w kopalnianym transporcie. Miejsce to jest dość popularne wśród turystów, o czym świadczy fakt, iż Muzeum i jego oddziały odwiedza średnio 100 000 osób rocznie. W kasie można oczywiście zakupić pamiątki (w tym związane z transportem i muzealnymi zbiorami pocztówki), magnesy oraz wydawnictwa tematyczne. Osoby planujące wizytę w Przybramiu mogą skorzystać ze strony internetowej Muzeum. Pod adresem: muzeum-pribram.cz znajdują się informacje o godzinach otwarcia, cennik oraz przydatne wiadomości związane z imprezami organizowanymi w Muzeum Górniczym i w jego filiach.

Zdjęcia nieoznaczone:
Tomasz Jankowski (3.08.2017)

Điękujemy Muzeum Górniczemu w Przybramiu za udostępnienie zdjęć archiwalnych z okresu międzywojennego oraz mapki poglądowej.



Lešetice Vojna. Wybudowana na terenie obozu w 2013 roku górnicza kolejka w formie pętli o długości 300 m i szerokości toru 600 mm w sezonie turystycznym 2017 była nieczynna.



Lešetice Vojna. Fragment ekspozycji taboru górniczego.

Bydgoskie swingi

Piotr Tomasik



Wagon nr 117 z nietypowym dla swingów z pierwszej serii pantografem. Tego typu odbieraki zamontowane były wiosną 2016 roku na wagonach nr 114 i 117. Ul. Andersa; 05.04.2016 r.

Produkowane przez bydgoską firmę Pesa niskopodłogowe tramwaje rodziny *Swing* przeznaczone do pracy na torze szerokości 1000 mm były już opisywane na łamach *Świata Kolei*. W numerze 7/2015 zostały przedstawione wagony typu 121NbT i 122NbT eksploatowane w Toruniu. Bardzo podobne wagony zbudowane dla Bydgoszczy zostały oznaczone symbolami 121NaB i 122NaB.

pięciosekcyjnych należących do spółki. Większość zadań obsługiwanych tymi pojazdami jest oznaczona w rozkładzie jazdy jako kursy pojazdów niskopodłogowych. Trzy służby zaplanowane dla *swingów* w sytuacjach awaryjnych mogą być obsługiwane zestawami 2x805Na. Te kursy nie są oznaczone w rozkładach jazdy jako wykonywane pojazdem niskopodłogowym. Zakup 12 nowych pojazdów spowodował, że niskopodłogowe wagony zaczęły być wreszcie zauważane w mieście. Skierowanie tramwajów 122NaB do obsługi wybranych linii powoduje dużą koncentrację nowych wagonów na trasie fordońskiej. Ten kierunek zdaje się być dobrym przykładem odbudowywania pozycji komunikacji tramwajowej w Bydgoszczy. Napętnienia pojazdów w godzinach szczytu osiągają wysokie wskaźniki. Wagony typu 122NaB stacjonują w zajezdni MZK przy ulicy Toruńskiej. Część obiegów przeznaczonych dla *swingów* zakłada jednak nocowanie pojazdów na nowym obiekcie w Łoskoniu.

Bydgoskie *swingi* to tramwaje jednoprzestrzenne, przegubowe, trój- lub pięciocłonowe (odpowiednio oznaczone typami 121NaB i 122NaB). Wagony są wyposażone w system informacji pasażerskiej, monitoring wnętrza i sytuacji poza wagonem. Pasażerowie mogą korzystać z bezpłatnego wi-fi oraz z ładowarek USB. Nowością było także pojawienie się biletomatów. W każdym ze *swingów* znajduje się urządzenie z pełną ofertą biletową. Należy jednak pamiętać, że płatność możliwa jest wyłącznie kartą bankową.

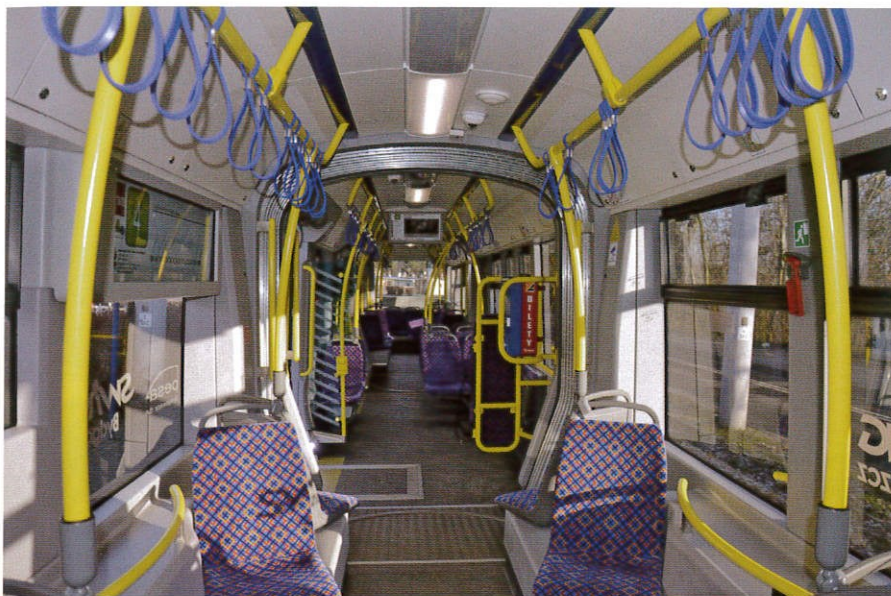
Drugiego października 2015 roku odbyła się oficjalna prezentacja pierwszego wagonu rodziny *Swing* rozpoczęły służbę 16.01.2016 r. wraz z otwarciem trasy tramwajowej do Fordonu. Pierwszy kurs wykonał wóz nr 117. Dwanaście wagonów jest częścią inwestycji tramwajowej, której najważniejszym elementem była budowa trasy do dzielnicy Fordon. Tramwaje zostały przekazane spółce Tramwaj Fordon (TF), która została powołana do budowy i obsługi nowej linii. Rozkład jazdy przewiduje codzienne uruchomienie 10 wagonów



Swingi nie obsługują żadnej linii przebiegającej przez Babią Wieś, pojawiają się tu jednak w sytuacjach awaryjnych. Wagon 120 obsługujący linię nr 10 kursującą wyjątkowo w relacji Babia Wieś – Niepodległości; 23.10.2016 r.



Testowe jazdy „szczeniaków” odbywały się na różnych liniach. Wagon nr 171 swoją pracę rozpoczął od obsługi „dwójki”. Ul. Gdańska, 24.09.2017 r.



Wnętrze wozu 171, widok z przodu; 30.12.2017 r.

Swingi nie były pierwszymi niskopodłogowymi tramwajami w Bydgoszczy. Od 2008 bydgoszczanie korzystać mogli z dwóch wozów rodziny *tramicus* (także wyprodukowanych przez Pesę). Na przełomie 2014 i 2015 roku do tych pojazdów na krótko dołączył *swing* nr 366, który odbywał jazdy testowe. Wagon kursował wyłącznie na linii nr 3. Od wersji dostarczonej w ramach pierwszego kontraktu pojazd różnił się m.in. zabudową czola i tyłu. Te elementy były charakterystyczne dla partii dostarczonej m.in. dla Warszawy i Gdańska. Bydgoskie *swingi* są wersją poddaną *liftingowi*. Kolorystyka i wzór układu barw na wagonach zostały wybrane w konkursie.

Po zakończeniu dostaw wagonów przeznaczonych do obsługi linii fordońskiej została podpisana umowa z bydgoskim producentem na budowę kolejnych tramwajów rodziny *swing* – 15 pojazdów modelu 122NaB i trzech pojazdów 121NaB. Przewidywano w nim możliwość rozszerzenia zamówienia. Z możliwości tej władze miasta skorzystały i zleciły dodatkowo budowę trzech wagonów trójsekcyjnych. Pierwsze z tych pojazdów już zostały wyprodukowane i dostarczone do bydgoskiego MZK. 21.09.2017 r. po oficjalnej prezentacji w pierwszy kurs z pasażerami wyruszył wóz nr 170, inaugurując testową eksploatację trójsekcyjnych *swingów*. Tym razem włączenie tramwaju do ruchu miało charakter podwójnej uroczystości. Oprócz rozpoczęcia eksploatacji nowej serii pojazdów, świętowano jubileusz Pesy. Wagon nr 170 jest bowiem, jak zapewnia producent,

pięćsetnym tramwajem wyprodukowanym przez firmę na rynek polski. Pojazd wyposażono w stosowne ilościowe emblematy. Planowa eksploatacja *szeniaków* rozpoczęła się 5 października. W czasie przygotowywania artykułu bydgoskie MZK posiadało trzy wozы modelu 121NaB. Wozы dysponowane były do obsługi wybranych zadań na liniach 1 i 4, a w dni wolne dodatkowo na ósemkę. W rozkładach służbowych wozы te oznaczone są jako Pesa3. Wagon 170, ze względu na dodatkowe napisy z wyraźną liczbą 500, niekiedy nazywany bywa *pięćset plus*. Oprócz długości, tramwaje różnią się pewnymi szczegółami. Nowsze wozы zostały wyposażone w ręczne rampy ułatwiające wjazd pasażerom poruszającym się na wózkach (w wagonach „fordońskich” rampy wysuwane są automatycznie). Zmieniła się także kolorystyka wnętrza. W wozach 111–122 wykończenie wnętrza jest wykonane z białego plastiku, w pojazdach z 2017 roku zastosowano elementy w kolorze szarym (do wysokości górnej linii okien). Inna jest także tapicerka siedzeń oraz kolor gumowych uchwytów wiszących na poręczach. W najnowszych pojazdach zamontowano także dodatkowe kamery zewnętrzne.

Szczeniaki to wagony przeznaczone do przewozu 125 pasażerów. To dokładnie tyle, ile miejsc posiada pojedynczy wagon 805Na. Wagony typu 121NaB są jednak dłuższe od *osiemsetpiątek* o blisko połowę. Takie różnice powodowane są zupełnie inną aranżacją wnętrza, różnicami w budowie pojazdów.

W *swingach*, w członach nieparzystych (A i C lub A, C, E w dłuższych pojazdach), część przestrzeni jest zajęta przez obudowy wózków. To konsekwencja stosowania obniżonej podłogi na całej długości pojazdu.

Eksploatacja tramwajów niskopodłogowych znacznie ułatwia podróżowanie po mieście osobom starszym, poruszającym się na wózkach inwalidzkich czy nawet pasażerom z większą ilością bagażu. Aby w pełni wykorzystać możliwości taboru potrzebne są inwestycje związane z infrastrukturą. W centrum Bydgoszczy wiele przystanków znajduje się na poziomie ulicy – nie ma przy nich wysepek. Dobrym i sprawdzonym rozwiązaniem jest w takich wypadkach budowa tzw. przystanków wiedeńskich, których założeniem jest podniesienie jednego z pasów ruchu do wysokości podłogi tramwajów. Taki fragment drogi pełni funkcję pasa i peronu. Pozostaje mieć nadzieję, że tego typu rozwiązania pojawią się wkrótce w mieście nad Brdą.

Żaden z bydgoskich niskopodłogowych tramwajów nie jest przystosowany do jazdy ukrośnionej. To ogranicza możliwości dopasowywania długości pociągu tramwajowego do aktualnych potrzeb. Sytuacja taka nie dotyczy tylko Bydgoszczy.

Oczekiwane są kolejne dostawy pojazdów niskopodłogowych z bydgoskiej Pesy. Łącznie (w latach 2017–2018) dostarczonych ma być 21 wozów, co w połączeniu z „fordońskimi” *swingami* i *tramicusami* da łączną liczbę 35 pojazdów niskopodłogowych. Zamówienie opiewa na kwotę ponad 161 mln zł. Inwestycja jest finansowana w ramach zadania pt. *Przebudowa torowiska w ulicy Wojska Polskiego na odcinku od ul. Krzysztofa Kamila Baczyńskiego do ul. Chemicznej wraz z zakupem taboru oraz projektu Budowa trasy tramwajowej wzdłuż ul. Kujawskiej na odcinku od ronda Kujawskiego do ronda Bernardyńskiego wraz z rozbudową układu drogowego, przebudowa infrastruktury transportu szynowego wraz z zakupem taboru.*

Pozostaje mieć nadzieję, że udział komunikacji tramwajowej w przewozach w mieście nad Brdą będzie się stale zwiększał. Pojazdy niskopodłogowe mogą stanowić za rok około połowę uruchamianych tramwajów. Jesienią 2018 roku, w dni wolne, kiedy ruch jest mniejszy, podróż wozem 805Na może być już atrakcją.

Opracowanie na podstawie infotram.pl i zdami.kp.bydgoszcz.pl; aktualność danych 31.12.2017 r.

Fotografie autora



Planowo jeden ze „szeniaków” dysponowany jest do obsługi linii nr 4. W przedostatnim dniu 2017 roku był to wóz nr 171; Plac Wolności, 30.12.2017 r.



Pierwsze spotkanie bydgoszczan z wagonami rodziny *swing* odbyło się dzięki jazdom testowym wozu oznaczonego numerem 366. Bałtycka; 24.12.2014 r.



Wojciech Gąsior

Tramwaj regionalny w Chemnitz

Citylink na linii C13 do Burgstädt przejeżdża wiaduktem nad autostradą A4 na odcinku Chemnitz Borna – Wittgensdorf Mitte. Tramwaje regionalne dzielą ten odcinek z pociągami Regio Express kursującymi do Lipska.

Od 1880 roku w Chemnitz funkcjonowała sieć tramwajów wąskotorowych, poruszających się po torach o szerokości 925 mm (początkowo – do czasów elektryfikacji – 915 mm). W okresie rozkwitu wąskotorowa sieć liczyła ponad 43 km długości, i likwidowana była stopniowo, aż do 6.11.1988 r. Do samego końca eksploatowano na niej wciąż te same, przedwojenne wagony. Sukcesywnie od 1960 roku budowano sieć normalnotorową, która pomimo początkowych trudności współcześnie wciąż się rozwija. Dziś Chemnitz odważnie wprowadza sieć tramwajów regionalnych.



Wagon nr 438, jadąc niezelektryfikowaną linią kolejową, zbliża się do przystanku Chemnitz Borna.

Przebudowa sieci tramwajów miejskich

Po drugiej wojnie światowej władze miasta Karl-Marx-Stadt (gdyż taką nazwę w latach 1953–1990 nosiło Chemnitz) podjęły decyzję o przekuciu sieci tramwajowej na tor normalny. Realizację przedsięwzięcia miały umożliwiać znaczące zniszczenia wojenne, w wyniku których w centrum miasta powstało wiele wolnych przestrzeni do wykorzystania pod budowę nowych tras o szerszej skrajni. Przebudowę rozpoczęto w 1958 roku i sześć tras, wytypowanych do obsługi w przyszłości, planowano oddać do ruchu po torze 1435 mm już w roku 1965. Początkowo do jej obsługi przeznaczono dwuosiowe wagony T57/B57 produkcji Waggonbau Gotha, a następnie taty T3D/B3D, spośród których część zmodernizowanych wagonów silnikowych jeździ do dzisiaj. Termin zakończenia prac wielokrotnie przesuwano, a ich zakres poddawano wielokrotnym modyfikacjom, obejmującym przesunięcia tras na nowobudowane osiedla mieszkaniowe lub – częściej – oznaczającym rezygnację z budowy poszczególnych odcinków. Ostateczny kształt sieci miejskich tramwajów uzyskano dopiero 20.03.2004 r.,

po uruchomieniu trasy wzdłuż Stollberger Straße, łączącej najkrótszą drogą osiedle Morgenleite z centrum. Uzyskano w ten sposób system składający się z pięciu linii tramwajowych, obsługujących wyłącznie południową część miasta oraz słabo penetrujący centrum. Dodać jednak należy, że jego niewątpliwą zaletą jest obsługa położonego w pobliżu rynku centralnego punktu przesiadkowego (Zentralhaltestelle), usprawniającego przesiadki na linie autobusowe kursujące do dzielnic nieobsługiwanych przez tramwaje, a także dojazd do dworca głównego, który – jak się później okaże – stworzy zupełnie nowe możliwości rozwoju miejscowej sieci tramwajowej.

Pierwsze plany tramwaju regionalnego

Już w 1992 roku, w oparciu o doświadczenia modelu Karlsruhe, rozpoczęto prace planistyczne dotyczące możliwości rozszerzenia sieci tramwajowej na tereny przyległe do miasta Chemnitz. Koncepcję tę nazwano *Modelem Chemnitz* (Chemnitzer Modell), a jej wizją było umożliwienie podróżowania bez przesiadek pomiędzy ścisłym centrum miasta a regionem. W 1997 roku powołano spółkę City-Bahn Chemnitz GmbH, która stała się później pierwszym operatorem podmiejskich tras oraz pierwotnym dzierżawcą infrastruktury na odcinku pilotażowym Stollberg (Sachs) – Altchemnitz/Chemnitz-Zwönitzbrücke. W 2001 roku powstała spółka Regio Infrservice Sachsen GmbH, która przejęła infrastrukturę kolejową na linii do Stollbergu, a w następnych latach zaczęła utrzymywać kilka



Najnowszy wagon tramwaju regionalnego za chwilę zatrzyma się na przystanku pod widoczną w tle halą peronową dworca Chemnitz Hauptbahnhof. Na pierwszym planie można zaobserwować rozjazdy wyposażone w głębokie krzyżownice.

kolejnych tras kolejowych w pobliżu Chemnitz, na których połączenia pasażerskie – również typowo kolejowe, przy wykorzystaniu pojazdów Stadler Regio-Shuttle RS1 – realizuje City-Bahn Chemnitz GmbH.

Etap 0

Pilotażową linię w relacji Chemnitz Hauptbahnhof – Altchemnitz – Stollberg (Sachs), długości 23 km, uruchomiono 15.12.2002 r. i oznaczono numerem 522 (obecnie C11), w nawiązaniu do numeru



Tramwaj regionalnej linii C13 pokonuje miejski odcinek na Carolastraße w Chemnitz.



Chemnitz, Theaterplatz. Citylink na ciasnym łuku w centrum miasta. Na pierwszym członie tramwaju można dostrzec różnicę w wysokości białych drzwi zlokalizowanych w strefie podłogi na poziomie 430 mm oraz czerwonych w strefie 600 mm ponad główką szyny.



Wagon nr 416 na końcowej stacji Stollberg (Sachs).

tabeli w niemieckim sieciowym rozkładzie jazdy pociągów. Linia 522 miała wykazać zasadność wdrożenia Modelu Chemnitz w przyszłości, dlatego jej trasę poprowadzono przez całe centrum miasta (zgodnie z ograniczeniami słabo rozwiniętej sieci normalnotorowych tramwajów) – od dworca głównego, w pobliżu uczelni i urzędów, poprzez centralny punkt

przesiadkowy (Zentralhaltestelle), po trasie miejskiej linii 6 do Altchemnitz, gdzie wybudowano 150-metrowy łącznik do linii kolejowej. Na potrzeby tramwaju regionalnego linię kolejową zelektryfikowano prądem stałym 750 V, zmodernizowano system sterowania ruchem, który oparto o lokalne centrum sterowania zlokalizowane na stacji Stollberg (Sachs) oraz

wybudowano cztery nowe przystanki: Chemnitz Riemenschneiderstraße, Chemnitz Friedrichstraße, Klaffenbach Hp oraz Stollberg Schlachthofstraße. Odcinek zamiejski nie jest obecnie używany w ruchu kolejowym, z wyjątkiem stacji w Stollbergu, stycznej z linią kolejową do Glauchau, również obsługiwaną przez spółkę City-Bahn Chemnitz GmbH, lecz przy wykorzystaniu taboru kolejowego. Wszystkie przystanki na odcinku Altchemnitz – Stollberg (Sachs) wyposażono w perony o „tramwajowej” wysokości 200 mm. Pomiędzy Altchemnitz i Stollbergiem obowiązuje maksymalna prędkość 80 km/h. Przewozy na linii C11 realizują dwukierunkowe pojazdy Adtranz Variobahn, analogiczne do również dwukierunkowych tramwajów kursujących na liniach miejskich w Chemnitz, lecz wyposażone dodatkowo w urządzenia współpracujące z systemami sterowania ruchem kolejowym.

Etap 1

Dążąc do dalszej integracji transportu regionalnego z miejskim zauważono, że wszystkie linie kolejowe, na których w przyszłości mógłby być prowadzony ruch tramwajów regionalnych, kończą się na dworcu Chemnitz Hauptbahnhof, leżącym nieco na uboczu centrum miasta. Podjęto zatem decyzję o budowie drugiego połączenia sieci kolejowej z tramwajową. 18.02.2013 r. oddano do eksploatacji nową pętlę tramwajową Hauptbahnhof, w ramach której tory tramwajowe wprowadzono pod halę peronową, a przystanki zlokalizowano tuż obok peronów kolejowych. 17.06.2014 r. uruchomiono natomiast połączenie z siecią kolejową. Inwestycja ta pozwoliła nie tylko na fizyczne połączenie sieci miejskich i regionalnych torów kolejowych, ale również znacznie ułatwiła przesiadki pomiędzy pociągami a tramwajami miejskimi.

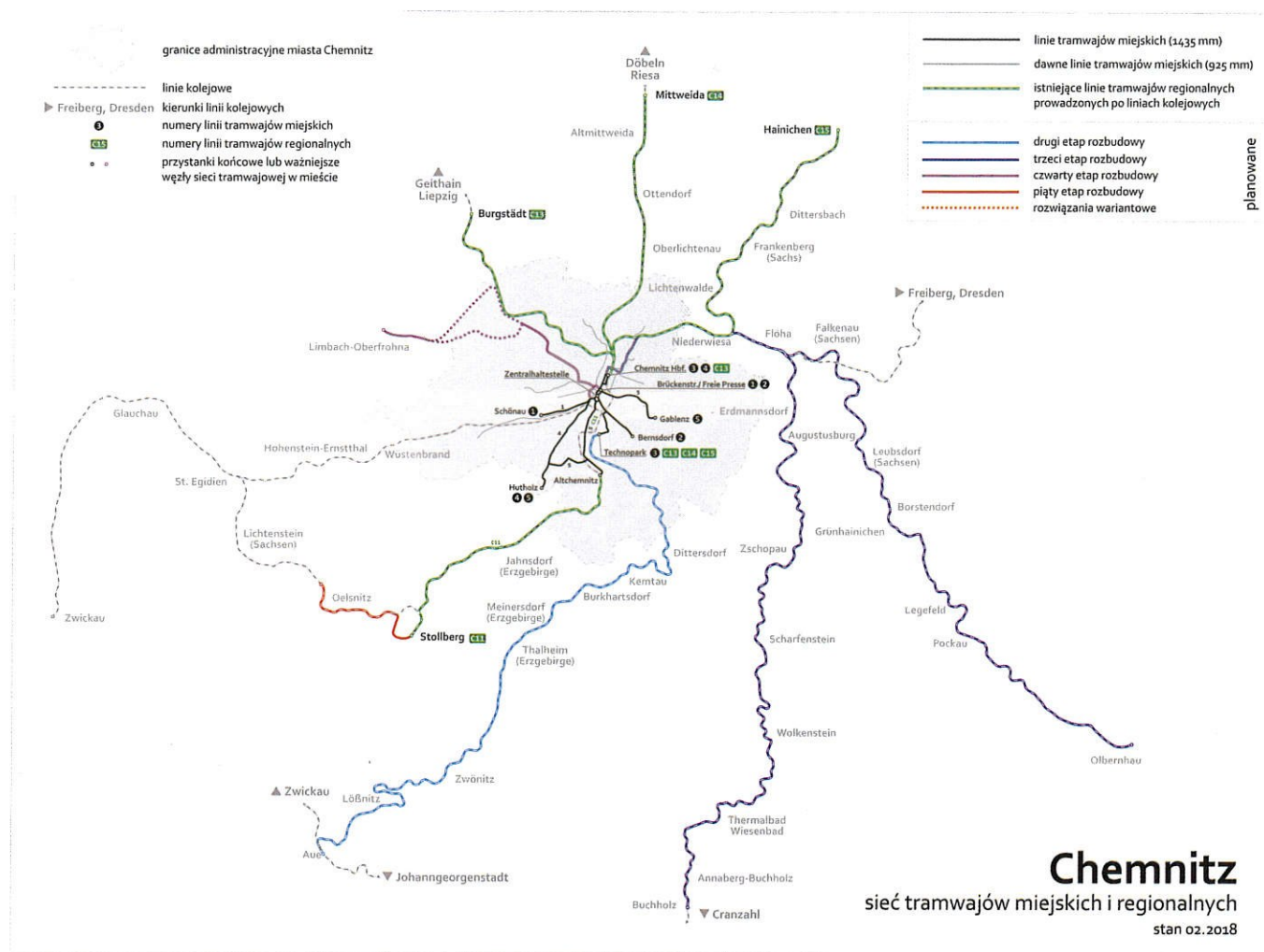
W przeciwieństwie do linii pilotażowej, kolejne trasy tramwaju regionalnego miały być uruchamiane na liniach współdzielonych z istniejącym ruchem kolejowym. Nie było zatem możliwości dokonania elektryfikacji tramwajowym napięciem ani wyposażenia ich w niskie perony. Ustalono zatem, że w ramach Modelu Chemnitz wykorzystywane będą pojazdy hybrydowe, wykorzystujące na sieci kolejowej napęd spalinowy i wyposażone w drzwi na różnych wysokościach oraz dodatkowe, wysuwane stopnie wejściowe, mające ułatwić wsiadanie z peronów o parametrach tramwajowych i kolejowych. W 2012 roku udzielono zamówienia konsorcjum firm Vossloh Kiepe GmbH i Vossloh España SA, które miało dostarczyć



Mijanka Neukirchen-Klaffenbach wraz z budynkiem dworcowym, który nie pełni obecnie swej pierwotnej funkcji.



Tramwaj obsługujący linię C13 wykonuje przejazd techniczny lewym torem, aby podstawić się na początkowy przystanek Stadlerplatz. Sytuacja taka była wymuszona lokalizacją rozjazdów umożliwiających zmianę toru około 200 metrów od tymczasowego końca trasy.



Wagon z sąsiedniego zdjęcia już po zmianie kierunku oczekuje na pasażerów na przystanku Stadlerplatz. W tle widoczne są tarcze zatrzymania, za którymi rozpoczyna się, będący jeszcze wówczas w budowie, dalszy odcinek trasy do pętli Technopark.

Obok: Wnętrze wagonu Vossloh Citylink, widok w kierunku jednego ze skrajnych członów, gdzie zlokalizowano drzwi wejściowe, przestrzeń dla wózków oraz biletomat. Żółtym kolorem wykładziny wyróżniono krótkie pochylnie pomiędzy różnymi poziomami podłogi.

Obok i poniżej: Wnętrze wagonu Vossloh Citylink, widok na sekcję środkową, opartą na wózkach tocznych i mieszczącą toaletę. Toaleta nie jest zamykana na odcinku miejskim.

osiem wagonów z rodziny Citylink z opcją na kolejne dwa, z której skorzystano. Tramwaje spełniają wszystkie wymienione wyżej wymagania; dodatkowo wyposażono je również w... toalety.

Dziesiątego października 2016 roku uroczystie uruchomiono trzy trasy tramwaju regionalnego: C13 do Burgstädt (14,5 km), C14 do miejscowości Mittweida (17,7 km) oraz C15 do Hainichen (25,9 km). Odległości podane w nawiasach dotyczą odcinków pokonywanych po sieci kolejowej od dworca Chemnitz Hauptbahnhof do końca trasy. Wszystkie wspomniane wyżej trasy spółka City-Bahn Chemnitz GmbH obsługiwała już wcześniej wagonami motorowymi Stadlera, które kończyły bieg na dworcu głównym. Nowa jakość polegała zatem na wprowadzeniu pojazdów obsługujących te trasy do ścisłego centrum. Fragmentów kolejowych na trasach linii C13–C15 nie poddano żadnym



Tramwaj podmiejskiej linii C11 na przystanku Theaterplatz w centrum Chemnitz. Wagony z rodziny Variobahn zatrzymują się przy peronie o niższej wysokości. Część długości peronu (widoczną po lewej stronie) podwyższono na potrzeby pojazdów Citylink.



Po lewej: Przed 2001 rokiem można było w tym miejscu sfotografować pociąg. Następnie fragment dawnej Würschnitzalbahn pomiędzy Altchemnitz i Stollbergiem zelektryfikowano napięciem 750 V i przystosowano do ruchu tramwajów. Wagon nr 416 za chwilę zatrzyma się na przystanku Chemnitz Riemenschneiderstraße. Po prawej: Odcinek Neukirchen-Klaffenbach – Adorf (Erzgebirge). Podmiejski tramwaj linii C11 osiąga na tym odcinku prędkość 80 km/h.

modyfikacjom względem stanu sprzed skierowania do ich obsługi taboru tramwajowego.

Etap 2

Linie C13–C15 pokonywały początkowo po torach tramwajowych zaledwie kilka przystanków, kończąc bieg na Zentralhaltestelle. 2.05.2017 r. uruchomiono pierwszy fragment nowej trasy wewnątrzmięskiej o tramwajowych parametrach, do Stadlerplatz, gdzie zlokalizowano tymczasowy kraniec dla tramwajów regionalnych. 10.12.2017 r., wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy pociągów (dzień ten w Niemczech jest często również dniem wprowadzenia zmian w systemach komunikacji miejskiej), otwarto dalszy odcinek do pętli Technopark, przebiegający obok

kampusu uniwersyteckiego oraz miejskiego cmentarza. W ramach inwestycji zbudowano również początkowy fragment trzeciego połączenia z siecią kolejową, które umożliwi w przyszłości wjazd tramwajów na linię kolejową do Tahlheim (Erzgeb).

Kolejne etapy

Plany rozbudowy sieci tramwajowej w ramach *Modelu Chemnitz* są bardzo ambitne. Obejmują nie tylko rozszerzenie obsługi pojazdami tramwajowymi na kolejne linie kolejowe, co – zgodnie z pierwotną wizją – umożliwi podróżnym bezpośredni dojazd z bliższych i dalszych zakątków regionu do ścisłego centrum Chemnitz. W ramach wprowadzania linii regionalnych do miasta przewidziano bowiem

również budowę nowych tras typowo tramwajowych w kierunkach, z których zrezygnowano podczas wojennej przebudowy sieci tramwajowej (szczegóły przedstawiono na schemacie).

Proces rozbudowy tramwaju regionalnego będzie z pewnością długotrwały i kosztowny, ale jeśli zostanie zrealizowany w planowanym kształcie, system będzie imponujący.

Zdjęcia: Wojciech Gąsior (22.09.2017)

Schemat: Tomasz Korycki

Wykorzystano informacje ze stron internetowych:

- [1] <http://www.kiepe.knorr-bremse.com>
- [2] <http://www.city-bahn.de>
- [3] <http://www.chemnitzer-modell.de>



Perony tramwajowe na dworcu Chemnitz Hauptbahnhof położone są w bezpośrednim sąsiedztwie peronów kolejowych. Na zdjęciu obok Variobahna obsługującego linię C11 stoi obsługujący miejską „czwórkę”, wysokopodłgowy skład typu T3D-M, posiadający kremowo-czerwone malowanie nawiązujące do barw historycznych.

Tabor obcych kolei na polskich torach i jego modele



Andrzej Etmanowicz

Wagony pierwszej klasy kolei DR serii Am 1040

„Długi halbersztadt” pierwszej klasy, będący własnością Lausitzer Dampfloz Club (LDC) z oznakowaniem na dolnym pasie D-LDC 56 80 10-41 202-7 Ame, ale z literami „DR” na środku pasa podokiennego pojawiał się kilkakrotnie na paradzie w Wolsztynie; 30.04.2011 r. Fot. P. Kilanowski

Artykuł o wagonach pierwszej klasy zamyka omawiany w tym cyklu temat rodziny tzw. „długich halbersztadtów” (niem. langer Halberstädter), produkowanej w zakładach w Halberstadt (NRD) w latach 1978–1991 i liczącej łącznie ponad 2 tys. egzemplarzy. Po wagonach 2 klasy z przedziałem bagażowym serii BDomsb 8280 DR (późniejszy BDomsb^{274.1} DB), a także przedziałowych 2 klasy serii Bm/Bom 2150 i Bm/Bom 2180 DR (późniejsze Bom^{280.1/281.1} DB) oraz 1/2 klasy serii ABom 3040/3080 DR, późn. serii ABom^{222.1/226.1} DB pozostały do omówienia wagony pierwszej klasy serii Am 1040 (późniejsze Am^{201.1} DB). Jedynki te rzadko pojawiały się na polskich torach, w zasadzie można je było spotkać w pociągach specjalnych, np. przyjeżdżających na parady parowozów w Wolsztynie, a ich modele H0 znajdują się w ofercie Tilliga.

W 1977 roku na kolejach Deutsche Reichsbahn (DR) w byłej Niemieckiej Republice Demokratycznej (NRD) w ramach unowocześniania taboru pasażerskiego zakłady Raw Halberstadt przedstawiły założenia do projektu nowoczesnego pociągu opartego na Karcie UIC Z. Jednak w pierwszej kolejności przez pierwsze dwa lata produkowano dla kolei DR tylko bezprzedziałowe wagony drugiej klasy serii Bmhe o wymiarach odpowiadających przedziałowemu wagonom standardu Z, a więc o długości całkowitej ze zderzakami 26,4 m i rozstawie czopów skreśu 19,0 m, na wózkach typu Görlitz V umożliwiających osiągnięcie prędkości maksymalnej 140 km/h. Łącznie wyprodukowano ich aż 1279 sztuk. Starszym miłośnikom obcego taboru na polskich torach są one doskonale znane, przede wszystkim z nocnego pociągu pospiesznego łączącego Warszawę z Lipskiem.

W 1979 roku, w samym środku budowy bezprzedziałowych dwójek serii Bmhe, zbudowano prototyp przedziałowego wagonu drugiej klasy, odpowiadający standardowi Z2 i mający 11 przedziałów z oknami szerokości 1200 mm, a dopiero w 1983 roku dostarczono pierwsze sześć 10-przedziałowych jedynek o wymiarach zewnętrznych odpowiadających standardowi Z (długość całk. ze zderzakami 26,4 m, szerokość pudła 2,825 m, wysokość 4,05 m, rozstaw czopów skreśu 19,0 m), ale posiadających okna o szerokości tylko 1200 mm i nie wyposażonych w klimatyzację, tylko



Sfotografowany 13.06.1996 r. na stacji Pockau-Lengefeld od strony przedziałów „długi halbersztadt” pierwszej klasy pierwotnej serii Am 1043, co ciekawe już jako „dwójka”, mimo znakowania 51 80 10-43 215-2 Am²⁰¹ i pomarańczowego pasa nad oknami, informujących że mamy do czynienia z wagonem klasy pierwszej; zakłady Raw Halberstadt opuścił 31.05.1983 r. jako 51 50 10-43 215-8 Am 1043, po przejęciu przez DB AG 1.01.1994 r. otrzymał znakowanie 51 80 10-43 215-2 Am^{201.0}, 18.12.1997 r. przebudowany na wagon pierwszej/drugiej klasy 50 80 30-33 735-8 ABomz²¹², z inwentarza został skreślony 30.09.2001 r.

Fot. A. Etmanowicz

ogrzewanie nawiewne. W zasadzie odpowiadały one wagonom pierwszej klasy wcześniejszego standardu X DB, bo wg standardu Z powinny mieć przecież dziewięć, a nie dziesięć przedziałów.

W każdym z tych przedziałów zamontowano sześć oddzielnych foteli z podłokietnikami (60 miejsc do siedzenia). W 1984 roku rozpoczęto produkcję seryjną 110 wagonów 10-przedziałowych pierwszej klasy serii Ame z ogrzewaniem nawiewnym parowym i elektrycznym wielonapięciowym: prądu stałego 3000 V i 1500 V oraz przemiennego: 1000 V 16 2/3 Hz, 1000 V 50 Hz i 1500 V 50 Hz (na DB AG 1.01.1994 r. oznaczone one zostały numerami 51 80 10-40 ... i serią Am^{201.1}) oraz z ogrzewaniem nawiewnym parowym i elektrycznym jednonapięciowym 1000 V 16 2/3 Hz (na DB AG 1.01.1994 r. oznaczone numerami 51 80 10-43 ... i serią Am^{201.0}). Ich produkcję kontynuowano w latach 1988–1990. W tym ostatnim roku dostarczono partię 30 wagonów na wózkach typu GP 200, z ogrzewaniem nawiewnym parowym i elektrycznym jednonapięciowym 1000 V 16 2/3 Hz, które na DB AG 1.01.1994 r. otrzymały numery 51 80 10-85 ... i serią Am^{200.0}.

Po przejściu przez DB AG z tych jedynek serii Am^{201.0}, które nie zostały już skreślone wcześniej z inwentarza, większą część przebudowano w latach 1997–1998 na wagony pierwszej/drugiej klasy. Otrzymały one cztery przedziały klasy pierwszej (24 miejsca) i sześć przedziałów klasy drugiej (36 miejsc) – w stosunku do jedynek łączna liczba miejsc nie uległa zmianie, jedynie siedzenia różniły się standardem w obu klasach. Pojazdy te zostały oznaczone serią ABomz⁵¹² i otrzymały nowe numery: 50 80 30-33 701 ÷ 30-33 715 i 30-33 723 ÷ 30-33 764, co i tak nie uchroniło ich przed skreśleniem z inwentarza (2001). Co ciekawe, najszybciej jednak wycofano najmłodsze wagony pierwszej klasy serii Am^{200.0}, które skreślono z inwentarza już w 1998 roku, a więc zaledwie po ośmiu latach eksploatacji.

Jedną z jedynek – 50 50 10-13 335-1 Am 1013 (Raw Halberstadt 1984) już 6.05.1993 r. przebudowano na wagon drugiej klasy InterRegio. Otrzymała ona znakowanie 51 50 22-95 665-7 Bimz, od 1.01.1994 r. 51 80 22-95 665-1 Bimz^{259.0} (od 29.10.1999 r. seria Bimz^{259.8}).

Kilka z jedynek serii Am^{201.0} (poprz. Am 1043 DR) po przebudowie na wagony pierwszej/drugiej klasy serii ABomz⁵¹² i skreśleniu z inwentarza sprzedano prywatnym przewoźnikom, np. NVAG, Connex czy Dampf Plus, a dwie – co ciekawe – kolejom bułgarskim BDŽ, gdzie były eksploatowane powtórnie jako wagony pierwszej klasy z numerami 51 52 10-50 059-8 i 50 52 10-50 066-4.

Wagony te otrzymały malowanie charakterystyczne od lat 80. ub. wieku dla kolei DR: barwy kremowo-żółtozielone (niem. *elfenbein/laubgrün*) z brązowym (niem. *rehbraun*) dachem. W drugiej połowie lat 90. ub. wieku niektórym z nich zmieniono kolorystykę na jasnozielono-kremową, pod oknami i jaśniejszym pasem jasnozielonym i jasnoszarym dachem (tzw. malowanie *City-Bahn*), pomarańczową z pasem okiennym w kolorze kości słoniowej i szarym dachem (tzw. malowanie *Städteexpress*) bądź na czerwoną z drzwiami, dolnym pasem i górą dachu jasnoszarą dla poc. *Interexpress*.

„Długie halbersztadty” pierwszej klasy na polskich torach pojawiały się raczej sporadycznie, głównie w pociągach okazjonalnych, np. podczas parady parowozów w Wolsztynie. Tak było w latach 2011–2013, kiedy w składzie pociągu specjalnego towarzystwa Lausitzer Dampflok Club (LDC), który przyjechał do Wolsztyna na paradę parowozów znajdował się „długi halbersztadt”

Tab. 1 Dane techniczne

Seria wagonu DR	Am 1040	Am 1043	Am 1085
Seria wagonu DB AG	Am ^{201.1}	Am ^{201.0}	Am ^{200.0}
Lata produkcji	1980 + 1983	1983, 1984	1990
Liczba wagonów, przejętych przez DB-AG 1.01.1994 r.	34	75	26
Numer wagonów DB AG po 1.01.1994 r.	51 80 10-40 200 + 10-40 204, 10-40 206, 10-40 272, 10-40 289 + 10-40 297, 10-40 299 + 10-40 314, 10-40 316, 10-40 317	10-43 210 + 10-43 212, 10-43 214 + 10-43 231, 10-43 233 + 10-43 240, 10-43 242 + 10-43 244, 10-43 246, 10-43 247, 10-43 249, 10-43 251 + 10-43 271, 10-43 273 + 10-43 288, 10-43 330	10-85 050 + 10-85 063, 10-85 065 + 10-85 076
Długość całkowita ze zderzakami [mm]	26 400		
Długość pudła wagonu [mm]	26 100		
Rozstaw czopów skrepu [mm]	19 000		
Szerokość pudła wagonu [mm]	2825		
Wys. wag. od główki szyny [mm]	4050		
Liczba osi	4		
Typ wózka	Görlitz V		GP200-S
Rozstaw osi wózka [mm]	2500		2600
Typ hamulca	<R> KE-GPR		<R> KE-GPR (D)
Ogrzewanie	nawiewne Lhzde		
Masa własna [t]	38,0		
Prędkość maksymalna [km/h]	140		160
Liczba przedziałów w klasie 1	10		
Liczba miejsc do siedzenia w kl. 1	60		
Liczba przedziałów WC	2		
Zasilanie	generator osiowy		
Bateria akumulatorów	24V 375 Ah		

pierwszej klasy z oznakowaniem 56 80 10-41 202-7 Ame D-LDC w klasycznej dla kolei DR kremowo-żółtozielonej kolorystyce. Został on wyprodukowany dla DR w zakładach Halberstadt 29.12.1982 r. jako 51 50 10-40 202-9 Am 1040, a po przejściu 1.01.1994 r. przez DB AG otrzymał znakowanie 51 80 10-40 202-3 Am^{201.1}. Po skreśleniu z inwentarza 15.07.1998 r. został sprzedany do Lausitzer Dampflok Club (LDC), gdzie otrzymał oznakowanie 56 80 10-41 202-7 Ame D-LDC.

Bibliografia:

- [1] Obermayer H.J., Deppmeyer J., *Reisezugwagen Deutsche Bundesbahn*, Weltbild Verlag GmbH, Augsburg 1994.

- [2] *Eisenbahn-Fahrzeug-Katalog, Band 3: Wagen. Reisezugwagen und Güterwagen*, „Bahn Extra”, Fahrzeug-Sonderheft 3.

- [3] *Die Wagen der DB. Stand: 1.1.1997*, „Eisenbahn-Kurier-Special” 44.

- [4] Wagner P., Theurich W., Rühlmann B., *Kleine Typenkunde deutscher Reisezugwagen*, Transpress 1999.
- [5] Estler T., *Reisezugwagen der DDR bis 1993*, z serii *Typenkompass*, Transpress 2012.

Wykorzystano ponadto informacje z serwisów internetowych dot. wagonów serii: Am1040 DR (późniejsze Am^{201.1} DB AG), Am 1043 DR (późniejsze Am^{201.0} DB AG), Am1085 DR (późniejsze Am^{200.0} DB AG), m.in. www.revisionsdaten.de



Trzeci raz na paradzie parowozów w Wolsztynie przedziałowy, wielonapięciowy „długi halbersztadt” Lausitzer Dampflok Club (LDC) pojawił się w 2013 roku. Na fotografii wykonanej 27 kwietnia na stacji Wolsztyn widoczny od strony przedziałów w składzie między zielonymi wagonami Reko LDC.

Fot. P. Kilanowski

MODELE

Niemiecka fabryka Sachsenmodelle (SM), która została przejęta przez zakłady Tilliga w połowie lat 90. ub. wieku, wprowadziła do produkcji, wykonaną bez skróceń w długości, całą rodzinę modeli H0 przedziałowych „długich halbersztadtów” klas: pierwszej, pierwszej/drugiej, drugiej oraz drugiej klasy z przedziałem bagażowym. Opisująca miniatura to wagon pierwszej klasy z oznakowaniem 51 80 10-43 210-3 Am^{201.0} (numer kat. 14 407 SM/74 407 Tillig) w klasycznej dla wschodnioniemieckich kolei DR kolorystyce kremowo-zgniozielonej z brązowym dachem.

Obecnie w ofercie tych firm znajduje się sześć odmian tego typu wagonów kolei niemieckich DR i DB AG w różnych wersjach malowania. Oprócz trzech w standardowych, kremowo-zgniozielonych barwach, oczywiście z różnymi numerami inwentarzowymi, zostały wykonane tak charakterystyczne dla niemieckich kolei z tamtego okresu wersje kolorystyczne: jasnozielono-kremowa, pod oknami z jaśniejszym pasem jasnozielonym i jasnoszarym dachem (tzw. *City-Bahn*), pomarańczowa/kość słoniowa z szarym dachem (tzw. *Städteexpress*) oraz czerwona z drzwiami, dolnym pasem i górą dachu jasnoszarą

(do poc. *Interexpress*). Taka ilość pozwala każdemu modelarzowi i kolekcjonerowi na indywidualny dobór odpowiedniej wersji tej miniaturowej.

Model liczy sobie już ponad 20 lat i nie można się zatem dziwić, że od obecnie produkowanych nowych miniatur trochę już odstaje poziomem i jakością. Ma on jednak podstawową zaletę – jest wykonany jako pełnoskalowy w podziale 1:87, bez żadnych skróceń w długości. Mimo jego wieku niewiele można zarzucić szczegółom samego pudła wagonu oraz wózkom typu Görlitz V. Również kolorystyka modelu wiernie odwzorowuje malowanie prawdziwej jednostki, do znakowania także nie można mieć uwag, jest wyraźne i w pełni odpowiada oryginałowi.

Po torze model porusza się bez problemów, do czego przyczyniają się bardzo dobre ułożyskowanie zestawów kołowych oraz właściwie działający mechanizm kinematyki krótkiego sprzęgu. Miniatura prezentuje się bardzo dobrze, a jej proporcje są dobrze prawidłowo i wiernie odpowiadają oryginałowi.

Podobnie jak przy już wcześniej omawianych „długich halbersztadtach” rzuca się w oczy niewłaściwe wykonanie łączenia dachu modelu z jego ścianami czołowymi. Ich linia łączenia z dachem jest niestety widoczna. Także poręcze dla manewrowego przy

Tab. 3 Porównanie wymiarów

Porównywany wymiar [mm]	Oryginał	1:87	Model	Błąd [%]
Długość całkowita ze zderzakami	26 400	303,4	304,1	0,2
Długość pudła	26 100	300,0	301,1	0
Szerokość wagonu	2825	32,5	32,6	0,3
Wysokość wagonu	4050	46,6	47,1	1,2
Rozst. czopów skrzetu	19 000	218,4	217,7	0,4
Rozstaw osi wózka	2600	29,9	29,6	1,0

Tab. 4 Metryka modelu

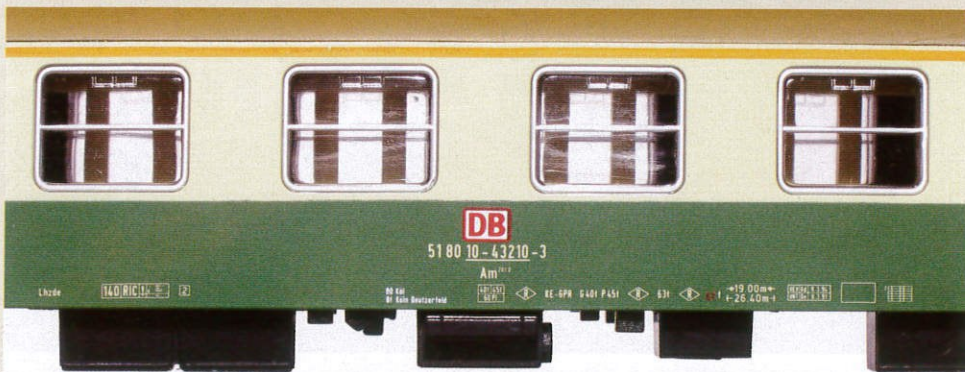
Producent	Sachsenmodelle/Tillig
Nr katalogowy	14 407 / 74 407
Nr wagonu	51 80 10-43 210-3
Seria wagonu	Am ^{201.0}
Podziałka	H0 (1:87)
Materiał nadwozia	tworzywo sztuczne
Materiał podwozia	tworzywo sztuczne
Masa [g]	168,7
Kinematyka krótkiego sprzęgu	jest
Gniazdo NEM	
Minimalny promień łuku [mm]	380
Oświetlenie	brak
Elementy dodatkowe	

Tab. 2 Zestawienie modeli

Lp.	Numer katalogowy	Numer modelu wagonu	Seria	Kolorystyka nadwozia	Epoka
1	14 407 (SM) / 74 407 (Tillig)	51 80 10-43 210-3	Am ^{201.0}	zielono-kremowa, dach brązowy	V
2	14 408 (SM)	51 50 10-85 054-0	Am	zielono-kremowa, dach brązowy	IV
3	14 490 (SM) / 74 490 (Tillig)	51 80 10-43 268-1	Am ²⁰¹	jasnozielono-kremowa, pod oknami jaśniejszy pas jasnozielony, dach jasnoszary (malowanie „City-Bahn”)	V
4	74 408 (Tillig)	51 50 10-43 233-1	Am	zielono-kremowa, dach brązowy	IV
5	74 810 (Tillig)	51 50 10-13 331-0	Ame	Pomarańczowa/kość słoniowa, dach szary (malowanie „Städteexpress”)	IV
6	74 892 (Tillig)	51 50 10-80 011-5	Am	czerwono-szara (poc. „Interexpress”)	IV

drzwiach wejściowych nie są oddzielnymi elementami, tylko są odlane wraz ze ścianami bocznymi, a imitacje światel końca pociągu w ścianach czołowych nie mają czerwonych kloszy, tylko są malowane czerwoną farbą. Brak również (tradycyjnie) oświetlenia wnętrza modelu. Szkoda również, że fotele wykonano nie z zielonego, ale z jasnożółtego tworzywa.

Mimo, że wagon pierwszej klasy na polskich torach pojawiał się najrzadziej (autorowi udało się go spotkać jedynie na paradzie parowozów w Wolsztynie), na pewno stanowić będzie cenne uzupełnienie rodziny „długich halbersztadtów”.



Miniatura „długiego halbersztadta” pierwszej klasy z oznakowaniem DB-AG 51 80 10-43 210-3 Am^{201.0} od strony przedziałów oraz jej znakowanie z charakterystyczną czcionką kolei DR.

Ściana czołowa modelu.

Fot. A. Lubka

Fot. A. Lubka



Zbiorsk zapisał się w pamięci wielu osób perfekcyjnie zorganizowanymi prezentacjami zarówno modelarskimi (na zdjęciu), jak i towarzyszącymi akcentami „prawdziwej” wąskotorowej kolei. Dobrą atmosferę zawdzięczamy Stowarzyszeniu Kolejowych Przewoźników Lokalnych oraz władz samorządowych gminy Stawiszyn; 20.05.2017 r. Fot. M. Izdorczyk

Wąskie tory w modelarstwie

Michał Izdorczyk

Od kilku lat zauważalny jest wzrost zainteresowania modelarstwem wąskotorowym, odwzorowującym realia polskich kolei wąskotorowych. Trudno jednoznacznie wskazać pionierów tej modelarskiej odnogi, należałoby jednak docenić prace modelarzy z Pomorza: śp. Andrzeja Sadłowskiego, Leszka Lewińskiego czy Marcina Wojdy (znanego z opracowywanych blach fototrawionych do budowy modeli taboru typowego dla polskich wąskotorówek).

Znane są pionierskie prace Erwiny Papp, Michała Guminiaka oraz kolegów z Łódzkiego Klubu Modelarzy Kolejowych – między innymi Piotra Chorażego i Pawła Radeckiego. Swoje saksońskie pasje w wielkości H0e od lat odwzorowuje Maciej Bulski, budujący ostatnio moduły także w polskich klimatach. Wraz ze zmianami na „żywych” polskich wąskotorówkach swoje zainteresowania w kierunku miniatur przesunęli Michał Izdorczyk, Michał Zajfert, Sebastian Biernat oraz Mateusz Krzykowski. Autorzy ci zarówno odwzorowują polskie klimaty wąskotorowe w postaci makiet modułowych, jak i przygotowują modele taboru w polskich barwach. Coraz częściej drobne akcenty wąskotorowe pojawiają się także na makietach przedstawiających kolei normalnotorową, gdzie nie

są może tematem głównym, ale ciekawym uzupełnieniem całości. Przykładem mogą być między innymi modele stacji Teodorowo i Międzychód Letnisko.

Warto podkreślić, że modelarze wąskotorowi potrafią owocnie współpracować. Dzięki temu możemy docenić ich kunszt na prezentacjach grupowych. Oto zestawienie wybranych prezentacji w roku 2017:

Spotkania Wąskotorowe '2017 w Zbiorsku, wystawcy:

- ☐ Michał Izdorczyk
- ☐ Marcin Wojda
- ☐ Sebastian Biernat
- ☐ Maciej Bulski
- ☐ Mateusz Krzykowski

Wystawa Wołów '2017

- ❖ Michał Izdorczyk

Targi Hobby w Poznaniu

- ☀ Mateusz Krzykowski (odrębne stoisko, modele WLs150-7627, drezyna Wmc 018, wagony Pdxh 28275 oraz Wh 23383 nagrodzone złotymi medalami na XVII Mistrzostwach Polski Modeli Kolejowych)
- ☀ Maciej Bulski (jako sklep Lokomotyw)
- ☀ Marek Gruczyński i Jakub Palicki (makieta Cegielni Międzychód zajęła II miejsce na XVII Mistrzostwach Polski Modeli Kolejowych)
- ☀ Park Miniatur w Dziwnowie z modelem parowozu Px48
- ☀ tabor wąskotorowy kolei parkowej wystawiony przez modelarzy z Pecnej

Spotkanie w Istebnej '2017

- ☐ Mateusz Krzykowski (sam tabor, bez modułów makiety)
- ☐ Maciej Zwoliński wraz z innymi modelarzami (moduły oraz tabor)

Katarzynka w Poznańskim KMK

- ☀ Maciej Bulski
- ☀ wspomniana makieta Cegielni Międzychód jako element większej, normalnotorowej makiety modułowej Międzychód Letnisko

- ☀ kolej wąskotorowa na tzw. „dużej makiiecie” klubowej.

II Włocławska Wystawa Makiet Kolejowych i Samochodowych oraz sierpniowa wystawa na Elckiej Kolei Wąskotorowej:

- ❖ członkowie grupy Niezależny Kolejowy Projekt Modelarski, między innymi Jarosław Ruszkowski i Maciej Krzysztofiak.

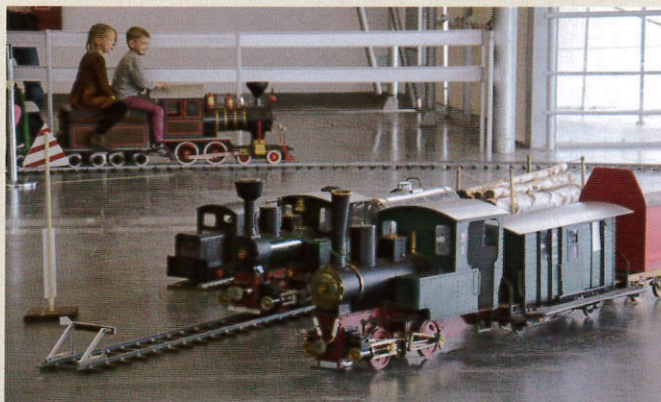
Sezon '2018 został otwarty mocnym akcentem: grupa modelarzy w składzie Maciej Bulski, Michał Izdorczyk oraz Mateusz Krzykowski zaprezentowała swoje moduły w wielkości H0e wraz z polskim taborem na targach modelarskich w Dreźnie, które odbyły się w drugi weekend lutego br. W tej chwili mamy potwierdzenie realizacji następujących imprez modelarskich, gdzie w roku 2018 będzie można zapoznać się z modelami wąskotorowymi. Są to:

- ☐ **Spotkania Wąskotorowe** (w tym roku w innej lokalizacji)
- ☐ **Impreza Fremo** w Wołowie
- ☐ **Targi Hobby** w Poznaniu
- ☐ **Katarzynka** w Poznańskim KMK.

Zapewne wzorem ostatnich lat odbędzie się także impreza z udziałem makiet wąskotorowych w Istebnej. Zapraszamy do odwiedzin, informacje o dokładnych terminach będą podane z odpowiednim wyprzedzeniem przez Organizatorów.



Gościem specjalnym Targów Hobby '2017 był model parowozu Px48-3916, prezentowany przez Park Miniatur w Dziwnowie; 8.10.2017 r. Fot. M. Malczewski



Wśród małoskalowych modeli kolei wąskotorowych prezentowanych na Hobby '2017 przez grupę z Pecnej nie zabrakło modeli autorstwa Jana Jarziny; 8.10.2017 r. Fot. M. Malczewski

Polski Model Roku 2017

Ryszard Pyssa

Niewątpliwie w 2017 roku finanse kolekcjonerów taboru w polskich barwach zostały mocno nadwyżnione. Takiego wyboru modeli PKP dotychczas nie mieliśmy, ukazało się ponad 100 miniatur. Jak co roku w styczniu zaprosiliśmy Czytelników do wytypowania modeli, których pojawienie się w sprzedaży w ubiegłym roku sprawiło im największą radość. Poniżej prezentujemy rozstrzygnięcia plebiscytu *Polski Model Roku 2017*.



W kategorii pojazdów trakcyjnych H0 rywalizowało 21 modeli sześciu producentów. Po raz kolejny było w czym wybierać, gdyż był to trzeci rok z rzędu, w którym liczba modeli taboru trakcyjnego przekroczyła 20. Dominowały pojazdy trakcji elektrycznej i spalinowej. Szkoda, że nie było miniaturowych parowozów. Tradycyjnie już najwięcej modeli lokomotyw zawdzięczamy firmie Piko, która w ubiegłym roku wprowadziła do sprzedaży siedem nowych miniatur H0, w tym dwie po raz pierwszy. W głosowaniu Czytelnicy kolejny raz premiowali model, który w danym roku miał swoją premierę. W plebiscycie dwa pierwsze miejsca zajął model lokomotywy elektrycznej ET22. Zdążyło się tak po raz pierwszy, co oznacza, że model nie tylko był oczekiwany, ale też jakością wykonania zasłużył na uznanie. Na obie wersje miniaturowe ET22 oddano prawie 70% głosów. Ostatecznie trochę więcej głosów zebrał model ET22-259. Druga nowość Piko – model *Ludmily* w białoczerwonych barwach, ale z nie polskim napisem, nie zyskała już takiego uznania. Za to trzecie miejsce w plebiscycie zajął kolejny produkt Piko, tym razem był to model lokomotywy spalinowej SU45-263. Tuż za nim uplasowała się kolejna miniatura tego producenta – model lokomotywy elektrycznej EU07-342.

Czeska firma MTB-Model wykonała dwa modele polskich lokomotyw, w tym miniaturę ST43 w trzech wersjach malowania. Modele tej

firmy, pomimo dobrych właściwości jezdnych, Czytelnicy zaliczają raczej do segmentu „junior” z uwagi na błędy w odwzorowaniu bryły pojazdu. Szkoda, bo oba modele cieszyłyby się zapewne dużym zainteresowaniem, a tak nieliczne głosy oddano jedynie na ST43-296 i EU05-08.

Modele firmy Roco reprezentowane były, podobnie jak w roku poprzednim, dość skromnie. Z dwóch modeli elektrowozów Czytelnicy głosowali jedynie na miniaturę *Vectrona* (EU46-504). Spośród czterech kolejnych wersji lokomotyw elektrycznych z rodziny EU/EP 07 firmy Schliesenmodelle Czytelnicy wskazywali jedynie na EP07-426 i EU07-460. Modele są ładnie wykonane i detalowane, jednak trudno dostępne na rynku. Podobnie tylko niewielkie grono kolekcjonerów miało dostęp do miniatur lokomotywy spalinowej serii 232 wykonanej przez firmę ESU. Modele z oznaczeniami prywatnych operatorów ciągle nie znajdują większego uznania w głosowaniu. W ubiegłym roku ukazały się kolejne dwie wersje wąskotorowej lokomotywy spalinowej Lxd2 firmy Bemo, wykonane na zamówienie Franka Tümmelera ze sklepu Schmalspurbedarf. Poprzednie wersje cieszyły się dużym zainteresowaniem, tegoroczne w głosowaniu Czytelników nie były już tak wysoko punktowane.

W kategorii wagonów osobowych H0 wybór modeli był już zdecydowanie mniejszy. Były to modele firm: Piko, Rivarossi, Robo i Tillig, zdecydowanie zawiodły w tym segmencie firmy ACME i Roco, które nie przedstawiły żadnych polskich nowości. Po raz pierwszy rywalizowały miniatury wyłącznie wagonów czteroosiowych. Spośród modeli czterech producentów najwięcej miniatur zawdzięczamy znowu firmie Piko. Były to wprawdzie kolejne wersje malowania lub numeryczne modeli wyprodukowanych w poprzednich latach, ale i tak wystarczyło to, aby model wagonu osobowego 2 klasy typu 120A zajął drugie miejsce w plebiscycie.

Pierwsze miejsce zajęła kremowo-czerwona miniatura wagonu osobowego 2 klasy typu 112A wyprodukowana przez

Wyniki plebiscytu Polski Model Roku 2017				
Miejsce	Model	Producent	Nr kat.	% głosów
Kategoria 1 Lokomotywy H0				
1	Lok. elektryczna ET22-259	Piko	96331	37,5
2	Lok. elektryczna ET22-854	Piko	96330	31,5
3	Lok. spalinowa SU45-263	Piko	96304	15,6
Kategoria 2 Wagon osobowy H0				
1	Wagon osobowy 2 kl. 112A serii A'Pou	Robo	211213	33,3
2	Wagon osobowy 2 kl. 120A serii B ¹ (B ⁹)	Piko	96652(53)	13,3
3	Wagon osobowy 2 kl. serii Blhxz	Rivarossi	HRS 4277/78	10,0
Kategoria 3 Wagon towarowy H0				
1	Węglarko-platforma 401Z Eamos	Piko	58412	40,0
2	Wagon samowyładowczy 411Vb Pacc	Albert Modell	689001/02	36,7
3	Platforma Sgns z 2 kontenerami	Trix	24131	6,7
Kategoria 4 Lokomotywy TT				
1	Lok. elektryczna EP05-18	MTB-Model	EP05-18	29,2
2	Parowóz TKh1-11	Tillig	04243	28,0
3	Lok. elektryczna EU46-503 Vectron	Piko	47384	27,5
Kategoria 5 Wagon towarowy TT				
1	Cysterna Zaes „Transchem”	Tillig	15459	21,7
2	Wagon kryty Habbins	Tillig	15810	17,4
3	Zestaw 2 szutówek Wddah	Tillig	501654	13,0

Redakcja miesięcznika
Świat kolei
przyznaje tytuł

Polski Model Roku 2017

Świat kolei

dla modelu: **lokomotywa elektryczna ET22-259**
kategoria: **pojazdy trakcyjne H0**
producent: **PIKO**
nr katalog.: **96331**
wielkość: **H0 1:87**

Poznań, 3 lipca 2018 r.



Redakcja miesięcznika
Świat kolei
przyznaje tytuł

Polski Model Roku 2017

Świat kolei

dla modelu: **wagon osobowy 2 kl. 112A**
kategoria: **wagony osobowe H0**
producent: **ROBO**
nr katalog.: **2112113**
wielkość: **H0 1:87**

Poznań, 3 lipca 2018 r.

firmę Robo. Ukazanie się tego modelu były pewnym zaskoczeniem, gdyż właściciel firmy rok wcześniej zapowiadał wycofanie się z produkcji modeli. Wypada zatem odnotować powrót w dobrym stylu.

Trzecie miejsce przypadło miniaturze wagonu osobowego 2 klasy serii Bhx (ex C4ü-26a). Ukazało się sześć modeli tych wagonów określanych jako Bauart 26. Dwa z nich to wagony 1 klasy, a cztery 2 klasy z dwoma rodzajami wózków. Z tej rodziny szczupaków (Hecht) Czytelnicy najchętniej oddawali głos na model wagonu 2 klasy na wózkach typu Görlitz II. Producentem tych miniatur jest włoska firma Rivarossi, a krajowe wersje powstały dzięki inicjatywie jej polskiego importera – firmy SK Model z Gdańska. Na czwartym miejscu uplasował się jedyny model Tilliga – miniatura wagonu restauracyjnego typu Bautzen 89.

Największy problem z wyborem modelu roku mieli Czytelnicy w kategorii wagonów towarowych H0. W 2017 roku, jak nigdy wcześniej, odnotowaliśmy prawdziwy wysyp tych miniatur w barwach kolei polskich. Ukazały się aż 33 modele wykonane przez dziesięciu producentów. Usatysfakcjonowani mogli być zarówno zwolennicy modeli współczesnych (epoka V/VI) – 16 modeli, najbardziej poszukiwanej epoki IV (10 modeli), jak i epok wcześniejszych (II i III) – siedem modeli.

Czytelnicy po raz kolejny wyróżnili producenta, który wprowadził na rynek nowy model. Tym razem była to firma Piko, która rozpoczęła produkcję modeli wagonu czteroosiowego polskiej konstrukcji typu 401Z. Z trzech pierwszych wersji tej rodziny wagonów najbardziej spodobała się



naszym Czytelnikom miniatura węglarko-platfory serii Eamos.

Udany debiut na polskim rynku może zaliczyć węgierska firma Albert Modell. Wprawdzie węglarki, które ukazały się jako pierwsze, nie znalazły większego uznania w głosowaniu Czytelników, ale już modele wagonów samowyładowczych tego producenta okazały się prawdziwym hitem. Pomimo pewnych problemów technicznych, to jednak typowo polska i filigranowa konstrukcja wagonu typu 411Vb zakładów ZASTAL w Zielonej Górze przypadła do gustu Czytelnikom. Z zestawów dwuwagonowych zdecydowanie zwyciężyły miniatury w niebieskim malowaniu PKP Cargo. W bieżącym roku zapowiadane są kolejne wersje tych modeli.

Te dwa modele zdecydowanie (ponad 75% głosów) zdystansowały pozostałe miniatury wagonów towarowych. Na inne modele oddano znacznie mniej głosów i rozłożyły się one na wiele konstrukcji. Na trzecim miejscu, chyba pewne zaskoczenie, znalazł się model platformy Sgnss z dwoma kontenerami firmy Trix. Z sześciu modeli Tilliga Czytelnicy najczęściej głosowali na cysternę Rh z budką hamulcową oraz dwuwagonowy zestaw wapiarek F/Wds. Podobnie było w przypadku ośmiu modeli firmy Roco, gdzie Czytelnicy wskazywali przede wszystkim na miniatury czteroosiowych węglarek Eanos i Eaos. Niewiele głosów oddano na modele Brawy, Exact-Traina i Liliputa.

W kategorii pojazdów trakcyjnych TT (siedem modeli) głosowano na miniatury wszystkich producentów (MTB-Model, Piko i Tillig),

a głosy rozłożyły się dość równomiernie. Najwięcej modeli w skali 1:120 wprowadziła na polski rynek firma MTB-Model i miniaturze tego producenta Czytelnicy przyznali palmę pierwszeństwa. Zwyciężył model pomarańczowej lokomotywy elektrycznej EP05-18. Tuż za nią uplasowała się jedna z dwóch miniatur parowozów Tilliga. Czytelnikom bardziej spodobał się mały tendrak TKh1-11, choć miniatura parowozu Tr6-24 też była wysoko punktowana i zajęła czwarte miejsce. Na trzecim miejscu znalazła się miniatura lokomotywy elektrycznej EU46-503 (Vectron) firmy Piko.

Miniatury wagonów towarowych w 2017 roku miłośnicy skali średka zawdzięczają tylko jednemu producentowi – firmie Tillig. Ukazało się dziesięć modeli i były to wagony różnych typów. Najwięcej głosów oddano na modele wagonów współczesnych. Zwyciężyła cysterna Zaes z napisem *Transchem*. Niewiele mniej głosów otrzymał model wagonu krytego serii Habbins. Na trzecim miejscu uplasował się zestaw dwóch szutrówek Wddah w oznaczeniu epoki IIIc. Głosowano jeszcze na miniatury węglarek Eaos i Eanos, węglarkę Wddoh, a także cysterny Rnh i Zaes „PCC”.

Tradycyjnie wśród Czytelników, którzy wzięli udział w plebiscycie rozlosowane zostały nagrody – atlasy lokomotyw. W tym roku otrzymują je: Robert Cieśliski ze Stargardu, Jan Prętki z Warszawy i Marek Rozumowski z Krakowa. Czytelnikom i kolekcjonerom życzymy takiego samego kłopotu w roku bieżącym, czyli wielu modeli w barwach kolei polskich i już dzisiaj zapraszamy do udziału w przyszłorocznym, jubileuszowym (15) plebiscycie.



Polskie nowości H0 2018 (2)

Tomasz Mayer

Oferta na 2018 rok polskich modeli firm Piko i Roco rozbudziła nadzieje na jeszcze więcej nowości. Niestety, pozostali producenci już tak dobrze nie zadbałi o polskich kolekcjonerów. Doszukałem się wprawdzie siedmiu nowych propozycji pojazdów trakcyjnych, sześciu wagonów pasażerskich oraz ponad 30 wagonów towarowych, ale wśród producentów zabrakło ciekawych nowości uznanych firm, takich jak ACME, LS Models, Liliput czy Tillig.

Tab. 1 Polskie nowości 2018 – lokomotywy H0				
Lp.	Rodzaj i oznaczenie pojazdu	Epoka	Producent	Nr katalogowy
1.	Lok. spalinowa Class 66001 Freightliner PL	VI	ESU	31280
2.	Lok. elektryczna EP05-15	V	MTB-Model	H0-EP05-15
3.	Lok. spalinowa SU46-041	V	MTB-Model	H0-SU46-041
4.	Lok. spalinowa SU46-053	V	MTB-Model	H0-SU46-053
5.	Wagon motorowy SN52		MTB-Model	
6.	Parowóz TKp30-1	II	Tillig	72013
7.	Lok. elektryczna Vectron DB Schenker Rail Polska	VI	Trix	22283



ESU 31280. Lokomotywa spalinowa Class 66001.



MTB-Model. Lokomotywa spalinowa SU46-041.

W kategorii pojazdów trakcyjnych firma ESU planuje drugą edycję modelu lokomotywy spalinowej Class 66 w barwach Freightliner PL. Tym razem będzie to miniatura lokomotywy z numerem 66001 i logiem niemieckiego producenta materiałów budowlanych. Czeska firma MTB-Model wprowadziła już do sprzedaży miniatury lokomotyw spalinowych serii SU46. Dostępne są dwa modele z przydziałem do lokomotywni w Gdyni i Wrocławiu. Obydwa zostały wykonane w zielonej kolorystyce z oznaczeniami epoki V. Poziom ich wykonania pozwala je zaliczyć już do segmentu wyżej w porównaniu z dotychczas produkowanymi modelami ST43. Czeski producent zapowiedział również rozpoczęcie produkcji modelu elektrowozu EP05-15 w pomarańczowym malowaniu. Kolejna zapowiadana nowość tego producenta to wagon motorowy serii SN52. Firma Tillig planuje rozpoczęcie produkcji czteroosiowego tendraka niemieckiej serii 92 (ELNA 6) oraz jego polskiego wariantu TKp30-1. Ostatnią z zapowiedzianych nowości wśród lokomotyw jest miniatura Vectrona w barwach DB Schenker Rail Polska, zapowiadana już w ubiegłym roku przez firmę Trix.

Nowych modeli wagonów pasażerskich w bieżącym roku zostało zapowiedzianych zdecydowanie mniej. Firma ACME nadal ma w swojej ofercie znany już zestaw trzech wagonów PKP z pociągu Ost-West oraz wagon restauracyjny typu 406A spółki PKP Intercity. Nowością firmy Exact-Train, dostępną już w sklepach, jest czteroosiowy wagon 2/3 klasy budowy holenderskiej (ex NS AB7500) z przydziałem do stacji Wrocław, odwzorowany w epoce IIIb. Kolejnym i zarazem już ostatnim producentem zapowiadającym modele wagonów pasażerskich z opisem PKP jest firma Heris. Wciąż czekamy na kolejne wersje wagonów typu Y zapowiadanych już 2017 roku oraz kolejne planowane na bieżący rok. Są to różne warianty wagonów barowych typu 113A, wagonu 1/2 klasy typu 104A i wagonu 2 klasy z przedziałem bagażowym typu 612A.

REKLAMA

**Pewnie!
Profesjonalnie!
Zawsze na czas!**

Artur Dębski

**NAPRAWA SERWIS
MODELI KOLEJOWYCH**

- montaż dekoderów, generatorów dymu, oświetlenia
- sprzedaż dekoderów, generatorów dymu
- udźwiękowienie modeli - realistyczne dźwięki!!
- części zamienne
- elektronika, sterowanie DCC w modelarstwie kolejowym

www.kolejowemodeli.pl
e-mail: artur68@tlen.pl
tel. 501 006 170

digitals
SEUTHE
DIETZ
Roco
D&H
ESU
FLEISCHMANN
Die Modellbau der Profis

www.makieta.pl

HOBBYLand tel./fax: (12) 422 31 68
Sklep modelarski
31-068 Kraków, ul. Stradomska 13
e-mail: hobbyland@makieta.pl

Tab. 2 Polskie nowości 2018 – wagony pasażerskie H0

Lp.	Rodzaj i typ wagonu	Epoka	Producent	Nr katalogowy
1.	Wag. osobowy 2 kl. (ex NS AB7500)	IIIb	Exact-Train	Ex10009
2.	Wag. barowy 113A; mały bar, 4 przedziały pasażerskie	IV/V	Heris	17070
3.	Wag. osobowy 113A z przedziałem video	IV/V	Heris	17073
4.	Wag. barowy 113A; duży bar, 2 przedziały pasażerskie	IV/V	Heris	17074
5.	Wag. osobowy 1/2 kl. 104A	IV/V	Heris	17075
6.	Wag. bagażowy 612A	IV/V	Heris	17076

Ciekawiej i bogaciej wygląda oferta wagonów towarowych. Oprócz modeli zapowiadanych przez Piko i Roco ma być dostępnych co najmniej 30 modeli od innych producentów. Może w tym roku doczekamy się wreszcie zapowiadanej od kilku już lat dwuosiovej chłodni firmy ACME oraz opóźnionych trzech podwójnych platform kontenerowych. Węgierski producent Albert Modell już oferuje kolejne dwie wersje węglarek czteroosiowych Eas: niebieską PKP Cargo ze stacji Medyka w oznaczeniach wagonu ochronnego oraz czerwoną DB Schenker Rail Polska. Dostępne będą również szutrowki typu 411V w kolejnych odmianach malowania. Te wyjątkowo udane miniatury wagonów samowyladowczych powstaną, podobnie jak poprzednie ich edycje, dzięki polskiej firmie PMR-Model. Natomiast na zamówienie warszawskiego sklepu Loko-Model firma Brawa wykona kolejne cztery miniatury wagonów z opisem epoki IIIb do planowanego 15-wagonowego składu pociągu towarowego. Będą to wagony dwuosiowe: węglarka z budką hamulcową Wddoh, wagon kryty Kdth również z budką, brankard oraz czteroosiowa cysterna. Holenderska firma Exact-Train już w zeszłym roku zapowiadała rozpoczęcie produkcji pięciu różnych odmian dwuosiowych węglarek oraz kontynuację w innych wariantach wagonów krytych grupy *OppeIn*. Firma Rivarossi na zamówienie polskiego jej dystrybutora, firmy SK Model, w tym roku zaoferuje cztery wersje malowania wagonów krytych typu 223K, tym razem z otwartymi kłapami wentylacyjnymi. Najwięcej, bo aż 12 wersji malowania wagonów cystern typu 406R planuje wprowadzić do sprzedaży firma Robo. Kolejne ich odmiany mają ukazywać się stopniowo co kilka miesięcy.

Tab. 3 Polskie nowości 2018 – wagony towarowe H0

Lp.	Rodzaj i typ oraz oznaczenie wagonu	Epoka	Producent	Nr katalogowy
1.	Chłodnia SI	III	ACME	40094
2.	Kontenerowy członowy Sggrss 80' (3 różne)	V-VI	ACME	40358/59/60
3.	Węglarka Eas DB Schenker Rail Polska	VI	Albert Modell	534001
4.	Węglarka Eas PKP Cargo – wagon ochronny	VI	Albert Modell	597006
5.	Samowyladowczy typu 411Vb (3 różne zestawy dwuwag.)		Albert Modell	
6.	Węglarka Wddoh	IIIb	Brawa/LM	
7.	Kryty Kdth	IIIb	Brawa/LM	
8.	Brankard pruski Pwg Pr14	IIIb	Brawa/LM	
9.	Cysterna czteroosiowa typ Uerdingen	IIIb	Brawa/LM	
10.	Węglarka grupy Villach	III	Exact-Train	Ex20304
11.	Węglarka z budką grupy Villach	III	Exact-Train	Ex20305
12.	Węglarka grupy Linz	III	Exact-Train	Ex20324
13.	Węglarka z pomostem hamulcowym grupy Linz	III	Exact-Train	Ex20325
14.	Węglarka grupy Klagenfurt	III	Exact-Train	Ex20342
15.	Kryty typu 223K/1 Kddet z otwartymi kłapami wentylacyjnych	IIIc	Rivarossi /SK Model	HRS6428
16.	Kryty typu 223K/1 Ggs (Kddet) z otwartymi kłapami wentylacyjnych	IVa	Rivarossi /SK Model	HRS6429
17.	Kryty typu 223K/1 Gkks-tx z otwartymi kłapami wentylacyjnych	IVc	Rivarossi /SK Model	HRS6433
18.	Kryty typu 223K/1 Gkks-tx z otwartymi kłapami wentylacyjnych	IVc-Va	Rivarossi /SK Model	HRS6434
19.	Cysterna 406Ra st. Zychlin, cukrownia „Dobrzelin”	IVb-IVc	Robo	11041021
20.	Cysterna 406Rb st. Slotwiny, PEC	IVa	Robo	11043012
21.	Cysterna typ 406Ra, st. Plock Trzepowo, DEC	Va	Robo	14051021
22.	Cysterna typ 406Rb, st. Plock Trzepowo, DEC	Vb-Vc	Robo	14052022
23.	Cysterna typ 406Rb, st. Wrocław, zakłady „Rokita”	IVc	Robo	14053011
24.	Cysterna typ 406Rb, st. Slotwiny, PEC	IVb-IVc	Robo	11041012
25.	Cysterna typ 406Ra, st. Wrocław, zakłady „Rokita”	IVb	Robo	11042022
26.	Cysterna typ 406Ra, st. Plock Trzepowo, PEC	IVa	Robo	12042011
27.	Cysterna typ 406Ra, st. Monowice, Z.Ch. „Oświęcim”	IVa	Robo	12043011
28.	Cysterna typ 406Rb, st. Plock Trzepowo, DEC/CPN	V	Robo	13054021
29.	Cysterna typ 406Ra, st. Plock Trzepowo, DEC/CPN	V	Robo	13055011
30.	Cysterna typ 406Rb, st. Slotwiny, DEC	V	Robo	13056022



Exact-Train 10009. Wagon osobowy 2 klasy budowy holenderskiej.



Albert Modell 597006. Węglarka – wagon ochronny Eas.



Rivarossi HRS6429. Wagon kryty 223K/1 serii Ggs (Kddet).



Robo 14051021. Cysterna typu 406Ra.

REKLAMA

Sklep modelarski

LOKOMOTYW

Oferujemy produkty firm: PIKO, Roco, Fleischmann, Tillig, Liliput, ACME, Robo, Trix, Bemo, Rivarossi, Mehano, Märklin, LGB, MiniTrains, Auhagen, Falter, Kibri, Heki, Preiser, Woodland Sc.

profi modell byrow **pmt** exclusive dla LokoMotyw **technomodel**

Nowość na grudzień: skala H0e wagon kryty PKP Kdx 21056 ep.IVa

PIKO Nr kat. 96331 ET22-259 PKP

Roco Nr kat. 73840 Husarz PKP IC

NOWY ADRES (od lutego 2018) Poznań
ul. Półwiejska 17/12, pasaż - 1 piętro
lokomotyw.poznan@gmail.com

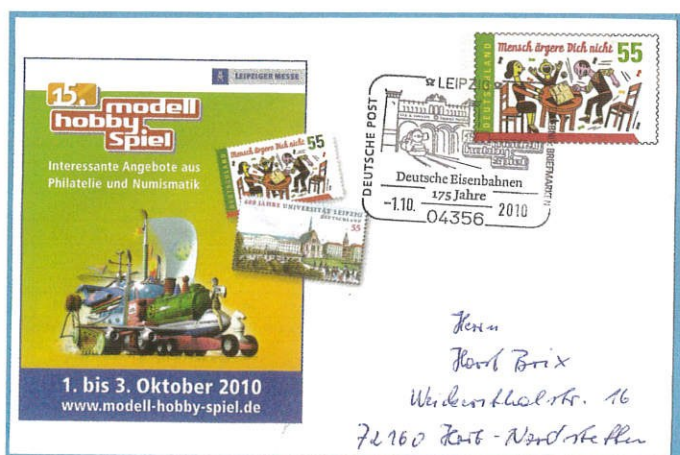
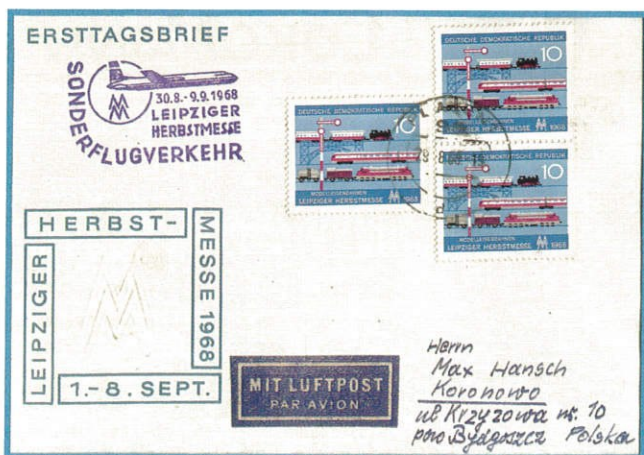
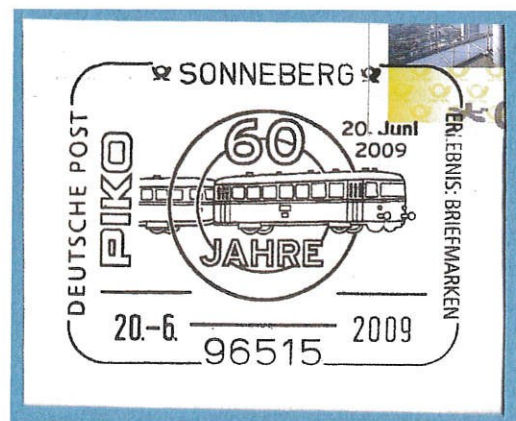
www.lokomotyw.com
pon.- pt. 10-19, sobota 10-15
www.facebook.com/lokomotyw

Małe jest piękne



Powiedzenie, które doskonale pasuje nie tylko do filatelistyki, lecz także do modelarstwa. Temat na znakach pocztowych nie występuje aż tak często, jak można by sądzić po niniejszej prezentacji. Według posiadanej wiedzy pierwszy znaczek, na którym pojawił się kolejowy motyw modelarski, ukazał się w 1968 roku, a więc pół wieku temu. Wydała go Poczta b. Niemieckiej Republiki Demokratycznej z okazji Targów Lipskich (Koperta Pierwszego Dnia Obiegu – faktycznie przesłana normalną drogą pocztową do adresata w Polsce). Druga okolicznościowa koperta (z nadrukowanym znakiem opłaty!) pochodzi z roku 2010 i również nawiązuje do Targów w Lipsku z ilustracją odnoszącą się do modelarskiego hobby oraz dodatkową informacją, że mile będą widziani także filatelisci i numizmatycy. Warto zwrócić uwagę na numerację tych spotkań, tu – piętnaste. Z nowości pokazuję cztery znaczki Poczty Kubańskiej wydane w 2015 roku w serii liczącej sześć nominalów plus blok oraz emisję Belgii z roku 2009. Interesujący jest układ znaczków z towarzyszącą przywieszką dość okazałych rozmiarów. Poczta Polska do tej pory wydała tylko jedną serię złożoną z sześciu znaczków o tytule *Sport modelarski*, a było to w roku 1981. Zamieszczono na nich jednostki pływające, lotnicze i kołowe drogowe, wszystkie sterowane drogą radiową w plenerze. Cóż, sportowy kontekst w przypadku modeli kolejowych wygląda zupełnie inaczej. Natomiast uważni Czytelnicy zapewne przypomną sobie, że w numerze ŚK 12/2007 pokazałem kartkę beznominałową wydaną przez naszą Pocztcę z okazji mojego wernisazu filatelistycznego w chełmżyńskiej Bibliotece Piękno kolei. Na kartce, którą zaprojektowałem, zamieściłem trzy pociągi złożone z modeli.

Kolumnę redaguje Krystian Żurawski



ARTYKUŁY MODELARSTWA KOLEJOWEGO I ARCHITEKTONICZNEGO

loko
MODEL

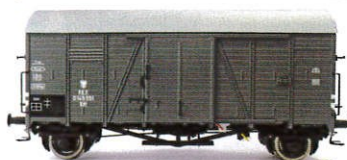
00-544 WARSZAWA
ul. WILCZA 25
Tel./fax: 022 629 94 97
lokomodel@wp.pl

www.lokomodel.pl
To tylko 10 minut od dworca
W-WA Centralna!!!

otwarte: poniedziałki - piątki 11⁰⁰-19⁰⁰ soboty 10⁰⁰-14⁰⁰

W sprzedaży nowe modele!

BRAWA
LITER. GUM. METAL



cena 175 zł.

Brawa 47943

wagon towarowy PKP seria Kdt, numer 0145551 epoka III (ex Oppeln DRG).
Model wykonany na wyłączne zamówienie naszego sklepu, seria limitowana.
Już w sprzedaży.

Roco
Modellisenbahn GmbH



Już w sprzedaży!

Roco 73492 (analog), 73493 (DCC Sound)
model lokomotywy Eu44-006 PKP ICCS Husarz w malowaniu T-Mobile

www.lokomodel.pl

u nas kupujesz nie wychodząc z domu!

...zaloguj się i dołącz do grona Naszych Klientów...

KSIĘGARNIA HISTORYCZNA



Zapraszamy do odwiedzenia księgarni
pod nowym adresem

ul. Czerwonego Krzyża 4, 00-377 Warszawa

tel. 22 828 17 03, tel. kom. 0-608 652 674

zapraszamy od poniedziałku do piątku
w godzinach 10.00-18.00, w soboty w godzinach 11.00-14.00
zapraszamy do zapoznania się z wybraną ofertą w internecie

księgarnia historyczno-militarna
historyczna.com.pl



MODELMANIA.EU

Sklep modelarski

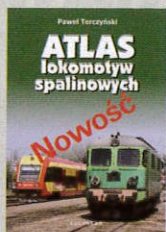
Galeria Metropolia
ul. Kilińskiego 4, poziom -1
80-452 Gdańsk - Wrzeszcz
tel. 58 741 58 58
poczta@modelmania.eu
www.modelmania.eu



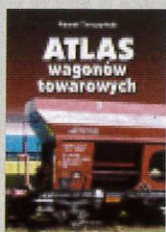
KSIAŻKI O KOLEI



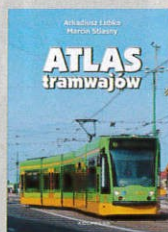
A5/232 str. 65 zł



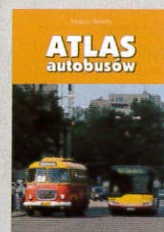
A5/240 str. 65 zł



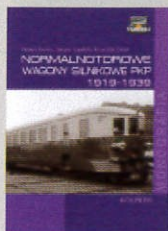
A5, 336 str. 60 zł



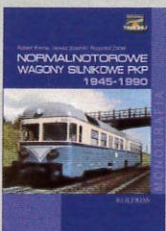
A5, 232 str. 55 zł



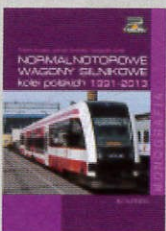
A6, 240 str. 35 zł



A4, 236 str. 80 zł



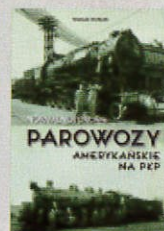
A4, 304 str. 90 zł



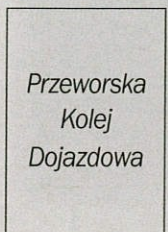
A4, 344 str. 95 zł



A4, 240 str. 90 zł



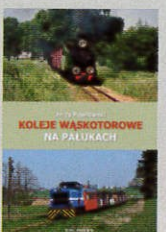
A4, 416 str. 95 zł



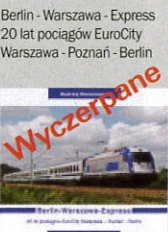
W przygotowaniu



B5, 176 str. 55 zł



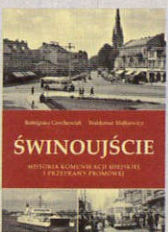
B5, 152 str. 55 zł



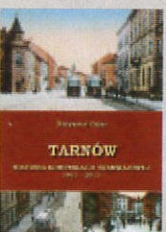
B5+, 128 str. 60 zł



A4, 224 str. 70 zł



A4, 208 str. 55 zł



A4, 152 str. 50 zł



B5, 88 str. 25 zł



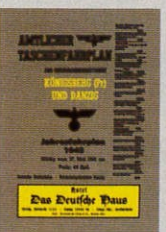
B5, 12 str. 25 zł



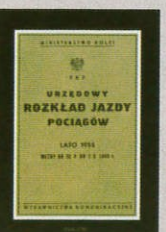
B5, 272 str. 55 zł



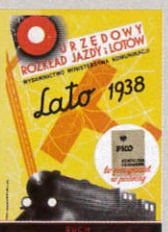
A5, 144 str. 30 zł



B5, 226 str. 85 zł



A5, 612 str. 60 zł

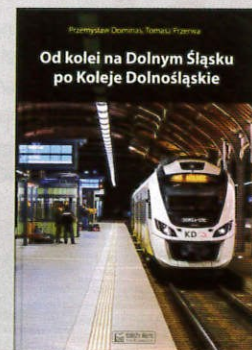


A5, 462 str. 55 zł



A5, 660 str. 65 zł

POLECAMY



Przemysław Dominas, Tomasz Przerwa
**Od kolei na Dolnym Śląsku
 po Koleje Dońnośląskie**
 Książy Mlyn Dom Wydawniczy, Łódź 2017
 ISBN 978-83-7729-365-2
 Format A4, twarda oprawa
 339 str., 384 ilustracje

W ubiegłym roku spółka Koleje Dońnośląskie obchodziła jubileusz 10-lecia swego istnienia. Z tej okazji i dzięki wsparciu jubilata ukazała się okolicznościowa monografia - co sugeruje już sam jej tytuł. Każdy, kto pamięta wydawane w tzw. minionej epoce jubileuszowe publikacje zapewne wzmoże czujność, bowiem bardzo często zdarzało się, że propaganda sukcesu dominowała w nich nad rzetelną pracą historyków. Każdy, kto sięgnie jednak po okazały tom poświęcony dońnośląskim kolejom, będzie mile zaskoczony. Od razu rzuca się w oczy wysokiej jakości, barwny druk (co w przypadku łódzkiego wydawnictwa nie jest regułą) i bogactwo bardzo interesujących ilustracji - tak archiwalnych, jak i współczesnych. Autorzy, znani już z wielu publikacji historycznych dotyczących Dolnego Śląska, gwarantują wysoki poziom merytoryczny pracy. Jak sami zaznaczają we wstępie, książka nie jest owocem prymarnych badań źródłowych, ale zebraniem w jednym tomie w syntetycznej formie dziejów poszczególnych linii kolejowych regionu, przy czym celowo - w odróżnieniu od wcześniejszych publikacji na ten temat - zwrócono więcej uwagi na najnowsze, niejednokrotnie trudne dzieje kolei na Dolnym Śląsku w schyłku XX i na początku XXI wieku. Natomiast opis 10-letniej historii Kolei Dońnośląskich, dokonany na podstawie dokumentów spółki, za kilkanaście czy więcej lat, gdy jak zwykle przepadną archiwalia, z pewnością będzie stanowił cenny materiał źródłowy. Publikację można śmiało polecić wszystkim, którzy nie oczekują w tym momencie nowych odkryć naukowych, ale cenią dobrą ikonografię i rzetelnie zebraną, uporządkowaną wiedzę encyklopedyczną.

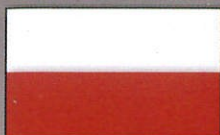
ZASADY SKŁADANIA ZAMÓWIEŃ

Wszystkie książki polskie oraz dostępne książki zagraniczne wysyłamy w terminie 3 dni po otrzymaniu pełnej wpłaty. Możliwe jest również zamówienie za pobraniem pocztowym. Wydawnictwa zagraniczne (czasopisma, książki i DVD), których aktualnie nie posiadamy w magazynie sprowadzamy w terminie ok. 20 dni od otrzymania zamówienia. Zamówienia przyjmujemy do 25 każdego miesiąca. Zapłata możliwa przelewem na konto bankowe za pośrednictwem BWH Kolpress (www.kolpress.pl) lub przekazem pocztowym na adres: Poznański Klub Modelarzy Kolejowych, 61-701 Poznań, ul. Fredry 13. Do ceny wydawnictwa należy doliczyć zryczałtowany koszt wysyłki 14 zł lub 18 zł przy wysyłce za pobraniem pocztowym. Na zamówienie sprowadzamy wydawnictwa o kolei następujących wydawców: Eisenbahn Kurier, Eisenbahn Journal, Eisenbahn Romantik, Miba, GeraMond, Alba, Transpress, VBN

NEWSLETTER

Jeśli chcesz jako pierwszy otrzymywać informacje o wszystkich nowościach z branży komunikacji szynowej zapisz się do newslettera www.kolpress.pl

- ☐ największy wybór książek
- ☐ powyżej 200 zł dostawa gratis
- ☐ wysyłka w ciągu 24h



PIKO Polska sp. z o.o.
ul. Poziomkowa 19B2
81-589 Gdynia
Mobil: +48 500 366 553
e-mail: info@piko-polska.pl
www.piko-polska.pl

Oferta WIOSNA 2018

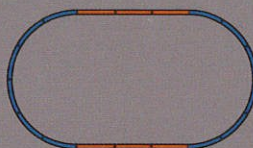
PIKO



Już dostępne
w autoryzowanych sklepach!

Osobowy skład PKP
Nowe numery!

Długość pociągu 502mm



Podstawa:
ok. 158 x 88 cm
Min. powierzchnia:
168 x 98 cm



97920 ZESTAW STARTOWY OSOBOWY, PKP

359 PLN

**NOWA FORMA
2018**



**Zachwyca
możliwościami**

52740 LOKOMOTYWA SPALINOWA MANEROWA TGK2, ep. IV
W latach 1960-2008 zbudowano w Kałudze (Rosja) ponad 9000 lokomotyw TGK2
z przeznaczeniem głównie do prac manewrowych na bocznicach przemysłowych

529 PLN



Dedykowane akcesoria do TGK2:

56421 PIKO SmartDekoder 4.1 Sound,
z głośnikiem 509 PLN
56400 PIKO SmartDekoder 4.1 PluX22;
DCC 179 PLN
56401 PIKO SmartDekoder 4.1 PluX22;
zgodny z mfx 199 PLN



219 PLN

96656 WAGON PASAŻERSKI 2KL. TYP 120A, NR: 50 51 21-48 427-1, STACJA ŁÓDŹ FABRYCZNA, NAP. OKRESOWA: NS 88.07.29 ep. IVc

96657 WAGON PASAŻERSKI 2KL. TYP 120A, NR: 50 51 21-48 557-5, STACJA ŁÓDŹ FABRYCZNA, NAP. OKRESOWA: NS 88.12.15 ep. IVc

Modele obydwu ww. wagonów doskonale pasują zarówno pod względem okresu eksploatacji jak i przydziału do lokomotywy ET22-259 z Lok. Łódź Olechów, PIKO 96331

Dedykowane akcesoria do wagonów
pasażerskich typu 120A:

Zestaw do instalacji oświetlenia
wnętrza #56148 87,90 PLN
(tylko do wagonów w wersji DC)



79,90 PLN

58753 WAGON CYSTERNA, SERIA Uh (Rh), PKP, NR: 21 51 000 4584-2, DOKP: KATOWICE
STACJA MACIERZYSTA: ZDZIESZOWICE, ep. IVa



Dedykowane akcesoria do BR 132/232:

56373 Dekoder PIKO z dźwiękiem,
i głośnikiem 489 PLN
56400 PIKO SmartDekoder 4.1 PluX22;
DCC 179 PLN
56401 PIKO SmartDekoder 4.1 PluX22;
zgodny z mfx 199 PLN

Więcej detali!
Nowe funkcje, światła LED!



52764 LOKOMOTYWA SPALINOWA 232 484-6, DB SCHENKER RAIL POLSKA,
REV 20.09.07, ep. VI

639 PLN



52760 LOK. SP. 132 202-3
DR, ep. IV 599 PLN



52762 LOK. SP. 232 221-2
DB CARGO, ep. V 599 PLN



Te i inne nowości znajdziecie w Katalogu 2018

www.piko-polska.pl

<https://facebook.com/PIKO.Modelekolejowe>

UWAGA! Podane ceny są sugerowanymi cenami detalicznymi producenta i mogą różnić się od oferowanych w sklepach.



sklep
modelarski

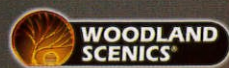
Rok założenia 1992

W ofercie:

- * modele kolejowe
- * akcesoria do makiet i dioram
- * narzędzia modelarskie
- * wydawnictwa kolejowe
- * i wiele innych...

Służymy poradami

Życzymy udanych zakupów!



**NAJWIĘKSZY W POLSCE WYBÓR
MODELI ORAZ AKCESORIÓW
KOLEJOWYCH!**



Sklep stacjonarny:

91-043 Łódź
ul. Powstańców Wlkp. 2
tel. (42) 616 54 64
email: drim@drim.pl

Sklep Internetowy:

www.drim.pl



<http://www.facebook.com/drim.sklep>