

STACJA CHRZYPSKO WIELKIE

7(7)2012

PERIODYK POŚWIĘCONY KOLEI

MUZEUM HISTORII LINII KOLEJOWYCH „STACJA CHRZYPSKO WIELKIE”

JAK W POLSCE DBA SIĘ O ZABYTKI KOLEJNICTWA (ZGROZA)

Stacja Rakoniewice leży na linii kolejowej nr 357 Sulechów – Luboń k/Poznania, o której pisałem w poprzednim numerze. Mimo iż przez wiele lat historia na tej stacji się zatrzymała, to ostatnio ruszyła z kopyta i niestety od razu w negatywny sposób, co zobaczymy na poniższym przykładzie. Stacja w ramach modernizacji tej linii kolejowej miała zostać zachowana w stanie niezmienionym, ale jak widać na zdjęciach były to czcze gadki. Podczas przebudowy wnętrza zamurowano okienko po kasie biletowej, jednocześnie niszcząc stolik kasowy z kutego żelaza. Stolik został wyrwany przez jakiegoś zupełnie nieodpowiedzialnego robotnika i wrzucony do piwnicy pod worki po cemencie. Przy tej okazji został też połamany. Bezmyślnie został zniszczony przedmiot, którego nie da się już odtworzyć w takim samym stanie, choćby ze względu na brak ludzi potrafiących to zrobić. Nie lepiej było tak po prostu

oddać ten stolik do jakiegokolwiek muzeum? Choćby do parowozowni Wolsztyn? Po co? Lepiej na śmietnik! Zamurowanie okienka kasowego przyniesie z biegiem czasu kolejne fatalne skutki. Otóż dyżurny ruchu nie będzie miał teraz widoku na zabytkowy zegar stojący na poczekalni, co może w niedługim czasie przyczynić się do jego dewastacji przez miejscowych silnorękich. Za zniszczenie stolika odpowiada PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu, który nie sprawuje absolutnie żadnego dozoru nad swoimi obiektami, w tym też nad tymi w przebudowie. Za takie zaniechanie powinno się zesłać dyrektorów do Jermakowa, w celu zimowego przerzucania części porzuconych parowozów z jednej kupki na drugą. Kiedy w tym kraju wreszcie zmieni się podejście decydentów do zabytków? Dawno powinno powstać w Polsce muzeum, które by zadbało o takie rzeczy!

Sławomir Fedorowicz



Fotografował:
Sławomir Fedorowicz (2008.04.23)
Błażej Matysiak (2012.03.05)

Cofnijmy się w czasie i poświęćmy chwilę uwagi drużynie lokomotywowej pociągu pospiesznego nr 1807 relacji Warszawa Wschodnia – Kołobrzeg. W dniu 29 sierpnia od stacji Iława Główna pociąg ten prowadziła drużyna w składzie: maszynista – Edmund S., pomocnik maszynisty – Jan J. i praktykant na palacza parowozu – Ludwik L. Pociąg prowadzony był parowozem Pt 47-136. Służbę objęli przed godziną 22, a z Iławy odjechali o 23.10, tj. 25 minut po rozkładowym czasie. Dla Edmunda S. i Jana J. była to czwarta już nocna służba. Jak doszło do tego, że ci dwaj pracownicy mieli służbę kolejno przez cztery noce? Mimo iż przepisy zezwalają najwyżej na trzy noce? Otóż w lokomotywowni Iława, by wszystko było w porządku i zgodnie z przepisami, Edmundowi S. i Janowi J. nie wykazano, na wykresach pełnienia służby i pracy drużyn trakcyjnych, pierwszej nocnej służby w dniu 27 sierpnia 1969 roku. Właściwie zaznaczono to w taki sposób, że ukrywało to stan faktyczny. Mianowicie drużyna ta została wyznaczona w dniu 27 sierpnia do prowadzenia parowozem Pt 47-136 pociągu pospiesznego nr 8110 relacji Kołobrzeg – Warszawa Wschodnia na odcinku od Iławy Głównej do Warszawy Wschodniej. Pociąg ten przyjeżdża do stacji Iława Główna o godzinie 4.00 i po 10 – minutowym postoju odjeżdża w dalszą drogę. Parowóz Pt 47-136 miał w tym dniu wykonać pierwszą jazdę po przeglądzie okresowym, a więc drużyna lokomotywowa musiała przejąć parowóz w lokomotywowni. Czas przewidziany na przyjęcie parowozu i dojazd do pociągu wynosi ponad godzinę, a parowóz, co najmniej na około 10 – 15 minut przed rozkładowym przyjazdem pociągu musi się znaleźć w wyznaczonym na stacji miejscu. Jak z tego wynika, w dniu 27 sierpnia maszynista Edmund S. i jego pomocnik Jan J. oficjalnie rozpoczęli pracę najpóźniej o godzinie 2.45, choć wiadomo, że faktycznie do przyjmowania parowozu przystąpili znacznie wcześniej. Tymczasem, na wspomnianych wykresach pełnienia służby i pracy drużyn trakcyjnych, drużynie tej w dniu 27 sierpnia 1969 roku odnotowano czas rozpoczęcia pracy o godzinie 3.45. Należałoby przypuszczać, że w dniu tym, na stacji Iława Główna, na lokomotywie pociągu pospiesznego nr 8110 nastąpiła tylko zmiana drużyny trakcyjnej, bez zmiany parowozu. Czy zapis ten był celowy, czy też był wynikiem pomyłki – trudno dziś stwierdzić. W każdym bądź razie stał się on podstawą do zatrudnienia drużyny przez cztery następujące po sobie noce. Po nocnej służbie w dniu 27 sierpnia, przypadła maszyniście Edmundowi S. i pomocnikowi maszynisty Janowi J. praca nocna w dniach 28 i 29 sierpnia 1969 roku z tym, że w każdym przypadku mieli oni zagwarantowany odpoczynek, zawsze znacznie przekraczający ilość godzin uprzednio nieprzerwanej pracy. W dniu 29 sierpnia, po zakończeniu nocnej pracy o godzinie 1.00 dyspozytor lokomotywowni w Iławie polecił im zgłosić się tegoż dnia przed godziną 22.00 do ponownej służby, tj. poprowadzenia parowozem Pt 47-136, od stacji Iława Główna do stacji Słupsk, okresowego pociągu pospiesznego nr 1807 relacji Warszawa Wschodnia –

Trzebiatów. Po zdaniu służby w dniu 29 sierpnia 1969 roku o godzinie 1.00 maszynista Edmund S. i pomocnik maszynisty Jan J. udali się do domu. Edmund S. przed godziną trzecią nad ranem znalazł się w swoim mieszkaniu i po umyciu się oraz zjedzeniu posiłku – udał się na spoczynek. Spał do godziny jedenastej przed południem. Po dość długim, bo ośmiogodzinnym śnie Edmund S. – jak twierdził – czuł się wypoczęty i resztę czasu spędził w domu. Przed godziną 22.00 maszynista Edmund S. i pomocnik maszynisty Jan J. zameldowali się u dyspozytora lokomotywowni Iława, jako gotowi do objęcia służby. Jak odpoczywał Jan J. nie zdołano stwierdzić. Oczywiście nikt nie zwrócił uwagi, że będzie to ich czwarta nocna służba. Tym razem dodatkowo na parowozie Pt 47-136 miał jechać Ludwik L. przechodzący przeszkolenie na stanowisko palacza parowozu. Odjazd pociągu pospiesznego nr 1807 nastąpił ze stacji Iława Główna o godzinie 23.10 tj. z około 25 minutowym opóźnieniem. Po odejście ze stacji Iława Główna godziny szybko toczyły się naprzód. Ze stacji Łębork pociąg pospieszny nr 1807 odjechał o godzinie 2.46 (oczywiście już 30 sierpnia), tj. 26 minut później. Teraz przed drużyną lokomotywową leżał odcinek linii długości 52 km z pięcioma stacjami pośrednimi i szóstą stacją Słupsk, gdzie wreszcie czekał ich już zasłużony odpoczynek. Ten odcinek linii – zdaniem drużyny – należał do łatwiejszych. Natężenie ruchu pociągów było tu mniejsze, a tak maszynista, jak i pomocnik nie pamiętali, by na tym odcinku były nieprzewidziane zatrzymania przed semaforami wjazdowymi, bądź postoje ze względów techniczno – ruchowych na stacjach pośrednich. Tymczasem zmęczenie dawało się im coraz bardziej we znaki. Sprzyjała temu pora, jak i warunki atmosferyczne. Cztery przepracowane noce dawały o sobie znać z dużą siłą. Powieki, wbrew woli, same się zamykały. Maszynista, by opanować zmęczenie, to siadał na stołku, to znowu wstawał, wychylał się przez okno, by chłodzić twarz. Pomocnik maszynisty robił to samo, jednak obaj z trudem opanowywali senność. Szczęśliwie, bez wydarzeń, poza tym, że opóźnienie wzrosło jeszcze o około 1 – 2 minuty, minęli stację Damnica. Do Słupska pozostały jeszcze tylko dwa przeloty i leżąca po drodze stacja Jezierzycze Słupskie.

Dyżurny ruchu stacji Jezierzycze Słupskie – Stefan T. po otrzymaniu polecenia przeprowadzenia krzyżowania pociągów pospiesznych i po zgłoszeniu mu odjazdu pociągu nr 1807 ze stacji Damnica, a zaraz potem pociągu nr 8504 ze stacji Słupsk, zamówił u nastawniczego nastawni wykonawczej Jr1 Tadeusza L. drogę przebiegu na wjazd z Damnicy na tor główny dodatkowy pociągu pospiesznego nr 1807 i jednocześnie uprzedził go, że jadący od strony Słupska pociąg pospieszny nr 8504 najprawdopodobniej zostanie zatrzymany przed semaforem wjazdowym, do czasu wjazdu pociągu nr 1807 na tor główny dodatkowy. Nastawniczy Tadeusz L. po sprawdzeniu w swoim okręgu, czy odnośny tor jest wolny i czy nie ma żadnych

przeszkód, obsłużył blok dania zgody, a dyżurny ruchu Stefan T. przystąpił do układania drogi przebiegu na wjazd pociągu nr 1807. Przełożył dźwignię zwrotnicy rozjazdu nr 1 w położenie przełożone i zamknął drążkiem przebiegowym. Z dalszymi czynnościami postanowił poczekać do czasu, aż pociąg nr 1807 zatrzyma się przed semaforem wjazdowym. Czekając na pojawienie się tego pociągu zapalił papierosa. Ze swego stanowiska pracy, które znajdowało się w pobliżu głowicy rozjazdów od strony Damnicy widział wyraźnie światła kontrolne na semaforze wjazdowym, co dowodziło, że semafor wskazywał prawidłowo sygnał „Stój”. Stał przy oknie i czekał. Ale pociągu nie było jeszcze widać. Odszedł więc na chwilę od okna i zatelefonował do nastawniczego Tadeusza L. Zapytał go, czy od strony Słupska nie widać pociągu. Na przeczącą odpowiedź, zamówił u niego, po wjeździe do stacji pociągu nr 1807, przejazd po torze głównym zasadniczym dla pociągu nr 8504, prosząc, by wyszło to sprawnie i by opóźnienie tego pociągu nie było duże. Po skończonej rozmowie spojrzął poza okno i z przerażeniem stwierdził, że pociąg pospieszny nr 1807, jadąc ze znaczną szybkością, mija swym czołem semafor wjazdowy. Wydawało mu się, że parowóz ciągle pracuje wyrzucając z komina kłęby pary i nie widać żadnych oznak hamowania. Nie czekając ani chwili, porwał latarkę i trąbkę, wybiegł przed nastawnię i zaczął (w kierunku pociągu) podawać wzrokowe sygnały „Stój!”. Jednak na parowozie nikt na sygnały podawane przez dyżurnego ruchu nie reagował. Stefan T. nie przerywając podawania sygnałów „Stój!” patrzył przerażony jak czoło pociągu po wjeździe na rozjazd zostało gwałtownie rzucone w lewą stronę, potem zaraz w prawą, a parowóz uniósł się nieznacznie prawymi kołami w górę i następnie coraz bardziej przechylał się na lewą stronę. W pewnej chwili parowóz gwałtownie przewrócił się na lewy bok, a tender parowozu na prawy. Na wyrócony tender i parowóz nabiegły wagony, piętząc się z hukiem i zgrzytem. Wszystko to działo się w jednej krótkiej chwili na oczach osłupiałego ze zgrozy dyżurnego ruchu. Gdy otrząsnął się z przerażenia, przypomniał sobie o pociągu nr 8504 jadącym z przeciwnej strony. Wbiegł na nastawnię, wywołał telefonem nastawniczego Tadeusza L. i krzychał w słuchawkę: „Trzymaj pospieszny ze Słupska! Trzymaj pospieszny! Kupa!” Zaraz też, przez selektor od dyspozytora, domagał się zatrzymania pociągu nr 8504, informując jednocześnie o wykolejeniu pociągu nr 1807. Następnie bardzo szybko wybiegł obudzić zawiadowcę stacji, mieszkającego w budynku stacyjnym nad nastawnią. Po powrocie na nastawnię – Stefan T. wywołał kolejno stacje Damnica oraz Słupsk i podał dyżurnym ruchu telefonogramy o wstrzymaniu ruchu pociągów do stacji Jezierzyc Słupskie. Następnie zamknął nastawnię na klucz i pobiegł na miejsce wypadku. Po drodze spojrzął w kierunku Słupska. W dali migotały dwa słabe światła czoła pociągu – usłyszał ledwo dochodzący stamtąd sygnał „Bacność” podany gwizdawką parowozu. Gdy Stefan T. podniósł alarm, by nastawniczy za wszelką cenę zatrzymał pociąg nr 8504, ten ostatni przez okno nastawni wpatrywał się, próbując

przebić wzrokiem ciemności w kierunku skąd chwilę wcześniej usłyszał dochodzący donośny huk i zdał sobie sprawę, że gdzieś przy nastawni dysponującej Jr nastąpił wypadek. Zbiegł szybko z nastawni z puszką ze spłonkami i oczekiwał przy torze na nadjeżdżający pociąg pospieszny nr 8504. Gdy maszynista tego pociągu przy zbliżaniu się do tarczy ostrzegawczej podał dwukrotnie przeciągłe sygnały „Bacność”, a następnie powtórzył je dojeżdżając ostrożnie do semafora wjazdowego wskazującego sygnał „Stój”, Tadeusz L. nie miał już wątpliwości, że pociąg nr 8504 zatrzyma się przed semaforem wjazdowym i spłonki nie będą już potrzebne. Powrócił więc na nastawnię, a następnie w kierunku czoła pociągu podał przez okno sygnał wzrokowy i słuchowy „Stój”, na co maszynista na dowód zrozumienia, odpowiedział gwizdawką. Pasażerom pociągu nr 8504 nic już nie groziło! Maszynista czuwał! Mogli na nim polegać. Dyżurny ruchu Stefan T. ocenił na miejscu rozmiar wypadku, przez chwilę pomógł przy wyciąganiu ludzi z uszkodzonych wagonów i udzielaniu im pierwszej pomocy przez innych pasażerów, a następnie szybko powrócił na nastawnię, widząc, że jego pomoc nie jest nieodzowna na miejscu wypadku. Na nastawni był już zawiadowca stacji obudzony właściwie hukiem katastrofy, który przejął inicjatywę w swoje ręce. Poinformował dyspozytora odcinkowego o wstępnych rozmiarach wypadku i koniecznej pomocy lekarskiej. Dyspozytor po tych informacjach i wezwaniu niezbędnej pomocy postanowił cofnąć pociąg pospieszny nr 8504 z powrotem do stacji Słupsk i skierować go do Gdyni drogą okrężną przez Korzybie i Bytów. Zawiadowca na podstawie stanu urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego i położenia semafora poinformował wstępnie dyspozytora, że najprawdopodobniej nastąpiło przejechanie pociągu obok semafora wjazdowego, wskazującego sygnał „Stój” prawidłowo oświetlonego.

Pomocnik maszynisty Jan J. i praktykant Ludwik L. ponieśli śmierć w wypadku. Ponieważ umarli nie mówią, możemy tylko przytoczyć relacje maszynisty Edmunda S., złożoną po wypadku. Wynika z niej, że zbliżając się do Jezierzyc, z szybkością około 80 km/h Edmund S. najpierw siedział, potem już stał na swym stanowisku. Na tarczy ostrzegawczej, odnoszącej się do semafora wjazdowego do tej stacji świeciło się „zielone światło” – powiedział więc do swego pomocnika „wolna”, a ten to powtórzył. Na semaforze wjazdowym też był sygnał „wolna droga” (jedno zielone światło), jedno ramię semafora uniesione do góry, więc ponownie powiedział „wolna”, pomocnik to samo powtórzył za nim. Na zwrotnicach gwałtownie „bujnęło” parowozem, krzyknął więc do pomocnika i praktykanta „trzymajcie”. Co potem się działo już nie pamięta. Gdy się ocknął, dookoła było pełno pary, parowóz leżał na boku, a on sam wisiał zaczepiony o coś za ubranie. Po pewnym czasie udało mu się wydostać z wyróconego parowozu. Czuł dotkliwy ból poparzonych rąk i nóg, ale mimo to zdołał odsunąć się od parowozu. Wtedy to nadszedł żołnierz, który go ostrożnie odprowadził do nastawni dysponującej. Nim lekarz zdołał udzielić Edmundowi S.

pierwszej pomocy i zabrać go do szpitala, zdołał on zamienić kilka słów z dyżurnym ruchu Stefanem T. Maszynista odezwał się „coś pan narobił, gdzie pan mnie przyjął” na to dyżurny ruchu odpowiedział „semafor pan przejechał, chciał mnie pan zabić”. Kierownik pociągu Jan M. oraz konduktorzy rewizyjni Helena K. i Jan T. nie odczuli przed wypadkiem żadnego hamowania pociągu. Natomiast wszyscy zgodnie stwierdzają, że poprzewracali się wskutek gwałtownego „rzucenia” wagonami. Wagony przechylały się to w jedną, to w drugą stronę, skacząc po podkładach. Bagaże leciały z półek, pasażerowie krzyczeli z przerażenia. Jan T. i Helena K. po wydostaniu się z wagonów pobiegli do przodu, gdzie wydobyli rannego kierownika pociągu Jana M. Po ułożeniu go na trawie, konduktor rewizyjny Helena K. udała się w kierunku stacji Damnica i przez około dwie godziny osłaniała wykolejony pociąg nr 1807, tj. do czasu, gdy ustawiono tam tarczę D1 „Stój”, a przed nią, na drodze hamowania powiększonej o 200 m przenośną tarczę ostrzegawczą. Komisja oddziałowa przybyła na miejsce wypadku około 30 minut po jego powstaniu, a więc stosunkowo szybko. W zakresie urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego na nastawni dysponującej Jr stacji Jezierzyc Słupskie komisja stwierdziła:

- blok końcowy ze stacji Damnica odblokowany (okienko czerwone),
- blok początkowy z Jezierzyc do Damnicy odblokowany (okienko białe),
- blok pozwolenia zablokowany (okienko czerwone)
- zastawka liniowa semafora wjazdowego A ½ (od strony Damnicy) zablokowana (okienko czarne),
- włącznik elektrycznej zastawki nad blokiem końcowym A ½ zaplombowany, obudowa zastawki liniowej zamknięta na kłódkę, a ta zaplombowana,
- dźwignie sygnałowe (wszystkie) w położeniu zasadniczym,
- kontrola przekładania dźwigni semafora wjazdowego A ½ w porządku (zawórka końcowa niewytracona),
- bloki przebiegowo – utwierdzające w położeniu zasadniczym (wszystkie), urządzenia do ich ręcznego zwalniania zaplombowane, a plomby na nich nienaruszone,
- blok otrzymania zgody a² odblokowany,
- drażek przebiegowy a² przełożony, pozostałe w położeniu zasadniczym,
- dźwignie rygla Rg 1 i zwrotnic 2, 3 oraz wykolejnicy Wk 1 w położeniu zasadniczym, a zwrotnicy 1 w położeniu przełożonym,
- tarcze linkowe zwrotnic 1 i 2 wyszczerbione, plomby przy dźwigniach zwrotnic 1, 2, 3 zerwane z powodu ich wykleszczenia się, co było następstwem zerwania pędni,
- semafor wyjazdowy D zniszczony,
- brak śladów niedozwolonych manipulacji przy urządzeniach zrk.

Dalsze ustalenia komisji wypadkowej były następujące:

- semafor wjazdowy A (od strony stacji Damnica) i odnosząca się do niego tarcza ostrzegawcza ToA oraz tarcza ostrzegawcza przelotowa ToF (usytuowana przed

masztem semafora A), wskazywały sygnał „Stój”,

-latarnie na nich prawidłowo zawieszono i oświetlono (szkło kolorowe w porządku), tarcza ostrzegawcza odnosząca się do semafora wjazdowego „A”, oświetlona naftą, a pozostałe gazem, sygnały na nich dobrze widzialne,

-na nastawni wykonawczej Jr 1 urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego były w porządku, ich stan nie budził żadnych zastrzeżeń,

-pierwsze ślady wykolejenia pociągu nr 1807 znajdowały się na krzyżownicy rozjazdu 1 (ustawionego na jazdę z toru głównego zasadniczego na tor główny dodatkowy), a czoło tego pociągu zatrzymało się około 150 m od tego rozjazdu. Na sto metrów przed miejscem wykolejenia prześwit jak i przechyłka toru nie przekraczały dopuszczalnych norm,

-w miejscu wykolejenia, na długości około 85 m tor został zniszczony.

Parowóz w chwili oględzin przez komisję był już bez ciśnienia pary. Przepustnica była otwarta (na czwartym ząbku). Nawrotnica była ustawiona na jazdę do przodu przy napełnieniu cylindrów 30%. Rękojeść kranu maszynisty (hamulec zespolony pociągowy) w położeniu normalnym (na jazdę), tak samo jak rękojeść kranu hamulca dodatkowego. Szybkościomierz był bez taśmy i wskazywał jazdę z szybkością 70 km/h

Analiza krwi, na zawartość alkoholu, pobranej od drużyny lokomotywowej i konduktorskiej pociągu nr 1807 oraz od tych pracowników stacji Jezierzyc Słupskie, którzy aktualnie pełnili służbę – wykazała, że wszyscy byli trzeźwi.

W wypadku poniósł śmierć pomocnik maszynisty, praktykant na palacza, ciężko ranne zostały cztery osoby (w tym kierownik pociągu i maszynista). Lekkich obrażeń doznało pięciu pasażerów. Parowóz Pt 47-136, został skierowany do naprawy powypadkowej. Dwa doszczętnie zniszczone wagony osobowe zostały skreślone z inwentarza, trzy zakwalifikowano do naprawy w szerszym zakresie, a trzy dalsze do przeglądu. Zniszczeniu bądź uszkodzeniom uległy zewnętrzne urządzenia zrk, tor i rozjazdy. W sumie straty materialne wyniosły milion czterysta tysięcy złotych. Jak już wyżej wykazano przyczyną tego wypadku było przejechanie pociągu pospiesznego nr 1807 obok semafora wjazdowego do stacji Jezierzyc Słupskie wskazującego sygnał „Stój”. Urządzenia zabezpieczenia ruchu kolejowego na nastawni dysponującej tej stacji wskazywały w sposób bezsporny, że semafor ten nie był ustawiony na sygnał zezwalający dla pociągu Warszawa Wschodnia – Trzebiatów. Wynika z tego, że maszynista pociągu nr 1807 jak i jego pomocnik nie obserwowali sygnałów na tarczy ostrzegawczej i na semaforze wjazdowym. Nie można wykluczyć, że właśnie zmęczenie czwartą nocną służbą i nieracjonalny odpoczynek sprawiły, że drużyna parowozowa zasnęła w którymś momencie jazdy i to było właściwą przyczyną powstania wypadku, który pociągnął za sobą takie następstwa.

Władysław Ryński

Opracował: Sławomir Fedorowicz



Nieistniejąca już dziś nastawnia wykonawcza Jr1 na stacji Jezierzycze Słupskie

Fotografował: *Sławomir Fedorowicz* (2008.08.02)

ZAPOMNIANE BOCZNICE – PONIEMIECKA FABRYKA W BROŻKU

Wyprawę po systemie dawnych bocznic kolejowych nieistniejącej olbrzymiej fabryki chemicznej Deutsche Sprengchemie GmbH o kryptonimie WALD należącej do koncernu DAG (Dynamit Alfred Nobel A.G.) w Brożku k/Tuplic musimy zacząć na przystanku osobowym Zasieki, do którego dojeżdżamy pociągami z Żar. Można oczywiście też dojechać w pobliże samochodem, ale uwaga!... bo potem można nie znaleźć miejsca gdzie się ten samochód zostawiło! Z przystanku Zasieki jedziemy szosą asfaltową do Brożka i dalej odbijamy w las, którąkolwiek piaszczystą drogą, próbując dojechać do linii kolejowej. System bocznic zaczynał się na nieistniejącej już dziś stacji towarowej Myszków. Jej nazwa się wzięła od niemieckiej miejscowości Groß Bademeusel istniejącej do dziś na wysokości tego miejsca. Taka też była niemiecka nazwa tej stacji. Dawna stacja Myszków, która czasami była zaznaczana, jako posterunek odstępowy, a czasami jako mijanka, leżała w km 383.42 linii kolejowej nr 14 Łódź Kaliska – Tuplice. Kilometr ten wyznaczał oś dawnej nastawni dysponującej położonej od strony Tuplic. Do końca wojny przebiegały przez nią dwa tory główne

zasadnicze, a z lewej strony znajdowały się dwa tory główne dodatkowe. Po rozbiórce drugiego toru na całej linii przez wojska radzieckie, jego fragment w obrębie Myszkowa stał się torem mijankowym, a wraz z dwoma pozostałymi torami utworzył w ten sposób trzy tory główne dodatkowe. Warto jeszcze dodać, że nastawnia dysponująca leżała z prawej strony toru, a wykonawcza z lewej strony około 700 m dalej w kierunku Granicy Państwa. Do końca wojny jednak kilometr tej linii biegł odwrotnie niż dziś (linia Cottbus – Żagań) i być może po zmianie kilometrażu nastąpiła zmiana pierwszeństwa nastawni. Po tych budynkach zostały obecnie dwie kupy gruzów. Od głównego układu torów, odchodziła bocznicą do torów zdawczo-odbiorczych fabryki chemicznej. Na te tory można było wjechać zarówno od strony Tuplic jak i Forstu. Oczywiście podczas likwidacji fabryki chemicznej zlikwidowano i bocznicę, ale pozostawiono powyższe tory. Po wojnie zostały one nazwane w dokumentach *bocznicą Barśc* i uzyskały osobny kilometr, którego początkiem był najbardziej skrajny wschodni rozjazd stacji towarowej. Bocznicą ta była czynna jeszcze w latach 80. Jednak nie

udało się ustalić, co na niej wyładowywano. Ale prawie na pewno miało to związek z wojskiem, i przez to teren był do tego czasu ściśle pilnowany. Pozostała sieć torów na terenie fabryki chemicznej, podczas ich likwidacji została prawdopodobnie specjalnie zatarta w terenie i zasadzona częściowo drzewami, nie można jednak wykluczyć, że do tego zatarcia doszło już po wojnie podczas planowego zalesiania tego terenu. Niemniej dziś podczas wędrówki śladami tych torów, częściowo trzeba się domyślać ich przebiegu, a częściowo odszukanie tych śladów jest po prostu niemożliwe. Wjazd na system bocznic był możliwy również z obu stron torów zdawczo-odbiorczych a ich główny ciąg z dużym prawdopodobieństwem tworzył na terenie fabryki pętlę. Nie udało się jednak znaleźć namacalnych śladów zamknięcia tej pętli. Dlatego też zwiedzanie bocznicy podzielimy na dwie części: zachodnią i wschodnią. Choć wszystkie drzewa są tu do siebie wyjątkowo podobne i bardzo łatwo się idzie zgubić, zaczniemy zwiedzać najpierw stronę zachodnią, jako bardziej rozbudowaną. Najpierw przyglądamy się bliżej torom zdawczo-odbiorczym, a właściwie temu, co po nich zostało. A zostało mnóstwo strunobetonowych podkładów, porozrzucanych we wszystkich kierunkach, zniszczona rampa z częściowo rozkradzioną kostką trylinką (nazwaną tak od jej wynalazcy – Władysława Trylińskiego). Rampa była na pewnym odcinku zadana, i ta zabudowa również padła ofiarą dewastacji i kradzieży. Ruszamy stąd na północny zachód i w momencie, gdy ślady dawnych torów zdawczo-odbiorczych zaczynają się schodzić do siebie, wydziela się z nich ledwo widoczny ślad pojedynczego toru odchodzącego bardziej na zachód. Miejsce po nim jest zaorane i zalesione, dlatego bardzo ciężko go zauważyć. Ponieważ dla ułatwienia trzeba przyjąć jakiegokolwiek odległości podczas tej wędrówki, przyjmijmy za początek zachodniej części bocznicy kilometr 0.8 *bocznicy Barść*. Znajduje się on około końca rampy w tym kierunku. Oczywiście podane odległości należy traktować jako bardzo przybliżone. Niestety istnieje mała szansa na to, że plany tych zakładów w ogóle się zachowały. Tak więc wędrujemy zasadzonym śladem po torze i niedługo, bo już po 0.17 km natrafiamy na ślady dawnej wagi wagonowej. Zapewne był do niej osobny tor. Przy zniszczonych resztkach wagi stoi budynek z zszarzałego betonu, jeden z wielu w tym kompleksie. Co ciekawe to miejsce znajduje się dokładnie na osi nieistniejącej nastawni wykonawczej dawnej stacji Myszków. 110 metrów dalej (km 0.28), znajdowało się pierwsze odgałęzienie w głąb zakładów (w lewo). Ciężko to miejsce choćby zauważyć. Odgałęzienie to pozostawiamy niezbadane, ponieważ jest całkowicie splantowane i zadrzewione. Ledwo je też widać na zdjęciach satelitarnych. Prowadziło prawdopodobnie do centralnej elektrociepłowni, bo nie udało mi się jej nigdzie indziej odszukać podczas peregrynacji po terenie. Następne odejście w lewo znajdowało się w km 0.42 i prowadziło do bodajże największej ilości zakładowych obiektów. Tymczasem jednak zajmijmy się śladem toru biegnącego prosto. Idąc

nim (w jego miejscu jest przecinka leśna) mijamy pierwszą porzuconą lokomotywnię jednostanowiskową. Zrujnowany budynek jest długi, także na pewno mieścił kilka pojazdów typu Kōf, jakie niechybnie tu jeździły. Oczywiście lokomotywnia nie znajduje się w osi głównego toru, tylko z boku, ale ciężko tak naprawdę odszukać każde odgałęzienie toru, jakie miało tu miejsce. Trochę dalej mijamy dawne budynki pofabryczne, wykorzystane na jakiś współczesny zakład. Tu też boczny tor podchodził pod magazyn. W km 0.93 przecinamy jedną z licznych głównych dróg komunikacyjnych na terenie dawnej fabryki. Droga jest betonowa, a miejsce po przejeździe wypełniono brukiem. Za tym miejscem z lewej strony widzimy bardzo długą betonową rampę. Praktycznie na jej początku w prawo w las odchodzi jeszcze jeden ślad toru (km 0.98), ale po 300 m się kończy. Następnie idziemy nadal prosto, po rozjeżdżonym piasku i w końcu w km 1.60 dochodzimy do pierwszej krytej rampy ładunkowej. Jej dach to bardzo gruba warstwa betonu wsparta na potężnych filarach. Obiekt ten krył zarówno tor kolejowy w tym miejscu jak i drogę przeładunkową. Na dachu już podczas wojny rosły brzozy maskujące to miejsce zapewne przed oczami pilotów angielskich bombowców. Przy rampie nie było toru objazdowego. Ostatecznie koniec toru głównego znajdował się przed skrzyżowaniem dróg 1.67 km od założonego początku. Jeśli były tu jeszcze inne odgałęzienia, nie udało się ich odnaleźć. Teraz musimy wrócić do drugiej wspomnianej odnogi w km 0.42. Choć nie ma po niej specjalnych śladów, jest doskonale widoczna na zdjęciach lotniczych. Wędrujemy więc w lewo zachowując dla porządku ten sam kilometr. W km 0.56 przecinamy betonową wewnętrzną szosę, również z brukiem zamiast szyn. Z obu stron szosy rośnie gęsty las, więc kto specjalnie nie szuka, to nie domyśli się, że był tu przejazd kolejowy. Jest to już drugi przejazd przez ten fragment szosy, wcześniejszy na dawnym torze do ruin elektrociepłowni, znajduje się 150 metrów od tego miejsca. Od przejazdu tor szedł w łagodnym wykopie łukiem w lewo i potem prosto aż do km 0.92 gdzie następowało kolejne rozgałęzienie. Jeden tor odchodził w prawo, oraz dwa w lewo. Najbardziej skrajny w lewo prowadził do drugiej lokomotywni znajdującej się na km 1.17, a ten drugi w lewo (bliższy toru głównego), niestety jest zbyt zamazany w terenie i na razie nie udało się ustalić, dokąd prowadził. Tor w prawo po wyjściu z łuku nadającym mu kierunek, szedł prosto do drugiej krytej rampy leżącej w km 1.33 (i tu nie było toru objazdowego). Od powyższego toru w km 1.05 odchodził jeszcze jeden tor w prawo biegnący do magazynów niewiadomego przeznaczenia. Tor ten kończył się w km 1.40. Teraz zostaje nam jeszcze wędrówka śladem toru głównego, który przez krótki odcinek (260 m) biegnie prosto. Na km 1.16 następuje kolejne rozgałęzienie. Oba ślady torów skracają w lewo. Ten bardziej z prawej biegnie do kolejnych niezidentyfikowanych magazynów, jakich tu pełno wszędzie i nagle jego ślad się urywa na granicy starego lasu. Dalej jest już młodnik i odszukanie w nim czegokolwiek graniczyłoby z cudem. Ślad urywa się na

km 1.61. Pozostałości drugiego toru z ostatniego odgałęzienia również bieżą do granicy młodnika na km 1.61 i ślad po nich ginie, ale na zdjęciach satelitarnych wyraźnie widać na terenie tego młodnika jeszcze jedno odgałęzienie. Tory z niego prowadziły na lewo do magazynów i prosto do kolejnej (trzeciej) krytej rampy przeładunkowej. Trochę za rampą ślad toru się urywa całkowicie. Trzecia kryta rampa znajduje się na km 1.74. To miejsce wyznacza też koniec zachodniej części tej bocznic. Na pewno nie wszystko udało się odkryć, ale bez dokładnych planów przy takim stopniu maskowania terenu i późniejszej rekultywacji i tak ten bór dużo tajemnic ujawnił. Po zwiedzeniu tej części kompleksu, udajemy się z powrotem na *bocznice Barść* i idąc w kierunku wschodnim docieramy do km 0.3 tej bocznic. Czyli w zasadzie do początku rampy. Z tego miejsca brała początek wschodnia część bocznic. Tor odchodził w głąb zakładów łukiem w prawo. Na tym odcinku jest dość mocno zatarty w terenie. Osiągamy leśną mocno rozjeżdżoną drogę, która dalej biegnie już prosto pośladzie toru. W pewnym miejscu widać ślady toru odchodzącego w lewo. Po zbadaniu tego odgałęzienia okazuje się, że tor ten biegł równoległe do toru głównego w pewnej odległości poprzez betonowe koryto około

metrowej wysokości. Konia z rzędem temu, kto wyjaśni w jakim celu to zbudowano, bo nie wygląda to na typowe zasieki węglowe. Po ponownym połączeniu z torem głównym, biegnie on nadal prosto. Rozgałęzienie znajdowało się w km 0.37, a połączenie tych torów w km 0.96. Następnie w km 1.05 widzimy czwarty i zarazem największy „dworzec”, czyli krytą betonową rampę ładunkową. W km 1.20 następowało kolejne odejście toru w lewo. Tor ten biegł łukiem w lewo, potem trochę prosto i dalej szerokim łukiem w prawo. Jego koniec był już na prostej w km 1.90. Tor prosto biegł w pobliże tego samego miejsca skręcając po pewnym czasie w lewo i kończąc się pomiędzy dwoma szerokimi placami betonowymi w km 1.94. Tyle odkrytych jak dotychczas śladów po torach. Co do przeznaczenia budynków, musieliby się wypowiedzieć fachowcy. Źródła podają, że na terenie fabryki zabudowano 38 km torów, jeśli te dane są prawdziwe, to gdzie ukryła się reszta? Ot zagadka? Nawet, jeśli by wliczyć w to wszelkie potencjalne mijanki, to i tak będzie brakować sporo kilometrów. Podobne ślady po pokreślonych układach torowych z tamtych lat w zakładach o identycznym charakterze znajdują się też jeszcze w Nowogrodzie Bobrzańskim, Bydgoszczy oraz w okolicach miejscowości Depot.

Sławomir Fedorowicz

WYPRAWA DAWNĄ LINIĄ KOLEJOWĄ KRZELÓW – LESZNO (1)

Wyprawę dawną linią kolejową Krzelów – Leszno najłatwiej zdecydowanie zacząć na stacji Leszno gdzie bez problemu można dojechać pociągiem. I to właśnie to spowodowało, że przemierzyłem tę była linię przeciwnie do jej ostatniego kilometrażu.

Gdy udamy się pieszo od dworca w kierunku południowym, to zobaczymy naprzeciw nastawni Ls 2 mały budynek pomalowany na kremowy kolor. Jest to mały dworzec dawnej kolejki, którą zamierzamy wędrować. Nosił on nazwę *Lissa Kleinbahnhof (Leszno Dworzec Mały)*. Brak miejsca, wskazuje, że był tu tylko tor odjazdowy a reszta torów bocznych była położona dalej w kierunku południowym. Nie było ich zresztą zbyt dużo. Przez pierwsze kilometry tor prowadził wzdłuż obecnej linii nr 271 Wrocław – Poznań. Niewiele pozostało po tym odcinku śladów. Czasami ciężko się domyślić, że był tu w ogóle jeszcze trzeci tor (w jego miejscu jest obecnie rów odwadniający tę czynną linię). W ten sposób dochodzimy do przejazdu kolejowego przez drogę wojewódzką nr 323 Leszno – Rynarcice, który znajduje się w dzielnicy Zaborowo. Dalsze szukanie przebiegu dawnej linii możemy rozpocząć dopiero po minięciu współczesnej zabudowy. Ta dzielnica Leszno rozbudowała się tak bardzo, że nie ma nawet śladu po drodze biegnącej niegdyś miejscu starotorza. Na rogatkach Leszno znajduje się stadion sportowy. Do niedawna stał na nim mały budynek gospodarczy, który wiele lat temu został postawiony, jako dworzec małego przystanku *Zaborowo k/Leszna*.

Podczas przebudowy stadionu budynek został niestety zburzony. Ślad starotorza odnajdujemy dopiero w lesie spory kawałek za tym stadionem. Niski nasyp biegnie po prawej stronie nierównej szosy. A więc gdzieś tuż za zabudowaniami starotorze niezauważalnie przecięło po raz drugi drogę wojewódzką nr 323. Ciekawostką jest to, że różne mapy różnie wskazują przebieg toru w tej okolicy. Mapa z lat trzydziestych pokazuje przebieg widoczny do dzisiaj w terenie, ale starsza mapa (samochodowa z roku 1926) pokazuje tor biegnący po lewej stronie szosy na całym odcinku Zaborowo k/Leszna – Henrykowo k/Leszna. Niestety w terenie ciężko sprawdzić te sprzeczne informacje z powodu braku jakichkolwiek namacalnych śladów. Wędrując dalej zarośniętym nasypem ponownie niezauważalnie przechodzimy na lewą stronę szosy nr 323 tuż przed dawnym przystankiem czy też stacją *Henrykowo k/Leszna*. Oczywiście próżno w gęstych krzakach szukać śladów po tym punkcie handlowym, czas bowiem wszystko dokładnie zatarał. Zarośnięty nasyp doprowadza nas do Rowu Polskiego. Po moście nie ma już dawno śladów, został wysadzony podczas Powstania Wielkopolskiego. Widzimy tylko zarośnięte czoło nasypu po drugiej stronie tej przeszkody wodnej. Dalszy ślad po kolei jest praktycznie nie do przejścia. Nie dość, że ogromna jest tu ilość roślinności, to jeszcze piasek z podtorza został dawno temu zabrany, w efekcie czego pozostały wykroty. Zaliczanie w ten sposób dawnej linii kolejowej przypomina czasami walkę o przetrwanie!

Sławomir Fedorowicz



typ mostu: stalowy most kolejowy	przeszkoda: rzeka Strwiąż	konstrukcja przęsła: nitowana
ilość przęseł: 1	rodzaj przęsła: paraboliczne	kratownica: ośmiopolowa
pomost jezdny: jazda dołem	ilość podpór: 2	materiał podpór: żelbet
linia: nr 108 Stróże – Krościenko; szlak: Uherce – Krościenko; odcinek: Ustrzyki Dolne – Krościenko		

Most kolejowy nad rzeką Strwiąż na linii kolejowej Stróże – Krościenko

Fotografował: *Sławomir Fedorowicz* (2010.06.21)

DREZYNY JUŻ W RYŻYNIE

Z ostatniej chwili. Wieczorem dnia 31.03.2012 zostały przywiezione na stację Ryżyn trzy drezyny, które w przyszłości będą obsługiwać ruch turystyczny na linii kolejowej Szamotuły – Międzychód, na odcinku Kikowo – Sieraków Wielkopolski. Dwie drezyny są własnością firmy Karkonoskie Drezyny Ręczne Rafała Gerstena, która z przyczyn politycznych musiała zawiesić działalność na czas nieokreślony. Trzecia drezyna należy do kolegi. Drezyny, które muszą zostać poddane daleko posuniętemu remontowi, będą użytkowane do czasu zbudowania specjalnych rowerów szynowych dla Śródmiejskiej Kolei Drezynowej. Niestety ten wieczór zakończył się też trochę negatywnie. Po powrocie z

Ryżyna stwierdziłem wybite trzy szyby w klatce schodowej oraz wyłamane drzwi do pomieszczeń służbowych. Nic nie zginęło. Od razu zresztą było widać, że to wyczyn miejscowych pijanych wyrostków wracających z jakiejś imprezy. Na wezwanie przyjechała policja z Sierakowa i sporządziła notatkę na tę okoliczność. Szyby wstawiłem, drzwi zabezpieczyłem, ale duży niesmak pozostał. Niestety nie będzie łatwo upilnować dworca, w którym nie ma możliwości stałego przebywania. Na koniec tego dnia trzeba było naprawiać jeszcze sprzęgło w samochodzie, który przywiózł drezyny, gdyż odmówiło posłuszeństwa. Robota była pilna, ale się udało!

Sławomir Fedorowicz

TYMCZASEM GDZIEŚ W KRAJU...



...pociąg Gdynia – Białystok opuszcza stację Wydminy

Linia nr 38 Białystok – Głomno
Stacja Wydminy

Fotografował: *Sławomir Fedorowicz* (2009.01.21)

STARE NASYPY CIĄGNĄ SIĘ KILOMETRAMI W NIESKOŃCZONOŚĆ...



Dawny most nad bezimiennym potokiem na rozebranej linii kolejowej Otmuchów – Dziewiętlice. Odcinek Trzeboszowice Nyskie – Dziewiętlice

Fotografował: *Sławomir Fedorowicz*
(2011.04.24)



Stacja wodna Piotrków Trybunalski

Fotografował: *Sławomir Fedorowicz* (2008.09.28)

SMUTEK ŻELAZNYCH DRÓG



Stacja Książki. Dawna nastawnia dysponująca Ks

Fotografował: *Sławomir Fedorowicz* (2009.02.16)



Warmińsko-Mazurskie – Dzikowo Iławeckie



Fotografował: Sławomir Fedorowicz (2011.08.09)

Periodyk redaguje zespół: Sławomir Fedorowicz, Aldona Modrzewska, Ryszard Stankiewicz, Sylwester Pulik. Artykuły i zdjęcia do publikacji proszę przysyłać na adres e-mail: rower_szynowy@o2.pl lub kustosz@muzeumchrzypsko.pl. Redakcja zastrzega sobie prawo do poprawiania tekstów. Zapraszamy na stronę internetową www.muzeumchrzypsko.pl nr 7 – 2012.04.01