

Na kolejowym szlaku

17 listopada 2019

Nie zawsze uda się nam wsiąść do pociągu naprawdę nowoczesnego. Podobno Polskie Koleje Państwowe intensywnie modernizują się od kilku lat, co nie zmienia faktu, że po naszych torach dość często kursuje mocno leciwy sprzęt.



Najstarszym w ogóle zarejestrowanym pojazdem kolejowym w Polsce jest wagon towarowy o symbolu Kdth pochodzący z 1900 roku. Wśród wagonów pasażerskich najstarszym jest zaś BCi28 z 1928 roku. Oba – produkcji niemieckiej.

46 wagonów użytkowanych w Polsce powstało jeszcze przed II wojną światową. Nie kursują już one jednak w normalnym ruchu rozkładowym, lecz w składach pociągów retro, uruchamianych z różnych okazji.

Takie informacje można znaleźć korzystając z danych Krajowego Rejestru Pojazdów Kolejowych. Pojazdy szynowe, tak jak i drogowe, mają bowiem swoje numery rejestracyjne, dzięki którym są identyfikowane – i dopuszczane do ruchu.

W wieku emerytalnym

Najnowszy wykaz lokomotyw, wagonów i wszelkich innych urządzeń jeżdżących po szynach w Polsce, zapisany w Krajowym Rejestrze Pojazdów Kolejowych, zawiera dane aktualne na 30 września 2019 r. W rejestrze znajdują się dane około 135 tysięcy pojazdów. Jak wynika z rejestru, pojazdy, kursujące u nas w normalnym ruchu kolejowym, mają już nieco młodsze metryki, niż te przedstawione na wstępie.

Najstarsze wagony pasażerskie, do jakich możemy trafić w naszych podróżach po kraju, mają najwyżej 50 lat (i w czasie swej długoletniej kariery zawodowej zapewne były już remontowane).

Jeśli chodzi o elektryczne oraz spalinowe lokomotywy pasażerskie, to polskie koleje nie użytkują starszych niż mających 50-54 lata – i w międzyczasie już zmodernizowanych.

Nieco starsze są lokomotywy towarowe, które w naszym kraju pracują nawet w wieku 60-62 lat.

Natomiast parowozy, które regularnie do końca lat osiemdziesiątych ciągnęły u nas pociągi osobowe i towarowe, dziś są już rzadkością – i naturalnie dzierżą palmę pierwszeństwa pod względem dojrzałego wieku.

Najstarsze parowozy, kursujące w normalnym ruchu pasażerskim, mają 66-70 lat (wyprodukowano je w Polsce). Rozkładowo obsługują one tylko połączenia między Poznaniem, Leszmem i Wolsztynem – dzięki czemu wolsztyńska parowozownia jest jedynym takim obiektem, normalnie eksploatowanym w Europie, a może i na świecie.

Z własnym numerem

Zgodnie z europejskimi przepisami, każdy pojazd poruszający się po sieci kolejowej musi posiadać tzw. międzynarodowy numer

EVN.

Jest to oznaczenie składające się z 12 cyfr zawierające informacje o charakterystyce technicznej pojazdu. Z obowiązku rejestrowania i nadawania numeru EVN wyłączony jest sprzęt przeznaczony do eksploatacji na bocznicach, w fabrykach i na liniach metra.

W Polsce rejestr pojazdów szynowych jest prowadzony przez Urząd Transportu Kolejowego. Wszystkie zarejestrowane u nas pojazdy kolejowe dzielą się na cztery kategorie: wagony towarowe, wagony pasażerskie, pojazdy trakcyjne (czyli lokomotywy, zespoły trakcyjne i szynobusy) oraz pojazdy specjalne.

Ciągle za mało

Krajowy Rejestr Pojazdów Kolejowych zawiera obecnie dane dotyczące prawie 4,5 tys. wagonów pasażerskich, ponad 115 tys. wagonów towarowych, ponad 10 tysięcy pojazdów trakcyjnych oraz blisko 4,3 tys. pojazdów specjalnych.

Nie cały ten sprzęt kołowy jeździ po torach w Polsce, bo w rejestrze są także pojazdy już nieczynne i wycofane z eksploatacji. Dopóki jednak fizycznie istnieją, ich dane muszą być stale przechowywane przez sto lat od wycofania z eksploatacji.

Natomiast wszystkich eksploatowanych i posiadających aktualną rejestrację pojazdów kolejowych, jest w Polsce niespełna 104 tysiące. I w okresach nasilenia przewozów okazuje się, że to wciąż za mało.

Autorstwo: Andrzej Leszyk

Zdjęcia: [focusnpc](#) (CC0)

Źródło: [Trybuna.info](#)