

Wielkie małe pociągi

13 marca 2017

To one uratowały lokalną kolej w Czechach: wagony motorowe typu 810. Cztery takie pociągi właśnie sprowadzono do Polski.

Czeskie miasteczko Doudleby nad Orlicí, na stacji na chwilę przystaje przyspieszony pociąg z Pardubic do Letohradu. Z wagonów wysypują się pasażerowie. Część z nich szybkim krokiem przechodzi do stojącego przy sąsiednim peronie wagonu motorowego. Na przesiadkę są tylko cztery minuty.

Wszyscy podróżni zdążyli się przesiąść, z megafonu pada zapowiedź, że motorowy pociąg osobowy do stacji Rokytnice v Orlických Horách jest gotowy do odjazdu. Liczący 55 miejsc do siedzenia pociąg rusza, by zaraz odbić od ważniejszej linii i wjechać w dolinę rzeki Zdobnice. Po kilku minutach zatrzymuje się w liczącym 4,5 tys. mieszkańców mieście Vamberk. Tu wysiada kilkanaście osób, a kilku nowych pasażerów się dosiada. Potem pociąg pnie się w górę doliny rzeki Zdobnice, co parę minut zatrzymując się na małych przystankach, leżących na skraju kolejnych mijanych wsi: Peklo nad Zdobnicí, Rybná nad Zdobnicí, Slatina nad Zdobnicí i Pěčín. Wysiadają po trzy, cztery osoby. Po nieco ponad pół godzinie jazdy pociąg osiąga Rokytnice v Orlických Horách, gdzie wysiada grupka pasażerów. Tu, w tym liczącym 2 tys. mieszkańców mieście, kończą się tory.

20-kilometrową linię Doudleby nad Orlicí – Rokytnice v Orlických Horách od rana do wieczora przemierza po siedem połączeń w każdym kierunku. W Polsce takich linii dawno już nie ma.

LINIE NA UBOCZU

Zajączkowo Lubawskie – Lubawa, Sątopy-Samulewo – Reszel, Strzebiń – Woźniki Śląskie, Fosowskie – Dobrodzień czy

Kamieniec Ząbkowicki – Złoty Stok. Takie kilku-, kilkunastokilometrowe linie – łączące ważniejsze ciągi z położonymi względem nich na uboczu miastami – przestały u nas funkcjonować na przełomie lat 80. i 90. Gwoździem do ich trumny był brak odpowiedniego taboru. Standardowo pociągi obsługujące te dowozowe linie zestawiane były z ciężkich lokomotyw (zazwyczaj parowozu Ty2 lub lokomotywy spalinowej SP42) i jednego, dwóch wagonów. Składy te były bardzo paliwożerne i wymagały kilku osób obsługi (drużyny konduktorskiej, maszynisty, pomocnika maszynisty i w przypadku parowozów jeszcze palacza).

Tak lokalne linie dogorywały w cieniu wielkiej inwestycji, jaką w Polsce lat 70. i 80. była elektryfikacja kolei. Gdy w 1988 r. Polskie Koleje Państwowe chwaliły się zelektryfikowaniem 10 tys. km linii kolejowych, zaczęła się masowa likwidacja dochodzących do nich połączeń lokalnych.

Tymczasem w Czechosłowacji – gdzie zelektryfikowano właściwie tylko najważniejsze magistrale – pod koniec lat 80. były już wyraźnie odczuwane efekty decyzji podjętej kilkanaście lat wcześniej: w 1975 r. – po dwuletniej testowej eksploatacji dwóch prototypów – przystąpiono do seryjnej produkcji małych wagonów spalinowych do obsługi linii lokalnych z prędkością maksymalną 80 km/h. Do 1982 r. zakłady Vagónka Studénka wyprodukowały na potrzeby całej Czechosłowacji 678 wagonów motorowych typu 810 (początkowo oznaczonych symbolem M.152). Po podziale kraju 551 pojazdów tego typu przypadło Czechom, stając się najliczniejszą serią taboru trakcyjnego w tym kraju.

AUTOBUS NA TORACH

Nazywane „motorakami” wagony typu 810 wyposażono w silnik oraz automatyczną skrzynię biegów znane z autobusów Karosa ŠM 11, które od połowy lat 60. produkowano do obsługi komunikacji w czechosłowackich miastach. – Układ napędowy stosowany w Karosach ŠM 11 był łatwo dostępny, miał odpowiedni stosunek

masy do osiągnięć oraz był sprawdzony w praktyce – pisał Zbyněk Zlinský w portalu Vlaky.net.

Zakłady Vagónka równoległe do wagonów motorowych wyprodukowały 912 wagonów doczepnych. Dzięki temu 55-miejscowe wagony motorowe typu 810 – po dołączeniu wagonów doczepnych – mogą być kierowane do obsługi kursów szczytowych oraz całych linii cechujących się większymi potokami podróżnych. „Motorak” wraz z jednym wagonem doczepnym oferuje 117 miejsc siedzących, a razem z dwoma wagonami doczepnymi – 179 miejsc siedzących.

„Motoraki” odegrały swoją rolę również w... ruchu towarowym. Jeszcze do przełomu XX i XXI wieku na liniach lokalnych zdarzało się, że do wagonów motorowych typu 810 dołączano jeden, dwa wagony towarowe, formując w ten sposób mieszany pociąg osobowo-towarowy, który ze stacji na ważniejszej linii przywoził do miasteczka nie tylko pasażerów, ale przy okazji też węgiel, drewno czy nawozy sztuczne.

POCIĄG ZMIENIAJĄCEJ SIĘ KOLEI

Po Aksamitnej Rewolucji 1989 r. małe wagony motorowe typu 810 okazały się całkiem dobrze dopasowywać do zmieniających się realiów ekonomicznych funkcjonowania typowo lokalnej kolei.

W 1991 r. na liniach kolejowych obsługiwanych „motorakami”, za sprawą ich krótkiej drogi hamowania, możliwe było wprowadzenie pierwszych przystanków na żądanie. Dziś na czeskiej kolei rozwiązaniem tym objętych jest kilkaset punktów z mniejszą wymianą pasażerów. Przystanki na żądanie są w rozkładach jazdy oznaczone symbolem „x” – oznacza on, że maszynista może nie zatrzymać pociągu, jeśli na peronie w widocznym miejscu nie znajduje się żaden człowiek, a w pociągu nikt nie zgłosił chęci wysiadania – drużynie konduktorskiej lub przyciskiem po odtworzeniu stosownego komunikatu z głośników. Dzięki przystankom na żądanie udało się poprawić ekonomikę jazdy, jednocześnie nie odcinając od połączeń mieszkańców mniejszych wsi.

W 1994 r. obsługiwane „motorakami” linie lokalne zaczęto obejmować nowym sposobem odprawy podróżnych (samoobsłuźný způsob odbavení cestujících): na trasach z mniejszymi potokami podróżnych pociągi kursują bez drużyny konduktorskiej. – Chodzi o ocalenie połączeń na bocznych liniach – wycofanie obsługi konduktorskiej wyraźnie zmniejsza koszty ich funkcjonowania – mówił gazetce „Dnes” Petr Šťáhlavský, rzecznik prasowy spółki České Dráhy.

Przy tym sposobie odprawy pasażerowie nie mający biletu zobowiązani są wejść do pociągu pierwszymi drzwiami, by za przejazd zapłacić maszyniście (normalnie w Czechach podróżni wsiadający na przystanku bez kasy biletowej mogą wejść do pociągu dowolnymi drzwiami i zająć miejsce – dotarcie do pasażera w celu sprzedaży biletu jest obowiązkiem drużyny konduktorskiej). Wprowadzenie takiego sposobu odprawy pasażerów było możliwe ze względu na to, że w „motorakach” drzwi zewnętrzne zamykane są automatycznie przez maszynistę, który cały krótki pociąg widzi w lusterku bocznym.

DUŻA FLOTA MAŁYCH POCIĄGÓW

Wadą wagonów typu 810 – w obliczu rosnącej popularności turystyki rowerowej – był brak miejsca na rowery. W latach 1998-2002 České Dráhy przebudowały więc 104 wagony doczepne, w których część siedzeń zastąpiono uchwyty i stojakami na rowery.

W 2005 r. przystąpiono do większej przebudowy wagonów motorowych typu 810 i wagonów doczepnych – na ich bazie w zakładach Pars Nova Šumperk do 2012 r. powstało 238 dwu- i trzyczłonowych składów Regionova, które charakteryzują się nowym układem napędowym oraz niskopodłogową częścią z przedziałem dla rowerów, wózków dziecięcych i wózków inwalidzkich. Eksploatację „motoraków” w nowym wcieleniu zaplanowano na 15-20 lat.

Równocześnie České Dráhy zaczęły rozglądać się za nowoczesnym

następcą dla wagonów typu 810. Pierwszy przetarg na dostawę małego taboru do obsługi linii lokalnych wygrał Stadler – koncern w latach 2011-2013 dostarczył 33 jednoczłonowe pociągi Regio Shuttle. Z części linii wyparły one „motoraki”, wyraźnie poprawiając komfort jazdy – nowe czteroosiowe pociągi cechują się spokojniejszym biegiem niż dwuosiowe wagony typu 810. Pociągi Regio Shuttle są ponadto znacznie od nich cichsze i osiągają prędkość maksymalną 120 km/h. Na części linii kończy się czas „motoraków”, uznawanych wręcz za jeden z symboli Czech.

To właśnie dzięki dużej flocie małych wagonów motorowych typu 810 czeska kolej do dziś nie zatraciła ogólnokrajowego charakteru – problem likwidacji połączeń ograniczył się do pojedynczych krótkich odcinków. České Dráhy – w przeciwieństwie do polskiej kolei – nie wycofały się z obsługi segmentu połączeń typowo lokalnych.

„MOTORAKI” PO POLSKU

Dziś dla kilku zapomnianych linii kolejowych w Polsce to właśnie czeskie „motoraki” mogą stworzyć nowe szanse. W styczniu 2017 r. cztery wagony motorowe typu 810 zostały sprowadzone do naszego kraju przez spółkę SKPL Cargo. Ten działający od 2002 r. prywatny przewoźnik zajmuje się głównie przewozami towarowymi, ale obsługuje też ruch pasażerski: wakacyjny na liniach Lipusz – Bytów i Kętrzyn – Węgorzewo oraz codzienny na trasie Pleszew Miasto – Pleszew, łączącej centrum miasta z położoną poza miastem stacją na linii Poznań – Ostrów Wielkopolski.

– Cztery wagony typu 810, które w Czechach praktycznie do końca wykorzystywano w ruchu planowym, zakupiliśmy z myślą o obsłudze naszych linii turystycznych, z możliwością rozszerzenia oferty do przewozów całorocznych. Chcielibyśmy, aby pierwszy wagon wyjechał na trasę już w okolicach weekendu majowego – mówi Albert Mikołajczyk z SKPL Cargo.

Przewoźnik prowadzi ponadto ustalenia z małopolskimi samorządami odnośnie reaktywacji ruchu pasażerskiego na linii Tarnów – Dąbrowa Tarnowska – Szczucin, nieczynnej od pamiętnego 3 kwietnia 2000 r., kiedy to jednego dnia zlikwidowano ruch pasażerski na 1028 km linii kolejowych w całej Polsce.

Sprowadzone z Czech wagony motorowe otrzymały już świadectwo Urzędu Transportu Kolejowego dopuszczające je do eksploatacji, ale jedynie na liniach organizacyjnie wydzielonych z normalnej sieci kolejowej. Uzyskanie pełnej homologacji wymagałoby dostosowania wagonów do Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności. – Proces ten byłby zbyt kosztowny. Poza tym pojazdy mają służyć stopniowej odbudowie potoków na wygaszonych lata temu liniach kolejowych – wyjaśnia Mikołajczyk. – Nie zamierzamy być niczyją konkurencją, a jedynie uzupełniać ofertę większych przewoźników.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 2 \(88\) 2017](#)