



Sieć Średzkiej Kolei Powiatowej

Krótką nota historyczna Średzkiej Kolei Powiatowej

1. Historia ŚKP i ŚKD

Historia Średzkiej Kolei Powiatowej zaczyna się 23 czerwca 1902 roku. Z inicjatywy Powiatu Średzkiego wybudowano wówczas linię wąskotorową o szerokości 1000 mm ze Środy Wlkp. do Poznania Kobyłepole. Dalej poprowadzono tor normalny do stacji Poznań Malta, a z niej odgałęzienia do stacji Poznań Starołęka i Poznań Wschód. W Kobyłimpolu mieściła się obszerna, murowana parowozownia główna i warsztaty naprawcze Średzkiej Kolei Powiatowej dla obu szerokości toru. Następnym etapem była budowa linii wąskotorowej ze Środy Wlkp. do Zaniemyśla. Linię tę uruchomiono 1 maja 1910 r. Jest prawdopodobne, że swoje udziały w spółce akcyjnej ŚKP miała też Cukrownia Środa, dla której kolejka stała się podstawowym środkiem transportu. W Środzie powstała druga parowozownia na dwa stanowiska, murowana (można nadać jej nazwę: pomocnicza) i mały warsztat. W latach 30-tych dobudowano garaż na dwuosioowy wagon motorowy z silnikiem Forda, sprowadzony z Warszawy. Maszyny w obu warsztatach jak i pompy zasilające w wodę napędzała siłownia wiatrowa. Prawdopodobne jest, że w latach 30-tych, w ramach modernizacji kolejki wraz z kupnem wagonu motorowego zakupiono również silnik wysokoprężny do napędu urządzeń.

Od linii głównej odchodziło wiele odgałęzień cukrowniczych. Na linii Środa-Zaniemyśl były to odgałęzienia: Żabikowo-Jaszkowo oraz Annopole (a dokładniej w 1/3 drogi z Annopola do Płaczek)-Chwałkowo oraz Chwałkowo-Brodowo-Nadziejewo i Chwałkowo-Czarnotki. Na linii

Środa-Kolbylepole odgałęzienie Krerowo-Kleszczewo, Krerowo-Klony oraz odgałęzienia z Tulec przez Szewce do Kruszewni i Gowarzewa i z Połazejewa do Mystek.

Rok 1949 to czas przejścia kolei prywatnych przez państwo. Tak też stało się ze Średzką Koleją Powiatową, która zmieniła nazwę na Średzką Kolej Dojazdową.

W roku 1953 zaczęto przekuwanie toru na szerokość 750 mm. Aby zapewnić ciągły ruch pociągów, tor 750 mm kładziony był od Zaniemyśla w kierunku Kobylegopola. Do Zaniemyśla sprowadzono "Peiksa" i kilka wagonów (zapewne 1AW i 3AW), prawdopodobnie na platformach 1000 mm, tak przypuszczam, i od Zaniemyśla do bieżącego miejsca, gdzie kończyły się nowoprzekute tory 750 mm kursował nowy tabor, a dalej stary na 1000 mm. Tak relacjonowali mi tę sprawę moi krewni z Zaniemyśla i Śniecisk. Ja jednak pozostawiam ją otwartą.

Od roku 1968, kiedy to zlikwidowano pociągi osobowe na linii Środa-Kolbylepole zaczyna się powolny zmierzch i upadek kolejki. Likwidowane są kolejno odgałęzienia cukrownicze, budowa obwodnicy Środy przyczynia się do zamknięcia linii Żabikowo-Jaszkowo w 1975 r. Systematycznie rozbierano wszystkie odgałęzienia towarowe na linii Środa-Tulce. Obcinana jest stopniowo linia główna Środa-Kolbylepole. W 1976 r. rozebrano odcinek linii Kobylepole-Spławie. Ten stan trwał do 1977 lub 1978 r. kiedy to odbyła się ostatnia kampania cukrownicza na kolejce. Ostatni odcinek Środa-Połazejewa linii do Kobylegopola zamknięto i rozebrano w 1979 r. W lata 80-te kolejka wkracza z 14-to kilometrowym szlakiem do Zaniemyśla. Ale i tak frekwencja podróżnych jest dość wysoka. Typowy skład to "Peiks" ciągnący trzy wagoniki 3AW lub 1AW z czwartym brankardem.

2. Tabor **ŚKP**

2.1 Parowozy

Na kolejce pracowały parowozy z fabryki Orenstein und Koppel, Krauss oraz Borsig. Pierwsze maszyny były trzyosiowe o mocy nie przekraczającej 100 km. Następnymi maszynami były parowozy O&K ale już w układzie Malleta. Trzeba dodać, że parowozy (w szczególności "Malletki") pracujące na linii wąskotorowej nie różniły się bardzo od swoich kolegów pracujących na torze normalnym. Maszyniści i załoga warsztatów **ŚKP** bardzo dbali o parowozy. Jak wiem z relacji znajomych maszynistów pamiętających jeszcze "tysiączkę", parowozy wyglądały zawsze elegancko, wyropowane, bez śladu "zapyzienia". Ostatni zachowany parowóz **ŚKP** na tor 1000 mm znajduje się w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Gryficach i nosi oznaczenie Tyb6-3407 (oznaczenie późniejsze Txb2-3383).

Po przekuciu kolejki na tor 750 mm sprowadzono prosto z Fabloku parowozy Px 48. Jednymi z pierwszych były parowozy o numerach 1754, 1745 i 1770. Pracowały do końca lat pięćdziesiątych. Inną flagową maszyną był Px48-1915. Z Fabloku powędrował na Międzynarodowe Targi Poznańskie w 1955 roku, a z nich prosto na Średzką Kolej Dojazdową. Przepracował na niej równo 20 lat. Kolejne "Peiksy" zasiedziały w Środzie miały numery 1748 i 1749. Parowozy, które zapamiętałem jeżdżąc rok w rok na wakacje w okolicy Środy Wlkp. I Zaniemyśla, to "Peiksy" o numerach: 1726, 1920, 1907, 1756. W październiku 1995 r. przybył z Opalenicy parowóz Px48-1902.

Moją ulubioną maszyną był zawsze Px48-1920. Wyróżniał się on malowaniem: dymnica-czarna, kocioł, budka i tender-oliwkowe, podwozie i czołownice-czerwone. Tak malowano parowozy wąskotorowe po naprawach głównych i okresowych w warsztatach w Nowym Sączu. Jak wiadomo, Piła maluje swoje parowozy na kolor czarno-czerwony. Inne parowozy, które przewinęły się przez Środę, to Px-29, Tx28 oraz Px6.

2.2 Wagony osobowe

Na kolejkę przybyły czteroosiowe wagony osobowe dla linii wąskotorowej i dwuosiowe dla linii normalnotorowej. Te wąskotorowe przypominały nieco wagony typu "Wernigerode". Niestety nie wiem z jakich fabryk pochodziły. Podobnie wagony normalnotorowe. Trzeba tutaj

dodać, że wagony osobowe oprócz malowania były również lakierowane. Szopa służąca do tego celu przetrwała do dzisiaj i znajduje się tuż za parowozownią w Środzie. Po przekuciu kolejki sprowadzono wagony 1Aw i 3Aw ze Świdnicy i Pafawagu. Nic nie wiem o wagonach ZNTK Opole. Kolejarze średzcy zawsze wspominali tylko wagony typów 1Aw i 3Aw. Od 1985 r. na kolejce jest już tylko 5 wagonów typu 1Aw i 2 brankardy. W 1999 roku powrócił ze Zbierska wagon 3Aw.

2.3

Wagony towarowe w przeważającej liczbie to węglarki. Dla linii wąskotorowej sprowadzono je z Niemiec, a po odzyskaniu niepodległości zamówiono nowoczesne wagony czteroosiowe z Zakładach Ostrowieckich. Krytych wagonów było bardzo mało i jak zwykle najmniej platform. Na kolejce zastosowano od początku "roll-bocki". Rampa załadunkowa wagonów normalnotorowych znajdowała się (i znajduje się do dzisiaj) na stacji Środa Przeładownia (dzisiaj Środa Wąsk.). Po przekuciu kolejki sprowadzono różne wagony: przedwojenne węglarki na 750 z Zakładów Ostrowieckich, nowe wagony kryte i brankardy z Konstalu oraz pewną partię dwuosiowych węglarek-skąd nie wiadomo, być może z Kolei Kujawskich.

3. Przebieg trasy-współcześnie

Wystartujmy od końca, czyli od stacji Zaniemyśl. Stacja ma dość duży budynek dworcowy, piętrowy, z czerwonej cegły. Mieściły się tam biura zawiadowcy, kasa biletowa i mieszkania służbowe. Układ torowy tworzą 1 tor główny, 1 objazdowy i 1 ładunkowy. Tuż za wjazdem odgałęzia się krótki tor postojowy dla parowozów. W układy torowe zabudowano 7 rozjazdów zwykłych, nastawianych ręcznie. Zaniemyśl w odróżnieniu od stacji spotykanych np. na Kolejach Kujawskich wyróżniał się zawsze czystością i elegancją. Krawędzie peronów były zawsze jak pamiętam pobielone, a w alejce prowadzącej do miasteczka-kwiatki. Budynek był w stanie oryginalnym do 1987r, kiedy to został otynkowany. Ten zabieg nie zeszpecił go zbyt, ale stracił trochę ze swej pruskiej specyfiki.

Następną stacyjką jest Polwica z torem ładunkowym (obecnie rozebrany) spełniającym niegdyś sporadycznie rolę mijanki. Dalej linia biegnie przy drodze asfaltowej. Jako schronienie dla podróżnych służy oryginalna budka z blachy falistej. Obok jedyna na linii latarnia. Około 500 m za Polwicą po prawej stronie znajduje się piękna kapliczka, jedno z ulubionych miejsc fotografujących. Po wykonaniu zakrętu w kształcie S-ki mijamy przedwojenny przystanek na żądanie Dobroczyn i po kolejnej S-ce dojeżdżamy szerokim łukiem w prawo do Śniecisk. Przed wjazdem na stacyjkę pierwsza budowla inżynierska-most żelbetowy nad kanałem. W Śnieciskach jest tor ładunkowy w kształcie mijanki i podobna budka dla podróżnych. Stacja przypomina Polwicę. W Śnieciskach warto odwiedzić modrzewiowy kościół p.w. św. Marcina z XVIII wieku

Dalej jedziemy pod górkę do Płaczek. Na stacji mijanka i poczekalnia, tym razem murowana. W Płaczkach znajdował się niegdyś piękny pałac tamtejszego dziedzica w stylu klasycystycznym. Niestety, obecnie w opłakanych stanie.

Dalej skręcamy obszernym łukiem w lewo i mamy przed sobą długi prosty odcinek wiodący do przystanku osobowego Annapole. W pobliżu tegoż odgałęziała się niegdyś linia cukrownicza. Przystanek Annapole leży na łuku i wpisuje się w przejazd kolejowy. Jako poczekalnia służyła kiedyś standardowa budka z blachy falistej, ale po wielkiej wichurze ok. 1988 r. budka ta znalazła się w pobliskim lasku wraz z zawartością. Po tym wydarzeniu postawiono zwykłą drewnianą szopkę.

Z Annapola tor biegnie około 400 m przy drodze asfaltowej i lekko skręca w lewo. Ponownie zakręca tym razem w prawo i jesteśmy w Słupi Wielkiej. Tutaj wita nas pudło normalnotorowego wagonu krytego jako poczekalnia i układ torów w postaci mijanki. Na prawo od stacji znajduje

się dawny pałac dziedzica majątku, a na lewo Centralny Ośrodek Nadania Odmian. W ogrodzie pałacowym warto zobaczyć potężny modrzew drzewiasty jako rzadkość przyrodniczą.

Ze Słupi Wielkiej tor poprowadzony jest w wykopie na terenie podmokłym. Tutaj zawsze stała woda. Trzy łagodne zakręty i dojeżdżamy do skrzyżowania z trasą Poznań-Katowice. Pociąg miał obowiązek stanąć i przepuścić jadące samochody. Z brankardu zawsze wyskakiwał konduktor i zatrzymywał ruch na drodze. "Peiks" krótko gwizdnął, pociąg lekko ruszył i konduktor wskakiwał na pierwszy stopień wagonu 1Aw. W dali widać już tory normalne linii Poznań-Kluczbork, nasz tor wchodzący w zakręt i "Kipę", czyli wysoki nasyp dla toru wąskiego. Wcześniej pociąg pokonuje mostek nad kanałem łączącym dwa jeziora po obu stronach szosy Żabikowo-Środa. Trzeba koniecznie dodać, że wejście w zakręt na "Kipę" było jednym z najniebezpieczniejszych miejsc na kolejce z uwagi na podmokły teren i duże wzniesienie. Pociąg towarowo-osobowy jadący do Zaniemyśla (zjeżdżający z "Kipy") zawsze tutaj zwalniał do 15-10 km/h, a maszynista musiał bardzo uważać. Nie obyło się bez wypadków spadnięcia wagonów normalnotorowych z transporterów.

"Kipa" kończy się wiaduktem nad linią normalnotorową. Na wprost widać już wieżę Kolegiaty Średzkiej, a na prawo mamy ogródki działkowe. Mijamy nowy przystanek osobowy Środa-Kipa zbudowany w 1999 lub 2000 r. Na terenie ogródków działkowych stoi pudło małego wagonu towarowego, prawdopodobnie na tor 600 mm. Dalej tor zbliża się do osiedla "Jagiellońskie" a na wprost widać komin Cukrowni Środa. Wjeżdżamy na stację Środa Wąskotorowa dawniej Przeładownia. Ta stara nazwa funkcjonowała wśród pasażerów do końca życia kolejki. Z Przeładowni odgałęział się wjazd do cukrowni. Jest tu dość rozbudowany układ torowy. Na stacjach Środa Miasto, Środa Przeładownia i Poznań Kobylepole w torze 1000 mm zamontowane były nawet rozjazdy angielskie.

Z Przeładowni tor zakręca ostro w prawo i dojeżdżamy do stacji Środa Miasto. Jest to stacja główna kolejki z parowozownią i składem węgla. Znajduje się tutaj jedyny peron z wiatą na kolejach wąskotorowych. I tutaj w miejscu odgałęzienia torów pod szopę, za czasów "tysiączki" wmontowany był rozjazd angielski. Tuż przy płocie odgradzającym cukrownię od terenu stacji widać pięć zwrotnic. Odgałęziały się tam tory na teren cukrowni. Na przeciwko budynku zawiadowcy stacji widać wagę wagonową i garaż dla drezyny motorowej. Obok tegoż budynku znajduje się okazały, murowany gmach dawnej Dyrekcji Średzkiej Kolei Powiatowej.

Opis linii Środa Wlkp.- Poznań Kobylepole już wkrótce.

Opracował: Michał Guminiak

Źródła: Maciej Matuszewski „Z dziejów Średzkiej Kolei Powiatowej 1902 – 1989”, relacje ustne pracowników Średzkiej Kolei Dojazdowej, Panów: Józefa Ciuka, Andrzeja Naworskiego, Zbigniewa Dobrosia, długoletnich maszynistów kolejki, Pana Czerniejewskiego, zawiadowcy stacji w Zaniemyślu, Pana Ryszarda Pawlaka, kierownika kolejki. Mapa sieci **SKP** pochodzi z broszurki autorstwa M. Matuszewskiego