

# Перевозки на линиях узкой колеи железных дорог Польши

*Для компании железнодорожных перевозок в местных сообщениях Польши (SKPL), штаб-квартира которой находится в Калише, 4 февраля 2002 г. стало отправной точкой — компания провела первый поезд, сформированный из собственного или арендованного у Государственных железных дорог Польши (PKP) подвижного состава. В октябре 2004 г. SKPL стала лицензированным оператором грузовых и пассажирских перевозок на пяти линиях колеи 750 мм общей длиной 346 км, от эксплуатации которых PKP планировали отказаться.*

Численность персонала SKPL в настоящее время составляет 33 чел., которые занимаются эксплуатацией и обслуживанием инфраструктуры. Компания располагает 27 локомотивами, шестью рельсовыми автобусами, 13 пассажирскими и 238 грузовыми вагонами. Инфраструктурой компания пользуется на условиях договоров аренды, заключенных с несколькими местными администрациями.

**Протяженность железных дорог узкой колеи, входящих в SKPL, км**

Kalisz (KKD).....	65,4
Krosniewice (KrKD).....	153,2
Nalęczów (NKD).....	45
Przeworsk (PKD).....	46,4
Smigiel (SKD).....	23

В ближайшие планы компании входит расширение сферы деятельности на узкоколейную линию Miława длиной 65 км на севере Мазовии, где имеется потенциал для развития грузовых перевозок, а также на линии нормальной колеи. Планы грузовых пере-



Рис. 1. Станция Смигель железной дороги SKD

возок местными поездами (возможно, в кооперации с PKP Cargo) связаны с приобретением необходимого подвижного состава. Это решение позволит компании предлагать клиентам разные варианты интегрированного транспортного обслуживания с использованием линий нормальной и узкой колеи.

## История вопроса

PKP прекратили обслуживание последней линии узкой колеи, которой была железная дорога Smigiel (SKD) в Велькопольском воеводстве, в июне 2001 г. Эта линия колеи 1000 мм, первоначально находившаяся под контролем местной администрации, была построена в 1900 г., вошла в состав РКР в июле 1949 г., а в 1951 г. перестроена под колею 750 мм, более распространенную в Польше. SKPL возобновила перевозки пассажиров на участке Сняты — Смигель (рис. 1) — Старе-Бояново этой дороги в феврале 2002 г., а в сентябре того же года распространила перевозки на не обслуживавшийся более 8 лет участок Сняты — Велихово, предварительно отремонтировав здесь путь.

По будним дням основную часть пассажиров на маршруте длиной 23 км составляют школьники, по выходным дням летом компания перевозит много туристов. В 2004 г. было продано 20 746 разовых и 19 530 месячных билетов на поездки по SKD. В июле 2002 г. возобновлены грузовые перевозки в кооперации с PKP Cargo: вагоны нормальной колеи по линии узкой перемещаются на вагонах-транспортёрах по единым документам РКР. В 2004 г. по линии перевезено около 19 тыс. т угля, 900 т цемента, 325 т минеральных удобрений и 25 т сахара.

Закрепляя успех, достигнутый на первой линии, в апреле 2002 г. SKPL начала перевозки на узкоколейной железной дороге Kalisz (KKD). Три линии этой дороги длиной 65,4 км связывают Турек, Збирск, Опатувек и Руссув и подъездной путь из Турека к теплоэлектростанции в Адамуве и складским площадям мебельного предприятия Profi M.

PKP сократили размеры пассажирского движения между Збирском и Туреком в ноябре 1989 г., последняя пара поездов проследовала на этом участке в августе 1991 г. SKPL начала здесь грузовые перевозки (рис. 2) в июле 2002 г., с тех пор их объем значи-

тельно вырос. В 2004 г. перевезено 3151 т угля, 252 т кокса, 39 тыс. т песка и гравия, 840 т цемента, 1394 т удобрений, 6628 т сахара и 5515 т лесоматериалов.

Летом 2005 г. начаты пассажирские перевозки в ограниченных масштабах из Збирска в Руссув. Перевозки выполняют туристские поезда по первым воскресным дням июня, июля и августа в связи с мероприятиями в музее Руссува. На эти поезда было продано 525 билетов. Велись переговоры с местными властями по вопросу восстановления пассажирских сообщений между Збирском, Туреком, Злотниками и Руссувом, в основном для перевозок школьников. К сожалению, на участке Боркув — Калиш путь был демонтирован через 3 года после закрытия сети.

### Туристические поезда

Железная дорога Przeworsk (PKD) длиной 46,4 км, проходящая из Пшеворска в Дынув по одноименному живописному плато, была построена в 1904 г. для перевозки сахарной свеклы на завод в Пшеворске. РКР прекратили регулярные пассажирские перевозки в июне 1990 г., но возили туристов с августа 1993 г. до конца сентября 2001 г.

SKPL восстановила движение туристических поездов в июле 2003 г., предлагая рейсы по выходным дням с июля по август и по воскресеньям в сентябре. В 2004 г. компания продала 12 457 разовых билетов. Первый грузовой поезд вышел с территории завода Катах в Каньчуге в ноябре 2003 г. Перевозки по линиям SKPL и РКР выполняются по единым документам (рис. 3).

Туристические поезда (рис. 4) — практически единственные на железной дороге Nałęczów (NKD); в 2004 г. перевезено еще 59 т угля. Первый участок был построен в начале XX в. для сахарного завода Zagloba, статус публичной железной дороги получил в 1918 г. В настоящее время ее длина превышает 45 км, но ветка Карчмиска — Вилькув не используется.

Первый чартерный поезд для энтузиастов компания провела в марте 2003 г. и с тех пор ориентируется на рынок туристических перевозок. В 2004 г. продано 6335 билетов на 82 поезда. По чередующимся воскресеньям с апреля по октябрь отправляются поезда из Наленчува в Карчмиску с остановкой на пикник в лесу.

### Перевозки рельсовыми автобусами

Железная дорога Krosniewice (KrKD), построенная в центре Польши в 1907 — 1915 гг. для снабжения сахарных заводов, является крупнейшей по протяженности из находящихся под управлением SKPL. Длина пяти ее линий составляет 153,2 км.



Рис. 2. Грузовой поезд железной дороги KKD



Рис. 3. Грузо-пассажирский поезд железной дороги PKD



Рис. 4. Туристический поезд железной дороги NKD

Пассажирские перевозки компания начала здесь в октябре 2002 г. Дизельные рельсовые автобусы курсируют от узловой станции Кросневице (рис. 5), самой крупной узкоколейной станции в Польше, в Острова, Кжеве и Домбровице по рабочим дням. Дополнительные поезда в Вельку-Весь назначаются по четвергам, поскольку в Кросневице это рыночный день. В 2004 г. продано 12,7 тыс. разовых и 7808 месячных сезонных билетов.



Рис. 5. Станция Кросневице железной дороги KtKD

Первый грузовой поезд по KtKD прошел в декабре 2003 г., самым крупным клиентом здесь является сахарный завод в Бжеце-Куявском, который получает уголь и кокс и отправляет очищенный сахар. По линии также перевезено около 200 т зерна.

Летом 2005 г. SKPL восстановила 400 м пути на участке Топола — Ленчица, планировала продолжить ремонт до Озоркува, чтобы начать перевозки туристов в 2006 г.

### Финансовые результаты компании

Финансовые результаты деятельности компании далеки от желаемых. Основным источником доходов являются грузовые перевозки, арендная плата за недвижимость и организация чартерных поездов, поскольку местные пассажирские перевозки убыточны. Несмотря на то что закон обязывает власти воеводств субсидировать региональные пассажирские перевозки и запросы малых компаний невелики, финансирование пока получает только крупная компания — Przewozy Regionalne PKP.

Маловероятно, что в перспективе отношение к узкоколейным железным дорогам изменится радикально. Отсутствие интереса со стороны местных властей не способствует развитию потенциала таких сообщений. В политических кругах не находит понимания факт, что подобные железные дороги привлекают туристов, решают задачи транспортного обслуживания местного населения и, кроме того, представляют интерес как памятники ретротехники.

A. Gibek, P. Peszek. *Railway Gazette International*, 2005, № 12, p. 789 – 790.

## Конструкция кузова локомотивов семейства TRAXX

*Для локомотивов TRAXX последнего семейства, созданных в развитие серии 185, компания Bombardier Transportation разработала новую структуру кузова в модульном исполнении. Разработка системно ориентирована на перспективные требования, особенно в отношении безопасности при столкновениях. Кузов создан на базе облегченных конструкций и оптимизирован для серийного производства.*

В 1998 г. в рамках дополнительного договора с железными дорогами Германии (DBAG) о разработке и поставке электровозов серии 185 и на базе действовавшего в тот период основного договора на поставки электровозов серии 145 компания Bombardier Transportation взяла на себя обязательство в течение восьми лет оснащать изготовленные ею и поставленные на сеть DBAG электровозы крупными конструктивными узлами, созданными на базе последних достижений техники.

В 2003 г. с DBAG был заключен отдельный договор на поставку ряда оптимизированных модулей:

системы управления торможением, тяговых преобразователей на биполярных транзисторах с изолированным затвором (IGBT), новых преобразователей для питания вспомогательных устройств. Ими должны были оборудовать электровозы, имеющие номера с 201 по 400. Это явилось значительным инновационным скачком в области электрического оборудования локомотивов.

В связи с возможным принятием Европейской комиссией, Европейским комитетом по стандартизации и Европейским научно-исследовательским центром SAFETRAIN новых требований по обеспечению безопасности при столкновениях подвижного состава в январе 2003 г. с DBAG было дополнительно согласовано решение о реализации ориентированной на перспективу концепции нового каркаса кузова со встроенными сминаемыми элементами. Эта концепция была разработана компанией Bombardier Transportation в начале 2001 г. Новый каркас предполагалось применять на локомотивах серии 185 одновременно с внедрением новых электрических и тормозных устройств.