

Dni Transportu Publicznego

Zorganizowane po raz ósmy Dni Transportu Publicznego przebiegały według wypracowanego wcześniej scenariusza. Dzień pierwszy (sobota 19 września) poświęcono transportowi miejskiemu, dzień drugi (niedziela) – kolei. Warszawa powitała organizatorów i fanów transportu wspaniałą pogodą, Warszawa Zachodnia, gdzie odbyła się kolejowa część imprezy – uciążliwym kurzem... Na szczęście bogactwo zgromadzonego na stacji taboru oraz wielość innych ofert programu nie pozwoliły zbyt długo rozdmuchiwać tego problemu. Przykro jednak – mówili miłośnicy dróg żelaznych – że transport miejski mógł się promować w nowoczesnej scenierii węzła na Młocinach, a kolejowy – w standardach tylko z nazwy zachodnich.

Dobrze, że od tych odbiegały zaprezentowane przez naszych przewoźników nowości. Intercity przyjechało składem zestawionym z *Husarza* (Siemens) i zmodernizowanych wagonów: kinowego (PESA), dwójki z przedziałem dla matki z dzieckiem (NEWAG) i restauracyjnego (PESA). *Husarz* przez cały czas imprezy odpierał ataki fanów szturmujących kabinę maszynisty. *Kino Letnie*, podobnie jak w lipcu i sierpniu, oferowało dobre filmy, a WARS... Niestety, w porze obiadu zabrakło schabowych, a bogate menu okazało się tylko ofertą na papierze. Zabrakło też miejsc dla pragnących odbyć podróż pociągami parowymi do Błonia (odj. 12.00) i Grodziska Maz. (odj. 14.25 i 17.05). Do obu miast wyruszał skład zestawiony przez skansen w Chabówce: Ty2-953 z pięcioma wagonami serii Ci, BCI oraz Bhixt. Non-stop kursował pojazd Bractwa Drezynowego, bodaj jedyny w Polsce pojazd szynowy mogący się poruszać po torach szerokości od 750 do 1520 mm. Wspierały go dzielnie cztery inne drezyny – kultowe warszawy, trzy prywatne Stowarzyszenia Miłośników Transportu Dawnego Nasz Tor i „peelkowska” z Białegostoku.

Między flotyllę niebieskich pojazdów trakcyjnych CARGO, dowodzoną przez EU43-001 (Bombardier) wstawiono filigranowego *Steinfurta*. To najstarszy czynny wagon historyczny w Polsce. Jest własnością Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei i przez członków tegoż do swojej dawnej świetności został przywrócony. Przed nim inna, też długo zapowiadana nowość, w dodatku po promocyjnej cenie. To książka Andrzeja Paszke i spółki *Parowozy serii Ok1 (pruska seria P8)* wydana przez ZP Grupe.

Z reporterskiego obowiązku odnotujemy, że tego dnia Koleje Mazowieckie prezentowały zestaw wagonów piętrowych typu *push-pull* (Bombardier) z lokomotywą elektryczną EU07-538 oraz szybki, lekki, innowacyjny, regionalny pociąg motorowy

typu *Flirt* (Stadler), a dojazd do Muzeum Kolejnictwa (bezpłatne zwiedzanie) zapewniał kupiony przez nie w Niemczech wagon motorowy serii 627. Szybka Kolej Miejska zaprezentowała swój ezr (14 WE nr 105). Na Zachodniej można było obejrzeć pojazdy, nie tylko szynowe, spółek PKP Energetyka i PKP PLK, m.in. podwozie czołgu T55 w akcji oraz zwiędzić nastawnię. Techniki interwencyjne i tresurę psów służbowych pokazali funkcjonariusze SOK. Kolejowy charakter miało miasteczko dziecięce. Filie DTP zorganizowano w elektrowozowni na Grochowie i siedzibie Warszawskiej Kolei Dojazdowej w Grodzisku Maz. Tam też wyruszyły pociągi specjalne.

Tekst i zdjęcia: Marek Moczulski



„Husarz” będzie wkrótce najnowocześniejszym nabytkiem taborowym w Grupie PKP; obok składu pociągu, który jeszcze ćwierć wieku temu nie należał do rzadkości.



Zwiedzający nowoczesne wagony pasażerskie PKP Intercity, za sprawą pasjonatów z PSMK mogli przenieść się w czasie podróży 4 klasą pod koniec XIX wieku; stacionujący na codzień w Parowozowni Skierniewice wagon osobowy o konstrukcji wagonu krytego ma już 120 lat!



Jeszcze niedawno wydawało się, że białostocka, peelkowska „warszawa” będzie ostatnim pojazdem tego typu; jednak z roku na rok za sprawą pasjonatów starej kolei przybywa rekonstrukcji tych ciekawych hehikulów.