



14 kwietnia 2012 r.

„Pożegnanie SA110” – kolejną po Pomorzu Zachodnim

Dobrze pamiętam, jak z zapartym tchem czytałem zamieszczoną w styczniowym *Świecie Kolei* z 2001 roku relację o imprezie zorganizowanej przez PTMKŻ w dniu 28 października 2000 r.. Wracałem do opisu wielokrotnie. Nic tak nie rozpałało wyobraźni jak migawki z przejazdu klasycznym *ganzem* po niezwykłych liniach Pomorza Zachodniego. A trasa wtedy pokonano przez kilkudziesięciu szczęśliwców, według moich niezmiennych odczuć, była trasą marzeń: Runowo Pomorskie – Złocieniec – Grotniki Drawskie – Złocieniec – Wierzchowo Pomorskie – Mirosławiec – Wierzchowo Pomorskie – Wałcz – Ulikowo – Stargard Szczeciński. Minęły lata i dopiero w tym roku pojawiła się okazja, aby wreszcie ją pokonać na sporym odcinku (rys. 3). Inicjatorem zajścia była ekipa Grodziskiej Kolei Drewnianej a imprezę ochrzczono nazwą „Pożegnanie SA110”.

Do Białogardu dotarliśmy punktualnie na godzinę 7:30. Sprawny dojazd zapewnił nam *Szczecinianin* (TLK-18201) oraz *Gryf* (TLK-85102) z przesiadką w Stargardzie Szczecińskim. Pociąg nadzwyczajny złożony z zestawu SA110-13/14 rozpoczął bieg kilka minut wcześniej w Kołobrzegu – mieście najbardziej związanym z żegnanym taborem. Kwadrans oczekiwania na odjazd *helmuta* w kierunku Świdwina wykorzystaliśmy na zakup kawy i herbaty w kiosku-barze na białogardzkim dworcu. Po chwili siedzieliśmy już w pociągu. Warto wspomnieć, że pociąg w Białogardzie został zapowiedziany przez megafony. Ale żeby nie było aż tak dobrze to wszem i wobec ogłoszono odjazd pociągu Grodziskich Kolei Dojazdowych (sic!). Zaklinanie przeszłości czy przyszłości?

Do Świdwina dojechalibyśmy planowo bez postojów. Pierwszy odcinek wprowadzający wykorzystałem na lekturę ciekawej ulotki okolicznościowej (rys.2), uzupełniającej numerowany bilet (rys. 1). O godzinie 8.10 nasz wagon zatrzymał się przed pięknie odnowionym świdwińskim dworcem (fot.1). Po kilku minutach zmiany kierunku jazdy, tradycyjnie poświęconej na zdjęcia, ruszyliśmy wybudowaną w 1896 roku przez KPEV linią Świdwin – Połczyn-Zdrój. Do

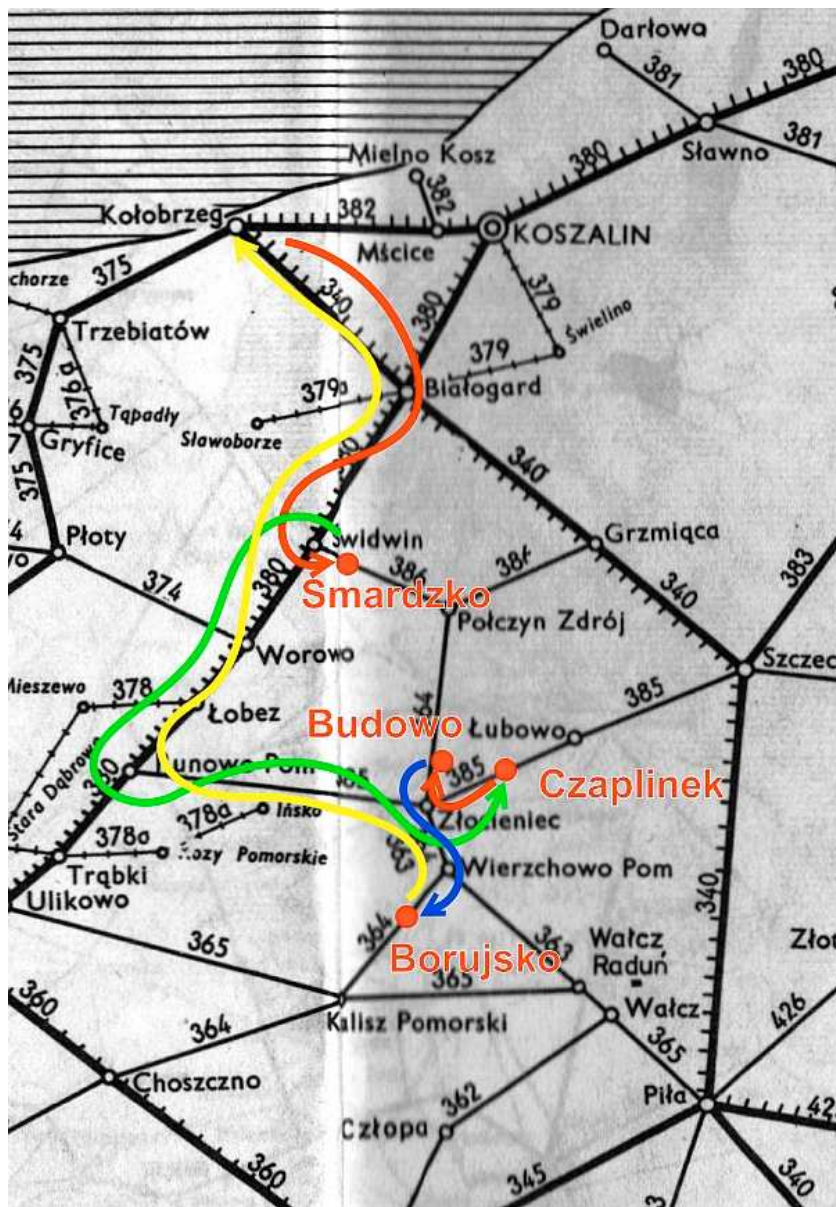


Rys. 1 Okolicznościowy bilet



Rys. 2 Okolicznościowa broszurka





Rys. 3 Trasa przejazdu pociągu specjalnego w dn. 14.04.2012 r.

przejeżdżania mieliśmy około 6-kilometrowy odcinek Świdwin - Smardzko. Dalej linia nr 421 nie przedstawia już wartości użytkowej.

Wjazd na niedostępna linię to zawsze ekscytujący moment. Pierwszy łuk i oddalanie się od linii szczecińsko-gdańskiej otworzył nieznaną nam dotychczas perspektywę. Na końcu łuku urządzono pierwszy fotostop. Na plener składał się przechodzący w nasyp łuk oraz lekko pofalowany teren porośnięty płatowo krzewami. Ponieważ wśród nich kwitły już wierzby część kadru nabrała puszystego wyglądu. Sznytu dodawała zdjęciom zachowana linia teletechniczna zbudowana z betonowych słupów starego typu. Mglista pogoda dopełniła klimatu wczesnej i wilgotnej wiosny (fot. 2). Pociąg wykonał cofnięcie i najazd.

Drugi fotostop zaplanowano nieco dalej, jeszcze na długim łuku w wykopie. W tym przypadku pociąg wykonał tylko najazd. Niestety miejsce nie sprzyjało swobodnemu ustawieniu się, co jest domeną każdego fotostopu urządzanego w przekopach. Mimo to efekt mógł

zadowolić wszystkich (fot. 3).

Kolejny postój wykonaliśmy na przejeździe drogowym przy majestatycznej brzozie w kilometrze 22,1 szlaku do Smardzka, tuż przy płocie lotniska wojskowego. Zestaw wykonał najazd, fotografować można było pod różnymi kątami a nawet z różnych odległości. Kadr „psuły” kikuty słupów linii teletechnicznej, najprawdopodobniej rozkradzonej (fot. 4). Wyruszając w dalszą drogę wjechaliśmy w rejon lotniska. Na niewielkim nasypie pokonaliśmy pół kilometra aby wysiąść i wykonać zdjęcia na kolejnym „foto-halce” (fot. 5). Szczęśliwie w wybranym przez Organizatorów miejscu znów linia teletechniczna jest w miarę kompletna co jest szczególnie istotne dla fotoamatorów kolejowych (;). Pociąg wykonał najazd.





Fot. 1 Zmiana kierunku jazdy w Świdwinie. /godz. 8:14/ W tle wieża wodna.



Fot. 2 Pierwszy fotostop na szlaku Świdwin – Smardzko, km 22,90 /godz. 8:29/





Fot. 3 Fotostop na szlaku Świdwin – Smardzko, km 22,60 /godz. 8:38/

Komu nie udało się wykonać do tego momentu satysfakcjonującego zdjęcia otrzymał ostatnią szansę na nieczynnej stacji Smardzko (fot. 6). Przejechanie ostatniego odcinka zajęło nieco więcej czasu ze względu na niską prędkość drogową. Korzyścią z powolnego przejazdu była możliwość obserwowania zasobów Wojska Polskiego ustawionego za niebieskim parkanem po lewej stronie toru. Przed samym wjazdem na stację odgałęzia się bocznicą na lotnisko



Fot. 4 Plener w kilometrze 22,10 szlaku Świdwin – Smardzko /aodz. 8:45/

wojskowe stanowiąca o sensie dalszego utrzymywania ostatniego przejezdnych odcinka linii wychodzących z węzła półczyńskiego. Między zwrotnicą bocznicą a głowicą stacyjną zlokalizowany jest przejazd drogowy drogi wojewódzkiej nr 152 Płoty – Połczyn Zdrój. Na zwiedzanie samej stacji, zresztą mało ciekawej, nie było zbyt wiele czasu. Jednak na





Fot. 5 SA110-13/14 dojeżdża do Smardzka /godz. 8:55/

pewno większość uczestników choć przez chwilę pomyślało jak to byłoby wspaniale móc dziś dojechać do Połczyna.



Fot. 6 SA110-13/14 gotowy do odjazdu ze stacji Smardzko w kierunku Świdwina /godz. 9:14/.

Już w Smardzku pojawiły się symptomy poprawy warunków oświetleniowych. Jednolite kłęby chmur i mgły coraz to różnie rozświetlało przedpołudniowe słońce. Na całkowitą odmianę aury mieliśmy zarezerwowane aż 50 minut. Tyle bowiem trwała jazda bez fotostopów ze Smardzka do





Runowa Pomorskiego. W Runowie można było już cieszyć się słońcem (fot. 7).

Po zmianie kierunku jazdy wyruszyliśmy na tzw. Mały Ostbahn, czyli linię nr 210 Chojnice – Runowo Pomorskie. Dwutorowa, dawna *Pommersche Centralbahn*, niezelektryfikowana linia kolejowa przecinając piękne okolice Pojezierza Drawskiego wciąż zachwyca. Zwłaszcza jeśli korzysta się z tak pięknej pogody.

Linia z Runowa w kierunku Szczecinka wybiega ostrym łukiem tworząc półkole. Na końcu tego łuku (~ km 147,4) *helmuta* zatrzymano, aby wykonać pierwszy fotostop na kolejnej linii. W założeniu był to tylko postój (bez najazdu) w celu wykonania zdjęć z mijania z pociągiem osobowym R-89425 Szczecinek – Szczecin Główny, tego dnia obsługiwanym *smurfem* SA136-



Fot. 7 Jeszcze pod drutem – Runowo Pomorskie /godz. 10:06/



Fot. 8 Już na „dizlowym” szlaku. Mijanka z pociągiem osobowym Szczecinek – Szczecinek Główny na wieździe do stacji Runowo





Fot. 9 Węgorzyno /godz. 10:35/

004. Tak też się stało, choć oczekiwaliśmy na pociąg z naprzeciwka dość długo, bite 10 minut (fot. 8).

Następny postój na zdjęcia to odwiedzenie chyba już klasycznego miejsca od lat odwiedzanego przez różnej maści miłośników kolei – łuk w głębokim wykopie nad Jeziorem Węgorzyno (~ km 143,6). Zewnętrzną stronę łuku tworzy wysoka skarpa pozbawiona krzewów co oczywiście jest doskonałym miejscem do fotografowania pociągów jadących na wschód. Wagon motorowy cofnięto około 100 metrów i wykonano najazd. To był dobry test migawek aparatów, którego efekty można zobaczyć chociażby na zdjęciu 9.

15 minut zajęło *helmutowi* pokonanie odcinka Węgorzyno – Drawsko Pomorskie (bez zatrzymań). Na stacji urządzono kolejną sesję. Zdjęcia wykonywano z dwój miejsc: z placu ładunkowego z charakterystycznymi dla



Fot. 10 Drawsko Pomorskie – odnowiony dworzec /godz. 11:00/





Fot. 11 Suliszewo Drawskie – szynobus SA110-13/14 pokonuje Pojezierze Drawskie /godz. 11:11/

Drawska wieżami (dwie wodnymi i ładunkową) lub w pobliżu dworca (fot. 10). I tu kolejne miłe zaskoczenie. Mianowicie można było obejrzeć dokładnie odświeżony dworzec. Szczególne wrażenie robi wykonana czarnymi literami nazwa stacji. Brawo!

Suliszewo Drawskie (~ km 122,3) to jeden z dwóch przystanków na odcinku Drawsko Pomorskie - Złocieniec. Z zabudowaniami tego przystanku w tle urządzono kolejny fotostop. Z obszernej łąki można było fotografować pod różnymi kątami i z użyciem różnych ogniskowych (fot. 11).

O godzinie 11:25 nasz pociąg osiągnął stację węzłową Złocieniec. Jest to szczególne miejsce. To właśnie stąd odgałęzia się linia w kierunku Mirosławca oraz krotki odcinek do Grotników Drawskich, stanowiący kikut po linii w kierunku Połczyna-Zdroju. Sama stacja to ładnie zachowany zespół zabudowań i urządzeń kolejowych. Wciąż w południowo-wschodniej części istnieją dwie wieże wodne (niestety po szpie nie pozostało nic więcej). Charakteru stacji dodają ceglany dworzec i wiaty peronowe. Wyjazdu ze stacji strzegą rzędy semaforów kształtowych.

Uczestnicy imprezy mogli w ekspresowym tempie obejrzeć stację i wykonać pamiątkowe zdjęcia. *Helmuta* można było uwiecznić stojącego przy peronie 2 z dworcem w tle a następnie ruszającego w kierunku Czaplinka (fot. 12).

Przejazd do kolejnej stacji leżącej na 98 kilometrze linii zajął nam niecałe półgodziny. Po szybkiej zmianie czoła i zapaleniu świateł „z właściwej strony” fotografowano wagon z dworcem w tle. Ciekawym motywem stały się leżące w jednej płaszczyźnie szyny (fot. 13). Druga część





Fot. 12 Postój w Złocieńcu /godz. 11:25/



Fot. 13 Czaplinek – była stacja węzłowa, dziś podręczny skład materiałów nawierzchniowych. Pociąg imprezowy po zmianie kierunku jazdy ruszył w kierunku Złocieńca. /godz. 11:52/



Fot. 14 Zagubiony pośród lasów i pól Pojezierza Drawskiego wagon motorowy SA110-13/14. Żeliszawie Pomorskie /godz. 12:11/

czaplinieckiego pleneru to wyjazd na podany dwoma ramionami na semaforze kształtowym sygnał. Zdjęcia wykonywano głównie spod nastawni w rejonie zachodniej głowicy stacji.

Jadąc z powrotem w kierunku Złocieńca zatrzymaliśmy się w celu wykonania zdjęć dwukrotnie. Najpierw w pobliżu Żeliszawia Drawskiego i jezior: Krzemno i Kalińskiego. Oba akweny otoczone są lasem i na zdjęciach ich nie ujrzymy. W tym przypadku jednak nie ma czego żałować bo długa prosta i „czysty” nie zakrzewiony nasyp z kompletną linią telefoniczną stanowiły doskonały plener. Nad całością zawisły majestatyczne cumulusy. *Helmut* wykonał wycofanie i najazd (fot. 14). Na zdjęciach wygląda jakby „uciekł” z leśnej pułapki. Drugi fotostop wypadł przy przystanku Bobrowo Pomorskie po przejechaniu sporego odcinka leśnego (km 109,6). Przystanek znajduje się w pobliżu przejazdu drogowego. Ponieważ wykonano cofnięcie i najazd a w międzyczasie tory przejeżdżały samochody to można było uchwycić pozornie niebezpieczną sytuację (fot. 15). Trzeba zaznaczyć jednak że kierowcy w takich chwilach nie rezygnują z właściwej miary ostrożności. Uroku sytuacji dodał wyraźny „dołek” na długiej prostej w tle. Na pozostałych zdjęciach uwieczniono *helmuta* podczas najazdu w pobliżu zabudowań przystanku.

O ile jazda po Małym Ostbahnne (nie umniejszając oczywiście klimatu linii) nie była szczególnie wielką atrakcją to wyjazd ze Złocieńca w kierunku Połczyńska-Zdroju można uznać za gwóźdź programu. Około godziny 12.50 minęliśmy semafony wyjazdowe stacji

Złoceniec w wysokim nasypem odchodzącym od głównej linii skierowaliśmy się na północ. Jadąc niską prędkością 20 km/h minęliśmy długi łuk, dojeżdżając do betonowego mostu nad Drawą. Z samego mostu rozciąga się piękny widok na miasto, które, jak nigdy, objeżdżaliśmy z





Fot. 15 „O mały włos!”. Bobrowo Pomorskie /godz. 12:25/

3 stron. Za mostem minęliśmy przejazd drogowy drogi Złocieńiec – Darskowo, rząd budynków, spory obszar nieużytków, kolejny przejazd drogowy (drogi do Połczyna-Zdroju). Za trzecim przejazdem osiągnęliśmy przystanek Grotniki Drawskie (zachowany peron może konkurować z innymi w kategorii „najkrótszy”). Tutaj nastąpił postój związany z zamówionym obiadem. Następnie minęliśmy miejsce w którym niegdyś linia PKP skręcała na północ. Dziś jest to już tylko początek poprowadzonej starotorzem ścieżki rowerowej. Pozostawiając w tyle to ciekawe miejsce boczną wojskową przez las dotarliśmy do grupy torów zdawczo-odbiorczych budowskiej jednostki. Nie wjeżdżając w wojskowe rozjazdy dokonano zmiany kierunku i wycofano *helmuta* do przystanku Grotniki Drawskie. Tak daleko w kierunku jednostki pociąg specjalny jeszcze nigdy nie dotarł. Na przystanku podczas dłuższego postoju wykonano pamiątkowe zdjęcia.

Kolejny fotostop zorganizowany został przed mostem na Drawie w rejonie przejazdu drogi lokalnej. Miejsce to zostało uwiecznione z *claytonem* SN61 w roku 2000 na wspomnianej na wstępie imprezie. Samo zdjęcie zamieszczono w Świecie Kolei. A więc naśladując „strzały” sprzed lat sfotografowaliśmy *helmuta* w tym bardzo klimatycznym miejscu. W efekcie powstał materiał do porównań (fot.16 i 17). Zdjęcia wykonywaliśmy na skarpie po zewnętrznej stronie łuku.





Fot. 15. 28 października 2000 r. Pociąg specjalny wraca z Grotników Drawskich do Złocieńca. Foto.: B. Jędrzejewski (*Świat Kolei* 1/2001)



Fot. 16 Minęło prawie 12 lat. *Helmut* zbliża się do mostu na Drawie. Złocieńca /godz. 13:17/





Ciekawym momentem imprezy był przejazd bez zatrzymania przez stację Złocieniec. Nasz pociąg jadący w tym przypadku od strony Połczyna-Zdroju przejechał przez tę stację z wyjazdem w kierunku Mirosławca. Taki „przełot” mógł mieć miejsce ostatni raz bardzo dawno temu.

Po wyjechaniu ze Złocieńca ponownie wjechaliśmy na dawną linię Grzmiąca – Kostrzyn. I już zaraz za semaforem wjazdowym zatrzymaliśmy się aby wykonać kolejne zdjęcia. Pociąg jadący na łuku wjeżdżał w rejon przejazdu kategorii D na polnej drodze. W tle widoczne były jeszcze tory Małego Ostbahnu (fot. 17). Po serii ujęć uczestnicy wsiedli ponownie do wiekowego *helmuta* i pokonali długi odcinek leśny do Wierzchowa Pomorskiego. Jazda trwała blisko pół godziny, a kończyła się przejazdem pod bardzo długim murem.

Wierzchowo Pomorskie to spokojna, niewielka miejscowość. Tutejsza stacja miała rangę węzłowej. Dawała początek lokalnej linii Wierzchowo Pomorskie – Wałcz Raduń. Niestety, lata świetności bezsprzecznie ma już za sobą. Budowana z wielkim rozmachem w latach 80-tych baza nawierzchniowa pozostaje tylko wspomnieniem (jadący z nami toromistrz wspominał jak budował a następnie rozbierał torowiska bazy tworzące kilkukilometrową pętlę sięgającą aż do Osieka Drawskiego), przypomina o niej zainstalowane w tym dziwnym miejscu... więzienie. Przypominają też o niej resztki rozbudowanego układu torowego stacji Wierzchowo Pomorskie. Resztki, gdyż całość infrastruktury ulega permanentnej grabieży. Tor, którym jechaliśmy, był pozbawiony łubków. Rozjazdy i toki szynowe torów bocznych oczywiście były zasadniczo zdekompletowane. Na nic się zdaje czujne oko strażników z pobliskiej strażnicy. Nie zmieniło to jednak faktu, że czerwony *helmut* ładnie prezentował się pośród „śladów minionej epoki”.

Nasz pociąg zatrzymał się pod stalową kładką dla pieszych. Wbrew zapewnieniom przypadkowego człowieka o możliwości rychłego zawalenia się kładki to właśnie z niej oraz spod niej wykonano pierwsze zdjęcia ginącej stacji. W kadrach pozostaną rozkręcane szyny i zwieszane ramiona semaforów wyjazdowych w kierunku Złocieńca (fot. 18).



Fot. 17 Wagon SA110-13/14 opuszcza Złocieniec i zmierza w kierunku Mirosławca /godz. 13:35/



Fot. 18 Obraz „nędzy i rozpaczy”. Wierzchowo Pomorskie AD 2012 /godz. 14:06/





Wierzchucińska kładka położona jest w północnej głowicy stacji i umożliwiła komunikację miejscowości z bazą nawierzchniową. Natomiast przy południowej głowicy ulokowany jest budynek dworca (zamieszkały, ale w koszmarny sposób przebudowany) oraz perony. Upozorowany wyjazd w kierunku Mirosławca (bądź Wałcza) z peronów posłużył jako kolejny temat kolejnego fotostopu. Przyznam szczerze, że krajobraz stacji został w ostatnich latach tak zeszpecony, że wykonane zdjęcia mają wartość jedynie dokumentacyjną (fot. 19).

Następny etap wypadu w kierunku Mirosławca miał zdecydowanie lepszy odbiór. Wysłużony *helmut* bezproblemowo pokonał kolejne kilometry „dizlowej” linii. Do śmiesznej sytuacji doszło na kolejnym fotostopie, tuż przed lotniskiem w Borujsku. Otóż jeden z miłośników kolei postanowił skorzystać wbrew poleceniom organizatorów z ambony. Reszta grupy zniesmaczona jego zachowaniem skłoniła tzw. osoby decyzyjne do poskromienia „cwaniaka”. Ku uciesze większości *helmut* wykonał krótszy najazd a operujący z wysokości kolega miał do możliwości jedynie „strzału pod słońce”. Jak później zapewniał – właśnie o to mu chodziło, co należy uznać za dość osobliwe, ale i pokrętne tłumaczenie (;) . Reszta grupy w dobrych nastrojach wykonała kolejne zdjęcia pociągu (fot. 20) w dobrym oświetleniu.

Po ponownym zajęciu miejsc w pociągu szybko dotarliśmy do lotniska. Teren wojskowy rozpostarł się przed nami po prawej stronie. Minęliśmy rozjazd bocznicy (powód dalszego utrzymywania odcinka Złocieniec – Borujsko w sprawności) a następnie miejsca gdzie zlokalizowano pomnik upamiętniający katastrofę samolotu CASA z 23 stycznia 2008 roku. Kres naszej podróży w kierunku Mirosławca, Kalisza Pomorskiego i Choszczna wypadł w kilometrze



Fot. 19. Krajobraz po PKP i koszmar przebudowy dworca. Wierzchowo Pomorskie /godz. 14:20/





Fot. 20 Tuż przed Borujskiem /godz. 14:38/



Fot. 21 Do Mirosławca zabrakło 4 kilometrów.
Borujsko /godz. 14:53/

83,6. Oczywiście obsługa pociągu nie dała się namówić na dalszą jazdę, choć tor dalej wyglądał przyzwoicie. A przecież za widocznym w głębi łukiem w prawo kończył się las i widoczne były zabudowania Mirosławca...

Zdjęciom w miejscu zmiany czoła nie było końca (fot. 21). Jedynym mankamentem były wysokie samosiewy sosnowe. Cała reszta sprzyjała wykonania historycznych zdjęć. Po wykonaniu czynności wagon „zamazutował” co oczywiście zostało skrzętnie zarejestrowane, a następnie ustawił się do zdjęć przy pomniku.





Fot. 22 Nietypowy plener – fotostop przy pomniku upamiętniającym katastrofę CASA'y /godz. 15:04/



Fot. 23 Osiek Drawski /godz. 15:43/



Fot. 24 Wjazd do Złocieńca /godz. 16:06/

Wystający z ziemi statecznik samolotu ciekawie skomponował się z czerwienią *helmuta*, zielenią lasu i błękitem nieba (fot. 22). Myślę, że dla wielu taki obraz będzie kwintesencją całego wypadu w rejon Borujaska.

Ostatnim właściwym etapem imprezy był powrót w kierunku Złocieńca z zamiarem dowiezienia uczestników na pociągi osobowe do Szczecina i Szczecinka. Czas do dyspozycji został ograniczony i ostatnie dwa fotostopy odbyły się w tempie przyspieszonym. Pierwszy odbył się na byłej stacji Osiek Drawski (ze zmianą kierunku jazdy na potrzeby zdjęć oraz najazdem – fot. 23). Drugi tradycyjnie pod kształtowym semaforem wjazdowym na stację Złocieniec (fot. 24). Fotostopy oddzielone były od siebie długimi jazdami przez rozległe bory.

W Złocieńcu zakończyła się właściwa część imprezy. Korzystając ze skomunikowania z pociągiem osobowym R-89428 do Szczecinka zakończyłem ją, podobnie jak duża część grupy, właśnie tutaj. Pustawy *helmut* skierował się na zachód aby „porządnie pożegnany”, już po zachodzie słońca, dotrzeć do kołobrzesckiej szopy. Może ktoś inny uzupełni tę relację?

Opisał: Piotr Gzowski (31.07.2012 r.)
Zdjęcia: Piotr Gzowski (nr 1-14, 16-25),
B. Jędrzejewski (15)

