

POLEN 75

Smalspor i POLEN II

Ole-Chr. M. Plum

John Poulsen

Eigil V. Christensen

Udgivet af

DANSK JERNBANE-KLUB

SALGSADFDELINGEN

I anledning af udflugt til

POLSKE SMALSPORSBANER 1975

Forord

Dette hefte er udgivet i anledning af Dansk Jernbane-Klub's udflugt til Polen 1975. Det indeholder derfor et detaljeret program for denne udflugt. Desuden indeholder det nogle artikler, der ikke udgør nogen helhed alene, men som udbygger det hefte vi udgav i anledning af sidste års udflugt, - "POLEN 74". Nærværende hefte er altså nærmest at betragte som en fortsættelse af det tidligere.

POLEN-75 udvider beskrivelsen af smalsporsbanerne i den nordvestlige del af Polen, og det giver en introduktion til PKP's normalsporede damplokomotiver.

En generel introduktion til jernbaneforholdene i Polen og til smalsporsbanernes materiel finder De i det tidligere hefte - POLEN-74.

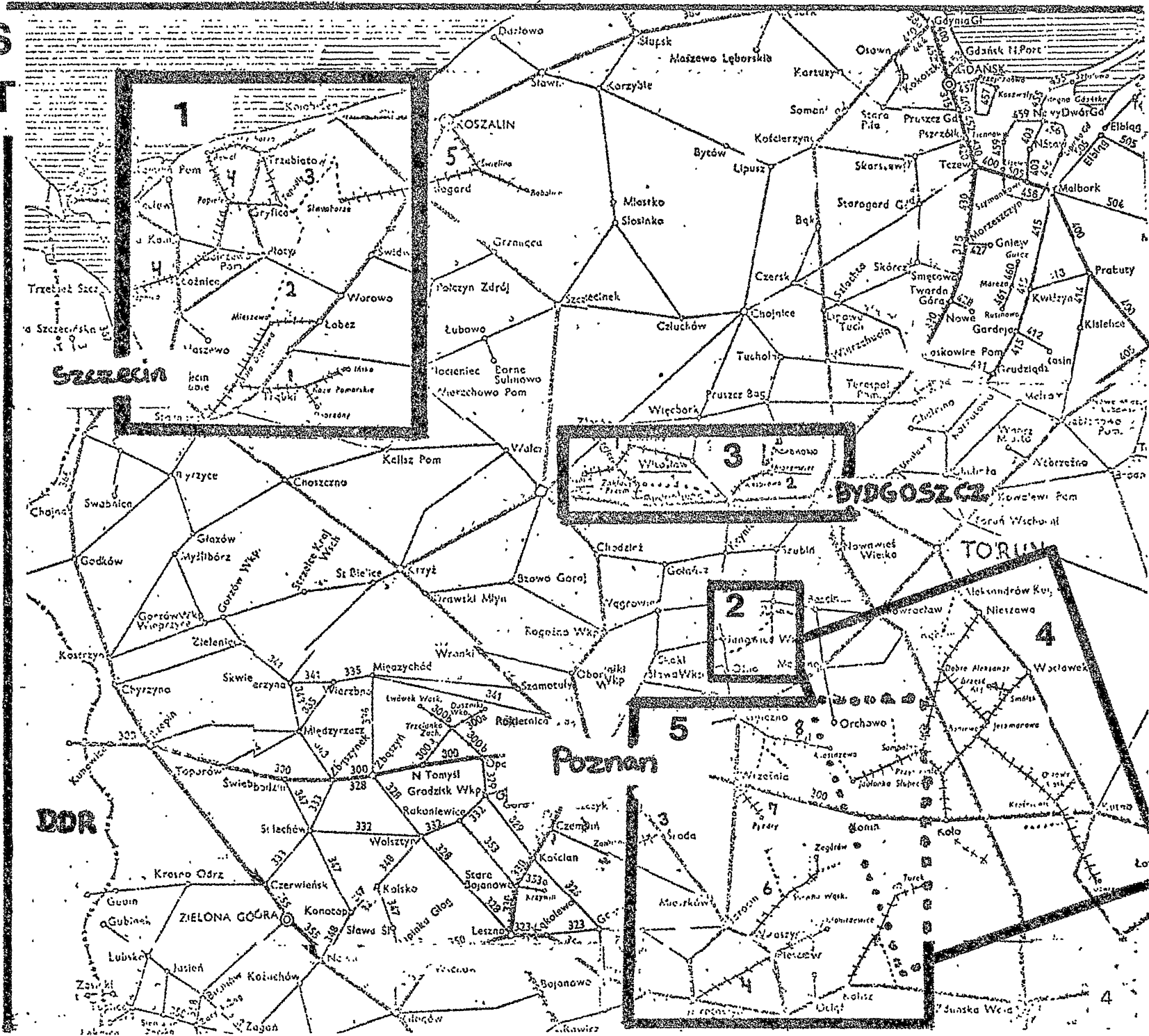
Mange har været os behjælpelige med materielle og oplysninger, og en særlig tak rettes til Mr. H. Zaniewski, PKP Muzeum Kolejnictwa og Mr. M. Murray, England.

Indhold

Smalsporsbanerne i den vestlige del af Wojewodztwo Poznanskie	6
Kort over smalsporsbanerne i Wojewodztwo Poznanskie	7
Lidt om PKP's normalsporslokomotiver	9
Litreringssystemet for PKP's normalsporede damplokomotiver	10
Sporvejene i Poznan	11
Program for DJK's udflugt til Polen 1975	12

 **DJK 75**
POLEN

OVERSIGTS -KORT



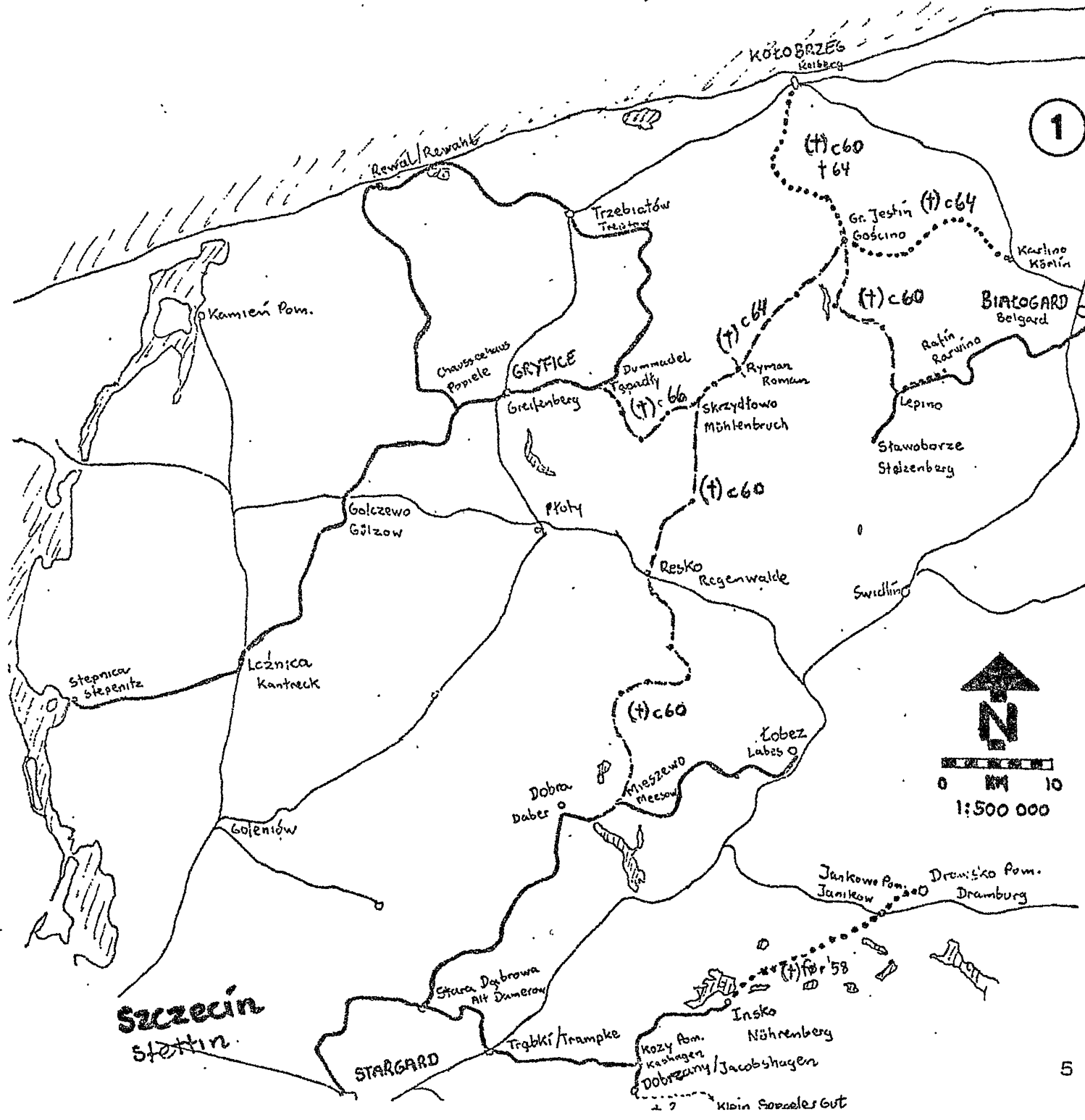
DE POMMERSKE SMÅBANER

1000mm

Se artiklen i heftet
"POLEN 74" , side 7

Tegnforklaring

normalspor	—————
smalspor med persontrafik	—————
smalspor kun gods	— · — · — ·
smalspor nedlagt	·····
smalspor nedlagt (eksakt linie- føring kendes ikke)	- - - - -



Smalsporsbaner i den tidligere provins Posen

Posen var fra 1815 til første verdenskrig en preussisk provins, som i vest og nord grænsede til provinsen Brandenburg og Vestpreussen, og i øst til det russiske zardømme. Området længst østpå, nærmere bestemt fra Gnesen/Gniezno og Hohensalza/Inowroclaw og østpå til Weichsel/Wisla floden, altså også en del af det gamle Rusland, kaldtes Kujavien/Kujawska, og er et eng og sukkerroe område.

Provinsens jernbaners hovedstrækninger blev enten anlagt eller tidligt overtaget af den preussiske stat, men en mængde sidebaner, både normal- og smalsporede, blev anlagt og drevet som privatbaner.

TIDLIGERE SCHRODAER KREISBAHN

I årene 1902-10 åbnedes i etaper den metersporede Schrodaer Kreisbahn. Fra kredshovedstaden Schroda/Sroda blev anlagt en strækning vestover til Semtomischel/Zaniemysl ved Enin-skie-søen, der var, og er, et yndet udflugtsmål. Den anden strækning gik fra Schroda/Sroda i en bue østover til Dembitz/Dębiczek, derefter mod nordvest ind til Poznan. Banen forløb på det sidste stykke i byens forstæder, nærmest som sporvej. Mellem Kobylepole i de sydøstlige forstæder og Glowno var der en livlig lokaltrafik og denne strækning samt en godsbane til Luisenheim/Staroleka blev udbygget til trestrengt spor (normal/meter).

Afsnittet Schroda-Kobylepole havde i hele banens tid kun lidt persontrafik, men en del godstrafik og en del godssidebaner

Efter PKP's overtagelse blev banen omlagt i Poznan, og fik endestation lige nord for Franowo st. Dette skete i forbindelse med banens ombygning til 750 mm spor i 1953.

I 1967 blev persontrafikken indstillet mellem Poznan og Polazejewo og året efter mellem Polazejewo og Sroda. Af Schrodaer Kreisbahn til Poznan eksisterer i dag kun strækningen Sroda Miastra (by) - Sroda Wask. (overgangsstation til normalspor) - Zaniemysl.

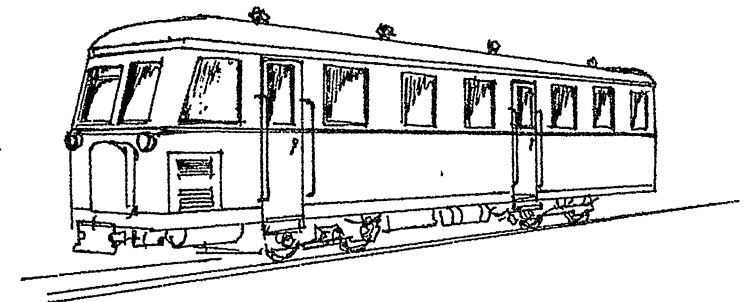
PKP's jernbane-museum har planer om en eller anden form for museumsbane på denne strækning og er begyndt at samle materiel i Sroda.

TIDLIGERE JAROTSCHINER KREISBAHN.

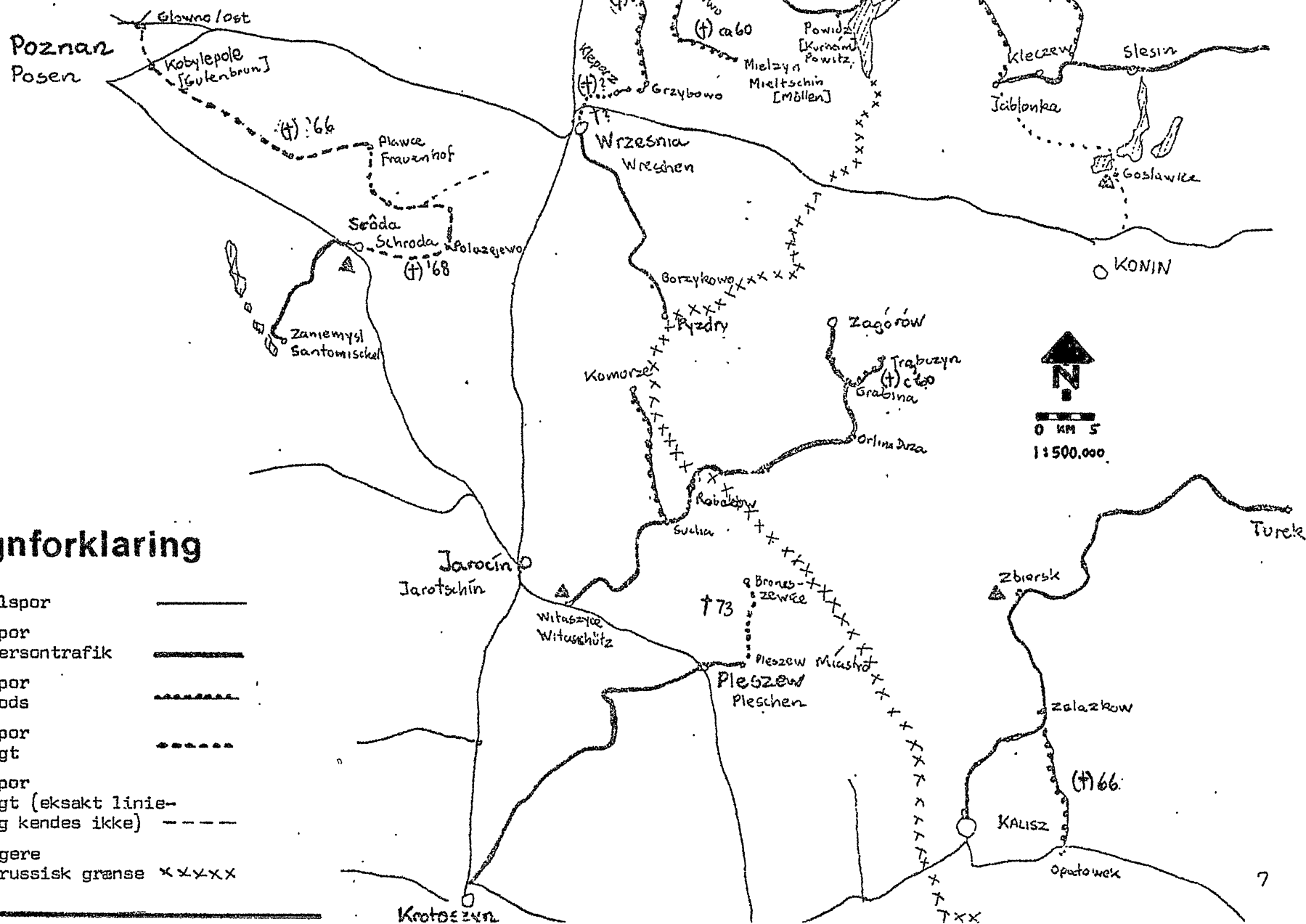
Jarotschiner Kreisbahn anlagdes med sporvidde 600 mm og som typisk landbrugsbane, der betjente området øst for kredshovedstaden Jarotschin, frem til den tysk-russiske grænse ved floden Prosna.

Den første strækning åbnedes i 1902 og udgik fra Witaschütz på hovedstrækningen Posen-Kattowitz (Schlesien), 7 km syd for Jarotschin.

I 1911 var banen nået op på ca. 35 km længde og omfattede strækningerne Witaschütz-Sucha-Komorze og Sucha-Robakow.



Smalsporsbaner i den tidligere provins Posen



Tegnforklaring

- normalspor
- smalspor med persontrafik
- smalspor kun gods
- smalspor nedlagt
- smalspor nedlagt (eksakt linieføring kendes ikke)
- tidligere tysk-russisk grænse

Under 1. verdenskrig blev banens længde fordoblet, idet Deutsche Feldbahn fra Robakow forlængede banen over den tidligere russiske grænse, godt 30 km mod nordøst til Zagorow. Fra Grabina, 7 km før Zagorow anlagdes en stikbane til Trąbczyn.

Efter fredsslutningen blev der dannet et polsk selskab der videreførte driften. Først efter 2. verdenskrig overtog PKP banen.

Det polske selskab havde forsøgt at billiggøre driften ved at anskaffe motorvogne, og PKP samlede efterhånden alle sine 600 mm-sporede motorvogne her.

I 1950'erne bestred motorvognene det meste af persontrafikken Witaszyce-Zagorow, mens strækningen til Komorze blev betjent af et dagligt togpar. Persontrafikken på den lille sidelinie Grabina-Trąbczyn, der de sidste år havde bestået i at en motorvogn én gang dagligt på vej mod Zagorow gjorde en afstikker til Trąbczyn, blev 1960/61 helt indstillet.

Dette overgik ligeledes persontrafikken mellem Sucha og Komorze i 1972, og tilsyneladende også Robakow-Zagorow i 1973. Men fra 1974 kørte der atter personførende tog helt til Zagorow, og det har der vist gjort hele tiden; p.g.a. af sporarbejde m.v., blot efter en så skiftende køreplan at PKP valgte ikke at offentliggøre den!

Udover 3-4 motorvogne er der ved banen stationeret ca. 6 damplokomotiver, alle 0-D-0 T med ekstra tender. De er af type Tx 4 (Manomag 1923-, alle omstillige til 750/600 spor) og Tx 26 (Chrzanow 1926-), mens en del af ekstra-tenderne stammer fra DF (Deutsche Feldbahn). Personvognsmaterialet er behageligt varieret i forhold til de "brødere" smalsporsbaner i Polen, og enkelte tidligere motorvogne er ombygget til bivoerne.

TIDLIGERE KROTOSCHIEN-PLSCHEEW KLEINBAHN

Denne bane er udover Opalenitza'er Kreisbahn den eneste i området der er anlagt som 750 mm sporet bane. Den blev åbnet i årene 1900-1911 og havde udpræget "Kleinbahn" karakter med en stor del af strækningen løbende langs landeveje. De sidste knapt 4 km forbandt Pleschen/Pleszew by med statsbanestationen og blev anlagt som 3-strengt bane.

Efter 1. verdenskrig blev banen polsk, og der tilføjedes en strækning Pleszew nordover til Broniszewice nær den tidligere russiske grænse. Banen har altid haft en ret intensiv trafik og siden PKP's overtagelse af banen i 1949 er kun driften på strækningen Pleszew M.-Broniszewice blevet indstillet, i 1973.

TIDLIGERE KLEINBAHN DES KREISES WITKOWO OG WRESCHENER KREISBAHN

Disse to banesystemer, der i mange år stod i forbindelse med hinanden, blev begge anlagt som 600 mm sporede baner i årene omkring århundredeskiftet. De var begge oplandsbaner for henholdsvis Gnesen og Wreschen, og de betjente området øst for disse byer frem til den russiske grænse.

Den første strækning af Klb. des Kreises Witkowo var Gnesen-Mieltschin, der åbnedes i 1896, og nettet voksede støt frem til 1911, hvor det var nået op på ca. 70 km's længde. I Kleparz var der forbindelse med Wreschener Kreisbahn's strækning ind til Wreschen. Herfra var den første strækning til Borzykowo blevet anlagt i 1898, og i årene frem til 1905 var dels forbindelsen til Kleparz, og dels en godsbane til Gorazdowo kommet til, hvilket bragte den samlede længde op på knapt 30 km.

Under 1. verdenskrig fik begge banesystemer en vis strategisk betydning, da de førte frem til den tysk-russiske grænse, og Wreschener Kreisbahn blev fra Borzykowo forlænget 4 km til byen Pyzdry ved den tidligere grænseflod Warta's nordlige bred.

Ligeledes var Klb. des Kr. Witkowo blevet forlænget fra Anasztazewo mod øst, og denne strækning blev af PKP færdigbygget, således at den dannede forbindelse med de kujawiske baner ved Jablonna.

Begge baner fortsatte efter 1. verdenskrig som privatbaner, blot under polsk lokaladministration.

Efter tyskernes overfald på Polen i 1939 kom banerne atter under tysk administration, og da endog ikke de gamle tyske bynavne i dette område var "ariske" nok, fik de fleste byer nye navne! For eksempel kom Mielzyn, der før 1918 havde heddet Mieltschin, nu til at hedde Mollen!

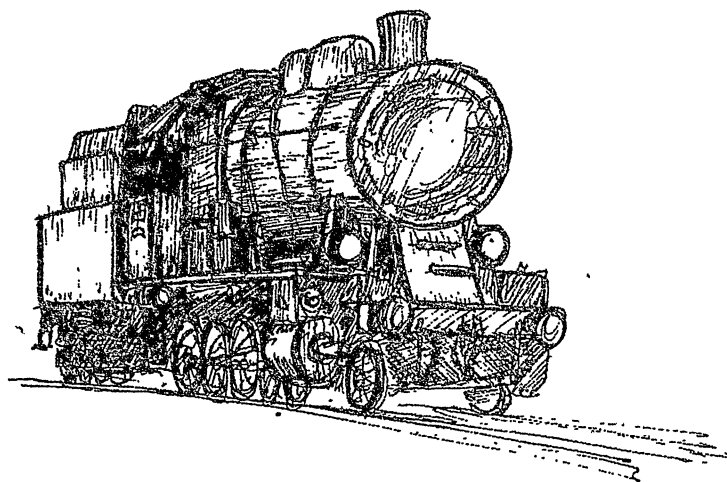
Efter befrielsen fortsatte banerne en tid som privatbaner, men blev i 1949 overtaget af PKP.

Persontrafikken indskrænkedes i løbet af 50'erne til kun at omfatte strækningerne Wrzesnia-Pyzdry og Gniezno-Anastazewo, idet der dog så sent som i 1958/59 var optaget 2 personførende togpar på strækningen Niechanowo-Mielzyn, dog kun tirsdag og fredag!

I 1959-60 blev samtlige strækninger ombygget til 750 mm spor, så vidt vides også forbindelsen mellem de to systemer fra Kleparz til Wresnia. Denne forbindelse er imidlertid senere fjernet, sikkert på grund af niveaukrydsningen med den dobbeltsporede, elektrificerede hovedstrækning Poznan-Warszawa lige nord for Wrzesnia..

Persontrafikken er i modsætning til godstrafikken ikke særlig intensiv, og der er kun stationeret nogle få personvogne ved hver bane.

I Wrzesnia var der i 1974 stationeret 2 stk. og i Gniezno 3 stk. Px 48, i Gniezno endvidere 2 diesellok, Lyd 1.



Lidt om PKP's normalsporede damplokomotiver

På trods af elektrificering og dieselficering har PKP stadig mange damplokomotiver i drift. Men antallet af typer er blevet stærkt reduceret i de seneste år. Da PKP blev restitueret i 1945 bestod lokomotiv-parken af en mængde forskellige typer, fra vidt forskellige lande. Af disse er i dag stort set kun følgende typer tilbage : polske lokomotivtyper fra mellemkrigstiden (Pt 31, Ck 22, OK1 27, OKz 32, Ty 21 og Ty 23), en del DR "Einheitslokomotiven" (Ty 2 (ex '52) Ty 3 (ex '42) Ty 4 (ex '44) Ty 5 (ex '50) og Pm 2 (ex '03)), en del moderniserede tidligere DR lok (Ty 42 (ex '50) og Ty 43 (ex '42)) og amerikansk-byggede krigs-lok (Tr 201 og Tr 203 (UNRAA 10/USA-TC) Tr 202 (Liberation)).

Dertil kommer de lok-typer PKP fik leveret efter krigen, hvoraf kun en blev bygget i udlandet : Tr 246 fra USA. USA.

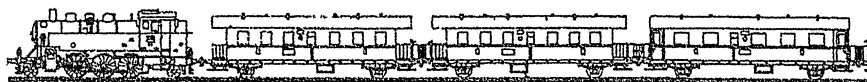
De polsk-byggede lok er af følgende typer : Pt 47 (1-D-1), Ol 49 (1-C-1), TKt 48 (1-D-1 T), Ty 45 og Ty 51 (1-E). PKP har meget få tenderlok og den eneste type der sædvanligvis kan ses i den nordvestlige del af Polen er TKt 48, en 1-D-1 maskine.

Den mest almindelige type i området er 1-E maskiner af Ty-typerne, men også en del Pt 47' og Ol 49'ere gør tjeneste der.

De amerikanskbyggede lok af type Tr 203 bruges som rangermaskiner både i Poznan og Bydgoszcz, men afløses efterhånden af diesellok.

Med lidt held kan også andre typer ses, for eksempel de store 2-C-1 lokomotiver af type Pm 2 (ex DR '03) og den polskbyggede, forbedrede, udgave af KPEV's P 8 (DR '38), Ck 22.

Litreringssystemet for PKP's NORMALSPOREDE DAMPLOKOMOTIVER



PKP's damplokomotiver har 3 plader på førerhusets side. De viser fra oven : 1) den polske ørn og PKP, 2) litra og 3) nummer.

Litraet består af 1 eller 2 store bogstaver og 1 eller 2 cifre (se skemaet). Ved hjælp af dette kan man udlede hvilken lok-type det drejer sig om (for eksempel Pt 47 : eksprestogsløk, 1-0-1, konstrueret til PKP i 1947). Lokomotivets nummer er ikke individuelt, d.v.s. at lok af et litra er nummeret

et litra er nummereret fra 1 og opæfter. Således kan lok af forskellige litra have samme numre.

T y **5** **363**

Litra

Tallitra

Nummer

P : eksprestogsløk
O : persontogsløk
T : godstogsløk
- efterfulgt af
K = tenderløk

hjulstilling

k : 2-C m : 2-C-1 t : 1-0-1 z : 1-E-1
l : 1-C-1 r : 1-0 y : 1-E

Listen over hjulstilling dækker kun de typer, der er i drift i dag.

1-10 : preussisk oprindelse og tidl. DR-lok.
11-19 : østrigsk oprindelse
20- : lok. bygget til Polen, DR-krigslok.
- tallet angiver året for konstruktionen.
101- : anden oprindelse (fx Rusland, Ungarn)
201- : lok. bygget i udlandet efter 1944/45.
a) lok. ikke bygget til PKP : lavt nr.
b) lok. bygget til PKP : 2 + konstruktionsåret.

Sporvejene i POZNAN

Selvom der hersker lidt tvivl om hvornår den første sporvej åbnedes i Poznan, tyder meget på at byens sporvejshistorie går tilbage til åbningen af en hestesporvej i 1880.

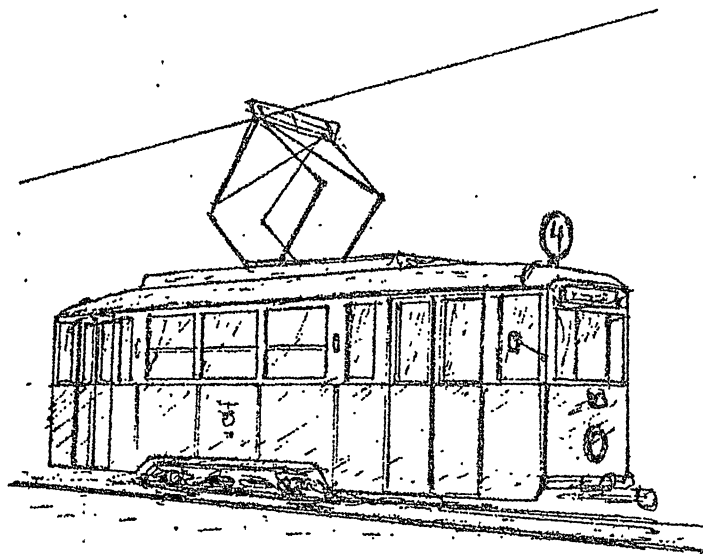
I 1896 blev hestesporvejene overtaget af Posener Strassenbahn Gesellschaft, der åbnede den første elektrificerede strækning i 1898.

Nettet voksede efterhånden og i 1914 var der 8 linier, 43 km spor, 78 motorvogne og 46 bivogne.

Efter 1. verdenskrig blev Posen/Poznan en polsk by og sporvejene blev overtaget af et polsk selskab, men overgik i 1923 til kommunen. Den kommunale overtagelse medførte en omfattende modernisering og udvidelse, så nettet nåede op på 69 km.

Den tyske besættelse af Polen i 1939 medførte i første omgang at sporvejene indstillede driften, men i løbet af krigen blev driften udvidet, bl. a. med ældre vogne fra Düsseldorf, Berlin, Dresden, Hamburg og Wrocław.

Efter befrielsen blev sporvejsnettet genopbygget i løbet af få måneder, for Poznan havde i modsætning til de fleste andre polske byer undgået de værste krigshandlinger.

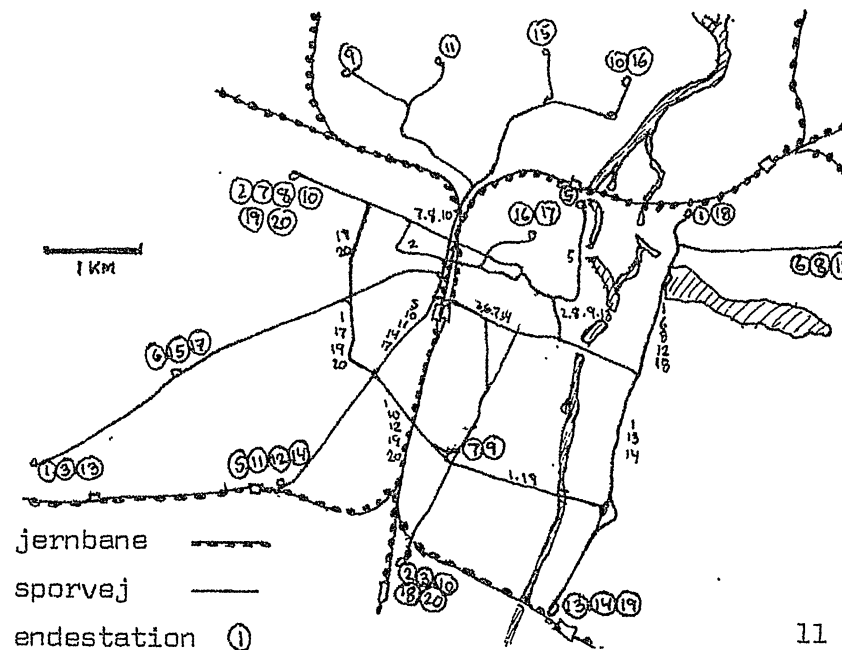


Sporvejene er i løbet af 50'erne udvidet væsentligt og et stort antal polske standardvogne af type N og N1 blev anskaffet. På trods af efterkrigstidens vanskeligheder lykkedes det selskabet MPK-P at holde en fin vedligeholdelsestilstand både for vogne og spor. I løbet af 1960'erne og starten af 70'erne kom flere helt nyanlagte linier til, bl. a. en over 5 km lang linie syd om bykernen over den nye Przemysla-brø over Warta-floden. Til gengæld er en del af det uheldigt beliggende spornet i den gamle bykerne nedlagt og det resterende lukkes inden længe.

Der er ikke længere vogne i drift fra før krigen og mange ældre to-akslede vogne er blevet moderniserede. På trods af store anskaffelser af moderne ledvogne af type lo2 N og lo2 Na kniber det stadig med at dække behovet i myldretiden, hvor Poznan officielt har "pralet" med at have Polens mest overfyldte sporvogne!

Sporvognene i Poznan er i modsætning til den i Polen sædvanlige gul/røde farve malet i gul/grøn.

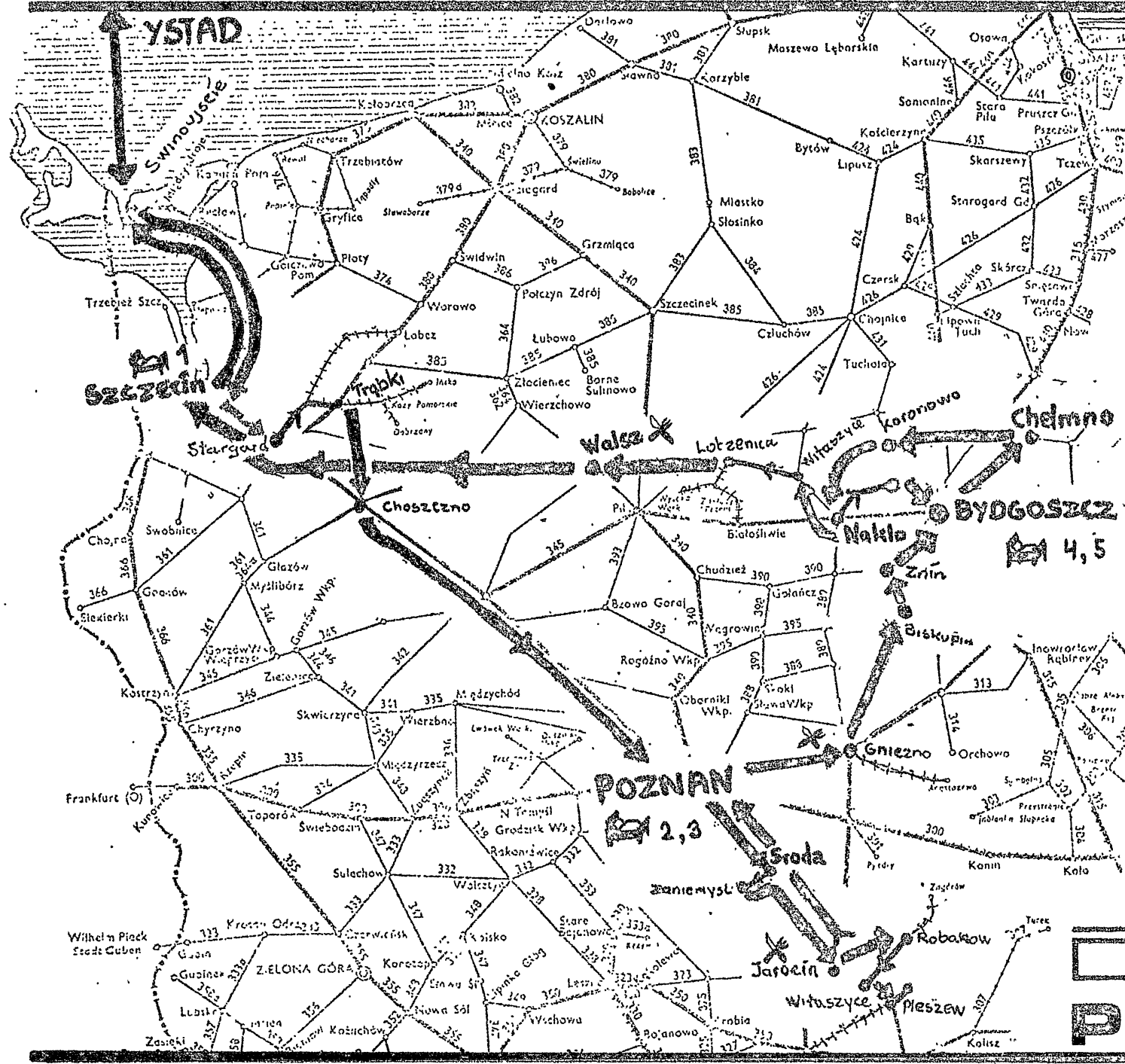
Et af byens mest trafikerede sporvejskryds er den store "grand union junction" på rondo Mikolaja Kopernika foran hotel Mercury, hvor 8 af byens 19 sporvejslinier (linie 1-3 og 5-20) mødes.



Kort over turen

Søndag den 29. juni 1975 -

Lørdag den 5. juli 1975



DJK 75
POLEN 75

Program for turen

Udover kørslen på smalsporsbanerne foregår hele turen i en dansk bus.

29.6

Vi mødes på busholdepladsen udenfor Københavns Hovedbanegård (Bernstorffsgade) senest kl. 7.30. Vi kører herfra til Dragør og fortsætter med færgen til Limhamn. Derfra går det videre til Ystad. Fra Ystad afsejler vi kl. 12.00 og efter en forhåbentlig behagelig overfart ankommer vi til Swinoujście ca. kl. 19.00. Efter pas- og toldformaliteterne kører vi til vores hotel i Szczecin.

30.6

For de morgenduelige kan Szczecin byde på et interessant sporvejsnet. Kl. 8.00 er der morgenmad og kl. 8.45 afgår bussen til Stargard, hvor vi ser meterspors-toget fra Trabki ankomme 10.04. Vi ser på rangering m.v. og stiger derefter på, for at køre med tilbage til Trabki.

8541	8459	8443	8549		Dyrekcja Szczecińska
10.50	—	15.35	—	17.55	0 km: STARGARD SZCZ. Węsk. (Op)
11.02	—	15.47	—	18.07	5 km: Zarowo (Op) Węsk.
11.13	—	15.58	—	18.18	7 km: Malsowin (Op)
11.24	—	16.09	—	18.29	13 km: Stoiłowka Pom. (Op)
11.30	—	16.15	—	18.35	13 km: Ylęczyno Pom. (Op)
11.40	—	16.25	—	18.45	19 km: Stara Dąbrowa (Op) Węsk.
11.43	—	—	—	18.48	0 km: STARA DĄBROWA (Op) Węsk.
11.52	—	—	—	18.57	2 km: Nowa Dąbrowa Węsk. (Op)
11.56	—	—	—	19.01	3 km: Nowa Dąbrowa Op) Węsk.
12.00	—	—	—	19.05	4 km: Krzywica (Op) Węsk.
12.12	—	—	—	19.17	10 km: Trabki Węsk. (Op) Węsk.

Undervejs passerer vi forgrenings-stationen Stara Dąbrowa og kort før Trabki krydser vi normalsporsbanen Stargard-Sialogard. På stationen holder smalsporstoget ved siden af normalsporsperonnen.

Fra Trabki kører vi med bussen til Stargard, hvor vi spiser frokost.

Efter frokost kører vi til et II-klasses depot for normalsporede lokomotiver i Choszczno.

Efter at have beset depotet og dets lokomotiver kører vi ved 15-tiden videre over Gorzow til Poznan, hvor vi ankommer hen på aftenen, og spiser på hotellet.

1.7

Vi spiser morgenmad præcis kl. 7.00 og 7.45 afgår bussen til Sroda.

På smalsporsstationen henstår en del materiel reserveret PKP's jernbanemuseum, og efter at have set på dette kører vi ad 750 mm banen til Zaniemysl.

ŚRODA WKP. MIASTO — ZANIEMYSŁ

		7256, 7255		7227		7257		7221, 7251			
		2	2	2	2	2	2	2	2	Dyrekcja Poznańska	
—	5.50	9.10	—	13.08	—	16.25	—	21.00	23.51	0 km: ŚRODA WKP. MIASTO Węsk.	
—	5.52	9.12	—	13.10	—	16.27	—	21.02	23.53	0 km: ŚRODA WKP. Węsk. (Op)	
—	4.45	8.40	—	13.00	—	15.20	—	20.05	22.25	0 km: ŚRODA WKP.	
—	5.29	9.04	—	13.51	—	16.00	—	20.47	23.52	0 km: ŚRODA WKP.	
—	5.56	9.13	—	13.42	—	16.29	—	21.04	23.55	1 km: Środa Wkp. Wkp. Węsk.	
—	6.07	9.27	—	13.54	—	16.42	—	21.16	24.37	3 km: Środa Węsk. (Op)	
—	6.11	9.31	—	13.55	—	16.47	—	21.20	24.41	7 km: Annapole Węsk. (Op) Węsk.	
—	6.17	9.37	—	14.03	—	16.52	—	21.25	24.46	6 km: Czacki (Op)	
—	6.22	9.42	—	14.08	—	16.57	—	21.30	24.51	16 km: Ściemięta (Op) Węsk.	
—	6.30	9.50	—	14.15	—	17.05	—	21.37	24.58	12 km: Pełkowo Wkp. (Op) Węsk.	
—	6.55	10.55	—	14.40	—	17.40	—	21.42	25.03	14 km: ZANIEMYSŁ (Op) Węsk.	

Fra Zaniemysl kører vi til Jarocin, hvor vi spiser. Efter en hurtig frokost kører vi videre til Robakow, en station på 600 mm banen Witaszyce-Zagorow.

WITASZYCE WĄSK. — ROBAKÓW

Linia wąskotorowa

Dyrekcja Poznańska		7342	7344	7348	7352	7354
		2	2	2	2	2
km					a)	b)
0	o WITASZYCE WĄSK. p	5.15	6.23	13.43	19.44	21.25
5	Wola Książca (Op) A	5.00	6.68	13.28	19.29	21.10
6	Twardów (Op)	4.53	6.01	13.21	19.22	21.03
9	Racendów (Op)	4.38	5.46	13.06	19.07	20.48
13	Lubinia Mała (Op)	4.25	5.33	12.53	18.55	20.35
16	Sucha Wąsk. (Op)	4.14	5.22	12.42	18.45	20.24
18	Y Grab (Op)	3.59	5.10	12.30	18.35	20.13
20	p ROBAKÓW (Op) o	3.50	5.01	12.21	18.26	20.04

Efter 4 km's kørsel kommer vi til Sucha, hvor banen fra Komorze støder til. Når vi ankommer til Witaszyce beser vi remiser og stationsanlæg og kører dernæst til Pleszew. Her begynder den hidtil korteste jernbaneudflugt i DJK's historie, idet vi på 7 minutter tilbage-lægger de 3,8 km trestrengt bane (normal og 750 mm) mellem Pleszew Wąsk. (Pleszew smalspor/normalsporbanegård) og Pleszew Miasto (by).

PLESZEW WĄSK. — PLESZEW MIASTO

Dyrekcja Poznańska		74165	7453	7455	74115	7457	7459	74121	74125
km	320								
0	PLESZEW WĄSK. p	12.32	14.07	14.51	16.02	16.26	17.24	18.17	19.57
8	PLESZEW MIASTO p	12.40	14.14	14.58	16.09	16.33	17.31	18.24	19.44

Efter at have kigget lidt nærmere på stationerne i Pleszew, kører vi tilbage til Poznan, hvor vi ankommer til hotellet ved 18-tiden.

2.7

For de af os der vil med på besøg ved lokomotivdepotet i Poznan er der morgenmad kl. 7.00, og bussen afgår 7.45. Vi kører til remiserne i banegårdens sydende, hvor vi beser lok-typer m.v. Omstillingen til dieseldrift er i fuld gang, men der er stadig 30 lokomotiver stationeret i Poznan.

Herefter kører vi tilbage til hotellet for at samle de deltagere op, der vil benytte morgenen til indkøb m.v. Kl. 10.00 kører vi til Gniezno, hvor vi beser smalsporstationen på 750 mm banen til Anastazewo.

Derefter spiser vi frokost for så kl. 13.30 at køre til Biskupin.

Her findes et meget velbevaret borganlæg fra jernalderen.

De, der hellere vil se PKP's samling af 600 mm materiel ved Wenczja fortsætter med bussen. Ved friluftsmuseet dér bliver der en halv times ophold, hvorefter vi kører tilbage til Biskupin for at hente de deltagere, der er blevet dér for at se borganlægget. Herfra går det til Znin, der er udgangspunkt for en række 600 mm sporede godsbaner, hvoraf flere har haft persontrafik. I Znin beser vi stations- og remiseanlæg.

Ved 16-tiden kører vi videre til Bydgoszcz, hvor vi ankommer til hotellet ved 17.30-tiden og spiser til aften.

3.7

For de morgenduelige er der afgang kl. 6.00 til besøg ved lokdepotet i Bydgoszcz, der er et af de største i den nordvestlige del af Polen.

Når vi er kommet tilbage til hotellet er der morgenmad kl. 8.00. Kl. 9.00 afgår bussen til Chelmo, der er en uhyre velbevaret middelalderby, beliggende på stejle skrænter ved Wisla's bred.

Efter halvanden times ophold kører vi kl. 11.30 til Koronowo, hvor vi spiser frokost og hvor der er mulighed for at fotografere den imponerende bro, der fører 600 mm godsbanen fra Morzewiec over Brcla-floden. Vi kører videre til Wierzuchucin og Wawelno, hvor vi begge steder ser på endestationerne på 600 mm banerne fra Kasprowo. Herfra fortsætter vi til Naklo, hvor vi beser smalsporsbanegården, hvor remisen er en tidligere normalspors-ringremise, som 600 mm maskinerne kommer ind igennem bagveggen!

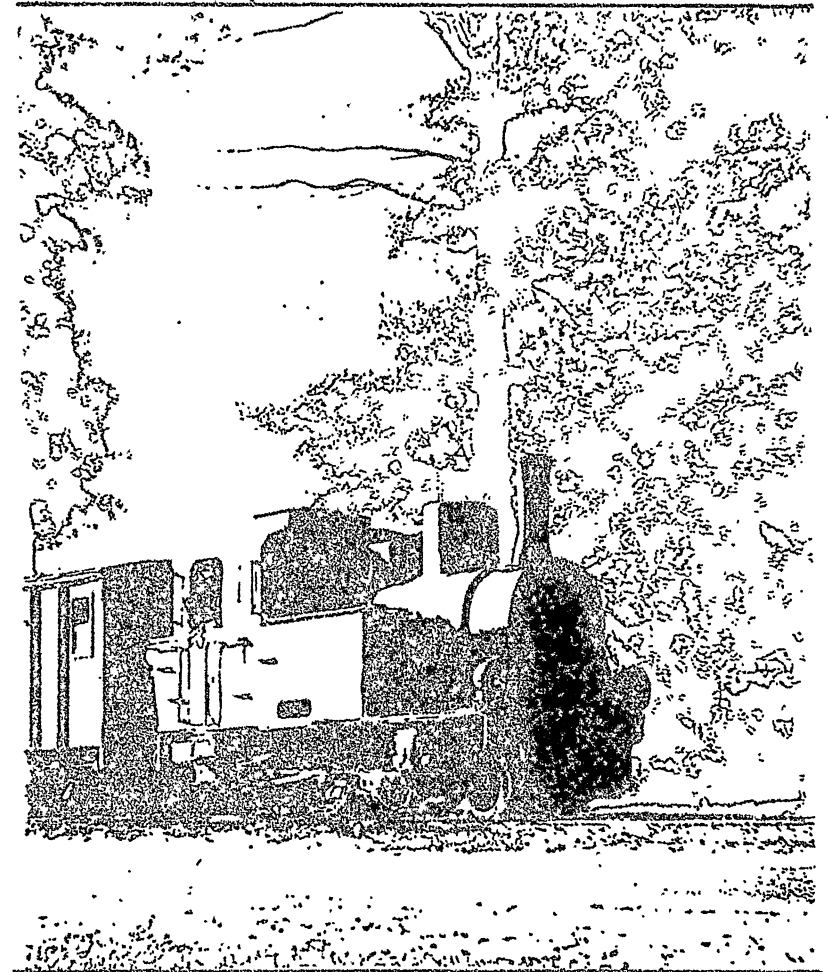
Kl. 15.50 afgår toget til Morzewiec, og de der vil køre hele turen med dette stiger på i Naklo. Resten tager opstilling for enden af den meget stærke stigning fra smalsporsstationen op til rangerstationen for sukkerfabrikken i Naklo. Så snart toget har passeret kører vi med bussen til stationen Suchary, hvor vi stiger ombord i toget.

NAKŁO n. NOT. WAŚK. — MORZEWIEC

Linia wąskotorowa

S455		S457		Dyrekcja Gdańska	S456		S458
2		2			2		2
3.40	—	15.50	0	o NAKŁO n. NOT. WAŚK... p	7.27	—	20.23
3.54	—	16.04	2	Trzeciewnica (Op) a	7.13	—	20.14
4.00	—	16.09	3	Karnowo (Op) a	7.11	—	20.03
4.07	—	16.15	7	Karnówko (Op) a	7.04	—	19.59
4.13	—	16.23	9	Suchary (Op) a	6.57	—	19.52
4.20	—	16.30	11	Gumnowice (Op) a	6.50	—	19.45
4.26	—	16.37	14	Michałin Bydgoski (Op) a	6.43	—	19.38
4.32	—	16.43	15	Taresin (Op) a	6.37	—	19.32
4.37	—	16.49	17	Goncarzewo (Op) a	6.31	—	19.26
4.42	—	16.54	19	Kasprowo a	6.25	—	19.20
4.45	—	17.00	21	o Kasprowo a	6.18	—	19.15
4.54	—	17.11	22	Sićcinke (Op) a	6.05	—	19.06
5.02	—	17.21	24	Wojnowo (Op) a	5.57	—	18.58
5.11	—	17.30	28	Wschit (Op) a	5.43	—	18.49
5.19	—	17.35	33	o MORZEWIEC (d) a	5.40	—	18.46

Undervejs er der et ophold i Kasprowo. Stationen er en trekantstation, hvor vores tog holder i en meget skarp kurve. På stationen er der en mindre remise, og den tredje strækning fører nordover til Wierzuchucin og Wawelno, men trafikeres kun af godstog.



PLAKAT

Ovenfor ses et udsnit af den smukke foto-grafik der viser PKP's Tya 6 3326 ved Chojnow Pilawa i 1970.

Plakaten måler 60 x 40 cm. og kan købes for Kr. 8,00 incl. forsendelse i paprulle.

DANSK JERNBANE-KLUB
SALGS-AFDELINGEN

Morzewiec var tidligere også en trekantstation, men den tredje gren ind til Bydgoszcz er nedlagt, mens den anden nordover til Karonowo stadig trafikeres af godstog. Fra Morzewiec kører vi med bussen til Bydgoszcz, hvor vi er tilbage ved hotellet ca. 18.30.

4.7

Vi spiser morgenmad kl. 7.00 og kl. 8.00 afgår bussen til Witoslaw, hvorfra turens sidste tur på polsk smalspor udgår. Strækningen fra Witoslaw til Lobzenica er meget smuk, og løber gennem skove og langs søer. Undervejs passerer vi forgreningsstationen Liszkowo Rozgr. hvor godsstrækningen fra Naklo støder til.

WITOSŁAW WĄSK. - CZAJCZE				
Linia wąskotorowa				
5850 2	5832 2	5732 2	5056 2	Dyrekcja Gdańska
17.00	17.00	17.00	17.00	0 km a) WITOSŁAW WĄSK.
17.08	17.08	17.08	17.08	2 Izabela (Op)
17.20	17.20	17.20	17.20	4 Dziubin (Op)
17.27	17.27	17.27	17.27	7 Dębno Wyrzykie (Op)
17.32	17.32	17.32	17.32	9 Farnanowa (Op)
17.39	17.39	17.39	17.39	11 Liszkowo Rozgr. (Op)
17.45	17.45	17.45	17.45	12 Liszkowo Wyrzykie (Op)
17.56	17.56	17.56	17.56	16 Trzobon (Op)
18.05	18.05	18.05	18.05	18 P Lobzenica

I Lobzenica ser vi på stationsanlægget og kører kl. 11.15 til Waloz, hvor vi spiser frokost ved 13-tiden.

Herfra går det videre til Szczecin, hvortil vi ankommer ca. kl. 17.00. Vi kører i Szczecin direkte til en forretning der forhandler modelbånemateriel som er meget billigt i Polen.

Der er herefter mulighed for at kigge på byen og deltagerne kan spise til aften (for egen regning).

Kl. 20.00 afgår bussen til Swinoujscie.

5.7

Fra Swinoujscie sejler færgen kl. 0.00 og vi er i Ystad ved 6.30-tiden. Herfra går det til Malmö, og derfra med Øresundsbåden kl. 8.30 med ankomst til Havnegade kl. 10.00.

Tilmelding

Prisen for deltagelse i udflugten til Polen 29/6-5/7 1975 er kr. 1025,00. Dette beløb dækker: hele rejsen, hotelophold (i Poznan og Bydgoszcz på 1. kl. hotel), visa og alle måltider (excl. drikkevarer) fra morgenmad 30/6 til frokost 4/7.

Tilmelding sker ved inden 1/5 1975 at indsatte kr. 500,- på postgirokonto nr. 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Opnæsgård 21, 2970 Hørsholm. På talonen til modtageren skal pasnummer anføres.

Efter denne dato kan tilmeldelse ikke finde sted under nogen form. Ved frameldelse efter denne dato tilbagebetales det indsatte beløb ikke.

Når De har tilmeldt Dem, vil De modtage en visumansøgning, der inden 15/5 1975 skal sendes til udflugtsafdelingen i udfyldt stand. Visumansøgningen skal vedlægges to pasfoto 4,5 x 3,5 cm.

Resten af beløbet for deltagelse, kr. 525,-, skal indsettes på ovennævnte girokontonr. inden 2/6 1975. (De er naturligvis velkommen til at indsatte hele beløbet første gang).

Turen er forbeholdt skandinaviske statsborgere.

Praktiske bemærkninger

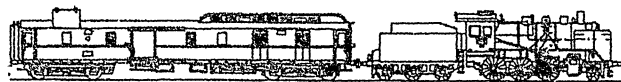
Enhver turist kan medføre fremmede betalingsmidler i ubegrænset omfang ved indrejse i Polen. Den fremmede valuta skal ved indrejsen deklarereres på en told- og valutablanket. Ved udrejse skal beløbet i fremmed valuta stemme med det opgivne beløb, og eventuel difference skal kunne dokumenteres med vekslingskvitteringer eller kvitteringer fra butikker der sælger varer for fremmed valuta.

Indførsel og udførsel af polsk valuta er ikke tilladt.
Hvis De har polsk valuta tilbage ved udrejsen, kan beløbet deponeres hos toldvæsenet, og det udbetales da ved senere indrejse i Polen.

Møntenheden i Polen er zloty (zl.). 1 zl. = 100 groszy (gr.)
Der findes pengesedler med følgende værdier: 1000 zl., 500 zl., 100 zl., 50 zl. og 20 zl. Mønter: 10 zl., 5 zl. og 2 zl.

Det understreges, at det ikke er tilladt at indføre polsk valuta, selvom den kan købes i danske banker, og at veksling af fremmed valuta i Polen kun er tilladt i de polske banker.

Dansk Jernbane-Klubs udflugter til Polen er kun blevet til ved stor velvilje fra de polske myndigheder. Vi har fået en række særlige tilladelser, herunder tilladelse til fotografering på bestemte baner. Disse tilladelser er ikke givet generelt, så det er vigtigt at alle anvisninger fra turlederen og eventuelle polske myndighedspersoner følges. Hvis De er i tvivl, om vi har lov til at fotografere på et bestemt sted, - så lad være.



TURLEDELSEN KAN IKKE TAGE ANSVARET FOR PROBLEMER, DER MÅTTE OPSTÅ VED AT DELTAGERE IKKE OVERHOLDER DE POLSKE LOVE ELLER DE ANVISNINGER, DER GIVES. - HUSK AT ULOVLIGE HANDLINGER IKKE ALENE GIVER DEN ENKELTE DELTAGER PROBLEMER, MEN OGSÅ KAN FOR-SINKE HELE GRUPPEN.

- Og vi skulle jo også gerne kunne komme igen!

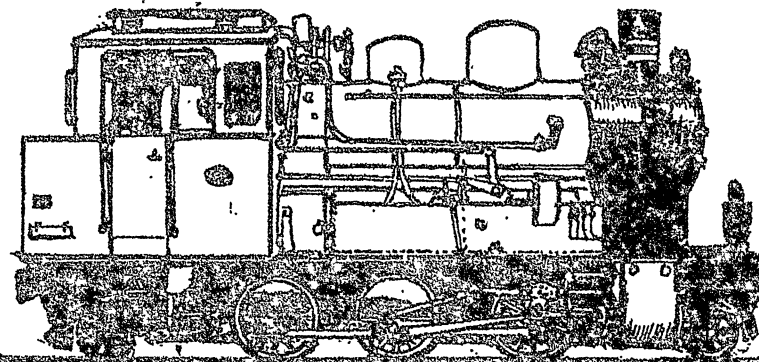
NU
MANGER
DE VEL IKKE ?

36 sider A4

32 ill., heraf 15 fotos

Smalspor i POLEN I

pris: 12 kr. incl. porto



postgirokonto 3 17 91 76
Dansk Jernbane-Klub
Salgsafdelingen
Griffenfeldsgade 56, 4. tv.
2200 København N

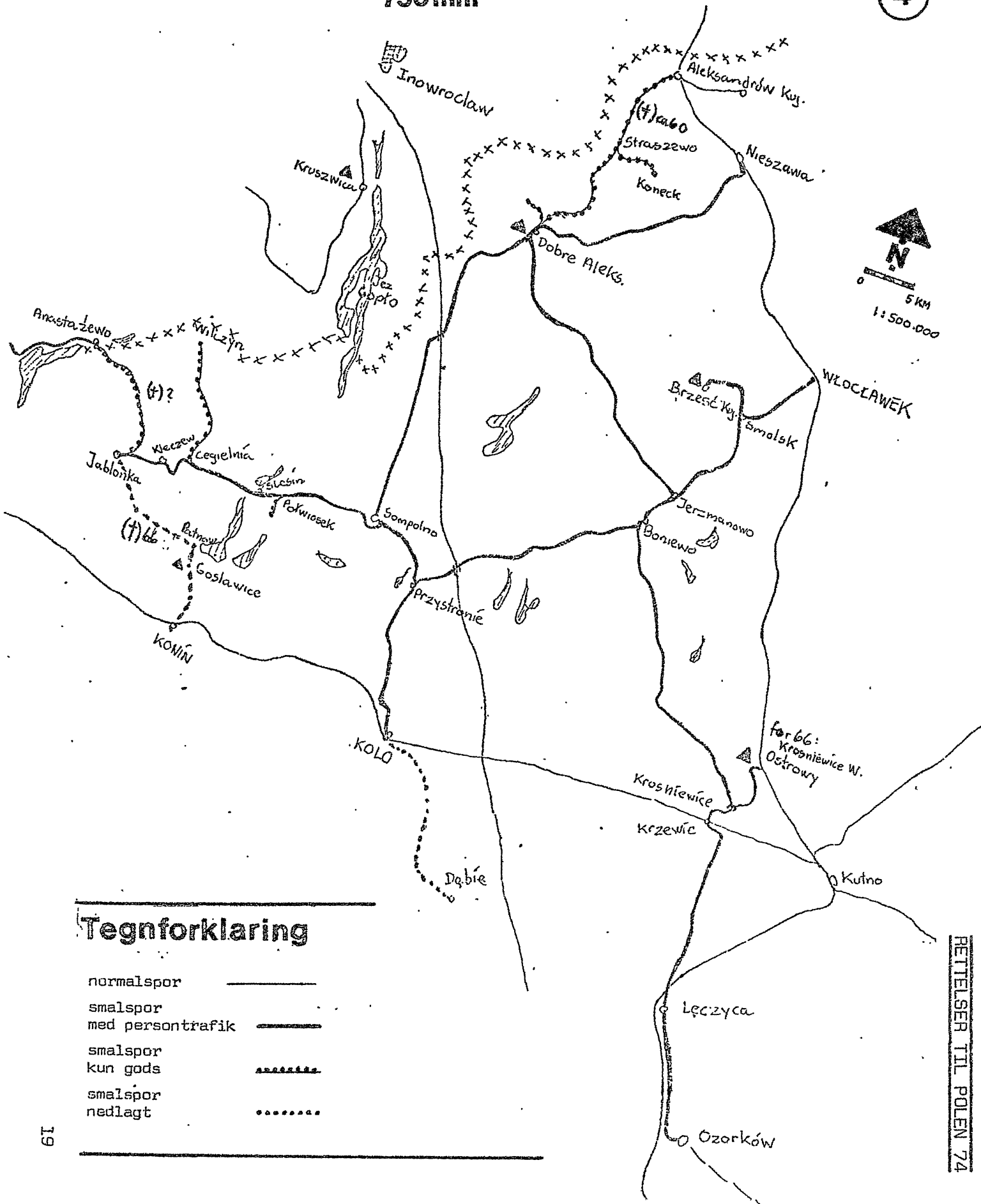
forlaget **poj**

COPYRIGHT © 75

KUJAWISKE BANER

750mm

4



Tegnforklaring

- normalspor —————
- smalspor —————
- med persontrafik —————
- smalspor kun gods —————
- smalspor nedlagt

