

Średzka Kolej Powiatowa

116 lat wąskotorowego szlaku



srodawlkp.org





Opracowanie odzwierciedla treści zawarte na stronie internetowej
www.srodawlkp.org

Styczeń 2012 (Średzka Kolej Powiatowa. 110 lat wąskotorowego szlaku)

Wyd. 5 - zaktualizowane / kwiecień 2018

©Marcin Braszak / www.srodawlkp.org



1. Schrodaer Kreisbahn (1902-1918).....	4
2. Średzka Kolej Powiatowa (1918-1949).....	6
3. Średzka Kolej Dojazdowa (1949-2011).....	8
4. Średzka Kolej Powiatowa współcześnie.....	12
5. Infrastruktura.....	13
6. Losy parowozów ŚKP	16
7. Kilometraż linii.....	23
Schematy torowisk stacji Środa Miasto i Środa Wąskotorowa.....	25
Najważniejsze daty z historii kolejki.....	26
Plakaty, tabloeu.....	27
8. Zakończenie.....	32
9. Rozkład jazdy.....	33
Bibliografia.....	34



1. Schrodaer Kreisbahn (1902-1918)

Oj wpisała się w krajobraz, nasz – średzki, ta NASZA wąskotorówka. To już kilka pokoleń, dla których nie istnieje inna droga ze Środy do Zaniemyśla: dwanaście kilometrów w godzinę, w kłębach pary, w stukocie kół, kołysaniu wagoników i charakterystycznym puf, puf, puf...



Dzisiaj kolejka stanowi zaledwie czternasto kilometrowy odcinek ze Środy do Zaniemyśla wraz z towarzyszącą mu infrastrukturą stacji. Warto jednak, podróżując dzisiaj tym wspaniałym zabytkiem techniki przypomnieć czasy dawne, czasy świetności pary, gdy całkowita długość linii wynosiła 116 km, łącząc Środę i Poznań oraz dziesiątki wsi i miasteczek leżących przy trasie kolejki.

W 2 połowie XIX wieku nastąpił gwałtowny rozwój kolejnictwa na świecie. Budowano coraz sprawniejsze parowozy, pobijano kolejne rekordy prędkości, szybko wzrastał tonaż kolejowego transportu, siatka połączeń oplatała Europę niczym pajęczyna.

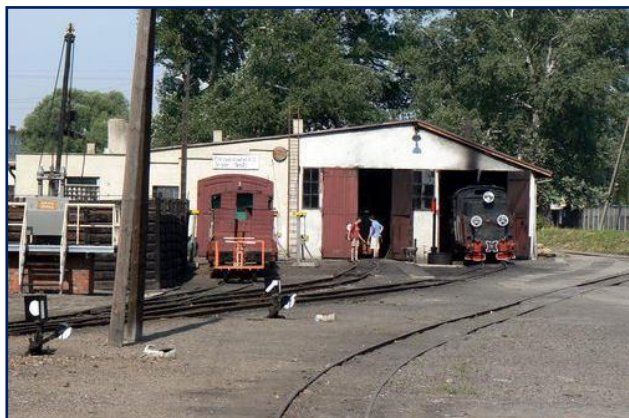
Wymiernym efektem tej najszybciej rozwijającej się dziedziny komunikacji było skrócenie czasu podróży i zwiększenie migracji. W 1861r we Francji pojawiła się koncepcja dynamicznego rozwoju kolejowego transportu wąskotorowego (od 187mm) dla przemysłu, transportu podmiejskiego i lokalnego. Idea ta znalazła szczególnie podatny grunt w wysoko uprzemysłowionych Niemczech, gdzie rychło wąskotorowe kolejnictwo wspięło się na wyżyny rozwoju. U jego podstaw leżały ogromne możliwości transportowe jakie dawały koleje o zwężonych torach w stosunku do kosztów ich budowy (2,5 razy mniejsze od kosztów budowy linii normalnotorowej) i eksploatacji. Intensyfikacja upraw i rozwój przemysłu wymagały sprawnego transportu. Nie bez znaczenia było także tempo budowy i stosunkowo małe łuki toru, które umożliwiały dotarcie kolejki niemalże wszędzie. Szczególnie baczny okiem kolejom wąskotorowym przyglądał się Sztab Główny, który upatrywał w kolejkach nowych możliwości transportu sił i środków pruskiej armii. Z szerokiej gamy rozstawu szyn najlepiej według pruskich inżynierów nadawał się rozstaw 600mm. W rozwijającej się gospodarczo, a nade wszystko rolniczo Wielkopolsce rychło dostrzeżono ogromny potencjał wąskiego toru, zwłaszcza wobec niskiej gęstości dróg bitych.

Szczególnego impulsu do ich budowy nadała ustawa z 28 lipca 1892 o kolejkach, która umożliwiała państwowemu dofinansowaniu prywatnych i samorządowych przedsięwzięć kolejowego transportu wąskotorowego. Pierwsze prace geodezyjno - ziemne rozpoczęto na średzkiej kolejce już latem 1898 roku, a 23 czerwca 1902 roku linię oddano do użytku. Miała ona 50 km i składała się z dwóch odcinków:

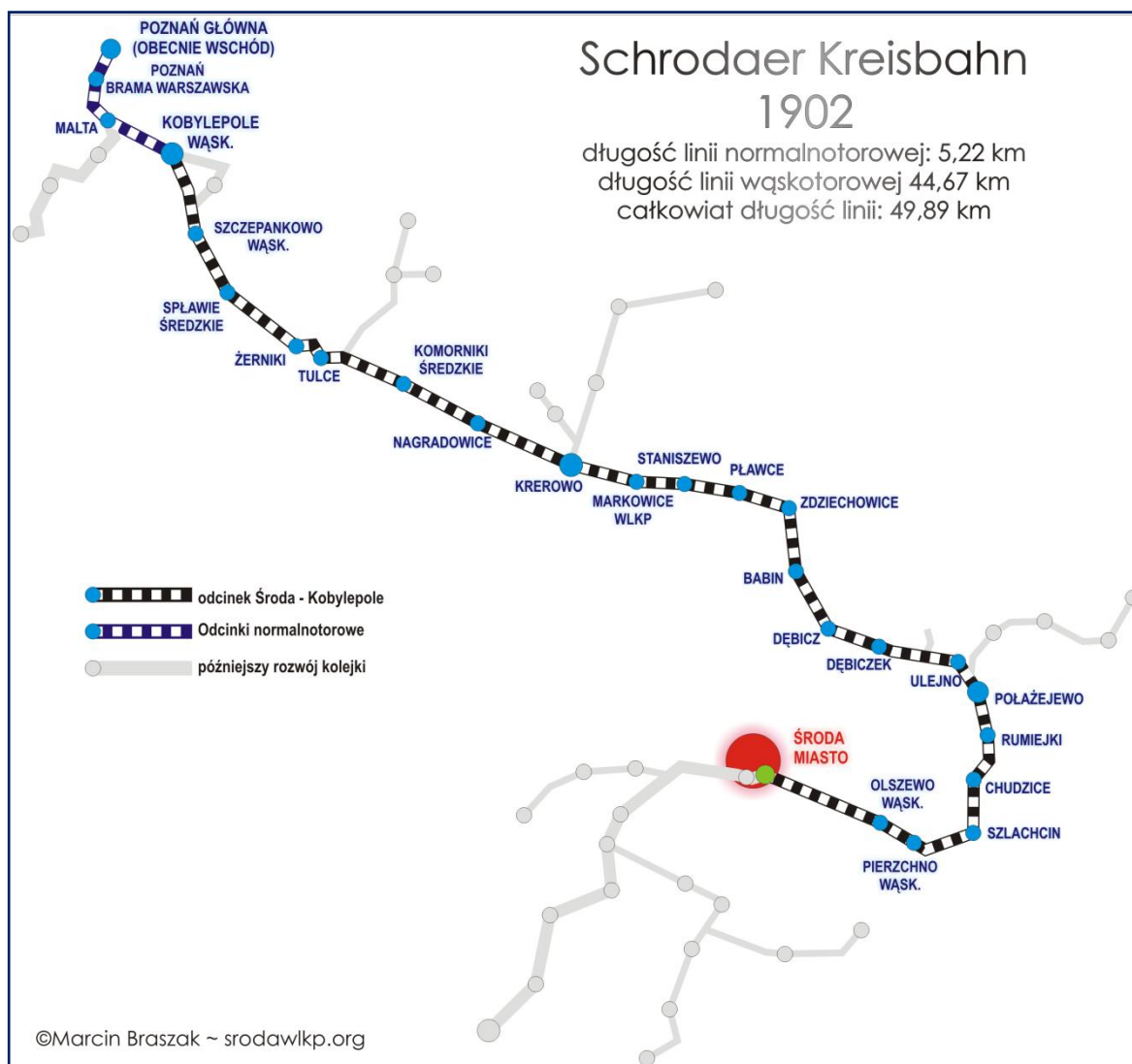
- wąskotorowego o rozstawie 1000 mm łączącego Środę i Kobylepole, niewielką miejscowość pod Poznaniem (44,67 km), należąca do Józefa hr. Mycielskiego, właściciela tamtejszego browaru oraz jednego z inspiratorów i udziałowców budowy kolejki.
- normalnotorowego z Głównej (obecnie Poznań Wschód), przez Bramę Warszawską, Maltę do



Kobylegopola (5,22 km), gdzie zlokalizowano stację węzłową. Tutaj powstała także parowozownia z obrotnicą, warsztaty naprawcze, węglarnia, budynek dworcowy (1906r) z peronem, magazyny oraz domy mieszkalne (ul. Folwarczna) i gospodarcze.



Parowozownia stacji Środa Miasto. Gdy powstawała była parowozownią pomocniczą, bo główna, wraz z warsztatami naprawczymi powstała w Kobylimpolu. Dziś to jedyna parowozownia ŚKP.



Uważny obserwator jeszcze dziś zauważy w topografii Poznania przebieg tej linii (śladem jest min. ulica Średzka), znacznie zaburzony powstałym później Jeziorem Maltańskim. Ślad kolejki zaznaczono także w chodniku i ulicy przy Galerii Malta; wmurowano tam pamiątkową tablicę z tekstem „Ślad torowiska Średzkiej Kolei Dojazdowej”.

Drugą, znacznie mniejszą, dwustanowiskową parowozownię pomocniczą zbudowano na stacji Środa Miasto. Powstał także budynek stacyjny, peron z wiatą, waga wagonowa i budynek biurowo – mieszkalny.

Kolejka nosiła wówczas nazwę Schrodaer Kreisbahn.

Zarząd Kolei stanowiła Rada Administracyjna, na czele której stał starosta średzki. Pierwszym dyrektorem kolejki został Niemiec, Friedrich Götz. Już rok później zbudowano przedłużenie normalnotorowe z Malty do Starołęki (5,4 km), gdzie bocznicą prowadziła do Wielkopolskiej Wytwórni Chemicznej (późniejsza Pollena-Lechia). Ponadto normalnotorowe odcinki obsługiwały takie zakłady jak: Fabrykę Papieru Pendowskiego, Zakłady Wojskowe, Znicz, Naftolej, Carolina, Polmin, Koszewski, Majewski i S-ka, Zakłady Ceramiczne Ciesielczyka, Ogrodnictwo Mielocha, Stomil oraz kilka innych.

Kolejna rozbudowa to rok 1910 kiedy zbudowano 13,5 km połączenie wąskotorowe do Zaniemyśla – paradoksalnie jedyne, które przetrwało do dzisiaj. Największym przedsięwzięciem tej inwestycji była budowa mostu i nasypu (popularna „kipa”) do poprowadzenia linii nad linią normalnotorową Poznań – Kluczbork. Olbrzymie ilości ziemi potrzebne do budowy nasypu pozyskano z wydrożonego wcześniej wąwozu za stacją Słupia Wlk. w kierunku Środy. Uroczyste otwarcie tego odcinka nastąpiło 1 maja 1910r. W ten sposób kolejka zyskała drugie (po Główniej) połączenie z linią normalnotorową. Stacją węzłową stała się druga średzka stacja, Środa Wąskotorowa, gdzie obok linii wąskotorowej przebiegała normalnotorowa linia Towarzystwa Kolei Poznańsko – Kluczborskiej. Tutaj zlokalizowano rampy przeładowni oraz rampy transporterowe umożliwiające załadunek wagonów normalnotorowych na wąskotorowe i odwrotnie. Na stacji końcowej w Zaniemyślu powstał budynek stacji, budynki gospodarcze i mała parowozownia.

2. Średzka Kolej Powiatowa (1918-1949)

Po odzyskaniu niepodległości kolejka stała się Średzką Koleją Powiatową, a dyrektorem został Roman Augustyniak. Do II wojny światowej kolejka rozwijała się; wzrastały przewozy, wydłużała się sieć torowisk, na którą składały się różne systemy jezdne:

- klasyczny tor 1000 mm, tor 1435 mm;
- wąskie układane sezonowo torowiska prowadzące wprost na pola;
- rampy prowadzące z rozstawu normalnotorowego na wąskie tory i odwrotnie.

Dodatkowo, do linii głównej dobudowano cały system linii bocznych i tak w:

- 1903r. z Tulec do Kruszewonii przez Szewce
4,7 km
- 1903r. z Szewc do Gowarzewa 1,4 km
- 1903r. z Krerowa do Czerlejna 4 km
- 1903r. z Krerowa do Kleszczewa 4,7 km
- 1910r. roku z Połazejewa do Mystek 8 km
- 1910r. z Żabikowa do Jaszkowa 6 km
- 1915 r. przedłużono odcinek z Czerlejna do Klonów 4 km
- 1925 r. powstało połączenie Annapole – Chwałkowo – Czarnotki 11 km



Do wybuchu II w. św. kolejka na dobre zagościła w krajobrazie kulturowym tego skrawka Wielkopolski. Długość linii wynosiła prawie 107 km, bez odcinków normalnotorowych i 116 km z odcinkami normalnotorowymi. Co ciekawe, w czasie II wojny światowej okupant planował połączenie Średzkiej Kolei Powiatowej z kolejkami Śmigielką i Opalenicką (najstarszą na terenie Wielkopolski) oraz doprowadzenie odgałęzień do Śremu i do Wrześni. Aby połączyć kolej śmigielką ze średzką należało połączyć Stare Bojanowo z Zaniemyślem (lub Krzywiń z Zaniemyślem, przez Gostyń).

Połączenie kolei opalenickiej ze śmigielką wymagało zbudowania nieco krótszego połączenia, z Rakoniewic do Nowego Tomysła. Połączenie z Wrześnią spowodowałoby, że Średzka Kolej dołączyłaby do olbrzymiego (509 km) systemu kolei kujawskich. Można by wtedy przejechać kolejką z Rakoniewic k. Grodziska Wielkopolskiego do Włocławka!

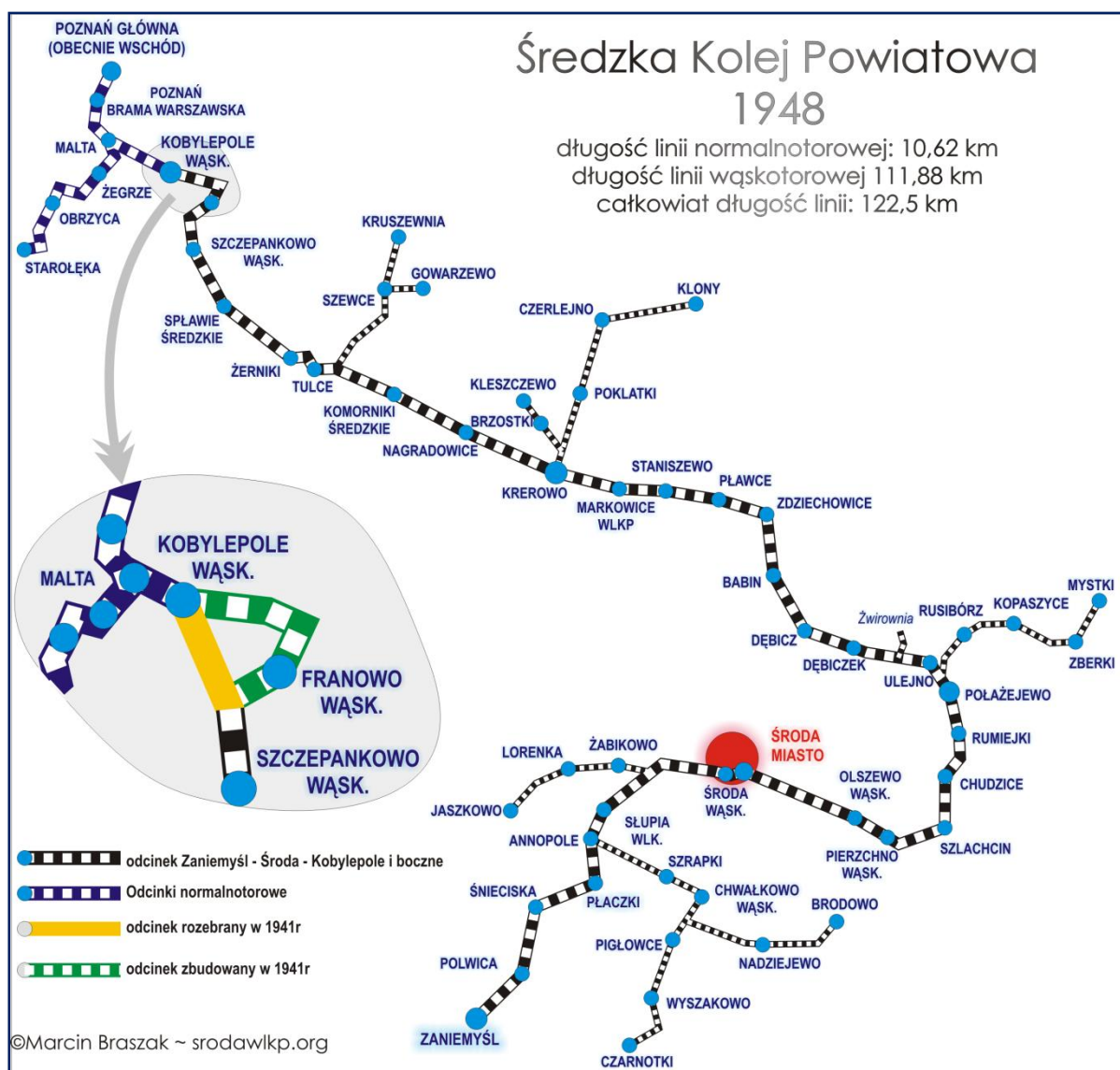
Skończyło się na nieznacznej modyfikacji szlaku w 1941r. pomiędzy stacjami Sławie - Kobylepole, co było następstwem budowy łącznika normalnotorowego z Kobylegopola do Starołąki (przez Franowo). W ramach modyfikacji szlak skierowano początkowo równoległe do nowego torowiska normalnotorowego, a następnie na północ przecinając nową łącznicę pod kątem prostym. Tuż przed torami stworzono nową stację - Franowo Wąskotorowe. W rezultacie wąskotorowy szlak Środa – Kobylepole wydłużył się o kilometr.

3. Średzka Kolej Dojazdowa (1949-2011)

W 1949 roku kolejkę znacjonalizowano i w całości włączono w skład PKP. Naczelnikiem średzkiej kolei wąskotorowej zostaje jej przedwojenny dyrektor inż. Micewicz. Rok później koleje wąskotorowe trafiają do Wydziału Kolei Wąskotorowych PKP, który następnie został przekształcony w Zarząd K. Dojazdowych. Powstaje Zarząd Średzkiej Kolei Wąskotorowej PKP, a sama kolejka zmienia nazwę na Średzka Kolej Dojazdowa. Odtąd zaczyna się, niestety, jej powolny upadek, rozpoczęty wstrzymaniem ruchu osobowego na odcinkach normalnotorowych. Szybki rozwój drogowej sieci transportowej oraz wejście średzkiej kolejki w skład przedsiębiorstwa molochu, które na dobrą sprawę niewiele przejmowało się losem wąskotorówek stały się ciosem dla dobrze funkcjonującego przedsiębiorstwa. W latach 1952-54 przeprowadzono gruntowną reorganizację linii poprzez wymianę torowiska z rozstawu 1000 mm do 750 mm. Była to standardowa polityka PKP, wobec wszystkich wąskotorówek, które znalazły się pod jej rządami. Jej celem było ujednoczenie systemu na podstawie przepisów budowy i eksploatacji kolei wąskotorowych użytku publicznego z listopada 1947r. W rzeczywistości operację tę planowały już przedwojenne PKP, tuż po odzyskaniu niepodległości. Roboty rozpoczęto w Zaniemyślu i prowadzono stosunkowo szybko; czasem nawet do 3 km dziennie. Zmianę rozstawu torowiska prowadzono nie przerywając rozkładowego ruchu. Pociąg dojeżdżał do końca odcinka z rozstawem 750mm, gdzie na pasażerów czekał już kolejny skład tym razem jeszcze na starym 1000 mm torowisku. Wymieniano także tory, które do dzisiaj stanowią przegląd niemieckiej metalurgii z przełomu wieków. 1000 milimetrowy tabor średzkiej kolejki trafił do pomorskich K. D. Niestety, przy okazji zlikwidowano odcinki z Tulec do Kruszewni przez Szewce i z Szewc do Gowarzewa oraz zdemontowano normalnotorowy odcinek z Małty do st. Poznań Wschód. W 1962 roku zawieszony zostaje ruch pasażerski na trasie Kobylepole – Środa, ale kontynuuje się przewozy towarowe. W 1973 roku zlikwidowano kolejne odcinki boczne: Annapole – Czarnotki i Chwałkowo - Brodowo oraz z Połazejewa do Mypek, zaś rok później przestają istnieć połączenia Krerowo – Kleszczewo i Krerowo – Czerlejno – najdłużej funkcjonujące odcinki boczne kolejki. Siłą rzeczy przestał także istnieć odcinek z Czerlejna do Klonów. W roku 1975



zlikwidowano odcinek boczny Żabikowo – Jaszkowo, do czego walenie przyczyniła się budowa obwodnicy krajowej „11”-tki. Torowisko na linii Kobylepole – Środa likwidowano na różnych odcinkach w latach 1976-79. Już w 1976r zlikwidowano całkowicie odcinek Kobylepole – Sptawie, w związku ze spodziewana budową drogi szybkiego ruchu, która ostatecznie nigdy nie powstała. W styczniu 1977 na stację Środa Miasto wjechał ostatni skład towarowy z Tulec. Likwidując szlak kolejki, pozostawiano niektóre elementy infrastruktury jak np. mosty łukowe w Żrenicy, Dębiczu, Tulcach (2x) i Żernikach. Średzka wąskotorówka kontynuowała przewozy na odcinku 14 kilometrów do Zaniemyśla, wykonując kilka kursów dziennie. Dodatkowe kursy wyznaczano tradycyjnie w czasie Bitew Morskich w lipcu. Kolejka przewoziła pasażerów, a także towary w wagonach wąskotorowych lub normalnotorowych z wykorzystaniem specjalnych wagonów platformowych o rozstawie osi 750 mm, na których przewożony był wagon normalnotorowy.



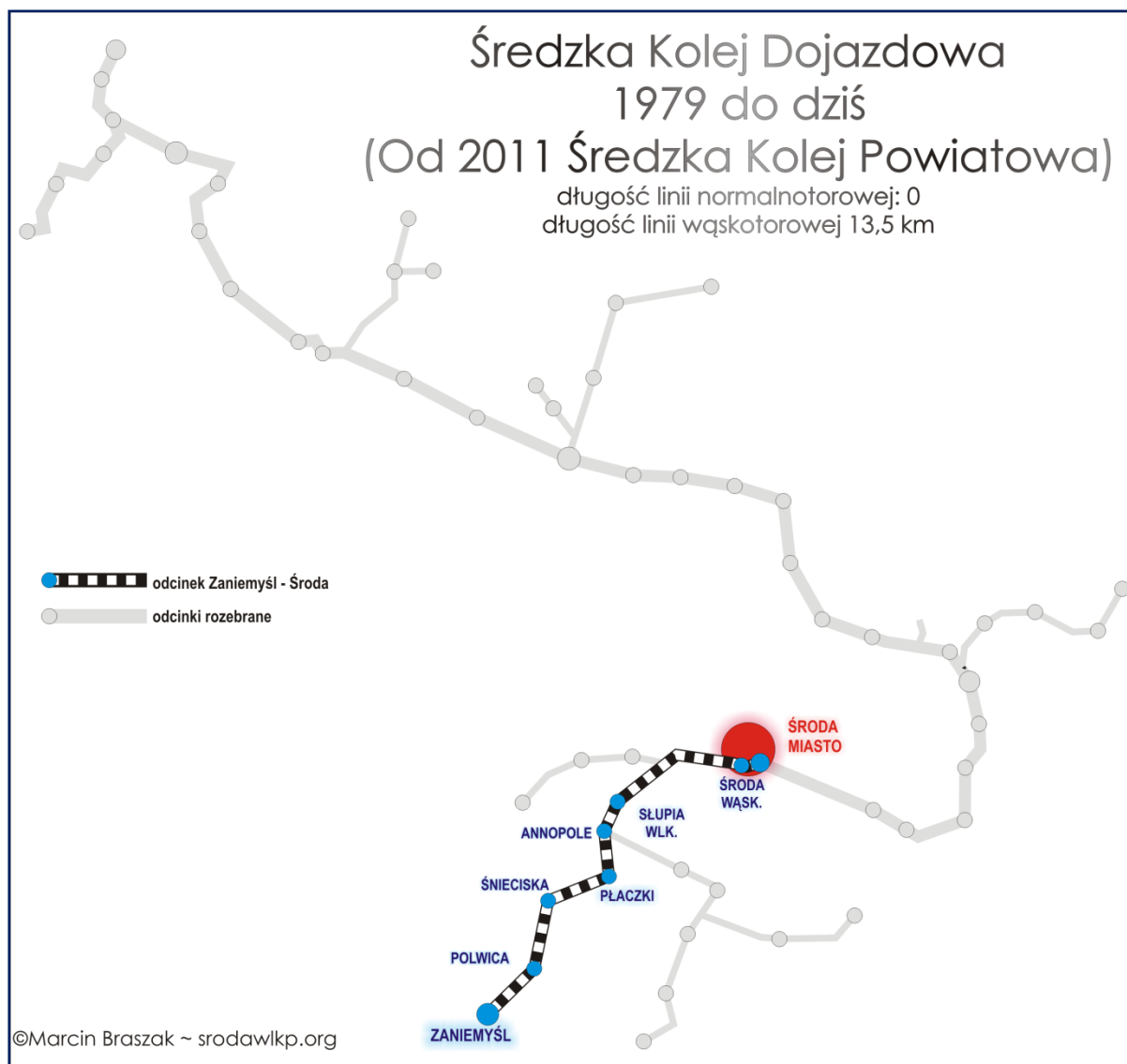


Px48-1756 i reszta składu na trasie do Zaniemyśla



Przykłady oznaczeń hut na szynach średzkiej kolejki. Szyny wymieniono w trakcie zmiany rozstawu z 1000 na 750mm w latach 1952-54.





Na krótko, w ramach środka zastępczego, gdy kolejce groziła likwidacja, pojawił się na trasie wagon motorowy MBxd2-229 (lata 2000-2001). Zdjęcie zrobiono w sierpniu 2000r. W latach 2003-2004 służył na średzkiej wąskotorówce także MBxd2-228.



4. Średzka Kolej Powiatowa współcześnie

W kapitalizmie wobec coraz trudniejszej sytuacji wydolnościowej w organizmie kolosa PKP kolejki wąskotorowe stały się zbędnym balastem. Nie inwestowano w nie, likwidowano odcinki, kursy. Kres średzkiej wąskotorówki, która do tego momentu jako jedna z nielicznych w Europie przez 99 lat prowadziła ruch w trakcji parowej i w 1995 roku została wpisana do rejestru zabytków, nadszedł 10 czerwca 2001 roku. Tego dnia PKP zawiesiły regularne przewozy pasażerskie na linii Środa – Zaniemyśl. Tuż przed końcem egzystencji w ramach PKP, aby zmniejszyć koszty funkcjonowania wprowadzono wagon motorowy produkcji rumuńskiej. Wobec coraz bardziej zarysowującej się nieuchronności likwidacji kolejki rozpoczęła się batalia o jej uratowanie. 16 kwietnia 2000 roku zawiązało się Stowarzyszenie Przyjaciół Średzkiej Kolei Wąskotorowej „Ciuchcia” (zarejestrowane 8.12.2000 w Sądzie Okręgowym w Poznaniu), którego celem było uratowanie średzkiej wąskotorówki. Już dwa dni po zaprzestaniu przewozów pasażerskich podpisano wstępne porozumienie z PKP o przejęciu taboru kolejki przez powiat. Formalnie dokonano się to w roku 2002r.



Skład dojechał do stacji Zaniemyśl.

Na przejęcie całości majątku trzeba było jednak poczekać aż do listopada 2010r, kiedy to podpisano akt notarialny dotyczący gruntów. Od tego momentu kolejka stanowi własność powiatu. Dziś wąskotorówka, jako niebywała atrakcja turystyczna prowadzi „regularne” kursy sobotnio – niedzielne w okresie letnim. Prowadzi także organizację kursów dodatkowych, ze specjalnym taborem i dodatkowymi atrakcjami. Średzka Kolej Powiatowa (powrót do historycznej nazwy w lutym 2011r) jest jednym z najpiękniejszych zabytków techniki w Polsce. Urody dodaje jej szczególnie fakt, że nie jest jak większość zabytków techniki obiektem martwym, stojącym w muzealnych halach eksponatem. Od ponad stu lat ten żyjący zabytek przemierza swój znany szlak, choć dziś już bardzo okrojony. Zachowane dziś 14 km stanowi wartość samą w sobie. Ciuchcia zawsze służyła mieszkańcom powiatu: dla nich powstała, gdy zbudowano cukrownię, ich woziła z miast do wsi i ze wsi do miast; do szkół, do pracy, na zakupy, na odpusty, na festyny. Także ostatnimi czasy służy również wszystkim tym, którzy rezygnując z jeżdżącego z „zawrotną” prędkością autobusu Środa – Zaniemyśl czy pociągu IC Poznań – Warszawa, zakochani w kolejkach wąskotorowych o których



mówią pieszczotliwie „samowarki”, wsiadają do średzkiej wąskotorówki i „pędzą” do Zaniemyśla. Już po wyjściu z małego wagonu biegną podziwiać parowóz, dwustuletnią ideę, niezmienną i tak urzekającą w dzisiejszych czasach.

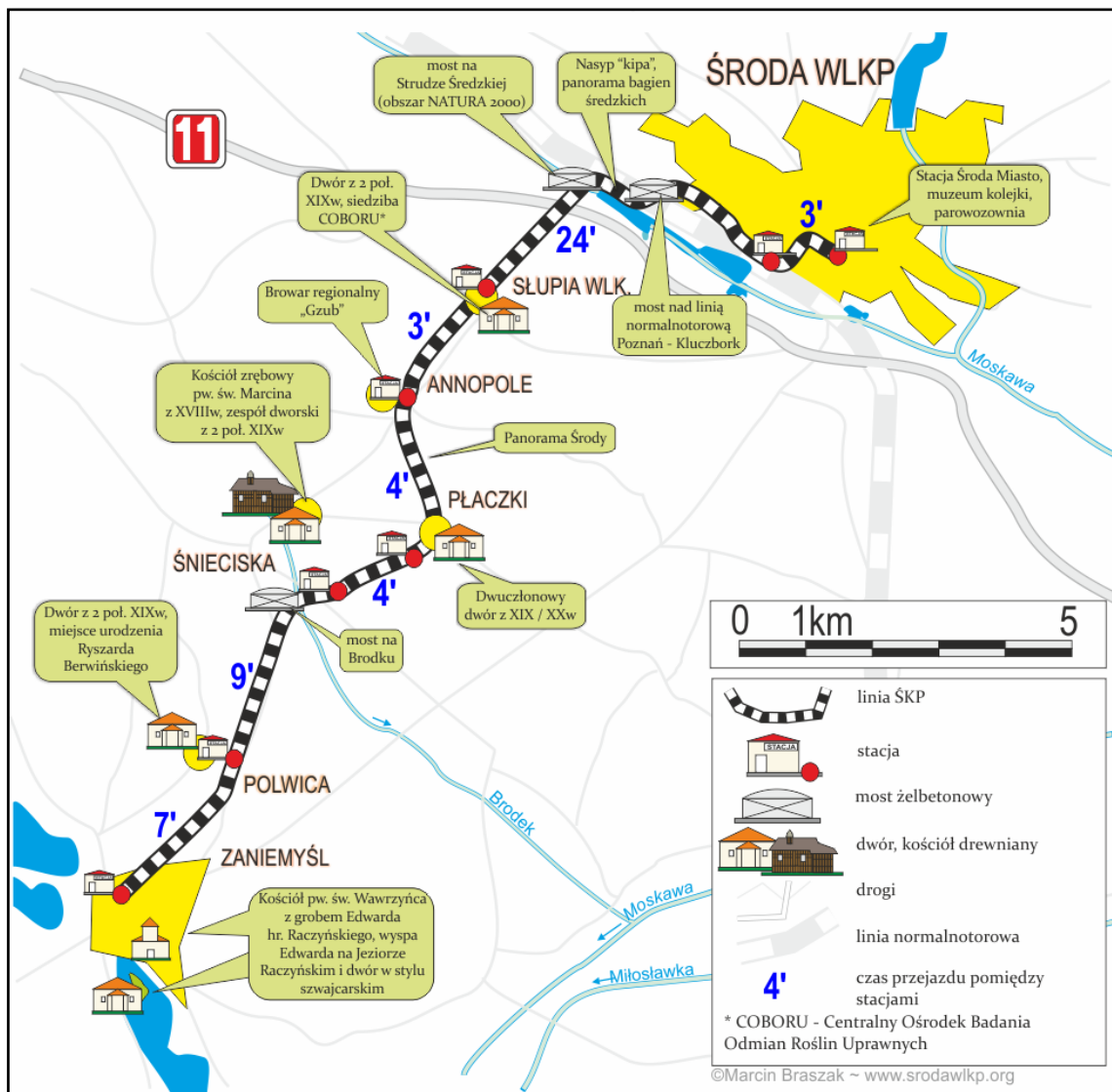


Budynek stacji Środa Miasto. Obecnie mieści skromne muzeum kolejki.

5. Infrastruktura

Od końca lat 70-tych, kiedy to zniknęły z powierzchni ziemi ostatnie fragmenty torowiska linii wąskotorowej Środa – Poznań Kobylepole, minęło wystarczająco dużo czasu, by na trwałe zniknęły także pozostałe ślady po tym rozbudowanym ongiś szlaku komunikacyjnym. Zniknęło torowisko i towarzyszące mu urządzenia, zniknęły rampy załadownicze i budynki stacyjne, część obiektów towarzyszącej infrastruktury zatraciło pierwotny charakter i zostało przystosowanych do nowych zadań. Część tych najtrwalszych, jak mosty w Żrenicy, Dębiczu, Żernikach i Tulcach (na bocznym odcinku do Kruszewni) nadal istnieją, spełniając swe funkcje komunikacyjne, choć dziś już w zupełnie innym systemie. Drugi most w Tulcach (na głównej linii) to dziś już tylko ponury szkielet, stojący na uboczu, niezwiązany z jakimkolwiek ciągiem komunikacyjnym. Przystępując do pracy nad pozostałościami po średzkiej wąskotorówce zadawaliśmy sobie pytanie: ile śladów materialnych (infrastruktura) lub topograficznych zachowało się do dnia dzisiejszego i jaki jest dziś ich charakter. W konsekwencji, dostrzegając upływ czasu zastanawialiśmy się także, jak długo jeszcze owe ślady mają szansę trwać, świadcząc o istnieniu linii przyszłym pokoleniom. Sięgnęliśmy po dostępną literaturę, rozsiane po źródłach prywatnych archiwalia, a nade wszystko mapy. Ujawniły one wiele ciekawych informacji o zachowanych do dzisiaj ciągach komunikacyjnych (drogi, dukty, wąwozy, nasypy) oraz pozostałościach infrastruktury. Uzbrojeni w mapy i przygotowany plan badań ruszyliśmy na szlak, który w większości pozostaje już dziś wspomnieniem. W trakcie wędrówki porównywaliśmy mapy i ich odzwierciedlenie w rzeczywistości. Doskonale przebieg szlaku kolejki widać na zdjęciach lotniczych (ortofotomapach) prezentowanych przez Geoportal. Nie byłoby w tym nic dziwnego, gdyby nie fakt, że zdjęcia lotnicze w Geoportalu są współczesne, a linię Środa – Kobylepole rozebrano ponad 20 lat wcześniej! Zjawisko długotrwałego utrzymywania się śladów ingerencji człowieka w środowisko naturalne widocznych dopiero z powietrza wykorzystywane jest z powodzeniem w archeologii lotniczej.





Istniejące do dzisiaj, 14 kilometrowe połączenie Środa – Zaniemyśl.

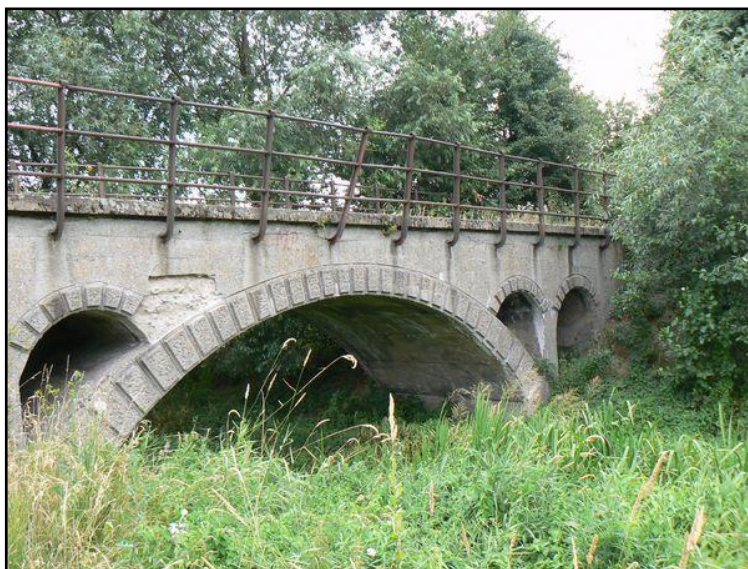
Każde długotrwałe istnienie w środowisku konstrukcji stworzonych ludzką ręką odciska swe piętno w postaci lokalnej zmiany wegetacji roślin, utrzymującej się na długo po usunięciu konstrukcji. Tak może być z osadami ludzkimi, z drogami, a także z liniami kolejowymi. Przejrzeliśmy dokładnie mapy Geoportalu w największych szczegółach korzystając z najmniejszych możliwych skal, identyfikując przebieg szlaku, torowisko, stacje, bocznice itp. Ważnym zapisem przeszłości pozostaje także kataster; podział działek ujawniający kontekstowo przebieg szlaku. Czy odkryliśmy na nowo szlak linii Środa – Kobylepole? Nie ma go przecież na mapach, w które się wpatrywaliśmy, nie ma współczesnych fotografii dymiącego parowozu z Pławcami czy Tulcami w tle. Wiemy jednak z całą pewnością, że pytanie to brzmi niewłaściwie. Wiemy dziś, że szlak kolejki nigdy nie zaginął. Wiemy, że trwa on ciągle w postaci współczesnych ciągów komunikacyjnych - od tych gruntowych w szczerym polu do takich jak ulica Kobylepole. Wiemy, że łączy ciągle miejscowości do których jeździła kolejka. Wpatrując się dziś we współczesne mapy siłą wyobraźni widzimy ten topograficzny znak linii, widzimy jak sapiąc i dymiąc, mały Px ciągnie skład osobowy przez most na Kopli, przez wążów za Chudzicami, widzimy jak mozolnie manewruje na bocznicach w Pławcach. I tylko szkoda, że dziś by to zobaczyć potrzebna jest wyobraźnia.





Platformy transporterowe stojące na stacji Środa Wąskotorowa służyły do przewożenia wagonów normalnotorowych. Załadunek umożliwiły specjalne rampy czołowe znajdujące się na stacjach Kobylepole i Środa Wąskotorowa.

Jeden z ocalałych łukowych żelbetonowych mostów na odcinku Środa – Kobylepole. Ten znajduje się w Dębiczu. Pozostałe na tym odcinku istniały w Żernikach, Żrenicy i Tulcach (dwa, w tym jeden zniszczony).



Na odcinku do Zaniemyśla istnieją trzy mosty. Nad Strugą Średzką (na zdjęciu), nad normalnotorową linią Poznań – Kluczbork (kipa) i na Brodku w Śnieciskach. Łukowy most nad linią normalnotorową istniał także na odcinku bocznym do Brodowa.





Infrastruktura mostowa

6. Losy parowozów ŚKP

Ciekawe były też losy średzkich powojennych parowozów – Px-ów48 (tabela poniżej). Mówiąc „średzkich” mamy na myśli oczywiście te, które służyły w czasie swego istnienia na Średzkiej Kolei i jej dzisiejszej spadkobierczyni czyli Powiatowej Kolei Wąskotorowej. Analizując zestawienia możemy wysnuć kilka ciekawych wniosków. W całej swej historii, czyli od 1951 roku, kiedy to zaczęły one trafiać do poszczególnych kolejek przez średzką wąskotorówkę przewinęło się szesnaście parowozów tego typu. Niektóre z nich zagościły na dłużej, dla innych pobyt na Średzkiej K.P. był tylko drobnym epizodem. Okazuje się, że jedyny czynny do 31 maja 2014r. Px czyli 1756-ty pozostaje jednym z najdłużej użytkowanych w Środzie. Do tego roku przesłużył 33 lata, pozostając przez cały ten czas w parowozowni Środa Wlkp Miasto. Wyrównał tym samym rekord 1726-go, służący od roku 1967 do roku 1999. Co ciekawe parowóz ten jeszcze istnieje i stoi odstawiony w 1999 roku na torowisku nieczynnej linii cukrowni Zbiersk. Może warto było by pomyśleć o ściągnięciu staruszka do Środy i ustawieniu jako pomnika przy ulicy Niedziałkowskiego?





1998r. Px48-1902 łączony z resztą składu przed wyruszeniem na szlak wtedy jeszcze według sieciowego rozkładu jazdy pod egidą PKP.

Najkrócej służącymi parowozami były 1784-ty, 1916-ty i 1919-ty, które służyły po jednym roku odpowiednio w latach 1970 (Środa), 1959 (Kobylepole) i 2007 (Środa). Ciekawe związki ze średzką K.P. miał 1748-my, który trafił do średzkiej parowozowni aż cztery razy, kontynuując w międzyczasie służbę na ośmiu innych liniach i zmieniając parowozownię 11 razy! Tuż po wyprodukowaniu w Chrzanowie w 1951 roku trafił do Kazimierzy Wielkiej, skąd na krótko, w latach 50-tych zagościł w średzkiej parowozowni. Trzy kolejne powroty zaliczył w latach 70-tych. Dziś można go oglądać w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie. Podobnym wynikiem poszczycić się może 1907-my, który służbę na Średzkiej K.P. rozpoczął na Kobylimpolu, by w 1968 roku „przejechać” do Środy. Później trafił tutaj jeszcze dwukrotnie. Jednak w kategorii największych „wagabundów” bez konkurencyjny pozostaje 1749-ty, który służył na Kobylimpolu w końcu lat 50-tych i pierwszej połowie 60-tych. Przez całe swoje „życie” zmienił parowozownie 25 razy! W 1969 roku parowóz przebudowano na rozstaw szyn 1000mm dla Gryfickiej K.D. co pociągnęło za sobą zmianę numeracji. Odtąd nosił oznaczenie Px48-3901. Od 1996 roku jest eksponatem w MKW w Gryficach, tam też przepracował ostatnie trzy lata w swej burzliwej karierze. Różne były późniejsze losy średzkich Px-ów, które opuściły Średzką K.P. Dwa z nich trafiły za granicę jako eksponaty: jeden do Czech (1916-ty w 2005r.) i jeden do Niemiec (1757-my w 1984r). Pięć innych znalazło się w ekspozycjach muzealnych bądź na cokołach na terenie kraju: 1770-ty w muzeum w Praszce, 1907-my w Chłapowie, 1754-ty w Jaworzynie Śląskiej oraz wymienione wcześniej, 1748-my w Sochaczewie i 1749-ty w Gryficach. Trzy parowozy już, niestety, nie istnieją 1745-ty (złom 1988r), 1915-ty (1988) i 1922-gi (1979). Odstawione pozostają cztery średzkie Peiksy w tym 1756 (do 31.05.2014 ruch pod parą na linii Środa - Zaniemyśl), 1726-ty (Zbiersk), 1784-ty (Mława Wask.), 1902-gi (Krośniewice), 1920-ty (Środa). Wreszcie na koniec wliczanek 1919-ty znajdujący się obecnie w Śmiglu. Różna bywała też liczba parowozów na ŚKP i w obydwu parowozowniach. Do połowy lat 70-tych na ŚKP służyło średnio 5 parowozów, a często bywało ich aż 6. Później do lat 90-tych średnio było ich 4, choć w latach 1977-80 były tylko dwa. Na krótko w latach 1996-98 na średzkiej wąskotorówce było znów jak za starych dobrych czasów aż 5 Peiksów. W 1967 roku dla 4 z 5 parowozów średzkiej K.P. macierzystą parowozownią pozostawało Kobylepole. Jednak już trzy lata później w związku z likwidacją linii do Kobylegopola proporcje te uległy całkowitemu przewartościowaniu. W średzkiej parowozowni znalazło się 5 parowozów, a ta na Kobylimpolu opustoszała.



Losy parowozów odstawionych ze Średzkiej Kolei Powiatowej.

OZNACZ.	ROK PROD.	NR FAB.	WCZEŚNIEJSZE LOSY	LOKOMOTYWOWNIA W ŚKD	DALSZE LOSY
Px48-1726	1950	2026	Krośniewice 1950-50 Sompolno 1950-67	Kobylepole Wąsk. 1967-68 Środa Miasto 1968-99	Zbiersk 1999- (odstawiony)
Px48-1784	1954	3219	Zbiersk 1955-57 Sompolno 1957-63 Krośniewice 1963-63 Zbiersk 1963-65 Trzebnica Gaj 1965-66 Sompolno 1966-67 Włocławek Wąsk. 1967-67 Sompolno 1967-69 Krośniewice 1969-69 Sompolno 1969-70	Środa Miasto 1970-70	Sompolno 1970-78 Krośniewice 1978-89 Gniezno Wąsk. 1989-90 Lisewo Wąsk. 1990-95 Mława Wąsk. 1995 – (odstawiony)
Px48-1902	1954	3228	Trzebnica Gaj 1955-62 Zbiersk 1962-69 Warszawa Stalowa 1969-75 Sompolno 1975-79 Krośniewice 1979-87 Opalenica 1987-96	Środa Miasto 1996-2001	Krośniewice 2001- (odstawiony)
Px48-1920	1955	4509	Karczmyska 1956-64 Starachowice Wsch. Wąsk. 1964-64 Przeworsk Wąsk. 1964-65 Zbiersk 1965-75 Pleszew Wąsk. 1975-77	Środa Miasto 1977-2001 Środa Miasto 2002- ¹⁾	odstawiony

¹⁾ pomiędzy 2001-2002: Gniezno Wąsk



Losy parowozów ześlomowanych ze Średzkiej Kolei Powiatowej

OZNACZ.	ROK PROD.	NR FAB.	WCZEŚNIEJSZE LOSY	LOKOMOTYWOWNIA W ŚKD	DALSZE LOSY
Px48-1745	1951	2130	-	Środa Miasto 1951-59	Jędrzejów Wąsk. 1959-65 Zwierzyniec Wąsk. 1965-71 Starachowice Wsch. Wąsk. 1971-77 Karczmiska 1977-78 Przeworsk Wąsk. 1978-84 Bogoria 1984-88 (złomowany 1988)
Px48-1915	1955	3072	-	Kobylepole Wąsk. 1955-68 Środa Miasto 1968-75	Gniezno Wąsk. 1975-79 Sompolno 1979-79 Gniezno Wąsk. 1979-88 Sompolno 1988-88 (złomowany 1988)
Px48-1922	1955	4511	Krośniewice 1955-57 Września Wąsk. 1957-59 Sompolno 1959-59 Września Wąsk. 1959-60 Zbiersk 1960-61 Gniezno Wąsk. 1961-61 Sompolno 1961-61 Września Wąsk 1961-62 Sompolno 1962-63 Zbiersk 1963-66	Kobylepole Wąsk. 1966-67	Zbiersk 1967-67 Włocławek Wąsk. 1967-79 (złomowany 1979)

Losy parowozów ze ŚKP, które znalazły się na cokołach, jako eksponaty / pomniki

OZNACZ.	ROK PROD.	NR FAB.	WCZEŚNIEJSZE LOSY	LOKOMOTYWOWNIA W ŚKD	DALSZE LOSY
Px48-1748	1951	2133	Kazimierza Wielka 1951-52	Środa Miasto 1952-53 Środa Miasto 1973-74 ¹⁾ Środa Miasto 1974-75 ²⁾ Środa Miasto 1975-76 ³⁾	Karczmiska 1976-81 Opalenica Wąsk. 1981-85 Przeworsk Wąsk. 1985-88 Opalenica Wąsk. 1988-96 MKW Sochaczew (ekspонат od 1996)
¹⁾ pomiędzy 1953-73: Kazimierza Wielka 1953-54, Jędrzejów Wąsk. 1954-70, Bogoria 1970-72, Śmigiel 1972-73 ²⁾ pomiędzy 1974-75: Zbiersk 1974-74 ³⁾ w 1975: Zbiersk					
Px48-1749	1951	2134	Warszawa Stalowa 1951-53 Opalenica Wąsk. 1953-57 Śmigiel 1957-58	Kobylepole Wąsk. 1958-58 Kobylepole Wąsk. 1959-66 ⁴⁾	Zbiersk 1966-68 Gniezno Wąsk. 1968-68 Trzebnica Gaj 1968-69 Zmiana oznaczenia Px48-3901 (1000 mm) Białogard Wąsk. 1969-72 Gryfice Wąsk. 1972-72 Białogard Wąsk. 1972-73 Koszalin Wąsk. 1973-73 Białogard Wąsk. 1973-77 Gryfice Wąsk. 1977-78 Koszalin Wąsk. 1978-79 Białogard Wąsk. 1979-80 Ińsko 1980-82 Dobra Nowogardzkie 1982-82 Białogard Wąsk. 1982-85 Ińsko 1985-90 Gryfice Wąsk. 1990-92



					Dobra Nowogardzkie 1992-93 Gryfice Wąsk. 1993-96 MKW Gryfice (eksponat od 1996)
⁴⁾ pomiędzy 1958-59: Opalenica Wąsk. 1958-59					
Px48-1754	1951	2249	-	Środa Miasto 1952-62	Sompolno 1962-85 Gniezno Wąsk. 1985-2004 Ośrodek Turystyki i rekreacji Jeździeckiej w Kosinie 2004-2007 Jaworzyna Śląska (eksponat od 2007)
Px48-1757	1951	2254	-	Środa Miasto 1952-73	Mława Wąsk. 1973-73 Lisewo Wąsk. 1973-84 Oechsle Schmalspurbahn (Niemcy) 1984-89 Durlesbach (Niemcy) (eksponat od 1989)
Px48-1770	1953	3055	-	Kobylepole Wąsk. 1953-58	Śmigiel 1958-59 Pleszew Wąsk. 1959-62 Sompolno 1962-66 Września Wąsk. 1966-74 Gniezno Wąsk. 1974-80 Wieluń Wąsk. 1980-88 Praszka b. stacja (eksponat) 1988-2002 Praszka muzeum (eksponat od 2002)
Px48-1907	1955	4508	Piotrków Tryb. Wąsk. 1955-56 Krośniewice 1956-56 Elk Wąsk. 1956-57 Sompolno 1957-63 Zbiersk 1963-65	Kobylepole Wąsk. 1965-68 Środa Miasto 1968-70 Środa Miasto 1970-75 ⁵⁾ Środa Miasto 1986-98 ⁶⁾	Sompolno 1998-2002 Chłapowo, Zajazd Country 2002-2007 Pomnik
⁵⁾ w 1970: Trzebnica Gaj					
⁶⁾ pomiędzy 1975-86: Włocławek Wąsk. 1975-77, Sompolno 1977-78, Krośniewice 1978-79, Sompolno 1979-1986					

OZNACZ.	ROK PROD.	NR FAB.	WCZEŚNIEJSZE LOSY	LOKOMOTYWOWNIA W ŚKD	DALSZE LOSY
Px48-1916	1955	3073	Pleszew Wąsk. 1955-59	Kobylepole Wąsk. 1959-59	Krośniewice 1959-59 Pleszew Wąsk. 1959-63 Trzebnica Gaj 1963-65 Śmigiel 1965-73 Zbiersk 1973-74 Włocławek Wąsk. 1974-75 Sompolno 1975-86 Opalenica Wąsk. 1986-2002 Skansen Rudy 2002-2005 Skansen Stanica 2005-





Tablica z wzorami zamków zwrotnic stacji Środa Miasto i Środa Wąskotorowa.

Losy parowozów czynnych ze Średzkiej Kolei Powiatowej.

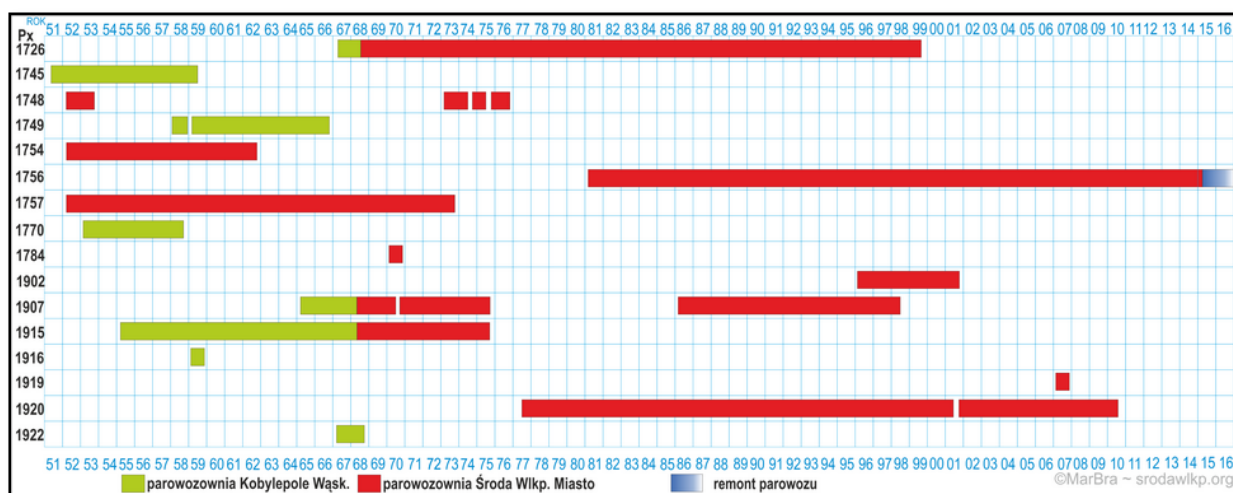
OZNACZ.	ROK PROD.	NR FAB.	WCZEŚNIEJSZE LOSY	LOKOMOTYWOWNIA W ŚKD	DALSZE LOSY
Px48-1756	1951	2253	Zbiersk 1952-58 Włocławek Wąsk. 1958-63 Września Wąsk. 1963-71 Włocławek Wąsk. 1971-71 Gniezno Wąsk. 1971-71 Września Wąsk. 1971-74 Sompolno 1974-76 Włocławek Wąsk. 1976-76 Sompolno 1976-81	Środa Miasto 1981-	Obecnie przechodzi remont w Pyskowicach (2015-16)
Px48-1919	1955	4507	Sompolno 1955-57 Września 1957-62 Zbiersk 1962-75 Sompolno 1975-81 Krośniewice 1981-94 Gniezno Wąsk. 1994-2007	Środa Miasto 2007	Śmigiel 2007-



Budynek na stacji Środa Miasto powstał w okresie międzywojennym.



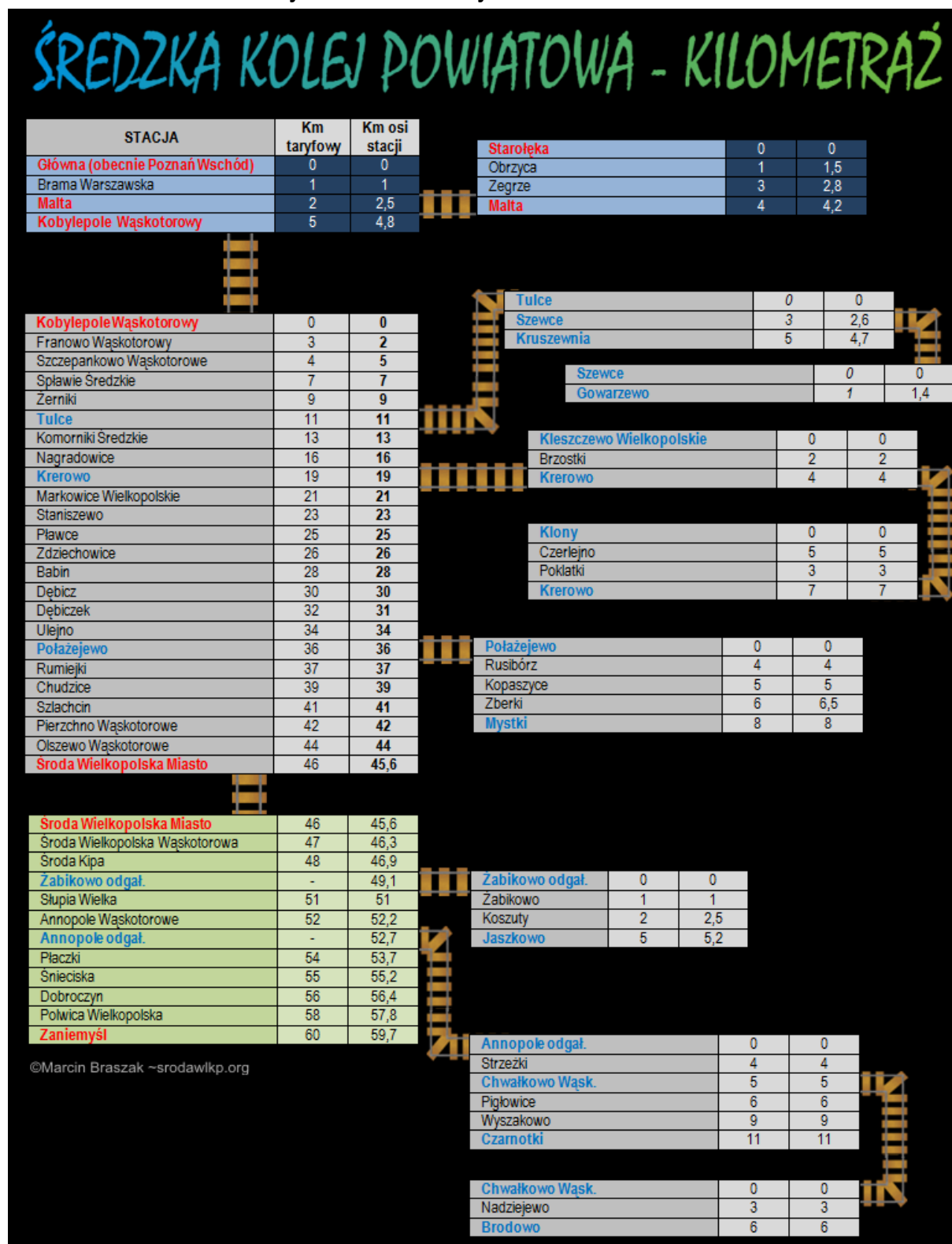
Średzkie PXY



Plug odśnieżny na stacji Środa Miasto.



7. Kilometraż Średzkiej Kolei Powiatowej.



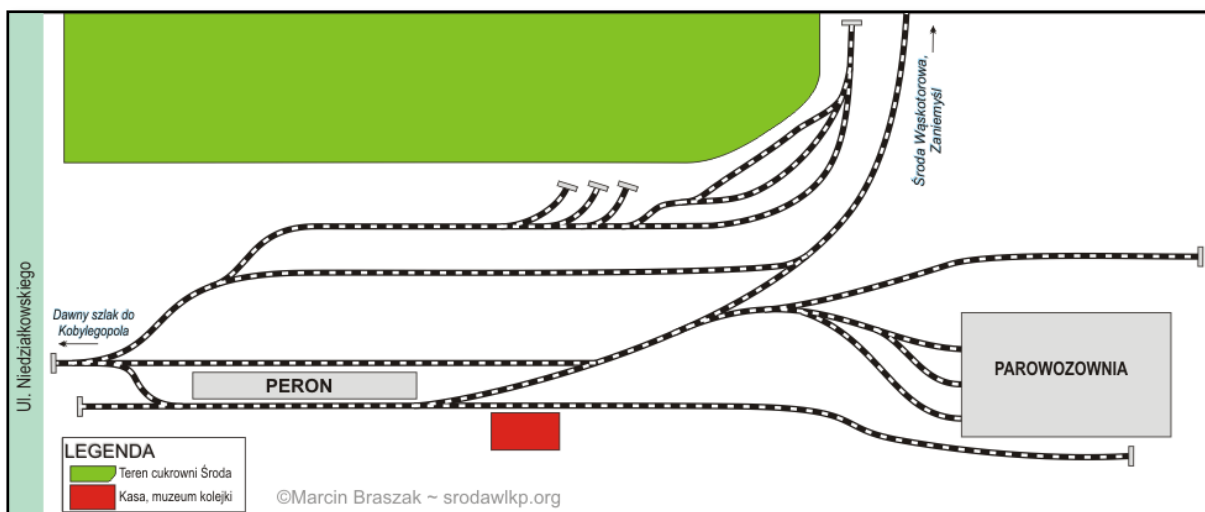
Rok	Linia (odcinki)	Rozstaw toru	Długość odcinków	Długość sieci wąsk.	Razem długość sieci	
1902	Kobylepole – Główna (obecnie Poznań Wschód) przez Malnę	1435	4,8			
	Kobylepole Wąskotorowe – Środa Miasto	1000	44,6			
				44,6	49,4	
1903	Malta – Starołęka	1435	4,2	44,6	53,6	
	Całkowita długość odcinków normalnotorowych			9		
	Tulce – Kruszewnia przez Szewce	1000	4,7			
	Szewce – Gowarzewo	1000	1,4			
	Krerowo – Czerlejno	1000	5			
	Krerowo odgałęzienie – Kleszczewo	1000	4			
	RAZEM nowe odcinki			15,1		
				59,7	68,7	
1910	Środa Miasto – Zaniemyśl	1000	14,1			
	Połażejewo odgałęzienie – Mystki	1000	8			
	Żabikowo odgałęzienie – Jaskkowo	1000	5,2			
	RAZEM nowe odcinki			27,3		
				87	96	
1915	Czerlejno - Klony	1000	2			
				89	98	
1925	Annopolę odgałęzienie – Czarnotki przez Chwałkowo	1000	11			
				100	109	
1927	Chwałkowo - Brodowo	1000	6			
				106	115	
1941	Szczepankowo Wąsk. – Kobylepole Wąsk. przez Franowo Wąsk.	1000	1*			
				107	116	
1949	Zamknięcie ruchu: Kobylepole – Główna przez Malnę	1435	-4,8			
	Zamknięcie ruchu: Malta – Starołęka	1435	-4,2			
RAZEM zamknięte odcinki:			9			
				107	107	
1953	Zamknięcie ruchu: Tulce – Kruszewnia przez Szewce	1000	-4,7			
	Zamknięcie ruchu: Szewce – Gowarzewo	1000	-1,4			
	RAZEM zamknięte odcinki:			6,1		
				100,9	100,9	
1973	Zamknięcie ruchu: Połażejewo odgałęzienie – Mystki	750	-8			
	Zamknięcie ruchu: Annopolę odgałęzienie – Czarnotki	750	-11			
	Zamknięcie ruchu: Chwałkowo – Brodowo	750	-6			
	RAZEM zamknięte odcinki:			25		
				75,9	75,9	
1974	Zamknięcie ruchu: Czerlejno – Klony	750	-2			
	Zamknięcie ruchu: Krerowo odgałęzienie – Kleszczewo	750	-4			
	Zamknięcie ruchu: Krerowo – Czerlejno	750	-5			
	RAZEM zamknięte odcinki:			11		
				64,9	64,9	
1975	Zamknięcie ruchu: Żabikowo odgałęzienie – Jaskkowo	750	-5,2			
				59,7	59,7	
1979	Likwidacja linii: Środa Miasto – Kobylepole Wąskotorowe**	750	-45,6			
				14,1	14,1	

* linię wydłużono z 3 do 4 km pomiędzy stacjami Szczepankowo i Kobylepole.

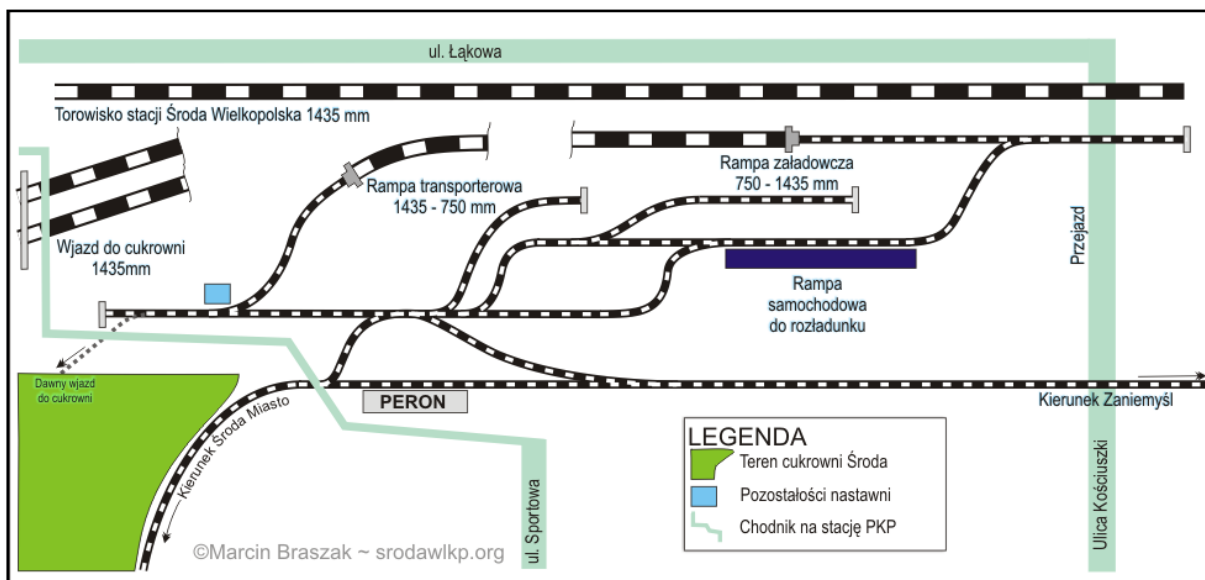
** W 1976 zlikwidowano połączenie z Kobylegopola do Spławia. Ostatni pociąg towarowy z Tulec do Środy przejechał w styczniu 1977r.



Torowisko stacji Środa Miasto



Torowisko stacji Środa Wąskotorowa



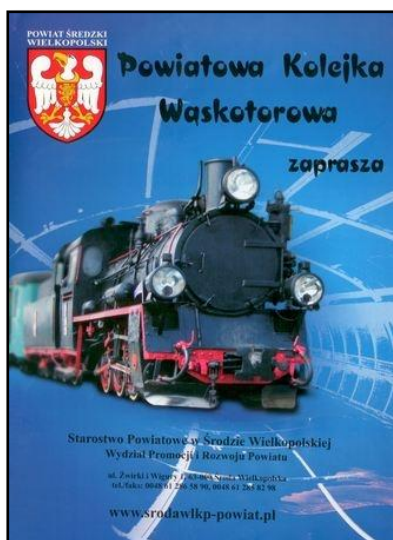
Skład wyjechał ze stacji Środa Miasto i za chwilę wjedzie na stację Środa Wąskotorowa.



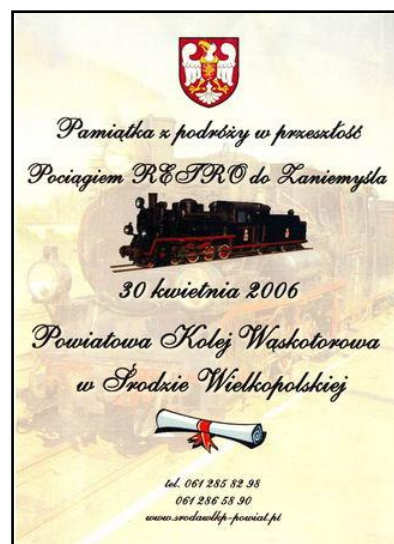
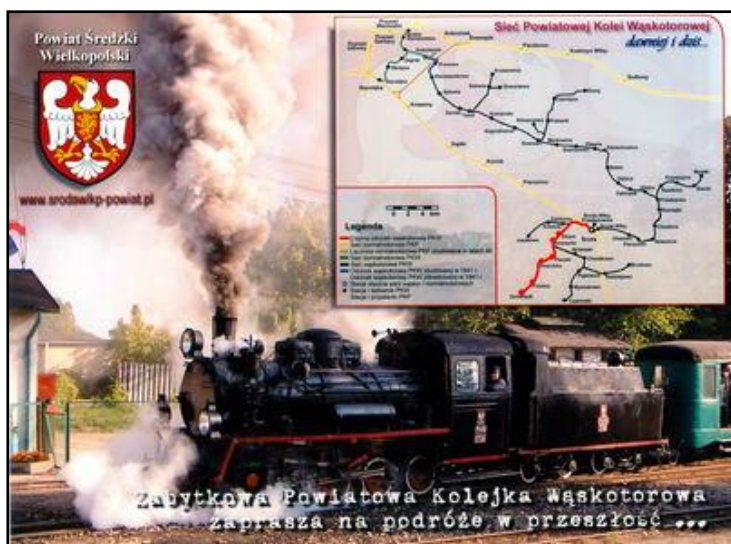
Najważniejsze daty z historii kolejki

1892	Pruska ustawa o kolejkach lokalnych.
1898	Pierwsze prace geodezyjno – ziemne przeprowadzone na szlaku przyszłej kolejki.
23.06.1902	Oddanie do użytku linii Średzkiej Kolei Powiatowej (Schrodaer Kreisbahn) na odcinkach Poznań Główna (Wschód) – Kobylepole i Kobylepole – Środa Miasto.
1903	Budowa odcinaka normalnotorowego Malta – Starołęka i bocznych odcinków do Kruszewni, Gowarzewa, Czerlejna i Kleszczewa.
19.08.1909	Zakończenie budowy odcinka Środa Miasto – Zaniemyśl.
01.05.1910	Uruchomienie przewozów na trasie Środa Miasto – Zaniemyśl.
1910	Oddanie do użytku odcinków bocznych do Mystek i Jaskowa.
1915	Przedłużenie odcinka bocznego do Klonów.
1925	Budowa odcinka bocznego do Czarnotek.
1927	Przedłużenie odcinka bocznego do Brodowa. Kolejka osiąga największy zasięg w swej historii: 119 km.
1930	Wprowadzenie do eksploatacji wagonu motorowego.
1941	Modyfikacja przebiegu szlaku pomiędzy stacjami Sławie i Kobylepole. Powstaje nowa stacja Franowo Wąskotorowe.
1949	Nacjonalizacja kolejki i początek rozbiórki odcinków normalnotorowych na terenie Poznania. Nowa nazwa linii: Średzka kolej Dojazdowa.
1952-54	Wymiana torowiska z rozstawu 1000 na 750mm i likwidacja odcinków bocznych do Kruszewni i Gowarzewa.
1966	Zamknięcie odcinka Środa Miasto – Kobylepole dla ruchu pasażerskiego.
1973	Rozebranie odcinków bocznych do Mystek, Czarnotek i Brodowa.
1974	Rozebranie odcinków bocznych do Klonów, Kleszczewa i Czerlejna.
1975	Rozebranie odcinka bocznego do Jaskowa.
1977	Ostatni pociąg towarowy relacji Tulce – Środa Miasto.
1976-1979	Ostateczna rozbiórka linii głównej Środa Miasto – Kobylepole.
1995	Wpisanie kolejki do rejestru zabytków.
1996	Ostateczna likwidacja manewrowego odcinka pomiędzy ul. Niedziałkowskiego i Brodowską, będącego pozostałością odcinka Środa Miasto – Kobylepole.
1999	Służbę na Średzkiej kolejce zakończył jeden z najdłużej jeżdżących parowozów - Px48 1726. Utworzony zostaje przystanek „Kipa”.
10.06.2001	Zawieszenie ruchu pasażerskiego prowadzonego pod egidą PKP wg. sieciowego rozkładu jazdy.
16.04.2000	Zawiązanie się stowarzyszenia Przyjaciół Średzkiej Kolei Wąskotorowej „Ciuchcia”.
od 2001	Ruch turystyczny z wykorzystaniem trakcji parowej i motorowej.
2002	Porozumienie z PKP i przejęcie kolejki przez Powiat Średzki Wielkopolski. Stulecie kolejki.
2003	Operatorem kolejki zostało Biuro Utrzymania i Eksploatacji Gnieźnieńskiej Kolei Wąskotorowej. Uchwałą Zarządu Powiatu kolejka otrzymuje nazwę Powiatowa kolej Wąskotorowa w Środzie Wielkopolskiej.
2007	Rozbiórka ostatniego zachowanego fragmentu torowiska linii Środa Miasto – Kobylepole (bocznica do magazynów PZZ przy ul. Marcinkowskiego). Zawiązanie Towarzystwa Przyjaciół Kolejki Średzkiej „Bana”.
1.05.2010	100 lecie linii Środa – Zaniemyśl.
16.11.2010	PKP SA. nieodpłatnie przekazały samorządowi grunty oraz tory i urządzenia kolejowe ŚKD.
2011	Przywrócenie historycznej nazwy Średzka Kolej Powiatowa i utworzenie spółki kapitałowej.
2012	110 lecie kolejki.
31.05.2014	Ostatni kurs pod parą – Px48 1756. Parowóz trafił do naprawy.
13.10.2015	Operatorem kolejki zostaje Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „Bana”.
2015-2016	Zastępczo kursy wykonywała lokomotywa spalinowa Lxd2-343.
9.09.2017	Powrót do planowego ruchu parowozu Px48 1756.



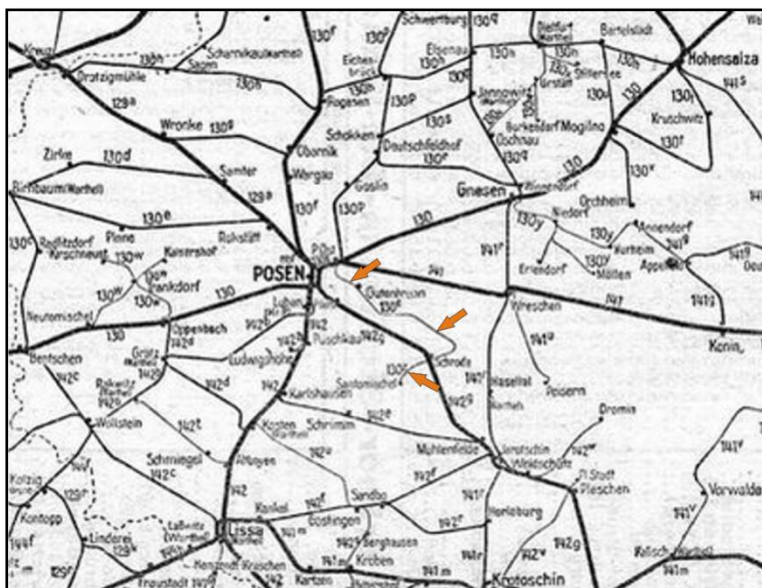


Okolicznościowe plakaty wydane przez Starostwo powiatowe w Środzie.

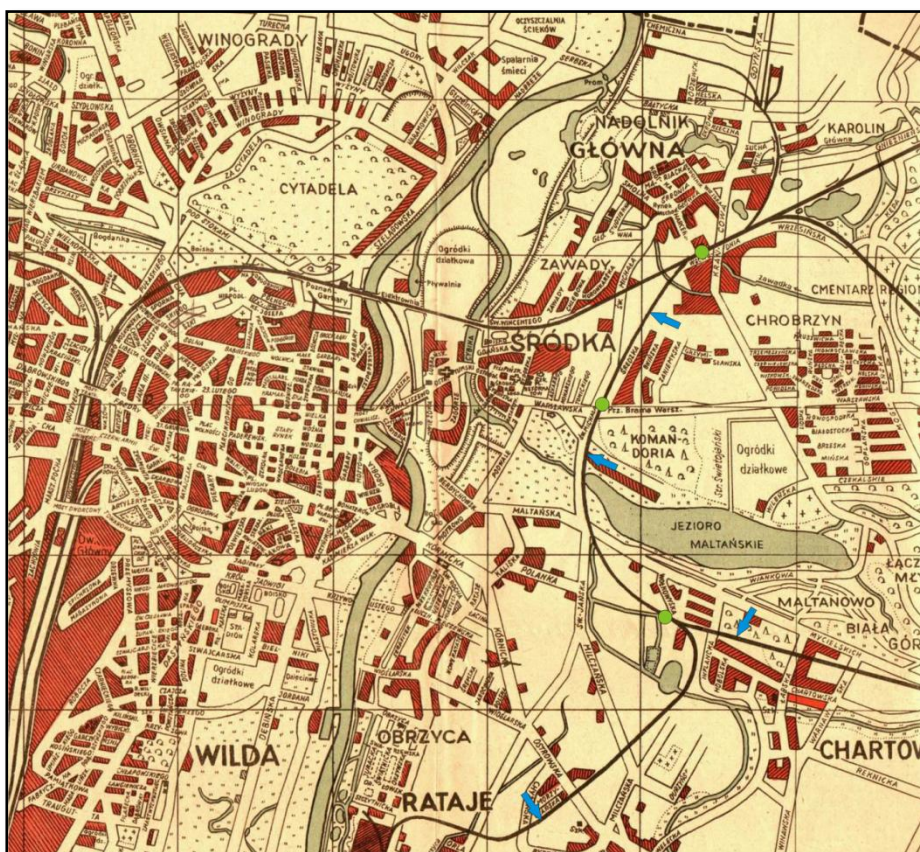


Pamiątkowe tableau





Fragment okupacyjnego sieciowego rozkładu jazdy z zaznaczoną linią wąskotorówki



Plan Poznania z zaznaczoną (niebieskie strzałki) linią normalnotorową ŚKP. Zielonymi kółkami zaznaczono stacje: Główna, Brama Warszawska i Malta.





Pamiątki zgromadzone w muzeum ŚKP





Zachowany budynek stacyjny w Słachcinie



Budynek stacyjny na Kobylimpolu (dziś
w granicach Poznania)



Zniszczona parowozownia na Kobylimpolu
(stan 2006r)



8. Zakończenie

Średzka Kolej Powiatowa jest jedną z niewielu kolejek wąskotorowych ocalałych po kryzysie lat 90-tych, który zmiotł z powierzchni ziemi wiele kolejek porzuconych przez PKP i muszących radzić sobie w nowych, rynkowych warunkach. Szczęście miały te, które trafiły na ludzi rozumiejących podstawowy błąd w rozumowaniu PKP, który w wyniku ekonomicznym przyczyniał się do wykazywania strat. Tym zasadniczym błędem było traktowanie wąskotorówek jako usług komunikacyjnych świadczonych na równi z normalnotorowymi. O ile jeszcze trzydzieści, czterdzieści lat temu takie podejście było jak najbardziej uzasadnione, o tyle w latach 90-tych świadczyło już o całkowitym nierozumieniu praw rynku. PKP zdawały się nie dostrzegać faktu, że spadek przewozów towarowo- osobowych spowodowany przede wszystkim gwałtownym rozwojem transportu samochodowego następował już w latach 70-tych a nawet 60-tych, zaś w latach 90-tych funkcja ta, w odniesieniu do wąskotorówek była już w zasadzie pomijalna. PKP nie dostrzegały również, że dość skutecznie funkcję transportową w niszy kolejek wąskotorowych zastąpiła dynamicznie rozwijająca się turystyka. Dysponując tak posuniętą krótkowzrocznością i jawną kpiną z rachunku ekonomicznego, upadające PKP, wołały udawać męczennika i karmić opinię publiczną obrazem kuli u nogi, jaką rzekomo były wąskotorówki. Z perspektywy lat i tych kolejek które przetrwały można dziś z przekonaniem stwierdzić, że ich uwolnienie się z objęć nieodpowiedzialnego molocha mogło im wyjść tylko na dobre. Cóż z tego skoro to „szczęście” mogło spotkać nieliczne? Ledwo wspomnieniem pozostają dziś Jarocińska kolej Dojazdowa i Wrześcińska Kolej Dojazdowa. Te które przetrwały, jak średzka czy gnieźnieńska zawdzięczają ten fakt miłośnikom kolejek i samorządom świadomym ich potencjału turystycznego. Ci pierwsi zwykle reagowali natychmiast, zakładając stowarzyszenia i grupy operatorów, ale przede wszystkim edukując co do rzeczywistej roli tych ginących zabytków. Jednak, by tak prowadzony bój o wąskotorówki miał szansę na zwycięstwo, miłośników musiała wesprzeć prawnie – organizacyjnie – finansowa machina samorządowa. Myliłby się jednak ten, kto sądziłby że dziś, kilka lat po procesach przekształceniowych, walka o kolejkę – także średzką! – jest zakończona. Ciągle przypominać trzeba, że wąskotorówka, która istotnie potrafi zarabiać – przy odpowiednim, nowoczesnym podejściu marketingowym – nie jest jednak kurą znoszącą złote jajka. Z racji wieku i istoty działania ulega ciągłej dekapitalizacji, którą trzeba nieustannie powstrzymywać, by zachowała swe niewymierne wartości. Warto także pamiętać o nowoczesnym marketingu właśnie, który wykorzystując specjalizowaną wiedzę z zagadnień turystyki, a szczególnie jej prężnie rozwijającego się odłamu - turystyki postindustrialnej, a także ponadregionalnego zainteresowania kolejką winien usilnie pracować nad pełnym wykorzystaniem jej potencjału i wartości. Istnieje ciągle zapotrzebowanie na wiedzę, która w transportowej funkcji kolejek nie odgrywała żadnej roli – wiedzę, co do jej niewymiernej wartości promocyjnej dla regionu i miasta, która wymaga obserwacji, szacunków i wniosków. Ciągle także trzeba pamiętać, że nie brakuje ludzi całkowicie pozbawionych wyobraźni, którzy chcieliby likwidacji kolejki, kosztem np. ścieżki rowerowej! Pozostaje jedynie ciągle edukować, zarażać pasją, otwierać oczy innym na dobro wspólne, którego inni mogą tylko pozazdrościć. Mamy, wszakże to 112 letnie cudo u siebie!



9. Rozkład jazdy 2018

Od 1 maja do 26 sierpnia								
MAJ	1* (Wt, Święto Pracy) 3 (Cz, Konstytucji 3 Maja) 5 (So) 6* (N) 12* (So) 13* (N) 19 (So) 20* (N) 26 (So) 27* (N) 31* (Cz, Boże Ciało)							
CZERWIEC	2* (So) 3* (N) 9 (So) 10* (N) 16 (So) 17* (N) 23* (So) 24* (N) 30 (So)							
LIPIEC	1* (N) 7* (So) 8* (N) 14* (So) 15* (N) 21* (So), 22* (N) 28* (So) 29* (N)							
SIERPIEŃ	4* (So) 5* (N) 11* (So) 12* (N) 15 (Śr, Święto Wojska Polskiego) 18* (So) 19* (N) 25* (So) 26* (N)							
	Środa Wielkopolska Miasto	10.00	14.00	18.00		13.00	17.00	20.15
	Środa Wielkopolska Miasto	10.03	14.03	18.03		12.57	16.57	20.12
	Słupia Wlk.	10.28	14.28	18.28		12.32	16.32	19.47
	Annopole	10.32	14.32	18.32		12.28	16.28	19.43
	Płaczki	10.37	14.37	18.37		12.23	16.23	19.38
	Śnieciska	10.42	14.42	18.42		12.18	16.18	19.33
	Polwica Wlkp.	10.52	14.52	18.52		12.08	16.08	19.23
	Zaniemyśl	11.00	15.00	19.00		12.00	16.00	19.15

Od 2 września do 30 września							
WRZESIEŃ	2* 9 16* 23 30* (wszystkie niedziele)						
	Środa Wielkopolska Miasto	10.00	14.00			13.00	17.00
	Środa Wielkopolska Miasto	10.03	14.03			12.57	16.57
	Słupia Wlk.	10.28	14.28			12.32	16.32
	Annopole	10.32	14.32			12.28	16.28
	Płaczki	10.37	14.37			12.23	16.23
	Śnieciska	10.42	14.42			12.18	16.18
	Polwica Wlkp.	10.52	14.52			12.08	16.08
	Zaniemyśl	11.00	15.00			12.00	16.00

Od 14 października do 18 listopada							
PAŹDZIERNIK	14* 21* (niedziele)						
LISTOPAD	11* 18* (niedziele)						
	Środa Wielkopolska Miasto	10.00	13.00			12.30	15.30
	Środa Wielkopolska Miasto	10.03	13.03			12.27	15.27
	Słupia Wlk.	10.28	13.28			12.03	15.03
	Annopole	10.32	13.32			11.58	14.58
	Płaczki	10.37	13.37			11.53	14.23
	Śnieciska	10.42	13.42			11.48	14.48
	Polwica Wlkp.	10.52	13.52			11.38	14.38
	Zaniemyśl	11.00	14.00			11.30	14.30





Bibliografia

M. Moczulski, B. Pokropiński, L. Kantor „Ciuchcią w Polskę” , WKŁ, Warszawa 2000.

J. Kurowska - Ciechańska, A. Ciechański "Koleje", wyd. Carta Blanca, Warszawa 2008

J. Majewski „Koleje wąskotorowe jako element układu lokalnego” praca magisterska, tekst dostępny w internecie

Dzieje Środy Wielkopolskiej. t. 1-3, Praca zbiorowa pr. Stanisława Nawrockiego, UMiG w Środzie, Środa Wlkp 1990

"155x Wielkopolska" praca zbiorowa, wydawnictwo WBP, Poznań 2000

„Powiatowa Kolej Wąskotorowa i inne atrakcje Ziemi Średzkiej” przewodnik wydany z inicjatywy Starostwa Powiatowego w Środzie.

Oraz artykuły w Średzkim Kwartalniku Kulturalnym: J. Sobczak *"O Średzkiej Wąskotorówce i nie tylko"* ŚKK nr 4 Zestawienie Pxów oparte m.in na opracowaniu Pawła Cieślara tabor.wask.pl

