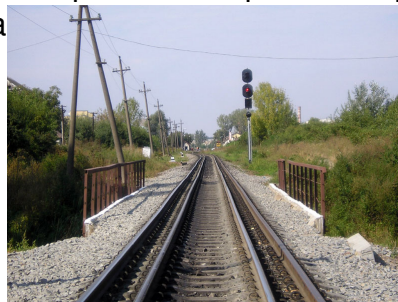




Ukraińskie Zakarpacie to atrakcyjny turystycznie region, w którym krzyżują się kultury kilku narodów. Z losami tego obszaru związane są częste zmiany granic a co za tym idzie zmiany związane z transportem kolejowym. Można tu spotkać różne szerokości torów. Jak na kraj byłego ZSRR przystało większość stanowią oczywiście tory szerokie jednak istnieją również kolejowe linie normalnotorowe oraz wąskotorowe. Zakarpacie to swoiste „skrzyżowanie” linii kolejowych łączących Ukrainę i Rosję z Europą południową w tym z Półwyspem Bałkańskim. Na styku granic Ukrainy, Słowacji i Węgier znajduje się liczące niewiele ponad 8 tysięcy mieszkańców miasteczko Czop. Usytuowany jest tutaj duży węzeł kolejowy z punktem przestawczym dla pociągów międzynarodowych jadących z Kijowa i Moskwy do Bratysławy, Budapesztu i Belgradu. Czop to również duży węzeł dla pociągów towarowych. Spotkać można tu wagony normalnotorowe różnych kolei europejskich.

Stolicą Obwodu Zakarpackiego jest Użhorod. Miasto to liczy ponad 100 tys. mieszkańców i można powiedzieć, że na Zakarpaciu jest „głównym celem” dla pociągów pasażerskich przybywających z innych części Ukrainy. Większość z nich dociera do Użhorodu ze Lwowa linia kolejową prowadzącą przez Stryj, Ławoczne, Mukaczewo i Czop. Na ostatniej z wymienionych stacji odbywa się zmiana czoła pociągów. Użhorod posiada bezpośrednie połączenia z miastami takimi jak Kijów, Odessa, Charków, a



także Moskwa. Większość tych pociągów jedzie przez wymieniony wyżej Lwów stanowiący węzeł kolejowy gdzie dokonuje się rotacji wagonów bezpośrednich istnieje także możliwość przesiadki na inne pociągi w tym również jadące do Polski.

Drugą linią łączącą Lwów z Użhorodem prowadzi przez Sambor i Sjanki. Trasa ta jest o tyle interesująca, gdyż wiedzie przez Przełęcz Użocką tuż przy granicy ukraińsko - polskiej. Niektóre stacje i przystanki np. Sjanki, Sokoliki Górskie znajdują się dosłownie na jej styku. Uroku linii dodaje również obecność bieszczadzskich krajobrazów a także to, że na jej szlaku znajduje się

wiele długich tuneli.

W południowo wschodniej części Obwodu Zakarpackiego znajduje się miejscowość Sołotwino. Jest to osiedle typu miejskiego będące jednocześnie kurortem za względu na obecność słonych jezior. W miejscowości znajduje się również nieczynna kopalnia soli. Do Sołotwina prowadzi linia kolejowa z Czopu przez stacje węzłową Batowo oraz Berehovo, Korolewo, Tiaczew oraz Tereswę. Stacja Sołotwino 1 usytuowana jest niedaleko przejścia granicznego, które prowadzi do rumuńskiego miasta Sighetu Marmatiei (Sygiet, Syhot Marmaroski). Po rumuńskiej stronie, niedaleko przejścia granicznego w Sygietcie znajduje się stacja kolejowa, skąd odchodzą pociągi osobowe do bliższych miejscowości oraz jeden pociąg pospieszny do Bukaresztu. Styk tych dwóch miejscowości jest więc dobrym punktem przesiadkowym w drodze przez Ukrainę do Rumunii.



Na odcinku Czop – Korolewo poprowadzony jest tor normalny. Na zdecydowanej długości biegnie on po splocie z szerokotorowym. Lokomotywnie w czopie oraz Korolewie posiadają tabor przystosowany do toru normalnego, które obsługują lokalny ruch towarowy z Węgrami, Słowacją oraz Rumunią. Są to lokomotywy typu M62 oraz manewrowe CzME3 produkcji czechosłowackiej. Na węzłowej stacji rozrządowej Korolewo tor normalny wraz z szerokim odchodzi na południe w kierunku stacji granicznej Djakowo i dalej w stronę Rumunii do miejscowości Halmeu.

Inną, można powiedzieć integralną częścią zakarpackich kolei jest linia prowadząca od Iwano-frankowska oraz Kołomyi poprzez miejscowości Worochta, Woronienka do Rachowa i dalej w stronę granicy rumuńskiej do stacji Valea Visului. Linia ta położona w większej części w dolinie rzeki Cisa ma górski charakter i stanowi atrakcję zapewne nie tylko dla miłośników kolei. Znajdują się tu liczne tunele a także zabytkowe wiadukty z XIX wieku np. w miejscowości – kurorcie Worochta. Ruch pociągów zarówno towarowych jak i pasażerskich prowadzony jest na tej linii tylko do miasta Rachów. W dalszym biegu linia przecina rzekę w kilku miejscach m.in. obok Geograficznego środka Europy znajdującego się kilka kilometrów na południe od Rachowa. Jak już wspominałem na tym odcinku nie jest prowadzony ruch pociągów, gdyż wymagałby on przejazdu tranzytem przez terytorium Rumunii (co w przeszłości było praktykowane). Punktem granicznym po stronie ukraińskiej jest mała stacyjka Bjerlibasz natomiast po rumuńskiej wspomniana wcześniej Valea Visului. Ta ostatnia stacja to położony w samym sercu gór węzeł kolejowy skąd odchodzą linia w głąb Rumunii oraz linia do Sighetu

Zakarpacie

Wpisany przez Tomasz Sijka
niedziela, 06 lutego 2011 11:10

Marmatiei z torem normalnym idącym po splocie z szerokim. Tor normalny kończy się w Sygicie, natomiast szeroki prowadzi dalej przez terytorium Rumunii by po ponownym przekroczeniu rzeki Cisa znaleźć się ponownie na Ukrainie w miejscowości Tereswa. Tam łączy się on ze wspomnianą wcześniej linią



prowadzącą z Czopu do Sołotwina.

Tabor zakarpackich kolei stanowią zarówno lokomotywy elektryczne jak i spalinowe. Pociągi towarowe ciągną głównie dwusekcyjne elektrowozy serii VL11M, spotykane czasem w trakcji podwójnej ze względu na górski charakter zakarpackich linii. Pociągi pasażerskie ciągnięte są głównie przez również dwusekcyjne VL10 jednak nie jest to regułą. Zdarza się bowiem, że pociąg pasażerski ciągnie VL11. Z lokomotyw Spalinowych najpopularniejsze to M62 oraz dwusekcyjne 2M62, te ostatnie spotykane także w wersji „połówkowej”. Lokomotywy manewrowe to przede wszystkim CzME3 Ruch podmiejski obsługiwany jest przez elektryczne zespoły trakcyjne serii ER2 oraz ER2T, nie spotyka się już starszych pociągów elektrycznych serii SR3. Na liniach niezelektryfikowanych taborom obsługującym ruch lokalny są spalinowe zespoły trakcyjne typu D1 produkcji węgierskiej.

Zarówno na Zakarpaciu jak i na całej Ukrainie zauważalna jest duża dbałość o infrastrukturę kolejową. Budynki stacyjne są zadbane, poczekalnie i kasy czynne. Na każdej najmniejszej nawet stacji obecny jest peronowy dyżurny ruchu. Pomimo generalnie przestarzałego taboru i często powolnych pociągów pasażer ma wrażenie stałej „opieki” ze strony przewoźnika, którym są Koleje Ukraińskie UZ. Jest to sytuacja jakże daleka od znanych nam na codzień „standardów” Polskich Kolei Państwowych.

zdjęcie 1 - 12.09.2008, dworzec kolejowy w Użhrodzie

zdjęcie 2 - 11.09.2008 spłot torów normalnego i szerokiego w pobliżu Berehowa

zdjęcie 3 - spalinowy zespół trakcyjny D1-585 jako pociąg osobowy podwyższonego komfortu na

Zakarpacie

Wpisany przez Tomasz Sijka
niedziela, 06 lutego 2011 11:10

stacji Czop

zdjęcie 4 - spalinowy zespół trakcyjny D1 i lokomotywa M62 na stacji Rachów

[>>do góry](#)