

## Informacja dotycząca zmiany barw przewoźników

We wrześniu 2000 roku w wyniku ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe (PKP) następuje zasadniczy podział jednego z największych polskich gigantów XX wieku. W jej wyniku, w roku 2001 z PKP zostaje wydzielonych wiele spółek, w tym m.in. PKP Przewozy Regionalne, PKP Intercity, PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Energetyka oraz PKP Cargo (największa ze spółek). W wyniku podziału majątku państwowego kolosa lokomotywy elektryczne i spalinowe oraz ostatnie czynne parowozy, a także wagony towarowe trafiają do PKP Cargo. Niemal wszystkie jednostki elektryczne oraz autobusy szynowe otrzymały natomiast PKP PR. Trzecia ze spółek zajmujących się przewozami – PKP IC, a także wspomniana wcześniej PKP PR otrzymały wagony do przewozów pasażerskich. Przez pierwszych kilka lat zarówno PKP PR, jak i PKP IC korzystały wyłącznie z lokomotyw należących do PKP Cargo. Już po trzech latach od chwili podziału rozpoczął się powolny proces odchodzenia spółek od stosowanego na PKP przez wiele lat sposobu malowania taboru na rzecz całkiem nowych kompozycji kolorystycznych. Niektóre z pojawiających się koncepcji zagościły na dobre w polskim pejzażu kolejowym, inne pojawiły się tylko jako zjawisko przejściowe, ustępując po jakimś czasie miejsca zupełnie innym projektom. Obserwując obecnie zachowanie spółek w zakresie wdrażania identyfikacji wizualnej taboru, z pewną ostrożnością można dojść do wniosku, że proces eksperymentowania z nowymi barwami powoli dobiega końca, a obowiązujące obecnie projekty mają szansę przetrwać nieco dłużej. Poniżej słów kilka na temat 1001 barw na PKP. PKP Cargo Do roku 2004 zdecydowana większość posiadanych lokomotyw jeździła w podobnych barwach, z których kolorem dominującym pozostawał zawsze zielony. Istniało jednak wiele odmian tego malowania. Pierwsze zmiany pojawiły się już w połowie 2003 roku. Wtedy też swoją premierę miał całkiem nowy wzór malowania oraz zupełnie inne barwy „firmowe”. Jako pierwsza otrzymała je lokomotywa EU07-007, należąca wówczas do Zakładu Taboru w Żurawicy. Nowe malowane to dwa kolory: czerwony i kremowy, uzupełnione niebieskimi akcentami. Podwozie, dach i pantografy pozostały w tradycyjnych barwach, tj. –odpowiednio –czarnym, szarym i czerwonym. Z nielicznymi wyjątkami, kolorystyka tych elementów jest wspólna dla wszystkich pojazdów trakcyjnych i wszystkich spółek. Jedną z pierwszych lokomotyw w nowych barwach był też głęboko zmodernizowany ET22-2000 (dawniej ET22-315). Praktycznie na każdym typie lokomotywy malowanie miało nieco inny układ, niemniej kolory zawsze pozostawały te same. Malowanie to pojawiło się na wszystkich lokomotywach serii EM10, na kilku EP07, ST44 i SU46 oraz na jednej EP05. W końcu 2005 roku PKP Cargo zaczęło wprowadzać nowe barwy na swoje wówczas najnowsze lokomotywy –serię EP09. Nie trwało to długo, gdyż już w czerwcu 2007 roku pojawiło się nowe malowanie –przygotowane już konkretnie pod kolor wagonów PKP IC. Granatowo -czarno -szare barwy otrzymała seria EP09 oraz EP08. W październiku tego samego roku w najnowsze barwy została przemalowana EP09-046 –ostatnia w oryginalnych barwach, która nawet nie „doczekała się”przejściowych barw PKP Cargo. W pierwszej połowie 2008 roku pierwsza z lokomotyw w nowych barwach, wymieniona wyżej EU07-007 została przebudowana i przemalowana, a także z oznaczeniem EP07-1067 trafiła do PKP PR. Kolejna, tym razem pełna już zmiana wizerunku i jednocześnie zmiana logo nastąpiła w 2008 roku. Oficjalna premiera (na jednej z EU43) miała miejsce dokładnie 10 kwietnia. Parę miesięcy później zaczęły pojawiać się pierwsze lokomotywy PKP Cargo w zupełnie nowych barwach. Dominującym kolorem stał się niebieski, uzupełniony o akcenty w kolorach granatowym i jasnozielonym. Obecnie takie malowanie mają już prawie wszystkie EU43, a także kilka ET22, ET40, ET41, SM31, SM42, ST44, SU46 oraz SM48. Parowozy zostały oczywiście w barwach, w jakich jeździły w czasach swojej świetności. Te po remontach mają przywracane w miarę możliwości oryginalne wzory malowania. Pozostawione jako historyczne lokomotywy innych trakcji także mają barwy zbliżone do oryginalnych, jak np. ET21-57 czy EU07-001. PKP Przewozy Regionalne Reforma przedsiębiorstwa państwowego PKP zakładała, że wszystkie lokomotywy otrzyma PKP Cargo i będzie je używać innym spółkom. Model taki nie sprawdził się jednak w praktyce, w związku z czym zimą 2006 roku PKP PR

odkupiły od PKP Cargo 69 lokomotyw serii EU07 i EP07. Zostały one poddane gruntownej modernizacji, w trakcie której ujednociono część mechaniczną do standardu EP07, a ponadto wszystkim lokomotywu nadano nową numerację w zakresie 1001 –1069. Specjalnie dla tych lokomotyw opracowany został przez firmę Marad Design z Gdańska zupełnie nowy schemat malowania, który stanowi zestawienie barw: czerwonej, kremowej oraz beżowej; dach i pantograf pozostały przy tym w klasycznych barwach, czyli szarej i czerwonej. Schemat ten ma zapewne na celu wizualne „zespolenie” lokomotywy z resztą składu złożonego z wagonów w klasycznym kremowo-zielonym lub kremowo-czerwonym malowaniu. Stanowi on jednak wyjątek w ogólnej koncepcji wizualnej pojazdów trakcyjnych spółki, gdyż lokomotywy serii SM04, których eksploatację rozpoczęto w 2008 roku, otrzymały barwy w układzie z ezt. To samo dotyczy także lokomotyw serii SM42 i SU42. Swoistą ciekawostką stanowi także lokomotywa EP07-1051, która posiada zupełnie inne barwy niż wszystkie pozostałe. Dawna EU07-054 po naprawie i przebudowie na EP07 otrzymała niebieskie barwy pudła i srebrne herby Kolei Brytyjskich po bokach. Ma być to swoista pamiątka angielskiego pochodzenia serii EU07. Lokomotywy te wywodzą się bezpośrednio z serii EU06 wyprodukowanej w Wielkiej Brytanii w zakładach Vulcan Foundry. Wraz z ich zakupem PKP kupiły licencję, w wyniku której powstała niezwykle liczna seria EU07. Od początku istnienia spółki, tj. od roku 2001, należały do niej prawie wszystkie elektryczne zespoły trakcyjne (ezt) uprzednio eksploatowane przez PKP (za wyjątkiem przejętych przez SKM Trójmiasto), z których najliczniejszą serię stanowią zespoły serii EN57. Pojazdy te, a także ich czterowagonowe odpowiedniki –EN71, jeszcze niedawno można było zobaczyć w klasycznych granatowo- lub niebiesko-żółtych barwach; serie ED72 i ED73 natomiast posiadały barwy czerwono-żółte. Od tej reguły istniały pewne wyjątki, jednak były one stosunkowo nieliczne. Z czasem wiele z posiadanych ezt wymienionych serii (a także niektóre szynobusy) zostało przemalowane w barwy błękitno-żółte (tzw. bydgoskie) lub pomarańczowo-czerwone, zależnie od zakładu, do którego były przydzielone. Barwy te nie przyjęły się jednak na dłużej, gdyż w 2006 roku PKP PR wprowadziły całkiem nowy, jednakowy dla wszystkich zakładów schemat malowania. Składają się na niego barwy: ciemnoczerwona, srebrna i ciemnoszara. Ponadto w ezt wyposażonych w przedział pierwszej klasy (jak np. ED72) nad linią okien tego przedziału znajduje się dodatkowy żółty pas. Pierwszymi pojazdami w nowej kolorystyce były gruntownie zmodernizowane w ramach programu SPOT zespoły serii EN57, posiadające numery z zakresu 2004 –2078. W dalszej kolejności nowe barwy zaczęły otrzymywać także klasyczne EN57. Pojawiły się one również na fabrycznie nowych ezt serii ED74. Wyjątkiem od tej reguły jest kursujący jako „Pociąg Papieski” jedyny eksploatowany przez PKP PR ezt. serii EN61 (typu 14WE), posiadający barwy złoto-szare. PKP InterCity Przez pierwsze kilka lat pociągi spółki PKP IC obsługiwane były przez lokomotywy należące do PKP Cargo. Do tego celu wykorzystywana była cała seria najnowszych wówczas polskich pojazdów – EP09, a także EP08 i ostatnie czynne EP05. Pojazdy te obsługiwały głównie najszybsze i najbardziej komfortowe pociągi, jak IC, EC, Ex i EN. Pociągi o niższym standardzie (TLK) ciągnięte były zwykle przez EU07 i EP07. W czerwcu 2007 roku PKP IC zaczęła wprowadzać własną kolorystykę dla używanych przez nią lokomotyw, tak by ich wygląd przynajmniej w pewnym stopniu był zbliżony do wyglądu wagonów spółki. W roku 2008 spółka przejęła od PKP Cargo wypożyczane wcześniej EP09 i EP08, a także część EU07, EP07, SM42, SU45 i SU46, zachowując przy tym oryginalne numery taborowe. W trakcie przeprowadzanych planowych napraw lokomotywy te są malowane w nowe barwy. Obecnie istnieją dwie wersje malowań PKP IC. Większość EP09 i EP08 (jeszcze podczas bytności w PKP Cargo) została przemalowana w nowe barwy –granatowy z dodatkiem barwy szarej i czarnej. Takie barwy jeszcze w tym roku otrzymała także część lokomotyw EU07 i EP07, a także kilka SM42. Pozostałe EU07 i EP07 są już malowane według zupełnie innego schematu. Jest on zbliżony do barw wagonów, a tworzą go kolory: ciemnoniebieski, błękitny, szary i biały oraz pomarańczowy pasek powyżej linii okien (zastąpiony w najnowszych modernizacjach ciemnoniebieskim). Takie też barwy posiada już sprowadzona na testy lokomotywa Siemens EuroSprinter ES64U4, mająca w przyszłości nosić oznaczenie serii EU44, których PKP IC zamówiło 10 sztuk. Inni przewoźnicy kolejowi PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. W roku 2007 pomorski przewoźnik zaprezentował nowe

barwy na kilku zmodernizowanych ezt serii EN57. Otrzymały one kolory srebrno-niebiesko-żółto-szare. Poprzednia wersja malowania to barwy: niebieska i żółta. Warszawska Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o., która to powstała na początku 2004 roku, eksploatuje dość nowoczesne ezt typu 14WE. Jeżdżą one w kolorze białym z niebieskimi pasami w górnej i dolnej części pudła, a także pomarańczową linią poniżej okien. W październiku 2008 roku ZTM Warszawa wprowadził całkowicie nową kolorystykę, którą docelowo otrzymać mają wszystkie pojazdy komunikacji miejskiej w stolicy, w tym także wagony SKM. Tradycyjne warszawskie kolory –czerwony i żółty – zostaną uzupełnione o kremowy. Drugi stołeczny przewoźnik kolejowy, Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o.o., użytkuje ezt serii EN94, które jeżdżą w kolorach: białym, niebieskim i czerwonym. Najnowszy nabytek, EN95, otrzymał nieco inne barwy: białe, granatowe i ciemnoczerwone. Koleje Mazowieckie Sp. z o.o. to spółka świadcząca usługi przewozowe na terenie województwa mazowieckiego i częściowo także poza jego granicami. Spółka, która powstała w lipcu 2004 roku, eksploatuje obecnie głównie ezt serii EN57, które niegdyś należały do Zakładu Przewozów Regionalnych w Warszawie. Niedawno wzbogaciła się jednak o nowoczesne ezt typu FLIRT produkcji firmy Stadler, oznaczone przez nią serią ER75 (na PKP –EN75), oraz również nowoczesne wagony piętrowe przeznaczone do pracy w składach typu push-pull wyprodukowane przez firmę Bombardier. Do obsługi tych ostatnich służą dzierżawione od PKP Cargo lokomotywy serii EU07, które jednak zyskały barwy KM. Kolory KM to jasnozielony, biały i żółty. Autobusy szynowe Zdecydowana większość użytkowych obecnie autobusów szynowych nie stanowi własności PKP; wyjątkiem są jedynie stare pojazdy serii SN81, SA101, SA102 oraz SA104. Wszystkie pozostałe serie (wagony silnikowe, szynobusy i spalinowe zespoły trakcyjne) jeżdżące po Polsce należą do urzędów marszałkowskich poszczególnych województw i są jedynie użyczone PKP PR, które zajmuje się ich eksploatacją. Są to pojazdy serii: SA103, SA105, SA106, SA107, SA108, SA109, SA110, SA131, SA132, SA133, SA134, SA135, VT627, VT628 i MR/MRD. Do tego spisu należy też dodać elektryczne wagony silnikowe serii EN81 oraz ezt ED59. Poniżej wykaz obecnych malowań szynobusów, wagonów silnikowych, szt i ezt należących do poszczególnych województw: Dolnośląskie –biały, pomarańczowy, czarny; Lubelskie –niebieski, żółty; Lubuskie –zielony, biały, żółty, czerwony (kolory zbliżone do barw MZK Zielona Góra); Łódzkie –czerwony, żółty (ED59); Małopolskie –białe, pomarańczowe, czerwone; Opolskie –niebieski, żółty; Podkarpackie –czerwony, żółty; Podlaskie –zielony, biały, czerwony, szary; Pomorskie –żółty, niebieski; Śląskie –niebieski, żółty; Świętokrzyskie –biały, czerwony, niebieski (EN81); Warmińsko-Mazurskie –niebieski, biały i zielony akcent; Wielkopolskie –biały, czerwony; Zachodniopomorskie –czerwony, biały, szary (wcześniej czerwony i biały na SA103). Nieco inaczej sytuacja wygląda w województwie mazowieckim, gdzie szynobusy w kolorach: białym, żółtym i jasnozielonym obsługują Koleje Mazowieckie. Pojazdy te jednocześnie należą do KM. W województwie kujawsko-pomorskim zaś pojazdy te eksploatowane są od grudnia 2007 roku przez konsorcjum Arriva PCC i jeżdżą one w barwach pomarańczowo-zielonych (SA106). Ponadto ten przewoźnik posiada własne pojazdy, które jeżdżą w kremowo-turkusowych (MR/MDR) i białoturkusowych barwach (SA134)