

W Polsce panuje powszechne przekonanie, że kolej aglomeracyjna przystaje tylko największym metropoliom. Przykład Breisgau-S-Bahn pokazuje, że kolej metropolitalna sprawdza się świetnie również w średnich miastach.

Mała, gdyż licząca niespełna 23 km, linia zapewniająca dojazd z południowo-zachodnich przedmieść Fryburga Bryzgowijskiego stanowi przykład potencjału, jaki może mieć kolej regionalna, nawet w średnich miastach.

Ustawa z pomocą

Pod koniec lat 80. ubiegłego wieku Deutsche Bahn planowały zawieszenie ruchu kolejowego i likwidację trasy łączącej nadreńską miejscowość Breisach (14,5 tys. mieszkańców) z Fryburgiem Bryzgowijskim (229 tys. mieszkańców). Malejąca liczba pasażerów, wynikająca głównie z konkurencji ze strony samochodu osobowego, przekładała się na spadek rentowności połączenia. Deutsche Bahn odpowiadały redukcją kursów. Błędne koło się zaczynało zamykać... Dzięki protestom społecznym, głównie mieszkańców Fryburga - miasta, które dopiero co zaczynało swoją przygodę z nowoczesnym transportem publicznym, Koleje Niemieckie powstrzymały się przed zamknięciem trasy. Nadzieję dała ustawa o regionalizacji zarządzania kolejami regionalnymi, która weszła w życie z początkiem 1996 r.

Leave this field empty if you're human:

Nowe prawo wykorzystają władze kraju związkowego Badenii- -Wirtembergii, które już od lat 60. walczyły z zamykaniem lokalnych tras kolejowych przez DB, a także władze Fryburga Bryzgowijskiego, który dzięki reformom transportu publicznego stawał się miastem modelowym. W 1995 r. powołano spółkę Breisgau S-Bahn, w której po połowie udziałów objęły Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft (SWEG) - kolejowa spółka należąca do Badenii- -Wirtembergii - oraz miejski przewoźnik Freiburger Verkehrs AG (VAG), będący własnością Fryburga.

W 1996 r. Breisgau S-Bahn GmbH otrzymała koncesję, a 1 czerwca 1997 r. uruchomiła przewozy. Tak szybki start był możliwy dzięki dużemu doświadczeniu SWEG i zapleczu VAG.

Prosto na klasztor

Breisgau S-Bahn porusza się po niemieckiej części trasy łączącej Fryburg z Colmar. Trasa

powstała w dwóch etapach, po wygranej przez Prusy wojnie z Francją, na skutek której Alzacja i Lotaryngia znalazły się w granicach Rzeszy Niemieckiej.

Trasa powstała w 1871 r. jako jednotorowa. Początkowo była to kolej prywatna działająca na podstawie państwowej licencji, następnie została znacjonalizowana. Po I wojnie, gdy Alzację i Lotaryngię przyznano Francji, trasa została podzielona między dwa państwa, a stacja w Breisach stała się przejściem granicznym.

W czasie II wojny światowej most na Renie był dwukrotnie wysadzany. Za drugim razem nie został odbudowany, dzieląc trasę na dwa odcinki, przez co linia ma dziś charakter wyłącznie lokalny. Cechą charakterystyczną Kolei Colmarskiej (taką nazwę nosiła ta trasa do I wojny światowej) jest to, że praktycznie po wyjechaniu z Fryburga tor biegnie w idealnej linii prostej.

Źródła historyczne mówią, iż wykorzystano fakt, że nad Doliną Renu góruje klasztor Cystersów w Breisach i przy budowie linii prowadzono ją prosto na wieżę kościoła, a dopiero przed samym miastem nieco zeszła ona na południe ku przeprawie przez Ren.

Źródło: Kurier Kolejowy. [Czytaj dalej...](#)