

ISSN 1234-2696

cena 16,90 zł

w tym 8% VAT

STALOWE SZLAKI

pismo o kolei

nr 3/2013 (117)



Kolej ZM „Ursus”

Kolej parkowa w Cichowie

**Młodzieżowa kolej wąskotorowa
„Lajkonik” w Krakowie (1964–1966)**

Makieta kopalni soli w Wieliczce



Posiadamy w sprzedaży archiwalne numery **STALOWYCH SZLAKÓW**. Poniżej prezentujemy wykaz dostępnych numerów wraz z aktualną ceną sprzedaży. W przypadku zamówienia do 3 zeszytów należy doliczyć 3 zł na koszty przesyłki, przy zamówieniu powyżej 3 zeszytów należy doliczyć 6 zł na koszty przesyłki. Wyliczoną kwotę proszę wpłacić na konto wydawcy z podaniem listy zamówionych numerów oraz adresu, na jaki mają one zostać wysłane.



Nr 1/2000

Z KRAJU: Tczew – Skarszewy, Głucholazy, Rawicz – Miejska Górka, Bojanowo – Niechlów, Kolej Cukrowni „Kruszwica”, Kolej Cukrowni „Dobre”, Pleszewska KD, KWB „Konin”
STATYSTYKA: Bydgosko-Wyrzyskie Koleje Dojazdowe
DZIEJE KOLEI: Elbląski kolejowy punkt zdawczy
TABOR WĄSKOTOROWY: Lokomotywa spalinowa WLS150 oraz 803D

12,00 zł



Nr 2/2000

Z KRAJU: WS Rogów, „Energia Żyrardów”, ZNTK Bydgoszcz, Elbląg
STATYSTYKA: KWK Sośnica
DZIEJE KOLEI: Kolej Cukrowni „Guzów”
ZAPISKI Z PODRÓŻY: Święta z „wibratorkiem”
OPINIE: Kolejowy marketing, czyli spław klienta niech się nie pęta
TABOR WĄSKOTOROWY: Lokomotywa spalinowa WLS150 oraz 803D

12,00 zł



Nr 3, 4/2000

Z KRAJU: EM10 w Zakopanem, Pomorze, Opalenicka KD, Etcka KD, Wrocław, Jędrzejowska KD, Lokomotywnia Kielce, Przeworska KD, Szklarska Poręba – Jelenia Góra, Lokomotywnia Poznań Główny, „Maltanka”
TABOR WĄSKOTOROWY: Lokomotywa V10C, Wagon cukrowni „Kruszwica”
STATYSTYKA: Koleje użytku niepublicznego nadzorowane przez ZKD Poznań

12,00 zł



Nr 1, 2/2001

DZIEJE KOLEI: Kolej Cukrowni „Michałów”

14,00 zł



Nr 1/2011

Z KRAJU: Białośliwie
TABOR NORMALNOTOROWY: Lokomotywy spalinowe Ls75 oraz 2Ls75
KOLEJOWE ARCHIWUM: Wschodniokarpacie kolejki leśne, Maniewicze – Głębokie
BILETY KOLEJOWE: Radzyńska Kolej Dojazdowa

14,90 zł



Nr 1/2012

Z KRAJU: Ruda Śląska Huta „Pokój”, 113 lat Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej, Śmigiełska Kolej Wąskotorowa, „Mikolajki z TOWOS-em”
TABOR WĄSKOTOROWY: Adaptacja elektrowozów „Karlik”
DZIEJE KOLEI: Kolej wąskotorowa Cukrowni „Cielce”
BUDOWNICTWO KOLEJOWE: Prefabrykowane ogrodzenia betonowe
PODRÓŻE Z... ...Tadeuszem Suchorolskim
BILETY KOLEJOWE: Radzyńska Kolej Dojazdowa

14,90 zł



Nr 2/2012

Z KRAJU: Ostatnie lokomotywy SU45, Cementownia „Odra” w Opolu, Seria ST43, Grodziska Kolej Drezynowa, Otwarcie sezonu 2012 w Piasecznie
KOLEJOWE ARCHIWUM: Charakterystyka Kolei Jabłonowskiej w 1944 r.
 Lokomotywa Ly-285, Lyd1-302, Koleje wąskotorowe użytku niepublicznego CDOKP w 1982 r.
KOLEJE WĄSKOTOROWE: Kolej Antonowiecka

14,90 zł



Nr 3/2012

Z KRAJU: Niemieckie imprezy kolejowe w Polsce, Lokomotywy seni SP32, Pociąg RETRO w Chabówce, Pociąg do Koronowa, Parowozjada 2012
KOLEJE WĄSKOTOROWE: 55 lat Kolei Parkowej w Chorzowie (1957–2012)
KOLEJE NORMALNOTOROWE: Polski tabor na targach INNOTRANS w Berlinie
KOLEJOWE ARCHIWUM: Wspomnienia z pierwszych powojennych dni pracy parowozowni w Piotrkowie Trybunalskim
OPINIE: Szynobusowa rewolucja, której nie było

16,90 zł



Nr 1/2013

Z KRAJU: Jesień na Średzkiej Kolei Wąskotorowej
TABOR WĄSKOTOROWY: Wózki kłonicowe HZPML Hajnówka
KOLEJE NORMALNOTOROWE: Linia Hutniczo (Siarkowa) Szerokotorowa
DZIEJE KOLEI: Początkowy okres eksploatacji Nasielskiej KW
KOLEJOWE ARCHIWUM: Wykaz kolei wąskotorowych z 1927 r.
KOLEJE WĄSKOTOROWE: Numeracja taboru wąskotorowego z 1947 r.

16,90 zł



Nr 2/2013

Z KRAJU: Koleje torfowe w okolicach Szczecinka, Bieszczadzka Kolejka Leśna w 2012 i 2013 r., Pociąg do Walii XXI finał WOSP
TABOR WĄSKOTOROWY: Wózki kłonicowe Zakładów Ostrowieckich
BUDOWNICTWO KOLEJOWE: Przebudowa budynku stacyjnego w Tulowicach na „Dom Ludowy”
DZIEJE KOLEI: Kolej Leśna Nadworna – Rafajłowa

16,90 zł



STALOWE SZLAKI

pismo o kolei

nr 3/2013 (117)

Przyjmujemy prenumeratę na 4 kolejne numery **STALOWYCH SZLAKÓW** w cenie 14,90 zł w sumie 59,60 zł. Wymienioną kwotę proszę wpłacić na konto wydawcy z podaniem, od którego numeru rozpoczyna się prenumerata i na jaki adres mają zostać wysłane zamówione egzemplarze. Cena **STALOWYCH SZLAKÓW** w sprzedaży detalicznej wynosi 16,90 zł

W chwili obecnej **STALOWE SZLAKI** są przedsięwzięciem non-profit, dlatego też autor zamieszczanego na naszych łamach artykułu otrzymuje jedynie egzemplarz autorski. Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych i zastrzega sobie prawo skracania, adiustacji tekstów i zmiany ich tytułów.

W **STALOWYCH SZLAKACH** można zamieścić ogłoszenie ramkowe w formacie od 1/4 szpalty do całej strony. Szczegółowy cennik wysyłamy na życzenie. Prowadzimy sprzedaż hurtową czasopisma.

Redakcja **STALOWYCH SZLAKÓW** nie ponosi odpowiedzialności za treść umieszczonych reklam. Poglądy przedstawiane w artykułach sponsorowanych nie muszą być zgodne z poglądami redakcji.

STALOWE SZLAKI

Adres redakcji:

ul. Pruszkowska 4B/27
02-118 Warszawa
e-mail: ambarszcz@interia.pl
tel. 504 132 408

Redaktor naczelny: Marek Barszcz

Członkowie kolegium redakcyjnego:

dr Zbigniew Tucholski
Jacek Wardęcki

Skład: KOLMARK – Jacek Wardęcki
Luxtorpeda Ekspres.pl – Marek Barszcz

Wydawca: Luxtorpeda Ekspres.pl, Marek Barszcz
ul. Pruszkowska 4B/27
02-118 Warszawa
NIP: 526 128 30 63
REGON: 143190165

Nr konta: Alior Bank
60 2490 0005 0000 4000 7334 1825

Druk: Chromadruk.pl

Nr rejestru: Pr 1479

Numer zamknięto: 10.12.2013 r.

spis treści

Z KRAJU

Nostalgia za parą 2013. Zimowy pociąg na Średzkiej KW	2
Nocny przejazd do Zaniemyśla	5
MBxd1-201	8
Muzeum Górnictwa Rud Żelaza Częstochowa	8
Po Gnieźnie i okolicach „Żabą” i „Rumunem”	9
Muzeum Górnictwa KWK „Piast” Nowa Ruda	9
Kolej wąskotorowa w Złotym Stoku	10
Otwarcie sezonu w Piasecznie	12
Przed sezonem w Elku	12
EKD i inne warszawskie „ciuchcie”	12
IV Kolejowa Noc Muzeów	12
Ścieżka rowerowa trasą dawnej Wrocławskiej KW	13
Krośnicka Kolej Wąskotorowa	14
III Złot Miłośników Kolei Wąskotorowych – Białosławie 2013	16
Pod parą do Powidza	18
Poznańska kolej parkowa „Maltanka”	18
Oberwanie chmury w Sochaczewie	19
„Stonką” do Sokolowa Podlaskiego	20
Wolsztyn	22
Parowozem przez Wielkopolskę	23
„Tamarą” do Hrubieszowa	24
Wagony serii Bdhpn na Opolszczyźnie	24

AKCESORIA KOLEJOWE

Lampa naftowa do parowozów PKP	25
--------------------------------------	----

KOLEJE PRZEMYSŁOWE

Transport kolejowy Zakładów Mechanicznych „Ursus”	28
---	----

KOLEJE PARKOWE

Kolej parkowa w Cichowie	31
--------------------------------	----

DZIEJE KOLEI

Młodzieżowa Kolej Wąskotorowa „Lajkonik” w Krakowie	34
---	----

MODELARSTWO

Makieta Kopalni Soli w Wieliczce	48
--	----

na okładce

I strona

Dwa składy Młodzieżowej Kolejki Wąskotorowej „Lajkonik” na stacji Salwator z parowozami T2-57 na prawym i T2-73 na lewym torze. Fot. **Roman Wesolowski**, ze zbiorów Muzeum Historycznego Miasta Krakowa, nr inw. MHK-Fs17922-IX.

Z KRAJU

NOSTALGIA ZA PARĄ 2013. ZIMOWY POCIĄG NA ŚREDZKIEJ KOLEI WĄSKOTOROWEJ

23.03.2013 r.

Tegoroczna edycja imprezy „Nostalgia za parą” na Średzkiej Kolei Wąskotorowej różniła się zdecydowanie od poprzednich tego typu spotkań. Pomimo kalendarzowej wiosny świt na stacji w Środzie Wielkopolskiej przywitał uczestników temperaturą wynoszącą -19°C i grubą warstwą śniegu. W przejeździe pociągami specjalnym uczestniczyło 97 osób, skład prowadził ostatni czynny średzki parowóz Px48-1756. Ze względu na zimowe warunki konieczne było

doczepienie do składu pługu. Był to niewątpliwie sprawdzian dla załogi kolei, która nie miała od wielu lat okazji do wykorzystania tego typu taboru w pracy. Od zakończenia ruchu planowego zimą nie uruchamiano pociągów.

Impreza rozpoczęła się od sesji fotograficznej podczas nawęglania parowozu oraz manewrów stacyjnych, w których brały udział Px48 i lokomotywa Lyd1. Następnie skład z pługiem, trzema wagonami typu 1Aw i dwoma krytymi wyruszył na szlak. Po drodze, przy pięknej mroźnej pogodzie, odbyły się liczne fotostopy. W kilku miejscach parowóz zostawiał na szlaku wagony i z samym pługiem przecierał szlak przebijając się przez zasy. Widok ciężko pracującej maszyny był naprawdę imponujący, zwłaszcza dla młodszych uczestników przejazdu, którzy mogli zobaczyć parowóz z czynnym pługiem po raz pierwszy. W Śnieciskach odcepiono wagony kryte – przyjechała w nich



Pociąg specjalny z parowozem Px48-1756 przebija się przez zasy na szlaku przed Słupią Wielką. 23.03.2013 r.

Fot. Tomek Jankowski

kuchnia wraz z obsługą. Następnie pociąg udał się w dalszą drogę do Zaniemyśla. W Zaniemyślu parowóz objechał skład oraz nastąpiła krótka przerwa dzięki czemu można było uzupełnić zapasy w pobliskim sklepie. W drodze powrotnej oprócz fotostopów dla uczestników przejazdu przygotowano poczęstunek i ognisko na stacji w Śnieciskach. Po powrocie do Środy miał miejsce kolejny poczęstunek. Każdy z uczestników otrzymał pamiątkowe: koszulkę, znaczek, czapkę z logo kolei oraz przewodnik po trasie kolei. Po tym miłym akcencie nastąpiło oficjalne zakończenie imprezy.

Szczególne podziękowania należą się naczelnikowi kolei Panu Ryszardowi Pawlakowi i całej załodze za profesjonalne przygotowanie i przeprowadzenie w trudnych warunkach imprezy dla miłośników wąskich torów i parowozów. Kto nie mógł być tego dnia w Środzie może naprawdę załować – szybko drugiej takiej imprezy w Polsce pewnie nie będzie.

Tomek Jankowski



Plug w akcji między Annopolem a Placzkami (z lewej) i w okolicach Słupi Wielkiej (z prawej). 23.03.2013. r.

Fot. Tomek Jankowski



Pociąg specjalny z parowozem Px48-1756 powracający z Zaniemyśla do Środy Wielkopolskiej przejeżdża przez most w Śnieciskach. 23.03.2013. r. Fot. Paweł Korcz



Pociąg specjalny z parowozem Px48-1756 na przystanku Polwica. 23.03.2013 r.

Fot. Paweł Korcz

NOCNY PRZEJAZD DO ZANIEMYŚLA

27.07.2013 r.

Miłośnicy wąskich torów, po raz kolejny w ostatnich latach, mogli uczestniczyć w bardzo ciekawej i nostalgicznej nocnej wycieczce kolejowej ze stacji Środa Miasto do Zaniemyśla. Organizatorem specjalnego kursu Średzką Koleją Powiatową było Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „Bana”. Przejazd odbył się w nocy z 27 na 28 lipca 2013 r. w godzinach 22.00–06.00, przy pełnej frekwencji pasjonatów kolei z Polski i Niemiec.



góra: Pociąg specjalny prowadzony parowozem Px48-1756 stoi przy peronie stacji Środa Miasto 27.07.2013 r.

dół: Parowóz Px48-1756 przed parowozownią w Środzie Wielkopolskiej. 27.07.2013 r. Fot. Piotr Radomski

góra: Pociąg specjalny z parowozem Px48-1756 i pługiem odsnieżnym na przejeździe w Śnieciskach. 23.03.2013 r.

dół: Po oczyszczeniu szlaku pociąg specjalny dotarł do stacji końcowej w Zaniemyślu. 23.03.2013 r.

Fot. Paweł Korcz





Postój pociągu specjalnego zestawionego z parowozu wąskotorowego Px48-1756, brankardu i dwóch wagonów typu 1Aw na stacji Słupia Wielka.
27.07.2013 r.

Fot. Piotr Radomski

Uczestnicy wycieczki od samego początku mieli mnóstwo atrakcji. Istniała możliwość obserwowania pracy maszynisty przy rozpalamiu parowozu oraz uczestniczenia w manewrach przy podstawianiu pociągu na peron stacji Środa Miasto. Tym razem skład pociągu tworzył parowóz Px48-1756, brankard i dwa oliwkowe wagony typu 1Aw. Aby uatrakcyjnić wieczorną sesję fotograficzną wystawiono również przed „szopę”, zimny parowóz Px48-1920, jednak ze sprawnym oświetleniem czołowym. Plenery: przed „szopą”, przy peronie stacji Środa Miasto i Zaniemyśl oraz podczas wszystkich fotostopów zostały dodatkowo wzbogacone sztucznym oświetleniem ustawionym na statywach.

Nocny pociąg specjalny w drodze do Zaniemyśla w pierwszej kolejności przyjechał na stację w Słupii Wielkiej. Można było tam wykonać zdjęcia zabytkowego składu z udziałem statystów w strojach z lat 70. XX w. Następny punkt wycieczki stanowiła stacja w Śnieciskach, na której kiedyś ładowano płody rolne z okolicznych pól. Tutaj do zdjęć stanęli statysci w strojach z epoki w towarzystwie dodatkowej atrakcji

– Fiat 125p. Wszyscy statysci i oczywiście Fiat 125p dołączyli do uczestników na stacji końcowej w Zaniemyślu. Przy pełni księżyca na rozgwieżdżonym niebie skład prezentował się magicznie. Fotografować można było do woli. Nad ranem, już po wschodzie słońca, nocny pociąg specjalny wrócił do Środy Wielkopolskiej.



Piotr Radomski



W Zaniemyślu. 27.07.2013 r.

Fot. Piotr Radomski



góra: Skład pociągu specjalnego z parowozem Px48-1756 i samochodem FIAT 125p sfotografowany przed budynkiem stacyjnym w Zaniemyślu. 27.07.2013 r.
dół: Parowóz Px48-1756 stoi przy peronie stacji w Zaniemyślu. 27.07.2013 r.

Fot. Piotr Radomski





Przecięty na pół wagon motorowy MBxd1-201 w punkcie skupu złomu. 27.11.2012 r.

Fot. Michał Zajfert

MBxd1-201

27.11.2012 r.

W listopadzie 2012 r. Starostwo Powiatowe w Gnieźnie wystawiło na sprzedaż wagon motorowy MBxd1-201 typu 1Mw wyprodukowany w Chorzowskim Konstalu. Wagon



Czeska lokomotywa górnicza BND30. 03.03.2013 r.

Fot. Tomek Jankowski



Wozy dołowe załadowane rudą żelaza. 03.03.2013 r.

Fot. Tomek Jankowski

ten po 10 latach postoju na bocznych torach stacji w Gnieźnie był już mocno zniszczony, zdewastowany i niekompletny. Mimo to nadal był cenny. Jest jednym z 3 zachowanych egzemplarzy, ponadto jedynym z zachowanymi oryginalnymi drzwiami w ścianach czołowych i do kabin maszynisty.

Niestety Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych dowiedziała się zbyt późno o planowanej likwidacji a skąpy zakres informacji i posiadane wówczas zasoby finansowe nie pozwoliły na podjęcie działań mogących uchronić go przed złomowaniem. W efekcie jedyne, co pozostało, to trudne negocjacje z firmą złomiarską, która już ten wagon zakupiła i przetransportowała na swój plac, przecinając najpierw jego pudło na pół... Ze złomowanego wagonu udało się pozyskać:

- ramę zespołu napędowego wraz z silnikiem, przekładnią i sprężarką,
- wszystkie zestawy kołowe wraz z przekładniami osiowymi (Stan ich obręczy okazał się zdecydowanie lepszy od tych w posiadanym wagonie),
- drzwi czołowe i do kabiny maszynisty (w posiadanym wagonie są one zlikwidowane i zaspawane blachą),
- 2 aluminiowe ramy okienne z szybami,
- resory, poręcze, brakujące szkielety ławek, półmiejka siedziska i inne drobne detale, m.in. z pulpitu sterowniczego.

Pozyskanie elementy mają być wykorzystane podczas planowanej odbudowy drugiego wagonu motorowego tego typu będącego w posiadaniu Fundacji, tj. Mx203. Niestety skromne zasoby (zarówno finansowe, jak i osobowe) i rozpoczęte już inne prace renowacyjne nie pozwalają dziś określić terminu przystąpienia do naprawy posiadanego „Konstala”.



Michał Zajfert

MUZEUM GÓRNICWA RUD ŻELAZA CZĘSTOCHOWA

03.03.2013 r.

W Parku Staszica, położonym pod Jasną Górą w Częstochowie, znajduje się Muzeum Górnictwa Rud Żelaza. Dla wszystkich miłośników wąskotorowych kolei przemysłowych wizyta w tym miejscu jest obowiązkowa. Na niewielkiej powierzchni zgromadzono unikalną kolekcję taboru dołowego na tor o prześwicie 600 mm używanego w kopalniach rud żelaza regionu częstochowskiego: „Szczekaczka”, „Grodzisko”, „Dźbów” oraz w Przedsiębiorstwie Budowy Kopalń Rud Żelaza. Ekspozycja umieszczona jest w podziemnych wyrobiskach imitujących kopalniane chodniki. W dwóch głównych 15 metrowych korytarzach ułożono tory na których wyeksponowano następujący tabor: szwedzką lokomotywę spalinową A-10, radziecką lokomotywę akumulatorową typu ZARW pierwowzór polskiego „Karlika”, lokomotywę akumulatorową typu E19 produkcji NRD, polski elektrowóz Ld-10 produkcji zakładów Konstal w Chorzowie. Kolekcję uzupełniają ładowarki do wagonów oraz górnicze wozy dołowe: klasyczne wozy do urobku załadowane rudą, wagon drzewiarka, koleba oraz wagon do transportu materiałów wybuchowych. W czerwcu zeszłego roku, po długim remoncie, przed wejściem do podziemi została ustawiona w charakterze pomnika techniki czeska lokomotywa spalinowa BND30. Oprócz eksponatów typowo kolejowych w kolekcji znajduje się sporo przedmiotów związanych z szeroko pojętym górnictwem. Przy muzeum działa punkt sprzedaży pamiątek, gdzie można nabyć m.in. widokówki z górniczą kolejką.



Tomek Jankowski uzupełnił Marek Wojewoda

PO GNIEŹNIE I OKOLICACH „ŻABĄ” I „RUMUNEM”

03.02.2013 r.

W pierwszą sobotę marca 2013 r. koledzy z Gniezna zaprosili hobbystów na imprezę kolejowo-autobusową o nazwie: Po Gnieźnie i okolicach „Żabą” i „Rumunem”. Część kolejowa zakładała przejazd Gnieźnieńską Koleją Wąskotorową na trasie Gniezno Wąsk. – Witkowo – Gniezno Wąsk. składem zestawionym z lokomotywy spalinowej Lxd2-369 w odnowionym malowaniu, brankardu i wagonu typu 3Aw. Przy niemal wiosennej pogodzie zorganizowano wiele fotostopów. Do dyspozycji przybyłych gości była drezyna ręczna którą można było przejechać się po stacji wąskotorówki. Sama stacja Gniezno Wąsk. po ostatnich kasacjach taboru sprawia wrażenie nieco pustej. Obecnie w miejscowych warsztatach znajduje się w naprawie parowóz Borsig, pochodzący z Poznańskiej „Maltanki”.

Po powrocie z Witkova wszyscy chcący uczestniczyć w części autobusowej imprezy przesiedli się do podstawionego na stacji autobusu MPK Gniezno. Początkowo w przejeździe miał wziąć udział gnieźnieński rodzynek Autosan A1010, ale z powodu awarii został zastąpiony przez Solarisa. Trasa przejazdu wiodła najciekawszymi trasami obsługiwanymi przez autobusy MPK Gniezno. Podsumowując, kolegom z Gniezna należą się gorące podziękowania za zorganizowanie ciekawej i niedrogiej imprezy hobbystycznej.



Tomek Jankowski



Pociąg specjalny przed stacją w Niechanowie. 03.02.2013 r.

Fot. Tomek Jankowski

MUZEUM GÓRNICICTWA KWK „PIAST” NOWA RUDA

10.02.2013 r.

Nowa Ruda położona jest na terenie najstarszego zagłębia węglowego w Polsce. Obecnie nie prowadzi się już wydobywania, ale górnicza tradycja i pamiętki z nią związane są wciąż obecne na tych terenach. Właśnie w Nowej Rudzie na terenie dawnej Kopalni „Piaś” urządzono muzeum górnictwa. Jego główną atrakcją jest przejazd górniczą kolejką, której torowisko o prześwicie 430 mm ułożone jest w sztolni „Lech”. Dystans, który pokonuje skład wynosi ok. 200 metrów. Pociąg składa się z niemieckiej akumulatorowej lokomotywy Jung z 1963 r. (zmodernizowanej) i trzech czteroosiowych wagonów osobowych budowy zamkniętej. Sztolnia „Lech” służyła za miejsce praktyk zawodowych dla przykopalnianej szkoły zawodowej. Zgromadzono w niej szereg maszyn i urządzeń charakterystycznych dla górnictwa węgla kamiennego, wykorzystywanych wcześniej w charakterze pomocy dydaktycznych. Dziś maszyny te są cennymi eksponatami wzbogacającymi podziemną trasę turystyczną. Kolekcję maszyn uzupełniają wozy kopalniane upamiętniające zakończenie eksploatacji węgla na poszczególnych polach Zagłębia Dolnośląskiego. Oprócz wozów do urobku wyeksponowano również dwuosiową sanitarkę, wozy materiałowe i wagony drzewiarki.

W Nowej Rudzie stosowano szerokość toru 600 mm natomiast w nieodległym Słupcu 600 mm. Przed gmachem muzeum wyeksponowano skład górniczy pochodzący z KWK „Słupiec” składający się z lokomotywy akumulatorowej, wagonu osobowego i wagonów towarowych. Na terenie muzeum porożstawię są w różnych miejscach wozy urobkowe, pełniące funkcję podstaw do reklam. Również na terenie okolicznych posesji dostrzec można liczne wozy urobkowe. Przemierzając tereny Dolnego Śląska warto odwiedzić Muzeum Górnictwa w Nowej Rudzie.



Tomek Jankowski



Nowa Ruda. Skład górniczy na tor 600 mm. 10.02.2013 r.

Fot. Tomek Jankowski



Nowa Ruda. Wozy urobkowe ustawione przed wejściem do sztolni „Lech”. 10.02.2013 r.

Fot. Tomek Jankowski

KOLEJ WĄSKOTOROWA W ŻŁOTYM STOKU

11.02.2013 r.

Dzieje kolei wąskotorowych w Żłotym Stoku związane są z przemysłem wydobywczym. Górnicze tradycje okolic Reichenstein, czyli dzisiaj-



Skład „Pomarańczowego Tramwaju”. 11.02.2013 r.

Fot. Tomek Jankowski

szego Żłotego Stoku sięgają średniowiecza. Aby usprawnić transport w zespole żłotostockich kopalni arsenu w 1907 r. uruchomiono kolej wąskotorową o szerokości toru 500 mm. Kolej była zelektryfikowana i służy-



Lokomotywa akumulatorowa Ldag-5. 11.02.2013 r.

Fot. Tomek Jankowski

ła do przewozu urobku z podziemnych sztolni do łamacza kamienia oraz do stacji kolejowej w Żłotym Stoku, gdzie istniała możliwość przeładunku na rampie z wagonów wąskotorowych na normalnotorowe.

Na kolejach przemysłowych w Żłotym Stoku stosowano początkowo elektrowozy wąskotorowe firmy AEG wraz z typowymi wagonami kolei górniczych. W 1921 r. zelektryfikowano linię w Sztolni Gertrudy, wyposażając ją w górną sieć trakcyjną. W zależności od potrzeb układano również prowizoryczne tory, na których wozy z urobkiem pchano

ręcznie. Po wojnie po przejęciu kopalni przez Polaków wprowadzono do eksploatacji polskie elektrowozy typu Ld1. W 1961 r., wobec nieopłacalności wydobywania arsenu i tym bardziej żłota, postanowiono kopalnię zamknąć¹⁾. Nie był to jednak koniec wąskotorówki. Aby dać zatrudnienie przynajmniej dla części zwalnianych górników, postanowiono uruchomić w Żłotym Stoku kamieniołom. Był on położony powyżej dawnej kopalni. Na terenie wyrobiska ułożono prowizoryczne torowisko 600 mm obsługiwane klasycznymi kolebami i trakcją spalinową. Urobek z koleb zsypywany był specjalnymi szypami do komory w Sztolni Czarnej Górnej. Tam elektryczna kolej wąskotorowa 500 mm (tak jak w czasach pracy kopalni) przewoziła urobek na dystansie ok. 450 m na powierzchnię do budynku łamacza. Po skruszeniu i załadunku na kolebny na dolnym poziomie urobek wieziono na dystansie ok. 800 m do stacji PKP. Ten system transportowy funkcjonował do początku lat 80. XX w., aż do zamknięcia kamieniołomu²⁾.

Odrodzenie kolei wąskotorowej w Żłotym Stoku nastąpiło w 2008 r. Dokonano wtedy uroczystego otwarcia trasy „Pomarańczowego Tramwaju”, czyli kolei wąskotorowej służącej turystom zwiedzającym powstałe w 1996 r. Muzeum Kopalnia Żłota. Mieści się ono w dawnej kopalni żłota. Kolej posiada szerokość toru 600 mm. Wybrano tę szerokość ze względu na łatwiejszą możliwość pozyskania taboru oraz większą stabilność podczas jazdy pociągu. Pozyskano lokomotywę akumulatorową Ldag-5 oraz wybudowano od podstaw pięć wagonów pasażerskich, w firmie Energo-Mechanik w Strzelcach Opolskich. Kolej kursuje w Sztolni Czarnej Dolnej na dystansie ok. 300 m i służy do wywożenia turystów, którzy zakończyli zwiedzanie podziemnego wodospadu.

Na miłośników kolei w Złotym Stoku czeka wiele atrakcji. Na odbudowanym odcinku toru w kierunku łamacza stoją wagony używane w pracach gospodarczych. Świetnie prezentuje się elektrowóz Ld1 wyeksploatowany z dwoma wozami urobkowymi. Wiele wagonów kopalnianych znajduje się zarówno na powierzchni jak i pod ziemią. Dobrze widoczne są też ślady linii prowadzącej na stację PKP.

Na zakończenie warto dodać, że kolej technologiczną o szerokości 500 mm posiadała na swym terenie Fabryka Farb i Lakierów w Złotym Stoku³⁾, jednak temat ten wymaga dalszych badań, tak jak temat konnej kolei Fabryki Prochu w Mąkolnie⁴⁾. Ostatnio został zlikwidowany taras w Złotym Stoku posiadający spory system wąskotorowy. Na jego miejscu budowany jest Sredniowieczny Park Techniki, którego jednym z elementów będzie model kolei linowo-terenowej zbudowany z wykorzystaniem podwozia koleby na 600 mm.



Tomek Jankowski



Transport kamienia na stację PKP.

Fot. www.zlotystok.salwach.pl

Przypisy

¹⁾ **Marcin Przybysz:** *Renesans kolei wąskotorowej w Złotym Stoku*, „Świat Kolei”, nr 2/2008, ss. 38–41.

²⁾ www.zlotystok.salwach.pl.

³⁾ **Zbigniew Tucholski:** *Zestawienie kolei użytku niepublicznego nadzorowanych przez ZKD Poznań*, „Stalowe Szlaki”, nr 3,4/2000.

⁴⁾ www.zlotystok.salwach.pl.



góra: Budynek łamacza. 11.02.2013 r.

dół: Przyczółki mostu kolei wąskotorowej. 11.02.2013 r.

Fot. Tomek Jankowski



góra: Skład koleb na torze prowadzącym do łamacza. 11.02.2013 r.

dół: Zsyp używany do przeładunku z kolei wąskotorowej na normalnotorową na stacji Złoty Stok. 11.02.2013 r.

Fot. Tomek Jankowski



OTWARCIE SEZONU W PIASECZNIE

24.03.2013. r.

Tradycyjnie w pierwszą niedzielę wiosny miało miejsce uroczyste rozpoczęcie sezonu turystycznego na Grójeckiej KW. Tego dnia, pomimo wybitnie zimowej pogody i ujemnej temperatury, na peronie stacji Piaseczno Miasto Wąskotorowe zgromadziła się liczna grupa turystów chętnych do odbycia podróży podwarszawską wą-



Formowanie składu – Piaseczno Miasto. 24.03.2013 r. Fot. Tomek Jankowski

skotorówką. Pociąg zestawiony był z lokomotywy Lxd2-465, dwóch rumuńskich „klas” i brankardu. Program przejazdu skierowany głównie do rodzin z dziećmi zakładał topienie Marzanny w rzeczce Głokówce. Po utopieniu Marzanny impreza odbywała się według utartego schematu: przejazd do Tarczyna i w drodze powrotnej ognisko na polanie w Runowie. Na pochwale zastępują starannie przygotowane do tegorocznego sezonu wagony oraz ciekawa oprawa samego przejazdu, która bardzo podobala się najmłodszym uczestnikom.



Tomek Jankowski

PRZED SEZONEM W ELKU

05.04.2013 r.

Przedłużająca się w tym roku zima spowodowała opóźnienia w pracach na Elckiej KW. Na stacji Elk Wąsk. trwają prace remonto-

Zasypana stacja wąskotorowa w Elku. 05.04.2013 r. Fot. Tomek Jankowski



we przy wagonie barowym. Na szlaku jeszcze w zeszłym roku udało się wymienić nawierzchnię na pięciu przejazdach kolejowych. W tym roku operator zakłada naprawę jeszcze trzech przejazdów oraz prace remontowe na szlaku. Dzięki ukończonemu w zeszłym roku remontowi mostu w Sypitkach planuje się wydłużenie części kursów turystycznych do Romanowa, skąd będą się odbywały wycieczki nad jezioro Nieciecz. Standardowe kursy do Sypitek, zgodnie z sugestiami turystów, będą miały postój skrócony o 30 minut. Sezon 2013 rozpocznie się 1 maja. W wakacje pociągi kursować będą we wtorki, czwartki i soboty. Pociąg będzie wyjeżdżał ze stacji Elk Wąsk. tak jak w latach ubiegłych o godzinie 10.00. Będzie również możliwość uruchomienia pociągu na zamówienie obsługiwanej trakcją spalinową jak i parowozem.



Tomek Jankowski

EKD I INNE WARSZAWSKIE „CIUCHCIE”

11.05.2013 r.

W dniu 11.05.2013 r. w ramach Wolnego Uniwersytetu Ursynowskiego miał miejsce wykład mgr inż. komunikacji Augustyna Dobieckiego „EKD i inne warszawskie ciuchcie”. Autor wykładu, warsavianista i jeden ze współorganizatorów Sochaczewskiego Muzeum Kolei Wąskotorowych w przystępnej formie przedstawił genezę powstania, rozwój oraz historię działalności warszawskich wąskotorówek oraz kolei EKD. Wykład wzbogacony był prezentacją multimedialną przygotowaną przez autora. Na ekranie można było zobaczyć archiwalne fotografie, fragmenty filmów oraz mapy ilustrujące przebieg wymienionych przez autora linii. Wiele z fotografii było wcześniej nieznanymi, pochodziły z prywatnych zbiorów pana Augustyna. Jak sam stwierdził największym sentymentem darzy Kolej Jabłonowską, którą wielokrotnie podróżował. Uczestniczył w pierwszej jeździe linią łączącą Kolej Marecką z Jabłonowską w grudniu 1943 r.



Tomek Jankowski

IV KOLEJOWA NOC MUZEÓW

18.05.2013 r.

W dniu 18.05.2013 r. odbyła się IV edycja Kolejowej Nocy Muzeów. Impreza skierowana była do mieszkańców Warszawy i Łodzi. Uczestnicy imprezy z Warszawy udali się jednostką elektryczną AKL należącą do Łódzkiego Zakładu PR do Skierniewic i Rogowa. W Skierniewicach zwiedzali zabytkową parowozownię. Podzieleni na grupy, pod opieką przewodników zapoznali się z działalnością i zbiorami Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei. Po odwiedzinach w Skierniewicach uczestnicy imprezy pojechali w dalszą drogę do Rogowa, gdzie czekał na nich podstawiony skład wąskotorowy. Na stacji Rogów Towarowy, pod opieką wolontariuszy z Fundacji Polskich Kolei Wąskotorowych zwiedzali wystawę taboru wąskotorowego zgromadzonego przez fundację. Następnym punktem programu był przejazd pociągiem wąskotorowym do Jeżowa, gdzie zorganizowano ognisko. Pociąg zestawiony był z lokomotywy Lxd2-265, trzech rumuńskich „klas”, wagonu osobowego typu 1Aw oraz wagonu pocztowo-bagażowego. Po powrocie do Rogowa nastąpił powrót do Warszawy. Jednostka AKL pokonała łącznicę

Piastów – Warszawa Gołębki, na której pociągi pasażerskie pojawiają się niezwykle rzadko i przez Odolany dotarła do Warszawy.

Turyści z Łodzi zwiedzali obiekty w odwrotnej kolejności. Najpierw odbył się przejazd Rogowską KW a potem zwiedzanie skierniewickiej szopy. IV Kolejową Noc Muzeów należy uznać za udaną. Impreza skierowana była do zwykłych turystów, ale nie zabrakło na niej również miłośników kolei. Zarówno w Skierniewicach jak i w Rogowie można było zakupić kolejowe pamiątki. Co więcej uczestnicy dostali pamiątkowe identyfikatory, które upoważniają do jednorazowego zakupu biletu ulgowego na przejazd pociągiem wąskotorowym w sezonie 2013.



Tomek Jankowski



Lokomotywa Diema na stacji Milicz Zamek. 25.05.2013 r.

Fot. Tomek Jankowski

ŚCIEŻKA ROWEROWA TRASA DAWNEJ WROCŁAWSKIEJ KOLEI WĄSKOTOROWEJ

25.05.2013 r.

Przebywając w okolicy Milicza położonego w dolinie Baryczy warto zapoznać się z oddaną do użytku w zeszłym roku ścieżką rowerową poprowadzoną trasą dawnej Wrocławskiej KD. Kosztem 8 mln. zł na starotorzu między Sułowem, Praczą, Kaszewem, Miliczem i Grabownicą wybudowano ścieżkę rowerową o długości 17 km. Posiada ona rozbudowaną infrastrukturę turystyczną. Na miejscu dawnych przystanków wybudowano wiaty i ustępy nawiązujące do małej architektury kolejowej a także ustawiono plansze z informacją turystyczną. Na poboczu ścieżki ustawiono słupki hektometrowe, dzięki którym rowerzyści mogą dokładnie śledzić przejechane kilometry. W „kolejowy” sposób zabezpieczono miejsca przecięcia ścieżki rowerowej z drogami kołowymi. Najciekawiej prezentują się dawne stacje Wrocławskiej KD: w Sułowie, Miliczu i Miliczu Zamku, gdzie na odbudowanych krótkich odcinkach toru kolejowego ustawiono odremontowany tabor wąskotorowy. Miejsca ekspozycji są monitorowane, aby zapobiec dewastacji eksponatów. Na torze ekspozycyjnym w Sułowie ustawiono wagon 3Aw, zachował się też budynek dworca z nazwą miejscowości. W pobliskim tartaku w charakterze pomnika techniki wyeksponowano popularną WLS-kę wraz z tartacznym wózkiem technologicznym. W rejonie dawnego p.o. Milicz Zamek na torze ekspozycyjnym postawiono skład pociągu wąskotorowego składający się z wagonu motorowego MBxd1-168 wraz z wagonem typu 1Aw i brankardu. W pobliżu w pod koniec 2011 r. wyeksponowano lokomotywę Diema z wagonem do przewozu torfu. Ostatnim miejscem, gdzie można obejrzeć tabor wąskotorowy jest dawna stacja Milicz, gdzie ustawiono lokomotywę Lyd1-228 (ex WLS150-7223 z Cukrowni Zbiersk) wraz z trzema rumuńskimi „klasami”.

Podsumowując inwestycja robi duże wrażenie. Ten sposób upamiętnienia rozebranych linii kolejowych jest popularny na zachodzie Europy i inicjatywa samorządowców z Milicza jest godna pochwały. Warto więc wybrać się na wycieczkę śladami Wrocławskiej KD. W Miliczu istnieje możliwość wypożyczenia jednośladow. Zmotoryzowani turyści mogą zaparkować auta na parkingach usytuowanych obok dawnych stacji i przystanków Wrocławskiej KD.



Tomek Jankowski



Wystawa na dawnej stacji Milicz Wąsk. 25.05.2013 r. Fot. Tomek Jankowski



góra: Ścieżka rowerowa w okolicach Milicza. 25.05.2013 r.

dół: MBxd1-168 na dawnej stacji Milicz Zamek. 24.11.2012 r.

Fot. Tomek Jankowski



KROŚNICKA KOLEJ WĄSKOTOROWA

25.05.2013 r.

Od kilku lat gmina Krośnice planowała budowę kolei wąskotorowej na swoim terenie. Początkowo zakładano, że szerokość torów będzie wynosiła 600 mm, ostatecznie przyjęto szerokość 750 mm.



Skład turystyczny z parowozem Px48-1907 wyrusza na trasę ze stacji głównej Krośnice. 25.05.2013 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

W lipcu 2010 r. ogłoszono przetarg na dostawę materiałów do budowy kolei wąskotorowej na terenie zespołu parkowo-pałacowego Krośnice-Wierzchowice. Obejmował on m.in.: podroziejdnice dębowe nasyczone ciśnieniowo z końcami zabezpieczonymi przed pęknięciami poprzez opaskowanie, podkładki, łubki i wkłady oraz rozjazdy staroużyteczne dostosowane do szerokości toru 750 mm. W kwietniu 2011 r. ogłoszono kolejny przetarg na budowę kolei wąskotorowej, po czym rozpoczęto budowę torowiska. Warto dodać, że szyny normalnotorowe na budowę kolei zostały nieodpłatnie przekazane przez Samorząd Województwa Dolnośląskiego. Natomiast przetarg na zakup i dostawę oraz remont taboru wąskotorowego gmina Krośnice ogłosiła w czerwcu 2012 r.

Zwycięzcą zostało konsorcjum Dolnośląskich Linii Autobusowych z Wrocławia i firmy Axel-Rail z Warszawy. Zamówienie obejmowało m. in.: zakup i dostawę dwóch wagonów, naprawę główną posiadanej już przez gminę (razem z dwoma wagonami letniakami) lokomotywy WLS75 oraz zakup lokomotywy parowej i parowozów na cele edukacyjno-ekspozycyjne. Gmina na całą inwestycję obejmującą budowę kolei wraz z infrastrukturą rekreacyjną z dwoma stawami pośrodku kompleksu, pozyskała dofinansowanie unijne z Regionalnego Programu Operacyjnego.

Trasa kolei długości ok. 3 km swoim kształtem tworzy pętlę przypominającą cyfrę osiem. Wschodnia pętla kolei ma długość 1670 m, a zachodnia 1300 m. Układ torowy obejmuje jeszcze dwa trójkąty torowe, dwa tory prowadzące do lokomotywni oraz krótki tor boczny na stacji głównej. Na trasie kolei zlokalizowano sześć stacji, w tym stację główną Krośnice i pięć mniejszych: Pałac Wierzchowice, Piramida, Park, Pałac Krośnice oraz Stawy. Na stacji Krośnice wybudowano peron, dwustanowiskową lokomotywnię z kanałem rewizyjnym oraz budynek stacyjny mieszczący m.in. kawiarnię i Centrum Informacji Turystycznej. Pozostałe stacje wyposażono w małe poczekalnie, perony oraz tablice edukacyjne.

Pociąg z parowozem Px48-1907 na trójkącie torowym pomiędzy stacjami Piramida i Park. 25.05.2013 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



Oficjalne otwarcie Krośnickiej Kolei Wąskotorowej nastąpiło 25 maja 2013 r. o godz. 13.00 na stacji głównej Krośnice. Przybyłych gości przywitał wójt gminy Krośnice p. Mirosław Drobiną w otoczeniu okazałe prezentującego się składu złożonego z parowozu Px48-1907 i trzech wagonów „letniaków”. Po przemówieniach i poświęceniu kolei zaproszeni goście wyruszyli w premierową przejażdżkę wokół parku. Następnie z przejazdów skorzystali również licznie przybyli uczestnicy imprezy. Wszyscy otrzymali pamiątkowe bilety i smakołyki. Pociąg kursował co pół godziny, a wagony za każdym razem wypełniały tłumy turystów. Organizatorzy zapewnili także inne atrakcje: napad na jadący pociąg, zabawy w wesołym miasteczku, przejażdżki kucykiem, występy muzyczne.

Dumą Krośnickiej Kolei Wąskotorowej jest parowóz Px48-1907, który przybył do Krośnic 10 lipca 2012 r. z Żuławskiej Kolei Dojazdowej. Przed rozpoczęciem pracy na Żuławach parowóz przeszedł gruntowny remont w firmie Interlok w Pile. Kolej eksploatuje również dwuosiową lokomotywę spalinową WLS75-43. Do przewozu pasażerów wykorzystywane są trzy z czterech, czteroosiowych wagonów osobowych typu letniego. Ponadto przy stacji głównej prezentowane są dwa parowozy Las (Cn2t) przeznaczone na cele edukacyjno-ekspozycyjne. Przy jednym z nich pomalowanym w barwy parowozu Tomka z filmu „Tomek i przyjaciele” doczepiony jest czwarty wagon osobowy.

Przejazdy malowniczą trasą odbywają się regularnie, zarówno w dni robocze, jak i świąteczne, zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy.



Paweł Jakuboszczak

W ostatni weekend maja 2013 r. miało miejsce uroczyste otwarcie Krośnickiej Kolei Wąskotorowej. Budowę jej rozpoczęto w 2011 r. Inwestorem była Gmina Krośnice zaś łączny koszt wyniósł ponad 10 mln złotych. Krośnicka kolej została wybudowana od podstaw.

Ciekawie prezentuje się tabor kolei. W jego skład wchodzi parowóz Px48-1907 sprowadzony z Żuławskiej Kolei Wąskotorowej, lokomotywa WLS75-43 eksploatowana ostatnio na Starachowickiej Kolei Wąskotorowej oraz 4 wagony „letniaki”. Dwa z nich kursowały w Starachowicach zaś dwa pozostałe zostały sprowadzone z Jędrzejowa. Oprócz tego na stanie kolei znajdują się dwa parowozy typu „Las” w charakterze pomników techniki. Pierwszy z nich o numerze fabrycznym 609 pracował w Cukrowni Leśmierz na torze o szerokości 750 mm. Po renowacji został pomalowany w barwy parowozu Tomek i jest atrakcją dla dzieci. Drugi „Las” eksploatowany wcześniej na kolei leśnej w Płocicznie o szerokości torów 600 mm, pięknie odnowiony, ustawiony został przy wejściu na teren kolei. Co ciekawe oba te parowozy po zakończeniu eksploatacji w Polsce zostały sprzedane do Niemiec i stamtąd po ich odkupieniu znów wróciły do Polski.

Krośnicka Kolej Wąskotorowa kursować będzie w sezonie letnim. W dni robocze pociągi prowadzić będzie WLS-ka. Przewidziano trzy kursy o godzinie 11.00, 14.00 i 16.00. W weekendy składy obsługiwane będą parowozem Px48. Przewidziano łącznie siedem kursów w godzinach 11.00–18.00. Będzie można również zamówić pociąg specjalny.

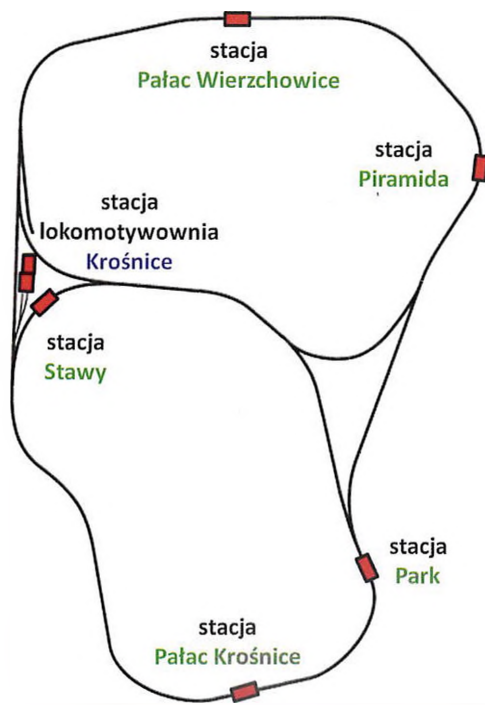


Tomek Jankowski



Lokomotywa spalinowa WLS75-73 w lokomotywni. 25.05.2013 r.

Fot. Tomek Jankowski



Schematyczny plan kolei w Krośnicach.

Rys. Paweł Jakuboszczak

na dół: Bilet uprawniający do przejazdu Krośnicką Koleją Wąskotorową.



III ZŁOT MIŁOŚNIKÓW KOLEI WĄSKOTOROWYCH – BIAŁOŚLIWIE 2013

01.06.2013 r.

W dniach 30 maja–2 czerwca w Białosławiu odbył się III Złot Miłośników Kolei Wąskotorowych. Tegoroczna impreza pod wieloma względami była wyjątkowa. Przede wszystkim uczestniczyli w niej 3 parowozy na tor 600 mm, co jest ewenementem w skali kraju. Licznie stawili się też hobbysci z Niemiec wraz ze swoim taborem, a także po wielu latach udało się oczyścić szlak kolei do stacji Wysoka.

O&K-7697 z 1920 r. oraz „Las” Ty-3471. Ten ostatni parowóz ma niezwykle ciekawą historię – po służbie w polskim przemyśle, gdzie kursował po torze o szerokości 785 mm został sprzedany za granicę. Po przekuciu na tor 600 mm pracował na kolejach w Niemczech i Austrii. Odkupił go Peter Erk, współorganizator zlotu i partner TWKP. W piłskim Interloku przeszedł naprawę główną i został sprowadzony do Białosławia, gdzie ma stacjonować na stałe!

Oprócz parowozów w paradzie udział wzięły następujące lokomotywy spalinowe: Ns1, dwie lokomotywy Ns2 z napędem wiązaro-owym, Ns2 z napędem łańcuchowym, Ns3, MLH 714, DG 13, EL 110,



Parowóz „Las” Ty-3471 w niemieckim malowaniu, z tyłu lokomotywa spalinowa Ld1-1. 01.06.2013 r.

Fot. Tomek Jankowski

Towarzystwo Wyrzyskiej Kolei Powiatowej uruchomiło pociągi turystyczne w relacji Białosławie – Pobórka oraz Białosławie – Kocik Młyn, z których większość obsługiwana była trakcją parową. Sporych problemów organizatorom przysporzyło w piątek 31 maja oberwanie chmury. W rejonie Kocika Młyna doszło do podmycia i zasypiania toru. Szlak blokowały też powalone drzewa. Na szczęście udało się usunąć wszystkie przeszkody.

W sobotę 1 czerwca na stacji w Białosławiu odbyła się parada taboru, w której wzięło udział 16 pojazdów. Sprowadzony z Maltanki parowóz Borsig z 1925 r., goszczący na pierwszym zlocie parowoz

O&K oraz dwie WLs-ki. Oprócz lokomotyw w paradzie udział wzięły też dwie drezyny DL03 oraz Wmc-017 z wagonem doczeptym.

Paradę i występy artystyczne na stacji w Białosławiu obejrzało blisko 1000 osób! Ogólnodostępne pociągi do Kocik Młyna cieszyły się ogromnym zainteresowaniem odwiedzających. Towarzystwo dziennie uruchamiało ok. 20. takich kursów. Poza tym goście z Niemiec intensywnie pracowali nad przywróceniem przejezdności szlaku do Wysokiej co zakończyło się powodzeniem. Tak więc po 20 latach przerwy istnieje możliwość przejazdu pociągiem na 22 km trasie Białosławie – Wysoka.



Od lewej parowozy: „Las”, Borsig i O&K-7697 w Białosłiwu. 01.06.2013 r.

Fot. Tomek Jankowski

Podsumowując III Zlot był imprezą pod wieloma względami wyjątkową i udaną. Organizatorzy postawili sobie poprzeczkę niezwykle wysoko, dzięki czemu odnieśli sukces. Nieobeszło się bez pewnych opóźnień i drobnych zmian w rozkładach, ale przy organizowaniu takich przedsięwzięć nie sposób tego typu przypadków uniknąć.



Tomek Jankowski

W soboty i niedziele od 29 czerwca do końca sierpnia 2013 r. TWKP będzie uruchamiać pociągi turystyczne na trasie Białosłiwie – Pobórka Wielka. W soboty odjazdy z Białosłiwia o godz. 13.00, 15.00, 17.00, w niedziele o godz. 12.00, 14.00, 16.00. W niedziele: 30.06, 14.07, 28.07, 11.08, 25.08 wszystkie pociągi do Kocik Młyna prowadzone będą parowozem typu „Las”.



Drezyna Wmc-017 z wagonem doczepnym.

Fot. Tomek Jankowski



Lokomotywa Ns3. 01.06.2013 r.

Fot. Tomek Jankowski



Lokomotywa Ns2. 01.06.2013 r.

Fot. Tomek Jankowski

POD PARĄ DO POWIDZA

08.06.2013 r.

Taką nazwę nosiła impreza zorganizowana na Gnieźnieńskiej Kolei Wąskotorowej. Program spotkania zakładał uruchomienie kilku pociągów. Najpierw w godzinach porannych na stacji Gniezno Wąsk. miały miejsce manewry i formowanie składów. Kolejarze połączyli z tendrem parowóz Px48-1785. Po dołączeniu skompletowanego, lecz nieczynnego parowozu do składu złożonego z wagonów: Fxh, platformy, Kddx, Fxh oraz umieszczeniu na czele czynnego parowozu Px48-1919 uruchomiono pociąg towarowy w trakcji po-

fotostopów pociąg był dzielony. Dzięki temu rozwiązaniu w drodze powrotnej do Gniezna można było fotografować oba składy. Każdy z uczestników przejazdu otrzymał pamiątkowy bilet i folder, do nabycia były pocztówki z Gnieźnieńskiej KW oraz monografia kolei autorstwa Marka Torzewskiego.

Duże uznanie należy się organizatorom imprezy. Otwartość na sugestie uczestników, sprawnie przeprowadzone fotostopy, a także ciekawy program imprezy składały się na sukces tego przedsięwzięcia. Dobrą informacją jest też przedłużenie rewizji kotła parowozu Px48-1919 do końca 2013 roku.


 Tomek Jankowski

POZNAŃSKA KOLEJ PARKOWA „MALTANKA”

09.06.2013 r.

W weekend 08-09.06.2013 r. na Kolei Parkowej Maltanka jeden obieg pociągów obsługiwany był parowozem Borsig Bn2t 11458. Tydzień wcześniej gościł on na Wyrzyńskiej Kolei Powiatowej, gdzie prowadził pociągi turystyczne i uczestniczył w paradzie taboru. Drugi obieg prowadziła lokomotywa WLS50-1563. Od zeszłego roku poznańska kolejka posiada nowe logo. Zmieniono również lokalizację przystanku Płyś. Został on przeniesiony ok. 200 m w stronę mijanki Balbinka i ma służyć pasażerom udającym się do Term Maltańskich. Sezon trwa od 27.04 do 29.09.2013 r.

W tym roku bilet normalny w jedną stronę kosztuje 6 zł, zaś ulgowy 4 zł. W ofercie są również bilety grupowe (dla grup powyżej 10 osób) w jedną stronę w cenie 3zł i rodzinne również w jedną stronę w cenie 18 zł. Istnieje możliwość uruchomienia pociągu na zamówienie. Przy


 Pociąg specjalny z Px48-1919 w drodze do Powidza. 08.06.2013 r.


Fot. Tomek Jankowski

dwójnej, który dojechał do ul. Wrześińskiej. Po drodze odbyły się dwa fotostopy. W jednym z nich, na placu przy dawnej cukrowni uczestniczył specjalnie sprowadzony na tę okazję autobus miejski Autosan H9 – ostatni pojazd tego typu będący w posiadaniu MPK Gniezno. Po powrocie składu towarowego na stację w Gnieźnie, około godziny 10.00 pociąg specjalny wyruszył na szlak. Składał się z parowozu Px48-1919 oraz czterech wagonów: Kddx, Fxh, 3Aw, Fxh. W najciekawszych miejscach na szlaku do Powidza miały miejsce liczne fotostopy. Parowóz tradycyjnie wodowany był na stacji w Witkowie. Po dotarciu do Powidza nastąpiła dłuższa przerwa, którą wykorzystano na pieczenie kiełbasek oraz kolejne wodowanie parowozu tym razem przez OSP w Powidzu. Przepuszczono również wynajęty skład do Ostrowa prowadzony lokomotywą Lxd2-369, zestawiony z dwóch rumuńskich „klas”. Po powrocie pociągu turystycznego do Powidza sformowano skład z dwóch pociągów. Na czele znajdowała się lokomotywa spalinowa z wagonami rumuńskimi a dalej parowóz z pociągiem towarowo-osobowym. Podczas



Pociąg z parowozem Borsig 11458. 09.06.2013 r. Fot. Tomek Jankowski

kolei działa grupa hobbystów: Sympatycy Poznańskiej Maltanki. Szczegółowe informacje można znaleźć na stronie: <http://www.spmaltanka.dbv.pl/news.php>. Operatorem jest tradycyjnie MPK Poznań.


 Tomek Jankowski

OBERWANIE CHMURY W SOCHACZEWIE

15.06.2013 r.



Zaplecze techniczne kolei sochaczewskiej. Od lewej: Lyd1-226, Lxd2-342, w głębi Lxd2-250 na pierwszym planie MBd1-130. 15.06.2013 r.

Fot. Tomek Jankowski



góra: Wagon motorowy MBd1-130 podstawia się na peron w Sochaczewie. 15.06.2013 r.

dół: Pociąg muzealny prowadzony wagonem motorowym MBd1-126 wyrusza z Kistek w stronę Sochaczewa. 15.06.2013 r.

Fot. Tomek Jankowski



W dniu 04.06.2013 r. nad Sochaczewem i okolicznymi miejscowościami przechodził front atmosferyczny, który przyniósł ze sobą ulewę o niespotykanej intensywności. Spowodowała ona duże straty materialne, które dotknęły również Sochaczewską KW. Na szlaku za Chodakowem doszło do podmycia torowiska, ale najgorsza sytuacja ma miejsce w Kistkach przed Chodakowem, gdzie tor kolei przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie skarpy nad Bzurą. W wyniku ulewy, a także źle przeprowadzonej budowy sieci wodno-kanalizacyjnej na ul. Kolejowej doszło do groźby osunięcia się skarpy razem z domami i torem kolei. Do czasu wydania ekspertyzy geologicznej i zabezpieczenia osuwiska ruch na tym odcinku został zawieszony. Utrudnia to w ogromnym stopniu pracę kolei muzealnej. Pociągi na zamówienie i sobotnie kursy turystyczne muszą być prowadzone za pomocą składów zestawionych z wagonów motorowych na obu końcach pociągu (MBd1-130 i 126) i wstawionych między nie wagonów osobowych typu 1Aw. Najbliższa stacja, na której można dokonać obrotu składu czyli Chodaków położona jest za miejscem osuwiska, a więc w chwili obecnej jest ona dla muzealnych pociągów niedostępna. Sobota 15.06 była pierwszym dniem kursowania pociągów w skróconej relacji do Kistek, czyli na dystansie tylko 4 km. Ponieważ pociąg prowadzony wagonami motorowymi ma mniejszą pojemność, aby przewieźć wszystkich chętnych uruchamia się kursy dodatkowe. Część piknikowa przejazdu ma miejsce na terenie Muzeum. Dla gości udostępnia się też drezynę ręczną, którą pod nadzorem pracownika Muzeum można się przejechać po torach stacyjnych.



Tomek Jankowski

Niestety uszkodzenie torowiska okazało się na tyle poważne, że pociągi do końca sezonu kursowały na skróconej trasie.



Mroźny poranek w Białymstoku. Pociąg specjalny czeka na godzinę odjazdu. 06.04.2013 r.

Fot. Tomek Jankowski



Pociąg specjalny na stacji w Sokołowie Podlaskim. 06.04.2013 r.

Fot. Tomek Jankowski



„STONKA” DO SOKOŁOWA PODLASKIEGO

06.04.2013 r.

Pierwsza w 2013 r. impreza zorganizowana przez niestrudzony „team Ziemowit plus Iwan” odbyła się 06.04.2013 r. Przejazd pociągu specjalnego o nazwie „Stonka do Sokołowa Podlaskiego” rozpoczął się na stacji w Białymstoku o godzinie 05.48. Skład zestawiony z trzech jedynek w malowaniu kremowo-czerwonym prowadziła lokomotywa SM42-067 znana z wrześniowej imprezy do Łomży. Ponieważ „Stonka” nie miała możliwości ogrzewania składu, to do czasu odjazdu skład grzała lokomotywa EU07. Jako pierwszy pokonano odcinek linii kolejowej nr 32 Białystok – Czeremcha, otwartej w 1873 r. Ostatnio przeprowadzono na niej drobny remont nawierzchni, tym samym prędkość szlakowa wynosi 50 km/h. Na tym odcinku miało miejsce kilka fotostopów, m.in. krzyżowanie z pociągiem planowym na stacji w Strabli (SA105-103) czy też w Bielsku Podlaskim, Kleszczelach i w Czermesz. Po osiągnięciu Czeremchy do pociągu dołączyła grupa hobbystów, która dojechała z Warszawy wagonem motorowym Kolei Mazowieckich. Następnym punktem imprezy był wjazd na linię nr 43 Czeremcha – Brześć w celu dojeżdżania do granicy państwa. Obecnie połączenie z białoruskim Wysokim Litewskim zostało zawieszone. Dla przypomnienia obsługiwane ono było pojazdami serii SN81. W drodze powrotnej pociąg był pchany wagonami naprzód. W rejonie drogowego przejścia granicznego zorganizowano jeden fotostop.

Linie kolejową nr 31 pokonano na biegu ku niezadowoleniu części uczestników, bowiem nie brakuje na niej klimatycznych miejsc wartych uwiecznienia na fotografii. Odcinek Siedlce – podg. Ujrzanów – Mordy był do lipca 2012 r. zelektryfikowany. Część trakcji elektrycznej czeka jeszcze na demontaż. Kolejny punkt programu zakładał zaliczenie łącznicy nr 520 podg. Ujrzanów – podg.

Doly o długości 1,2 km. Po jej przejechaniu pociąg dotarł do stacji Dziwule, gdzie nastąpiła zmiana kierunku jazdy i była pierwsza od Czeremchy okazja do zrobienia zdjęć. Z Dziwul na biegu skład dotarł do Siedlec, gdzie po krótkiej przerwie nastąpił kulminacyjny moment imprezy – wjazd na linię nr 55 (dawniejszy nr 34) czyli szlak Siedlce – Sokołów Podlaski. Na tym odcinku otwartym dla ruchu w 1893 r. obowiązuje prędkość 60 km/h. Jeszcze w zeszłym roku mówiło się o planach uruchomienia połączenia wagonami motorowymi Kolei Mazowieckich między Sokołowem a Siedlcami. Obecnie linia ta znajduje się w wykazie szlaków przeznaczonych do zamknięcia i likwidacji. Na tym odcinku miała miejsce największa liczba fotostopów, m.in. na moście na rzece Liwiec, na p.o. Borki Siedleckie, na przejeździe przez drogę krajową 63. Sama linia biegnie przez typowo rolniczą okolicę. Stacja Sokołów Podlaski służy obecnie ruchowi towarowemu. Budynek stacyjny został przebudowany i mieści się w nim biblioteka. Na stacji w Sokołowie znajduje się również spory skup złomu firmy Segromet, w którym swój kres znalazło sporo jednostek taboru kolejowego, cięto w nim m.in. wagony piętrowe (Bipa). W Sokołowie Podlaskim uczestnicy imprezy odebrali zamówione wcześniej obiady. Po oblocie składu wyruszone w drogę powrotną do Siedlec. Po drodze skład zatrzymał się na fotostop na p.o. Bielany Podlaskie. W Siedlcach większość uczestników opuściło pociąg specjalny, który udał się w drogę powrotną do Białegostoku, gdzie nastąpił oficjalny koniec imprezy.

Imprezę należy uznać za udaną, choć skład samych jedynek wyglądał nieco dziwnie. Brakowało też fotostopów na odcinku Czeremcha – Siedlce. Zarówno organizatorów jak i uczestników zaskoczyła rzadko spotykana o tej porze roku zimowa aura. Wszyscy zdawali sobie sprawę, że jest to chyba ostatni pociąg osobowy, jaki zawitał na stację w Sokołowie Podlaskim.



Tomek Jankowski



Pociąg specjalny relacji Białystok – Sokołów Podlaski prowadzony SM42-067 wjeżdża na stację Bielsk Podlaski. 06.04.2013 r.

Fot. Wojciech Kamiński



góra: Lokomotywa SM42-067 z pociągiem specjalnym pokonuje most na rzece Liwiec. 06.04.2013 r.

dół: Pociąg specjalny relacji Białystok – Sokołów Podlaski z SM42-067 na cztele mija nieczynny przystanek Borki Siedleckie. 06.04.2013 r.

Fot. Wojciech Kamiński



WOLSZTYN

27-28.04.2013 r.

W dniach 27–28 kwietnia 2013 r. odbył się tradycyjny Parowozowy Show w Wolsztynie. W sobotę 27 kwietnia miała miejsce jubileuszowa XX Parada Parowozów. Rano przed paradą zorganizowano dwa pociągi retro prowadzone parowozami ze skansenu w Chabówce. Punktualnie o godzinie 09:20 wyruszył pociąg retro „Stefan” do Stefanowa prowadzony parowozem Tkt48-191. Drugi pociąg retro wyruszył z Wolsztyna o godzinie 11:40, był to pociąg „Nikodem” do Nowej Wsi Mochy prowadzony parowozem Ol12-7. Z Niemiec przyjechały dwa pociągi specjalne. Najpierw dotarł pociąg z Cottbus prowadzony parowozami 01 509 oraz 35 1019-5 wraz z 18 201 na popychu. Z około godzinnym opóźnieniem na stacji docelowej zameldował się pociąg specjalny z Berlina prowadzony parowozem 52 8177. Z Wrocławia Głównego przyjechał pociąg specjalny „Hefajstos”, który był prowadzony na odcinku do Leszna lokomotywą elektryczną, a z Leszna do Wolsztyna przyprowadził go spaliniwóz M62-1242. Najwięcej pociągów na paradę parowozów przyjechało tradycyjnie z Poznania, skąd przyjechały aż trzy pociągi. Pierwszy był pociąg specjalny „Cegielski” prowadzony parowozem Ol49-69, później przyjechał przeznaczony jedynie dla gości z zaproszeniami pociąg „VIP-CARGO” prowadzony przez Ol49-59. Tuż przed

rozpoczęciem parady do Wolsztyna dotarł pociąg specjalny „Hipolit” prowadzony przez SU45-115.

Rozpoczęcie parady parowozów z oficjalnie niewyjaśnionych przyczyn znacznie się opóźniło. Z tego powodu zdecydowano, aby paradujące parowozy dojeżdżały tylko do pomostu sygnałowego na linii do Nowej Soli. W ten sposób organizator PKP Cargo pozbawił możliwości obejrzenia widowiska znaczną część uczestników, któ-



Parowóz Tkt48-191 z pociągiem „Stefan” relacji Stefanowo – Wolsztyn chwilę po minięciu stacji w Tuchorzy mijając semafor wjazdowy na wspomnianą stację od strony Wolsztyna. 27.04.2013 r. Fot. Wojciech Kamiński

ry zajęli miejsca na polach przed Adamowem. W paradzie wzięły udział parowozy: Ol49-59, Ol49-69, Ty42-107, Tkt48-191, Tkh49-1, Ol12-7, Tkt48-18, Tkh 05353, 01 509, 18 201, 35 1019-5, 52 8177, 464.008, 498.104. Najpierw parowozy przejechały pojedynczo, później niemieckie 01 509, 18 201 pojechały na obrotnicę do Leszna (w Wolsztynie jest dla nich za krótka). Następnie odbyły się przejazdy równoległe połączonych parowozów po dwóch sąsiednich torach. Na koniec przejechały wszystkie parowozy połączone w jeden pociąg.

Po paradzie o godzinie 15:51 wyruszył pociąg retro „Ryszard” do Rakoniewic prowadzony parowozem Ty42-107. Była to pierwsza jazda z pociągiem tego parowozu po wykonanej naprawie głównej. Później ze sporym opóźnieniem wyruszył pociąg z parowozem 52 8177 do Berlina. Następnym składem retro był pociąg „Grzegorz” do Grodziska Wielkopolskiego prowadzony przez Ol49-69. Kolejnym pociągiem, jaki wyruszył z Wolsztyna był „Hefajstos” do Wrocławia prowadzony przez M62-1242. Chwilę po nim wyruszył „Cegielski” do Poznania prowadzony parowozem Ol49-59. O godzinie 18:30 wyruszył do Cottbus pociąg prowadzony parowozami 01 0509-8 i 18 201 oraz 23 1019 na popychu. W tym samym czasie rozpoczął się koncert zespołu Golec uOrkiestra. O godzinie 21:45 rozpoczął się pokaz Światło, Dźwięk, Para podobnie nieudany jak parada parowozów. Do zakończenia koncertu nie można było wejść na teren parowozowni, który był pilnowany przez sokistów. Podczas pokazu brakowało ustawianych w poprzednich latach wagonów platform, z których można było oglądać przygotowane widowisko. Ostatnim pociągiem, jaki tego dnia opuścił stację Wolsztyn był skład „Hipolit” do Poznania prowadzony przez SU45-115.



Wojciech Kamiński



góra: Parowóz Ol49-69 z pociągiem „Grzegorz” relacji Wolsztyn – Grodzisk Wielkopolski na pełnym biegu mijając Adamowo i podąża w kierunku Tłoków. 27.04.2013 r. dół: Lokomotywa M62-1242 z pociągiem „Hefajstos” do Wrocławia opuszcza Wolsztyn. 27.04.2013 r. Fot. Wojciech Kamiński



PAROWOZEM PRZEZ WIELKOPOLSKĘ

28.04.2013 r.

W niedzielę 28 kwietnia 2013 r., dzień po paradyzie parowozów, Towarzystwo Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni zorganizowało pociąg specjalny „Parowozem przez Wielkopolskę” relacji Wolsztyn – Zbąszynek – Sulechów – Cigacice Port – Sulechów – Czerwieńsk – Gubina – Wolsztyn. Skład pociągu stanowiły trzy „ryflaki” ze skansenu w Chabówce (dwa typu 101A i jeden 43A) ze świeżo wyremontowanym parowozem Ty42-107 na czele.

Pociąg specjalny wyruszył z wolsztyńskiej stacji punktualnie o godzinie 07:40. Trasę do Zbąszynka, jak i późniejszą zelektryfikowaną linię do Sulechowa skład pokonał na biegu. Zatem możliwość wykonania porannych zdjęć mocno dymiącego parowozu mieli tylko miłośnicy gonący pociąg specjalny samochodami. Pierwszy fotostop miał miejsce przy wyjeździe ze stacji Sulechów w kierunku Konotopu. Później skład zatrzymał się jeszcze na rozwidleniu linii do Cigacic, jednak najciekawszy widok ukazał się uczestnikom przejazdu po dotarciu do portu. Szkoda, że do portu w Cigacicach pociągi zaglądają bardzo rzadko. Po manewrach skład powrócił do Sulechowa, skąd zelektryfikowaną linią udał się do Czerwieńska. Tutaj zaczęła się najciekawsza część imprezy, czyli przejazd nieelektryfikowaną linią do Gubina. W czasie przejazdu pociągu specjalnego na tej linii panował wzmożony ruch towarowy. Na szczęście udało się pomieścić wszystkie pociągi i znaleźć jeszcze czas na fotostopy. W Krośnie Odrzańskim miało miejsce wodowanie parowozu przy pomocy pojazdu straży pożarnej. Po dotarciu na stację docelową członkowie TPWP rozegrali tradycyjną scenkę rodem z lat 70. XX wieku. Po oblocie skład wyruszył w drogę powrotną do Wolsztyna. Tym razem parowóz jechał tendrem naprzód, mimo wszystko zorganizowano jeszcze kilka fotostopów (m.in. z kościołem w Nietkowie). Trasę z Czerwieńska do Wolsztyna pociąg pokonał już na biegu, by do stacji końcowej dotrzeć o godzinie 19:00.

Organizatorzy postarali się o zorganizowanie ciekawego historycznego składu i wybór odpowiedniej trasy, przez co imprezę można uznać za udaną. Szkoda tylko, że tego typu imprezy w Polsce nie zdarzają się zbyt często.



Wojciech Kamiński



Parowóz Ty42-107 z pociągiem specjalnym z Wolsztyna stoi w porcie na Odrze w Cigacicach. 28.04.2013 r.

Fot. Wojciech Kamiński



góra: Parowóz Ty42-107 z pociągiem specjalnym relacji Wolsztyn – Gubina rusza ze stacji Wałowice. dół: Pociąg specjalny z Gubina do Wolsztyna prowadzony przez parowóz Ty42-107 mija charakterystyczny kościół w Nietkowie. 28.04.2013 r.

Fot. Wojciech Kamiński



„TAMARA” DO HRUBIESZOWA 25.05.2013 r.

Dnia 25 maja 2013 r. zorganizowano imprezę dla miłośników kolei na trasie Lublin – Stalowa Wola – Zwierzyniec – Zawada – Hrubieszów Miasto – Hrubieszów Towarowy – Zawada – Zamość



Pociąg specjalny relacji Lublin – Hrubieszów z SM48-127 zbliża się do celu i mija „okresowe jezioro” w okolicy Alojzowa. 25.05.2013 r. Fot. **Wojciech Kamiński**

Bortatycze – Zawada – Rejowiec – Lublin. Skład pociągu zestawiony był z lokomotywy SM48-127 w zielonym malowaniu oraz 3 wagonów przedziałowych 112A (1 klasy) w czerwono-kremowych barwach.

Z uwagi na długą trasę przejazdu pociąg wyruszył z Lublina tuż po godzinie 5 rano. Pierwszy postój na krzyżowanie z pociągami Regio miał miejsce w Kraśniku. Przed stacją Szastarka (gdzie miało miejsce kolejne krzyżowanie) odbył się pierwszy fotostop. Po dotarciu na stację Stalowa Wola Rozwadów miał miejsce dłuższy postój w oczekiwaniu na pociągi TLK, którymi można było dojechać na imprezę (aby wsiąść do pociągu w Lublinie niezbędny był nocleg). Tutaj rozpoczęła się właściwa część imprezy. W drodze do Hrubieszowa pociąg zatrzymywał się na fotostopy (m.in. wykop w Szozdach, Roztoczański Park Narodowy w Zwierzynicy). Po dotarciu na stację Hrubieszów Miasto uczestnicy im-

prezy dostali zamówione wcześniej obiady po czym pociąg ruszył w kierunku stacji LHS Hrubieszów Towarowy. Niestety w związku z małym opóźnieniem w drodze powrotnej do Zawady zrezygnowano z fotostopów. Na stacji Zawada miał miejsce oblot składu i pociąg ruszył w stronę Zamościa Bortatycze, gdzie znajduje się stacja i lokomotywnia LHS-u. Po około godzinie skład powrócił do Zawady, by po kolejnym oblocie udać się w stronę Rejowca i dalej Lublina, gdzie ok. godziny 19.00 impreza zakończyła się.

Całą imprezę należy uznać za udaną, dopisała pogoda i uczestnicy. Jeszcze kilka lat temu na szlakach Lubelszczyzny składy wagonowe były codziennością. Dobrze, że choć na jeden dzień udało się odtworzyć klimat kolei z minionych lat.



Wojciech Kamiński

**WAGON SERII Bdhpun
NA OPOLSZCZYZNIE**

29.06.2013 r.

Składy „zaszynobusowe” na Opolszczyźnie od kilku lat są rzadkością. W Opolskim Zakładzie Przewozów Regionalnych eksploatowana jest wystarczająca liczba szynobusów oraz praktycznie nie ma wagonów. Jednak w dniach 9–30 czerwca 2013 r. (początkowo miał być tylko przez tydzień) gościł pietrowy wagon osobowy, tzw. „bohun” z Leszna. Do ciągnięcia wagonu osobowego zatrudniono opolską SU42-505, którą po defekcie dnia 13 czerwca 2013 r. zastąpiono przez SM42-313. Maszyna ta jest w czerwonym malowaniu Przewozów Regionalnych, jednak już mocno wyblakłym. Składy z „bohunem” pojawiały się jako szynobusy na liniach Kędzierzyn Koźle – Nysa oraz Nysa – Opole Główne, nie mając przypisanych stałych obiegów. Ciekawe czy będzie jeszcze kiedyś okazja do zaobserwowania pasażerskiego składu wagonowego na niezelektryfikowanych liniach wojództwa opolskiego oraz na popularnej Magistrali Podsudeckiej?

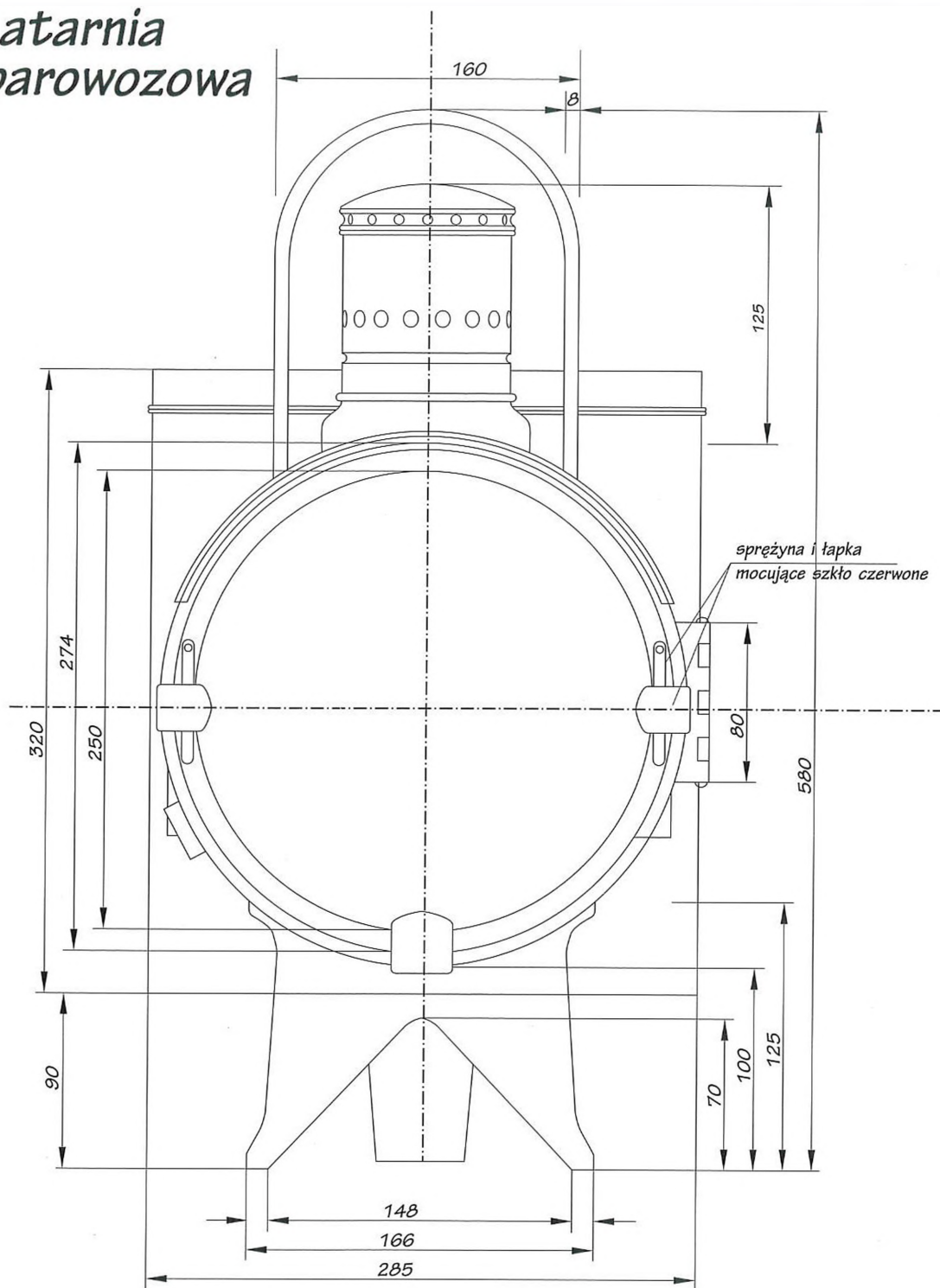


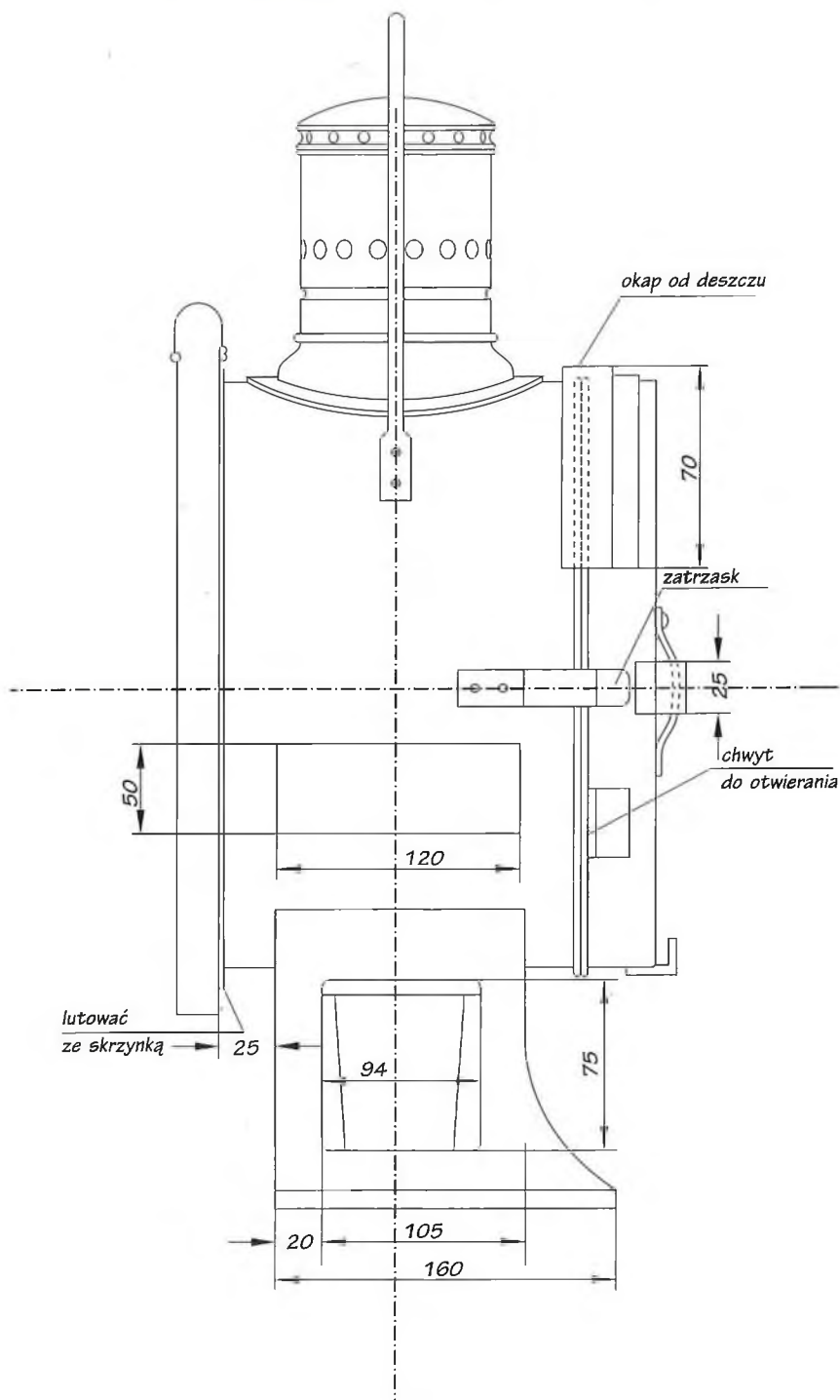
Wojciech Kamiński

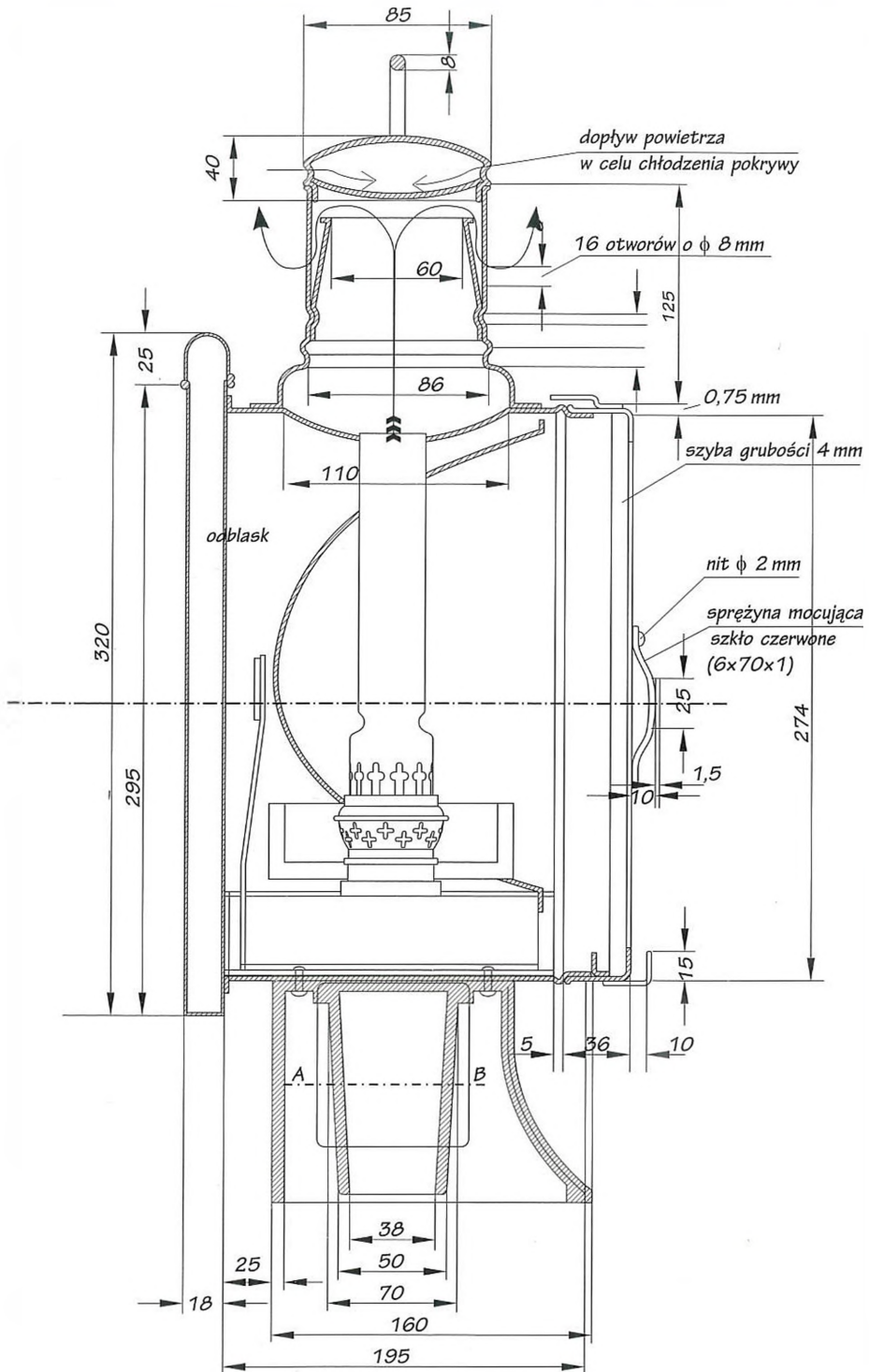
Lokomotywa SM42-313 z „bohunem” jako pociąg REGIO z Kędzierzyna Koźla do Nysy zbliża się do Prudnika. 29.06.2013 r. Fot. **Wojciech Kamiński**



Latarnia parowozowa







KOLEJE PRZEMYSŁOWE

TRANSPORT KOLEJOWY ZAKŁADÓW MECHANICZNYCH „URSUS”

Bocznicza Zakładów Mechanicznych „Ursus” zbudowana została w 1925 roku. Odgałęziała się bezpośrednio od toru szlakowego linii Warszawa – Skierniewice, w rejonie przystanku osobowego Ursus. Według relacji starych pracowników działu kolejowego w okresie międzywojennym pracę manewrową na boczniczy wykonywano przy pomocy trakcji konnej oraz parowozu bezogniowego, w zakładach eksploatowano również drezynę spalinową. W latach 30. XX w. zakłady zakupiły nowoczesny dwuosowy żuraw kolejowy o napędzie spalinowo-elektrycznym. Według relacji pracowników żuraw ten zbudowała spółka z Krako-



„Ursus” Media Sp. z o.o. lokomotywa spalinowa SM42-2367.

05.02.2004 r.

Fot. Miłosz Zaborski



„Ursus” Media Sp. z o.o. lokomotywa spalinowa 401Da-264.

05.02.2004 r.

Fot. Miłosz Zaborski



Zakłady Przemysłu Ciągnikowego „Ursus” lokomotywa spalinowa

401Da-264. 15.01.2007 r.

Fot. Miłosz Zaborski

wa (prawdopodobnie chodzi tutaj o firmę L. Zieleniewski & Fitzner-Gamper S.A. w Sanoku), na licencji włoskiej, do jego napędu zastosowano silnik spalinowy firmy Fiat. Zarówno przed wojną jak i w okresie powojennym wykorzystywano go również do przetaczania wagonów. Żuraw wywieziony został przez Niemców w czasie okupacji do Olawy (prawdopodobnie do zakładów A. Wollny Breslau, Fabrik in Ohlau¹⁾), po wojnie pracownicy zakładów sprowadzili go z powrotem do „Ursusa”. W pierwszych powojennych latach eksploatowano go w charakterze prowizorycznej elektrowni. Dostarczał energię elektryczną dla przychodni zakładowej oraz części budynków fabryki. Żuraw złomowano na początku lat 70. XX w, pomimo zainteresowania jego przejęciem ze strony Muzeum Kolejnictwa w Warszawie.

W okresie powojennym do pracy przetokowej na boczniczy wykorzystywano między innymi nowe traktory. W 1951 r. z „Fabloku” w Chrzanowie Zakłady Mechaniczne „Ursus” zakupiły nowy parowóz typu „Ferrum” TKh-2829, zaś w 1953 r. z DOKP Katowice dwa stare parowozy TK11-40 oraz TK11-72. W latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych na boczniczy pracowała również lokomotywa spalinowa serii SM01. Według relacji pracowników w okresie powojennym lokomotywy stacjonowały pod gołym niebem, zaś do ich obsługi wykorzystywano jedynie kanał rewizyjny. W osobnym budynku znajdowały się jedynie biura wydziału transportu kolejowego. W latach 1961–1962 parowóz TKh-2829 przekazano do Huty „Bobrek” w Bytomiu. W pierwszej połowie lat sześćdziesiątych ostatecznie wycofano z eksploatacji dwa parowozy serii TK11, które złomowano lub przekazano do innego zakładu. Zastąpiono je czterema nowymi zakupionymi w „Fabloku” lokomotywami spalinowymi serii SM30, o numerach: 512, 609, 652 oraz 872.

Podczas pierwszej rozbudowy zakładów na przełomie lat 60. i 70. XX w. prowadzonej w związku z uruchomieniem produkcji ciągnika „Zetor”, zlikwidowano kłopotliwą w obsłudze bocznice szlakową odgalezającą się w rejonie p.o. Ursus. Zastąpiono ją nowym torem komunikacyjnym, łączącym układ torowy bocznicę ze stacją PKP Warszawa Odolany. Na stacji tej powstała grupa zdawczo-odbiorcza, przeznaczona do jej obsługi. Prace związane z budową bocznicę prowadziło Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych nr 7 w Warszawie. W latach 1971–1972 zbudowano nowoczesną halę prostokątną lokomotywni zakładowej, przeznaczoną do obsługi trakcji spalinowej oraz rozbudowano układ torowy na terenie zakładów.

Na przełomie lat 70. i 80. XX w. podczas kolejnej rozbudowy zakładów związanej z przystosowaniem do licencyjnej produkcji 100 000 ciągników „Massey Ferguson” dokonano kolejnej rozbudowy bocznicę z przebudową układu torowego. Zmieniono również z północnego na zachodni kierunek wprowadzenia torów trakcyjnych do hali lokomotywni. Inwestycja również prowadzona była przez PRK 7 w Warszawie. Prace przy przebudowie bocznicę wykonywali więźniowie, kierowani przez



„Ursus” Media Sp. z o.o. lokomotywy spalinowe SM42-2397

i 401Da-264. 16.09.2009 r.

Fot. Miłosz Zaborski

cywilnych brygadzystów, pod nadzorem straży więziennej. Prace związane z rozbudową bocznicę zakończono na początku lat 90. XX w. wraz z załamaniem produkcji ciągników.

Wykaz lokomotyw i żurawi kolejowych ZM „Ursus” Warszawa

Seria i numer	Numer fabryczny	Przybycie	Odejście	Uwagi
TKh-2829 „Ferrum”	Chrzanów 2829/1951 r. kocioł Sosnowiec 13208/1951 r.	23.10.1951 r. z „Fablok” Chrzanów	ok. 1961–1962 r. Huta „Bobrek” Bytom	
TKt1-40	Union 2228/1915 r.	1953 r. z PKP DOKP Katowice	+ lub przekazany na początku lat 60. XX w.	kocioł nr kol. 6313
TKt1-72	Union 2545/1920 r.	04.09.1953 r. z PKP DOKP Katowice	+ lub przekazany na początku lat 60. XX w.	kocioł nr kol. 6446
SM01-? ²¹	?	?	?	
SM30-517	Chrzanów 5663/1960 r.	1960 r. z „Fablok” Chrzanów	09.06.1983 r. ZM „Ursus” Odewnia Lublin	
SM30-609	Chrzanów 6465/1963 r.	1963 r. z „Fablok” Chrzanów	+ 22.11.1995 r.	
SM30-652	Chrzanów 6617/1964 r.	1964 r. z „Fablok” Chrzanów	+ 22.11.1995 r.	
SM30-872	Chrzanów 7361/1966 r.	1966 r. z „Fablok” Chrzanów	+ 22.11.1995 r.	
401Da-264	Chrzanów 9425/1975 r.	28.11.1975 r. z „Fablok” Chrzanów	1998 r. czynna	
SM42-2367	Chrzanów 9563/1976 r.	18.11.1976 r. z „Fablok” Chrzanów	1998 r. czynna	
SM42-2397	Chrzanów 9603/1977 r.	13.05.1977 r. z „Fablok” Chrzanów	1998 r. czynna	
żuraw kolejowy	Spółka Akcyjna Kraków ?	zakupiony przed wojną	+ początek lat 70. XX w.	żuraw spalino-wo-elektryczny
KDE161	Pierwomajski Zawod ZSRR 2050/1970 r.	1970 r. z wytwórni	+ 17.07.1992 r.	
KDE163	Pierwomajski Zawod ZSRR 4605/1984 r.	1984 r. z wytwórni	1998 r. czynny	
EDK80/2	SM „Kirow” Leipzig 264/1974 r.	1974 r. z wytwórni	1998 r. czynny	
EDK80/2	SM „Kirow” Leipzig 359/1977 r.	1977 r. z wytwórni	1998 r. czynny	

Wykaz obejmuje cały znany autorowi tabor kolejowy Zakładów Mechanicznych „Ursus” w Warszawie od 1945 r. do chwili obecnej. Wykaz opracowano na podstawie: relacji starych pracowników wydziału transportu (spisanych w 1998 r.), ksiąg środków trwałych, wykazów pracy sprzętu, dokumentacji lokomotyw spalinowych, dokumentacji żurawi kolejowych (dokumenty te znajdowały się w zakładowej lokomotywni) oraz informacji uzyskanych dzięki uprzejmości kol. Tomasza Roszaka.



Energetyka „Ursus” żuraw kolejowy EDK80/2-264. 10.05.2011 r.

Fot. Miłosz Zaborski



Energetyka „Ursus” żuraw kolejowy produkcji radzieckiej KDE 163.

10.05.2011 r.

Fot. Miłosz Zaborski

W latach 1975–1977 ze względu na rozbudowę bocznic kolejowej oraz znaczne zwiększenie obrotu wagonów zakupiono nowe lokomotywy spalinowe: 401Da-264, SM42-2367 oraz SM42-2397. W 1983 r. najstarszą lokomotywę SM30-512 pierwszego wykonania przekazano do Odlewni Zakładów Mechanicznych „Ursus” w Lublinie (bocznica Lublin Tatary). Do transportu wewnętrznego wykorzystywano cztery węglarki dwuosiove które pocięto na złom w latach 80. oraz cztery cysterny czterosiove. W 1992 r. złomowano żuraw kolejowy typu KDE161. Wraz z załamaniem się sprzedaży ciągników rolniczych na początku lat 90. XX w. lokomotywy SM30 pozostawały bez pracy. W 1995 r. sprzedano do

złomowni taboru kolejowego na Dolnym Śląsku wszystkie pojazdy tej serii: SM30-609, 652 oraz 872. W latach 1970–1984 Zakłady Mechaniczne „Ursus” zakupiły w ZSRS dwa żurawie kolejowe KDE161 i 163 oraz dwa żurawie kolejowe w NRD EDK80/2.

11 lutego 1998 r. na bocznicę eksploatowane były lokomotywy: 401Da-264, SM42-2367 i SM42-2397, żuraw kolejowy KDE163 oraz dwa żurawie EDK80/2. W następnych latach sprzedano lub złomowano lokomotywę SM42-2367. Po ostatecznej likwidacji ZM „Ursus” utworzona wówczas spółka Energetyka Ursus Sp. z o.o., przejęła elektrociepłownię zakładową wraz z bocznicą i lokomotywnią. Do obsługi elektrociepłowni wykorzystywana jest bocznica kolejowa. Spółka eksploatuje część dawnego taboru ZM „Ursus”, lokomotywy 401Da-264 i SM42-2397 (obie w nowym czerwono-srebrnym malowaniu) oraz żuraw kolejowy KDE163 i dwa żurawie EDK80/2.



Zbigniew Tucholski

¹⁾ Po wojnie Oddział ZNTK Wrocław w Oławie.

²⁾ Według relacji dawnych pracowników ZM „Ursus” na bocznicę pracowała taka lokomotywa. Możliwe, że była to niemiecka lokomotywa typu Köff oznaczona na PKP serią SM01, być może do zakładów przekazano ją z Parowozowni Warszawa Wschodnia lub Warszawa Odolany. Nie można również wykluczyć, że serią SM01 pracownicy omyłkowo określili lokomotywę Ls40.

KOLEJE PARKOWE

KOLEJ PARKOWA W CICHOWIE

Pierwsza lilipucia kolejka parkowa w Cichowie powstała w 2007 r. Posiadała 927 m torów o szerokości 241 mm (9 1/2 cala), dwanaście rozjazdów oraz dodatkowo 130 metrowy odcinek toru kolejki dziecięcej o rozstawie szyn 127 mm (5 cali). Jednak na skutek konfliktu byłego właściciela kolejki z Gminą Krzywiń, która niesłusznie rościła sobie prawa do jej własności, przewozy zostały zawieszone. 21 sierpnia 2011 r. był ostatnim dniem funkcjonowania kolejki. W 2010 r. ciuchcia przewiozła ponad 2,5 tys. osób, a w 2011 r. z przejazdów skorzystało ponad 2 tys. osób. Na trasie kolejki znajdowały się następujące przystanki: Cichowo Majątek, Cichowo Główne, Lipa i Soplicowo. W efekcie sporu cały tabor (parowóz Atlantic, lokomotywa spalinowa MLs1 oraz wagoniki) został wywieziony, a infrastruktura zdemonstrowana. Po poprzedniej kolejce pozostała jedynie lokomotywnia na terenie dawnej stacji, która wraz z odcinkami torów o łącznej długości 72,80 m oraz wieżą wodną są obecnie własnością gminy.

Nowa kolejka, której pomysłodawcą i budowniczym jest pan Artur Matuszewski z Bieżynia, rozpoczęła kursowanie w dniach 1-2 lipca 2012 r. i po półtoratygodniowej przerwie, spowodowanej demontażem torowiska przez poprzedniego właściciela oraz budową nowych torów, ponownie wznowiła jazdę. W parku, przy Skansenie Filmowym Soplicowo, wybudowana została nowa lokomotywnia, obrotnica oraz pętla o długości 280 m, której tor został wykonany z kątowników.

Na obecnej trasie znajdują się dwa przystanki: Cichowo Główne i Soplicowo. Szerokość toru pozostała taka sama jak poprzednio. Pociąg jeździ z prędkością 15 km/h, a dwukrotne pokonanie pętli trwa około 5 min. Przez



Parowóz Atlantic podczas przygotowania do jazdy. 30.04.2011 r.

Fot. Roman Witkowski



Skład kolejki lilipuciej z parowozem Atlantic. 02.05.2008 r.

Fot. Roman Witkowski



Kolejka Parkowa

CICHOWO

R

Cena 20 zł

Plan pierwszej kolejki lilipuciej w Cichowie. Stan na 2011 r.

Rys. Roman Witkowski

Kartonikowy bilet rodzinny.

Fot. ze zbiorów autora

ponad półtora miesiąca funkcjonowania kolejka przewiozła około 500 osób. W 2013 r. zainteresowanie przejażdżką kolejką lilipucią jest jeszcze większe.

Tabor nowej kolejki parkowej powstał we własnym zakresie. Stanowi go model lokomotywy spalinowej

kilka osób. Budowa modelu spalinówki rozpoczęła się w styczniu 2012 r. Napęd stanowi silnik od quada. Lokomotywa otrzymała nazwę „Grześ”, na cześć zmarłego w 2012 r. Grzegorza Mischke (związanego z poznańską kolejką Małanka oraz starą kolejką w Cichowie, modelarza i miłośnika kolejnictwa), który miał osobiście prowadzić nową kolejkę.

Po uzupełnieniu wszystkich detali, m.in. barier, oświetlenia i oznaczeń, a tym samym całkowitym zakończeniu budowy modelu, w dniach 27-28 października 2012 r. lokomotywa była wystawiana na targach modelarskich HOBBY w Poznaniu.

W 2013 r. na kolejce zaszło kilka zmian. Obrotnica została uzupełniona o kolejne niezbędne detale, m.in. o poręczę i dźwignię. Poza tym, pomiędzy stacjami Sopicow i Cichowo Główne ustawiono miniatury słupów telekomunikacyjnych. Prace na kolejnych odcinkach mają być w dalszym ciągu kontynuowane. W obrębie stacji Cichowo Główne, na fragmencie toru



Model lokomotywy spalinowej SM42 na stacji Cichowo Główne. 07.07.2013 r. Fot. Paweł Jakubaszczak

SM42 w skali 1:6 oraz wagoniki do przewozu osób (ławki na których siada się okrakiem) klasy 1 (czerwony) i 2 (zielony). Każdy z wagoników może zabrać po

ru wyeksponowano wagon kolebę z pomostem dla hamulcowego, pochodzący z cegielni w Krzywiniu. Udo-
stepniono także miejsce do zabawy oraz odpoczynku.



Plan nowej kolejki parkowej w Cichowie. Stan na sierpień 2012 r.

Rys. Paweł Jakuboszczak

Udane sezony zachęcają do dalszych działań. Oprócz rozbudowy torowiska, za kilka lat, planowane jest wprowadzenie do ruchu modelu parowozu TKt48. Będzie to jednak parowóz tylko z nazwy, ponieważ zastosowany zostanie napęd spalinowy. W planach jest powiększenie istniejącej infrastruktury. Jeszcze w tym sezonie planowana jest budowa mostu na nasypie.

Los kolejki jest jednak niepewny. W 2012 r. Gmina Krzywiń wystawiła na sprzedaż pałac i zabytkowy park. Przetarg nie został rozstrzygnięty, ponieważ znaleźli się spadkobiercy rodziny Bukowieckich, przedwojennych właścicieli nieruchomości. Nie wiadomo również, jak nowy właściciel zareaguje na obecność ciuchci w parku. Toczy się postępowanie administracyjne wszczęte przez Wojewodę Wielkopolskiego.

Kolejka kursuje od poniedziałku do piątku, w godz. 14.00–18.00, a podczas weekendów i świąt w godz. 10.00–18.00. Podróżni otrzymują pamiątkowe bilety kartonikowe w cenie: ulgowy 5 zł, normalny 8 zł i rodzinny 20 zł. Grupy powyżej 15 osób otrzymują zniżkę: bilet ulgowy 3 zł, a normalny 6 zł. Po sezonie wakacyjnym istnieje możliwość zamówienia przejazdów okazyjnych. Szczegółowych informacji w tym zakresie udziela Pan Artur Matuszewski pod numerem telefonu 600 172 199.

W 2013 r. „Grześ” prezentuje się bardziej okazale. Jest już w pełni wyposażony we wszystkie brakujące detale. Zapraszamy więc do obejrzenia go na trasie lipiczej kolejki parkowej w zielonym zakątku Cichowa.



Paweł Jakuboszczak



góra: Model lokomotywy SM42 „Grześ” na obrotnicy. 24.08.2012 r.

dół: Model lokomotywy SM42-999 „Grześ” po uzupełnieniu w 2013 r. detali zewnętrznych 07.07.2013 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



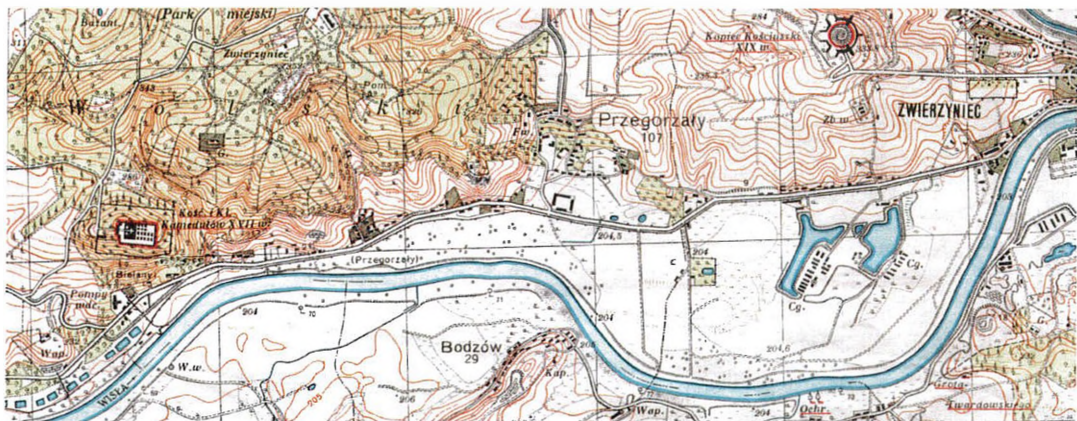
DZIEJE KOLEI

MŁODZIEŻOWA KOLEJ WĄSKOTOROWA „LAJKONIK” W KRAKOWIE (1964–1966)

Przedwojenna „Kolej Kraków – Bielany”

Z budową wodociągu bielańskiego (w latach 1899–1901) i jego dalszym funkcjonowaniem związane są losy wąskotorowej „Kolei Kraków – Bielany”. Począ-

tek linii, o szerokości torów 600 mm, rozpoczynał się w rejonie dzisiejszej ul. Wioślarskiej na Salwatorze. Niemal na całej długości linia przebiegała południowym poboczem ul. Księcia Józefa. Od ulicy odbiegała jedynie w rejonie Przegorzały oraz na terenie Zakładu Uzdatniania Wody na Bielanych, gdzie tory ułożono pomiędzy basenami infiltracyjnymi a korytem Wisły. Z basenów kolebami wywożono zawiesziny i zanieczyszczenia. Koleją dostarczano węgiel do zakładu. Wąskotorówka łączyła ujęcie wodociągowe na Bielanych z wodociągiem rezerwowym na Zwierzyń-



Przebieg przedwojennej kolei wąskotorowej Kraków – Bielany. Skala 1:40000.

Mapa WIG (skala 1:25000) Ojców–Kraków–Wieliczka. Wydanie turystyczne Kraków. 1935 r.



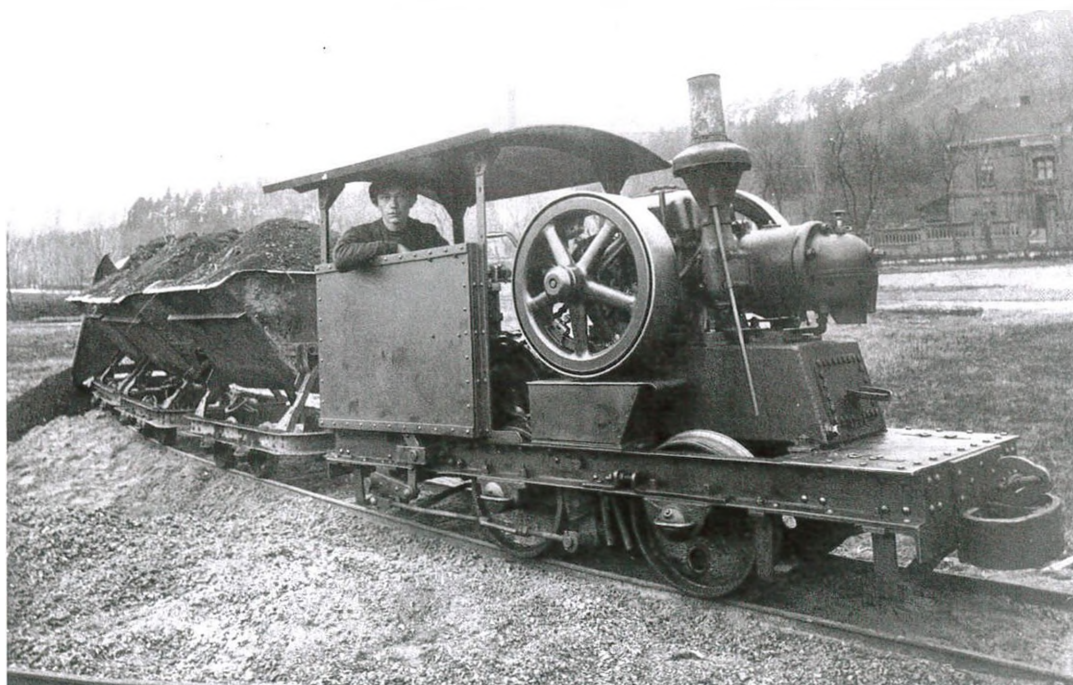
Zaplecze kolei Kraków – Bielany przy wodociągu na Zwierzyńcu. Lata międzywojenne.

Fot. ze zbiorów MPWiK w Krakowie



Kolej przy budowie wodociągu. Na czele lokomotywa Orenstein & Koppel typu R11a nr fabryczny 4160. Lata międzywojenne,

Fot. ze zbiorów MPWiK w Krakowie



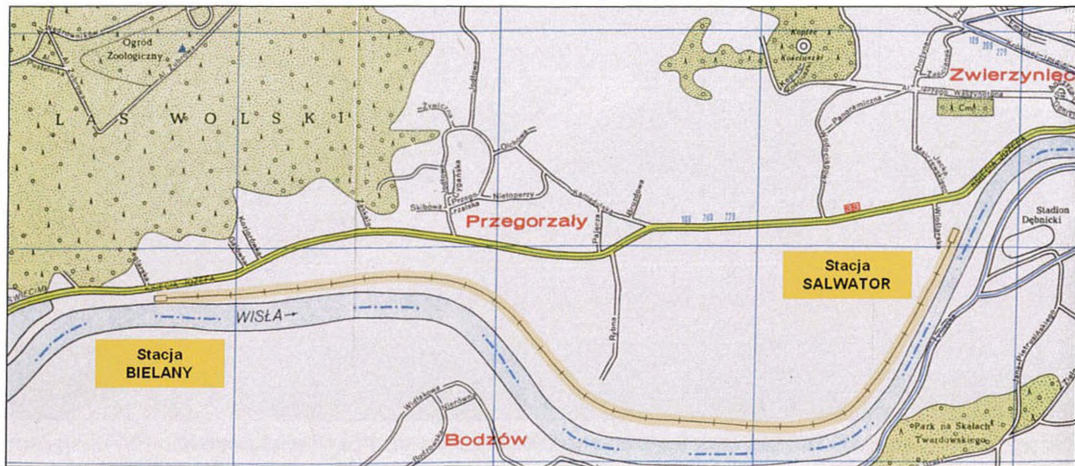
Lokomotywa spalinowa Krauss Maffei (?) z jednocyldrowym silnikiem leżącym firmy Lanz. Lata międzywojenne. Fot. ze zbiorów MPWiK w Krakowie

cu (wybudowanym w latach 1914–1916). Obsługiwała krakowskie wodociągi, cegielnię, bieleńskie wapieniki oraz pracowników i mieszkańców okolicznych osiedli, a także turystów i wycieczki podążające poza miasto. Kolej spełniała także funkcję militarną na rzecz wojska.

W 1924 r. przystąpiono do modernizacji zakładu wodociągowego na Bieleńskich. Dotyczyło to również kolei kursującej pomiędzy wodociągami bieleńskim i rezerwowym. W tym celu dokonano m.in. zakupu lokomotywy spalinowej. Na stacji przy wodociągu

nia sportów narciarskich. Budowa nowej kolei miała być przywróceniem tej, która dawniej, przez dziesiątki lat, kursowała na trasie Salwator – Bielany, wzdłuż ulicy, a nie po wiślanym wale. Celem pomysłodawców było więc reaktywowanie wąskotorówki dla celów turystycznych, a przede wszystkim udostępnienie jej krakowskiej młodzieży.

Projekt uzyskał poparcie ze strony Ministerstwa Komunikacji, a nadzór i opiekę nad budową powierzono inż. Leopoldowi Zimmerowi, który podjął się tego zadania w czynie społecznym. Trasa kolei o sze-



Przebieg trasy kolei wąskotorowej Salwator – Bielany.

Źródło: Plan Krakowa, PPWK, Warszawa 1967

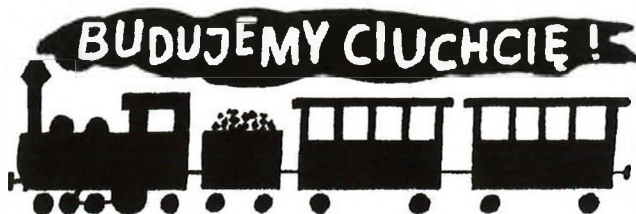
rezerwowym na Zwierzyniec znajdowała się rozbudowana infrastruktura kolejowa, m.in.: budynki, obrotnica, kanał rewizyjny i rozwinięty układ torowy.

Kolej wąskotorową na odcinku Salwator – Bielany rozebrano w 1947 r. Jej pozostałością jest częściowo zachowana kolej przemysłowa na terenie Zakładu Uzdatniania Wody na Bieleńskich, która była eksploatowana do połowy lat 90-tych XX w.

Kolej młodzieżowa na wiślanym wale?

W 1962 r. wśród działaczy Prezydium Dzielnicowej Rady Narodowej Zwierzyniec pojawił się pomysł budowy kolei wąskotorowej, która miała ponownie połączyć Salwator z Bieleńskimi. Według założeń kolej miała służyć wycieczkowiczom udającym się w letnie soboty i niedziele na teren Lasku Wolskiego. Na Bieleńskich znajdowało się również sezonowe kąpielisko. Natomiast zimą kolej miała kursować codziennie, umożliwiając dojazd do miejsc o dogodnych warunkach do uprawia-

rokości toru 600 mm i długości 4,5 km miała przebiegać wzdłuż lewego walu Wisły, tak żeby z okiem wagoników można było podziwiać przepiękne widoki rzeki, Lasku Wolskiego, Krzemionek i okolic Tyńca. Budowę „ciuchci” zajął się powołany do tego celu



Prasowe logo reklamowe z okresu budowy „ciuchci” na Bielany.

Źródło: „Gazeta Krakowska” 1964 r.

Spółeczny Komitet Budowy Młodzieżowej Kolejki Wąskotorowej na Bielany z przewodniczącym Józefem Serówką i „szefem operacyjnym” mgr. K. Węgrzynem. Dokumentację techniczną opracowali pracownicy Biura Projektów Kolejowych. Wiadomo, że prace nad jej przygotowaniem trwały już w grudniu 1962 r.

W czynie społecznym. Budowa kolei

Budowa kolei na Bielany była czynem społecznym mieszkańców dzielnicy Zwierzyniec podjętym dla uczczenia XX-lecia powstania Polski Rzeczypospolitej Ludowej. Społecznie wykonano 40% prac o łącznej wartości ówczesnych 6 mln zł. Ogromną pomoc w realizacji przedsięwzięcia udzieliło Ministerstwo Komunikacji, które przychyliło się do prośby władz miasta Krakowa i nieodpłatnie przekazało tabor, szyny i podkłady, zebrane z terenu całego kraju staraniem inż. Leopolda Zimmera. Już pod koniec stycznia 1964 r. na terenie przyszłej stacji Salwator można było oglądać wagoniki wąskotorówki ustawione na prowizorycznym torowisku. W trakcie budowy aktywnej pomocy udzielały również różne instytucje oraz mieszkańcy Krakowa. Wielu z nich, jeszcze przed podjęciem pracy, składało deklarację swojej pomocy i tak np. harcerze Hufca ZHP „Zwierzyniec” postanowili przepracować przy budowie kolei 5 tys. roboczogodzin, a radny A. Skoda cały swój urlop wypoczynkowy. Koszt inwestycji wyniósł ok. 4 mln zł, nie licząc daru od Ministerstwa Komunikacji i wszystkich prac społecznych. Podana kwota została częściowo pokryta z pieniędzy wpłaconych na Społeczny Fundusz Budowy przez instytucje, przedsiębiorstwa, spółdzielnie, uczniów oraz osoby prywatne. Wpłaty dokonali m.in.:

- Wojewódzka Komisja Związków Zawodowych – 200 tys. zł;
- Zarząd Wojewódzki Związku Spółdzielni Pracy – 100 tys. zł;
- Spółdzielnia Inwalidów „Ochrona Mienia” – 100 tys. zł;
- Krakowska Spółdzielnia Pracy „Wędliniarz” – 60 tys. zł;
- Spółdzielnia Pracy „Poligrafika” – 20 tys. zł;
- Spółdzielnia Remontowo-Budowlana „Zwierzyniec” – 20 tys. zł;
- Spółdzielnia Pracy „Nowa Technika” – 5 tys. zł;
- Krakowskie Przedsiębiorstwo Budowy Elektrowni i Przemysłu – 2252 zł;
- Towarzystwo Krzewienia Wiedzy Praktycznej – 2 tys. zł;
- Przedsiębiorstwo Gastronomiczno-Handlowe „Konsumy” – 2 tys. zł;



Budowa kolei.

Źródło: „Gazeta Krakowska”, nr 131, 1964 r. Fot. J. Uiberall

- Spółdzielnia Pracy „Zespół” – 2 tys. zł;
- Spółdzielnia Pracy Rymarzy z ul. Rydla – 1310 zł;
- Biuro Rozliczeń Budownictwa – 1300 zł;
- młodzież Technikum Łączności – 1030 zł;
- II Dzielnicowa Przychodnia Obwodowa – 800 zł;
- osoby prywatne – 770 zł;
- Spółdzielnia Inwalidów „Pokój” – 500 zł;
- Spółdzielnia Pracy Przemysłu Graficznego – 500 zł;
- prywatni mistrzowie kominiarescy rejonu Zwierzyniec – 500 zł;
- Szkoła Podstawowa nr 19 – 500 zł;
- Samorząd Szkolny Szkoły Podstawowej nr 94 – 400 zł;
- Związek Zawodowy Pracowników Państwowych i Społecznych – 200 zł;
- Komitety Blokowe dzielnicy Zwierzyniec.

Uroczysta inauguracja „Roku czynów społecznych” w dzielnicy Zwierzyniec odbyła się 11 marca 1964 r. na terenie wałów wiślanych przy ul. Księcia



Widok na dawną stację Salwator. 29.04.2012 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



Pozostałości po stacji Bielany – peron i słupy latarni. 05.09.2012 r. Fot. Paweł Jakuboszczak

Józefa. Tego dnia przy robotach ziemnych pracowali przedstawiciele władz partyjnych i administracyjnych Krakowa. Jednak prace przy budowie kolei bielańskiej rozpoczęły się znacznie wcześniej, bo już w lutym, kiedy uzyskano zgodę na prowadzenie prac budowlanych na terenach dzierżawionych lub stanowiących własność prywatną.

Do jednych z pierwszych zadań należało nadsypanie i poszerzenie wałów wisłanych na dwóch stacjach kolei: Salwator i Bielany. Budowa prowadzona była nieprzerwanie, przy nie zawsze sprzyjającej pogodzie. Największe problemy sprawiała zamrznięta ziemia, z którą poradzono sobie dzięki pomocy saperów z jednostki KBW „Ziemi Krakowskiej”. Wykonali oni prace strzałowe z użyciem materiałów wybuchowych celem spulchnienia gruntu. W miejsce stacji początkowej Salwator oraz na trasę „ciuchci” zwożona była zie-

mia wybierana z nadbrzeża Wisły, także nie bez problemów. Brakowało samochodów do jej przewożenia. Pomoc okazały jednak liczne zakłady pracy. Regenerację pozyskanych dla wąskotorówki nieodpłatnie rozjazdów kolejowych przeprowadziły Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe, a kolejarze z oddziału wagonowego DOKP Kraków przekazali sporą ilość sprzętu potrzebnego służbie ruchu. Załoga Brygady Obsługi Terenowej MPWiK w Krakowie zobowiązała się ułożyć podsypkę kamienną na długości 500 m w rejonie stacji Bielany.

Dnia 11 maja 1964 r. Przedsiębiorstwo Robót Kolejowych nr 9 rozpoczęło układanie nawierzchni. Pracami kierował wieloletni pracownik przedsiębiorstwa J. Filipowski, a koordynatorem ze strony Społecznego Komitetu był inż. Maciąś. Dzienny postęp w pracach wynosił ok. 100 mb toru. Na początku czerwca było już ułożone 700 mb, a do połowy tego miesiąca jedna trzecia torów. Ponadto przygotowano łącznie połowę torowiska przyszłej linii. Pod koniec czerwca, dzięki ofiarnej pracy wielu osób, ułożono 2,5 tys. metrów biezących torów. Codziennie przy budowie pracowało od 15 do 50 osób. W pracach pomagali m.in. pracownicy Zakładu Energetycznego „Kraków-Teren”, żołnierze jednostki KBW „Ziemi Krakowskiej” oraz mieszkańcy. Zakończenie robót w znacznym stopniu przyspieszyła praca żołnierzy z wojsk inżynieryjnych w dniach 17 i 19 lipca.

Komitetu Budowy Kolejki i gospodarze dzielnicy Zwierzyniec wielokrotnie spotykali się z młodzieżą ze Związku Młodzieży Socjalistycznej, szkół, zakładów pracy i przedstawicielami jednostki KBW „Ziemi Krakowskiej”. Do końca maja młodzież przepracowała łącznie 2 tys. godzin, w grupach 50. osobowych, popołudniami, również w niedziele, po 3 godziny dziennie.

Na trasie kolei wybudowano dwie stacje w formie mijanki: początkową Salwator i końcową Bielany. W maju 1964 r. ukończone były już prace na Bielanych, natomiast na Salwatorze dobiegały końca. Stacje wyposażono w perony, na których ustawiono wiaty na wzór tramwajowych, sygnalizację w postaci semaforów świetlnych oraz kioski ze słodyczami i napojami.

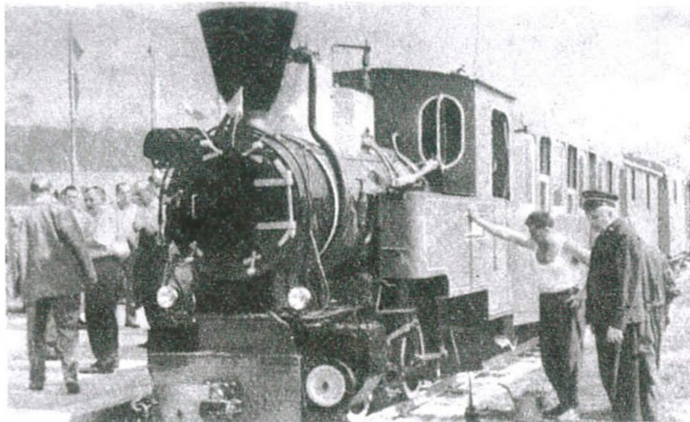


Widok na dawną stację Bielany tuż obok Wisły. 05.09.2012 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

Stacja początkowa znajdowała się na wysokości budynków przystani kajakowej Kolejowego Klubu Wodnego 1929. Poza wspomnianymi obiektami na stacji Salwator zlokalizowano parowozownię, warsztat naprawczy, domek dla stróża, a także pomieszczenia dla dyżurnego ruchu z aparatem telefonicznym i tablicą zależności kluczowych oraz urządzeniami do podawania sygnałów świetlnych. Ponadto w pobliżu, tuż przy Wiśle, urządzono letnią kawiarenkę „Przystań” na tarasie przystani kajakowej.

Stacja końcowa znajdowała się tuż przed zbiornikami infiltracyjnymi MPWiK u podnóża Srebrnej Góry, tuż przy Wiśle. Od strony rzeki i ulicy prowadziły do niej zachowane do dzisiaj betonowe schody. Ponadto w obrębie stacji urządzono zieleńce, plac zabaw, parking oraz kawiarnię pod parasolami, a pod koniec lipca 1964 r. działacze Krakowskiego Klubu Kolarskiego PTTK ustawili wykonaną w czynie społecznym mapę szlaków turystycznych na terenie Lasu Wolskiego. Oprócz wspomnianych schodów, po



Skład osobowy z parowozem T2-73 podczas uroczystego otwarcia kolei. 22.07.1964 r.

Fot. E. Węglowski

dawnej stacji Bielany do dnia dzisiejszego zachował się peron wraz ze słupami latarni.

W czerwcu Komitet Budowy Kolejki zwrócił się z prośbą do Urzędu Telefonów Miejskich o zainstalowanie niezbędnego telefonu na stacji Salwator, a w lipcu do MPK Kraków o uruchomienie tzw. „zielonej linii” na trasie: ul. Smoleńsk – stacja Salwator.



Dwa składy wąskotorówki na stacji Salwator z parowozami T2-57 na prawym i T2-73 na lewym torze.

Fot. Roman Wesolowski

Fot. ze zbiorów Muzeum Historycznego Miasta Krakowa, nr inw. MHK-Fs17922-IX



Zdewastowana kasa biletowa na stacji początkowej Salwator. 05.07.1974 r.

Fot. Tadeusz Suchorolski

Ostatecznego odbioru technicznego ułożonego toru dokonał inż. Leopold Zimmer stojący na czele Komisji Odbioru Dzielnicowej Rady Narodowej Zwierzyniec. Warto dodać, że w pracach przy budowie kolei wzięło udział aż 18 krakowskich przedsiębiorstw.

Zainteresowanie koleją miało swoje różne strony, nie tylko te pozytywne. Jako ciekawostkę można



Bilet na przejazd Młodzieżową Kolejką Wąskotorową „Lajkonik”
z 29 sierpnia 1964 r.

Bilet ze zbiorów Romana Skolnickiego

przytoczyć fakt, że 4 lipca 1964 r. Wydział Budżetowo – Gospodarczy Prezydium Dzielnicowej Rady Narodowej Zwierzyniec unieważnił skradzioną 30 czerwca pieczętkę „Prezydium Dzielnicowej Rady Narodowej Zwierzyniec – Społeczny Komitet Budowy Kolejki Wąskotorowej Salwator – Bielany”.

W darze miastu – otwarcie kolei

Uroczyste otwarcie Młodzieżowej Kolejki Wąskotorowej „Lajkonik”, powszechnie znanej jako „Express Lajkonik” nastąpiło w dniu Narodowego Święta Odrodzenia Polski – 22 lipca 1964 r. o godz. 11.00. W przekazaniu kolei społeczeństwu uczestniczyli: I sekretarz KM PZPR – Andrzej Kurz, przewodniczący Rady Narodowej miasta Krakowa – mgr Zbigniew Skolicki, przedstawiciel Ministerstwa Komunikacji – inż. Leopold Zimmer, I sekretarz KD PZPR – W. Pitula oraz Przewodniczący Prezydium Dzielnicowej Rady Narodowej Zwierzyniec – M. Braniecki. Zbigniew Skolicki złożył słowa uznania i gorące podziękowania wszystkim zaangażowanym w budowę „ciuchci”. Podczas otwarcia kolei młodzieżowej przyznano 10 złotych, 5 srebrnych i 1 brązową odznakę za pracę społeczną dla miasta Krakowa oraz wręczono dyplomy honorowe.

Przewodniczący Komitetu Budowy Kolejki złożył meldunek o gotowości inwestycji do eksploatacji, po czym sekretarz Kurz i przewodniczący Skolicki przecięli biało-czerwoną wstęgę. Pierwszy pociąg wyprawił przewodniczący Rady Narodowej miasta Krakowa ubrany w kolejową czapkę. Podróżowali nim goście honorowi i licznie zebrani mieszkańcy Krakowa. Warto dodać, że kurs na trasie Salwator – Bielany o długości 4,5 km, trwał około 18 min. Wraz z koleją otwarto kawiarnię „Przystań”.

„Lajkonik” na turystycznym szlaku

26 lipca 1964 r., w pierwszą niedzielę planowego kursowania kolei z przejazdów skorzystało bardzo wiele osób. Sprzedano ponad 7 tys. biletów. Do tego należy jeszcze doliczyć osoby podróżujące na „gapę”. Zainteresowanie było o wiele większe. Jednak, żeby nie przeciążać taboru ograniczono sprzedaż biletów. Do 2 sierpnia z przejazdów skorzystało ponad 10 tys. osób, a do końca tego miesiąca sprzedano około 17 tys. biletów. W pierwszym sezonie funkcjonowania, kolej przewiozła ok. 100 tys. pasażerów. W 1964 r. cena biletu wynosiła 2 zł, a dzieci do 3 lat podróżowały za darmo. W kolejnym roku ceny uległy zmianie. Bilet normalny kosztował 3 zł, a ulgowy (dla wycieczek ponad 30 osób, wojskowych, rencistów i uczniów) 2 zł. Dzieci do lat 3 jeździli za darmo. Z powodu dużego zainteresowania rozkładowymi pociągami, wycieczki musiały zgłaszać swoje uczestnictwo telefonicznie lub listownie.

Od momentu otwarcia do 14 sierpnia 1964 r. „ciuchcia” kursowała w soboty od godz. 13.00 do 21.00, a w niedzielę od 9.00 do 21.00, co 50 min. Natomiast od 15 sierpnia codziennie, z wyjątkiem poniedziałków. W dni powszednie (wówczas również w soboty) odjazdy ze stacji Salvator następowały co godzinę, od godz. 14.00 do 19.00, a powrót z Bielany od 14.25 do 19.45, także co godzinę. W niedzielę kolej kursowała od godz. 9.00 do 19.50 ze stacji Salvator i od 9.25 do 20.30 ze stacji Bielany, co 50 min. W przypadku opadów deszczu wąskotorówka zasadniczo nie jeździła, chyba że zebrało się około 50 osób chętnych do odbycia podróży. Pierwszy sezon bielańskiej „ciuchci” zakończył się w niedzielę 25 października. Odjazdy ze stacji Salvator odbywały się od rana, od godz. 10.00, do zmroku.

W 1965 r. sezon rozpoczął się z początkiem maja. W soboty kolej kursowała w godz. od 11.00 do 19.00, a w niedzielę od godz. 8.00 do 19.00 (w kolejnych miesiącach do zmroku), co 40 min. Od poniedziałku do piątku można było podróżować od godz. 14.00 do zmroku. Zdarzało się, że w niektóre poniedziałki kolej roz-

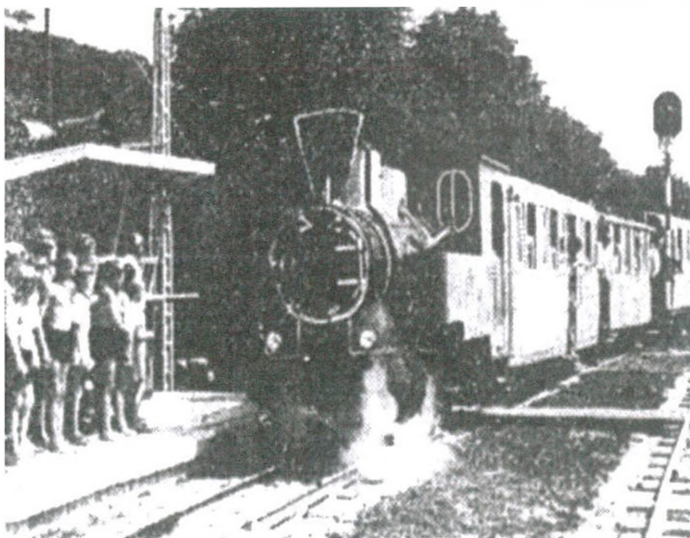


Parowóz bielańskiej „ciuchci” T2-73 podczas manewrów na stacji Salvator.

Źródło: <http://www.garnek.pl/cracus/20536971/ciuchcia-na-bielany>

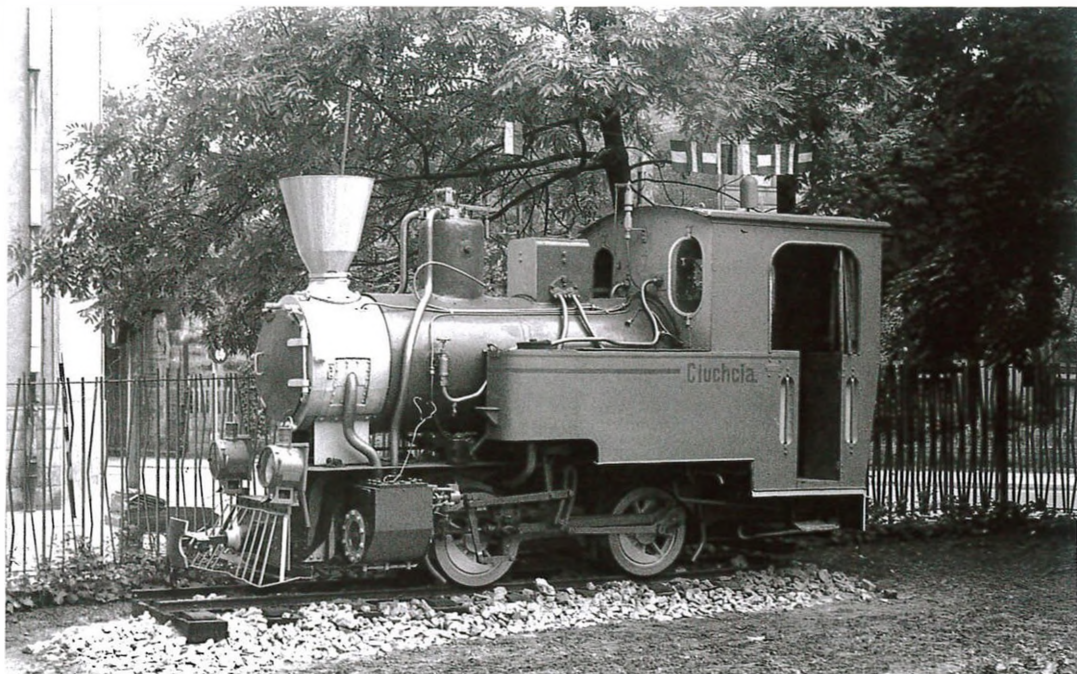
począła jazdę nieco wcześniej niż zwykle, bo o godz. 11.00, a kończyła kursem o godz. 19.00. Zakończenie kolejnego sezonu nastąpiło w niedzielę 31 października.

W maju 1966 r. bielańska „ciuchcia” przystąpiła do nowego, jak się okazało, ostatniego sezonu. W piątki i soboty kolej kursowała od godz. 14.00 do zmroku, co godzinę. Natomiast w niedzielę od godz. 9.00 do zmroku, co 45 min. Była czynna do początku października. Trudno ustalić, czy przejazdy odbywały się także od poniedziałku do czwartku. Można jedynie przypuszczać, że w wyniku uszkodzeń wałów przeciwpowodziowych,



Wjazd pociągu na stację Bielany w lipcu 1964 r.

Źródło: „Gazeta Krakowska”, nr 178, 1964. Fot. J. Uiberall



Parowóz T2-73 ustawiony w charakterze pomnika na terenie Przedszkola nr 1 w Krakowie. 05.07.1974 r.

Fot. Tadeusz Suchorolski

po których bieгло torowisko kolei, zmniejszono częstotliwość kursowania Młodzieżowej Kolejki Wąskotorowej „Lajkonik”.

Warto podkreślić, że obsługę parowozów stanowili emerytowani maszyniści, m.in. pan L. Szczurek, który w momencie uruchomienia kolei był zasłużonym 72-letnim kolejarzem.

Podczas niedługiego, bo tylko trzyletniego okresu eksploatacji, właścicielami wąskotorówki byli kolejno:

- Dzielnicowy Ośrodek Sportu, Turystyki i Wypoczynku Zwierzyniec;
- Miejski Ośrodek Sportu i Turystyki „Krakowianka”;
- Dzielnicowa Rada Narodowa Krowodrza.

Likwidacja wąskotorówki

W latach 1967–1972 kolej nie była już eksploatowana. W tym czasie tabor pozostawiony bez ochrony stał na stacji Salwator, gdzie sukcesywnie był dewastowany. Wycieczkowiczom na Bielany musiały wystarczyć statki odpływające spod bulwaru obok Wawelu. Tym bardziej, że podczas posiedzenia, 12 lutego 1973 r., Prezydium Rady Narodowej miasta Krakowa podjęło decyzję o likwidacji Młodzieżowej Kolejki Wąskotorowej „Lajkonik”. Zadecydowały o tym trzy powody:

- bezpieczeństwo jazdy, ze względu na zły stan techniczny kolei mogło dojść do katastrofy;
- trasa przebiegająca po wiślanych wałach uniemożliwiała rekonstrukcję zabezpieczeń przeciwpowodziowych i znacznie podwyższała koszty związane z ich coroczną naprawą;

• utrzymanie wąskotorówki okazało się nieekonomiczne.

Roczny koszt eksploatacji kolei sięgał 660 tys. zł, a uzyskiwany dochód niecałe 250 tys. zł. Biuro Projektów Kolejowych opracowało wstępne założenia remontu „ciuchci”, w którym oszacowano koszt naprawy linii na 1,5 mln zł. Nikt nie chciał przeznaczyć takiej kwoty na ten cel. Należy dodać, że remontu wymagały również wały. Koszt ich naprawy oszacowano na kolejne 1,5 mln zł. W wyniku czego podjęto decyzję o likwidacji linii. Młodzieżowa Kolejka Wąskotorowa „Lajkonik” miała zostać zdemontowana i przekazana na złom do 30 czerwca 1973 r. Wiadomo, że prace rozbiórkowe przedłużyły się. Trwały jeszcze w następnym roku.

Nie da się ukryć, że bielańska „ciuchcia” stanowiła sporą atrakcję, szczególnie dla najmłodszych pasażerów. Dlatego też podczas posiedzenia Prezydium Rady Narodowej zaproponowano, by podobną kolej wybudować w „Parku Kultury i Wypoczynku” w Nowej Hucie (od 1989 r. „Park Lotników”), do czego jednak nie doszło.

Tabor

Młodzieżowa Kolejka Wąskotorowa „Lajkonik” eksploatowała dwa dwuosiove, niemieckie parowozy typu Riesa (Bn2t) o mocy 70 KM, wyprodukowane przez fabrykę Henschel & Sohn w Kassel. Masa własna parowo-



Wagon osobowy przebudowany w ZNTK Opole Bhi 163 oczekujący na likwidację. 05.07.1974 r.

Fot. Tadeusz Suchorolski



Zdewastowany wagon osobowy Bhx 242 (243?) na nieczynnej stacji Salvator. 05.07.1974 r.

Fot. Tadeusz Suchorolski



Parowóz T2-73 na terenie Przedszkola nr 1 w Krakowie. 05.07.1974 r.

Fot. Tadeusz Suchorolski

zu wynosiła 7,4 t, a służbowa 11 t. Na bielańską kolej zostały przekazane z przeznaczonej do likwidacji Ostrołęckiej Kolei Dojazdowej.

Pierwszy parowóz o numerze fabrycznym 23161 zbudowano w 1936 r. Maszyna rozpoczęła służbę w przedsiębiorstwie Dr. Scholtz w Essen, a w 1941 r. trafiła na niemieckie wojskowe koleje polowe - Heeresfeldbahn, gdzie nadano jej oznaczenie HF 7040. W 1945 r. parowóz został przejęty przez PKP i skierowany do WMD Myszyniec. Otrzymał również nowe oznaczenie T2-73, które w 1961 r. zmieniono na T2-073. W 1964 r. parowóz przekazano na kolej w Krakowie (formalnie dopiero 31 sierpnia). 27 września 1973 r. został skreślony z inwentarza, a następnie ustawiony na terenie Przedszkola nr 1 w Krakowie przy ul. Kopernika 16 w charakterze pomnika. Stojącą przez wiele lat na wolnym powietrzu maszynę powoli atakuje korozja. Jej ofiarą padł już komin parowozu, wykonany z cienkiej blachy, który w ramach prowizorycznej naprawy zabetonowano. Obecnie prezentuje się bardzo „okazale” w specyficznym malowaniu – kolorowym „kamuflażu”.

Drugą maszynę o numerze fabrycznym 24141 wyprodukowano w 1939 r. na zamówie-



Współczesne zdjęcie parowozu T2-73 na terenie krakowskiego Przedszkola nr 1. 29.04.2012 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



Salwator. Wagon osobowy Bhi163 przy semaforze. 05.07.1974 r.

Fot. Tadeusz Suchorolski



Salwator. Pozostałość po wagonie osobowym o nieznanym numerze. 05.07.1974 r.

Fot. Tadeusz Suchorolski



Widok stacji Salwator z trzema wrakami wagonów osobowych. 05.07.1974 r.

Fot. Tadeusz Suchorolski



Salwator. Wagon osobowy Bh163, semafor stacyjny i dawna kasa biletowa. 05.07.1974 r.

Fot. Tadeusz Suchorolski

nie Wehrmacht. W okresie II wojny światowej, tak jak pierwszy parowóz, pracował na Heeresfeldbahn z oznaczeniem HF 24006. Od maja do lipca 1944 r. został ewakuowany z frontu wschodniego i sprowadzony przez Niemców do Jędrzejowa. Był eksploatowany przez Jędrzejowską Kolej Wąskotorową do 1954 r. Nie należał do najsilniejszych maszyn. W 1948 r. jego przepisowe obciążenie mieściło się w granicach 60-75 ton. Z Jędrzejowa został przekazany do WMD Myszyniec. Posiadał oznaczenie T2-57, które w 1961 r. zmieniono na T2-057. W 1964 r. parowóz przekazano do eksploatacji na białąską „ciuchcie” (formalnie dopiero 31 sierpnia).

Do przewozu pasażerów kolej posiadała osiem wagonów osobowych. Dwa z nich były czteroosiowe, a pozostałe dwuosiowe. Z PKP przekazano wagony o numerach: 157, 159, 161, 162, 163, 165, 242, 243 (dwa ostatnie czteroosiowe). Wszystkie były pomalowane na niebiesko. Po likwidacji kolei, pudła niektórych z nich wykorzystywano jako altany na ogródkach działkowych położonych w pobliżu Wisły. Podczas prowadzenia prac remontowych na szlaku używano jednego wagonu lory (platformy), którym przewożono materiały torowe.

Przed rozpoczęciem pracy na kolei młodzieżowej w Krakowie, tabor (parowozy wraz z wagonami) został wyremontowany przez ZNTK Nowy Sącz. Wiadomo, że remont parowozu nr 23161 zakończono 29.06.1964 r. (numer na tabliczce kolejowego dozoru kotłowego 23161/007). Gruntownego odnowienia i odmalowania wagonów dostarczonych na młodzieżową kolej wąskotorową dokonali uczniowie Liceum Plastycznego w Krakowie.



Paweł Jakuboszczak

Skróty użyte w artykule:

DOKP Kraków – Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Krakowie,

KBW – Korpus Bezpieczeństwa Wewnętrznego,

KD PZPR – Komitet Dzielnicowy Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej,

KM PZPR – Komitet Miejski Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej,

MPK – Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji,

MPWiK – Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji,

PKP – Polskie Koleje Państwowe,

PTTK – Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze,

WMD Myszyniec – Parowozownia Kolei Dojazdowej

w Myszyńcu,

ZHP – Związek Harcerstwa Polskiego,

ZNTK Nowy Sącz – Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Nowym Sączu.

Źródła i bibliografia:

1. „Dziennik Polski”, lata: 1962, 1964-1966, 1973.

2. „Gazeta Krakowska”, lata: 1964-1966, 1973.
3. <http://nakrolewojjadwigi.blox.pl/2011/05/Waskotorowka-na-Bielany.html>
4. <http://wola.nazwa.pl/portalo-woli/trasy-wycieczkowe/w-lesie-wolskim/szlak-lupanego-dolu/szlak-lupanego-dolu>
5. P. Małyśiak: *Kolejka Białąska*, „Świat kolei”, nr 1, 2003 r., s. 6.
6. B. Pokropiński: *Jędrzejowskie Koleje Wąskotorowe*, Zamość 2012, s. 107, 110, 115.
7. B. Pokropiński: *Tabor Ostrołęckiej Kolei Wąskotorowej: parowozy*, „Świat kolei”, nr 8, 2008 r., s. 26.
8. P. Skucha: *Kraków wąskotorowy: Śladami krakowskich kolejek*, „Kraków”, nr 7, 2012 r., s. 58-60.
9. P. Skucha: *Kraków wąskotorowy (3): Atrakcje turystyczne i kolejki budowlane*, „Kraków”, nr 9, 2012 r., s. 68-69.
10. P. Terczyński, K. Prądyński, R. Garbacik: *Wąskim torem do Jędrzejowa*, Kraków 1993, s. 19.
11. N. W., „Za pracę społeczną dla m. Krakowa” – dla inż. geodety Leopolda Zimmera, „Przegląd Geodezyjny”, nr 5, 1965 r., s. 204-205.
12. R. Wierzbicki, *Wodociągi Krakowa do roku 1939*, MPWiK S.A. w Krakowie, Kraków 1999, s. 122, 125, 136.
13. Zbiory Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji S.A. w Krakowie.
14. Zbiory Muzeum Historycznego Miasta Krakowa.



MODELARSTWO

MAKIETA KOPALNI SOLI W WIELICZCE

Obchody tegorocznej Barbórki stały się okazją do inauguracji niezwykle makiety modelarskiej ukazującej tereny Kopani Soli w Wieliczce w okresie międzywojennym. Na 10 metrach kwadratowych, w skali 1:43,5,

prace z tej branży. Wiedziałem zatem, w którym kierunku pójść, co z tych wzorców kontynuować, a czego się wystrzegać – dodaje pomysłodawca tego przedsięwzięcia.

Kopalnia Soli w Wieliczce posiada makietę, która była dostępna dla zwiedzających od dawna. *To bardzo ładna makietą przedstawiająca XVI-wieczne miasto, która zawsze będzie dla mnie punktem odniesie-*



Wizualizacja makiety. Rzut nr 1.

zobaczymy budynki z tamtego okresu, pełny tabor kolejowy, otoczenie przyrodnicze, pracujących ludzi, a nawet przekrój części podziemnej kopalni. Wszystko to w pełni interaktywne i przystosowane do obsługi przez zwiedzających kopalnię gości.

Całość, w większości wykonana ręcznie na podstawie historycznych fotografii, stanowi niezwykle artystyczne dzieło, unikalne w skali światowej, a wykonane przez firmę Locopark i Pana Macieja Golonkę, zapalonego modelarza hobbystę z Ochojna obok Krakowa. Makietą znajdować się będzie docelowo w komorze „Witos” położonej 110 metrów pod ziemią i prawdopodobnie będzie najniższą umieszczoną makietą modelarską na świecie.

Początek

Chcieliśmy stworzyć coś, czego jeszcze nie było, coś co jest odmienne od tego typu dokonań – tak o makiecie modelarskiej eksponowanej w Kopalni Soli w Wieliczce mówi Maciej Golonka, właściciel firmy Locopark odpowiedzialnej za realizację tego pomysłu. Przez ostatnich siedem lat starałem się być na bieżąco z tematyką modelarsko-kolejową. Byłem w Szwajcarii, Niemczech, Holandii, żeby z bliska spojrzeć na najbardziej spektakularne

nia. Pomimo swoich lat nadal widoczny jest kunszt tej pracy. Nadszedł jednak moment, by przedstawić zwiedzającym coś nowego, na miarę naszych czasów. Nasza makietą pokazuje tereny kopalni z okresu dwudziestolecia międzywojennego, ale nie zapomnieliśmy o dostosowaniu jej do realiów XXI wieku – mówi Maciej Golonka.

Jedno spojrzenie to za mało

Nasza makietą jest pracą, której widz nie jest w stanie objąć jednym spojrzeniem. Dlaczego? Pierwszym powodem jest rzeźba terenu i wielość elementów na niej osadzonych. Tam bardzo dużo się dzieje. Po drugie makietą została wyniesiona na dość sporą wysokość. Moim zdaniem ich eksponowanie ze zbyt niskiej wysokości jest błędem. Gdybyśmy obniżyli ją o 50 cm, wtedy widzielibyśmy wszystko z góry i wiele rzeczy natychmiast by umykało, praca od razu robiłaby znacznie mniejsze wrażenie. Szczegół ma się rzucać w oczy, nie trzeba go specjalnie szukać. Osoby dorosłe nie będą miały problemów z oglądaniem tego wielkiego świata. Natomiast dla młodszych przygotowane są specjalne stopnie, które również im pozwalają zamrzeć się w opowiadaną przez nas historię.



Historia w historii

Wizualizacja makiety. Rzut nr 2.

Chcieliśmy wciągnąć widza w zabawę, w poszukiwanie szczegółów, smaczków i detali, dlatego nasza praca ma charakter dynamiczny, ciągle coś się na niej dzieje. Chcemy wciągnąć odbiorcę w ten świat, chcemy, by to wszystko nie znudziło się po kilku sekundach, żeby można było odkrywać te przestrzenie jak najdłużej. Zależało mi, by wszystko to, nad czym pracowaliśmy było jak dobry film, do którego można

wielokrotnie wracać i za każdym razem odkrywać w nim coś nowego. Wydaje mi się, że osiągnęliśmy ten cel – opowiada inicjator całego przedsięwzięcia. Wszystko ma tutaj swój cel, każdy element został głęboko uzasadniony. Proszę tylko spojrzeć na stację! Rzucając się w oczy długonoga blondynka, ewidentnie z innej epoki, zaczepia zawiadowcę. Jedna z osób obserwujących całą sytuację przerywa pracę... Obok mężczy-



Naprawa wagonu górniczego.



„Slawojka” – czyli toaleta zewnętrzna.

zna siedzi w toalecie, a po drugiej stronie makiety ktoś w tym samym czasie zbiera grzyby, czy miesza zaprawę murarską. Tego typu fabularyzacja makiet również nie jest często spotykanym rozwiązaniem. To jednak nie wszystko. By zdobyć serce widza trzeba w dzisiejszych czasach nieźle się natrudzić. Stąd interaktywność naszej makiety. Wystarczy wcisnąć jeden przycisk, by wyzwolić pewną sekwencję zdarzeń. Rusza lokomotywa, rozświetlają się latarnie uliczne. Drugi będzie uruchamiać lokomotywę parową, która jest uzbrojona w dekodery cyfrowy, dzięki czemu

wzbogacimy odbiór o elementy dźwiękowe. Trzeci przycisk będzie uruchamiać jedną z lokomotyw podziemnych, a czwarty sprawi, że koń w zaprzęgu ulokowany w kopalnianych korytarzach zacznie ciągnąć wagon z urobkiem. Wszystko to jest dodatkowo oświetlone, gdyż na makiecie znajduje się ponad 100 punktów świetlnych. Wciśnięcie każdego z przycisków będzie wyzwalać masę różnych historii, których nie sposób tutaj wymienić – podsumowuje pomysłodawca makiety.

Okres dwudziestolecia międzywojennego jest tutaj tylko i wyłącznie punktem wyjścia. Staraliśmy się nie umiejscawiać tej makiety bardzo dokładnie na osi czasu. Oryginalne budynki były wielokrotnie przebudowywane, zmieniane, nie ma też dokładnej dokumentacji, która mogłaby pomóc w rekonstrukcji. To nie był dla nas jednak żaden problem, bo nie chcieliśmy tworzyć wiernego odwzorowania tego miejsca. Można jednak przyjąć, że uzyskaliśmy pewną esencję tamtego okresu, że zachowaliśmy klimat. To było dla nas najważniejsze.

Sprzyjające okoliczności przyrody

Bliższy ogląd makiety pozwala zauważyć, że choć zblżenia się do rzeczywistości nie była jej twórców obca. Wystarczy spojrzeć na roślinność, której jest tu mnóstwo. Staraliśmy się odejść od najbardziej powszechnej techniki modelarskiej, czyli zwykłych gąbek, które markują zielen. Tutaj, jeśli



Kobieta łowiąca ryby z łódki.



Para starszków modlących się przed kapliczką.

jest dąb, to jego liście są dokładnie odwzorowane. Dodatkowo wszystkie drzewa zostały przez nas wykonane ręcznie, co pozwoliło na dodatkowe zwiększenie realizmu. Podobnie jest z trawą, która porasta olbrzymie polacie tej przestrzeni. Była ona sadzona specjalną elektrostatyczną sadzarką. To wszystko było najbardziej pracochłonną czynnością. Zajęło nam to około 30 dni podczas których pracowaliśmy po 12 godzin dziennie. Słowa uznania należą się tutaj Annie Szwagiel, która niepoździeń panowała nad tym elementem – informuje Maciej Gołonka.

Największym wyzwaniem było jednak wykonanie jeziora. Oddanie barwy wody było tutaj najważniejsze. Od dawna uważa się, że pracę modelarza najłatwiej jest ocenić po efekcie wody, bo ona jest najtrudniejsza. Zrobiliśmy kilka jej warstw,



Tata z synem zbierają grzyby.

by uzyskać odpowiedni efekt głębi. W naszym akwenu mamy zatem faktyczną głębinię, w której nie widać dna. Następnie jest fragment o umiarkowanej głębokości. Tam już zarysowuje się dno, widać kamienie. No a w miejscach najpłytszych widać wszystkie szczegóły. Dodatkowo oddaliśmy też ruch wody, jej lekkie zawirowania, nierówności. Z tej pracy jesteśmy najbardziej dumni – szef firmy Locopark nie ukrywa zadowolenia. Dodatkowo trzeba wspomnieć

o aspekcie technicznym tego elementu: Kształt jeziora formowaliśmy z mas modelarskich. Linia brzegowa została wykonana z piasku i różnych posypek, które następnie utwardziliśmy. Tak powstała niećkę wypełniliśmy krzepnącymi masami. Pierwsza warstwa to termoplastyczna substancja, która po podgrzaniu do temperatury 180°C przypominała ciekły miód. Ta ciecz pozwalała również na modyfikację koloru, dzięki czemu swobodnie mogliśmy określać



Ładunek wagonów podziemnej kolejki górniczej.

odpowiednie głębokości akwenu. Dopiero potem przyszła pora na kolejne elementy, czyli łódki, płacstwo... Ostatnia warstwa to żywica chemoutwardzalna. Ona pozwoliła uzyskać idealnie szklistą i gładką powierzchnię.

Architektura makiety

Makieta o powierzchni 10 m² była nie lada wyzwaniem konstrukcyjnym. Większość tego typu prac ma



Podziemny pociąg. Górnicze wagony z urobkiem ciągnięte są przez konia.



Model normalnotorowego parowozu nr 18 412 prod. J. A. Maffei
München 3084/1909 r.

konstrukcje drewniane. My z powodu trudnego środowiska, w którym będzie eksponowana makietą, zabezpieczamy całość hartowanym szkłem.



Model parowozu wąskotorowego Henschel & Sohn nr 11348, Cassel 1912 r., oznaczony PKP 369.

Zdecydowaliśmy się też na potężną konstrukcję aluminiową, na której opiera się cała ekspozycja. Ona zapewni nam sztywność. Na tej konstrukcji jest położona sklejka, na niej ułożone zostały tory, które wykonała angielska firma Peco. Jest też podsypka z prawdziwego kamienia, a tory są pokryte patyną, dzięki czemu mamy wrażenie, że były już wiele lat eksploatowane. Te zabiegi postarzające były stosowane również wobec pociągów, wagonów i większości elementów tutaj ulokowanych. Widać, że to wszystko żyje! Architektura terenu wykonana jest z pianki poliuretanowej, której później nadaliśmy pożądaną kształt. Na to została położona masa gipsowa wyrównująca teren. Następnie nałożyliśmy warstwę akrylową, która nadaje strukturę terenowi znajdującego się pod trawą. Potem dopiero przyszła trawa, a następnie krzewy, drzewa i reszta roślinności – wylicza Maciej Golonka.

Na wszelki wypadek

Zawodność elementów mechanicznych również była brana pod uwagę. Trudne warunki ekspozycji sprawiły, że musieliśmy zabezpieczyć się na wypadek nieprzewidzianych okoliczności. Z tego powodu



Model pociągu wąskotorowego z parowozem nr 369.

przed przystąpieniem do prac nad obecną makietą wykonaliśmy makietę testową. Chcieliśmy sprawdzić, jak wszystkie elementy będą funkcjonować

w tym trudnym środowisku. Zbudowaliśmy makietę, która została ulokowana w kopalni i od roku pracuje bez żadnej awarii. Ten eksperyment po-



Dwuosiowa wąskotorowa lokomotywa spalinowa, oznaczona PKP 344.



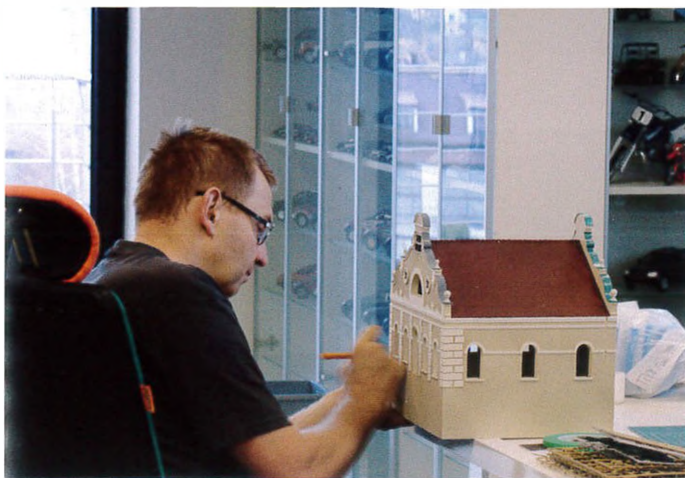
Budynek szybu Regis.

kazał nam, że nasze rozwiązania są słuszne. Żeby jednak uniknąć w przyszłości jakichś przykrych niespodzianek zdecydowaliśmy, że każdy element ruchomy zostanie wykonany w minimum dwóch egzemplarzach. Ewentualna awaria jednego z nich nie będzie wtedy wielkim problemem. Dzięki temu mamy czas na naprawę, a elementy zapasowe czekają w zajezdni. Trzeba pamiętać, że to tylko mechanizmy, zawsze któryś z nich może odmówić posłu-

szeństwa. Na to nie mamy wpływu, ale jak widać, jesteśmy przygotowani na taką sytuację. Ważne jest również to, że skonstruowaliśmy makietę, która nie potrzebuje dodatkowych osób do jej obsługi. Jest po prostu samowystarczalna.

Epilog

Cztery miesiące pracy dwóch osób po 12 godzin dziennie. Byliśmy oczywiście wspomagani przez kilka osób, ale większość pracy została wykonana przeze mnie i Anię. Sporym wsparciem w tym przedsięwzięciu jest dla mnie moja firma. Dzięki niej mogliśmy pozwolić sobie na wiele rzeczy, które są niedostępne dla zwykłych modelarzy. W międzyczasie odwiedziliśmy większość liczących się w branży targów europejskich, gdzie można było pożądaną przez nas komponenty zakupić. Koniec prac nad tą makietą nie oznacza oczywiście końca naszej przygody z tworzeniem makiet. Naszym marzeniem, które mamy nadzieję, za moment wejdzie w fazę realizacyjną, jest budowa atrakcji na miarę niemieckiego Miniatur Wunder-



Autor przy pracy.



Budynek szybu Daniłowicza.

derland znajdującego się w Hamburgu. Chcielibyśmy zbudować ogromną makietę tematyczną, która będzie prezentować kilka krajów, w tym Holandię, Niemcy, Szwajcarię, Polskę oraz Stany Zjednoczone.

Kolej będzie osią, która zostanie odpowiednio obudowana. Znowu szykuje się sporo pracy.



Macieja Golonkę wysłuchał Bartosz Leśniewski



Plan makiety.



Kopalnia Soli w Wieliczce

■ Makieta Kopalni Soli w Wieliczce stanowi dzieło, podczas wykonania którego wykorzystano wszystkie obecnie dostępne techniki modelarskie oraz cały wachlarz osadzonych w epoce pojazdów i taboru kolejowego. Scenki rodzajowe, ukształtowanie terenu czy budynki historyczne wykonane są niezwykle realistycznie i przedstawiają wszystkie cechy, będące wyznacznikiem tamtych czasów i używanej wówczas technologii.

■ W załączeniu prezentujemy zestaw tabliczek do lokomotywy wąskotorowej Lxd2 w skali H0, która w późniejszych czasach zastąpiła tabor parowy pokazany na makiecie.



Zainteresowanych współpracą przy budowaniu makiet zachęcamy do obejrzenia naszej pracy w Wieliczce oraz do kontaktu pod adresem e-mail: biuro@locopark.pl lub telefonicznie po numerem +48 539 933 000



PRENUMERATA

Zapraszamy do prenumeraty **STALOWYCH SZLAKÓW**. W 2014 roku cena detaliczna czasopisma będzie wynosiła 17,90 zł za egzemplarz. Prenumeratorom oferujemy **STALOWE SZLAKI** w dawnej cenie czyli po 14,90 zł za sztukę. Prenumerata obejmuje **cztery kolejne numery** i kosztuje **59,60 zł**. Powyższą kwotę prosimy wpłacić na konto wydawcy z podaniem adresu, na jaki mają trafić zamówione **STALOWE SZLAKI**.

Wydawnictwo Luxtopeda Ekspres.pl

Kalendarz POLSKA KOLEJ 2014

Cena: **25 zł** obejmuje koszt przesyłki zwykłej

W celu nabycia kalendarza prosimy o wysłanie zamówienia (z adresem do wysyłki) na adres e-mail: ambarszcz@interia.pl i wpłatę odpowiedniej kwoty na konto wydawcy:

Marek Barszcz, ul. Pruszkowska 4B/27, 02-118 Warszawa

Alior Bank, nr: 60 2490 0005 0000 4000 7334 1825

Do nabycia również w serwisie **Allegro**



Format A3

Tramwajem przez piekło

•Tram Through Hell•



Książka **Tramwajem przez piekło** przedstawia wszystkie zagadnienia dotyczące komunikacji miejskiej na terenie warszawskiego getta. Szczegółowo zaprezentowano kursujące w dzielnicy żydowskiej tramwaje i omnibusy. Całość ilustrowana jest ponad setką zdjęć. Cena **65 zł** obejmuje koszt przesyłki.

Zamówienia prosimy kierować na adres e-mail: ambarszcz@interia.pl
Do nabycia również w serwisie **Allegro**



Album **Kolej Nocą** jest pierwszym wydawnictwem w Polsce prezentującym 72 wspaniałe zdjęcia polskiej kolei w nocy, kiedy świat wygląda zupełnie inaczej, kontury stają się ostrzejsze a przestrzeń bardziej kontrastowa. Wygodny format (A5), łączenie stron spiralą, pozwala dokładnie przyrzeć się zdjęciom. Cena **24 zł** obejmuje koszt przesyłki.

Kolej wąskotorowa Wieluń – Praszka – Olesno

Andrzej Tajchert



Książka **Kolej wąskotorowa Wieluń – Praszka – Olesno** przedstawia historię nieistniejących już kolei wąskotorowych pomiędzy Olesnem, Gorzowem Śląskim, Działoszynem, Praszka i Wieluniem. Książka zawiera rysunki taboru, mapy i archiwalne zdjęcia. Cena **65 zł** obejmuje koszt przesyłki.



Książka **Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach w latach 1922-1939** stanowi poszerzoną i zmienioną wersję rozprawy doktorskiej. Jest to obszerne i bogato ilustrowane studium historyczno-prawne prezentujące funkcjonowanie dyrekcji jako organu administracyjnego. Cena **75 zł** obejmuje koszt przesyłki.