

ISSN 1234-2696

cena 17,90 zł

w tym 8% VAT

STALOWE SZLAKI

pismo o kolei

nr 1/2016 (125)



Wagon motorowy MBxc1-42
Kotły parowozów Ty23 w Żurawicy

ARCHIWALNE NUMERY STAŁOWYCH SZLAKÓW

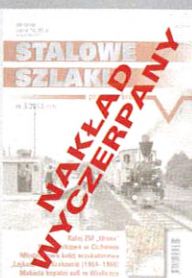
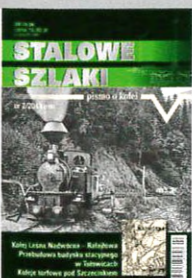
Posiadamy w sprzedaży archiwalne numery **STAŁOWYCH SZLAKÓW**. Poniżej prezentujemy wykaz dostępnych numerów wraz z aktualną ceną sprzedaży. W przypadku zamówienia do 3 zeszytów należy doliczyć 3 zł na koszty przesyłki, przy zamówieniu powyżej 3 zeszytów należy doliczyć 6 zł na koszty przesyłki. Wyczoną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



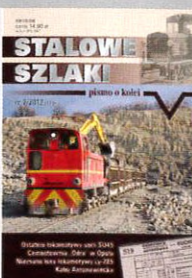
Nr 1/2015	17,90 zł
Nr 2/2015	17,90 zł
Nr 3/2015	17,90 zł



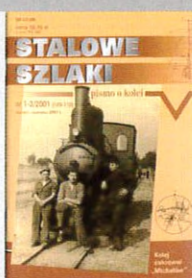
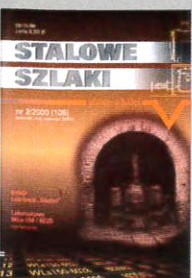
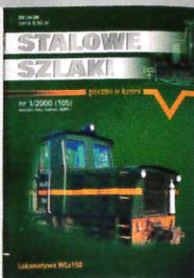
Nr 1/2014	17,90 zł
Nr 2/2014	17,90 zł
Nr 3/2014	17,90 zł
Nr 4/2014	17,90 zł



Nr 1/2013	16,90 zł
Nr 2/2013	16,90 zł
Nr 3/2013	



Nr 1/2011	
Nr 1/2012	14,90 zł
Nr 2/2012	14,90 zł
Nr 3/2012	16,90 zł



Nr 1/2000	12,00 zł
Nr 2/2000	12,00 zł
Nr 3-4/2000	12,00 zł
Nr 1-2/2001	14,00 zł

STALOWE SZLAKI

pismo o kolei

nr 1/2016 (125)

Przyjmujemy prenumeratę na 4 kolejne numery **STALOWYCH SZLAKÓW** w cenie 15,90 zł w sumie 63,60 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 17,90 zł

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

Luxtorpeda
EKSPRES.PL

STALOWE SZLAKI

Adres redakcji:

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

Redaktor naczelny: Marek Barszcz

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: 14.04.2015 r.

spis treści

Z KRAJU

Letnie spotkanie z Ok32-2 2



XI Parowozjada 6

Noc Muzeów w Chabówce 10

Spalinowe Eldorado na linii nr 71 12

Pytanie o przyszłość Mławskiej Kolei Dojazdowej 16

115 lat Śmigielskiej Kolei Wąskotorowej 22

Parowozy Ty42-107 w Warszawie 23

Przejazd dla hobbystów na Starachowickiej KW 24

TABOR WĄSKOTOROWY



Burliwa historia wagonu motorowego MBxc1-42 27

KOLEJE NORMALNOTOROWE

Kotły parowozów Ty23 w rozmrażalni rudy w Żurawicy 42

Z OSTATNIEJ CHWILI

SU46 do Czarnkowa 48

Lokomotywa E5ACTd-101 Dragon dla Freightlinera 50

Spotkanie z przedstawicielami organizacji pozarządowych w Urzędzie Transportu Kolejowego w Warszawie 51

ORGANIZACJE POZARZĄDOWE

Towarzystwo Przyjaciół Krośniewickiej Kolei Dojazdowej 54

Żuławska Kolej Dojazdowa 53

na okładce

I strona

Witaszyce Wąsk. Wagon motorowy MBxc1-42 przed lokomotywownią, z tyłu MBxc1-43, z prawej MBxc1-41. 21.08.1969 r. Fot. Klaus Kieper

IV strona

góra: Skład pociągu osobowego z wagonem motorowym MBxc1-42 w dzień targowy (środa). 04.07.1990 r. Fot. Wojciech Dembiński

dół: Wagon motorowy MBxc1-42 jako pociąg do Zagórowa podjeżdża do peronu stacji Witaszyce Wąsk. 05.1975 r. Fot. Klaus Kieper

Z KRAJU

LETNIE SPOTKANIE Z OKz32-2

18-19.07.2015 r.

W 2015 r. na czele wakacyjnych pociągów „retro” z Chabówki do Kasiny Wielkiej można było podziwiać parowóz OKz32-2, który powrócił do ruchu po naprawie głównej zakończonej w sierpniu 2014 r. Dzień przed weekendowymi przejazdami przeszedłem trasę kolei z Kasiny Wielkiej do Mszany Dolnej, aby wybrać najlepsze miejsca do robienia zdjęć. Nie mając samochodu, początkowo myślałem, aby dojechać na miejsce autobusem lub dotrzeć pieszo, ale ostatecznie przez oba weekendowe dni korzystałem z taksówki. Okazało się, że przy niespiesznej i bezpiecznej jeździe da się zrobić zdjęcia w dwóch miejscach; mianowicie, gdy pociąg przejeżdżał przez Mszankę zaraz po odjeździe z Msza-

to: widok na górę Lubogoszcz, na tle której parowóz manewrował w Kasinie Wielkiej, Przymiarki (małutkie osiedle między Mszaną Dolną a Kasiną Wielką) i skrzyżowanie z ulicą Matejki w Mszanie Dolnej.

W sobotę po przyjeździe popołudniowego pociągu do Kasiny Wielkiej zanosilo się na burzę. Myślałem, że będzie możliwość zrobienia zdjęć podczas ulewy, ale burza jakoś przeszła bokiem. Postanowiłem złapać pociąg powrotny do Chabówki i spotkała mnie niespodzianka w okolicy Rabki, gdzie całkiem spore drzewo spadło na tor. Prawdopodobnie przewrócił je silny wiatr, podczas burzy. Wśród pasażerów szybko zorganizowała się grupa osób, która pomogła załozce pociągu sprzątnąć drzewo z toru. Gdy pociąg ponownie ruszył, ludzie wiwatowali na cześć załogi pociągu i współtowarzyszy podróży, którzy sprawnie usunęli zawalidrogę.

Pociągi kursujące w weekend były dosyć pełne, a większość pasażerów skorzystała z wyciągu na Śnieżnicę. Jest to wspaniałe połączenie lokalnej atrakcji z przejazdami pociągu prowadzonego parowozem.



Widok z okna opuszczonej nastawni w Kasinie Wielkiej. 18.07.2015 r.

Fot. Andrzej Rapacz

ny i za mostem w Kasinie Wielkiej. Zamiast bardziej znanego widoku mostu w Kasinie Wielkiej, wybrałem miejsce przy skrzyżowaniu toru z drogą. Spodobał mi się tu motyw z pociągami na tuku, z widokiem na Luboń Wielki w oddali. Miło było także posłuchać dźwięków pracującego parowozu na stromym podejściu do Kasiny Wielkiej. Te miejsca sprzyjały fotografowaniu porannego pociągu. Inne urokliwe miejsca

To inicjatywa właściciela wyciągu, który prowadzi również w budynku stacyjnym w Kasinie Wielkiej pensjonat z pięcioma apartamentami do wynajęcia. W niedzielę wraz z odjazdem popołudniowego pociągu z Mszany do Chabówki pożegnałem się z parowozem.



Andrzej Rapacz



Pociąg z OKz32-2 relacji Chabówka – Kasina Wielka przejeżdża przez Przymiarki (małą wieś między Mszaną Dolną a Kasiną Wielką). 19.07.2015 r.

Fot. Andrzej Rapacz



Pociąg turystyczny z Kasiny Wielkiej do Chabówki, oczekuje na odjazd z Mszany Dolnej. 19.07.2015 r.

Fot. Andrzej Rapacz



Pasażerowie pomagają kolejarzom usunąć drzewo leżące na torach. Pociąg turystyczny z parowozem OKz32-2 z Kasiny Wielkiej do Chabówki. 18.07.2015 r.

Fot. Andrzej Rapacz



Po usunięciu drzewa leżącego na torach pasażerowie wracają do pociągu. Skład z parowozem OKz32-2 relacji Kasina Wielka – Chabówka. 18.07.2015 r.

Fot. Andrzej Rapacz



Pociąg prowadzony parowozem OKz32-2 z Chabówki do Kasiny Wielkiej na moście przez rzekę Mszankę w Mszanie Dolnej. 19.07.2015 r.

Fot. Andrzej Rapacz



Pociąg turystyczny z Chabówki prowadzony parowozem OKz32-2 minął most w Kasinie Wielkiej. W oddali Luboń Wielki. 19.07.2015 r.

Fot. Andrzej Rapacz



Parowozy TKh 05353 i TKh49-1 podczas parady w Skansenie w Chabówce. 22.08.2015 r.

Fot. Szymon Jurkowski

XI PAROWOZJADA

22-23.08.2015 r.

W weekend 22–23 sierpnia 2015 r. w Skansenie Taboru Kolejowego w Chabówce odbyło się największe w Polsce doroczne święto zabytkowych lokomotyw – XI Parowozjada. W tym roku podczas imprezy można było zobaczyć lokomotywy z Chabówki: Ty42-107, Tkh49-1, wizytówkę Skansenu Okz32-2, wagon motorowy SN61-168, a także świeżo przywrócony do ruchu parowóz Tkt48-191 oraz gościnnie Ol49-69 z Wolsztyna, TKh 05353 Ferrum użytą przez Klub Sympatyków Kolei z Wrocławia, jak również 477.013 ze Słowacji (jedyna maszyna z zagranicy). Dla miłośników kolei nie lada atrakcją był pomalowany podczas naprawy w historyczne barwy elektrowóz EU07-195 (PKP CARGO), który dzień wcześniej przyciągnął tabor z Wrocławia i Wolsztyna. Tegoroczna impreza była kluczowym wydarzeniem „Lata z Parowozami” – akcji zorganizowanej przez PKP CARGO. Nieodłącznym elementem Parowozjady były jak zawsze ogólnodostępne pociągi retro. Poranny kurs do Kasiny Wielkiej obsługiwany był parowozem Ty42-107, natomiast do Zakopanego „retro” ciągnęła lokomotywa EU07-195 (wyłoniona do tej roli podczas głosowania na facebook-u).

Zaloga Ol49-69 podczas jednej z konkurencji. 23.08.2015 r.

Fot. Szymon Jurkowski





Lokomotywa EU07-195 w historycznym malowaniu. Naprawę rewizyjną ukończono 29.07.2015 r. w PKP CARGO TABOR Sp. z o.o., ZNT w Ostrowie Wielkopolskim. 22.08.2015 r. Fot. Szymon Jurkowski

a na przyprzęgu znajdował się parowóz OKz32-2, który prowadził pociąg z Zakopanego do Chabówki. OKz32-2 obsłużyła także popołudniowy kurs do Rabki Żaryte. W drugim dniu imprezy zorganizowano trzy pociągi „retro” do Mszany Dolnej – przedpołudniowy ciągnęła wolsztyńska lokomotywa OI49-69, natomiast dwa popołudniowe prowadziła OKz32-2.

W sobotę na terenie Skansenu zorganizowano tradycyjnie pokazy parowozów oraz paradę zabytkowych składów pociągów, konkursy, wspólne zdjęcie uczestników, pokaz bajek kolejowych dla dzieci i pokaz para, światło i dźwięk. W niedzielę w Skansenie można było uczestniczyć w zawodach, warsztatach muzycznych i rękodzieła, zobaczyć występy regionalnych zespołów oraz obejrzeć zawody drużyn parowozowych, w których najbardziej widowiskową konkurencją była „próba sił” – przepychanie się parowozów TKh49-1 i TKh 05353 (który wygrał tę konkurencję, jak również całe zawody).



Szymon Jurkowski

z prawej na górze: EU06-01 ze słowackim podsypem na Parowozjadę przejeżdża przez Osielec. 21.08.2015 r.

z prawej na dole: Osielec. EU07-195 z parowozami OI49-69 i TKh-05353 w drodze do Chabówki. 21.08.2015 r.

Fot. Szymon Jurkowski





Drużyna parowozu TKh 05353 z Wrocławia „w akcji”. 23.08.2015 r.

Fot. Szymon Jurkowski



Zaloga Ol49-69 podczas kolejnej konkurencji. 23.08.2015 r.

Fot. Szymon Jurkowski

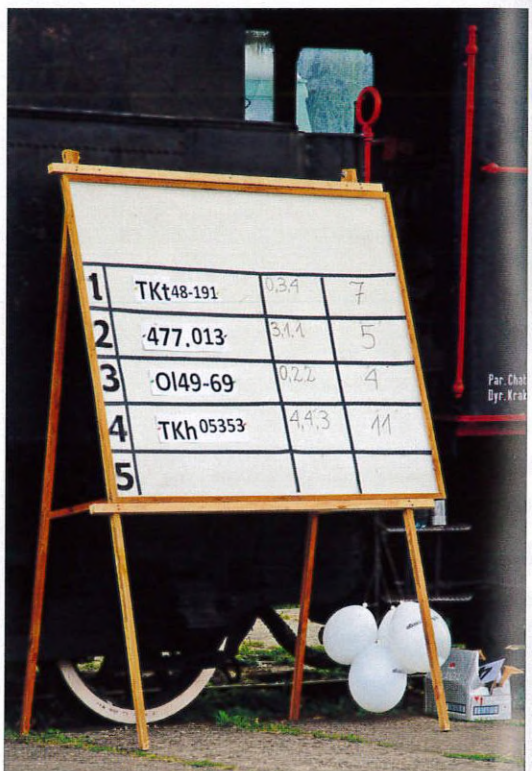


Tabela wyników uzyskanych przez drużyny parowozowe. 23.08.2015 r.

Fot. Szymon Jurkowski



OKz32-2 z pociągiem specjalnym przejeżdża przez most na Rabie w Mszanie Dolnej Markach. 23.08.2015 r.

Fot. Szymon Jurkowski



TKt48-191 świeżo po naprawie głównej wykonanej w Chabówce. 22.08.2015 r.

Fot. Szymon Jurkowski



SN61-168 chwilę po przybyciu do Rabki Zdrój. 15.05.2015 r.

Fot. Szymon Jurkowski

NOC MUZEÓW W CHABÓWCE 15.05.2015 r.

W piątek 15 maja 2015 r. w Skansenie Taboru Kolejowego w Chabówce po raz czwarty odbyła się Europejska Noc Muzeów. Jedną z największych atrakcji była możliwość dojazdu z Rabki Zdrój do Skansenu w Chabówce zabytkowym wagonem motorowym SN61-168. Jest to jeden z dwóch czynnych pojazdów tego typu w Polsce, jednak ze względu na brak części zamiennych i wyeksploatowanie od dłuższego czasu

nie wyjeżdżał ze Skansenu dalej niż do stacji w Chabówce. Na terenie Skansenu można było zwiedzić ekspozycję specjalnie podświetloną na tę okoliczność oraz zobaczyć udostępnioną tego dnia salonkę Gomułki. Po obejrzeniu ekspozycji była możliwość powrotu wagonem motorowym SN61-168 do Rabki Zdrój i zwiedzenia tam zbiorów Muzeum Regionalnego im. Władysława Orkana, które również brało udział w Nocy Muzeów.



Szymon Jurkowski

SN61-168 w Rabce Zdrój. 15.05.2015 r.

Fot. Szymon Jurkowski





SN61-168 na tle świeżo wyremontowanego budynku dworca w Rabce. 15.05.2015 r.

Fot. Szymon Jurkowski



Stacja Chabówka Skansen podczas „Nocy Muzeów 2015”. 15.05.2015 r.

Fot. Szymon Jurkowski



ST43-303 ze składem węglarek zbliża się do stacji w Kolbuszowej, jadąc od strony Głogowa Małopolskiego. 28.05.2015 r.

Fot. Marcin Gądek

SPALINOWE ELDORADO NA LINII NR 71

08.05–13.06.2015 r.

Od 8 maja do 13 czerwca 2015 r. w związku z całkowitym zamknięciem toru szlakowego Grodzisko Dolne – Tryńcza na linii kolejowej nr 68 Lublin – Przeworsk, spowodowanym pracami przy budowie mostu kolejowego na rzece Wiśłok w miejscowości Tryńcza, ruch pociągów towarowych został częściowo skierowany przez stację Kolbuszowa. Objazdy pociągów towarowych prowadzone były między innymi linią nr 71 z Ociec przez Kolbuszową do Rzeszowa. Na tej linii przez wiele lat pociągi towarowe PKP Cargo pojawiały się sporadycznie. Jedynymi planowymi pociągami towarowymi na tej linii były składy cystern do bazy paliw w Widelce, obsługiwane przez CTL. Do

przeciągania pociągów towarowych PKP Cargo zatrudniło lokomotywy serii ST43 stacjonujące na co dzień w Jasle. W celu wzmocnienia parku taborowego ściągnięto też kilka lokomotyw tej serii z Dolnego Śląska. Pojawiły się również maszyny ze Skarżyska-Kamiennej.

Warto dodać, iż linia nr 71 to jedna z najmłodszych linii kolejowych w Polsce. Budowana była w czterech etapach, a całkowite jej otwarcie nastąpiło 27 listopada 1971 r. Jednotorowa, niezelektryfikowana linia prowadzi z Ociec do Rzeszowa. Znajdują się na niej trzy stacje (Dęba Rozalin, Kolbuszowa, Głogów Małopolski) i posterunek bocznicowy Widelka Orlen. Wykorzystywana była głównie do prowadzenia lokalnego ruchu pasażerskiego, który ostatecznie został zawieszony 3 kwietnia 2000 r. Niedługo po tym pojawiła się koncepcja rewitalizacji linii, jednak prace rozpoczęto dopiero w 2006 r. Ponownie ruch pasażerski na odcinku Rzeszów – Kolbuszowa wznowiono 1 marca 2007 r. a 13 grudnia 2009 r. na całej długości linii. Prace nad rewitalizacją zakończyły się ostatecznie w 2014 r. Pojawiły się również pociągi dalekobieżne przetrasowane z linii nr 25. Obsługiwane były lokomotywami SU45, następnie SU46 na zmianę z wypożyczonymi przez IC czeskimi lokomotywami serii 754. Ruch towarowy ograniczał się zawsze do obsługi bocznic do bazy paliw w Widelce. Składy cystern początkowo ciągnięto z Rzeszowa, później z Ociec. Sporadycznie pojawiały się jeszcze eszelony wojskowe. Obecnie linia w całości przystosowana jest do prędkości 120 km/h. Sterowanie stacjami Głogów Małopolski, Dęba Rozalin oraz posterunkiem bocznym Widelka Orlen odbywa się z nastawni LCS w Kolbuszowej.

Objazdy linią, którą nigdy nie prowadzono ruchu towarowego na całej długości, przyciągnęły do tych kilku podkarpackich miejscowości rzesze miłośników kolei nie tylko z Polski, ale również z Czech i Niemiec. Linia nr 71 na kilka tygodni stała się prawdziwym „Eldorado” dla wielbicieli serii ST43, zwanej potocznie „Rumunami”. Poza



ST43-263 przeciąga skład cystern z elektrowozem EU07-539 zbliżając się do stacji w Kolbuszowej jadąc od strony Głogowa Małopolskiego. 28.05.2015 r.

Fot. Marcin Gądek



Nowa Dęba. Należący do DB Schenker Rail Polska spalinowy Class 66163 prowadzi objazdowy skład cystern w relacji Sandomierz – Rzeszów Staroniwa. 28.05.2015 r. Fot. Marcin Gądek

zostały zastąpione przez nowe lokomotywy spalinowe serii SU160 „Gama”, które kontynuują „chlubną tradycję” swoich poprzedników.

W Kolbuszowej stawilem się 28 maja 2015 r. już o godzinie 5.00 rano, by rozpocząć kilkudniowy fotoreportaż z tego niewątpliwie najciekawszego wydarzenia ostatnich lat dla miłośników trakcji spalinowej. Części lokomotyw przedstawionych na zdjęciach już niestety nie ujrzymy na szlaku. 1 czerwca 2015 r. zakończyłem fotografowanie na linii nr 71, jednak dziesięć dni później, 11 czerwca znów pojawiłem się w Kolbuszowej na kilka godzin. Powodem tego była jedna z ostatnich czynnych lokomotyw serii ST43 z żółtym czołem – skarżyski ST43-137.



Zatrzymany na wiele godzin w stacji Kolbuszowa pociąg Lotosu oczekuje podania wolnej drogi. Z powodu zakorkowania się stacji Rzeszów Staroniwa, pociąg ten został rozwiązany w Kolbuszowej, a lokomotywa BR 285 127 pojechała luzem w stronę Ocie. 29.05.2015 r. Fot. Marcin Gądek

pociągami PKP Cargo przez Kolbuszową kierowane były również pociągi prywatnych przewoźników. Czas objazdów był również ostatnim okresem planowej służby lokomotyw serii SU46 (dzierżawionych od PKP Cargo) w ruchu pasażerskim na Podkarpaciu. 1 lipca 2015 r. po raz ostatni SU46-041 prowadziła pociąg pasażerski z Zamościa do Rzeszowa. Zne z częstych awarii, będących niejednokrotnie powodem dużych opóźnień lub odwołań pociągów, lokomotywy SU46

Poręby Majdańskie. M62-2006 wraz z TEM2-162 (Zakład Inżynierii Kolejowej Leśkiewicz, Komala s. j.) prowadzi pociąg towarowy jadący szlakiem Kolbuszowa – Dęba Rozalin. 29.05.2015 r. Fot. Marcin Gądek





Kolbuszowa Górna. ST43-388 i ST43-177 prowadzą brutto (3200 ton) z kamieniem wapiennym jadąc szlakiem Kolbuszowa – Głogów Małopolski. 29.05.2015 r. Fot. Marcin Gądek



Kolbuszowa Górna. Po długim postoju na stacji Kolbuszowa ST43-217 ciągnie skład węglarek z elektrowozem ET22-1026 jadąc w stronę Głogowa Małopolskiego. 30.05.2015 r. Fot. Marcin Gądek



Specjalne podziękowania składam pracownikom i pracownikom LCS Kolbuszowa za pomoc w realizacji tego reportażu.

Lokomotywy serii ST43 wykorzystywane do prowadzenia pociągów objazdowych:

- ST43-98 – Węglińiec
- ST43-137 – Skarżysko-Kamienna
- ST43-177 – Kamieniec Żąbkowski
- ST43-187 – Kamieniec Żąbkowski
- ST43-217 – Kamieniec Żąbkowski
- ST43-272 – Kamieniec Żąbkowski
- ST43-263 – Tarnów
- ST43-303 – Jasło
- ST43-314 – Skarżysko-Kamienna
- ST43-364 – Skarżysko-Kamienna
- ST43-375 – Skarżysko-Kamienna
- ST43-380 – Jasło
- ST43-388 – Jasło
- ST43-389 – Jasło
- ST43-413 – Skarżysko-Kamienna
- ST43-422 – Skarżysko-Kamienna.

✉
Marcin Gądek

ST43-177 ciągnący elektrowóz ET41-062 ze składem węglarek stoi zatrzymany na kilkadziesiąt minut przed semaforem wyjazdowym ze stacji Głogów Małopolski. 31.05.2015 r. Fot. Marcin Gądek



Skarżyski ST43-137 wraz z ST43-272 i składem węglarek opuszczają po pięciominutowym postoju stację w Kolbuszowej jadąc dalej w stronę Dęby Rozalina. 11.06.2015 r.

Fot. Marcin Gądek



Kolbuszowa Dolna. ST43-389 z klasycznym pociągiem towarowym zbliża się do stacji w Kolbuszowej. Na platformie przewożona jest spycharka gąsienicowa marki Dressta TD-25M. 31.05.2015 r.

Fot. Marcin Gądek



SU46-031 z pociągiem IC „Kossak” z Zamościa do Szczecina Głównego mijają posterunek bocznicy Widelka Orlen. 01.06.2015 r.

Fot. Marcin Gądek



Czeski „nurek” 754 037-0 dzierżawiony przez spółkę PKP Intercity ściąga z Biłgoraja do Rzeszowa Głównego trzy wagony odwołanego w tym dniu pociągu IC „Kossak”. Przyczyną tej sytuacji była awaria poprzedniego dnia lokomotyw SU46-007 i SU46-031. W tym dniu wszystkie planowe pociągi IC na linii 71 zostały odwołane i wprowadzono Zastępcą Komunikację Autobusową (ZKA). 29.05.2015 r.

Fot. Marcin Gądek



SU46-041 ciągnie zdefektowaną SU46-007 i pociąg TLK „Solina” z Przemyśla Głównego do Warszawy Zachodniej. Pociąg opuścił stację w Kolbuszowej i jedzie szlakiem do Dęby Rozalina. 11.06.2015 r.

Fot. Marcin Gądek



Lokomotywa Lxd2-2, SM03-126, plug odśnieżny 802S-12 na stacji w Mławie. 04.04.2015 r. Fot. Mariusz Gajewski

PYTANIE O PRZYSZŁOŚĆ MŁAWSKIEJ KOLEI DOJAZDOWEJ

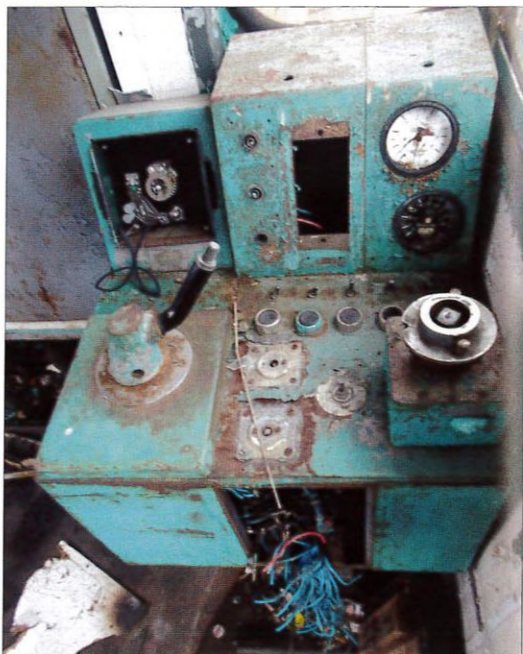
12.03.2015 r., 12.07.2015 r.

Trwa marazm na Mławskiej Kolei Dojazdowej. Można się o tym przekonać, podróżując wzdłuż tej zasłużonej dla rozwoju regionu linii kolejowej. Zaplecze w Mławie zarasta trawą, tabor został wystawiony na zewnątrz i „pod chmurką” czeka na łaskawość rdzewiącego upływu czasu i litości wandal. Co ciekawe, ktoś zadał sobie duży trud, układając piętrowo wagony transportery. Zniknęła tablica informacyjna z okolic bramy wjazdowej. Ostatni użytkownik terenu, firma produkcyjna wynajmująca halę dawnej wagonowni opuściła budynek, pozostawiając wewnątrz sterty śmieci. Okna lokomotywni zabezpieczone są płytami OSB, a drzwi do budynków gospodarczych i drewniowni zostały wzmocnione deskami. Czyżby jednak coś się działo? Ruszając na szlak, w okolicy mostu we wsi Sokólnik trafiamy na kilkudziesięciometrową wycinkę krzaków wzdłuż toru. Od stacji w Grudusku aż do Leszna tor jest generalnie oczyszczony z roślinności.



Rozkradziona lokomotywa Lxd2-2, SM03-126, plug odśnieżny 802 S-12 na stacji Mława Wąsk. 04.04.2015 r. Fot. Mariusz Gajewski

Przystanek Czernice Borowe to najlepiej wyglądający fragment na całej linii. Zadbany peron, przy którym znajduje się tablica informacyjna zawierająca kilka archiwalnych zdjęć i opis historii mławskiej kolei, to efekt działań Lokalnej Organizacji Turystycznej opiekującej się tym odcinkiem linii. Kilka metrów dalej ustawiono w charakterze pomnika odremontowany parowóz typu HF na tor 600 mm. Kilkadziesiąt metrów od peronu w stronę Przasnysza stoi na szlaku pociąg złożony z lokomotywy WLS150-7615 i jednego wagonu letniaka. Na mijance Górki urządzono polanę piknikową z miejscem na ognisko, postawiono nawet wiatę. Rozjazdy z mijanki zostały zdemontowane do remontu.



Efekt pozostawiania taboru bez opieki. Pulpit sterowniczy Lxd2-2. 04.04.2015 r. Fot. Mariusz Gajewski

Dość duża stacja w Przasnyszu jest kompletnie porośnięta gęstą trawą. Budynek poczekalni i kasy biletowej ma zapadnięty dach i zburzoną ścianę, przez którą można wejść do środka. Stojąca przy peronie lokomotywa Lxd2 ma zdemolowane wnętrze kabiny maszynisty i zniszczony układ elektryczny. Wagon osobowy Bxhpi stał się zadaszonym miejscem alkoholowych libacji i noclegownią. Wagon towarowy kryty jest regularnie okradany z pozostawionych wewnątrz resztek wyposażenia.

Udając się w stronę Makowa trafiamy na coraz częstsze ubytki szyn i zarośnięty szlak. Na terenie dawnej ładowni w Makowie Mazowieckim zgromadzono znaczną ilość szyn. Podsumowując, brak nadziei na szybką reaktywację przewozów, pomimo prowadzonych prac, które są niewystarczające dla uruchomienia kolei.

Rosną jednak szanse na przetrwanie Mławskiej Kolei Dojazdowej. W dniu 12 lipca 2015 r. na stacji kolei w Przasnyszu odbył się piknik z okazji 100-lecia Bitwy Przasnyskiej. Główną atrakcją była rekonstruk-



Widok stacji Mława Wąsk. od strony bramy wjazdowej. 12.03.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski

cja bitwy, w której przewidziano udział kolei wąskotorowej. W ramach imprezy zorganizowano przejazd pociągiem na trzykilometrowym odcinku w kierunku Leszna. Skład zestawiony był z lokomotywy WLS150-7615 ciągnącej jeden wagon typu letniak. Nie mniejszym powodzeniem cieszyły się przejazdy drezynami rowerowymi spiętymi w jeden „pociąg”, któremu za lokomotywę i dodatkowe miejsca siedzące słu-

żyła słynna drezyna „Hrabina”. Przybyła ona wraz z piaseczyńską grupą drezyny.eu, zaproszoną przez organizatorów specjalnie na tę imprezę. Kursy odbywały się ze stacji do granicy miasta, w kierunku Mławy.

Kolejnym punktem programu był przejazd pociągu wojskowego, składającego się z wagonu brankardu i platformy, na której umieszczono armatę obsługiwaną przez żołnierzy w mundurach z epoki. Pod-



Px48-1784 Chrzanów nr fabr. 3219/1954 r. na stacji w Mławie. 12.03.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Stacja Mława Wąsk. Widoczne dwie platformy znormalizowane serii Pddxh. 12.03.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Mława Wąsk. Przed i za halą wagonowni zachowane elementy suwnicy bramowej. 04.04.2015 r.

Fot. Mariusz Gajewski



Mława Wąsk. Widok na zasieki węglowe. Na pierwszym planie dźwigo napędzanie ręcznym. 04.04.2015 r.

Fot. Mariusz Gajewski



Mława Wąsk. Lokomotywnia od frontu wygląda na zadbaną. 04.04.2015 r.

Fot. Mariusz Gajewski



Mława Wąsk. Spiętrzone transportery przed lokomotywnią. 04.04.2015 r.

Fot. Mariusz Gajewski



Most na rzece Łydynia pod osadą Sokólnik. 04.04.2015 r.

Fot. Mariusz Gajewski



Most tuż przed stacją Grudusk. 04.04.2015 r.

Fot. Mariusz Gajewski



Mijanka Nosarzewo. 04.04.2015 r.

Fot. Mariusz Gajewski



Gruduskie kłody pod... koła. Czyżby podkłady przygotowane do wymiany?
04.04.2015 r.

Fot. Mariusz Gajewski



Grudusk. Zdezelowane dźwignie sygnałowe. Na pierwszym planie porzucone materiały torowe. 04.04.2015 r.

Fot. Mariusz Gajewski



Czernice Borowe, przeniesiony z Mławy parowóz typu „HF” nr 14252.
12.03.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Skład turystyczny z WLs150-7615 w Czernicach Borowych. 12.03.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Zdewastowana kabina lokomotywy Lxd2-293. 04.04.2015 r.

Fot. Mariusz Gajewski



Lxd2-293 w Przasnyszu. 04.04.2015 r.

Fot. Mariusz Gajewski



Przasnysz. Lxd2-239 z wagonem rumuńskim. 04.04.2015 r.

Fot. Mariusz Gajewski

czas trwania imprezy można było również samodzielnie poprowadzić drewnianą rowerową na bocznym torze w obrębie peronów. Zainteresowanym udostępniono świeżo odrestaurowany budynek dawnej poczekalni i kasy biletowej, w którym urządzono dwa pomieszczenia. W jednym zorganizowano galerię archiwalnych zdjęć z pracy kolei wą-

skotorowych, a w drugim znajdowała się mini sala kinowa. Uwagę na zewnątrz poczekalni przykuwała oryginalna tablica z nazwą stacji „Przasnysz Wąsk.”, uratowana i przywieziona specjalnie z Mławy.

Impreza była bardzo udana. Mieszkańcy regionu mogli zapoznać się z walorami turystycznymi kolei. Przejazd pociągu jest też istotnym argumentem przeciwko pojawiającym się planom rozebrania linii i wybudowania w jej miejsce ścieżki rowerowej. Trasę rowerową można wybudować wszędzie, ale nie każda gmina może mieć w swojej ofercie tak wyjątkową atrakcję turystyczną, jaką jest historyczna kolej wąskotorowa.



Peron w Czernicach Borowych. 12.03.2015 r. Fot. Tomasz Jankowski



Budynek stacyjny w Przasnyszu 12.03.2015 r. Fot. Tomasz Jankowski



Piasieczniacy dreznicyarze i „Hrabina” podczas jednego z przejazdów na obrzeża Przasnysza. 12.07.2015 r. Fot. Mariusz Gajewski

Ogromne brawa należą się Panu Wojciechowi Brzezińskiemu, wójtowi gminy Czernice Borowe za organizację imprezy i czynną pomoc podczas jej trwania. Wart odnotowania jest ogrom pracy dokonany na odcinku między Krasnem a Czernicami Borowymi. Różnica jaka zaszła w wyglądzie stacji Przasnysz w ciągu kilku miesięcy jest imponująca. Jeszcze w kwietniu można było zobaczyć zaniedbany teren, rozpadaający się budynek stacyjny i niszczący tabor. Dziś widać oczyszczone torowisko, naprawione rozjazdy, wymienioną podsypkę, wybudowany peron, odremontowany budynek stacyjny. W Czernicach Borowych zadbane o estetyczny wygląd peronu, gdzie stacjonuje „pod chmurką”, jedyna sprawna na całej kolei lokomotywa WLS150-7615 z wagonem letniakiem. Na tym terenie stoją również drezniny rowerowe.



Wystawa poświęcona historii kolei urządzona w poczekalni budynku dworcowego w Przasnyszu. 12.07.2015 r. Fot. Mariusz Gajewski



Każdy uczestnik pikniku starał się skorzystać z okazji jaką był przejazd dreznyną. 12.07.2015 r. Fot. Mariusz Gajewski

Na terenie gminy wzdłuż trasy kolei zamontowano krzyże św. Andrzeja, oczyszczono torowisko. Trwają również prace torowe, wymieniono rozjazdy na przystanku Górki. Szkoda tylko, że lokomotywa Lxd2 z wagonem rumuńskim znajdujące się w Przasnyszu nadal niszczy, a cała trasa kolei z Mławy do Makowa nie jest przejezdna.



Mariusz Gajewski

Nowo odremontowany budynek stacyjny w Przasnyszu. Wygląd stacji przypomina najlepsze czasy pracy kolei. 12.07.2015 r. Fot. Mariusz Gajewski



115 LAT ŚMIGIELSKIEJ KOLEI WĄSKOTOROWEJ

20.09.2015 r.

20 września 2015 r. w Śmiglu zorganizowano obchody 115-lecia istnienia Śmigielskiej Kolei Wąskotorowej. Wydarzenie zostało objęte Honorowym Patronatem Marszałka Województwa Wielkopolskiego.

W dniu jubileuszu na trasę ze Śmigła do Starego Bojanowa Wąsk. wyjechało pięć ogólnodostępnych pociągów, obsługiwanych wagonami motorowymi MBxd2-222 i MBxd2-226. Ponadto zorganizowano dodatkowy kurs dla zaproszonych gości. Jedną z atrakcji imprezy była możliwość przejazdu w kabinie lokomotywy spalinowej Lxd2-241 po stacji w Śmiglu. Jednak największym zainteresowaniem licznie przybyłych turystów cieszyły się wyścigi drezyn ręcznych. Wszyscy chętni mogli skorzystać ze zwiedzania zabytkowych warsztatów



Wyremontowany wagon węglarka Wddxh 6839-7. 20.09.2015 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



Jubileuszowy skład „na słodko” z parowozem Px48. 20.09.2015 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

z przewodnikiem, gdzie udostępniono zabytkowe maszyny, w tym m.in. prasę hydrauliczną do wyciskania kół, pochodzącą z 1909 r. Był także słodki poczęstunek. Urodzinowy tort złożony z parowozu Px48 i wagonu węglarki prezentował się smakowicie. Przygotowane zostały gry i zabawy dla dzieci. Dorosłym zaproponowano udział w rzucie klockiem hamulcowym. Obchody jubileuszu zakończył pokaz pirotechniczny zsynchronizowany z muzyką.

W czasie imprezy zaprezentowano kolejne dwa wyremontowane wagony pochodzące z 1952 r.: kryty Kddx 6839-7 i węglarkę Wddxh 6839-7. W pierwszym z nich można było obejrzeć wystawę zdjęć związanych ze śmigiełską wąskotorówką. Równie okazałe prezentował się odmalowany, nieczynny parowóz Px48-1765, stojący w pobliżu budynku stacyjnego oraz odnowiony żuraw wodny.



Paweł Jakuboszczak



Jubileuszowe atrakcje kolejowe odbywały się tuż obok odmalowanego parowozu Px48-1765. 20.09.2015 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

PAROWÓZ Ty42-107 W WARSZAWIE

03-04.10.2015 r.

W ramach obchodów 170-lecia Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej Muzeum Kolejnictwa wraz z Wawerskim oraz Wolskim Centrum Kultury zorganizowały imprezę dla mieszkańców Warszawy pod nazwą „Weekend z parowozem”. W tym roku w stolicy gościł parowóz Ty42-107 ze składem zabytkowych wagonów pochodzących ze Skansenu w Chabówce. W sobotę 3 października parowóz wraz ze składem udostępnił się do zwiedzania na terenie Muzeum Kolejnictwa w godzinach 12.00–22.00. Przy czym w tym dniu wstęp do muzeum był bezpłatny. W niedzielę parowóz obsłużył dwie pary pociągów do stacji Warszawa Falenica. Ze względu na brak możliwości dokonania manewrów na terenie muzeum, zabytkowy skład był wyciągany przez lokomotywę SM42-1075. Prowadziła ona skład aż do stacji towarowej Odolany, dalej skład ciągnięty był przez parowóz linią towarową przez Jelonki. Druga para pociągów w drodze powrotnej skończyła bieg na stacji Warszawa Gdańska, po czym skład



Pociąg specjalny z parowozem Ty42-107 przejeżdża przez Lasek na Kole. 04.10.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski

już bez pasażerów udał się do lokomotywni Odolany. Bilety na niedzielne pociągi cieszyły się tak dużym zainteresowaniem, że na kilka dni przed imprezą wszystkie zostały sprzedane. Dzięki odpowiedniemu nagłośnieniu w mediach, zabytkowy pociąg oglądały tłumy, wśród których nie zabrakło również sporej grupy hobbystów kolejowych.



Tomasz Jankowski



Stacja Warszawa Zachodnia. 04.10.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski



W wykopie przy ul. Polczyńskiej. 04.10.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski

Pociąg specjalny prowadzony parowozem Ty42-107 na moście kolejowym obok Cytadeli. 04.10.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski



PRZEJAZD DLA HOBBYSTÓW NA STARACHOWICKIEJ KW

10.10.2015 r.

Tak jak w poprzednich latach, w pierwszą sobotę po zakończeniu przewozów turystycznych na Starachowickiej KW uruchomiono pociąg specjalny dla hobbystów kolejowych. Przejazd odbył się na odcinku Starachowice – Lipie. Pociąg złożony był z lokomotywy Lyd1-252



Drezyny Dm-615 i ręczna na km 7,2. 10.10.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Pociąg specjalny po powrocie do Starachowic. 10.10.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski

i wagonu brankardu. Na szlaku towarzyszyły mu drezyna Dm-615 wraz z drezyną ręczną. Oba pojazdy wyruszyły wraz z wolontariuszami pracującymi przy udrażnianiu zachowanego torowiska za Lipiem. W sobotę 10 października 2015 r. udało się dojechać do km 7,2. Do miejsca kradzieży szyn pozostało jeszcze ok. 700 m torowiska wymagającego oczyszczenia. Po dłuższym postoju w Lipiu pociąg wrócił do Starachowic. W drodze powrotnej w kilku miejscach zorganizowano fotostopy. Sam przejazd odbywał się w miłej, kameralnej atmosferze, za co należy się podziękowania organizatorom.



Tomasz Jankowski

Pociąg prowadzony lokomotywą Lyd1-252 przed odjazdem z Lipia. 10.10.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski



TABOR WĄSKOTOROWY

BURZLIWA HISTORIA WAGONU MOTOROWEGO MBxc1-42

Kryzys gospodarczy lat 30. XX w. spowodował znaczny spadek przewozów kolejowych zarówno na kolejach PKP, jak i na kolejach wąskotorowych zarządzanych przez władze samorządowe. Aby zmniejszyć koszty uruchamiania pociągów osobowych na liniach o mniejszych potokach podróźnych, zamiast składów wagonowych z lokomotywami parowymi zaczęto wprowadzać wagony motorowe.

Ponieważ wagon spełnił pokładane w nim oczekiwania, już w 1934 r. dostarczono od tego samego wytwórcy dwa kolejne wagony, tym razem zbudowane jako jednokierunkowe. Zostały one wyposażone w silniki Ford o mocy 65 KM i posiadały napęd na obydwie osie jednego z wózków. Na kolei otrzymały numery 2 i 3. Obsługiwały one ten sam odcinek, co dotychczas eksploatowany wagon.

Skokowy wzrost przewozów pasażerskich po II wojnie światowej spowodował, że wagony nie były w stanie podolać potrzebom przewozowym. Po przejęciu zarządu nad kolejami wąskotorowymi przez PKP wszystkie wagony motorowe przesłano w 1953 r. na kolej witaszycką, na której potoki pasażerskie bez problemu mógł obsłu-



Zagórzów. Wagon motorowy MBxc1-42 na obrotnicy. 01.06.1991 r.

Fot. Marek Barszcz

Bydgoskie Koleje Powiatowe również dążyły do optymalizacji obsługi pociągów osobowych. Pierwszy wagon motorowy zamówiono w niemieckiej firmie HAWA, jednak nie został on odebrany. W zamian w warszawskiej firmie Lilpop, Rau i Loewenstein zamówiono dwukierunkowy wagon motorowy napędzany dwoma silnikami Ford V8 o mocy 45 KM, który na kolej dostarczono w 1932 r. Na BKP wagon oznaczono numerem 1.

Wagon motorowy z wagonem doczepnym. W nowym miejscu wagony otrzymały oznaczenia: BKP 1 → Mzx41 → MBxc-41; BKP2 → Mzx42 → MBxc1-42; BKP3 → Mzx43 → MBxc1-43.

Tak rozpoczęła się długoletnia i spokojna służba przy obsłudze pociągów osobowych na liniach Jaro- cińskiej Kolei Dojazdowej. Stopniowo we wszystkich wagonach wyeksploatowane jednostki napędowe Ford



Białośliwie Wąsk. Pociąg prowadzony wagonem motorowym nr 2 (Motor Wagen 2, Bromberg Kleinbahnen BKB). 26.03.1942 r. Fot. Kurt Herbener



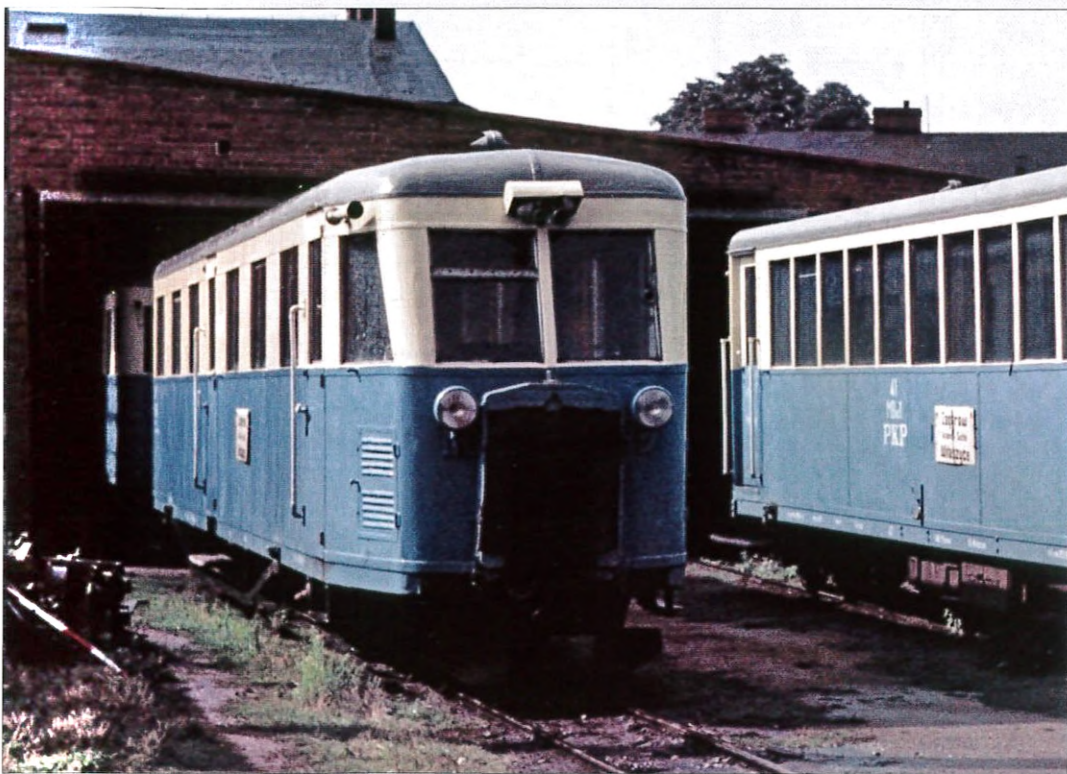
Białośliwie Wąsk. Wagon motorowy nr 2 na obrotnicy (Motor Wagen 2, Bromberg Kleinbahnen BKB). 26.03.1942 r.

Fot. Kurt Herbener



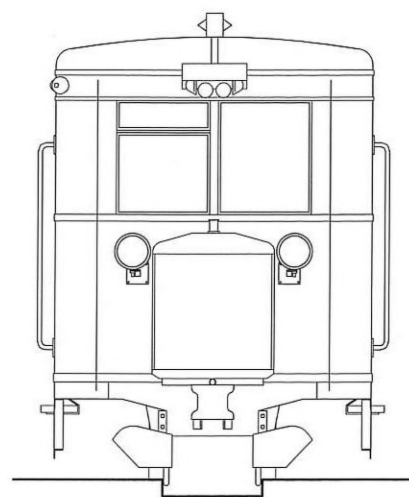
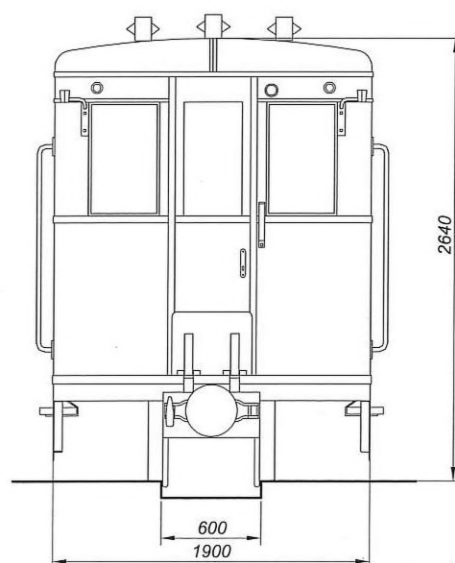
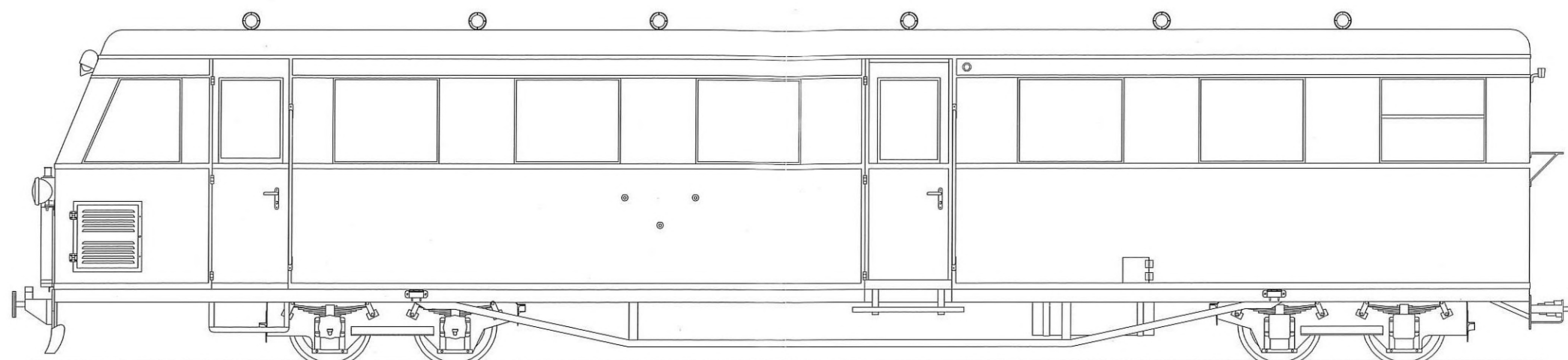
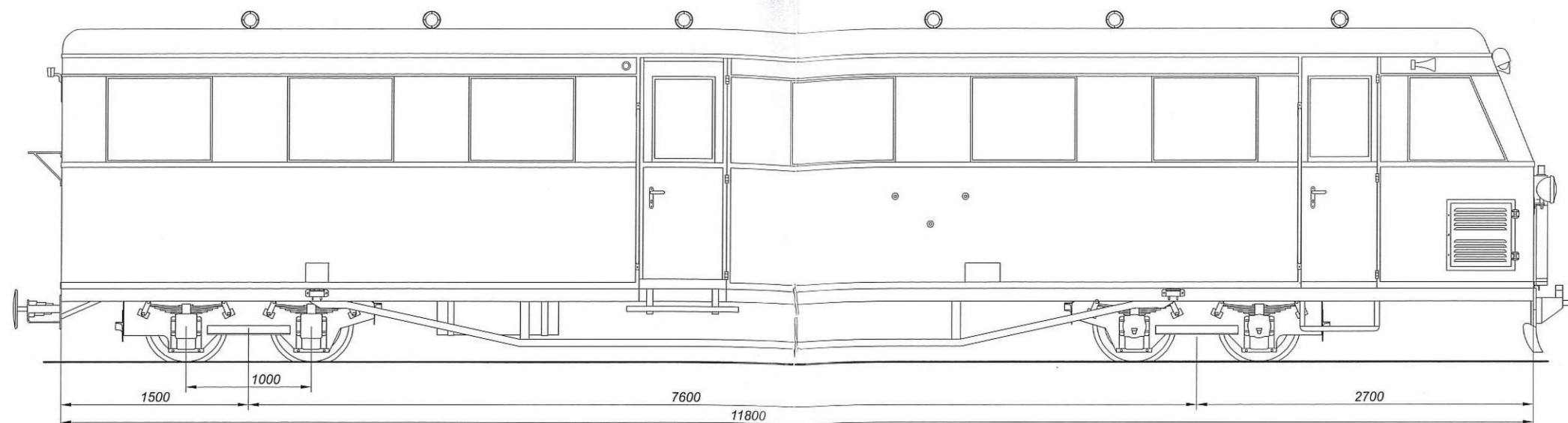
Witaszyce Wąsk. Wagon motorowy MBxc1-42 z wagonem pocztowo-bagażowym po przyjeździe z Zagórowa. 21.08.1969 r.

Fot. Klaus Kieper



Witaszyce Wąsk. Wagon motorowy MBxc1-42 przed lokomotywownią z tyłu MBxc1-43, z prawej MBxc1-41. 21.08.1969 r.

Fot. Klaus Kieper



STALOWE
SZLAKI

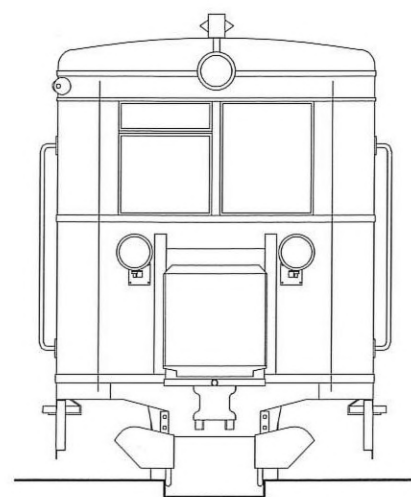
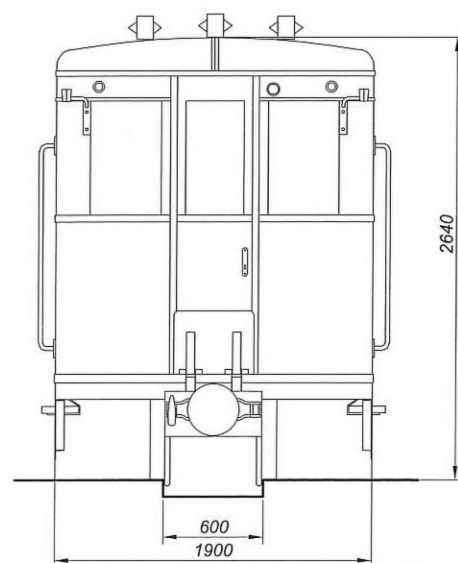
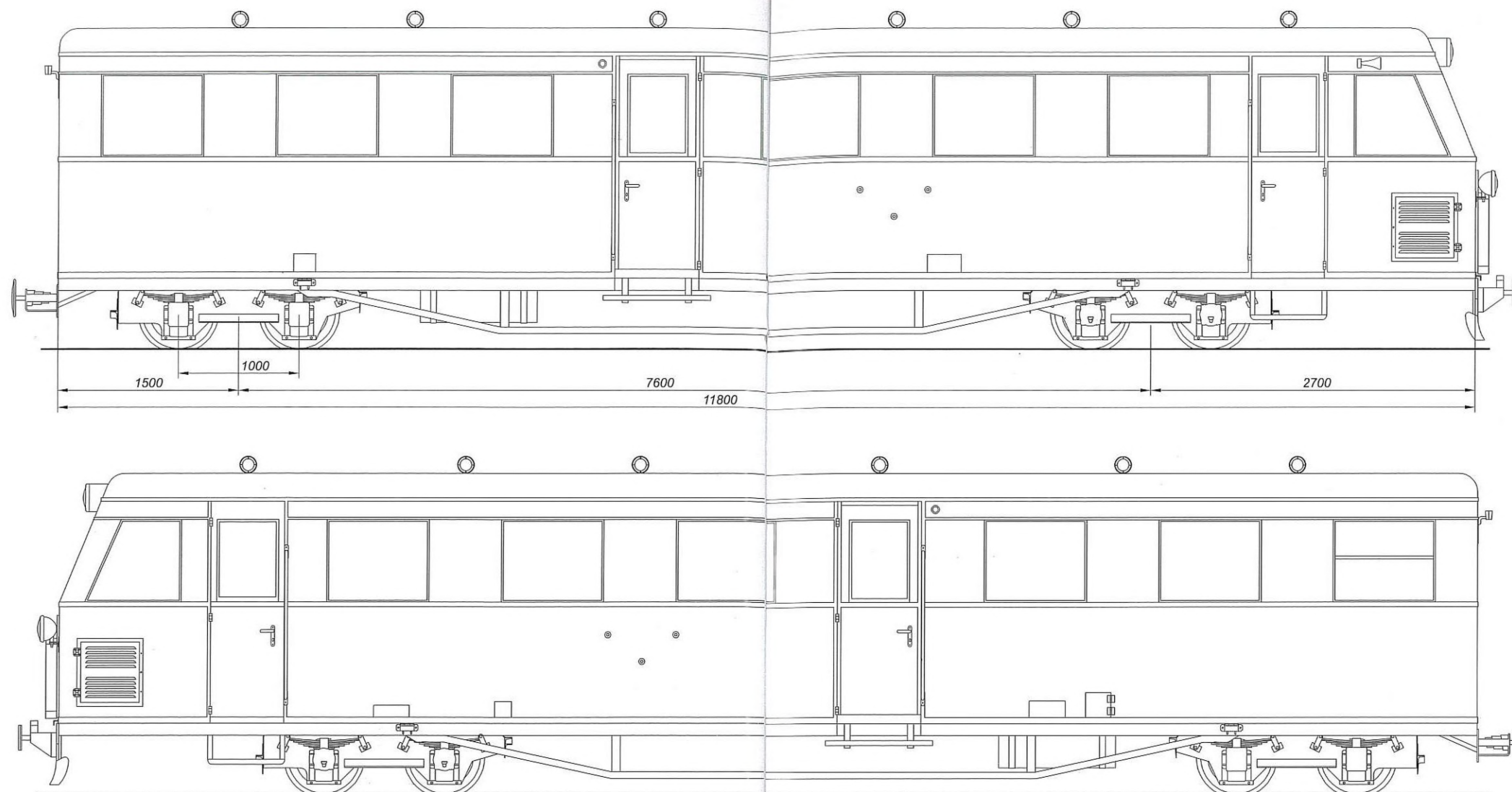
Wagon motorowy MBxc1-42 produkcji zakładów Lilpop Rau i Loewenstein na tor 600 mm. Stan na 1969 r. Skala 1:45.

Rys. Maciej Kucharski

zastępowane były silnikami i skrzyniami biegów pochodzącymi z samochodów ciężarowych Star 20 o mocy 85 KM. Przy okazji takiej zmiany wagon MBxc1-41 przebudowano na jednokierunkowy, ponieważ na kolei dwa pozostałe wagony i tak obracano na stacjach końcowych na obrotnicach. W 1978 r. wagon motorowy MBxc1-43 został rozbity w zderzeniu z samochodem ciężarowym, a ponieważ zakres uszkodzeń był zbyt duży, nie zdecydowano się na jego odbudowę.

Przewozy pasażerskie na kolei witaszyckiej stopniowo malały w związku z rozpowszechnianiem się transportu drogowego, czemu tym razem nie były w stanie zapobiec nawet wagony motorowe przewożące nie-

wielkie ilości podróźnych. O ile w 1980 r. z przejazdów koleją skorzystało jeszcze 80 000 pasażerów, o tyle już w 1986 r. tylko 58 000. Nad koleją zawisło widmo likwidacji. Linię ostatecznie zamknięto 30 czerwca 1991 r. Po zakończeniu planowej eksploatacji oba zachowane wagony motorowe brały jeszcze udział w jazdach specjalnych dla miłośników kolei. Pod koniec stycznia 1992 r. udało się prowizorycznie uruchomić wagon MBxc1-41 dla niemieckiej ekipy filmowej czasopisma Eisenbahn Kurier, MBxc1-42 był jednak już wtedy w zbyt znacznym stopniu rozkradziony przez „nieznanych sprawców”. MBxc1-41 „Ryjek” miał więcej szczęścia – wiosną 1992 r. został przekazany na rzecz Poznańskiego Klubu



STALOWE
SZLAKI

Wagon motorowy MBxc1-42 produkcji zakładów Lilpop Rau i Loewenstein na tor 600 mm. Stan na 1991 r. Skala 1:45.

Rys. Maciej Kucharski

Modelarzy Kolejowych i po naprawie przeprowadzonej w ZNTK Poznań przez lata kursował regularnie na poznańskiej „Maltance”. MBxc1-42 rozpoczął zaś swoją długoletnią tułaczkę.

W 1992 r. wagon trafił na krótko na Żnińską KD, gdzie przechowywano go wraz z innym taborem na torach stacji Żnin. Planowano, że zostanie on przetransportowany do muzeum w Wenecji i stanie się częścią tamtejszej ekspozycji. Pomysł ten pozostał w sferze planów i zamiast do Wenecji przewieziono go do Bydgoszczy, gdzie przez jakiś czas eksponowany był przed salą pamięci, nieopodal bydgoskiego dworca. Stamtąd wagon przewieziono do Białosłowiwa, gdzie miał zostać

odbudowany. Po 1997 r. mocno już podniszczony i ograbiony wagon przewieziono z powrotem do Bydgoszczy, tym razem na teren ZNTK Bydgoszcz, gdzie ustawiono go koło warsztatów szkolnych ZNTK, w których miano przeprowadzić renowację. Zdemonstrowano jego wyposażenie i zmagazynowano w warsztatach, jednak fatum ciężące nad małą motorówką znów dało o sobie znać – tym razem zamknięciu uległy warsztaty szkolne przy ZNTK. Wagon był już bardzo mocno zdewastowany, kiedy jego właściciel – Muzeum Kolejnictwa – przekazał go w użyczenie Mysłęcińskiej Kolejce Parkowej, która jako kolejna miała zająć się odbudową zabytkowego pojazdu. Być może lepiej się stało, że niewiele z szumnych



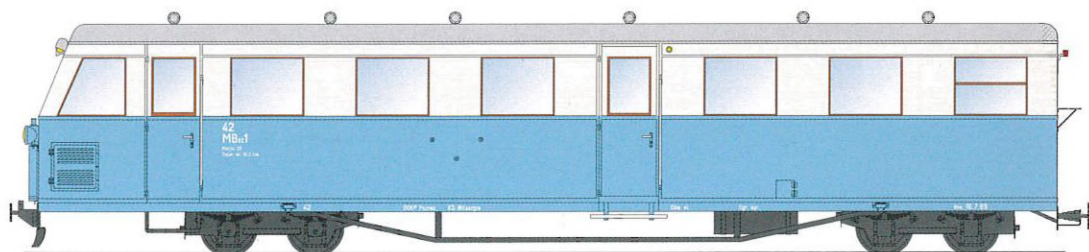
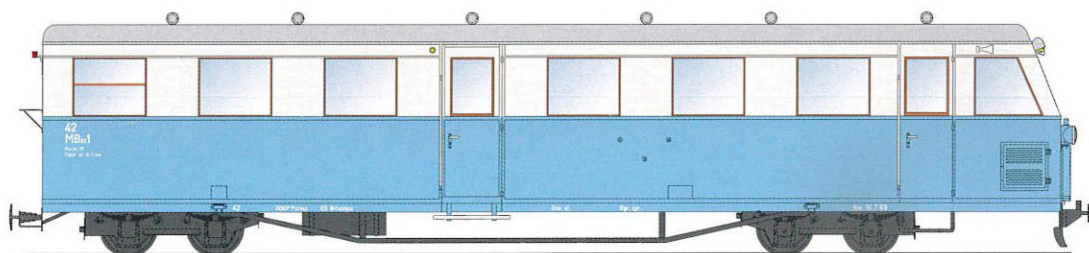
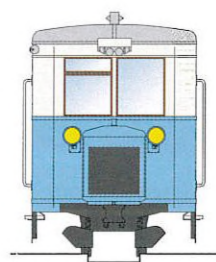
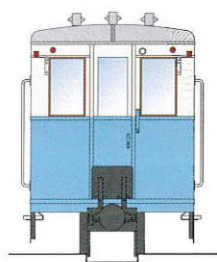
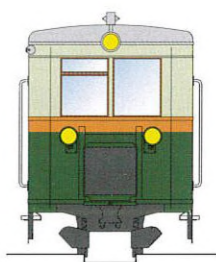
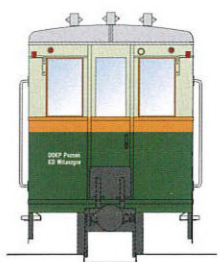
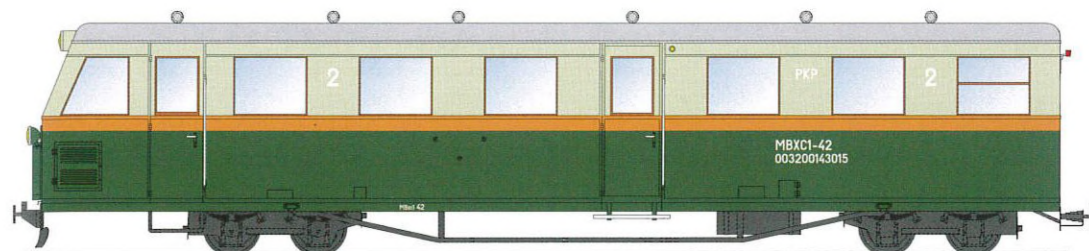
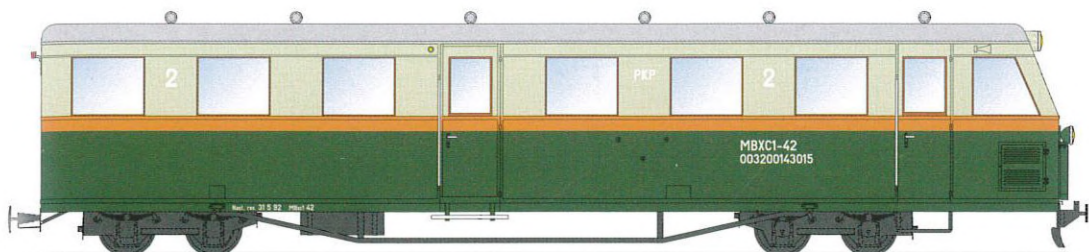
Witaszyce Wąsk. Wagon motorowy MBxc1-42 przed lokomotywnią. Widok tylnej części. 21.08.1969 r.

Fot. Klaus Kieper



Witaszyce Wąsk. Wagon towarowo-osobowy (TOWOS) pomalowany w barwy wagonów motorowych. Najczęściej wśród wagonów osobowych wykorzystywany była jako doczepa do motorówek. 21.08.1969 r.

Fot. Klaus Kieper



Malowanie wagonu motorowego MBXc1-42 według schematu używanego w 1991 r. – kolorystyka zielona z pomarańczowym pasem oraz malowanie według schematu używanego w 1969 r. – kolorystyka niebiesko-kremowa. Skala 1:87.

Rys. Maciej Kucharski, barwy Jacek Wardęcki



Wagon motorowy MBxc1-42 z wagonem pocztowo-bagażowym na stacji Sucha. 26.09.1977 r.

Fot. Helmut Pochadt



Wagon motorowy MBxc1-42 z wagonem pocztowo-bagażowym w Gizakach (?). 26.09.1977 r.

Fot. Helmut Pochadt



Wola Książęca. Wagon motorowy MBxc1-42 z wagonem pocztowo-bagażowym. 04.10.1980 r.

Fot. Helmut Pochadt



Wagon motorowy MBxc1-42 z wagonem pocztowo-bagażowym. 04.10.1980 r.

Fot. Helmut Pochadt



Witaszyce Wąsk. Wagon motorowy MBxc1-42. 01.06.1991 r.

Fot. Marek Barszcz



Witaszyce Wąsk. Wagon motorowy MBxc1-42. 01.06.1991 r.

Fot. Marek Barszcz

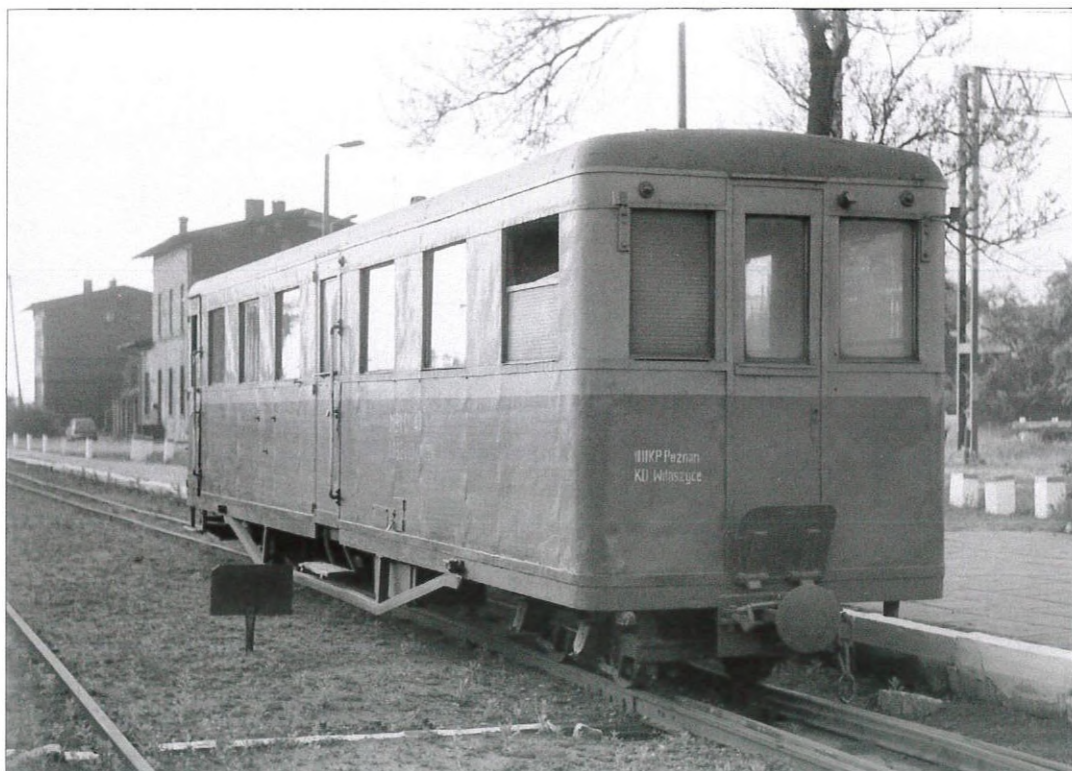
deklaracji wyszło, ponieważ władze kolejki otwarcie planowały przebudowę wagonu na dwukierunkowy, ze względu na brak możliwości obracania go na przystankach końcowych w Bydgoszczy. Taka przebudowa byłaby równoznaczna z jeszcze większą dewastacją zabytku.

Następnie w 2003 r. całkiem już zdewastowany wagon trafił do zakładu taboru Przewozów Regionalnych w Toruniu Kluczykach. Przeprowadzono tam wreszcie pewne prace remontowe – motorówka została pomalowana farbą podkładową, wykonano nowe obicia wewnętrzne ścian, na nowo zamontowano ławki, wstawiono nowe okna. Naprawa jednak nie została ukończona, zaś pudło wagonu z wymontowanymi wózkami zostało wiosną 2009 r. przetransportowane na platformie normalnotorowej do ZT Bydgoszcz PKP Cargo, gdzie przez jakiś czas przechowywane było pod dachem lokomotywni wachlarzowej Bydgoszcz Główna. Także ta lokomotywnia uległa niedługo potem likwidacji, nieszczęsny wagon przeciągnięto do lokomotywni PKP Cargo Bydgoszcz Wschód, gdzie wylądował na dworze obok miejsca, w którym cięto na złom wycofane z eksploatacji lokomotywy. W międzyczasie po spaleniu w 2011 r. lokomotywni wraz z całym taborom likwidacji uległa kolej parkowa w Myśliczynie, MBxc1-42



Witaszyce Wąsk. Wagon motorowy MBxc1-42. 01.06.1991 r.

Fot. Marek Barszcz



Witaszyce Wąsk. Wagon motorowy MBxc1-42. 01.06.1991 r.

Fot. Marek Barszcz



Orlina Duża. Wagon motorowy MBxc1-42. 01.06.1991 r.

Fot. Marek Barszcz



Witaszyce Wąsk. Wagon motorowy MBxc1-42 przed wagonownią. 01.06.1991 r.

Fot. Marek Barszcz



Wagon wąskotorowy MBxc1-42 na stacji Żnin Wąsk. 23.08.1992 r.

Fot. Michał Izydorczak



Bydgoszcz Główna, MBxc1-42 ustawiony jako pomnik techniki przed tutejszym muzeum kolei. 30.08.1994 r.

Fot. Michał Izydorczak



Wagon motorowy MBxc1-42 na terenie ZNTK Bydgoszcz. 25.07.2001 r.

Fot. Paweł Korcz



Wagon motorowy MBxc1-42 na terenie Zakładu Taboru Przewozów Regionalnych Toruń Kluczyki. Widok z przodu. 05.07.2008 r. Fot. **Paweł Korcz**



Wagon motorowy MBxc1-42 na terenie Zakładu Taboru Przewozów Regionalnych Toruń Kluczyki. Widok od tyłu. 05.07.2008 r. Fot. **Paweł Korcz**



Wagon MBxc1-42 w lokomotywni wachlarzowej PKP Cargo Bydgoszcz Główna. 04.05.2009 r. Fot. **Marek Ciesielski**



Ustawianie wagonu MBxc1-42 w lokomotywni Bydgoszcz Główna. 08.12.2009 r. Fot. **Paweł Szymendera**

znów nie miał gdzie się podziąć. Takie okoliczności nie wróżyły niczego dobrego, w związku z tym zanim jeszcze nie było za późno do akcji wkroczyli miłośnicy kolei z jarocińskiego Towarzystwa Kolei Wielkopolskiej. Po długich negocjacjach udało się uzgodnić z właścicielem wagonu jego przetransportowanie do nowopowstającego muzeum kolejnictwa Parowozownia Jarocin. 8 sierpnia 2013 r. wagon został załadowany na ciężarówkę i przewieziony do Jarocina.

Liczne przeprowadzki, wieloletnia tułaczka i brak zainteresowania właściciela doprowadziły do daleko posuniętej dewastacji unikalnego wagonu – ukradzione zostały praktycznie wszystkie elementy wyposażenia wnętrza, silnik, elementy układu biegowego. Obecnie pudło wagonu spoczywa na trzysiosowym pruskim podwoziu wagonowym, co umożliwiło wstawienie go do wnętrza hali normalnotorowej lokomotywni. Ramy wózków wraz z zestawami kołowymi zmagazynowane zostały pod ścianą – z niegdyś komforto-



Wagon MBxc1-42 przed lokomotywnią Bydgoszcz Wschód 14.04.2012 r.

Fot. Marek Ciesielski

Wagon MBxc1-42 podczas transportu z Bydgoszczy do Jarocina 08.08.2013 r. Fot. Paweł Szymendera



wego wagonu nie zostało dziś wiele więcej... W planach muzeum Parowozownia Jarocin jest zewnętrzna odbudowa motorówki w stanie możliwie zbliżonym do oryginału i utworzenie wokół niej wystawy poświęconej historii Jarocińskiej KD. O przywróceniu do ruchu nikt w tej chwili nie marzy, tym bardziej, że pomimo, iż pocziwy wagon znajduje się dosłownie kilka kilometrów od swojej dawnej macierzystej kolei tej już przecież też od dawna nie ma...

W międzyczasie MBxd1-41 trafił pod plan-dekę i przechowywany jest na terenie jednej z poznańskich zajezdni tramwajowych.



Marek Ciesielski

Bibliografia:

Matuszewski Maciej, *Pierwszy wagon motorowy w Polsce zbudowany przez przemysł krajowy*, „Parowozik” nr 4, 1994 r.

Pokropiński Bogdan, *Koleje wąskotorowe regionu bydgoskiego*, Muzeum Okręgowe im. Leona Wyczółkowskiego w Bydgoszczy, Bydgoszcz 1986.

MBxc1-42 w Bydgoszczy, 27.07.1999 r.:

<https://www.youtube.com/watch?v=ASzoxQspObE>



Wagon MBxc1-42 w Jarocinie. 08.08.2013 r.

Fot. Paweł Szymendera



Widok pracującej pełną parą kotłowni z kładki nad stacją Żurawica Rozrządowa. Po prawej widoczna rampa, na którą spychano wagony z rozmożoną rudą. 14.02.2006 r.

Fot. Grzegorz Radliński

TABOR NORMALNOTOROWY

KOTŁY PAROWOZÓW Ty23 W ROZMRAŻALNI RUDY W ŻURAWICY

Żurawica była niewielką stacją na szlaku Kolei Galicyjskiej, której otwarcie na odcinku Munina – Przemysł miało miejsce 4 listopada 1860 r. Znaczenie stacji wzrosło

w okresie II wojny światowej i po jej zakończeniu, kiedy transporty realizowane kolejami o różnych rozstawach szyn wymagały przeładunków. Rozbudowa stacji przeładunkowej w Żurawicy Rozrządowej doprowadziła do budowy tzw. „suchego portu” dla rud żelaza transportowanych z ZSRR do polskich hut, a przede wszystkim huty im. Lenina w Krakowie (od 1990 r. im. Tadeusza Sendzimira).

Wnętrze głównej hali kotłowni i trzy ostatnie kotły. Przed pierwszym widoczne puste miejsce, na którym ustawione były pozostałe kotły. 14.02.2006 r.

Fot. Grzegorz Radliński





Trzy ostatnie kotły Centralnej Rozmrażalnia Rudy w Żurawicy. 14.02.2006 r.

Fot. Grzegorz Radliński

Jednym z największych problemów w realizacji przeładunków były występujące zimą mrozy, doprowadzające do zamarzania kopaliny. Dlatego bezpośrednio przed rampą przeładunkową zbudowano budynek pełniący funkcję rozmrażalni. Hala długości około 300 metrów posiadała trzy tory, gdzie wstawiano zamarznięty skład z rudą ze wschodu. Następnie skład był zamykany zasuwanymi od góry drzwiami, a do jego wnętrza wprowadzano parę, która rozmrażała ładunek i umożliwiała jego przesypianie na rampie przeładunkowej znajdującej się bezpośrednio za rozmrażalnią. Parę dla rozmrażalni produkowała kotłownia wyposażona w 8 kotłów na parę przegrzaną, która znajdowała się przy północnej głowicy stacji. Tak z końcem 1954 r. powstała Centralna Rozmrażalnia Rudy w Żurawicy, bazująca na kotłach parowozów Ty23.

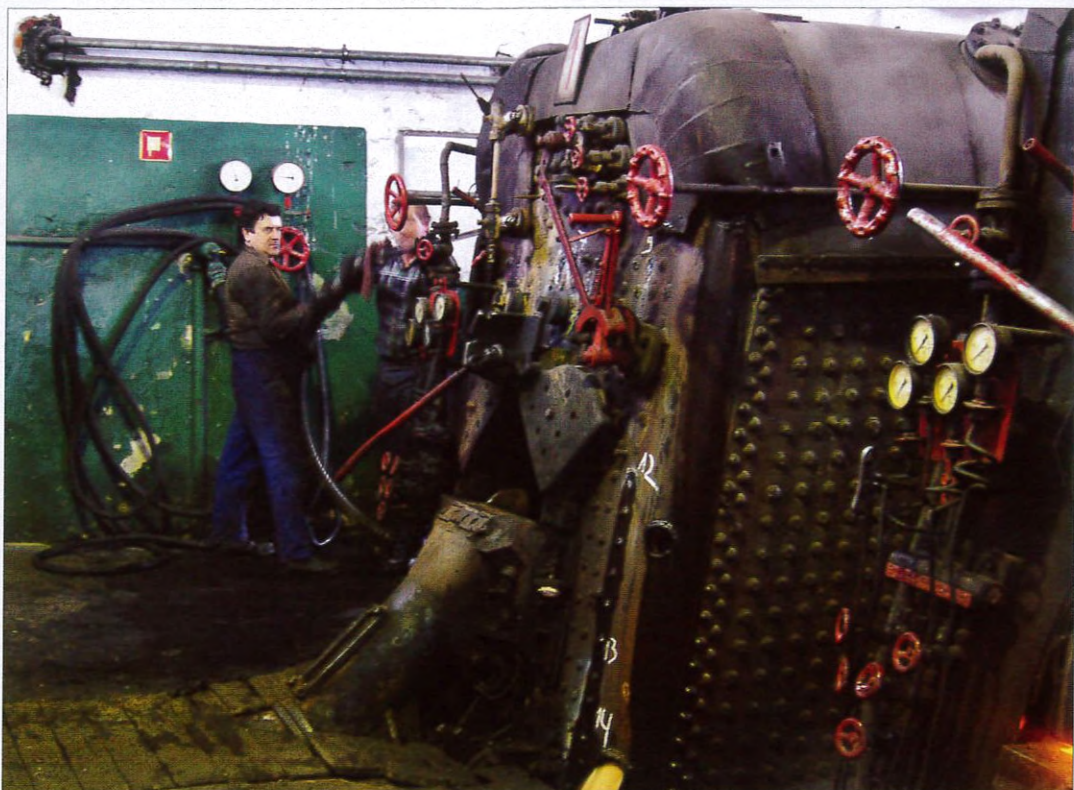
W 2005 r. dowiedziałem się, że w kotłowni pracują ostatnie kotły po parowozach Ty23, zapewniające parę już nie dla rozmrażalni, a do ogrzewania budynków PKP stacji Żurawica Rozrządowa, w tym lokomotywni. Informacja ta dla osoby, której dziadek, do 30 czerwca 1981 r. pracował na parowozach

tej serii właśnie w Żurawicy, była nie lada gratką! 14 lutego 2006 r. udało mi się zrealizować wyprawę do Żurawicy i odwiedzić to magiczne miejsce. Po przyjeździe pociągiem osobowym z Przemyśla i uzyskaniu niezbędnych zgód, udałem się wyjątkowo długą kładką w kierunku kotłowni. Z daleka widoczny był sporych rozmiarów obiekt, nad którym górował wysoki, stalowy komin. Z jego wnętrza wydobywał się czarny, gęsty dym...



Palenisko kotła nr 2. 14.02.2006 r.

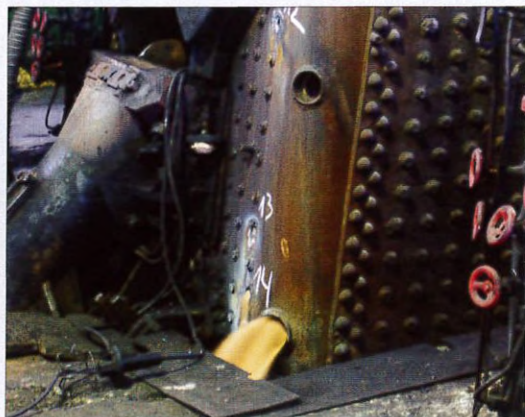
Fot. Grzegorz Radliński



Kocioł nr 1 podczas płukania. 14.02.2006 r.

Fot. Grzegorz Radliński

Po wejściu do kotłowni przeniósłem się do innej epoki. W hali znajdowały się trzy kotły po parowozach Ty23. W jej wnętrzu panowało przyjemne ciepło, a ze środka wydobywały się odgłosy pracy obsługi, jak się później okazało, dokonującej płukania jednego z kotłów wraz z usuwaniem usterek powstałych podczas jego eksploatacji.

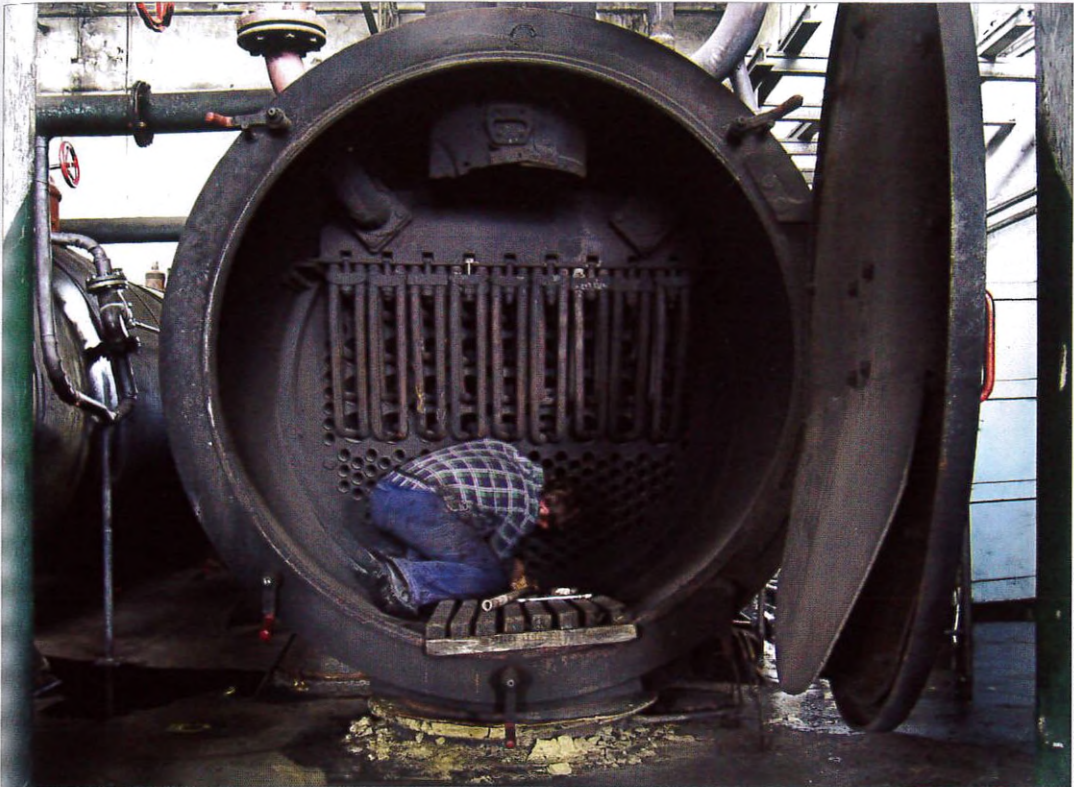


Kocioł nr 1 podczas płukania, widoczne wypalone zerwane zespółki. 14.02.2006 r.

Fot. Grzegorz Radliński

Z pierwotnie zainstalowanych w kotłowni 8 kotłów zachowały się ostatnie trzy. Pierwszy z nich wyprodukowały w 1924 r. belgijskie zakłady Cockerill, nadając mu numer fabryczny 2986. Kocioł ustawiono na parowozie Ty23-21 (Cockerill 3036/1924 r.), który w czasie wojny otrzymał niemieckie oznaczenie 58 2319, a po jej zakończeniu pracował na PKP jako Ty23-13. Około 1950 r. lokomotywa najprawdopodobniej miała jeszcze swój pierwotny kocioł. W 1954 r. poddano go naprawie głównej w ZNTK Nowy Sącz i w listopadzie tego samego roku uruchomiono w Żurawicy. Zarejestrowano go z numerem dozorowym 3101, który w 1963 r. zmieniono na 3KA-78. Początkowo nosił numer zakładowy „8”, ale pracę kończył jako „1”. Podczas mojej wizyty przechodził akurat przegląd i był w trakcie płukania oraz usuwania usterek wynikłych w eksploatacji, m.in. wymieniano zerwane zespółki. „Dawcę” kotła, parowóz Ty23-13 skreślono z inwentarza 2 października 1973 r.

Kocioł noszący w 2006 roku numer „2” pracował pełną parą i zapewniał ciepło stacji Żurawica. W chwili robienia zdjęcia nadciśnienie pary w kotle wynosiło ~1,1 MPa. Wpisany w dokumentach numer fabryczny 2156 pozwala wnioskować, że pochodził on z parowozu oznaczonego przed wojną jako Ty23-445, a zbudowanego



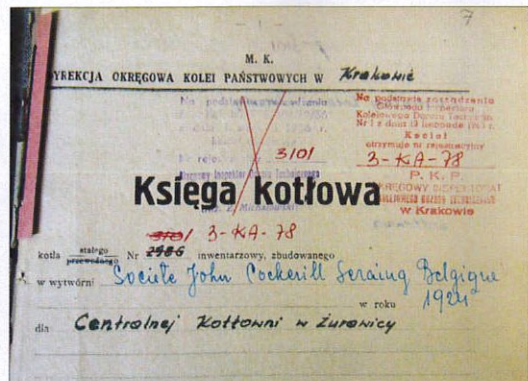
Kocioł nr 1 podczas przeglądu. 14.02.2006 r.

Fot. Grzegorz Radliński

w 1930 r. w zakładach Cegielskiego w Poznaniu z numerem fabrycznym 130. W czasie II wojny światowej maszyna trafiła na koleje niemieckie i nosiła oznaczenie 58 2613. Po wojnie parowóz wrócił na inwentarz PKP i otrzymał numer 211. Kocioł nr 2156 około 1950 r. znajdował się na parowozie Ty23-120. Cztery lata później, jako numer zakładowy „5” rozpoczął pracę stacjonarną w Żurawicy. W dozorze kotłowym zarejestrowano go pod numerem 3096, w 1963 r. zmienionym na 3KA-82. Ty23-211 pracował na PKP do 1976 r., a jego kocioł trafił do kotłowni zakładów „Izolacja” w Zduńskiej Woli. W tym samym roku skreślono z inwentarza PKP także Ty23-120.

Trzeci ocalały kocioł był już niestety wycofany z eksploatacji i oczekiwał fizycznej likwidacji. Jego tożsamość nie jest do końca jasna, gdyż oryginalne dokumenty zawierały sprzeczne informacje. Prawdopodobnie wykorzystano książkę od wcześniej skasowanego kotła i kontynuowano w niej zapisy, przeprowadzając jedynie numery fabryczne i inwentarzowe. Zakładając, że tak właśnie było, ostatni kocioł nr „3” wyprodukowały z numerem fabrycznym 2089 w 1928 r. poznańskie zakłady Cegielskiego. Otrzymał go parowóz Ty23-291 (HCP 87/1928 r.), a jego późniejsze dzieje były takie

same, jak wyżej opisywanych egzemplarzy. W czasie wojny pracował z oznaczeniem 58 2498, a na PKP wrócił jako Ty23-75. Nadal miał swój oryginalny kocioł, który niespełna dekadę później przekazano do Żurawicy. Pierwotne numery inwentarzowe i zakładowe nie są mi znane, a w dokumentacji zachował się jedynie późniejszy numer dozorowy 3KA-79. Ty23-75 zakończył służbę dopiero w 1975 r.



Fragment książki kotłowej kotła nr 1. 14.02.2006 r.

Fot. Grzegorz Radliński



Dwa zachowane kotły. Za nimi znajdowała się kotłownia. 14.04.2015 r.

Fot. Grzegorz Radliński

Woda do kotłów dostarczana była centralnie przy użyciu dwóch pomp Worthingtona i dwóch pomp elektrowirowych przez zawory zasilające. Dopływem wody sterowano przez zawory zamontowane bezpośrednio przed nimi przy użyciu pokręteł usytuowanych po obu stronach kotłów. Zapas wody znajdował się w dwóch sporej wielkości zbiornikach na wysokości około 3 metrów, w pomieszczeniu obok głównej hali kotłowni, gdzie stały kotły. Para dostarczana była do instalacji grzewczej poprzez rury podłączone do skrzyni przegrzewacza. Ciśnienie pary regulowano przepustnicą. Każdy z kotłów posiadał wydłużone kominy wyposażone w odciąg elektryczny, w celu zapewnienia sztucznego ciągu. Odciąg uruchamiany był po każdorazowym zasilaniu kotła paliwem. Największą ciekawostką były mechaniczne podajniki węgla zabudowane na każdym z kotłów! Palacz miał do wyboru zasilać palenisko łopatą lub stockerem! Za jego plecami

znajdowała się ściana, za którą był skład węgla. Na moją prośbę ślimak poszedł w ruch! Wentylator generował ciąg, a ślimak podawał węgiel na rozrzutniki, skąd para rozprzodzała go po rusztach paleniska, co można było obserwować przez delikatnie uchylone drzwi paleniska.

Porcja niezwykłych wrażeń utrudniała rozstanie z tym magicznym miejscem. Obsługa twierdziła, że niebawem powstanie nowoczesna kotłownia, a dni obecnej są już policzone. Prawdopodobnie ostatnim sezonem grzewczym, kiedy kotłownia pracowała była zima 2007/2008 r. Kolejna moja wizyta miała miejsce w sierpniu 2008 r. i widok kotłowni był już bardzo przynębiający. Obiekt zamknięty, wybite szyby, a przez nie widoczne już częściowo огоłocone z armatury kotły. Wiadome było, że to już koniec...

Ciągnie jednak wilka do lasu... 14 kwietnia 2015 r. wróciłem do Żurawicy. Brak kotłowni na horyzoncie nie

Na pierwszym planie teren po kotłowni i dwa ostatnie zachowane kotły, 14.04.2015 r.

Fot. Grzegorz Radliński



rokował wielkich nadziei. Ogromny kanał oczyszczający stał się grobowcem części budynku kotłowni, która została dosłownie zrównana z ziemią. Wątpliwą radością był widok dwóch kotłów stojących obok drogi dojazdowej. Roztrzaskane kominy, brak armatury, rozkradzione elementy przegrzewacza, ślady wleczenia kotłów po ziemi... to już definitywny koniec historii Centralnej Rozmrażalni Rudy w Żurawicy i ostatnich sprawnych kotłów parowozów Ty23 zbudowanych przeszło 90

lat temu! Podobny koniec spotkał budynek rozmrażalni, który również został zburzony. Obecnie rudę rozmraża się tylko w Medyce, co przy łagodnych zimach w ostatnich latach jest rzadkością. Marzenie zabudowy jednego z tutejszych kotłów, na którymś z zachowanych parowozów Ty23 również nie zostało spełnione...



Ostatnie dwa kotły, pozbawione armatury. 14.04.2015 r.

Fot. Grzegorz Radliński

Serdecznie dziękuję Krzysztofowi Jakubinie, który przekazał mi informacje o kotłowni w 2005 r. oraz Tomisławowi Czarneckiemu za wsparcie merytoryczne przy opracowaniu tekstu.



Grzegorz Radliński



Widok hali rozmrażalni Rudy w Medyce. Stacji, która wraz z Żurawicą Rozrządową tworzyła Suchy Port Medyka-Żurawica. 22.05.2015 r.

Fot. Grzegorz Radliński



SU46-054 z pociągiem z Poznania do Czarnkowa wjeżdża na stację Czerwonak. 27.02.2016 r.

Fot. Paweł Korcz

Z OSTATNIEJ CHWILI

SU46 DO CZARNKOWA 27.02.2016 r.

27 lutego 2016 r. po raz kolejny Instytut Rozwoju i Promocji Kolei pod marką TURKOL uruchomił pociąg specjalny na trasie z Poznania do Czarnkowa. Trasa przejazdu wiodła początkowo

linią z Poznania do Wągrowca, zmodernizowaną do prędkości 120 km/h. Następnie w kierunku Rogoźna przejazd kontynuowano nieczynnym fragmentem wiodącym przez Wiatrowiec i Runowo. Od Rogoźna Wlkp. do Czarnkowa pociąg przemierzył trasę wykorzystywaną obecnie tylko przez pociągi towarowe dowożące węgiel do fabryki Steico w Czarnkowie, prowadzącą przez Wiardunki, Rycyzwół, Połajewo, Ciężyń, Jędrzejwo, Lubasz i Bzowo Goraj.

SU46-054 z pociągiem TURKOL między Jędrzejewem a Lubaszem. 27.02.2016 r.

Fot. Paweł Korcz



Mimo, że oficjalnie przewoźnikiem uruchamiającym pociąg była spółka Przewozy Regionalne, tym razem pojazd trakcyjny został zapewniony przez PKP Cargo. Była to jedna z około 10 jeszcze sprawnych lokomotyw serii SU46 o numerze 054 (najmłodszy egzemplarz). SU46-054 podobnie jak SU46-041 zostały w ostatnim okresie przekazane do Wielkopolskiego Zakładu Spółki i wykorzystywane są do prowadzenia pociągów wojskowych (eszelonów). Obie maszyny tak jak SU46-007 posiadają jeszcze zielone barwy. Pozostałe sprawne pojazdy tej serii są już niebieskie. SU46-054 poprowadziła w dniu imprezy skład dwóch wagonów bezprzeziałowych Bh (niedawno poddanych naprawie głównej) oraz wagonu przedziałowego Az. Wszystkie wagony zostały na potrzeby pociągów TURKOLu przemalowane w ciemnooliwkowe barwy.

Po dojeździe do Czarnkowa uczestnicy przejazdu zwiedzali miasto. W tym czasie specjalnie z myślą o mieszkańcach



SU46-054 z pociągiem z Poznania do Czarnkowa wjeżdża na stację Bzowo Goraj. 27.02.2016 r. **Fot. Paweł Korcz**

Czarnkowa uruchomiono dwa przejazdy na trasie do Bzowa Goraju i z powrotem. Na koniec dnia pociąg specjalny wyruszył do Poznania tą samą trasą przez Bzowo Goraj, Rogoźno Wlkp. i Wągrowiec.

Odcinek Czarnków – Bzowo Goraj jest pod względem krajobrazowym jedną z najciekawszych tras kolejowych w Wielkopolsce. Ze względu na morenowe wzgórza położone niedaleko doliny rzeki Noteci linię kolejową z Piły do Bzowa Goraju wytrasowano na tym fragmencie przez teren górski niespotykany nigdzie indziej w Wielkopolsce.



Paweł Korcz



SU46-054 z pociągiem do Bzowa Goraju wyjeżdża ze stacji Czarnków. 27.02.2016 r. **Fot. Paweł Korcz**

SU46-054 z pociągiem z Czarnkowa do Bzowa Goraju na wysokości wsi Pianówka. 27.02.2016 r. **Fot. Paweł Korcz**





Warszawa. Lokomotywa E6ACTd-101 Dragon należąca do przewoźnika Freightliner na Olszynie Grochowskiej. 29.02.2016 r.

Fot. Andrzej Szafoni

LOKOMOTYWA E6ACTd-101 DRAGON DLA FREIGHTLINERA

29.02.2016 r.

W dniu 30 stycznia 2015 r. firma Newag podpisała umowę z przewoźnikiem Freightliner Polska na dostawę 5 lokomotyw Dragon. Inwestycja została sfinansowana przez ING Lease. Zamówione lokomotywy mają być dostarczone w 2016 r. Pierwsze 3 do końca maja, kolejna w czerwcu, a ostatnia w lipcu.

Budowę pierwszego egzemplarza zakończono 6 lutego 2016 r. Otrzymał on oznaczenie E6ACTd-101. Jest to lokomotywa 6-osiowa, zasilana 3kV prądu stałego, o mocy 5kW przeznaczona do prowadzenia pociągów towarowych o masie powyżej 4000 t. Wyposażona została w dodatkowy silnik spalinowy o mocy 520 kW, umożliwiający wykonywanie pracy manewrowej na niezelektryfikowanych końcówkach linii i bocznicach.

W lutym lokomotywa przeszła badania na torze doświadczalnym Instytutu Kolejnictwa w Węglewie, gdzie jadąc luzem jedynie na silniku spalinowym

osiągnęła prędkość 130 km/h. W marcu elektrowóz testowano na terenach górskich w okolicy Nowego Sącza i w okolicach Warszawy. Wcześniej 4 lokomotywy Dragon zakupił STK Wrocław (E6ACT-001 do 004) oraz Lotos Kolej 5 sztuk (E6ACT-005 do 009). Lokomotywy te nie posiadają dodatkowego silnika spalinowego.



Marek Barszcz



Lokomotywa E6ACTd-101 Dragon należąca do przewoźnika Freightliner na Olszynie Grochowskiej w Warszawie. 29.02.2016 r.

Fot. Andrzej Szafoni

SPOTKANIE Z PRZEDSTAWICIELAMI ORGANIZACJI POZARZĄDOWYCH W URZĘDZIE TRANSPORTU KOLEJOWEGO W WARSZAWIE

19.02.2016 r.

W dniu 19 lutego 2016 r. w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego w Warszawie odbyło się spotkanie dotyczące planowanych zmian w *Ustawie o Transporcie Kolejowym*. Przybyli na nie przedstawiciele organizacji pozarządowych zajmujących się eksploatacją linii i taboru, zarówno wąskotorowego, jak normalnotorowego. Reprezentowane były również wąskotorowe koleje samorządowe. Ze strony gospodarzy spotkanie rozpoczął prezes UTK Krzysztof Dyl. Nota bene dzień wcześniej poinformowano, że wygrał on konkurs na wiceprezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej i z dniem 24 lutego został odwołany ze stanowiska prezesa UTK. Pełniącym obowiązki prezesa UTK został Ignacy Góra. Ze strony urzędu udział wzięli również pracownicy departamentów: nadzoru, rynku kolejowego, bezpieczeństwa oraz przedstawiciele delegatury w Katowicach.

Pierwszy z poruszonych tematów dotyczył licencjonowania przewoźników kolejowych. Zgodnie z *Dyrektywą nr 34* Unii Europejskiej koleje wąskotorowe i muzealne mogą zostać wyłączone z tej procedury. Nie spotkało się to z przychylnością uczestników, ponieważ posiadanie licencji może pozwolić na otrzymanie dotacji na przewozy (na podobnej zasadzie jak np. Przewozy Regionalne). Niestety uzyskanie statusu publicznego transportu zbiorowego jest obecnie praktycznie niemożliwe. W ten sposób koleje wąskotorowe są wyłączone z finansowania publicznego.

Następnie przedstawiono kwestię podatków od nieruchomości kolejowych ujętych w *Ustawie o podatkach i opłatach lokalnych*. Obecny zapis określa zwolnienie dla kolei prowadzących przewóz osób, uczestnicy proponują dodanie punktu zwalniającego z podatku wszystkie koleje o szerokości poniżej 1435 mm.

Wiele kontrowersji wzbudziła zapowiedź wprowadzenia minimalnej kwoty obowiązkowych ubezpieczeń od odpowiedzialności cywilnej (OC). Zdaniem Urzędu obecne kwoty ubezpieczeń są zbyt małe. Ministerstwo Finansów wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury ma przygotować rozporządzenie o minimalnej kwocie ubezpieczenia. Z sali padały pytania o kryteria ustalania ceny takiego ubezpieczenia. Zdaniem UTK kwestia składek ubezpieczeniowych zależeć będzie od negocjacji pomiędzy ubezpieczycielem a operatorem kolei. Nie uspokoiło to przedstawicieli kolei muzealnych, którzy obawiają się, że wzrost opłat może doprowadzić do upadku niektórych linii.

Następny temat dotyczył kolei ogrodowych i lilipucich. Obecnie nie ma minimalnej granicy szerokości toru linii kolejowych podlegających kontroli UTK. W nowelizacji *Ustawy* zaproponowano ustalenie takiej wartości na 300 mm. Koleje wąskotorowe zostałyby również wyłączone z zapisów art. 17 a do c dotyczących interoperacyjności.

Według zapewnień urzędników UTK koleje wąskotorowe wyłączone są z konieczności opracowania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS).

Następnie omówiono temat kwalifikacji pracowników, sposobu wykonywania badań lekarskich i kwestię przyznawania świadectw i licencji maszynisty. Ze strony UTK padła propozycja, aby badania lekarskie można było wykonywać we wszystkich Poradniach Medycyny Pracy, a nie tylko w kolejowych. Dla kolei wąskotorowych i muzealnych, na których prędkość jazdy nie przekracza 40 km/h planowane jest obniżenie wymogów zdro-

wotnych dla pracowników. Poruszono również kwestię pracy wolontariuszy. Zdaniem UTK zadania związane z ruchem pociągów mogą wykonywać jedynie osoby zatrudnione na umowę, ponieważ wobec wolontariuszy nie można wyciągnąć konsekwencji służbowych.

Dużą część dyskusji zajęły sprawy dotyczące Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU). Urząd przygotowuje przewodnik dotyczący opracowania DSU dla kolei muzealnych i wąskotorowych. Jednocześnie UTK przypomniał, że obiekty wpisane do inwentarza muzeum lub do rejestru zabytków mogą posiadać uproszczoną DSU. Można także przygotować DSU dla grupy pojazdów (np. wagon z hamulcem i bez). Przedstawiciele organizacji pozarządowych zwrócili uwagę, że na te same typy taboru wyznaczane są różne okresy lub przebiegi międzynaprawcze. Zwrócono jednocześnie uwagę, że istniejące Dokumentacje Techniczno-Ruchowe nie są w pełni pomocne przy opracowaniu DSU.

Kolejną kwestią poruszoną podczas spotkania była konieczność zgłaszania wypadków kolejowych. W najbliższym czasie pełną sprawozdawczością zostaną objęte również koleje wąskotorowe. Spowoduje to zwiększenie obowiązków biurokratycznych. Wymagane będzie powołanie Komisji Wypadkowej, sporządzenie odpowiednich protokołów. Wypadki zostaną podzielone na trzy grupy: incydenty, wypadki i poważne wypadki. Zatajenie wypadku będzie się wiązało z karą finansową.

Następnym tematem poruszonym przez uczestników spotkania była kwestia przejazdów kolejowo-drogowych. Obowiązujące rozporządzenie szczegółowo określa znaki i urządzenie dopuszczone do stosowania na przejazdach. Nie wymienia ono jednak luster, które w przypadku kolei wąskotorowych (przy stosunkowo niewielkich prędkościach) znacznie poprawiłyby bezpieczeństwo na przejazdach.

Dalsza dyskusja toczyła się wokół przepisów dotyczących wycinki drzew wzdłuż torów kolejowych i pasów przeciwpożarowych. Przedstawiciele organizacji pozarządowych wnioskowali o zwolnienie z konieczności utrzymania pasów i wycinki drzew w odległości mniejszej niż 15 m. Zadaniem UTK wycinkę drzew należy przeprowadzić w oparciu o ocenę ryzyka, a pasy przeciwpożarowe są nieobowiązkowe, ponieważ mają one chronić linię kolejową przed pożarem, a nie jak się powszechnie uważa las przed iskrami z lokomotywy.

Pod koniec spotkania poruszono kwestie związane z działalnością normalnotorowych kolei muzealnych. Przede wszystkim odbudowywany tabor historyczny często nie posiada świadectwa typu, przez co nie można go zarejestrować. Zezwolenie na eksploatację taboru niezgodnego z Techniczną Specyfikacją Interoperacyjności (TSI) wymaga przeprowadzenia badań na własny koszt.

Następnie omówiono problem linii wydzielonych, dla których nie jest wymagany certyfikat bezpieczeństwa. Obecnie PLK dopuszcza jazdy po linii wydzielonej jedynie do semafora jazdowego stacji łączącej z siecią państwową. Często uniemożliwia to prowadzenie ruchu turystycznego.

Kolejną sprawą omawianą podczas spotkania było prowadzenie okazjonalnych przejazdów taborem zabytkowym po sieci PLK. Podczas dyskusji przywołano przykład czeski. Przejazdy okazjonalne prowadzone są tam wspólnie z przewoźnikiem narodowym, na podstawie jego zezwolenia, a koszty dostępu do infrastruktury dzielone są pomiędzy przewoźnika (90%) i stowarzyszenie (10%).

Ostatnim przedstawionym zagadnieniem była kwestia umieszczania numerów EVN na taborze zabytkowym. Do końca 2016 r. nie ma konieczności ich nanoszenia na pojazdach zabytkowych. Po tym czasie, może wzorem innych krajów, numery te umieszczać na niewielkich tabliczkach lub małą czcionką.



Marek Barszcz

ORGANIZACJE POZARZĄDOWE

**TOWARZYSTWO
PRZYJACIÓŁ
KROŚNIEWICKIEJ
KOLEI DOJAZDOWEJ**



Miniony rok okazał się przełomowy dla krośniewickiej wąskotorówki. Dzięki dalszej owocnej współpracy z Urzędem Miasta i Gminy w Krośniewicach członkowie Towarzystwa Przyjaciół Krośniewickiej Kolei Dojazdowej mogli rozpocząć prace przy jednostkach taboru, które w większości są własnością UMIG Krośniewice. Z przyczyn praktycznych, jako pierwsze do tych prac wybrane zostały pojazdy robocze – drezyny silnikowe. Pod koniec marca 2015 r. rozpoczęły się prace przy pierwszym pojeździe – drezynie Wmc 039. Znaczna liczba drezyn, a właściwie wózków motorowych serii Wmc budowanych przez warsztaty Bydgosko-Wyrzyskich Kolei Dojazdowych w Koronowie, była eksploatowana na dawnych Kujawskich Kolejach Dojazdowych. Do dziś w Krośniewicach znajdują się trzy sztuki tych pojazdów. Egzemplarz o numerze 039 zbudowany w 1976 r. pozostał w eksploatacji aż do zawieszenia przewozów na Krośniewickiej Kolei Dojazdowej przez Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych, brał też udział w imprezach organizowanych przez Stowarzyszenie Kujawskich Kolei Wąskotorowych. Jeszcze w czasach PKP w Wmc 039 dokonano wymiany silnika



Drezyna Doc 119 na terenie warsztatów w Krośniewicach. 30.01.2016 r.

Fot. Rafał Miłkowski

z benzynowej jednostki S-21 na wysokoprężny, trzycylindrowy silnik Perkins oraz przeniesiono zbiornik paliwa spod kabiny na skrzynię ładunkową. Te modyfikacje odróżniają egzemplarz nr 039 od innych zachowanych Wmc. Przeprowadzone przez

członków TPKKD prace obejmowały m.in.: naprawę układu hamulcowego, wymianę instalacji elektrycznej, zamontowano również układ kosiarek rotacyjnych. W chwili obecnej drezyna jest zdolna do jazdy, pozostały do wykonania prace typowo kosmetyczne, w tym malowanie. Pod koniec 2015 r. rozpoczęto prace przy drugim pojeździe – drezynie Doc 119. Drezyna Doc 119 została wyprodukowana w Kolejowych Zakładach Mechanicznych i Sprzętu Drogowego w Poznaniu. W 1964 r., trafiła do Odcinka Drogowego w Gnieźnie, gdzie pracowała do



Drezyny Wmc 039 i Doc 119 przed lokomotywnią w Krośniewicach. 22.11.2015 r.

Fot. Stanisław Schweizer

połowy lat 80. XX w., po czym została przesłana do Krośniewic, gdzie pozostawała w eksploatacji do czasu zawieszenia przewozów przez PKP w 2001 r. Pojazd był użytkowany również w czasie, gdy operatorem Krośniewickiej Kolei Dojazdowej było SKPL, jednak z powodu awarii układu zapłonowego silnika w 2006 r. został odstawiony.

Doc 119, podobnie jak drezyny Wmc, jest pojazdem dwuosowym. Jest to jednak pojazd o znacznie mniejszych rozmiarach, przy tym jednokierunkowy, a do zmiany kierunku jazdy służy wbudowana stopa do obracania. Napęd drezyny stanowi dwusuwowy silnik motocyklowy IŻ. Ciekawostką są koła drezyny, składające się z dwóch części – stalowej obrotowej i koła bosego wykonanego z drewna. Dotychczasowe prace wykonane przy tym pojeździe polegały na naprawie układu zapłonowego i paliwowego, co umożliwiło wykonanie kilku jazd próbnych. Następnym krokiem będzie wymiana instalacji elektrycznej. Towarzystwo Przyjaciół Krośniewickiej Kolei Dojazdowej poszukuje chętnych do pomocy w dalszych działaniach na rzecz reaktywacji krośniewickiej wąskotorówki. Zapraszamy do współpracy. Kontakt: www.tpkkd.pl, www.facebook.com/tpkdkrkd/.



Stanisław Schweizer

ŻUŁAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA

Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych zostało założone w 1990 r. Od początku działalności jego celem jest ochrona materialna zabytków techniki kolejowej oraz propagowanie transportu kolejowego, zwłaszcza w aspekcie turystycznym. Towarzystwo zostało stworzone przez ludzi od lat interesujących się kolejnictwem oraz osoby zawodowo związane z transportem kolejowym. Dzięki aktywnym działaniom towarzystwa m.in. w 1992 r. został utworzony Skansen „Parowozownia Kościerzyna”. We wrześniu 2000 r. wraz ze Starostwem



Pociąg relacji Nowy Dwór Gdański – Prawy Brzeg Wisły prowadzony Lxd2-294 dojeżdża do przystanku Cyganek. 04.06.2015 r.

Fot. Przemysław Strzyżewski

w Nowym Dworze Gdańskim, Gminami Stegna i Sztutowo PTMKŻ podjęło działania na rzecz reaktywowania Żuławskiej Kolei Dojazdowej. Baza kolei została zorganizowana w Nowym Dworze Gdańskim, w istniejącej lokomotywni. 17 września 2001 r. Starostwo Powiatowe w Nowym Dworze Gdańskim przekazało w bezpłatne użytkowanie Pomorskiemu Towarzystwu Miłośników Kolei Żelaznych część dzierżawionej już od PKP linii kolejowej. Pierwszy pociąg dla turystów i mieszkańców powiatu nowodworskiego wyjechał 15 sierpnia 2002 r., osiem lat po zawieszeniu ruchu przez PKP. Pierwsze regularne pociągi planowe ruszyły 21 czerwca 2003 r. Wraz z początkiem 2004 r. powiat wydzierżawił Towarzystwu cały tabor będący już jego własnością. Na podstawie

tej umowy towarzystwo stało się operatorem na Żuławskiej Kolei Dojazdowej. Wraz z wejściem w życie Ustawy o transporcie kolejowym Towarzystwo rozpoczęło starania o uzyskanie licencji na przewóz osób i towarów. Działania te zostały uwieńczone sukcesem. 12 lipca 2004 r. otrzymaliśmy licencję na przewóz osób nr WPO/073/2004 oraz na przewóz rzeczy WPR/072/2004. Dokument ten pozwala na prowadzenie wszystkich rodzajów pociągów na terenie całego kraju. W ramach działań promujących transport kolejowy w 2009 r. we współpracy z przewoźnikiem Arriva i samorządami lokalnymi uruchomiliśmy „Pociąg na plażę”. Połączenie to funkcjonowało w wakacyjne soboty na trasie Grudziądz – Malbork – Nowy Dwór Gdański, gdzie następowała przeładunkowa na pociąg wąskotorowy do Stegny i Sztutowa. W tym samym okresie w przeciwnym kierunku kursował „Pociąg na zamek”, umożliwiając turystom z Mierzei Wiślanej zwiedzenie zamków krzyżackich w Malborku i Kwidzynie. Oferta spotkała się z tak dużym zainteresowaniem, że składy pociągów trzeba było wydłużyć o wszystkie posiadane do dyspozycji wagony. Dzisiaj podstawowym profilem działalności PTMKŻ jest prowadzenie wąskotorowej zabytkowej Żuławskiej Kolei Dojazdowej.



MBxd2-212 oraz Lxd2-294 przed hálą lokomotywni w Nowym Dworze Gdańskim. 01.05.2014 r.

Fot. Przemysław Strzyżewski

NOWY DWÓR GDAŃSKI WĄSK. / SZTUTOWO – Stegna Gdańska – PRAWY BRZEG WISŁY

Linia wąskotorowa 750 mm

Rozkład jazdy ważny w okresie 1–3.05 i 26–28.05.2016 r.

350	252	360	254	km	nr pociągu		251	253	361	351
10.00		14.30		0	o.	NOWY DWÓR GDAŃSKI WĄSK.	p.		16.35	19.35
10.13		14.43		4	↓	Cyganek	↑		16.23	19.23
10.25		14.55		8	↓	Tujsk	↑		16.13	19.13
10.34		15.04		10	o.	Rybina	o.		16.02	19.02
<	13.25	<	16.25	0	o.	SZTUTOWO	o.	13.05	16.05	<
<	13.32	<	16.32	1	↓	Sztutowo Muzeum	↑	13.00	16.00	<
<	13.39	<	16.39	2	↓	Stegna Morska	↑	12.53	15.53	<
<	13.42	<	16.42	3	↓	Stegna PKS	↑	12.50	15.50	<
10.47	13.47	15.17	16.47	4	p.	Stegna Gdańska	o.	12.46	15.46	15.50
10.50	13.50		16.50	4	o.	Stegna Gdańska	p.	12.44	15.44	
11.00	14.00		17.00	7	↓	Junoszyno	↑	12.34	15.34	
11.07	14.07		17.07	8	↓	Jantar Młyn	↑	12.27	15.27	
11.11	14.11		17.11	9	↓	Jantar Port	↑	12.23	15.23	
11.14	14.14		17.14	10	p.	Jantar	o.	12.20	15.20	
11.15	14.15		17.15	10	o.	Jantar	p.	12.18	15.18	
11.20	14.20		17.20	12	↓	Jantar Leśniczówka	↑	12.13	15.13	
11.28	14.28		17.28	14	↓	Mikoszewo	↑	12.05	15.05	
11.35	14.35		17.35	15	p.	PRAWY BRZEG WISŁY	o.	12.00	15.00	

Żuławska Kolej Dojazdowa jest jedną z największych atrakcji regionu Żuław i Mierzei Wiślanej. Kolej wąskotorowa o prześwicie toru 750 mm jest głównym środkiem transportu dla turystów wypoczywających nad Zato-

ką Gdańską oraz wygodnym środkiem komunikacji dla mieszkańców powiatu nowodworskiego. W 2015 r., pociągi rozkładowe kursowały przez 71 dni: w czasie długiego weekendu majowego (3 dni), w Święto Bożego Ciała

MBxd2-212 z pociągiem Nowy Dwór Gdański – Prawy Brzeg Wisły przejeżdża przez most obrotowy w Rybinie nad rzeką Szkarpawą. 02.05.2014 r.

Fot. Przemysław Strzyżewski





Wolontariusze PTMKŻ podczas obracania mostu w Rybinie. 04.06.2015 r.

Fot. Przemysław Strzyżewski

(1 dzień) oraz w okresie letnich wakacji szkolnych (65 dni). Dodatkowo uruchomione zostały pociągi podmiejskie na Cmentarz Komunalny w Nowym Dworze Gdańskim w okresie 31 października – 1 listopada (2 dni) z okazji uroczystości Wszystkich Świętych. W tym czasie ŻKD przewiozła 48 521 pasażerów, co stanowi wzrost o 12,5% w stosunku do roku 2014. Wielkość pracy przewozowej wyniosła 9479 poc-km. Tak wysoki wynik to efekt tegorocznego upalnego lata, ale przede wszystkim spójnej oferty przewozowej. Powrót marki JANTAR EXPRESS (rozpoznawalnej od 1978 r.) jako codziennych wakacyjnych pociągów, kursujących po Mierzei i Żuła-

wach według cyklicznego równoodstępowego rozkładu jazdy (równe godziny odjazdów przez cały dzień ze wszystkich przystanków) okazał się przysłowiowym strzałem w dziesiątkę. Atrakcyjne ceny biletów i jednocześnie honorowanie wszystkich ulg ustawowych, w tym najpopularniejszych: dla dzieci i uczniów (37%) sprawiły, że odkryte wagony tzw. „letniaki” kursujące w składach Żuławskiej Kolei Dojazdowej były wypełnione do ostatniego miejsca. Dzieci do lat 4 podróżują bezpłatnie wraz z wózkami, co w połączeniu z wprowadzeniem od 2015 r. zniżek dla posiadaczy „Karty dużej rodziny” (37%) przekłada się na wysoką frekwencję rodzin z najmłodszymi.





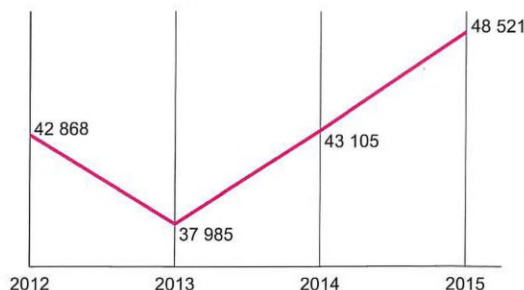
Jantar Młyn. Jazda próbna wagonu motorowego MBxd2-304.

13.02.2016 r.

Fot. Przemysław Strzyżewski

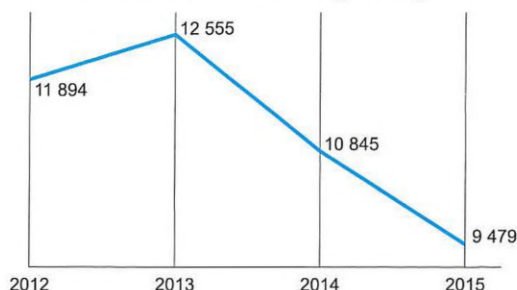
atacji. Ponadto kwestią priorytetową jest stopniowa naprawa infrastruktury, w szczególności naprawy bieżące toru, pozwalające poprawić parametry eksploatacyjne na najbardziej obciążonej przewozami linii Prawy Brzeg Wisły – Sztutowo. Kolejnym krokiem w 2016 r. będzie wprowadzenie nowej oferty handlowej. Żuławska Kolej Dojazdowa w 2016 r. będzie kursować w terminach: 1–3 maja, 26–28 maja, 25 czerwca – 31 sierpnia oraz w okresie Wszystkich Świętych na przełomie października i listopada. Uruchomione zostaną dodatkowe pociągi łączące Nowy Dwór Gdański z pasem nadmorskim

LICZBA PRZEWIEZIONYCH PASAŻERÓW W LATACH 2012–2015



Cele podjęte przez Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych w 2016 r. to m.in. naprawa MBxd2-304 sprowadzonego w 2004 r. Docelowo pojazd ma być wprowadzony do ruchu celem obsługi sezonowych połączeń. W lutym odbyły się pierwsze jazdy próbne z obciążeniem, które pozwalają optymistycznie patrzeć w przyszłość, pod kątem oddania pojazdu do eksplo-

PRACA PRZEWOZOWA W LATACH 2012–2015 [poc-km]



skim (Stegna, Sztutowo, Jantar), dzięki którym będzie możliwa popołudniowa wycieczka nad Zatokę Gdańską lub wcześniejszy powrót „z plaży”. Już w trakcie obowiązywania rozkładu jazdy podczas „majówki” uruchomione zostaną dodatkowe składy relacji Prawy Brzeg Wisły – Sztutowo, dzięki czemu kursowanie pociągów po pasie nadmorskim wydłuży się do godz. 18.50, czego nie było w poprzednich latach. Codzienny ruch sezonowy (25 czerwca – 31 sierpnia 2016 r.) będzie standardowo prowadzony w godzinach 08.00 – 20.00, wzmocniony pociągami kursującymi w weekendy o dodatkowy obieg. Do sprzedaży trafią nowe bilety miesięczne oraz sieciowe: weekendowe i całodzienne. Ceny biletów jednorazowych nie ulegają zmianie i trzymają się na tym samym poziomie niezmienne od 2014 r. Pełną ofertę handlową oraz rozkład jazdy można zobaczyć na stronie internetowej – www.kolejzulawska.pl.



Przemysław Strzyżewski



Skład pociągu do stacji Nowy Dwór Cmentarz Komunalny złożony z MBxd2-212, trzech wagonów Bxhpi i lokomotywy Lxd2 oczekuje na pasażerów, którzy szczególnie wypełnią całą przestrzeń w wagonach. 01.11.2014 r.

Fot. Przemysław Strzyżewski



Książki

Zamówienia prosimy kierować na adres e-mail: ambarszcz@interia.pl

Książka **Koleje wąskotorowe na Kurpiach** poświęcona jest historii jednego z najciekawszych systemów linii wąskotorowych 600 mm, czyli Kolei Myszynieckiej. Znajdziemy w niej informacje o budowie i eksploatacji opisywanych linii kolejowych w okresie międzywojennym i powojennym. Wiele cennych danych zawiera rozdział poświęcony tablowi kolejowemu. Przedstawiono w nim unikalne zdjęcia i rysunki techniczne parowozów i wagonów. Opublikowane materiały, w tym kolorowe zdjęcia z końca lat 60. XX w., pozwalają poczuć klimat tej niezwykłej kolei. Autor zawarł również informacje o innych kolejach wąskotorowych funkcjonujących na Kurpiach. **Cena 92,00 zł** obejmuje koszt przesyłki poleconej.



Wydawnictwo Eurosprinter

Format A4

PRENUMERATA

Zapraszamy do prenumeraty **STALOWYCH SZLAKÓW**. W 2016 roku cena detaliczna czasopisma będzie wynosiła **17,90 zł** za egzemplarz. Prenumeratorom oferujemy **STALOWE SZLAKI** w dawnej cenie czyli po 15,90 zł za sztukę. Prenumerata obejmuje **cztery kolejne numery** i kosztuje **63,60 zł**. Powyższą kwotę prosimy wpłacić na konto wydawcy z podaniem adresu, na jaki mają trafić zamówione **STALOWE SZLAKI**.



www.wrphoto.eu

Fot. Marek Pawlukowicz



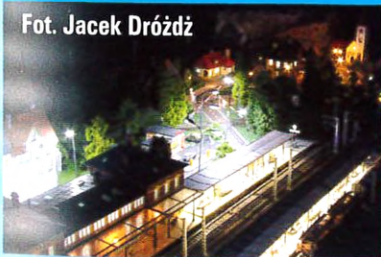
www.lgk.cal.pl

Fot. Michał Kozel

www.ttclub.pl



Fot. Jacek Drózdź



Fot. Jacek Drózdź

REKLAMA

REKLAMA

