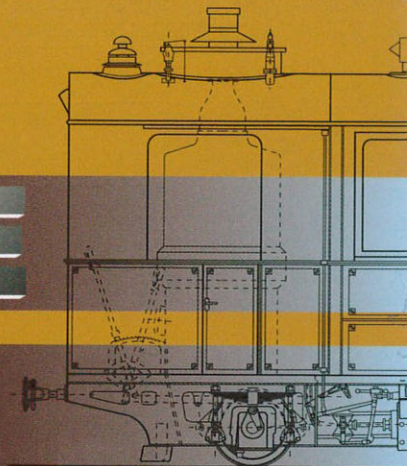


ISSN 1234-2696

cena 17,90 zł

w tym 8% VAT

STALOWE SZLAKI



pismo o kolei

nr 4/2016 (128)



Kolej Lokalna Chybie – Strumień

ARCHIWALNE NUMERY STALOWYCH SZLAKÓW

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 zostać wysłane.



Nr 1/2016 17,90 zł
Nr 2/2016 17,90 zł
Nr 3/2016 17,90 zł

2016



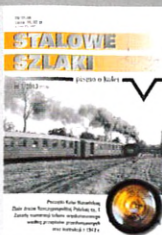
Nr 1/2015 17,90 zł
Nr 2/2015 17,90 zł
Nr 3/2015 17,90 zł

2015



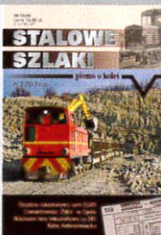
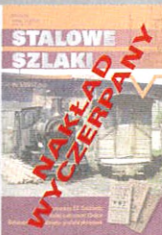
Nr 1/2014 17,90 zł
Nr 2/2014 17,90 zł
Nr 3/2014 17,90 zł
Nr 4/2014 17,90 zł

2014



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

2013



Nr 1/2011 14,90 zł
Nr 2/2011 14,90 zł
Nr 3/2011 14,90 zł
Nr 4/2011 14,90 zł

2012

2011



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

2001

2000

STALOWE SZLAKI

pismo o kolei

nr 4/2016 (128)

W chwili obecnej **STALOWE SZLAKI** są przedsięwzięciem niekomercyjnym, dlatego też autor zamieszczony na naszych łamach artykułu otrzymuje jedynie egzemplarz autorski. Jednak chcemy, aby nasza działalność przyczyniała się do rozwoju kolei turystycznych i muzealnych w Polsce. Od 2016 r. wprowadziliśmy honorarium obywatelskie. Z każdego numeru wpłacamy kwotę 100 zł na rzecz wybranej organizacji społecznej opisanej w danym numerze. O wyborze decydują autorzy tekstów w głosowaniu wg zasady 1 strona to 1 głos. Wpłatę za nr 3/2016 otrzymało **Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „Bana”**.

Reklama w **STALOWYCH SZLAKACH**. Strona – 250 zł, 1/2 strony – 150 zł, 1/4 strony – 100 zł 1/8 strony – 70 zł. Do cen należy doliczyć podatek VAT (23%). Prowadzimy sprzedaż hurtową czasopisma.

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

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**

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: 25.10.2016 r.

Luxtorpeda
EKSPRES.PL

spis treści

Z KRAJU

Zagłębiowskie Zakamarki 2



Dolnośląskie Zakamarki II 6

Powrót pociągów na szlak Średzkiej Kolei Powiatowej 10



Kętrzyn – Węgorzewo 14

Wąskotorowa kolej wojskowa na Helu 18

Kolej wąskotorowa na Helu 21

KOLEJE WĄSKOTOROWE



Kolej Lokalna Chybie – Strumień 26

Z OSTATNIEJ CHWILI

Parowóz Tx2-355 na stacji Wrocław Wąskotorowy 54

Wojsko na Śmigielskiej Kolei Wąskotorowej 56

na okładce

I strona



Na rynku w Strumieniu. Wagon parowy nr 1 (na prawo) i wagon osobowy nr 2 na torze mijankowym.

Pocztówka (nr 14550) wydana przez **Samuela Bettera**, fotografa w Strumieniu, wysłana w 1912 r., w zbiorach **Jana Molina** z Cieszyńska, reprodukcja **Tadeusza Kopoczeka** z Cieszyńska.

IV strona

góra: Hel. Pociąg prowadzony WLS40 WP11-40372, na pierwszym planie wagon wąskotorowy WP-44-43287 załadowany bronią podwodną na tle trawłowca bazowego ORP Gopło podczas ćwiczeń „Anakonda-16”. 13–14.06.2016 r.

dół: Hel. Wagon wąskotorowy WP-44-43284 z bojami, na tle trawłowca bazowego ORP Gopło podczas ćwiczeń „Anakonda-16”. 13–14.06.2016 r.

Fot. Karol Sztonder

Z KRAJU

ZAGŁĘBIOWSKIE ZAKAMARKI

02.07.2016 r.

2 lipca 2016 r. Krzysztof Waszkiewicz oraz Ziemowit Czernski zorganizowali imprezę po nieczynnych w ruchu pasażerskim liniach kolejowych w okolicach Zagłębia Dąbrowskiego. Trasa przedstawiała się następująco: Bielsko-Biała Główna – Katowice – Dąbrowa Górnicza Żąbkowice – Zawiercie – Siewierz – Łazy – Dąbrowa Górnicza Żąbkowice – Będzin Łągisza – Wojkowice – Będzin

w stronę Zawiercia, po drodze zatrzymując się w Sosnowcu Głównym i w Dąbrowie Górniczej Żąbkowice. W Zawierciu szynobus wjechał na nieużywany peron trzeci. Tutaj była pierwsza możliwość wykonania zdjęć. Następnie szynobus udał się do Siewierza, na linię, która pociągu pasażerskiego nie widziała już od wielu lat. Na stacji Siewierz była możliwość wykonania zdjęć z budynkiem dworca. Stacja ta jako jedyna w Zagłębiu posiada sygnalizację kształtową (nie licząc świetlnego semafora wjazdowego od strony Zawiercia), niestety już niesprawną. Po krótkim postoju w Siewierzu szynobus wyruszył w drogę powrotną. Po drodze zorganizowano jeden fotostop na przejeździe przez ul. Kryniczną w Porębie. Szynobus nie wracał na stację Zawiercie, ale korzystając z łącznicy,



Szynobus SA138-005 wracając z Wojkowic na stację Dąbrowa Górnicza Żąbkowice pokonuje most na Przemszy między Będzinem Łągiszą, a Dąbrową Górniczą Żąbkowice. 02.07.2016 r.

Fot. Wojciech Kamiński

Łągisza – Dąbrowa Górnicza Żąbkowice – Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce – Sosnowiec Zagórze – Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce – Bukowno – Borowa Górka – Jaworzno Szczakowa JSB – Sosnowiec Maczki – Sosnowiec Kazimierz – Sosnowiec Maczki – Jaworzno Szczakowa JSB – Pieczyńska – Jaworzno Ciężkowice – Pieczyńska – Jaworzno Szczakowa JSB – Długoszyń – Sosnowiec Jęzor – Mysłowice Brzezinka – Mysłowice Kosztowy – Tychy – Bielsko-Biała Główna. Tabor stanowił szynobus SA138-005 jeżdżący w barwach Kolei Śląskich.

Odjazd zaplanowano ze stacji Bielsko-Biała Główna o godzinie 04:59. Na podróż od początku imprezy zdecydowało się niewielu uczestników. Spowodowane to było brakiem możliwości dojazdu pociągami na tak wczesną porę do Bielska-Białej. Na początku szynobus przejechał trasę przez Pszczynę i Tychy do Katowic. Tutaj dosiadła się większość uczestników. Następnie pociąg wyruszył

wjechał bezpośrednio na stację Łazy. Z Łaz pociąg specjalny przejechał do Dąbrowy Górniczej Żąbkowice. Tutaj wjechano na linię do stacji Będzin Łągisza oraz dalej w kierunku Wojkowic. Jest to ocalały fragment dawnej linii 183 biegnącej z Dąbrowy Górniczej Żąbkowice do Brzezin Śląskich. Ze stacji Będzin Łągisza po odebraniu rozkazu szynobus wyjechał na tor do Wojkowic. Obecnie funkcjonuje on jako bocznicza stacyjna ze stacji Będzin Łągisza i biegnie do zakładu przeróbki węgla PolCarbon w Wojkowicach, który mieści się na terenie dawnej Kopalni Jowisz. SA138-005 wjechał na teren zakładu, gdzie była możliwość wykonania zdjęć. Podczas drogi powrotnej zorganizowano fotostop na jednym z przejazdów w Gródkowie. Następnie tylko z postojem technicznym na stacji Będzin Łągisza, powrócono do Dąbrowy Górniczej Żąbkowice. Tutaj zmieniono czoło pociągu i szynobus udał się do Dąbrowy Górniczej Strzemieszyce. Miał tu miejsce odbiór zamówionych



Pociąg specjalny „Zagłębiowskie Zakamarki” szykuje się do odjazdu w stronę Dąbrowy Górniczej Ząbkowice na terenie zakładu PolCarbon w Wojkowicach. 02.07.2016 r.

Fot. Wojciech Kamiński



Szybosc SA138-005 przejeżdża przez Gródków, jadąc z zakładu PolCarbon w Wojkowicach do Dąbrowy Górniczej Ząbkowice. 02.07.2016 r.

Fot. Wojciech Kamiński



Pociąg specjalny „Zagłębiowskie Zakamarki” stoi na stacji Bukowno, gdzie miała miejsce zmiana czoła pociągu. 02.07.2016 r. Fot. Wojciech Kamiński

Lokomotywa 182 042-2 mija imprezowy szynobus SA138-005 zmieniający czoło na stacji Jaworzno Ciężkowice. 02.07.2016 r. Fot. Wojciech Kamiński



Szynobus SA138-005 chwilę po opuszczeniu zakładu PolCarbon w Wojkowicach kieruje się w stronę Dąbrowy Górniczej Zabkowice. W tle widoczna jest panorama Wojkowic i kościół p.w. Św. Antoniego Padewskiego. 02.07.2016 r. Fot. Krzysztof Kamiński

wcześniej obiadów dla uczestników imprezy. Następnie pociąg specjalny udał się do Sosnowca Zagórze, tam na końcu trasy zorganizowano fotostop, po czym szynobus wrócił do Dąbrowy Górniczej Strzemieszyce, skąd dalej udał się przez Sławków do Bukowna. W Bukownie zmieniono czoło pociągu, a następnie SA138-005 udał się nieczynną w ruchu pasażerskim linią do Jaworzna Szczakowej przez Borową Górkę. Z Jaworzna Szczakowej, po krótkim postoju, szynobus udał się przez Sosnowiec Maczki do stacji Sosnowiec Kazimierz będącej akurat w remoncie. Tam zmieniono czoło pociągu i SA138-005 powrócił do Jaworzna Szczakowej JSB, skąd udał się nieużywaną w ruchu pasażerskim łącznicą przez Pieczyśka do stacji Jaworzno Ciężkowice. Tam znowu zmieniono czoło pociągu i szynobus tą samą łącznicą powrócił do Jaworzna Szczakowej JSB. Stąd pociąg specjalny udał się przez Długoszyn do Sosnowca Jezora. Stamtąd wjechało do Mysłowic Brzezinki. Od tego momentu rozpoczęły się problemy techniczne, gdyż zgąsły silniki szynobusu. Po krótkim postoju udało się z niewielką prędkością ruszyć i przez Mysłowice Kosztowy dojechać kawałek w kierunku Łędzin. Miał tu miejsce krótki postój na chłodzenie silników, który wykorzystano na fotostop. Następnie SA138-005 znowu z niewielką prędkością ruszył i dojechał do nieczynnego przystanku w Łędzinach. Tam miała miejsce dłuższa przerwa na ostygnięcie silników. Uczestnicy mieli możliwość zrobienia w tym czasie zakupów w pobliskim sklepie. Po dłuższym postoju szynobus ruszył w dalszą drogę, by przez Górki Ścierne oraz Bieruń Stary dojechać do Tychów. Tam wysiadła większość uczestników imprezy, a szynobus po krótkim postoju na ostygnięcie silników ruszył w stronę Bielska-Białej. Tak dojechano do Pszczyny, gdzie zgąsł silnik. Z tego powodu miał tam miejsce kolejny postój na ostygnięcie silników, po czym wyruszone na szlak. Niedaleko za stacją w Pszczynie w szynobusie zgąsł silnik.

Udało się jednak uruchomić drugi i po krótkim postoju SA138-005 ruszył dalej z niewielką prędkością. W międzyczasie przepuszczono pociąg EIP obsługiwany jednostką ED250 Pendolino po torze niewłaściwym. Stację Czechowice-Dziedzice szynobus minął na biegu i już z normalną prędkością dojechał na stację Bielsko-Biała Główna. Impreza zakończyła się około godz. 19:50 tylko z niewielkim opóźnieniem.

Całą imprezę należy uznać za udaną, choćby ze względu na upalną pogodę. Również trasa przejazdu była ciekawa, a szynobus odwiedził linie bardzo dawno nieużywane w ruchu pasażerskim. Lekki niedosyt mogą mieć jedynie fotografujący, bowiem fotostopów nie było zbyt dużo. Również problemy techniczne z pojazdem SA138-005 spowodowały pewne perturbacje, jednak takich sytuacji przewidzieć nie można, a ze względu na spore rezerwy czasowe, nie powstało przez to duże opóźnienie.

Wojciech Kamiński

ZAGŁĘBIOWSKIE ZAKAMARKI		44026, 44079, 44082/3, 44102, 44125/4, 44126/7
BIELSKO BIAŁA GŁÓWNA – Katowice – Zawiercie – SIEWIERZ –		
– Dąbrowa Górnicza Zabkowice – BĘDZIN ŁAGISZA – WOJKOWICE –		
– Dąbrowa Górnicza Zabkowice – Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce –		
– SOSNOWIEC ZAGÓRZE – Sławków – Bukowno –		
– Borowa Górka podg. – Jaworzno Szczakowa – SOSNOWIEC MACZKI –		
– SOSNOWIEC KAZIMIERZ – Pieczyśka podg. – Jaworzno Ciężkowice –		
– Długoszyn podg. – Sosnowiec Jezor – Mysłowice Brzezinka –		
– Mysłowice Kosztowy – Łędziny – GÓRKI ŚCIERNE – Bieruń Stary –		
– Tychy – BIELSKO BIAŁA GŁÓWNA		

Tablica relacyjna pociągu specjalnego „Zagłębiowskie Zakamarki”. 02.07.2016 r. Fot. Wojciech Kamiński



SA134-003 i 007 jako pociąg relacji Legnica – Meziměstí. 17.10.2015 r.

Fot. Jacek Chiżyński

DOLNOŚLĄSKIE ZAKAMARKI II 17.10.2015 r.

„Dolnośląskie Zakamarki II” to zdecydowanie jedna z najciekawszych imprez kolejowych zorganizowanych w 2015 r. Na początku warto podkreślić zaangażowanie organizatorów, niestrudzonych Krzysztofa Waszkiewicza i Ziemowita Czerskiego, którzy przygotowali ten przejazd. Podstawą uruchomienia tego przedsięwzięcia w dniu 17 października 2015 r. było udostępnienie przez Koleje Dolnośląskie S.A. w Legnicy dwóch pojazdów SA134 o numerach 003 i 007 (PESA 218Md-019/2008 i PESA 218Md-029/2008), które podczas trwania imprezy w godzinach 05:40 (odjazd z Legnicy) – 21:10 (przyjazd do Legnicy) sprawowały się bez zarzutu. Nie bez znaczenia

jest też fakt, że KD S.A. przygotowały oba pojazdy na „Dolnośląskie Zakamarki II” perfekcyjnie. Oczywiście impreza z autobusami szynowymi rządzi się swoimi prawami. Nie można otworzyć okna, trzeba liczyć na sprawność automatycznych drzwi wejściowych, klimatyzacji i ogrzewania oraz toalety w obiegu zamkniętym. Licznie zgromadzeni uczestnicy z całej Polski, a także zagranicą zaakceptowali te warunki i w przyjemnej atmosferze spędzili cały dzień na klimatycznych, jesiennych, dolnośląskich liniach. W dniu 17 października 2015 r. organizatorzy zaproponowali wiele linii o łącznej długości około 375 km, a w szczególności trasy: Legnica – Jaworzyna Śląska – Wałbrzych Główny – Mieroszów – Meziměstí – Mieroszów – Wałbrzych Główny – Boguszków Gorze Zachód – Czarny Bór (bocznica kopalni

Melařiru) – Boguszków Gorze Zachód – Marciszów – Wojcieszów Górny – Marciszów – Wałbrzych Główny – Ludwikowice Kłodzkie (wjazd na fragment bocznicy do dawnej Kopalni Waclaw) – Nowa Ruda – Ścinawka Średnia – Ścinawka Średnia Dworzec Mały – Nowa Ruda Słupiec – Ścinawka Średnia Dworzec Mały – Tłumaczów – Ścinawka Średnia Dworzec Mały – Ścinawka Średnia – Nowa Ruda – Wałbrzych Główny – Jaworzyna Śląska – Legnica. Była to atrakcyjna oferta nawet dla miłośników kolei pochodzących z Dolnego Śląska. Dobór tras (linie nr 137, 274, 291, 976, 312, 286, 327 i 272)

SA134-007 i 003 na stacji Meziměstí po przyjeździe z Legnicy. 17.10.2015 r.

Fot. Jacek Chiżyński



i jesienna aura gwarantowały sukces tej imprezy. Pociąg specjalny zestawiony z SA134-003 i 007 wyruszył z Legnicy w relacji Legnica – Meziměstí, co już było atrakcją. Meziměstí przywitało uczestników deszczową pogodą, jednakże nikt nie miał o to pretensji, gdyż w drodze powrotnej do Mieroszowa zostały zorganizowane pierwsze konkretne „fotostopy”, które ukazały niesamowite uroki złotej jesieni po wcześniejszym deszczu. Kolejnym wyczekiwany punktem imprezy był wjazd na bocznice kopalni melafiru w Czarnym Borze, która odgałęzia się jako linia 976 od stacji Boguszków Górze Zachód, gdzie na samej bocznicy na załadunek podejżdżają liczni przewoźnicy, jak PKP Cargo, FreightlinerPL, DLA, czy ITL i Rail Polska. Następnym oczekiwanym odcinkiem był fragment linii nr 312 Marciszów – Jerzmanice Zdrój na odcinku Marciszów – Wojcieszów Górny, który pokazał swoje piękno, pomimo pochmurnej pogody. W ostatnich latach eksplo-

i brakuje tylko na stacji docelowej akcentów infrastruktury, torów odstawczych, młynów, pieców, małych obrotnic wagonowych, czy trzech małych parowozowni (dwie wapiennicze i jedna DRG – stan na 1932 r.), które towarzyszyły wydobywaniu wapienia z okolicznych wyrobisk. Wojcieszów Górny kwitł niegdyś życiem, a pobliskie wzgórza powodowały, że był bardzo uroklivym miejscem. Niestety dziś o tym rejonie zupełnie zapomniano i z turystyką ma on niewiele wspólnego, choć drzemie tu wielki potencjał. Pociąg specjalny po odwiedzinach w Wojcieszowie Górnym udał się do Ludwikowic Kłodzkich leżących na linii 286 Kłodzko Główne – Wałbrzych Główny. Zalicza się ona do jednych z najpiękniejszych na sieci PKP PLK S.A., ze względu na kilka tuneli i spektakularnych mostów. Miłym zaskoczeniem była możliwość wjazdu w Ludwikowicach Kłodzkich na fragment dawnej bocznicy do nieistniejącej już kopalni Wacław. Kolejnym atutem



SA134-003 i 007 na odcinku Meziměstí – Mieroszów jako pociąg relacji Meziměstí – Wałbrzych Główny. 17.10.2015 r.

Fot. Jacek Chiziński

tacji w ruchu pasażerskim na całej linii nr 312 (zawieszenie ruchu pasażerskiego od 1 października 1995 r.) można było spotkać legnickie SP42 ze składami Bhp, a później już tylko jeleniogórskie SA102. W każdym razie obecnie przejezdny odcinek z Marciszowa do Wojcieszowa Górnego nadal jest fantastyczny

DOLNOŚLĄSKIE ZAKAMARKI II

66016/7, 66060, 66005,
66011, 66045, 66050,
66012, 66056, 66059/8

LEGNICA – Jaworzyna Śląska – Wałbrzych M. –
Wałbrzych Gł. – **MIEROSZÓW** – **MEZIMESTI** –
Wałbrzych Gł. – Boguszków Górze Zach. –
CZERWONY BÓR – Boguszków Górze Zach. –
Marciszów – **WOJCIESZÓW GÓRNY** – Wałbrzych Gł. –
Ścinawka Średnia – **NOWA RUDA SŁUPIEC** –
Ścinawka Średnia – **TLUMACZÓW** – Wałbrzych Gł. –
Wałbrzych M. – **LEGNICA**

była możliwość wjazdu (po manewrach) ze stacji Ścinawka Średnia na dawny dworzec Ścinawka Średnia Dworzec Mały, gdzie przez wiele lat odstawione były kłodzkie parowozy Pt47 i Tkt48, tworząc niejako cmentarzysko i zmiernik lokomotyw parowych kłodzkiej szopy. Z Dworca Małego



SA134-007 i 003 na odcinku Ścinawka Średnia – Tłumaczów, 17.10.2015 r.

Fot. Jacek Chiżyński

go skład udał się do stacji Nowa Ruda Słupiec, gdzie pozował do wielu zdjęć. Zaznaczyć należy, że wówczas ruch towarowy do Nowej Rudy Słupiec prowadzony był przede wszystkim przez lokomotywy spalinowe serii ST43, jednak w momencie pisania artykułu (czerwiec 2016) sytuacja się zmieniła i pojawiły się tam także diesle PKP Cargo serii ST44 z silnikiem 12CzN 26/26 produkcji JAC Kolomensky Zavod.

Powrót pociągu specjalnego do Ścinawki Średniej pozwolił uczestnikom imprezy na wykonanie kolejnych bardzo udanych zdjęć. Uczestników czekała kolejna atrakcja - przejazd ze Ścinawki Średniej Dworca Małego w kierunku stacji Tłumaczów. Linia ta została reaktywowana dla ruchu towarowego w 2010 r. Był to „smakowity kąsek” dla wielu uczestników „Dolnośląskich Zakamarków II”. Dopiero w tym momencie można było powiedzieć, że „dzień zdjęciowy dobiegł końca” z prostej przyczyny - jesienny wieczór przychodzi szybko. Warto podkreślić, że dolnośląskie linie są niesamowitym potencjałem dla organizowania przeróżnych imprez, ale dzięki Panom Krzysztofowi i Ziemowitowi oraz pracownikom

Kolei Dolnośląskich S.A. w Legnicy otrzymaliśmy wyśmienity efekt, który swoim profesjonalizmem z pewnością będzie przyćmiewał podobne inicjatywy. Tym samym życzymy innym podniesienia „przysłowiowej poprzeczki”. Gratulacje dla Organizatorów!

Jacek Chiżyński



SA134-003 i 007 pozują do zdjęć na fragmencie dawnej boczniczy do Kopalni Wacław z Ludwikowicach Kłodzkich w towarzystwie SA135-001 zmierzającego do stacji Wałbrzych Główny. 17.10.2015 r.

Fot. Jacek Chiżyński

STALOWE SZLAKI



SA134-007 i 003 na odcinku Nowa Ruda Słupiec – Ścinawka Średnia. 17.10.2015 r.

Fot. Jacek Chiżyński

SA134-007 i 003 na stacji Wojcieszków Górny. 17.10.2015 r.

Fot. Jacek Chiżyński





Lokomotywa Lyd1-210 z pociągiem turystycznym do Zaniemyśla na stacji Środa Miasto. 23.07.2016 r.

Fot. Paweł Korcz

POWRÓT POCIĄGÓW NA SZLAK ŚREDZKIEJ KOLEI POWIATOWEJ

23.07.2016 r.

9 lipca 2016 r., po dwuletniej przerwie, wznowiono kursowanie pociągów turystycznych na Średzkiej Kolei Powiatowej. Stało się to dzięki wielkiemu zaangażowaniu Towarzystwa Przyjaciół Kolejki Średzkiej „Bana”, które jest operatorem kolei. Trzy pary pociągów turystycznych kursowały do 11 września 2016 r. w każdą sobotę i niedzielę. Odjazdy ze Środy Miasto zaplanowano na godz. 9:30, 13:30 i 16:30 a z Zaniemyśla o 11:40, 14:40 i 18:40. Od 25 września do 27 listopada uruchomione zostały dwie pary pociągów. Odjazdy ze Środy Miasto o godz. 9:30, 12:30 a z Zaniemyśla o 11:00 i 14:00. Na czele składów stanęła lokomotywa Lyd1-210, która dzięki przeprowadzonej naprawie głównej, powróciła do pełnej sprawności. W skład pociągów turystycznych wchodzi dwa letniaki, brankard, wagon typu 1Aw (malowanie oliwkowe) oraz typu 3Aw (malowanie kremowo-niebieskie). Wszystkie wagony przeszły stosowne przeglądy przed sezonem letnim. Obecnie w Pyskowicach trwa naprawa główna kotła parowozu Px48-1756. Podwozie i tender oraz pozostałe podzespoły regenerowane są we własnym warsztacie w Środzie Wilkp. Dzięki temu pociągi w sezonie 2017 mają być prowadzone trakcją parową.



Lyd1-210 z pociągiem turystycznym na stacji Annapole. 23.07.2016 r.

Fot. Paweł Korcz

Paweł Korcz



góra: Lyd1-210 z pociągiem turystycznym do Zaniemyśla jedzie w kierunku Słupi Wielkiej. 23.07.2016 r.

Fot. Paweł Korcz

dół: Pociąg turystyczny do Zaniemyśla z Lyd1-210 na stacji Słupia Wielka. 23.07.2016 r.

Fot. Paweł Korcz





góra: Lokomotywa Lyd1-210 na czele pociągu ze Środy Wilkp. Miasta do Zaniemyśla rusza ze stacji Annopole. 23.07.2016 r.

Fot. Paweł Korcz

dół: Pociąg turystyczny z lokomotywą Lyd1-210 między Śnieciskami a Polwicą. 23.07.2016 r.

Fot. Paweł Korcz





góra: Pociąg ze Środy Wilkp. Miasta do Zaniemyśla z Lyd1-210 między Śnieciskami a Polwica. 23.07.2016 r.

Fot. Paweł Korcz

dół: Lokomotywa Lyd1-210 podczas manewrów na stacji w Zaniemyślu. 23.07.2016 r.

Fot. Paweł Korcz





SM30-892 z pociągiem nr 51701 z Kętrzyna do Węgorzewa między Karolewem a Gierłożą. 22.07.2016 r.

Fot. Paweł Korcz

KĘTRZYN – WĘGORZEWO

22.07.2016 r.

Po dwuletniej przerwie pociągi SKPL powróciły na małowniczą trasę z Kętrzyna do Węgorzewa. Stało się to 9 lipca

2016 r. Tym razem kursy obsługiwane były przez lokomotywę SM30-892 pochodzącą z Pleszewa oraz wagonem typu 102A (tzw. ryflak) dzierżawionym od podmiotu zewnętrznego. Codziennie na szlak wyruszały trzy pary pociągów odjeżdżające z Węgorzewa o 8:37, 12:12 i 16:22 oraz z Kętrzyna o 10:20, 14:40 i 18:20. Pociągi kursowały do 3 września 2016 r. Od 4 września 2016 r. pociągi kursują według zmienionego rozkładu jazdy w soboty i niedziele. Czas przejazdu całej 33 km trasy wynosi 83 minuty.

W Kętrzynie pociągi SKPL były skomunikowane z pociągami REGIO spółki Przewo-

SM30-892 z pociągiem nr 51701 z Kętrzyna wjeżdża na stację Węgorzewo. 22.07.2016 r.

Fot. Paweł Korcz





SM30-892 podczas manewrów na stacji Węgorzewo. 22.07.2016 r.

Fot. Paweł Korcz

zy Regionalne. Całe przedsięwzięcie możliwe było dzięki pomocy Starostwa Powiatowego w Węgorzewie, które jest właścicielem linii na odcinku od Karolewa do Węgorzewa (pozostały odcinek nadal znajduje się we władaniu PKP PLK S.A).



Paweł Korcz

SM30-892 z pociągiem nr 51701 z Kętrzyna do Węgorzewa między Gierłożą a Praczem. 22.07.2016 r.

Fot. Paweł Korcz



517

KĘTRZYN – WĘGORZEWO

51701	51701	51703	51703	51705	nr pociągu		51700	51700	51702	51702	51704	
(1)	(c)	(1)	(c)	(1)			(1)	(c)	(1)	(c)	(1)	
10.20	12.23	14.40	17.05	18.20	o. ↓	KĘTRZYN	p. ↑	10.00	11.20	13.35	15.55	17.45
10.26	12.30	14.46	17.12	18.26		Karolewo		09.54	11.14	13.29	15.49	17.39
10.37	12.41	14.57	17.23	18.37		Gierłoż – „Wilczy Szaniec”		09.43	11.03	13.18	15.38	17.28
10.42	12.46	15.02	17.28	18.42		Mazurolandia – Park Miniatur		09.38	10.58	13.13	15.33	17.23
10.58	13.02	15.18	17.44	18.58		Radzieje Węgorzewskie		09.22	10.42	12.57	15.17	17.07
11.11	13.15	15.31	17.57	19.11	↓ p.	Kamionek Wielki	o. ↓	09.09	10.29	12.44	15.04	16.54
11.28	13.32	15.48	18.14	19.28		Przystań		08.52	10.12	12.27	14.47	16.37
11.43	13.47	16.03	18.29	19.43		WĘGORZEWO		08.37	09.57	12.12	14.32	16.22

(1) kursuje w okresie 09.07.2016 r. do 02.09.2016 r. codziennie

(c) kursuje w okresie 03.09.2016 r. do 25.09.2016 r. w soboty i niedziele



góra: SM30-892 z pociągiem nr 51702 do Kętrzyna na stacji Węgorzewo. 22.07.2016 r.

Fot. Paweł Korcz

dół: Pociąg numer 51702 do Kętrzyna z lokomotywą SM30-892 między Węgorzewem a Przysianą. 22.07.2016 r.

Fot. Paweł Korcz





góra: SM30-892 z pociągiem nr 51702 z Węgorzewa do Kętrzyna zatrzymał się na stacji Radzieje Węgorzewskie. 22.07.2016 r. Fot. Paweł Korcz

dół: Lokomotywa spalinowa SM30-892 z pociągiem nr 51703 do Węgorzewa wyjeżdża ze stacji Kętrzyn. 22.07.2016 r. Fot. Paweł Korcz





Wojskowy skład na zamkniętym terenie portu w Helu. WLS40 WP11-40372. 04.09.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski

WĄSKOTOROWA KOLEJ WOJSKOWA NA HELU

15.08.2015 r., 02, 04.09.2015 r.

Wojskowa kolej wąskotorowa na Helu powstała w latach 30. XX w. i związana była z budową na tym terenie Rejonu Umocnionego Hel. W jego skład wchodziły: port wojenny, magazyny min, torped i amunicji artyleryjskiej oraz baterie artylerii nadbrzeżnej, mające

kolej nadal była wykorzystywana przez Marynarkę Wojenną, jednak długość eksploatowanych linii się zmniejszała. Na początku lat 70. XX w. rozebrano fragment prowadzący w kierunku cypla. Obecnie wojskowa sieć liczy około 16 km długości. Marynarka Wojenna RP klasyfikuje dawny port wojenny na Helu jako zapasowy punkt bazowania floty. Militarnie wykorzystywany jest basen zachodni wzniesiony w latach 1931–1934. W jego sąsiedztwie w budynku dawnej



Hel. WLS40 WP11-40372. 04.09.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski

bronąć tego ważnego strategicznie miejsca. Umocnienia i kolej miały znaczenie dla bohaterskiej obrony półwyspu w 1939 r. Długość sieci kolejowej wynosiła wtedy około 37 km, szerokość toru 600 mm. W czasie okupacji Niemcy wykorzystywali te tereny jako bazę swojej floty i rozbudowali kolej wąskotorową o dalsze 5 km, w celu obsługi wzniesionej przez nich baterii artylerii najcięższej 406 mm. Po wojnie



Hel. Tabor kolei wojskowej: WLS40 WP11-40372, WLS40-40371.

04.09.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski

kotłowni mieści się obecnie lokomotywnia wojskowej sześćsetki. Teren ten jest niedostępny. Od początku istnienia helskiej kolei wąskotorowej stosowano na niej trakcję spalinową. Oprócz pochodzących zapewne z wojskowych magazynów lokomotyw niemieckich małej mocy, na kolei pracowały specjalnie dla niej wybudowane



Zaplecze techniczne helskiej kolei wojskowej. WLS40-40371. 04.09.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Szlak kolei wojskowej. 15.08.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski

w 1938 r. w Zakładach Ostrowieckich polskie lokomotywy spalinowe. W czasie okupacji Niemcy sprowadzili dalsze lokomotywy, aby zaspokoić wzrastające potrzeby przewozowe. Oprócz budowy baterii artylerii najcięższej Schleswig-Holstein powstało wiele baterii przeciwlotniczych. Port na Helu oraz przyległe wody stanowiły aż do 1944 r. główny poligon broni podwodnej Kriegsmarine. Po wojnie, od lat 50. XX w. na kolei służą lokomotywy z rodziny WLS. Obecnie pracują dwie lokomotywy: WLS40-40371 (z zielonym pasem) i WLS40 WP11-

40372 (z żółtym pasem). Tabor wagonowy składa się z 4-osiowych platform i wagonów odkrytych, ze ścianami bocznymi. Jeden z wagonów tego typu uzyskał ostatnio dach zbudowany w miejscowym warsztacie i może służyć do okazjonalnego przewozu osób. Wagony użytkowane na Helu zostały przebudowane w warsztatach KD w Lisewie. Zwęzono w nich ramę, aby umożliwić ich wjazd w wąskie drzwi schronów magazynowych. Tabor z kolei wojskowej obejrzeć można w Muzeum Kolei Helskich, w którym wyeksponowano przekazany przez marynarkę tabor identyczny z tym, jaki cały czas jest eksploat-



Manewry na leśnej mijance. WLS40 WP11-40372. 04.09.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Skład wojskowych platform prowadzi WLS40 WP11-40372. 04.09.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Wojskowe platformy na mijance w rejonie ośrodka wypoczynkowego „Kormoran”. 04.09.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski



WLS40-40371, WLS40 WP11-40372 w trakcie manewrów. 04.09.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Hel. Muzeum Obrony Wybrzeża. WLS40-308. 02.09.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski

wany. Nawierzchnia zbudowana jest ze starożytecznych szyn typu S-42. Stan torów jest zadawalający, na bieżąco prowadzi się naprawę nawierzchni kolejowej. Istniejące dziś linie łączą port z położonymi w lesie trzema zespołami magazynów:

Na terenie poru na torze normalnym zachowane są do dziś dwa czteroosiowe wagony warsztatowe i żuraw kolejowy EDK80. Obsługująca dawniej bocznicę wojskową do portu lokomotywa Ls40 znalazła się w zbiorach Muzeum Kolei Helskich.



Hel-Cezar Południowy. Skład turystyczny prowadzony lokomotywą WLS40-308. 02.09.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Lokomotywa WLS40-291 przed baterią Hel-Cezar, po stronie północnej. 02.09.2015 r.

Fot. Tomasz Jankowski

- magazynami amunicji położonymi w rejonie Ośrodka Kormoran,
- magazynami torped położonymi w rejonie dawnej strzelnicy,
- magazynami min morskich położonymi na końcu sieci w rejonie Boru.

Teren składnic amunicyjnych jest oczywiście niedostępny do zwiedzania i pilnowany, ale szlak kolei prowadzi przez ogólnodostępne tereny leśne. Kolej intensywnie pracuje najczęściej w okresie, kiedy odbywają się w Polsce manewry morskie flot NATO. Na wagonach przewozi się wtedy miny, torpedy i amunicję z magazynów do okrętów w porcie. Do załadunku najczęściej stosuje się dźwigi na podwoziu kołowym.

Na zakończenie warto dodać, że w Polsce funkcjonuje jeszcze jedna tego typu kolej, w Ognicy koło Świnoujścia, natomiast kolej wojskowa na Oksywiu zlikwidowana została na początku lat 90. XX w. Podobne wąskotorowe koleje istniały też w innych krajach. Do 1995 r. niemiecka Bundesmarine wykorzystywała kolej wąskotorową o prześwicie 600 mm w zespole portowo-magazynowym w Laboe. Turystyczno-muzealną funkcję pełni kolej 750 mm położona na wyspie Naissar w Estonii. Tamtejsza kolej łączyła port z zespołem umocnień i fabryką min morskich.



Tomasz Jankowski

KOLEJ WOJSKOWA NA HELU

czerwiec 2016 r.

Muzeum Kolei Helskich

Dojazd do otwartego w 2013 r. Muzeum Kolei Helskich z Muzeum Obrony Wybrzeża w dalszym ciągu prowadzony jest dwoma osobnymi składami kolei wąskotorowej. Nastąpiła jednak niewielka zmiana w wyglądzie wagoników. Na przełomie czerwca i lipca 2016 r., w każdym składzie wykonano zadaszenie jednego z nich. Co prawda, pokrywająca dach plandeka chroni turystów przed promieniami słońca, jednak przy silnych opadach deszczu nie spełnia swojego zadania. Warto także dodać, że używane w ostatnich latach bilety z wizerunkiem lokomotywy WLS40 zastapiono biletami kartonikowymi.

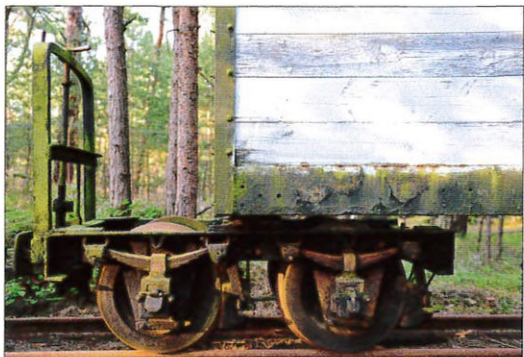
Znacznej rozbudowie uległa prezentowana w muzeum ekspozycja. Przy wybudowanym od podstaw peronie ułożono dwa tory wystawowe o szerokości 1435 mm i 600 mm. Tor normalnotorowy zakończono kozłem oporowym pochodzącym z boczniccy portu rybackiego w Helu. Na torze wyeksponowany został pozyskany w ostatnich latach tabor:

– lokomotywa spalinowa WP Ls40-40032 (Fablok Chrzanów 5229/1960 r.) przekazana przez wojsko z portu wojennego w Helu, gdzie służyła do prowadzenia prac manewrowych;

– lokomotywa spalinowa Ls60-320 (Zastal Zielona Góra 320/1970 r.) pozyskana z Trzebiatowa, gdzie znajdowała się na boczniccy CPN;



Muzeum Kolei Helskich. Wojskowy wagon do przewozu amunicji i uzbrojenia. 28.08.2016 r. Fot. Marek Barszcz



Muzeum Kolei Helskich. Wózek hamulcowy wagonu do przewozu amunicji i uzbrojenia. 28.08.2016 r. Fot. Marek Barszcz

– wózek motorowy WM-10 175 przekazany przez Polskie Linie Kolejowe z dawnej parowozowni w Pucku.

Ponadto powstała ciekawa wystawa dotycząca rozstawów torów kolejowych spotykanych w Polsce. Na torze z odpowiednimi prześwitami docelowo znajdzie się dziesięć różnych osi kolejowych. Pozyskano już m.in. osie na 1520 mm (z kolei LHS w Sędziszowie), 1000 mm (z Miejskiego Zakładu Komunikacji w Grudziądzu), 600 mm, 500 mm oraz 430 mm. W muzeum można również zobaczyć stację paliw, na której wyeksponowano trzy różne dystrybutory. Warto też przyrzeć się bogatej kolekcji wagonów używanych dawniej przez Wąskotorową Kolej Wojskową w Helu. Na jednym z nich prezentowany jest pantograf. Ze względu na brak ujęcia wody w zajmowanym przez Muzeum Kolei Helskich magazynie amunicyjnym baterii „Schleswig Holstein”, we własnym zakresie wybudowano wagon cysternę. Powstała również drewna ręczna, którą mogą przejechać się turyści podczas zwiedzania obiektu.

Szlakiem zlikwidowanych linii

Zainteresowanym dziejami helskich kolei polecić można spacer dawnym nasypem przedwojennej Wąskotorowej Kolei Wojskowej w kierunku Cypla Helskiego. Można zacząć go od starotorza rozpoczynającego się niedaleko stacji Hel-Cezar Północny. Należy podkreślić, że obecny tor przebiegający przez muzeum istniał już w okresie przedwojennym. Był on jednym z bocznych odgałęzień wychodzących z portu



Muzeum Kolei Helskich. Fragment wózka wagonu do przewozu amunicji i uzbrojenia. 28.08.2016 r. Fot. Marek Barszcz



Muzeum Kolei Helskich. Skład z lokomotywą WLS40-291 stoi przy peronie na terenie muzeum. 28.08.2016 r. Fot. Marek Barszcz



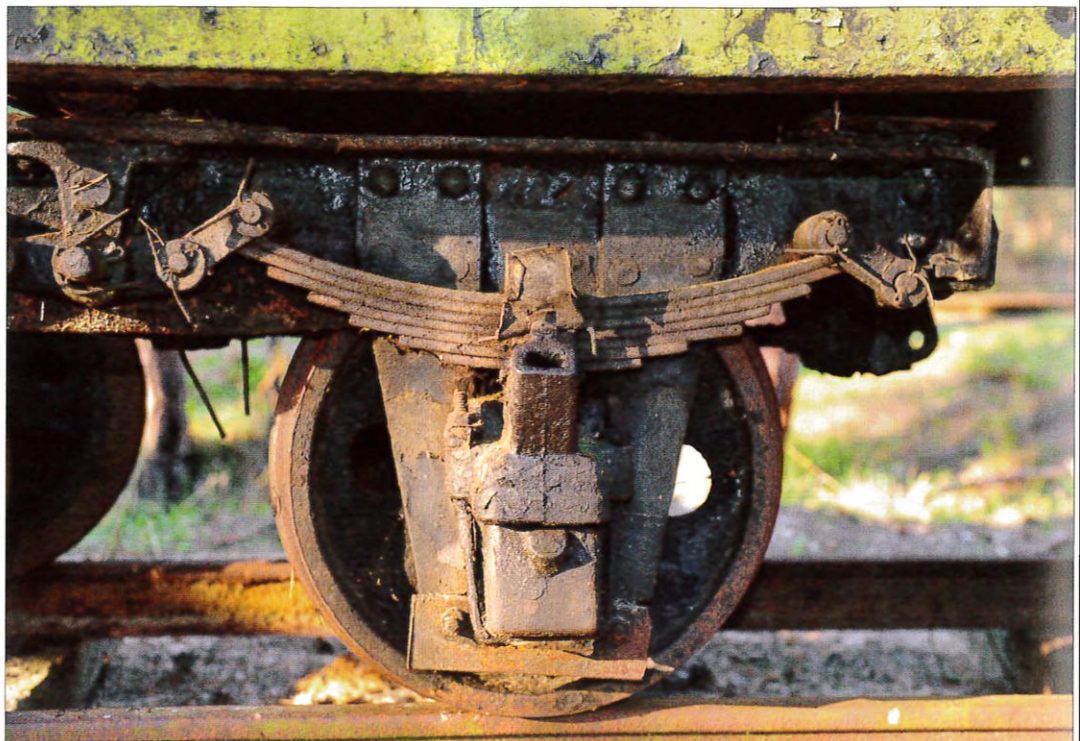
Muzeum Kolei Helskich. Lokomotywa spalinowa WP Ls40-40032 hel-skiej kolei wojskowej. 28.06.2016 r. Fot. Paweł Jakuboszczak



Muzeum Kolei Helskich. Wojskowy wagon platforma. 28.08.2016 r. Fot. Marek Barszcz



Muzeum Kolei Helskich. Wózek wagonu platformy. 28.08.2016 r. Fot. Marek Barszcz



Muzeum Kolei Helskich, Fragment wózka wagonu platformy. 28.08.2016 r.

Fot. Marek Barszcz



Starotorze rozebranej linii umożliwiającej transport amunicji do stanowisk baterii cyplovej. 28.06.2016 r. Fot. Paweł Jakuboszczak



Starotorze pod wiaduktem kolei normalnotorowej z pozostałymi podkładami po linii wąskotorowej. 28.06.2016 r. Fot. Paweł Jakuboszczak



Rozjazd produkcji KRUPP 1943 przy odgałęzieniu toru do magazynów amunicji i środków bojowych. 29.06.2016 r. Fot. Paweł Jakuboszczak



Skrzyżowanie torów przed lokomotywnią kolei wąskotorowej w Punkcie Bazowania w Helu. 29.06.2016 r. Fot. Paweł Jakuboszczak

wojennego położonego przy Zatoce Puckiej. Budynek magazynów amunicyjnych niemieckiej baterii „Schleswig Holstein” (obecnie Muzeum Kolei Helskich) wówczas jeszcze nie istniały. Wspomniany tor przebiegał bezpośrednio zachowanym do dzisiaj nasypem, pełniącym obecnie funkcję szlaku turystycznego. Tory biegnęły po nim w kierunku morza. Przechodziły m.in. pod zachowanym wiaduktem kolei normalnotorowej na linii Reda – Hel. W jego okolicach można jeszcze spotkać pojedyncze podkłady pozostałe po rozbiórce dawnej trasy wąskotorówki użytkowanej przez Wojsko Polskie m.in. w 1939 r. Wówczas w pobliżu wydmy, krótszy – lewy odcinek linii umożliwiał transport amunicji do baterii „Duńskiej”, natomiast prawy dochodził do baterii cyplovej „Laskowskiego” (wypozażonej w cztery stanowiska ogniowe z działami 152,4 mm L/55 wz. 35 Bofors i schron amunicyjny), mijając po drodze baterię „Grecką”.

Eksploracja wojskowej kolei wąskotorowej

Z przedwojennej linii Wojskowej Kolei Wąskotorowej w Helu do dzisiaj zachowały się, będące aktualnie w eksploatacji, odcinki torów wychodzące z terenu dawnego Portu Marynarki Wojennej w Helu, a obecnie Punktu Bazowania Hel,



prowadzące do magazynów amunicyjnych położonych przy zatoce oraz do magazynów torped i min umieszczonych pośrodku półwyspu. Część z nich przebiega przez tereny ogólnodostępne, dlatego spacerując wzdłuż torów można zauważyć dużą różnorodność szyn, użytych do ich budowy. Na szynach widnieją sygnatury wielu producentów, w tym: UNION D 1892, UNION 1901, HOESCH 1906, RSW 1908, EISENWERK KRAEMER 1911, FH. 1923. Większość szyn jest typu normalnotorowego. Stopniowo zastępowano nimi zużyte szyny wąskotorowe. Ponadto na iglicach typowych rozjazdów wąskotorowych zachowały się sygnatury: UNION 1899, KRUPP 1943. Wszystkie użytkowane tory są utrzymane w dobrym stanie. W ostatnim czasie dokonano wymiany wielu zużytych podkładów oraz ustawiono na całej linii słupki kilometrażowe. Bezpośrednio przed wjazdem na teren portu wojennego znajdują się skrzyżowania torów wąskotorowych z normalnotorowymi, które obecnie także są użytkowane przez wojsko.

W ostatnim czasie kolej wąskotorową wykorzystywano na szerszą skalę podczas czerwcowego ćwiczenia taktycznego: „Prowadzenie operacji obronnej we współdziałaniu z wojskami koalicyjnymi”, pod kryptonimem Anakonda-16, przeprowadzonego w terminie 07–17.06.2016 r. W Punkcie



Pociąg z WLS40 WP11-40372 z minami morskimi na terenie Punktu Bazowania Hel podczas ćwiczeń „Anakonda-16”. 10–11.06.2016 r. Fot. Karol Sztonder

Bazowania Hel żołnierze z pododdziałów Komendy Portu Wojennego Gdynia przy pomocy kolei zaopatrzyli w broń podwodną okręty Marynarki Wojennej, m.in. trałowce ORP Czajka, ORP Gopło i ORP Wdzydze z 13. Dywizjonu Trałowców 8. Flotylli Obrony Wybrzeża. Operację przeprowadzono pod osłoną nocy. W składzie prowadzonym lokomotywą spalinową WLS40 WP11-40372 znalazły się specjalne platformy służące do przewozu min morskich, w tym z oznaczeniami: WP-44-43284, WP-44-43287, WP-44-43914.

Nowy tabor wojskowej kolei wąskotorowej

Przy okazji tego wydarzenia warto nadmienić, że jeszcze przed rozpoczęciem ćwiczenia,



Przeładunek min morskich na terenie Punktu Bazowania Hel. 10–11.06.2016 r. Fot. Karol Sztonder



15 kwietnia 2016 r. Komanda Portu Wojennego Gdynia ogłosiła przetarg na dostawę fabrycznie nowych lokomotyw spalinowych wąskotorowych oraz wagonów platformowych wąskotorowych. Obejmuje on zakup dwóch lokomotyw spalinowych oraz dwunastu sztuk platform z dodatkową opcją zamówienia drugiej takiej samej partii. Lokomotywy

Załadunek min na niszczyciel min projektu 206FM ORP Czajka na terenie Punktu Bazowania Hel podczas ćwiczeń „Anakonda-16”. 10–11.06.2016 r.

Fot. Karol Sztonder



Tralowca bazowy projektu 207DM ORP Gopło i pociąg wąskotorowy z WLS40 WP11-40372 na Helu. 13–14.06.2016 r.

Fot. Karol Sztonder



Hel. Wagon wąskotorowy WP-44-43914 z bronią podwodną. 13–14.06.2016 r.

Fot. Karol Sztonder

ładunkowej z desek dębowych określono następujące wymiary: do 5 m długości i 1,12 m szerokości. Cały tabor ma być pomalowany kolorem oliwkowym. Umowa na realizację zamówienia została podpisana z konsorcjum firm: liderem PPHU MARTECH-PLUS Marcin Mistrz Sp. J. z Rudy Śląskiej i uczestnikiem Energo-Mechanik Sp. z o.o. ze Strzelec Opolskich (produkcją m.in. kopalnianych lokomotyw dołowych i powierzchniowych). Termin dostawy nowego taboru dla Wojskowej Kolei Wąskotorowej w Helu przypada na 18 listopada 2016 r.



Paweł Jakuboszczak

o masie 10 ton powinny posiadać moc 55kW, siłę uciagu 20 kN i rozwijać prędkość 16,2 km/h. Długość pojazdu nie powinna przekraczać 4,5 m, szerokość 1,44 m, wysokość 2,4 m, natomiast rozstaw osi 1,25 m. Wagony platformy mają być wyposażone w dwa wózki i posiadać ładowność 3 tony, przy masie własnej 2,5 tony. Dla powierzchni

Hel. Pociąg z bronią podwodną z WLS40 WP11-40372 na tle tralowca bazowego ORP Gopło podczas ćwiczeń „Anakonda-16”. 13–14.06.2016 r.

Fot. Karol Sztonder



KOLEJE WĄSKOTOROWE

KOLEJ LOKALNA CHYBIE – STRUMIEŃ

Strumień, Chybie i połączenia kolejowe

17 grudnia 1855 r. Kolej Północna Cesarza Ferdynanda (KFNB = die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn) uruchomiła kolejny odcinek kolei wychodzącej z Wiednia i zmierzającej do Krakowa, mianowicie normalnotorową (1435 mm) linię kolejową z Bohumina (wówczas Oberbergu) przez Zebrzydowice do Dziedzic (dziś Cze-

Miasto Strumień, o ponad 500-letniej tradycji, do dziś pozostało małe (w 1937 r. 9,24 km² powierzchni i 2055 mieszkańców, w 2010 r. 6,31 km² powierzchni i 3453 mieszkańców). W 1480 r. osadę Strumień kupił Mikołaj Brodecki, marszałek dworu Księcia Cieszyńskiego Kazimierza II. Za jego staraniem 13 lutego 1482 r. wspomniany książę nadał Strumieniowi prawa miejskie. Leżało ono na podmokłych łąkach, przy brodzie przez rzekę Wisłę, na skrzyżowaniu dwóch szlaków handlowych. Pierwszy wiódł z Krakowa przez Pszczynę, Strumień do Cieszyna i dalej przez Bramę Morawską na południe Europy, drugi z Raciborza przez Strumień do Bielska. Życie w mieście niewiele różniło się od życia wiejskiego. Zwykle każdy mieszkający tam rzemieślnik bądź kupiec był równocze-



Na rynku w Strumieniu. Wagon parowy nr 1 (na prawo) i wagon osobowy nr 2 na torze mijankowym. Na takiej samej, ale ręcznie barwionej pocztówce wagon parowy i osobowy mają pudyła czerwone w pasie pod oknami i białe w pasie okiennym. Pocztówka ma opis: *Städtische Localbahn*, czyli **Miejska Kolej Lokalna**, na wagonach umieszczono napisy: *Städtische Strassenbahn Schwarzwasser*, czyli **Tramwaj Miasta Strumień**, a według koncesji nadanej we Wiedniu oficjalna nazwa brzmiała: **Chybi – Schwarzwasser Lokalbahn**, czyli **Kolej Lokalna Chybie – Strumień**. Niemiecka nazwa „Kolej Lokalna” pisana była wówczas zarówno „Localbahn” jak i „Lokalbahn”. Te różne nazwy kolei w Strumieniu wzięły się stąd, że jej projektanci przyjęli nazwę „tramwaj” i taka została namalowana na taborze, a wiedeńscy urzędnicy w później wydanej koncesji ustalili nazwę „Kolej Lokalna” według urzędowej nomenklatury. Ponieważ kolej miała połączenie z koleją normalnotorową w Chybiu, więc ta miejscowość w oficjalnej nazwie kolei lokalnej stała na pierwszym miejscu, przed Strumieniem! Miejscowa ludność nazywała kolej „Lokalką”.

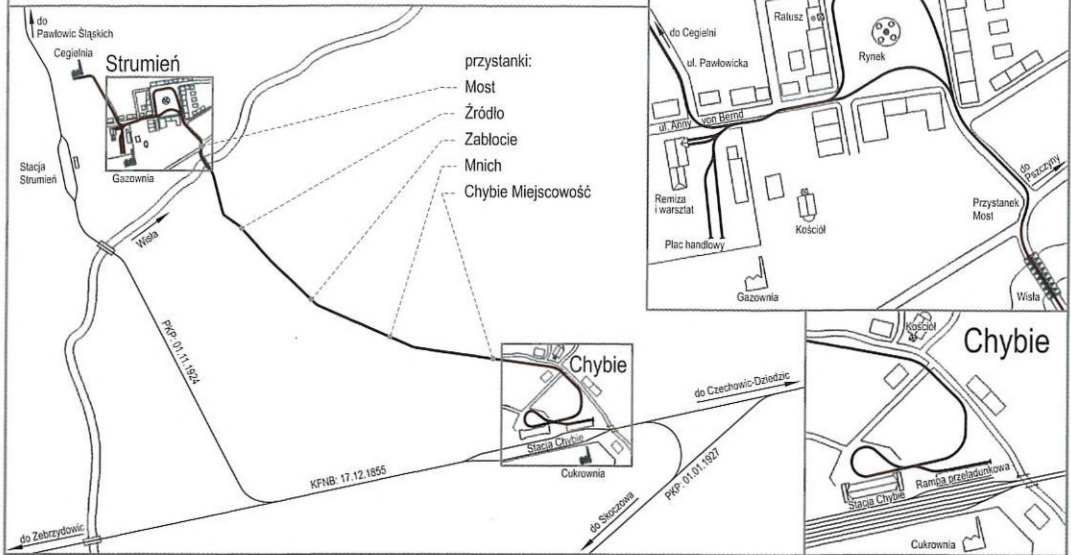
Pocztówka (nr 14550) wydana przez **Samuela Bettera**, fotografa w Strumieniu, wysłana w 1912 r., w zbiorach **Jana Molina** z Cieszyna, reprodukcja **Tadeusz Kopoczek** z Cieszyna.

chowice-Dziedzice). Ten odcinek biegł równolegle do ówczesnej granicy państwowej dzielącej Śląsk na część pruską i austriacką, pozostawiając na uboczu miasto Strumień (wówczas Schwarzwasser).

śnie rolnikiem. Wylewy Wisły, zarazy i pożary miasta należały do częstych zmartwień mieszkańców. Zdobyte w 1742 r. przez Prusy Górniego Śląska i wytyczenie na północ od Strumienia granicy państwowej pomiędzy

Kolej Lokalna Chybie – Strumień

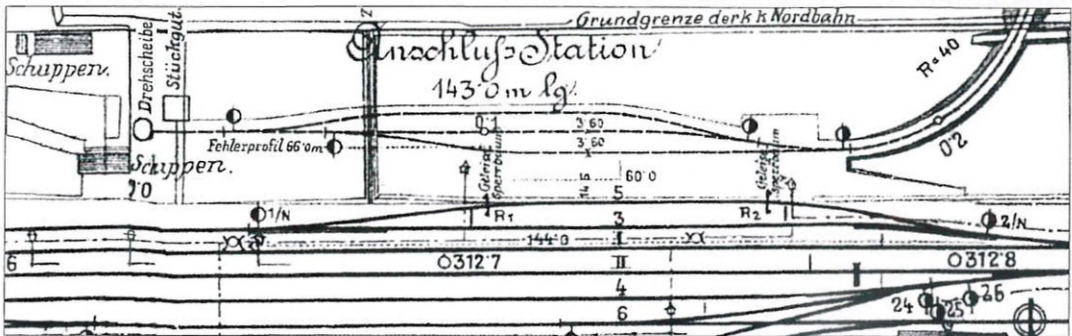
schemat bez podziałki



Prusami a Austrią spowodowało utrudnienie kontaktów handlowych, więc stagnację gospodarczą miasta znajdującego się na skrzyżowaniu szlaków handlowych.

Gustaw Morcinek w *Ziemi Cieszyńskiej* pisze, że Strumień „(...) wciąż leżący na ustroniu, nie mógł

się rozwijać. Poniekąd strumieniacy są temu sami winni, ponieważ gdy budowano tzw. Nordbahn czyli Kolej Północną, wiodącą z Wiednia do Krakowa, pierwotnie trasa wytyczona była przez Strumień. Mieszczanie jednak gwałtownie zapro-



Plan stacji końcowej Kolei Lokalnej Chybie – Strumień przy stacji kolei normalnotorowej w Chybie.

Grundgrenze der k. k. Nordbahn – granica terenu Cesarsko-królewskiej Kolei Północnej

Anschluß Station – stacja styczna

143,0 m lg – 143,0 m długości (długość torów stacji stycznej kolei wąskotorowej)

Stückgut – drobnica (miejsce lub szopa do magazynowania przesyłek drobnych)

Drehscheibe – obrotnica

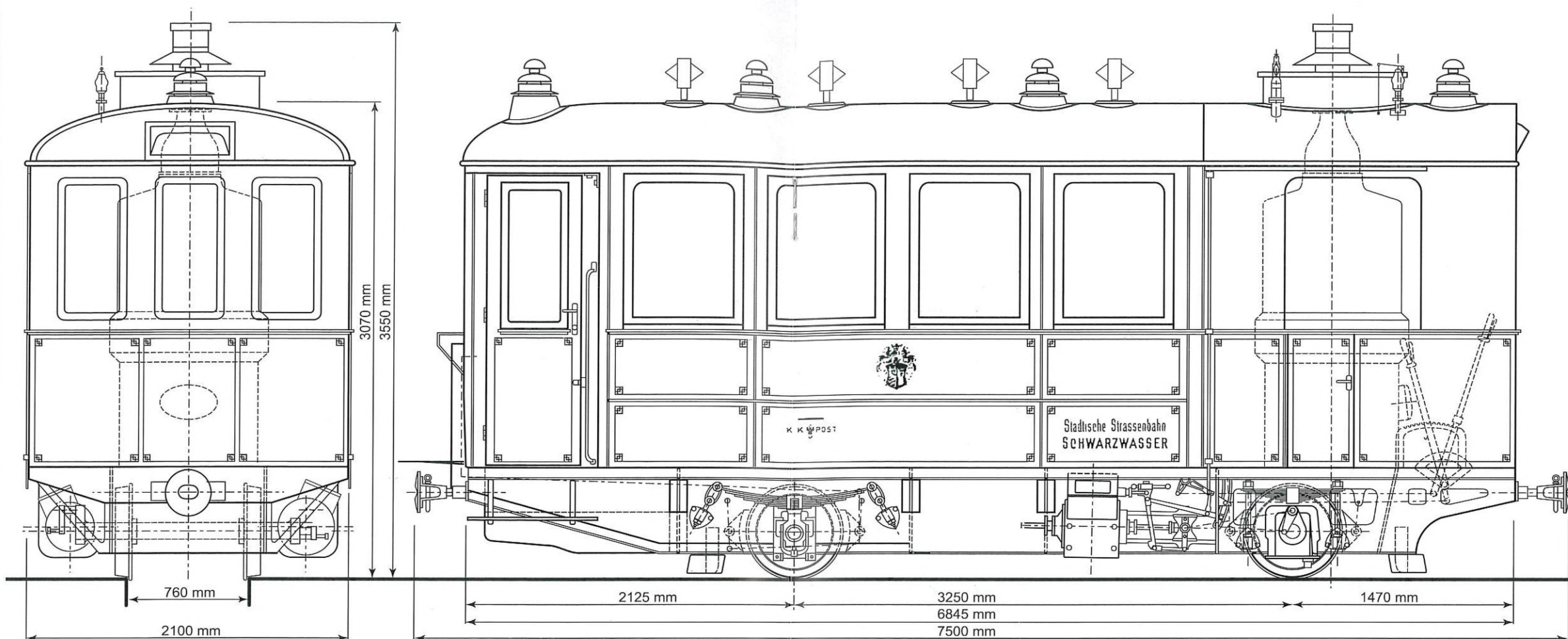
Schuppen – szopy (magazyny towarowe)

Geleise Sperrbaum – zamknięcie szyn, wykolejnica

Pętla toru przed budynkiem stacji w Chybie powstała później, prawdopodobnie po 1918 r.

Kolej Północna Cesarza Ferdynanda (KFNB = die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn) na podstawie ustawy z 31 października 1906 r. została upaństwowiona i włączona do austriackich Cesarsko-królewskich Kolei Państwowych (kkStB = die kaiserlich-königliche Staatsbahnen) z dniem 1 stycznia 1906 r. Data upaństwowienia została przesunięta w ustawie o 10 miesięcy wstecz! Na planie stacji w Chybie użyto więc terminu „k. k. Nordbahn”, czyli: „Cesarsko-królewska Kolej Północna”. Określenie „cesarsko-królewska” było wówczas równoznaczne z „państwowa”.

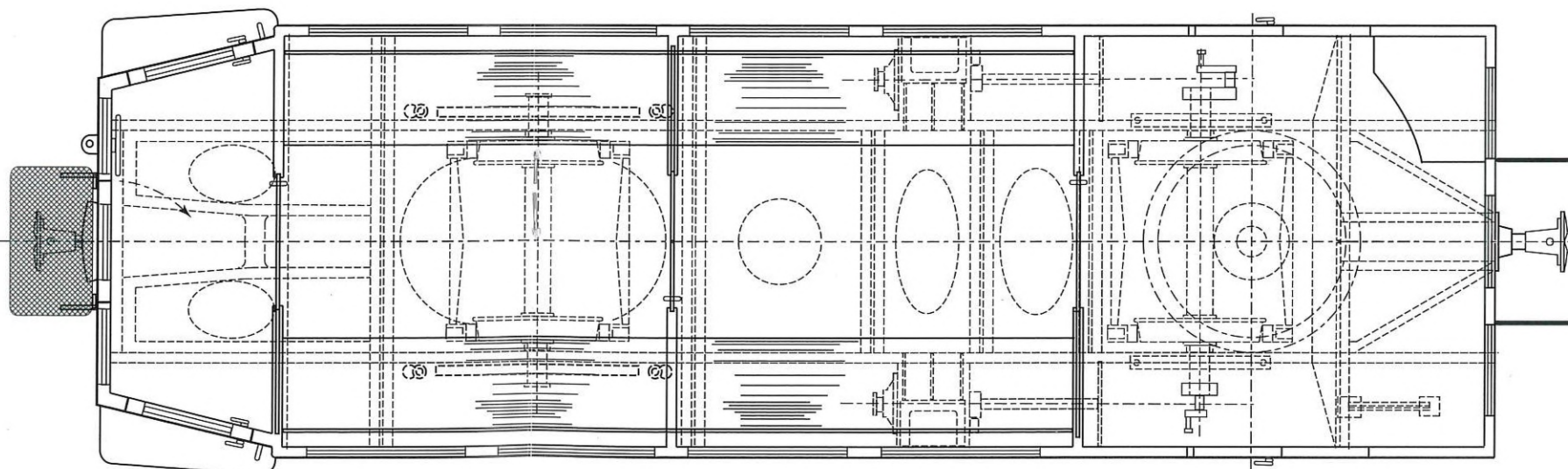
Ze zbiorów Österreichisches Staatsarchiv w Wiedniu

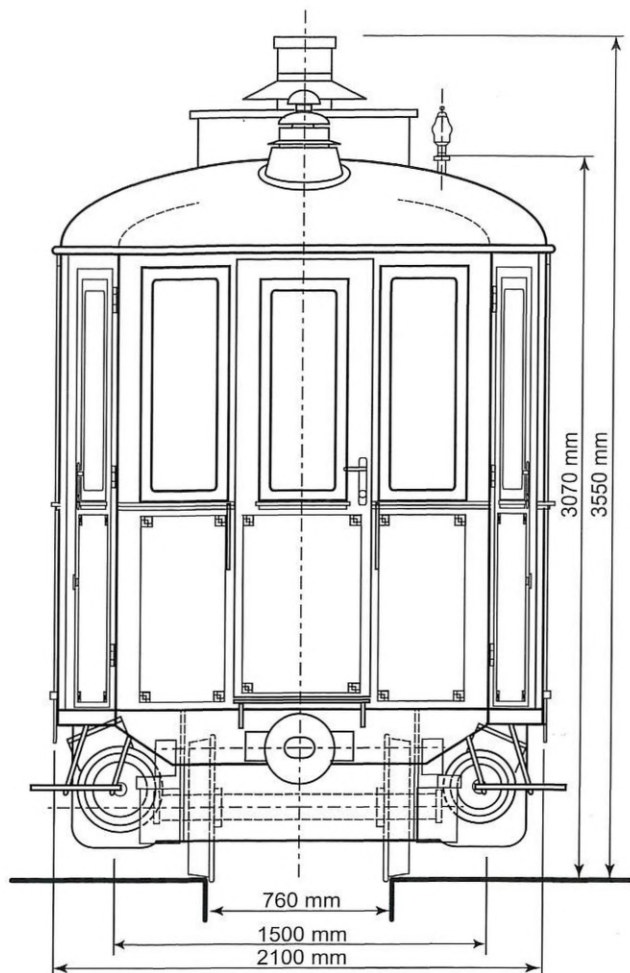


Rysunek wagonu parowego Kolei Lokalnej Chybie – Strumień. Skala 1:32. Widok z przodu, z boku, od góry (bez dachu).

Rysunek opracowano na podstawie zdjęcia fabrycznego oraz planu urzędowego przedstawiającego szkic wagonu z wymiarami. Jest on narysowany dokładnie tak jak na fotografii, stąd mechanizm napędowy jest niekompletny. W przedziale maszynisty zaznaczono kocioł parowy, skrzynię na węgiel (w rogu przy ścianach czołowej i lewej, bocznej) oraz dźwignię hamulca ręcznego. Przedział pasażerski miał od strony pomostu wejściowego dla pasażerów, w środku długości i od strony kabiny maszynisty ściany z przesuwными drzwiami. Siedzenia miały formę ławek z drewnianych listew, ustawionych wzdłuż ścian bocznych pod oknami. Pomost wejściowy miał drzwi na zawiasach zarówno w ścianach bocznych, jak i w ścianie tylnej, a pod tymi ostatnimi blachę osłaniającą sprzęg przy przejściu do wagonów doczepnych.

Rysunek wagonu parowego wykonał **Walter Stramitzer** według szkicu ze zbioru **Karela Justa** z Czech.





Rysunek wagonu parowego Kolei Lokalnej Chybie – Strumień. Skala 1:32. Widok z tyłu.

Rysunek wagonu parowego wykonał **Walter Stramitzer** według szkicu ze zbioru **Karela Justa** z Czech.

testowali, tłumacząc inżynierom i władzom, że przejeżdżające lokomotywy podpalą podmiejskie stodoły, a bodaj czy i nie miasto. Wobec tego kolej poprowadzono inną trasą, strumieniacy postawili na swoim. Gdy jednak widzieli, że lokomotywy wcale nie podpalają nieczyich stodół, a przeciwnie, te miejscowości, gdzie pobudowano stacje kolejowe, rozwijają się szybko, jęli żałować swego nierozważnego kroku (...)

Kolej Północną poprowadzono przez odległą o około 6 km osadę Chybie (wówczas Chybi), gdzie urządzono stację kolejową. W 1884 r. zbudowano obok stacji cukrownię staraniem ówczesnej „Komory Cieszyńskiej”, czyli zarządu dóbr będących własnością Habsburgów. Cukrownia po pierwszej wojnie światowej była wła-

snością firmy Hoffmann, następnie „Spółki Akcyjnej Cukrownia Chybie”.

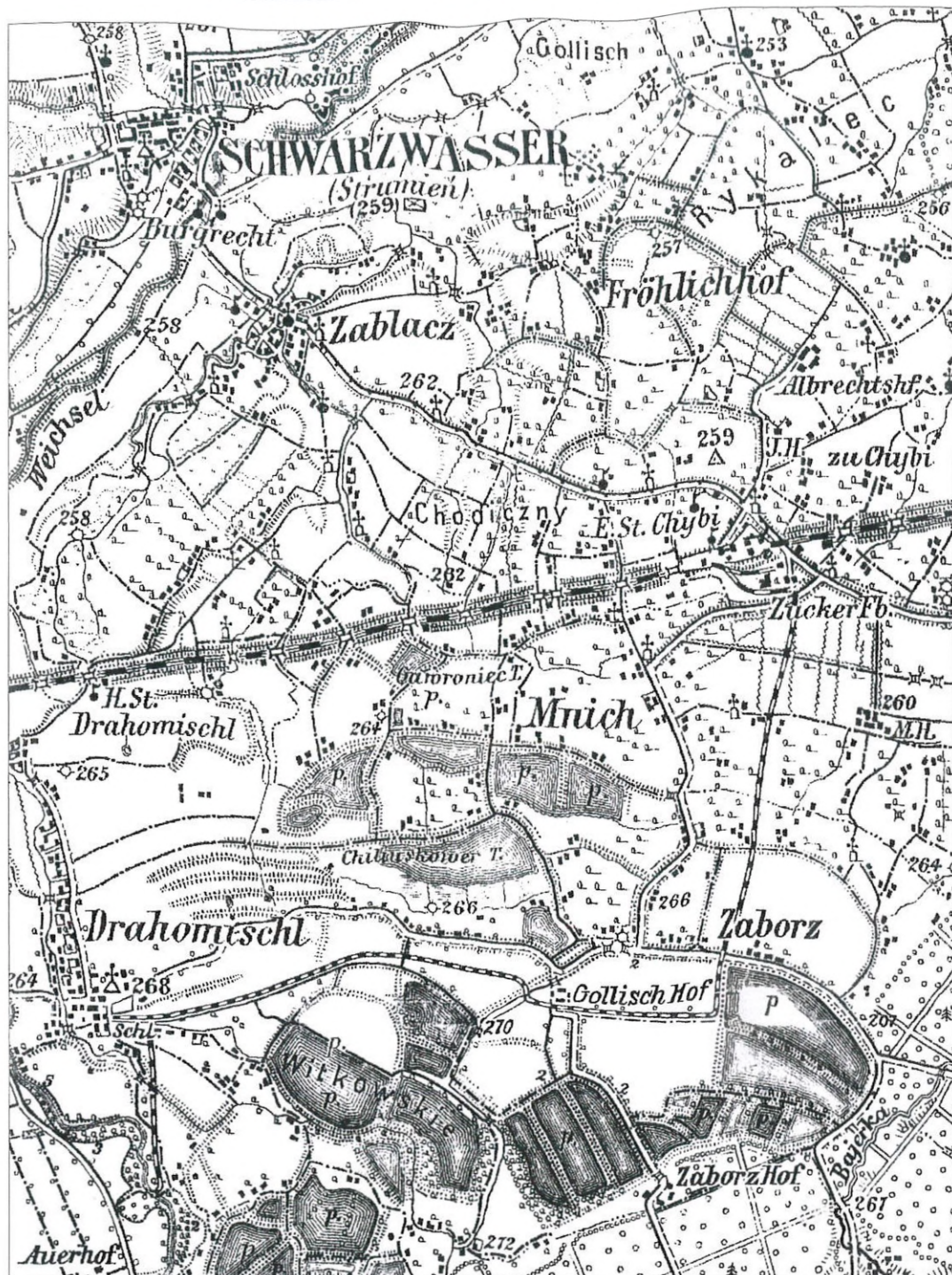
Na początku XX w. w pobliskim zagłębiu przemysłowym (kopalnie węgla kamiennego i huty żelaza) wokół Morawskiej Ostrawy powstała sieć kolei lokalnych o szerokości toru 760 mm. 22 grudnia 1902 r. uruchomiono tramwaj konny w Bohuminie (wówczas Oderbergu), od stacji kolei normalnotorowej (Nowy Bohumin) do szpitala w mieście (Stary Bohumin), długości 3,5 km. Już 12 października 1903 r. uruchomiono na tej trasie tramwaje parowe (2 wagony parowe z wagonami doczepnymi), a przedsiębiorstwo przyjęło nazwę „Tramwaj Parowy Miasta Bohumin” (Städtische Dampfstrassenbahn Oderberg). 9 stycznia 1904 r. „Spółka Akcyjna Morawsko-Śląskiej Kolei Lokalnej” (Mährisch-Schlesische Localbahn Aktiengesellschaft) uruchomiła podobny tramwaj parowy na trasie długości 3,4 km między Polską Ostrawą i Hruszowem. 6 kwietnia 1909 r. rozpoczęły działalność tramwaje elektryczne z Morawskiej Ostrawy przez Hruszów, Bohumin, Orłową do Karwiny i Frysztatu, które do 1914 r. przejęły i zelektryfikowały obie poprzednio wymienione linie tramwajów parowych. Powstała rozległa sieć (40,5 km) międzymiastowych tramwajów elektrycznych o szerokości toru 760 mm, którą eksploatowano do jesieni 1973 r.

Od 1905 r. także przedsiębiorcy mieszkańcy Strumienia rozpoczęli starania o uzyskanie podobnego połączenia ze światem koleją lokalną lub tramwajem. Starania ich popierali: dr Karl Ott, burmistrz Bohumina i poseł do Śląskiego Sejmu Krajowego w Opawie i Richard Heinrich, zawiadowca

ruchu tramwaju parowego w Bohuminie. Zdobyć funduszy na taką inwestycję dla małego i pozbawionego przemysłu, więc biednego miasta Strumienia było mozolne i trwało długo. Dopiero 11 lutego 1911 r. uruchomiono kolej do Chybia. Miała ona typową dla wielu kolei lokalnych w Monarchii Austro-Węgierskiej szerokość toru 760 mm, była jednotorowa, zaczynała się na Rynku w Strumieniu, biegła poboczem drogi publicznej i po około 6 km kończyła się przed budynkiem dworca kolei normalnotorowej w Chybiu. W Strumieniu zbudowano „remizę” mieszczącą też warsztat naprawczy taboru i biegnącą od niej bocznice długości około 0,6 km do cegielni.



Krzysztof Zintel



Fragment mapy: „Freistadt bei Teschen, Zone 6. Kol. XIX, 1:75 000, K.u.k. Militärgeographisches Institut, 1914” pokazujący Kolej Lokalną Chybie – Strumień (—) po lewej stronie drogi ze Strumienia do Chybia i kolej wąskotorową cukrowni Chybie z podwórka cukrowni (Zucker Fb.) do Drogomyśla (Drahomischl) (—). Kolej cukrownicza istniała do połowy lat 20. XX w. (prawdopodobnie do 1924 r.).

Mapa ze zbioru Krzysztofa Puzika

Dzieje „lokalki”

Poniższy tekst jest przedrukiem z dwutygodnika „Formacja”, lokalnej gazety dla Chybia i Strumienia, nr 5 (77) z 8 marca 1991 r. i nr 6 (78) z 22 marca 1991 r.

Dzięki uprzejmości dyrekcji i pracownika Archiwum Państwowego w Cieszynie znalazł się w moich rękach komplet akt „Sądu Okręgowego jako Handlowego w Cieszynie” dotyczących „Lokalbahn Chybi – Schwarzwasser Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Schwarzwasser” (Kolej Lokalna Chybie – Strumień Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Strumieniu) z lat 1920–1931. Rzecz oczywista, że takiej „nawiązki” do poszukiwań na inny temat nie mogłem już „wypuścić” z rąk. „Idąc za ciosem” przejrzałem (egzemplarz po egzemplarzu) pięć roczników „Gwiazdki Cieszyń-

Proces uprzemysławiania Ziemi Cieszyńskiej (Śląska austriackiego), intensyfikowany szczególnie w II połowie XIX w., ominął niestety Strumień, głównie z powodu braku stałej, na owe czasy nowoczesnej, łączności ze światem przy pomocy kolei! Rządząca Strumieniem na przełomie XIX i XX w. „śmietanka” polityczno-gospodarcza nie mogła się pogodzić z tą ciągnącą się już od dziesięcioleci stagnacją gospodarczą i jak tego dowodzą ówczesne i późniejsze poczynania, czyniła usilne starania o ruszenie z miejsca zatrzymanego wcześniej koła rozwojowego. Siłą napędową tej grupy byli niewątpliwie: Fryderyk Skalla – wieloletni burmistrz miasta i jego najbogatszy mieszkaniec (posiadał kilka budynków, duży obszar ziemi ornej, łąk i pastwisk), Karol Wytrzens – miejscowy notariusz oraz Maksymilian Hecker – bogaty kupiec (zniemczony Żyd).



Fragmenty fotograficznej panoramy Strumienia z około 1920 r. wykonanej z wieży kościoła. Z rynku wyrusza prowadzony parowozem pociąg do Chybia. Nad miastem góruje wieża ratusza.

Fot. ze zbioru Mariana Wójtowicza

skiej” z lat 1909–1913, pięć roczników „Ślązaka” z tych samych lat, dwa roczniki gazety codziennej (w języku niemieckim) „Silesia” z lat 1910–1911 oraz inne pozycje książkowe. Na podstawie mozolnie zebranych informacji (...) przedstawiam ciekawą historię tej wąskotorowej kolei lokalnej, zwanej wówczas potocznie „lokalką” lub „maszynką”.

Sądząc po późniejszym rozwoju wydarzeń pierwszą koncepcją Fryderyka Skalli i innych było zbudowanie przedsiębiorstwa przemysłowego, a konkretnie nowoczesnej cegielni. Przedsiębiorstwo takie, aby się prawidłowo rozwijać, musiało myśleć o szerszym rynku zbytu niż rejon Strumienia i okolicy. Do tego była jednak niezbędna kolej! Nie znalazłem informacji o początkach

znajomości Fryderyka Skalli z burmistrzem miasta Bohumina i posłem do Śląskiego Sejmu Krajowego w Opawie – dr Karolem Ottem oraz kierownikiem (zawiodcą) ruchu kolei miejskiej w Bohuminie – Ryszardem Heinrichem, jednak z akt i informacji prasowych wynika, że odegrali oni znaczną rolę w podjętych przedsięwzięciach gminy miejskiej Strumień.

Śląski Sejm Krajowy w Opawie i Wydział Krajowy (rząd regionalny) nie patrzyli przychylnym okiem na potrzeby Strumienia. W pierwszym dziesięcioleciu XX w. władze podjęły szereg decyzji dotyczących rozbudowy linii kolejowych i tramwajowych w rejonach: Bohumina, ostrwsko-karwińskim i cieszyńskim, ale o połączeniu kolejowym Strumienia z normalnotorową linią kolejową w Chybiu nie zapadły żadne decyzje. W takiej sytuacji prawdopodobnie dr Karol Ott i Ryszard Heinrich pod-

wiązał się udzielić gminie miasta Strumień subwencji w wysokości 50 000 koron płatnej po wybudowaniu kolei, a rząd austriacki (centralny w Wiedniu) przyrzekł poprzeć tę inwestycję kwotą 60 000 koron przez zakup akcji w ewentualnej spółce akcyjnej tej kolei po uzyskaniu przez miasto pozwolenia prawnego (koncesji). Łączny koszt tej inwestycji miał wynosić 288 000 koron, a więc miasto (bądź spółka akcyjna) musiałoby zebrać jeszcze 178 000 Koron. Czy miasto otrzymało przyrzeczone sumy nie udało się ustalić.

Z dalszych informacji wnioskuję, że do praktycznej realizacji kolei na odcinku Strumień – Chybie z całą pewnością przystąpiono już w 1909 r. 14 września 1909 r. gmina miejska Strumień wykupiła i przepisała w księgach gruntowych na rzecz kolei wąskotorowej kilka parcel i grunty orne w Strumienu, a 18 sierpnia



Fragmety fotograficznej panoramy Strumienia z około 1920 r. wykonanej z wieży kościoła. Po lewej remiza i warsztat kolei oraz tor skracający z ulicy dawniej Anny von Bernd, dziś 1 Maja, do remizy i na plac handlowy przed remizą, a także bocznica skracająca w ulicę Pawłowicką do cegielni.

Fot. ze zbioru Mariana Wójtowicza

sunęli Fryderykowi Skalli, w oparciu o doświadczenia z Bohumina, myśl zbudowania własnej lokalnej (wąskotorowej) kolei ze Strumienia do Chybia. Koncepcja, a nawet projekt tej kolei i starania o środki finansowe musiały mieć miejsce już około 1906–1907 r., gdyż 15 marca 1907 r. Śląski Sejm Krajowy w Opawie zobo-

1909 r. parcelę orną w Chybiu. 12 września 1909 r. na zebraniu wszystkich podatników miasta zaproponowano zaciągnięcie przez miasto pożyczki w wysokości 21 000 koron, a korespondent „Ślązaka” w numerze 31 z września 1909 r. pisze: „(...) na cele budowy i uzupełnień kolei lokalnej Strumień – Chybi, w czym także

jest załączona budowa mostu konstrukcji żelaznej. Prawdopodobnie zgromadzenie na pożyczkę tę zezwoli (...)” Jak z powyższego wynika most drogowy na rzece Wiśle w Strumieniu o konstrukcji żelaznej nie był osobną i wcześniejszą inwestycją, a stanowił ze względu na ciężar pociągów konieczną część składową inwestycji pn. „Kolej Lokalna Chybie – Strumień”. Można też i należy podkreślić w tym miejscu, że gminie miejskiej udało się w ten sposób „upiec dwie pieczenie”: uzyskać połączenie z koleją normalnotorową i zdobyć trwały most, stojący do dnia dzisiejszego.

mostu w Strumieniu) wybudować wyżej położone przyczółki betonowe na obu brzegach Wisły, a nasyp drogi z obu stron odpowiednio podnieść, zachowując dopuszczalny kąt wzniesienia.

Ciągłe braki finansowe zmuszały gminę do czynienia usilnych starań o zdobycie środków finansowania przedsięwzięcia. Gmina widocznie nie mogła już liczyć na jakiegokolwiek dotacje, ani od centralnego (wiedeńskiego) ani od krajowego rządu i dlatego czyniła starania o kredyt. Banki i kasy oszczędnościowo-pożyczkowe domagały się widocznie jakiegoś specjalnego zabezpie-



Pocztówka „Pozdrowienie ze Strumienia” sprzed pierwszej wojny światowej pokazuje: uliczkę Zamkową (Schloßgaße), kolej na rynku (Städt. Localbahn), most na Wiśle (Weichselbrücke) i kościół (Kirche).

Pocztówka ze zbioru **Krzysztofa Puzika**

Zakres robót i nakładów finansowych był, jak na możliwości małej gminy miejskiej, wręcz olbrzymi. Trzeba było naprawić i miejscami poszerzyć drogę ze Strumienia do Chybia, gdyż na jej części układano tory, a druga część służyła do przejazdu furmanek, rowerzystów i dla pieszych. Trzeba było również pobudować mocniejsze i szersze mostki (przepusty dla wód). 14 lipca 1910 r. w Zabłociu przy budowie takiego mostka zginął od uderzenia taranem brygadzysta Piotr Horwatitz. Oprócz głównego torowiska, rozjazdów na końcowych stacjach oraz bocznicy w Chybiu, umożliwiającej przeładunek na wagony i z wagonów normalnotorowych, konieczna była remiza dla lokomotywki i wagonów (...) i inne urządzenia. Należało również z odpowiednim wyprzedzeniem (czekając na dostawę konstrukcji żelaznej

czenia kredytów, w związku z czym gmina postarała się o zezwolenie władz krajowych (stanowiące równocześnie to specjalne „żyro” dla kredytodawców!). 4 lutego 1910 r. Śląski Sejm Krajowy w Opawie na swej 22 sesji, a nieco później Wydział Krajowy (rząd), wyrazili zgodę na zaciągnięcie pożyczki przez gminę miasta Strumień w wysokości 200 000 koron w Śląskim Komunalnym Zakładzie Kredytowym na budowę wąskotorowej linii kolejowej Strumień – Chybie.

Zlecenie na wykonanie elementów stalowych i całej konstrukcji mostu żelaznego otrzymała Huta Witkowice w Witkowicach koło Ostrawy (obecnie dzielnica Morawskiej Ostrawy). Nie udało mi się ustalić, czy koszty wykonania tego mostu przez tę hutę płaciło miasto, czy rząd krajowy. Zważywszy, że most żelazny na Wiśle nie figu-

ruje w majątku kolei lokalnej z 1923 r. ani po stronie aktywów czy pasywów, a analogiczny most żelazny na Wiśle, zbudowany dla kolei normalnotorowej w pierwszej połowie lat trzydziestych kosztował około 360 000 zł, przyjąć należy, że jednak był finansowany przez władze krajowe.

W założeniach budowy kolei lokalnej przyjęto prawdopodobnie, że wszystkie prace, łącznie z mostem, zostaną ukończone przed zimą 1910 r. Niestety tak się nie stało. Wprawdzie należy przyjąć za pewne, iż za wyjątkiem mostu wszelkie inne prace zostały ukończone do października 1910 r., gdyż świadcą o tym:

– w listopadzie 1910 r. rada miejska przyznała dr Karolowi Ottowi, posłowi na Śląski Sejm Krajowy, honorowe obywatelstwo miasta z wdzięczności za starania, które doprowadziły do zbudowania Kolei Lokalnej Chybie – Strumień.

Prawdopodobnie interwencje tegoż posła spowodowały, że Huta Witkowiec wysłała wreszcie w listopadzie 1910 r. elementy konstrukcji i materiały pomocnicze (kształtki, nity itp.) na 20 normalnotorowych wagonach do Chybi, skąd już koleją zostały zwiezione na miejsce montażu. Most, zaprojektowany przez nadzinięra



Pocztówka z lat pierwszej wojny światowej z propagandowym hasłem: „Aus eiserner Zeit” (z żelaznego czasu) z Schwarzwasser – Oesterr. Schlesien (Strumienia – Austriackiego Śląska), pokazuje: rynek w widoku w stronę kościoła (Ringplatz), rynek z widokiem ratusza (Rathausplatz), ul. Anny von Berndt (Anna v. Berndtstraße) i kolej na rynku, tu nazwaną „Miejski Tramwaj” (Städtische Straßenbahn). W środku dwaj cesarze: Wilhelm II Hohenzollern i Franciszek-Józef I Habsburg jako symbol sprzymierzonych państw. W owym „żelaznym czasie”, nazwanym tak przez wojenną propagandę lat 1914–1918, Niemcy i Austro-Węgry odizolowane od źródeł surowców pod takim hasłem nawoływały obywateli do oddawania wszystkich wyrobów z metali kolorowych dla potrzeb przemysłu wojennego, w zamian oferując im nawet biżuterię i zegarki z żelaza, równocześnie dyscyplinując ich w „żelaznej” woli walki, a głównie wytrwania i wiary w zwycięstwo mimo ciągle pogarszającej się aprowizacji.

Pocztówka ze zbioru Krzysztofa Puzika

- sporządzony przez kierownictwo kolei lokalnej już w październiku 1910 r. szczegółowy rozkład jazdy wraz z cennikiem na bilety normalne, ulgowe i miesięczne (musiało być zatem po próbnym przejeździe na trasie z Chybi do rzeki Wisły),
- w sierpniu 1910 r. cesarz Franciszek Józef I przyznał burmistrzowi miasta, Fryderykowi Skalli, złoty krzyż zasługi z koroną za jego wysiłki na rzecz połączenia miasta ze światem i troskę o rozwój gospodarczy,

Strumień. (Otwarcie kolei) lokalnej z Chybi do Strumienia odbędzie się dziś w sobotę d. 11. lutego.

„Ślązak” z 11 lutego 1911 r.

Blaicha i montowany pod nadzorem Józefa Sassa, został ostatecznie ukończony w ostatnich dniach stycznia 1911 r. Korespondent „Ślązaka”, informujący w numerze 4 z 28 stycznia 1911 r. o tym niezmiernie ważnym

— (Otwarcie kolei Strumień—Chybi.) W niedzielę odbyło się tutaj uroczyste otwarcie linii tutejszej kolei lokalnej Strumień—Chybi w obecności przedstawicieli kolei państwowych i kolei północnej. — Oprócz tego byli na uroczystości obecni c. k. radca rządu krajowego p. Mienciel z Opawy, c. k. starosta p. Kulisz z Bielska, Chirer, szef trasy kolejowej z Dziedzic, Steinbrener starszy komisarz kolejowy z Bielska, burmistrz Skalla. Poseł na sejm krajowy dr. Otto z Bogumina i poseł p. Zwilling z Jabłonkowa, usprawiedliwili swoją nieobecność telegraficznie. — Dalej byli jeszcze burmistrz p. Skalla, radca miejski notaryusz Wytrzens z kom. pletnem grotem komitetu kolejowego. Przebieg uroczystości musiał z powodu niesprzyjającej pogody zostać ograniczony co do rozmiarów programem zapowiedzianych.

— (Miejski tramwaj parowy Strumień—Chybi.) Tymczasowy rozkład jazdy, ważny od dnia otwarcia ruchu aż do ograniczenia.

Strumień odjazd	5 ²¹ 7 ¹⁰ 8 ⁰⁸ 9 ²³ 12 ²⁸ 1 ¹⁷ 3 ⁰⁵ 5 ²⁵ 6 ²² 9 ²²
Chybi przyjazd	5 ⁴⁰ 7 ²⁹ 8 ²² 9 ⁴⁸ 12 ⁴³ 1 ³¹ 3 ²⁰ 5 ⁴⁰ 6 ⁴⁰ 9 ³³

Chybi odjazd	6 ³² 7 ³⁰ 8 ³⁰ 10 ¹⁵ 1 ⁰¹ 1 ¹⁸ 4 ²⁰ 6 ²² 7 ²² 9 ²⁰
Strumień przyjazd	0 ¹¹ 7 ¹⁵ 9 ⁰⁵ 10 ³⁰ 1 ¹⁵ 2 ⁰³ 4 ³⁰ 6 ¹² 7 ²² 10 ²²

* kursuje tylko w niedzielę i święta

Cena jazdy wynosi między Strumieniem a Chybim w jednym kierunku 40 h. Dla dzieci w wieku od 4 do 10 lat 16 h. Za jazdę częstkową między Strumieniem a Zabłociem w jedną lub drugą stronę 14 h, dla dzieci 8 h. Bilety tam i powrotne (returki) będą tylko wydane w niedzielę i święta i jedynie do pociągów Chybi odjazd 7³⁰ i 10¹⁵ po cenach: a) Za całą jazdę albo od Mnicha 24 h, dla dzieci 16 h. b) Za jazdę Strumień—Zabłocie 14 h, dla dzieci 8 h. Powracać można jedynie tego dnia, w którym bilet kupiono jednakże każdym pociągiem. Bilety miesięczne (ważne jednak tylko dla osoby, która je kupiła) ważne dla każdego pociągu 7 K, dla dzieci i robotników z jednorazową jazdą dzienną tam i napowrót 4 K. Osobny pociąg 7 K, najmniej jednak 40 h od osoby. Za większe pakunki do 25 kilo pobiera się 30 h, do 50 kilo 50 h, powyżej 80 h. Strumień w październiku 1910 r. Dyrekcyja ruchu.

„Ślązak” z 18 lutego 1911 r.

dla miasta wydarzeniu, pisze wprawdzie: „(...) prace nad wykonaniem i ustawieniem [mostu] nie trwały dłużej niż cztery tygodnie (...)”, ale jestem przekonany, że było to jego orientacyjne stwierdzenie.

Kierownictwo (...) poinformowało społeczeństwo w prasie, że uroczyste otwarcie Kolei Lokalnej Chybie—Strumień odbędzie się 11 lutego 1911 r. Faktyczne otwarcie nastąpiło jednak w dniu następnym, tj. w niedzielę 12 lutego 1911 r. Dlaczego dopiero po dwóch tygodniach od ukończenia montażu mostu i o jeden dzień później, niż to анонсowano w prasie? Okazuje się, że gmina nie posiadała jeszcze koncesji, tj. prawnego zezwolenia na prowadzenie tego przedsięwzięcia transportowego. Koncesja, wydana przez rząd austriacki, została podpisana w Wiedniu przez Ministra Kolei (...) dopiero 10 lutego 1911 r. Prawdopodobnie przywiózł ją z Wiednia osobiście poseł dr Ott, przyjeżdżając na uroczystość otwarcia 12 lutego.

Obszerną informację o uroczystym otwarciu Kolei Lokalnej Chybie—Strumień zamieścił „Ślązak” w numerze 7 z 18 lutego 1911 r. Gazeta ta wychodziła w Skoczowie dwa razy w tygodniu. Dowiadujemy się z niej, że w uroczystym otwarciu kolei uczestniczyli przedstawiciele austriackiej kolei państwowej, kolei północnej, poseł na Śląski Sejm Krajowy dr Ott, rajcy miejscy z burmistrzem Fryderykiem Skallą oraz licznie zebrana publiczność. W tej samej notatce podano szczegółowy rozkład jazdy kolei lokalnej i ceny biletów według dokumentu podpisa-

Strumień. (Z posiedzenia rady gminnej.) (Z przeszłego tygodnia.) Na wtorkowym posiedzeniu rady gminnej, uchwalono między innymi także nowe oświetlenie miasta, a mianowicie rodzaj oświetlenia gazowego, jakie już w tym roku ma być przeprowadzone. Uchwałę tą powitano wśród ogólnej radości i zadowolenia. Wielu kupców i osób prywatnych zgłosiło się natychmiast jako odbiorców nowego oświetlenia, tak że rentowność tego przedsięwzięcia już z góry jest zabezpieczoną.

— (Z przeszłego tygodnia.) (Kolej lokalna) ze Strumienia do Chybia, otwarta d. 11. lutego, przewiozła w czasie od 11. do 28. lutego razem 3761 osób; dochody z ruchu osobowego wynosiły 904 K 96 h, z ruchu towarowego i handlu węgla 508 K 04, razem 1485 K, z czego przypada na jeden dzień 82 K 50 h. Ponieważ dzienne zapotrzebowanie wraz ze spłatą od setek i amortyzacją kapitału zakładowego wynosi okragło 72—75 K, jest nadzieja, że kolej ta już w pierwszym roku będzie aktywną. Szczególnie wielki jest ruch w niedzielę i święta przez zaprowadzenie tanich tak zwanych pociągów kościelnych; przewieziono w dniu: 12. lutego 519, 19. lutego 633, 27. lutego 663 i 5. marca 812 osób.

„Ślązak” z 4 marca 1911 r.

nego, jak już wyżej wspominałem, przez Dyrekcyję Kolei w październiku 1910 r. Według tego rozkładu jazdy czas przejazdu kolei trwał 15 minut i wykonywała ona 10 kur-

sów dziennie, w każdą stronę, rozpoczynając o godzinie 05.31, a kończąc o godzinie 22.20 wieczorem. Cena biletu wynosiła 40 halerzy, to samo z powrotem, dla dzieci w wieku od 4 do 10 lat 14 halerzy, bilet miesięczny kosztował 7 koron.

Z następnych marcowych i kwietniowych informacji prasowych dowiadujemy się, że z usług kolei korzystało dużo ludzi i że była ona rentowna! W okresie od 12 do 28 lutego włącznie przewiozła 3761 osób, wpływy za przewóz osób wyniosły 904 korony, zaś za przewóz towarów 508 koron. Dochód dzienny wyniósł 82 korony przy koszcie dziennym wraz z odsetkami od kredytów i amortyzacją 72 do 75 koron. W marcu przewieziono średnio dziennie 251 osób, a dochód dzienny wyniósł 89,6 koron. Od dnia uruchomienia „lokalka” potwierdziła swoją użyteczność, przewożąc codziennie setki pasażerów oraz towary i materiały masowe, a także drobnicę. Tuż obok remizy kolei prawdopodobnie w tym samym czasie zbudowano gazownię miejską i gaz doprowadzono do rynku rurociągiem wzdłuż ulicy Anny Bernd (obecnie 1 Maja). Z gazu korzystało 70 budynków, w tym kościół z plebanią, oświetlono rynek i przyległe doń ulice 26 latarniami gazowymi. Za trzy lata gazownia otrzymała konkurenta w dostawie innego czynnika energetycznego, prądu stałego, z wybudowanej w latach 1911–1913 nowoczesnej, jak na owe czasy, cegielni pod nazwą „Cegielnia Parowa F. Skalla i Spółka”. Spółka dobudowała sobie kilkaset metrów toru poboczem ulicy Pawłowickiej od remizy kolei do cegielni, w związku z czym mogła poszerzyć znacznie rynki zbytu na swoją cegłę wywożąc ją „lokalką” do Chybia, tam przeładowując ją na wagony kolei normalnotorowej i dowożąc daleko poza rejon. Plac składowy, pierwotnie przewidziany jedynie na węgiel i drewno dla kolei i na koks dla gazowni, stosunkowo szybko zamieniono na skład handlowy prowadzący sprzedaż węgla, drewna, wapna i innych materiałów budowlanych, zaś przy warsztacie ślusarskim obsługującym kolej uruchomiono



Remiza kolei w 1994 r.

Fot. Krzysztof Zintel

usługi naprawcze maszyn rolniczych. Około roku 1913, 1914 było to już wielorakie, stosunkowo duże i dobrze prosperujące przedsiębiorstwo działające przy gminie miejskiej (...).

Wybuchła pierwsza wojna światowa, która wpłynęła hamująco na rozwój przedsiębiorstwa, ale do stanu krytycznego doprowadziły go dopiero wydarzenia polityczne i wyniki z nich zawirowania gospodarcze w latach 1918 i 1919. Ujawnił się z całą mocą długo tłamszony i „kłajstrowany” podział strumińskiego społeczeństwa na obozy polityczne: niemiecki, w którym grał czołową rolę burmistrz Fryderyk Skalla, jako blisko dwudziestoletni członek „Nordmark Verein’u”, ślązacki, czeski oraz w swej liczbie największy – polski. Pod naciskiem tego ostatniego 16 stycznia 1919 r. doszło do wyboru nowego burmistrza, kupca Antoniego Mullera, dotychczasowego zastępcy Skalli. Kilka dni później Czesi zajęli Strumień i okupowali go około sześciu tygodni. Po ich



Plac przed budynkiem dworca w Chybiu w 1994 r. W tym miejscu do 1925 r. funkcjonowała pętla torowa kolei ze Strumienia.

Fot. Krzysztof Zintel



Schwarzwasser österr. Schlesien



Pocztówka z około 1912 r. z Schwarzwasser österr. Schlesien (Strumień – austriacki Śląsk) pokazuje ul. Cieszyńską (Teschnerstraße) w widoku w stronę kościoła i most na Wiśle (Eisenbahnbrücke). Na moście widoczne tory Kolei Lokalnej Chybi – Strumień.

Fot. ze zbioru Krzysztofa Puzika

ustąpieniu rozgorzała walka plebiscytowa o przynależność Śląska Cieszyńskiego. Nic przeto dziwnego, że w tak gorącym okresie politycznym nie mogło się dobrze dziać (...). Kompletny chaos w gospodarce pogłębiała wielość walut w obiegu, zresztą nie tylko na tym terenie.

Kolej lokalna znalazła się w sytuacji bez wyjścia. Wyeksploatowana przez minione lata, a w ostatnich

latach niedoinwestowana, wiosną 1919 r. została na pewien czas zatrzymana, gdyż trzeba było przeprowadzić kapitalny remont taboru i jej urządzeń. W wyniku jakiejś awarii stanęła też gazownia. Prawdopodobnie z tego okresu pochodzi opowiedziana mi przez Panią A. Czyłok (...) anegdota dotycząca zbyt wolnej jazdy kolei: „Prowadzący maszynkę maszynista widząc idącego pieszego znajomego proponuje mu: *Wsiadaj! Czego masz iść pieszo? Na to zagadnięty odpowiedział: Ni mogym, bo mi sie śpiycho na pociąg z Chybio do Dziedzic!*”.

Kiedy w kwietniu 1920 r. Rząd Polski w Warszawie wprowadził jednolitą walutę, markę polską (w skrócie: mkp.), a sytuacja polityczna trochę unormowała się, Fryderyk Skalla wystąpił ponownie w roli wiodącego menadżera gospodarczego. Czy pchnęła go do tego kroku chęć poprawienia swej pozycji w społeczeństwie, czy też chęć dobrej lokaty zgromadzonego w cegielnianej spółce kapitału (może jedno i drugie?), nie wiemy. Faktem jest, że zaproponował gminie miejskiej założenie spółki na bazie kolei lokalnej z 70% wkładem do kapitału zakładowego ze strony firmy „Cegielnia Parowa F. Skalla i Spółka”. W dniu 5 sierpnia 1920 r. w biurze notariusza dr Stanisława Dyboskiego doszło do spisania aktu założycielskiego spółki pod nazwą Lokalbahn Chybi – Schwarzwasser, Kolej Lokalna Chybie – Strumień Spółka z ograniczoną poręką w Strumieniu. Zdziwiło zapewne czytelnika, że podałem

niemiecką nazwę spółki, ale tu od razu wyjaśniam, że protokół (akt notarialny) spisał wprawdzie polski już notariusz, jednak widocznie na życzenie większości Niemców wśród udziałowców, w języku niemieckim! Spółka została zarejestrowana także już w polskim Sądzie Okręgowym, pełniąc funkcję Sądu Handlowego, w Cieszynie w dniu 18 października 1920 r. Założycielami-udziałowcami byli:

- 1) Gmina Miejska Strumień reprezentowana przez burmistrza Antoniego Mullera, radnego gminy Walentego Hilla, członka zarządu gminy Wincentego Czechowskiego i członka zarządu gminy Józefa Oczko,
- 2) Cegielnia Parowa Fryderyk Skalla i Spółka reprezentowana przez Fryderyka Skallę i kupca Maksymiliana Heckera,
- 3) Dr Karol Ott, adwokat w Bohuminie,
- 4) Ryszard Heinrich, kierownik ruchu kolei miejskiej w Bohuminie.

Dwóch ostatnich na zebraniu założycielskim reprezentował upoważniony sędziwie i konsularnie Karol Wytrzens, notariusz we Frysztacie. Gmina miejska wносиła do Spółki cały majątek przedsiębiorstwa, a w szczególności: torowisko, tabor trakcyjny, maszyny i urządzenia warsztatu ślusarskiego i napraw maszyn rolniczych, remizę dla lokomotyw i wagonów, gazownię wraz z urządzeniami, siecią rur gazowych i lampami oświetlenia ulicznego, urządzenia do prowadzenia handlu: węglem, drewnem, wapnem, urządzenia do wyrobu betonów oraz grunty i parcele zabudowane według wyciągu z ksiąg gruntowych: siedem w Strumieniu i jedną w Chybiu. Cały ten majątek wyceniono już w markach polskich na 574 000. Ponieważ na majątku tym wisiało zadłużenie z tytułu kredytów zaciągniętych w okresie budowy kolei w łącznej wysokości 434 000 mkp. w Banku Komunalnym w Opawie i w Kasie Oszczędności w Schluckenau (Šluknov),

ustalono, iż realny udział gminy miejskiej wynosił tylko 140 000 mkp., tj. różnicę pomiędzy wartością majątku a jego zadłużeniem. Wartość kapitału zakładowego (udziałowego) określono na 1 000 000 mkp., wobec czego udział gminy miejskiej stanowił 14%. Fryderyk Skalla i jego spółka wnieśli największą kwotę, bo 755 000 mkp., co stanowiło 75,5% kapitału zakładowego. Ryszard Heinrich wniósł 70 000 mkp., tj. 7%, zaś Karol Ott 35 000 mkp. tj. 3,5%. Oczywiście więc decydujący głos w sprawach spółki miała odtąd firma Cegielnia Parowa



Most przez Wisłę w Strumieniu z torem Kolei Lokalnej Chybie – Strumień. Budynek po prawej dziś nie istnieje.

Fot. ze zbioru Mariana Wójtowicza



Powiększenie tabliczki firmowej producenta mostu: „EISENWERK WITKOWICE 1910”.
14.09.2016 r. Fot. Krzysztof Zintel



Most przez Wisłę w Strumieniu. Widok w kierunku miasta. Na obu czołowych wiatrownicach tabliczki firmowe. Ruch po tym wąskim zabytkowym moście regulują w obu kierunkach światła sygnalizacyjne. W tle samochody zatrzymane czerwonym światłem. 14.09.2016 r. Fot. Krzysztof Zintel

F. Skalla i Spółka. Jednogłośnie wybrano (...) kierownictwo (zarząd) spółki w składzie: Fryderyk Skalla, Antoni Muller – burmistrz, Maksymilian Hecker – tymczasowo na 1 rok z możliwością ponownego wyboru i postanowieniem, że w skład kierownictwa wejdzie każdorazowo nowo wybrany burmistrz miasta. Do corocznej weryfikacji bilansu i rachunku wyników również jednogłośnie wybrano na pierwszy rok, z możliwością ponownego wyboru, rewizorów w osobach: Ryszarda Heinricha i Jana Orszulika – nauczyciela w Strumieniu oraz Karola Wytrzensa na zastępcę. Najwyższym organem spółki było walne zebranie.

wartość kapitału własnego spółki około 10,5 miliarda mkp., zaś wartość zadłużenia w Kasie Oszczędności we Frysztacie (prawdopodobnie wierzytelność przyjęta z Opawy i Schluckenau) 9,2 miliarda mkp. i u osób prywatnych około 1,6 miliarda mkp. Razem więc majątek spółki, wynoszący już wspomniane 21,3 miliarda mkp., obciążony był w połowie długami. Niemniej, co wynika z rachunku za rok 1923, przedsiębiorstwo przyniosło zysk w łącznej wysokości 293,8 miliona mkp., z tego kolej dała 154 miliony mkp., zaś handel towarami masowymi 139,8 milionów mkp. Dla lepszego zobrazowania sytuacji podaję, że inflacja w grudniu 1923 r. osiągnęła

Vom 1. Mai 1914.

137e. Schwarzwasser – Chybi.

Fahrpr. Heller	Km.	Städt. Lokalbahn Schwarzwasser—Chybi	1	3 SF	5	7 SF	9	11	13	15	17	19	21
—	—	Schwarzwasser . ab	5 39	7 00	8 00	9 28	10 45	12 24	1 19	3 10	5 25	6 16	9 05
40	5	Chybi 135 an	5 47	7 18	8 17	9 48	11 05	12 41	1 35	3 30	5 42	6 33	9 25

Rückfahrt.

Fahrpr. Heller	Km.	Städt. Lokalbahn Schwarzwasser—Chybi	2	4 SF	6	8 SF	10	12	14	16	18	20	22
—	—	Chybi 135 ab	6 25	7 30	8 55	10 10	11 20	12 58	1 50	4 30	5 57	6 50	9 45
40	5	Schwarzwasser . an	6 42	7 48	9 12	10 30	11 40	1 14	2 07	4 50	6 14	7 07	10 05

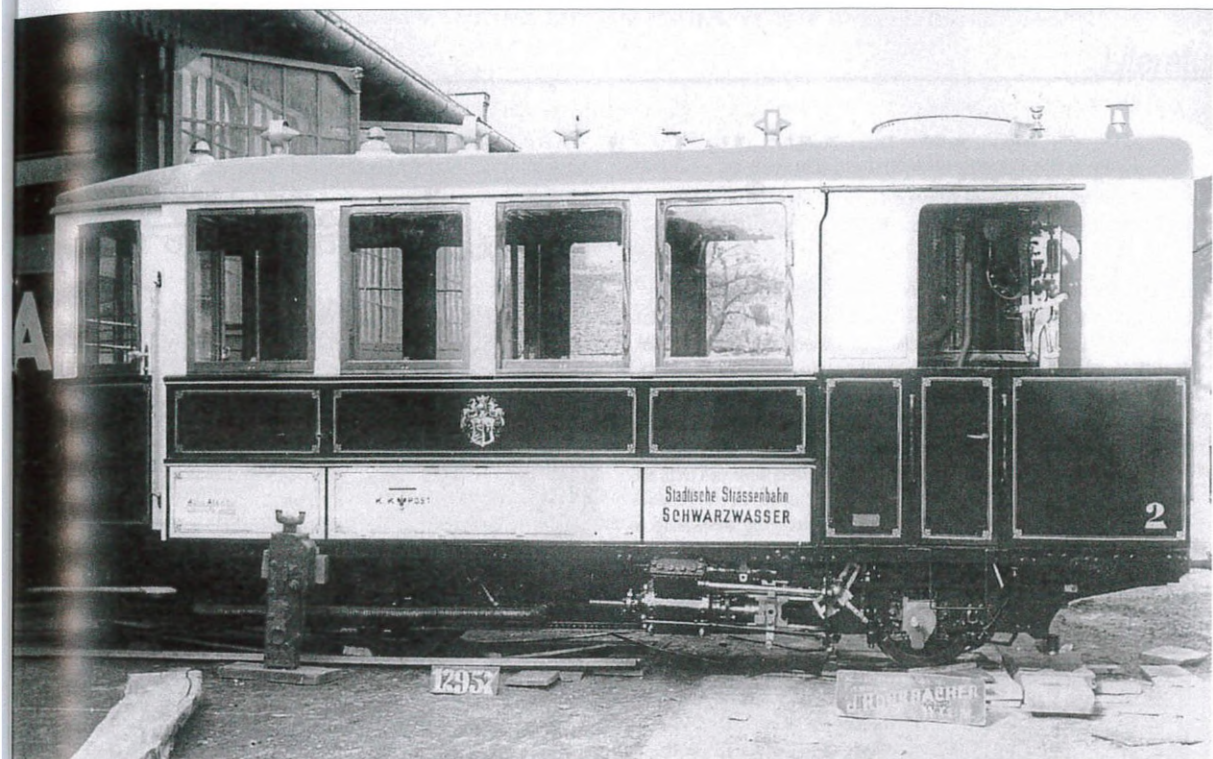
Stationen: Schwarzwasser, Ringplatz, Chybi Bf.**Haltestellen: Weichselbrücke, Jodquelle, Zabłacz, Groborz, Mnich, Chybi Ort.**

Rozkład jazdy ważny od 1 maja 1914 r. używa nazwy „Städtische Lokalbahn” (Miejska Kolej Lokalna). Pociągi nr 3 i 7 oraz 4 i 8 są „SF”, czyli „Sonderfahrt” (jazda pozaplanowa), tylko w niedziele i święta. Dodano nowy przystanek (Haltestelle): Groborz między Zabłacz (Zabłociem) i Mnich (Mnichem).

Po tak potężnym zasileniu środkami finansowymi, wniesionymi przez udziałowców spółki, przedsiębiorstwo ruszyło „całą parą” do przodu. Zaczęło też znów przynosić zyski, przy czym, zgodnie z procentowym udziałem w kapitale zakładowym, największa ich część płynęła do kasy firmy Fryderyk Skalla i Spółka, co prawdopodobnie skłoniło tę firmę do wybudowania w 1925 r. obok cegielni młyna o napędzie parowym. W aktach sądowych dotyczących kolei lokalnej, o których wspominałem na wstępie, znajduje się bilans i rachunek wyników tego przedsiębiorstwa za rok 1923 przyjęty przez walne zebranie spółki 30 listopada 1924 r. Jest to jedyny bilans zachowany w tych aktach mimo, że teczka zawiera wszystkie dokumenty i pisma dotyczące założenia i likwidacji spółki, dlatego przypuszczam, że stanowił on podstawę do wszelkich późniejszych rozliczeń po uwzględnieniu zaszłości z roku 1924 i pierwszego kwartału 1925 r. Bilans ten zamyka się obustronnie, tzn. po stronie aktywów i pasywów kwotą (uwaga!, był to rok szalejącej inflacji!) 21 314 000 000 mkp. Wartość pierwotnego kapitału zakładowego (udziałów) pozostała nie zmieniona i wynosiła nadal 1 000 000 mkp.,

punkt kulminacyjny! Jeśli bowiem na przełomie 1922 i 1923 r. za jednego dolara amerykańskiego trzeba było zapłacić ponad 18 000 mkp., to w maju 1923 r. już ponad 50 000 mkp., a w grudniu aż 1 000 000 mkp!

Czarne chmury zawisły jednak nad spółką już od momentu, kiedy to 12 sierpnia 1922 r. Ministerstwo Kolei Żelaznych Rzeczypospolitej Polskiej podjęło decyzję o budowie normalnotorowej linii kolejowej na trasie Pawłowice Śląskie – Chybie. „Zaczęło porządnie lać z tych chmur” od 1 listopada 1924 r., kiedy to uruchomiono tę kolej dla ruchu towarowego, a ostatecznie „rozmyło” kolej lokalną 15 marca 1925 r., kiedy oddano dla ruchu osobowego kolej normalnotorową na wspomnianej trasie. Dla społeczeństwa zabłysło w tym dniu oczywiście słońce, ale przed udziałowcami spółki kolei lokalnej stanął problem likwidacji! Ostatni kurs „lokalka” wykonała prawdopodobnie 15 marca 1925 r., przywożąc jeszcze ludzi na uroczystość otwarcia kolei normalnotorowej. Poczynając od tej daty, przedsiębiorstwo przestawało pracować. Prawdopodobnie w 1926 r. (według relacji Pana Leona Haczka) kierownictwo spółki cały tabor „lokalki” sprzedało kupcom z Warszawy.



Wagon parowy nr 2 Kolei Lokalnej Chybie – Strumień na fabrycznej fotografii firmy J. Rohrbacher. Wagon wytoczono z hali fabrycznej jeszcze przed ukończeniem montażu mechanizmu napędowego. Brak korbowodu, drążków i dźwigni stawidla (mechanizmu rozrządu pary). Na bokach wagonu znajdują się między innymi herb miasta Strumień, napis „Städtische Strassenbahn Schwarzwasser” (Tramwaj Miasta Strumień) i skrzynka na listy opisana: „k. k. Post” (Cesarsko-królewska Poczta).

Fot. ze zbioru **Josefa Otto Slezaka**

Dopiero w trzy lata po zakończeniu przewozów przez „lokalkę”, 11 stycznia 1928 r. w biurze ówczesnego notariusza Ferdynanda Bilińskiego w Strumieniu odbyło się walne zebranie spółki, na którym postanowiono jednoznacznie zamknąć działalność i postawić spółkę w stan likwidacji. Na likwidatorów wybrano jednoznacznie aktualne kierownictwo spółki w osobach: Franciszka Puscha – burmistrza miasta, Wiktora Sufa i Maksymiliana Heckera, członków zarządu spółki. Jak wynika z korespondencji pomiędzy spółką a sądem w Cieszynie sprawa przeciągała się z powodu różnych formalności. Wydaje mi się jednak, że głównym powodem było poszukiwanie wyjścia z trudnej sytuacji wynikającej z konieczności rozliczenia się z wierzycielami. Konieczne byłoby sprzedanie po cenie bilansowej (co najmniej) połowy majątku spółki, aby zaspokoić roszczenia wierzycieli, którymi byli między innymi członkowie tejże spółki. Z wielu powodów było to niemożliwe. W tej sytuacji, przypuszczalnie za sprawą najbardziej poszkodowanych przez inflację członków spółki (Cegielnia Parowa F. Skalla i Spółka) doszło do najgorszego dla miasta rozwiązania. Oto dnia 28 sierpnia 1928 r. wydział gmin-

ny (zarząd miasta) zdecydował się przejąć cały majątek spółki oraz całe jej zadłużenie i wybrał zespół ludzi, a mianowicie: Romana Ronge – zastępcę burmistrza, Walentego Hilla – radnego, Walentego Gnidzińskiego i Jana Orszulika – członków wydziału gminnego, do reprezentowania gminy i podpisania aktu notarialnego dotyczącego przejęcia aktywów i pasywów Kolei Lokalnej Chybie – Strumień Spółka Akcyjna w Strumieniu przez gminę miasta Strumień.

Nie wiadomo dlaczego do podpisania aktu notarialnego w kancelarii notariusza Ferdynanda Bilińskiego doszło dopiero 14 lutego 1929 r., tj. po połowie roku, a skierowanie wniosku do Sądu Okręgowego w Cieszynie o wykreślenie spółki z rejestru handlowego dopiero po upływie prawie dwóch lat, tj. 31 stycznia 1931 r. Być może decyzją wydziału gminnego natrafiła na opór radnych miejskich i społeczeństwa? Jeśli nawet tak, to okazał się on nieskuteczny i Sąd Okręgowy w Cieszynie wykreślił spółkę z rejestru handlowego w związku z przejęciem jej majątku i wszelkich zobowiązań przez gminę miasta Strumień w dniu 9 lutego 1931 r. Przez kilka lat gmina nosiła brzemień długów po przejętej „lokalce”.

Dług u wierzycieli zagranicznych, na który „żyro” przejął Minister Skarbu Rzeczypospolitej Polskiej, był wręcz niespłacalny, gdyż był wyższy o $\frac{1}{3}$ niż cały budżet miasta. W 1931 r. zadłużenie wyniosło ponad 80 000 złotych. Dopiero po kilkakrotnych petycjach burmistrza Franciszka Puscha do władz centralnych, w 1937 r. Ministerstwo Skarbu umorzyło to zadłużenie, wynoszące wówczas 60 000 złotych.



Marian Wójtowicz

Na obszarze byłej Cesarsko-królewskiej Monarchii Austro-Węgierskiej istniały liczne koleje wąskotorowe użytku publicznego. Wiele z nich przedstawiono już w różnych dawnych i współczesnych publikacjach. Śledząc losy austriackich wagonów parowych nieuchronnie napotykamy krótką linię o szerokości toru 760 mm, Kolej Lokalną Chybie – Strumień działającą w latach 1911–1925 na dawnym austriackim Śląsku, dziś Śląsku Cieszyńskim, terenie przy granicy Polski i Czech. W austriackich archiwach zachowało się niewiele do-



Pociąg Kolei Lokalnej Chybie – Strumień na rynku w Strumieniu. Wagon parowy nr 1. Około 1911 r.

Pocztówka ze zbioru Krzysztofa Puzika

Kolej Lokalna Chybie – Strumień

Poniższy tekst jest przedrukiem w polskim tłumaczeniu obszernych fragmentów artykułu: **Gerald Breitfuss, Krzysztof Zintel: Die Lokalbahn Chybi – Schwarzwasser** z wydawanego od 2000 r. w Wiedniu przez Stowarzyszenie Przyjaciół Kolei Wąskotorowych kwartalnika „Schmalspur” (Wąski Tor) nr 1 z marca 2003 r. Tekst ten powstał przez poszerzenie o informacje ze źródeł zachowanych w Wiedniu artykułu z miesięcznika „Świat kolei” nr 11 z 2001 r.: **Krzysztof Zintel: Kolej Lokalna Chybie – Strumień**. W tłumaczeniu pominięto początkowe fragmenty oryginału, które dotyczą charakterystyki miasta Strumień i wzmianki o Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda, dodano natomiast kilka wyjaśnień niektórych fragmentów (tych napisanych w oryginalnym tekście językiem znawców zagadnień kolejowych) tak, aby także dla laika stały się zrozumiałe. Uzupełniono również informacje o lokomotywach parowych pochodzące z nowego źródła.

kumentów z tej kolei, bowiem po 1918 r. obszerne zbiory akt Cesarsko-królewskiego Ministerstwa Kolei w Wiedniu zostały przekazane państwowym, które odrodziły się po rozpadzie Monarchii.

Projektowanie kolei

Od przełomu wieków do końca 1918 r. burmistrzem w Strumieniu był Fryderyk Skalla. Ten bogaty obywatel miasta, wspólnie z notariuszem Karolem Wytrzenssem i kupcem Maksymilianem Heckerem założyli nowoczesną cegielnię. Rentowność zbudowanej w latach 1911–1913 firmy: „Cegielnia Parowa F. Skalla i Spółka” mógł zapewnić szerszy niż Strumień i okolice rynek zbytu cegieł, konieczne więc było przyłączenie jej do sieci kolei żelaznych. W Chybiu, tuż obok stacji kolejowej, uruchomiono w 1884 r. dużą cukrownię, w której zatrudniono znaczną liczbę pracowników mieszkających w Strumieniu. Tak więc projekt kolei ze Strumienia do Chybia obiecywał zyskowne rozwiązanie problemów transport-

towych. Inicjatorami jego byli trzej wspomniani bogaci mieszkańcy miasta. Początki projektu sięgają 1905 r. 15 czerwca tegoż roku Cesarstwo-królewskie Ministerstwo Kolei w Wiedniu udzieliło „gminie miasta Strumień zezwolenia na czas sześciu miesięcy na podjęcie wstępnych prac technicznych dla urządzenia kolei podrzędnej, obsługiwanej motorami parowymi, od stacji Chybie [w oryginale dokumentu: Chybi] Cesarstwo-królewskiej uprzywilejowanej Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda przez Zabłocie [Zablacz] do Strumienia [Schwarzwasser]”.

W tym samym roku przedstawiony został szczegółowy projekt kolei o długości 5,2 km. Już w dniach od 7 do 9 lutego 1906 r. z polecenia Ministerstwa Kolei przedstawiciel Wydziału Krajowego (rządu regionalnego) w Troppau (dziś Opawa w Czechach) dokonał wraz z projektantami lustracji trasy kolei w terenie. 25 maja 1906 r., na podstawie protokołu tej lustracji i pozytywnej opinii o projekcie, Ministerstwo Kolei wyraziło zgodę na rozpoczęcie budowy z zastrzeżeniem, że urzędowe zezwolenie budowy nabierze mocy prawnej dopiero z chwilą udzielenia koncesji na budowę i eksploatację kolei. Łączny koszt budowy oszacowano na około 288 000 koron. 15 marca 1907 r. Śląski Sejm Krajowy w Opawie zobowiązał się udzielić miastu Strumień subwencji 50 000 koron płatnej po wybudowaniu kolei. Rząd w Wiedniu przyrzekł także poprzez przedsięwzięcie kwotą 60 000 koron, ale dopiero po uzyskaniu przez miasto koncesji na budowę i eksploatację tej projektowanej kolei. 4 lutego 1910 r. Śląski Sejm Krajowy w Opawie, a nieco później Wydział Krajowy wyraziły zgodę i udzieliły gwarancji na zaciągnięcie przez gminę miasta Strumień pożyczki w wysokości 200 000 koron na budowę kolei w Śląskim Komunalnym Instytucie Kredytowym (Schlesische Komunal-Kreditinstitut). Ze strony państwa zostało przyznane miastu zwolnienie od podatku i opłat urzędowych do dnia 10 lutego 1936 r. włącznie. Ta olbrzymia pożyczka, w porównaniu do możliwości gospodarczych małego miasta, nie została nigdy spłaconą! Po przezwyciężeniu finansowych trudności w dniach od 29 marca do 1 kwietnia 1910 r. dokonano ponownej lustracji w terenie trasy kolei według poprawionego i ostatecznego projektu.

Budowa kolei i pierwsze lata jej istnienia

Kolej rozpoczynała się na rynku w Strumieniu. Nie było tu żadnego budynku dworca, a wymiana pasażerów odbywała się wprost na rynku, jak w tramwaju, co uzasadniało pierwotnie przyjętą przez projektantów kolei nazwę: „Städtische Strassenbahn Schwarzwasser” (Tramwaj Miasta Strumień) umieszczoną na wagonach. W bruku rynku ułożono dwa łuki toru, jeden przy południowej, drugi przy północnej jego stronie, a ten

drugi miał tor mijanki. Z rynku tor biegł ulicą Anny von Bernd (dziś 1 Maja) do jednotorowej „remizy” dla obu wagonów parowych i dobudowanego do niej budynku warsztatu. Z powodu znacznej wówczas wartości zakupu wagonów osobowych urządzono obok także szopę dla nich, z torem o długości 48 m.

Tor kolei ułożono na poboczu istniejących dróg. Z rynku tor biegł miejską ulicą, przez most na Wiśle i dalej lewą stroną poszerzonej dla kolei drogi lokalnej do Chybia. Cały ruch kolei obsługiwały początkowo tylko dwa wagony parowe, ciągnące wagony osobowe lub towarowe. Ponieważ te wagony parowe, a więc wagony z przedziałem dla pasażerów, pionowym kotłem parowym w przedziale maszynisty na przedzie pudła i maszyną parową napędzającą korbowodami przedni zestaw kołowy, zbudowane były do jazdy tylko w jednym

12a. Chybi-Schwarzwasser Lokalb.

Schmalspurig (0,76 m). Eröffnet am 11/2 1911 für Pers.- und Güterverkehr.

Anschluß in Chybi an die K. k. Nordbahn.
Betriebsleitung: Gemeinde Schwarzwasser.

1. ○ Chybi (K. k. Nordbahn)	—	Österr.,
2. Chybi Ort PH	—	Schlesien
3. Mnich PH	—	„
4. Zabłacz PH	—	„
5. Jodquelle PH	—	„
6. Weichselbrücke PH	—	„
7. Schwarzwasser	4,7	„

19. Chybi-Schwarzwasser Lokalbahn.

Schmalspurig (0,76 m).

Anschluß in Chybi an die Stbd. Kraków.

Betriebsleitung: Stadtgemeinde Schwarzwasser.

1. ○ Chybi	—	5. Jodquelle PH	—
2. Chybi Ort PH	—	6. Weichselbrücke PH	—
3. Mnich PH	—	7. Schwarzwasser	5,2
4. Zabłacz PH	—	8. Ziegelei Schwarzwasser	6,0

Kolej Lokalna Chybie – Strumień według „Podręcznika dla kolejowej komunikacji towarowej – Wykaz stacji kolejowych dr Kocho, Berlin” z 1911 r. – nr 12a i z 1921 r. nr 19, „Hanbuch Für den Eisenbahn – Güterverkehr, Teil I, Dr Kochs Eisenbahn – Stationverzeichnis, Berlin 1911 r. i 1921 r.” Informuje on, że kolej jest wąskotorowa (0,76 m), uruchomiona 11 lutego 1911 r. dla ruchu osobowego i towarowego, ma połączenie w Chybiu z „Cesarstwo-królewską Koleją Północną” (k. k. Nordbahn) w 1911 r., a w 1921 r. z koleją państwową, czyli PKP – Dyrekcja Kraków (Stätsbahndirektion Kraków), ruch prowadzi Gmina Miasta Strumień (Stadtgemeinde Schwarzwasser). Stacje i przystanki osobowe (PH – Personen Haltestelle, przystanek osobowy) w brzmieniu polskim są następujące:

1. Chybi. Chybie (stacja kolei normalnotorowej)
2. Chybi Ort. Chybie Miejsowość
3. Mnich. (w 1911 r. błędnie: „Mnich”), Mnich, dziś Chybie Mnich
4. Zabłacz. Zabłocie
5. Jodquelle Źródło
6. Weichselbrücke Most na Wiśle
7. Schwarzwasser Strumień (Rynek)

Kolej w 1921 r. jest: 5,2 – 4,7 = 0,5 km dłuższa!, ponadto przybyło 0,8 km toru do Cegielni w Strumieniu (Ziegelei Schwarzwasser).

Odnotował Carlheinz Becker

kierunku, na obu końcach trasy urządzono dla nich obrotnice. Pierwszą umieszczono w bruku rynku na końcu przedłużonego toru mijanki, drugą na końcu torów mijanki koło budynku dworca kolei normalnotorowej w Chybiu. Ta druga mijanka miała dwa tory boczne po obu stronach toru głównego, jeden dla wyminięcia wagonów osobowych przez wagon parowy po zmianie na obrotnicy kierunku jazdy i drugi dla odstawienia wagonów towarowych i przeładunku z nich towarów do wagonów kolei normalnotorowej. Przeładunek ten wiązał się ze znacznym nakładem pracy ręcznej i przemieszczaniem

wzniesień, tylko wyżej położony most przez Wisłę wymagał usypania krótkiej rampy o pochyleniu 30‰. Na całej trasie urządzono pięć przystanków „prostego wykonania”, tzn. z peronami z ubitej ziemi nasypanej do poziomu główki szyny i bez budek lub daszków chroniących podróżnych przed wiatrem czy deszczem. Urządzenia miały więc bardziej charakter tramwaju niż kolei lokalnej. Koło przystanku „Źródło” (niem. „Jodquelle”) wydobywano solankę jodobromową. Były tam jedno z bogatszych jej pokładów w Europie. Wisłę kolej przekraczała stalowym mostem wspólnym dla dro-



Pociąg z wagonem parowym nr 1 przed „remizą” w Strumieniu. Przed 1919 r.

Fot. ze zbioru Macieja Kucharskiego

towarów od toru kolei wąskotorowej do wagonów na torze normalnym. Ta druga obrotnica została później zastąpiona pętlą toru ułożoną na placu przed budynkiem dworca i torem przeładunkowym przy rampie ułożonej równoległe do jednego z torów normalnej szerokości stacji kolejowej w Chybiu. W Austrii obowiązywał na kolejach i drogach ruch lewostronny, więc pociąg skręcał w lewo na pętlę toru, zatrzymywał się przed budynkiem dworca, po czym cofał się na tor przy rampie i tam zostawiał wagony towarowe z towarem dla przeładunku do wagonów normalnotorowych. Dziś trudno ustalić kiedy przebudowano układ torowy w Chybiu, bowiem w aktach Ministerstwa Komunikacji w Wiedniu dla tej kolei brak notatek dotyczących tej przebudowy, a ponieważ takie uzupełnienia w aktach za czasów Monarchii były dla wszystkich kolei bardzo starannie prowadzone, należy przypuszczać, że przebudowa nastąpiła po 1918 r.

Okolica Strumienia stanowi dawny teren zalewowy Wisły, więc trasa kolei nie miała żadnych większych

gi i kolei. Konstrukcję stalową mostu wykonała Huta Witkowiec w Witkowicach (dziś dzielnica Morawskiej Ostrawy). W listopadzie 1910 r. przywieziono ją na 20 wagonach kolejowych do Chybia, a stamtąd po przeładunku na wagony gotowej do Wisły kolei wąskotorowej, na miejsce montażu. Most, zaprojektowany przez inżyniera Bleicha i montowany pod nadzorem montera Józefa Sassa, złożono w ostatnich dniach stycznia 1911 r. 4 lutego odbyła się próba główna urządzeń i ruchu zgodna z procedurą dopuszczenia kolei do eksploatacji, a 9 lutego 1911 r., wobec pozytywnego wyniku ostatecznej techniczno-policyjnej próby, kolej została dopuszczona do ruchu publicznego.

20 lutego 1911 r. cieszyńska gazeta „Schlesische Tageblatt” zamieściła pierwszą relację o nowej kolei lokalnej p.t. „Eröffnung (otwarcie) Chybi – Schwarzwasser”, w której czytamy: „Dnia 8 lutego dokonano techniczno-policyjnej próby nowo wybudowanej wąskotorowej Kolei Lokalnej Chybi – Strumień na Śląsku.

Wynik tej próby był bez zastrzeżeń, więc koncesja jej użytkowania została udzielona, a uroczyste otwarcie kolei nastąpiło 11 tego miesiąca. Przez urządzenie tej kolei przychyłono się wreszcie do wieloletnich prośb miasta Strumień, które to aż do teraz pozbawione było jakiegokolwiek połączenia z koleją i przez to gospodarczo mocno cierpiało. Ruch prowadzony będzie wagonami parowymi systemu Komarek. Budowę wykonała firma „die Bahnindustriegesellschaft m.b.H.” (Kolej Przemysłowa Spółka z o.o.) z Wiednia. Całkowita długość wynosi sześć

wych tzw. pociągów kościelnych, które to cieszą się nieprzeczuwaną popularnością. Przewieziono osób w dniu 12 lutego 519, w dniu 19 lutego 812”. Liczba przewożonych pasażerów dalej rosła. Ze statystyki za pierwszy rok eksploatacji wynika, że przewieziono łącznie 75 607 pasażerów, natomiast nie było jeszcze żadnych publicznych przewozów towarów w wagonach towarowych. Dopiero statystyka za rok 1913 wymienia obok 843 ton przewiezionej drobnicy także 4696 ton ładunków wagonowych. Bilans za rok 1913 wykazał nadwyżkę dochodów nad wydatkami w kwocie 7868 koron.



Wagony: parowy i osobowy stojące prawdopodobnie na końcowym przystanku na placu przed dworcem kolei normalnotorowej w Chybiu. Wagon parowy stoi przedziałem kotłowym zwrócony w stronę wagonu osobowego. W takim ustawieniu wagon parowy nigdy nie prowadził pociągu! Oba wagony parowe były jednokierunkowe, jechały zawsze przedziałem kotłowym do przodu i na przystankach końcowych albo były obracane na obrotnicy (w bruku na Rynku w Strumieniu) albo pociąg przejeżdżał pętlę toru na placu przed dworcem kolei normalnotorowej w Chybiu. Na początku na placu w Chybiu była także obrotnica, później pętla toru i zeberko do rampy przeładunkowej.

Fot. ze zbioru Krzysztofa Puzika

kilometrów”. Już 10 marca 1911 r. ta sama gazeta poinformowała o wynikach pierwszych dni eksploatacji: „Otwarta dla ruchu w dniu 11 lutego Kolej Lokalna Chybie - Strumień w czasie od 11 do 28 lutego przewiozła 3761 pasażerów. Dochody z tych 18 dni z przewozu osób wyniosły 904,96 koron, z przewozu towarów i handlu węglem 580,04 koron, razem więc 1485 koron. Daje to przeciętny dochód dzienny 82,05 koron. Ponieważ codzienne potrzeby finansowe, łącznie z amortyzacją i odsetkami od zaciągniętych na budowę kredytów, wynoszą 72 do 75 koron, pokłada się uzasadnioną nadzieję, że kolej już w pierwszym roku eksploatacji przyniesie zysk. Zaskakujący natomiast jest rozwój ruchu pasażerskiego w dni świąteczne i niedziele w wyniku urządzenia zniżko-

Ruch pociągów

Według pierwszego rozkładu jazdy czas przejazdu ze Strumienia do Chybia wynosił 15 minut. W godzinach między 05:31 a 22:20 pociąg odbywał 10 kursów w każdą stronę. Bilet w jedną stronę kosztował 40 halerczy, miesięczny 7 koron. Pociągi towarowe kursowały, w zależności od aktualnej potrzeby, pomiędzy pociągami osobowymi przewidzianymi rozkładem jazdy. Mniejsze ilości towarów i drobnicę przewożono także pociągami mieszanymi osobowo-towarowymi. Prosta organizacja ruchu pociągów nie wymagała żadnych urządzeń zabezpieczających. Zasadniczo na trasie był w ruchu tylko jeden pociąg, więc także nie było kolejowego telefonu lub telegrafu. W razie konieczności porozumienia się między stacjami końcowymi dopuszczono możliwość korzy-

Dane techniczne wagonów parowych

Typ	A1n2vt ¹⁾
Moc (około)	50 KM
Prędkość max.	25 km/h
Szerokość toru	760 mm
Przedział dla pasażerów:	
miejsce siedzących	16
miejsce stojących (około)	14
Kocioł:	
ciśnienie pary	13 atm
całkowita powierzchnia ogrzewalna	11,0 m ²
powierzchnia rusztu	0,4 m ²
Maszyna parowa:	
liczba cylindrów	2
średnica cylindra wysokiego ciśnienia	200 mm
średnica cylindra niskiego ciśnienia	310 mm
skok tłoka	250 mm
typ stawidla	Heusingera
Wymiary wagonu:	
średnica kół	600 mm
rozstaw osi	3250 mm
długość między sprzęgami	7500 mm
długość ramy i pudła	6845 mm
długość przedziału kotłowego	2140 mm
długość przedziału pasażerskiego	2 × 1900 mm
długość przedziału wejściowego	800 mm
wysokość górnej krawędzi dachu	
nad główką szyn	3070 mm
największa wysokość	3550 mm
wysokość podłogi nad główką szyn	720 mm
szerokość ramy	900 mm
szerokość pudła	2100 mm
Masa wagonu:	
próżnego	9,14 t
służbowa	12,65 t
nacisk osi napędnej na szyny	7,0 t
nacisk osi tocznej na szyny	5,65 t
Zapasy:	
węgla	200 kg
wody	650 l

¹⁾ Oznaczenie typu: pierwsza oś napędna (A), druga oś toczna (1), dwie osie napędne połączone wiazarami (B), maszyna parowa na parę nasyczoną (n), dwucylindrowa (2), bliźniacza (bez literowego oznaczenia), sprzężona (v), pojazd bez osobnego tendra dla węgla i wody (t).

stania z prywatnego telefonu austriackiej „Dyrekcji Komory Towarzystwa Zakładów Górniczych i Hutniczych” (Kameralkdirektion der österreichischen Berg- und Hüttenwerksgesellschaft). Pojęcie „Kameralkdirektion”, tłumaczone jako „Dyrekcja Komory”, w Monarchii Austriackiej określało zarząd dóbr, które należały do pa-

nującej rodziny Habsburgów. Były to rozległe gospodarstwa rolne i leśne, później także przemysłowe, jak np.: cukrownie (m. in. cukrownia Chybie), kopalnie i hutę.

Stanowisko zawiadowcy służby ruchu Kolei Lokalnej Chybie – Strumień powierzono prowizorycznie Ryszardowi Heinrichowi, który równocześnie był zawiadowcą służby ruchu „Tramwaju Parowego Miasta Bohumin” (Städtische Dampfstrassenbahn Oderberg). Jak wiadomo prowizorki trwają zazwyczaj dość długo, więc taki stan utrzymał się przynajmniej do końca pierwszej wojny światowej. Ryszard Heinrich przeniósł do tego małego miejskiego przedsiębiorstwa kolei lokalnej niezbędną wiedzę i doświadczenie fachowe zdobyte w pracy tramwaju w Bohuminie.

Ostatnie lata pracy kolei

Już w 1913 r. gmina miasta Strumień podjęła rozmo- wy dotyczące przejęcia kolei lokalnej przez „Śląskie Ko- leje Krajowe” (Schlesische Landesbahnen). Pierwsza wojna światowa, a głównie wynikające z niej zawirowa- nia polityczne i gospodarze lat 1918–1920, przekreśli- ły te zamiary i zahamowały rozwój przedsiębiorstwa. 28 lipca 1920 r. decyzją aliantów część byłego austriac- kiego Śląska przypadła Polsce, reszta Czechosłowacji. 5 sierpnia 1920 r. aktem notarialnym zmieniono przed- siębiorstwo miejskie w spółkę handlową pod nazwą „Kolej Lokalna Chybie – Strumień, Spółka z ograni- czoną odpowiedzialnością”. Udziałowcami w tej spółce byli: firma „Cegielnia Parowa F. Skalla i Spółka” (75,5% udziału), gmina miasta Strumień (14%), Ryszard Hein- rich – kierownik ruchu „Tramwaju Parowego Miasta Bohumin” (7%) i dr Karol Ott – adwokat w Bohuminie (3,5%). Przedsiębiorstwo ponownie stało się zyskow- ne, lecz majątek spółki obciążał dług z tytułu kredytu zaciągniętego na budowę kolei. 1 listopada 1924 r. PKP uruchomiły dla ruchu towarowego, a 15 marca 1925 r. dla ruchu osobowego nowo zbudowaną kolej z Pawło- wie Śląskich do Chybia. W Strumieniu urządzono stację normalnotorowej kolei państwowej, więc kolej lokalna stała się zbędna. Ostatni kurs wykonała ona prawdopo- dobnie 15 marca 1925 r., po czym została zlikwidowana. Pozostał po niej most przez Wisłę i budynek remizy.

Zamknięcie działalności spółki kolei lokalnej uchwa- lono na zebraniu jej członków 11 stycznia 1928 r. Majątek spółki i jej zadłużenie przejęła gmina miasta Strumień 28 sierpnia 1928 r., a dopiero 9 lutego 1931 r. Sąd Okręgo- wy w Cieszynie wykreślił spółkę z rejestru handlowego. W 1937 r. Ministerstwo Skarbu umorzyło zadłużenie gmi- ny miasta Strumień wynikłe z niespłaconych kredytów na budowę kolei lokalnej. Dług ten był niespłacalny, bo o 1/3 wyższy niż ówczesny roczny budżet miasta.

Wagony parowe

Do pierwszego wyposażenia kolei należały m.in. dwa wagony parowe systemu Komarek. Dokumentację tech-

niczną przygotowało „Biuro Techniczne inż. Hugo Janko” w Wiedniu. Firma „Maschinen-Bauanstalt Franz Xaver Komarek in Wien” (Zakład Budowy Maszyn Franciszek Xawery Komarek w Wiedniu), mieściła się w ówczesnej dzielnicy 10. Firma ta od 1903 r. do pierwszej wojny światowej zbudowała kilkadziesiąt agregatów napędowych dla wagonów parowych zamówionych zarówno przez koleje państwowe jak i lokalne w ówczesnej Monarchii Austro-Węgierskiej. Podwozia i pudła tych wagonów wykonały różne austriackie i czeskie fabryki wagonów i maszyn. Wagony parowe nr 1 i 2 dla Kolei Lokalnej Chybie – Strumień zmontowała firma „Maschinenfabrik J. Rohrbacher in Wien” (Fabryka Maszyn J. Rohrbacher w Wiedniu), która także wykonała ich nadwozia. Podwozia pochodziły z firmy „Brünn-Königsdorfer Maschinenfabrik in Brünn” (Brneńsko-Koenigsdorfska Fabryka Maszyn w Brnie). Wagon parowy nr 1 (numer fabryczny 4) wykonał techniczno-policyjną odbiorczą jazdę próbną 30 stycznia 1911 r., a wagon parowy nr 2 (numer fabryczny 2) w dniu 7 kwietnia 1911 r. Z zachowanych źródeł nie wynika, czy wagony te zbudowano jako nowe, czy też wykorzystano agregaty napędowe i wyposażenie z innych wagonów wówczas już wycofanych z ruchu. W latach 1908 i 1910 wycofano z ruchu wagony parowe zbudowane zaledwie kilka lat wcześniej dla „Niederösterreichische Landesbahnen” (w skrócie: NÖLB, Dolnoaustriackie Koleje Krajowe). Powodem było wprowadzenie trakcji elektrycznej na tej górskiej kolei wąskotorowej. Trzy z tych wagonów, poprzez wspomniane wyżej Biuro Techniczne inż. Hugo Janko w Wiedniu, kupił „Tramwaj Parowy Miasta Bohumin” (Städtische Dampfstrassenbahn Oderberg), los pozostałych trzech jest nieznany. Bardzo prawdopodobne jest, że te trzy wiedeńskie firmy: Janko, Komarek i Rohrbacher, zainteresowane w wykorzystaniu mało jeszcze zużytych agregatów napędowych, wbudowały je, po generalnej naprawie, do wagonów parowych dla Kolei Lokalnej Chybie – Strumień.

Wagony parowe miały stalowe, dwuosiove nitowane podwozie z kształtowników, na którym osadzone było drewniane pudło. Z przodu znajdował się przedział ze stanowiskiem maszynisty, mieszczący pionowy kocioł wodnorurkowy i pojemnik węgla, oddzielony od części pasażerskiej ścianką działową z przesuwными drzwiami. Za nim umiejscowiono przedział pasażerski podzielony na dwie części ścianką działową z przesuwными drzwiami. W przedziałach dla pasażerów znajdowały się drewniane ławki przyłączone wzdłuż ścian bocznych. Przedział pasażerski zakończony był pomostem wejściowym oddzielonym ścianką działową z przesuwными drzwiami. Dwucylindrowa sprzężona maszyna parowa, z podwojnym rozprężaniem pary (najpierw w prawym cylindrze wysokiego ciśnienia, potem w lewym

Dane techniczne lokomotyw parowych

Producent ¹⁾	O&K	MGH
Typ	Bn2t ²⁾	Bn2t ²⁾
Moc (około)	KM	90 ... 50
Sila pociągowa ³⁾	kg	2230 ... 1276
Prędkość max.	km/h	25 ... 25
Szerokość toru ⁴⁾	mm	760 ... 760
Min. promień łuku toru	m	30 ... 20
Kocioł:		
ciśnienie pary	atn	12 ... 12
liczba płomieniówek		82 ... 56
powierzchnia ogrzewalna płomieniówek	m ²	25,22 ... 15,0
powierzchnia ogrzewalna skrzyni ogniowej	m ²	2,62 ... 1,51
całkowita powierzchnia ogrzewalna	m ²	27,84 ... 16,51
powierzchnia rusztu	m ²	0,52 ... 0,30
Maszyna parowa:		
liczba cylindrów		2 ... 2
średnica cylindra	mm	260 ... 200
skok tłoka	mm	350 ... 300
typ stawidla		Allana Allana
Wymiary lokomotywy:		
średnica kół	mm	700 ... 620
rozstaw osi	mm	1600 ... 1260
długość między sprzęgami	mm	5930 ... 4780
największa wysokość	mm	3090 ... 2790
największa szerokość	mm	1940 ... 1900
Masa lokomotywy:		
próżnej	t	10,2 ... 7,3
służbowa	t	13,2 ... 9,0
nacisk osi na szyny	t	6,6 ... 4,5
Zapasy:		
węgla	kg	400 ... 400
wody	l	1100 ... 700

¹⁾ Producent: O&K = Orenstein & Koppel, Berlin, MGH = Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn.

²⁾ Oznaczenie typu: patrz objaśnienie ¹⁾ na poprzedniej stronie.

³⁾ Siła pociągowa cylindrowa według wzoru: $Z = \alpha \cdot p \cdot (d^2 \cdot h) : D$, gdzie: α = współczynnik przyczepności 0,55, p = ciśnienie pary w atn, d = średnica cylindra w cm, h = skok tłoka w cm, D = średnica kół w cm.

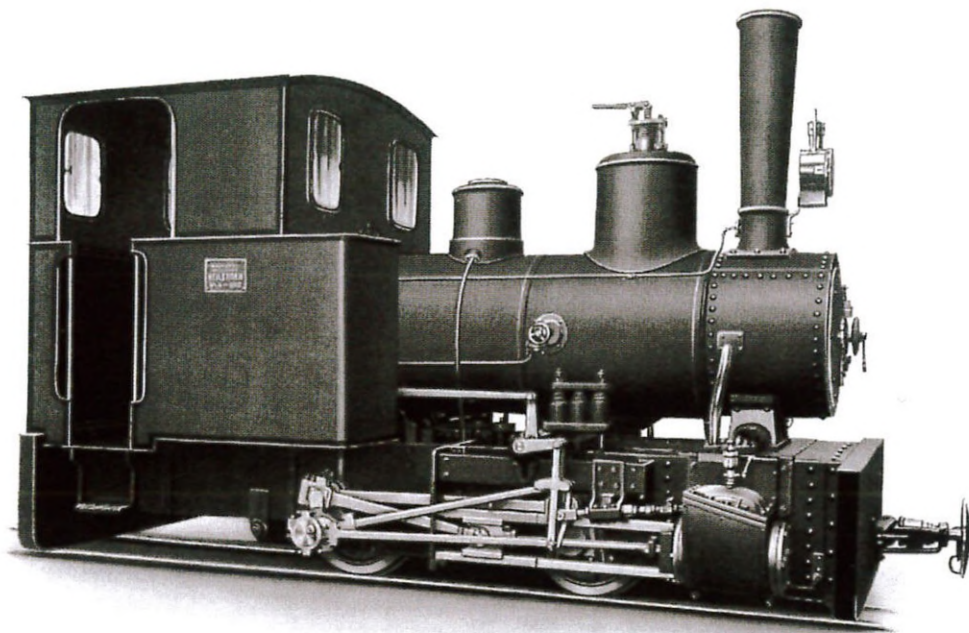
⁴⁾ Lokomotywy zostały zbudowane dla szerokości torów: O&K – 750 mm, MGH – 1000 mm.

cylindrze niskiego ciśnienia) z rozrządem pary systemu Walschaerta, miała cylindry przykręcone do blach ramy za przednim zestawem kołowym i napędzała go korbowodami za pomocą korb osadzonych na osi przedniego zestawu kołowego na zewnątrz łożysk osiowych. Moc maszyny parowej wynosiła około 50 KM. Zbiornik wody

zasilającej kocioł parowy mieścił się w tylnej części ramy wagonu. Hamowane były wszystkie koła wagonu klockami hamulcowymi dociskany mi mechanizmem dźwigniowym do obręczy kół po ręcznym przestawieniu przez maszynistę pionowej dźwigni hamulca. Oświetlenie stanowiły lampy naftowe. Jedną lampę zawieszano na przedniej ścianie wagonu. W dachu wagonu wbudowane były lampy oświetlające jego przedziały: jedna

rowe sprzedano tymże kupcom z Warszawy już nieco wcześniej. W broszurze **Bogdana Pokropińskiego**: *Powiatowa Kolej Sochaczewska* czytamy: (...) W 1924 r. zakupiono (...) dwuosioowy wagon silnikowy (...) W przedniej części wagonu (...) był stojący kocioł (...) i kabina maszynisty, (...) maszyna parowa (...) napędzała przednią oś. Tyl na część wagonu była przedziałem pasażerskim (...) Wagon ten (...)

MASCHINENBAU-GESELLSCHAFT HEILBRONN



50 HP.-Tenderlokomotive mit zwei gekuppelten Achsen.

Modell III mit innenliegenden Rädern.

Variable Spurweite von 600—900 mm.

Fotografia lokomotywy parowej firmy Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn z katalogu fabrycznego z około 1907 r. Dwie podobne lokomotywy, fabryczny typ III o mocy około 50 KM dla toru o szerokości 1000 mm, o numerach fabrycznych 191 i 195 z 1884 r., dostarczono w tymże roku dla kolei wąskotorowej w zarządzie „Erzherzogliche Kameral-Direktion Teschen” (Arcyksiążęcej Dyrekcji Dóbr w Cieszyńie). W 1924 r. jedną z nich, o numerze fabrycznym 191, kupiła Kolej Lokalna Chybie – Strumień.

w przedziale maszynisty, dwie w pomieszczeniach dla pasażerów, jedna w przedsionku wejściowym. Sprzęgi z wagonami były lejkowe, typu tramwajowego.

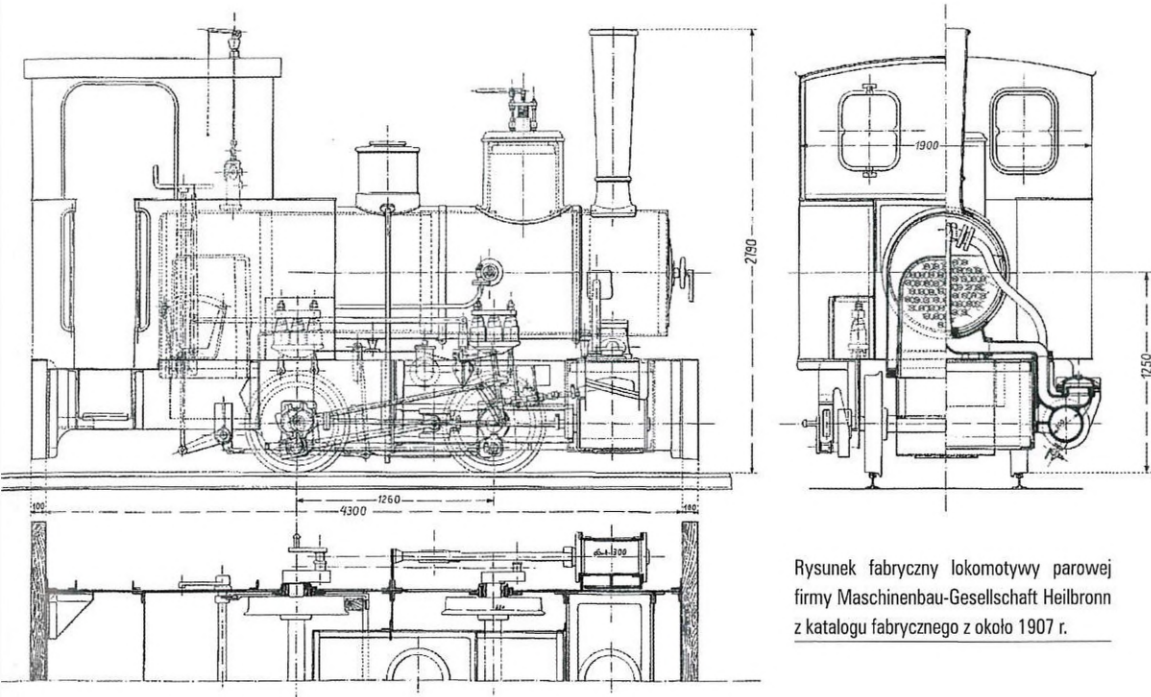
Nie ma pewności, czy oba wagony parowe były eksploatowane aż do likwidacji kolei. Jedna z fotografii, niestety niedokładnie datowana (około 1920 r.), pokazuje pociąg do Chybia wyruszający z rynku w Strumieniu i ciągnięty lokomotywą parową. Marian Wójtowicz cytując relację Leona Haczka, że kierownictwo spółki likwidując kolej w 1926 r. sprzedało cały tabor kupcom z Warszawy, jednak możliwe jest, że wagony pa-

stał długi czas w naprawie, (...) do 1926 lub 1927 r. Uruchomiono go na odcinku Sochaczew – Chodaków, później do Wyszogrodu (...) Wodę dobierano po drodze niemal z każdej rzeczki (...) Na początku 1930 r. znacznie zmalały przewozy, wagon wycofano z eksploatacji (...) W broszurze **Andrzeja Paszke**: *Majówka z „Kapiem”* o kolei wąskotorowej cukrowni Ostrowite czytamy: (...) Na specjalną uwagę zasługują dwa osobowe wagony parowe eksploatowane w okresie międzywojennym. Były to pojazdy produkcji austriackiej, dwuosioowe, z napędem na jed-

na oś i z kotłem parowym pionowym (...) W cukrowni (...) na życzenie dyżurował przy nich maszynista i pomocnik. Kiedy któryś z właścicieli chciał jechać na karty albo do kolei w Brodnicy, to dzwonił (...) i wtedy zaraz uruchamiało się wagon. Węgla spalał niewiele, a parę kubłów wody można było samemu nalać do zbiorników (...) Lekkie, zwinne, spełniały dobrze swoje zadania, więc nie dziwnego, że są do

Lokomotywy parowe

Przypuszczalnie z powodu znacznego wzrostu przewozu towarów 12 maja 1914 r. gmina miasta Strumień złożyła w Cesarsko-królewskim Ministerstwie Kolei ofertę zakupu lokomotywy parowej. Mimo wielokrotnych pognążeń wysyłanych do tego urzędu zgoda na taki zakup i przydział lokomotywy nadeszły dopiero po ponad 2 latach od złożenia wniosku, bowiem rozpoczęła w sierpniu



Rysunek fabryczny lokomotywy parowej firmy Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn z katalogu fabrycznego z około 1907 r.

dziś ciepło wspominać (...). Bardzo prawdopodobne jest więc, że były to owe dwa wagony parowe Kolei Lokalnej Chybie – Strumień! Obie broszury opisują je jako dwuosiowe, z pionowym kotłem parowym, napędem na jedną oś, a druga broszura zaznacza: „produkcji austriackiej”, a więc takie same jak w Strumieniu! Z Sochaczewa do Wyszogrodu jest 22,5 km, a więc 4,5 razy dalej niż ze Strumienia do Chybia, toteż zapas wody był za mały i musiano go po drodze uzupełniać. Dla 15 minut jazdy ze Strumienia do Chybia i tyleż samo z powrotem wystarczyło raz narzucić węgiel na ruszt, więc pomocnik maszynisty był zbędny. W Sochaczewie był jeden wagon parowy od 1924 r. do początku 1930 r. W Cukrowni Ostrowite były dwa „w okresie międzywojennym”, więc trudno stwierdzić, gdzie trafiły najpierw. Obie te koleje miały szerokość toru 750 mm. Według obecnego stanu wiedzy innych wąskotorowych wagonów parowych, niż te ze Strumienia, w dodatku „produkcji austriackiej”, w Polsce nie było.

1914 r. I wojna światowa wymagała zatrudnienia setek lokomotyw na wojskowych wąskotorowych kolejach polowych układanych na zapleczach coraz dłuższych linii frontu. Dopiero 17 sierpnia 1916 r. dokonano techniczno-policyjnej próby zakupionej używanej lokomotywy parowej firmy „Orenstein & Koppel” o numerze fabrycznym 4948 z 1911 r. z fabryki dostarczonej pierwotnie nieznaną dziś firmie „Waysi Westermann & Cie., Granz”. Była to dwuosiowa lokomotywa parowa bez tendra, z dwucylindrową bliźniaczą maszyną parową, a więc o pojedynczym rozprężaniu pary, na parę nasyconą, pierwotnie dla szerokości toru 750 mm. Miała moc około 90 KM, siłę pociagową około 2230 kg i hamulec rzutowy. Hamowane były tylko koła drugiej osi napędnej klockami hamulcowymi dociskany mi mechanizmem dźwigniowym do obręczy kół po ręcznym przrzuconiu o około 180° przez maszynistę ciężaru obciążającego jeden koniec dwustronnej dźwigni hamulca umieszczonej w budce maszynisty. Oświetlenie stanowiły lampy naftowe.

Lista fabryczna firmy „Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn” (Towarzystwo Budowy Maszyn Heilbronn) pod numerem fabrycznym 191 z 1884 r. zawiera lokomotywę parową dostarczoną w dniu 30 sierpnia 1884 r. do „Erzherzogliche Kameral-Direktion Teschen” (Arcyksiążęcej Dyrekcji Komory w Cieszynie) i dalej notuje: „od 1924 r. Lokalbahn Chybi – Schwarzwasser”. Była to dwuosiowa lokomotywa parowa bez tendra, z dwucylindrową bliźniaczą maszyną parową na parę nasyconą, pierwotnie dla szerokości toru 1000 mm. Tak więc w chwili zakupu jej przez spółkę kolei lokalnej w Strumieniu miała już za sobą 40 lat służby, była lub dopiero musiała być przebudowana na inną szerokość toru. Miała moc około 50 KM, siłę pociagową około 1276 kg i hamulec ręczny śrubowy. Hamowane były tylko koła drugiej osi napędnej klockami hamulcowymi dociskany-

wagony towarowe, więc nasuwa się pytanie jak te przewozy towarowe organizowała? Niewykluczone jest, że cegielnia miała własne wagony dla wysyłki cegieł.

Wagony

W chwili otwarcia kolei miała dwa wagony osobowe prostej budowy, typowej dla kolei lokalnych. Wkrótce potem kupiono dalsze dwa wagony osobowe. Te miały możliwość przewożenia większego bagażu podróżnych. Przypuszczalnie nie miały one przedziału bagażowego, tylko mniejszą liczbę siedzeń dla pasażerów i wydzielone miejsce dla bagażu w pudle obok jednego z przedsionków wejściowych. Podobne do doczepnych wagonów tramwajowych, miały dwuosiowe podwozie ze stalową ramą, na niej drewniane pudło z dwoma otwartymi pomostami wejściowymi na końcach i jednym przedziałem dla pasażerów oddzielnym od tych pomostów ścianami działowymi z przesuwными drzwiami. Z uwagi na krótki czas podróży wszystkie wagony miały miejsca tylko III klasy. Hamowane były wszystkie koła wagonu klockami hamulcowymi dociskanyymi mechanizmem dźwigniowym do obręczy kół po ręcznym pokręceniu korby hamulca na jednym z pomostów wejściowych. Oświetlenie stanowiły dwie lampy naftowe umieszczone w dachu wagonu nad przedziałem pasażerskim. Wagony nie miały ogrzewania.

Do przewozu towarów służyły dwa wagony otwarte (węglarki) i dwa kryte, skrzyniowe, wszystkie dwuosiowe z drewnianym pudłem. W zachowanych aktach kolei brak

nazwy producenta wagonów. Przypuszczalnie zbudowała je jedna z czeskich fabryk wagonów w Pradze lub w Brnie. Znany jest natomiast koszt zakupu wagonów towarowych. Jeden wagon otwarty kosztował 5200 koron, kryty 6800 koron.

Bocznicie kolei

Zachowane akta dają mało przejrzysty obraz linii bocznych tej kolei. W statystyce za lata 1911–1913 (statystyki takiej za rok 1914 z powodu wojny światowej już nie było) zanotowano, że Kolej Lokalna Chybie – Strumień żadnych bocznic nie ma. Natomiast w piśmie gminy miasta Strumień do Ministerstwa Kolei w Wiedniu, datowanym na 24 stycznia 1913 r., czytamy: „Gmina miasta, jako koncesjonariusz Kolei Lokalnej Chybie – Strumień, za zgodą rejonowego zarządu dróg, urządziła od stacji końcowej w Strumieniu bocznicę jako tor kolei polowej, długości około 600 m i szerokości toru 760 mm, odgałęziony

Z Chybia

(...) Żle się dzieje koło naszego „Hauptstadtu” Strumienia. Przy ostatnim spisie ludności naliczono w Strumieniu aż 52 % Niemców. Skąd się ich tyle nabrało, trudno wiedzieć. Widocznie zapisywano na Niemców wszystkich tych, którzy umieją zaledwie wypaplać „Gut Morgen” lub podobnie. Obecnie niemieczyna podniosła się wskutek zbudowania kolei miejskiej. Bo trzeba wiedzieć, że Strumień ma: „Städtische Strassenbahn Schwarzwasser”. Język polski jest tutaj zupełnie sponiewierany, chociaż kolej ta przechodzi przez czysto polskie gminy. Począwszy od Chybia mamy tu same „Haltestellen”, jak: „Ort-Chybi”, „Jodquell”, „Weichselbrücke” itd. Wejdziemy do wagonu, to oczy nasze uderzą następujące napisy: „Zur Beachtung”, „Fahrordnung” itd.; przechodzi konduktor i wręcza bilet jazdy tylko w niemieckim języku i to za twoje polskie pieniądze (...).

„Gwiazdka Cieszyńska” nr 7, 24 stycznia 1912 r.

Odszukał: Filip Karoński

ni mechanizmem dźwigniowym do obręczy kół po ręcznym pokręceniu przez maszynistę korby mechanizmu śrubowego uruchamiającego dźwignię hamulca. Oświetlenie stanowiły lampy naftowe.

Zakup lokomotyw parowych każe przypuszczać, że wagony parowe, wystarczające dla pociągów pasażerskich zestawionych na ogół z dwóch wagonów osobowych, były za słabe dla pociągów towarowych. Znaczne ilości towarów, zapewne głównie cegieł z cegielni parowej firmy Skalla i Spółka, a także masowych sprzedawanych na placu handlowym przy remizie kolei, wymagały uruchomienia pociągów towarowych cięższych niż osobowe. Lokomotywa firmy „Orenstein & Koppel” o mocy około 90 KM, a więc prawie dwa razy większej niż wagony parowe, używana była głównie dla pociągów towarowych, a lokomotywa firmy „Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn” o mocy około 50 KM prowadziła pociągi osobowe. Kolej miała tylko 4

od remizy kolei w kierunku północnym, ułożony na drodze w kierunku Pawłowic i biegnący nią do cegielni parowej firmy Skalla & Co. Tenże tor nie będzie rzecz jasna »motorami« obsługiwany, lecz służy tylko do transportu za pomocą siły ludzkiej lub zwierzęcej wagonów towarowych z cegielni parowej do torów wymienio-nej kolei lokalnej». Pismo ma charakter informacji, bo wiadomo, że bocznica już w projekcie kolei była przewidziana i zbudowano ją razem z koleją.

Planowano budowę także drugiej bocznicy, która miała odgałęziać się od trasy kolei na kilometrze 0,252 i kończyć się także w cegielni firmy Skalla i Spółka. Dziś nie wiadomo, gdzie ustanowiono ówczesny kilometr 0 kolei, czy na rynku w Strumieniu, czy też przy remizie, ale prawdopodobne jest, że ten „kilometr 0,252” mógł leżeć na ulicy dawniej Anny von Bernd, dziś 1 Maja. 6 czerwca 1914 r. dokonano już lustracji trasy projektowanej bocznicy w terenie, jednak z powodu wojny światowej nie została ona zbudowana. Być może bocznica miała zastąpić tę wzdłuż drogi do Pawłowic i być dostosowana dla obsługi „motorami”, zamiast transportu wagonów towarowych „za pomocą siły ludzkiej lub zwierzęcej”.

Gerald Breiffuss, Krzysztof Zintel

Źródła do historii Kolei Lokalnej Chybie – Strumień i moje ich „odkrywanie”

Zarówno moja żona jak i ja mamy krewnych w Chybiu, Strumieniu i okolicy. W lecie 1980 r. odwiedziliśmy w Strumieniu Helenę i Kazimierza Sosnę. Po wspólnym obiedzie, przygotowanym przez Helenę, rozmowa zeszła na temat mojego hobby: zbieranie wiadomości, literatury, dokumentów i fotografii do historii kolei i tramwajów na ziemiach polskich. Wówczas Kazimierz zaskoczył mnie wiadomością, że Strumień miał tramwaj do Chybia, w dodatku parowy! Na moją prośbę obiecał wypytać znajomych, co o tym wiedzą, a ja rozpocząłem poszukiwania czegoś na ten temat w literaturze. W liście z listopada

1980 r. Helena i Kazimierz przysłali mi pierwsze wiadomości o „lokalce” i nazwiska jej dawnych pracowników (maszynistów?): Brandys, Grabowski, Hałas, Kela, Klimonda, Szpend i Tyrtania.

W książce Krobot, Slezak, Sternhart: *Schmalspurig durch Österreich-Geschichte der Schmalspur-*

Skarga

Zarządy kolei musiały często walczyć ze skargami sąsiadów: Obrotnica na rynku w Strumieniu wzbudziła silne rozdrażnienie jednego z jej sąsiadów. Skarżący się Friedrich Skalla [mimo zbieżności imion i nazwisk nie spowinowacony z ówczesnym burmistrzem miasta] próbował w Cesarsko-królewskim Ministerstwie Kolei w Wiedniu osiągnąć przesunięcie obrotnicy, która umieszczona została naprzeciw wjazdu do jego domu. Jego głównymi argumentami przeciw niej było, że od chwili jej zbudowania piwnicę jego domu zalewa woda i że przeszkadza przy wjeździe do jego domu wozami konnymi, bo pozostawiona droga przejazdu jest tylko 1,70 m szeroka. Jednak ze strony Cesarsko-królewskiego Śląskiego Rządu Krajowego, w wyniku przeprowadzonej w październiku 1911 r. wizji lokalnej, wszystkie jego zarzuty zostały odrzucone jako nieuzasadnione. Betonową obudowę obrotnicy, zagłębioną w ziemi i z odwodnieniem do kanału miejskiego komisja rządowa uznała za nieprzepuszczalną dla wody. W czasie wizji lokalnej stwierdziła też, że przejazd wozem konnym, czy też wagonem parowym przez obrotnicę nie wywołał żadnych drgań czy hałasu. Ponadto stwierdziła, że przyczyna skargi leży w osobistej niechęci właściciela domu do zarządzającego miastem (...).

Odszukał: Gerald Breiffuss

bahnen Österreichs von 1825 bis 1975, Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1984 autorzy przedstawili historię kolei wąskotorowych użytku publicznego tylko na terenie dzisiejszej Austrii, ale na stronach 346 i 347 zamieścili wykaz takich kolei na dawnych terenach Monarchii, które po 1918 r. weszły w skład odrodzonych państw: Polski, Czechosłowacji, Rumunii, Jugosławii i Włoch. Tamże zanotowali zaledwie: „Chybi - Schwarzwasser, Koncesja nr 35/1911, długość budowlana 5,2 km, uruchomiona 11.02.1911 r., 2 wagony parowe, 4 wagony osobowe, 2 wagony towarowe otwarte, 2 wagony towarowe kryte, po 1918 r. PKP”. Już wtedy oczywiście dla mnie było, że z PKP kolej ta nie wspólnego nie miała.

Moją wiedzę o wagonach parowych wzbogaciła mała książeczka Alfred Horn: *Dampftriebwagen und Gepäcklokomotiven in Österreich, Ungarn, der Tschechoslowakei und Jugoslawien*, Bohmann Verlag KG, Wien 1972. Zgodnie z tytułem nie ma w niej nic o leżącej po 1918 r. w Polsce kolei ze Strumienia do Chybia, ale są krótkie opisy i fotografie wąskotorowych wagonów parowych firmy Komarek dla „Tramwaju Parowego Miasta Bohumin” (Städtische Dampf-

strassenbahn Oderberg) i dla „Niederösterreichische Landesbahnen” (w skrócie: NÖLB, Dolnoaustriackie Koleje Krajowe). Wagony parowe NÖLB, zbudowane w latach 1903 i 1904, już do 1911 r., z powodu elektryfikacji tej górskiej kolei, zostały wycofane z eksploatacji i komuś sprzedane. Wydało mi się prawdopodobne, że dwa z nich mogły być potem w Strumieniu. To moje przypuszczenie poddała w wątpliwość książka **Walter Hefti: Dampf-Strassenbahnen**, Birkhäuser Verlag, Basel-Boston-Stuttgart 1984. Tamże na stronie 282 autor w rozdziale Czechosłowacja (!), zaraz za „Dampfstrassenbahn Oderberg” umieścił „Lokalbahn Chybi – Schwarzwasser”, dalej dane i schematyczny rysunek dwóch wagonów parowych tej kolei, wprawdzie według tego rysunku dość podobnych do tych dla NÖLB, ale o większym rozstawie osi. Błędne umieszczenie kolei w Czechosłowacji nieco podważyło wiarygodność informacji zawartych w tej książce.

polskich, austriackich i niemieckich, entuzjastów historii kolei. Na początku 1992 r. pierwszą odpowiedź na moje listowne prośby, okreśną drogą poprzez redakcję „Świata kolei”, nadesłał **Władysław Chrapek** z Chybia. W tymże roku w lecie odwiedziliśmy **Krystynę i Roberta Krzyżanek** w Chybiu. Od Krystyny otrzymałem numery Dwutygodnika Lokalnego dla Chybia i Strumienia „Formacja” z bogatym w archiwalne źródła artykułem **Mariana Wójtowicza Lokalka**. Spotkałem się z Władysławem Chrapkiem w Chybiu i Marianem Wójtowiczem w Strumieniu. Z tym pierwszym dokonałem „wizji lokalnej” nikłych pozostałości po kolei ze Strumienia w postaci ledwo widocznych resztek dawnej rampy przeładunkowej w Chybiu. Od tego drugiego otrzymałem kilka odbitek fotograficznych z widokami dawnego Strumienia i odpowiedzi na moje liczne pytania dotyczące układu torów kolei na rynku w Strumieniu, przy remizie i przebiegu bocznicy do cegielni.



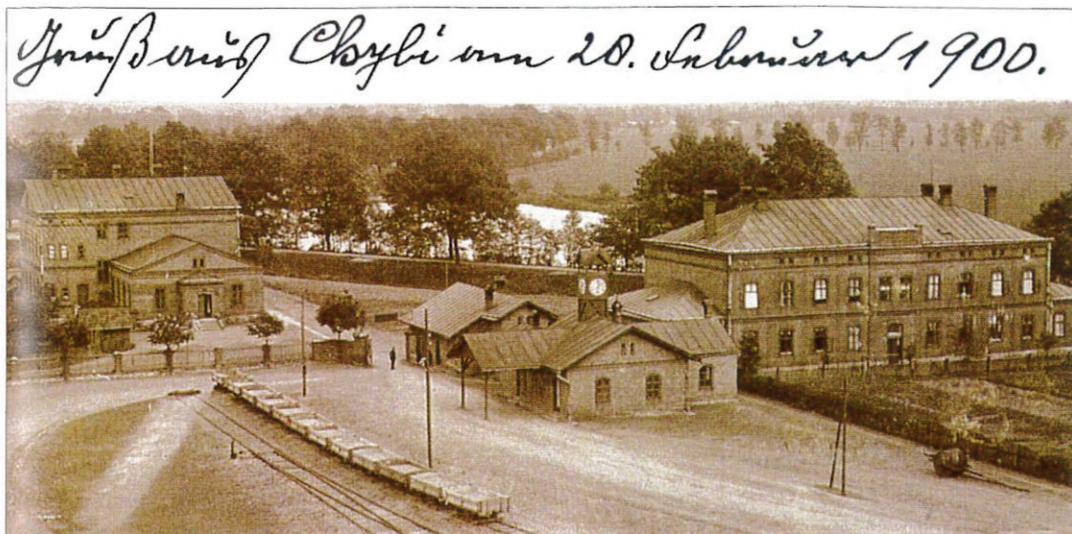
Pamiętkowa fotografia mieszkańców Strumienia z ostatniej jazdy kolei do Chybia. Na prawo ratusz w Strumieniu. Fot. ze zbioru **Mariana Wójtowicza**

Poszukiwania w polskich lub austriackich archiwach uniemożliwiała mi praca zawodowa, miejsce zamieszkania prawie 1000 km odległe od Strumienia, zawsze za krótkie urlopy, a ponadto szereg innych ciekawych tematów związanych z historią kolei i tramwajów w Polsce, o których od 1990 r. zacząłem pisać artykuły do „Świata kolei”. W nadziei pozyskania dalszych źródeł do dziejów Kolei Lokalnej Chybie – Strumień rozesłałem listy z pytaniami i prośbami do moich znajomych

Druga odpowiedź na moje listowne prośby przyszła w styczniu 1994 r. z Austrii, także okreśną drogą przez znajomego z Niemiec **Carlheinz'a Beckera**. Austriacki korespondent przysłał do niego marną kserograficzną odbitkę pocztówki z wagonami parowym i osobowym na mijance na rynku w Strumieniu. Teraz wreszcie wiedziałem, że wagony parowe w Strumieniu były inne niż te w Bohuminie czy dla NÖLB! Mojej prośbie o udostępnienie dobrej odbitki tejże pocztówki dla celów

publikacji w Polsce austriacki korespondent zdecydowanie odmówił. Próba przekonania go zawiodła, więc w nadziei, że nie tylko on taką pocztówkę posiada, jej kolejne odbitki wręczyłem krewnym i znajomym ze Strumienia, Chybia i okolic z prośbą o odszukanie tej lub podobnej. Pomoc nadeszła od rodziny Zofii i Jana Janotów ze Zbytkowa i ich syna Janusza Janoty

nika „Schmalspur” (Wąski Tor), bo umożliwił zweryfikowanie pozostałych w Austrii skromnych archiwaliów dotyczących tej kolei i pozwolił pełniej przedstawić jej dzieje w kolejnym artykule: **Gerald Breitfuss, Krzysztof Zintel: Die Lokalbahn Chybi – Schwarzwasser**, „Schmalspur” nr 1/2003. W Wiedniu w zbiorach Josefa Otto Slezaka odnaleziono fotografię fabryczną wagonu



Pocztówka, podpisana „Gruß aus Chybi am 20 Februar 1900” (Pozdrowienia z Chybia z 20 lutego 1900 r.), przedstawia czynną do połowy lat 20. XX w. kolej wąskotorową cukrowni Chybie. Fotografia, wykonana z budynku cukrowni, pokazuje koniec torów kolei na placu zakładu. Kolej miała prawdopodobnie szerokość toru 1000 mm. Być może dla tej kolei firma Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn dostarczyła w 1884 r. dwie lokomotywy parowe (numery fabryczne: 191 i 195 z 1884 r.). W 1924 r. Kolej Lokalna Chybie – Strumień kupiła jedną lokomotywę o numerze fabrycznym 191.

Ze zbioru **Manfreda Hohmanna**

z Pszczyny! Pocztówka ta zdobi teraz okładkę „Stalowych Szlaków”. Także im zawdzięczam wiele drobnych informacji o Strumieniu i nadające się do druku fotografie panoramy Strumienia z wieży kościoła.

Dalsze prawdopodobne losy wagonów parowych ze Strumienia, po ich sprzedaży „kupcom z Warszawy”, odnalazłem w broszurze **Bogdana Pokropińskiego: Powiatowa Kolej Sochaczewska**, Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, (bez roku wydania) i w broszurze **Andrzeja Paszke: Majówka z „Kapciem” czyli spotkanie z koleją wąskotorową cukrowni Ostrowite 14 maja 1988 r.**, Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei, Warszawa 1988. „Kapeć” w tytule tej broszury to chrzanowska lokomotywa parowa serii Kp4.

Informacje, zebrane wówczas, wydały mi się już wystarczające do przedstawienia dziejów tej mało znanej w Polsce kolei w artykule zamieszczonym w „Świecie kolei” nr 11 z 2001 r.: **Krzysztof Zintel: Kolej Lokalna Chybie – Strumień**. Artykuł wzbudził zainteresowanie w redakcji wydawanego od 2000 r. w Wiedniu przez Stowarzyszenie Przyjaciół Kolei Wąskotorowych kwartal-

parowego dla kolei w Strumieniu, a **Walter Stramitzer** wykreślił jego rysunek według urzędowego planu zachowanego w zbiorach **Karela Justa** z Czech.

W grudniu 2004 r. poprzez **Zofię Janotę** zawarłem znajomość z **Krzysztofem Puzikiem** z Chybia i dzięki niemu mogłem artykuł wzbogacić o kolejną fotografię pociągu na rynku w Strumieniu, fragment mapy z 1914 r. pokazujący Kolej Lokalną Chybie – Strumień oraz wiele dodatkowych informacji o Strumieniu, Chybiu i okolicy. W styczniu 2005 r. **Wolfgang Gödel** z Monachium i **Dietter Stanfel** z Wiednia przysłali mi materiały źródłowe dotyczące drugiej lokomotywy parowej w Strumieniu, tej z firmy „Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn”.

Artykuł w „Stalowych Szlakach” stanowi kolejną próbę możliwie wyczerpującej prezentacji ciekawych dziejów Kolei Lokalnej Chybie – Strumień. Ta próba nie byłaby możliwa bez zaangażowania wielu powyżej wymienionych współpracowników, którym składam serdeczne podziękowania.



Krzysztof Zintel

Z OSTATNIEJ CHWILI

PAROWÓZ Tx2-355 NA STACJI WROCŁAW WĄSKOTOROWY

30.06.2016 r.

Budynek stacyjny usytuowany przy Placu Staszica na dworcu początkowym Kolei Wrocławsko-Trzebnicko-Prusickiej zbudowano w 1898 r. Swoją pierwotną funkcję pełnił do 1951 r., kiedy to stację należąca już do Wrocławskiej Kolei Dojazdowej przeniesiono na ul. Na Polance. Od tego czasu budynek ulegał stopniowej dewastacji. Jednak 18 lipca

1979 r. wpisano go do rejestru zabytków. W 1981 r. dawny dworzec został przejęty przez parafię p.w. św. Bonifacego, z przeznaczeniem na cele katechetyczno-duszpasterskie. W 1983 r. rozpoczęły się prace przy rewaloryzacji i rozbudowie obiektu (dobudowano wyższą część), które zakończono w 1987 r. Obecnie znajdują się tam sale katechetyczne oraz siedziba firmy Creoproject.

Kilka lat temu podjęte zostały działania mające na celu częściowe przywrócenie dawnego charakteru zabytkowego dworca. Rekonstrukcją zajął się architekt Bartosz Żmuda wraz z zespołem. W latach 2012–2013 wymieniono pokrycie dachowe całego obiektu oraz stolarkę okienną. Ponadto zamontowano wykonaną na podstawie oryginału kopię zegara nosowego. Przeprowadzenie tych prac było możliwe dzięki staraniom proboszcza parafii – księdza Wojciecha Tokarza, jak również wsparciu finansowemu Miasta Wrocław oraz współpracy biura projektowego Creoproject.

Celem kolejnego etapu działań było odtworzenie pierwotnego otoczenia dworca, obejmującego m.in. rekonstrukcję peronu wraz z fragmentem toru oraz ustawienie elementów małej architektury. Założenia te zrealizowane zostały w czerwcu 2016 r. Ponadto zaplanowano prace konserwatorskie przy elewacji budynku. Fundusze na ten cel po raz kolejny pozyskano z Miasta Wrocławia w ramach środków finansowych przyznanych Europejskiej Stolicy Kultury 2016 oraz projektu „Zapomniane miasto”. Warto dodać, że tor ułożono zgodnie z dawnym rozstawem Wrocławskiej Kolei Dojazdowej, czyli 750 mm. Jednak na krótkim odcinku zamontowano trzecią szynę, na rozstaw 600 mm, umożliwiając tym samym ekspozycję ustawionego na nim parowozu i platformy.

Parowóz tendrak Tx2-355 udało się pozyskać z Muzeum Kolei Wąskotorowej w Wenecji, którym zarządza Muzeum Ziemi Pałuckiej w Żninie. Wyprodukowany w fabryce Orenstein&Koppel w 1911 r. na tor o rozstawie 600 mm otrzymał numer fabryczny 5020. Był to prototypowy parowóz dla Niemieckich Kolei Połowych. W 1918 r. trafił na inwentarz PKP z oznaczeniem D2-401. W 1937 r. sprzedano go Zarządowi Gnieźnieńskiej Kolei Powiatowej. Po jej upaństwowieniu maszynie nadano oznaczenie Tx1-355, zmienione w 1961 r. na Tx2-355. W trakcie wieloletniej eksploatacji parowóz pracował na sieci Kujawskich i Bydgosko-Wyrzyskich Kolei Dojazdowych. 2 lipca 1971 r. skreś-



Parowóz Tx2-355 w Muzeum Kolei Wąskotorowej w Wenecji. 28.07.2011 r. Fot. Paweł Jakuboszczak



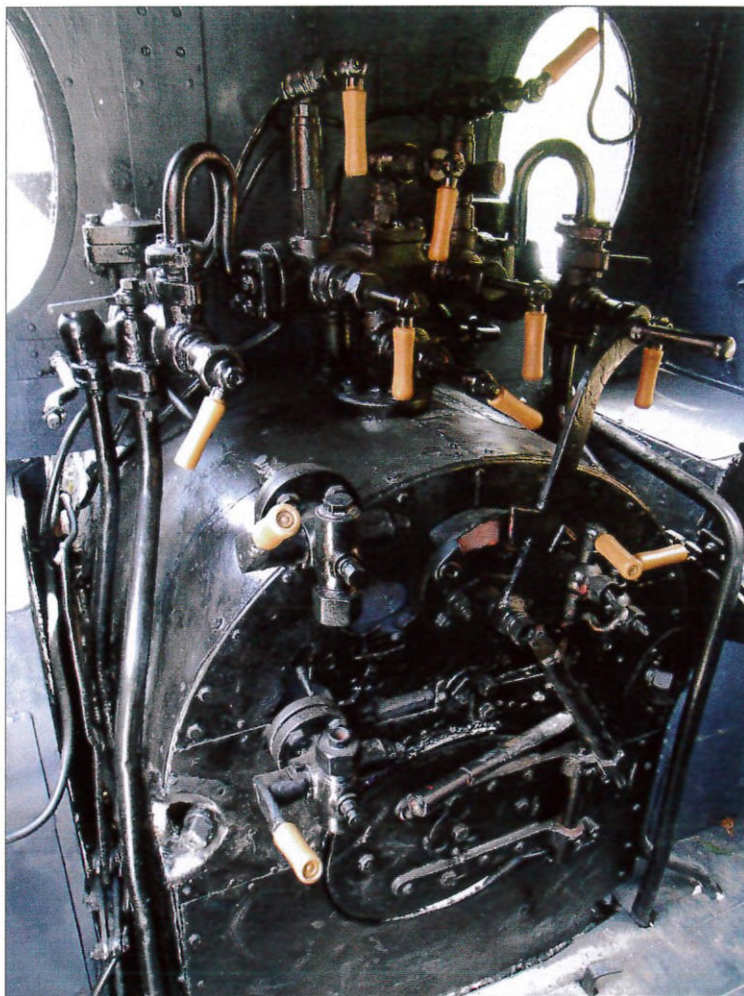
Parowóz Tx2-355 z wagonem platformą eksponowane jako pomnik techniki we Wrocławiu. 08.07.2016 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

lono go z inwentarza i przekazano do wystającego w Wenecji muzeum. Był tam pierwszym ustawionym eksponatem. Do Wrocławia wraz z parowozem przywieziono dwuosiołą platformę.

Opisany tabor został wypożyczony na cele ekspozycyjne na terenie dawnego dworca Wrocław Wąskotorowy do 2018 r., w zamian za przeprowadzenie wartego kilka tysięcy remontu. W maju tego roku Tx2-355 wraz z wagonem został przywieziony do Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku w Jaworzynie Śląskiej. Parowóz oczyszczono z dotychczasowej malatury i korozji oraz poddano konserwacji i ponownemu malowaniu. W drodze do Jaworzyny Śląskiej, 20 maja parowóz zaprezentowano na placu przed Stadionem Miejskim we Wrocławiu. 30 czerwca 2016 r. nastąpił rozładunek wyremontowanego taboru w docelowym miejscu ekspozycji i ustawienie na przygotowanym wcześniej torze. Zwiększeniem dotychczasowych działań było udostępnienie terenu dla zwiedzających. W towarzystwie kolejowej ekspozycji odbył się koncert muzyki klasycznej, wykonany na skrzypcach barokowych.

Trzeba przyznać, że po renowacji parowóz Tx2-355 odzyskał dawny blask. Jedynym mankamentem, niezwiązanym bezpośrednio z parowozem, jest rozbieżność pomiędzy rozstawem jego kół (600 mm) a szerokością toru nieistniejącej już Wrocławskiej Kolei Dojazdowej (750 mm). Jednak nie udało się pozyskać



na górze: Odnowione wnętrze budki maszynisty z dobrze zachowanym osprzętem kotła. 08.07.2016 r.

na dole: Oryginalna tabliczka firmowa parowozu Tx2-355. 08.07.2016 r

Fot. Paweł Jakuboszczak





W tle budynek dworca z odtworzonym peronem i fragmentem toru.

25.06.2016 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

innego taboru. Nie mniej wszystkim zaangażowanym w prace przy zabytkowym dworcu należą się gorące słowa uznania. Na koniec warto dodać, że w bezpośredniej bliskości dworca zachowały się fragmenty szyn po dawnej linii wąskotorowej, ułożone w bruku przebiegającej obok drogi. Szyny z rowkami typu tramwajowego są kolejną, po zabytkowym dworcu, pozostałością po miejskim odcinku wrocławskiej kolei.

Paweł Jakuboszczak

WOJSKO NA ŚMIGIELSKIEJ KOLEI WĄSKOTOROWEJ

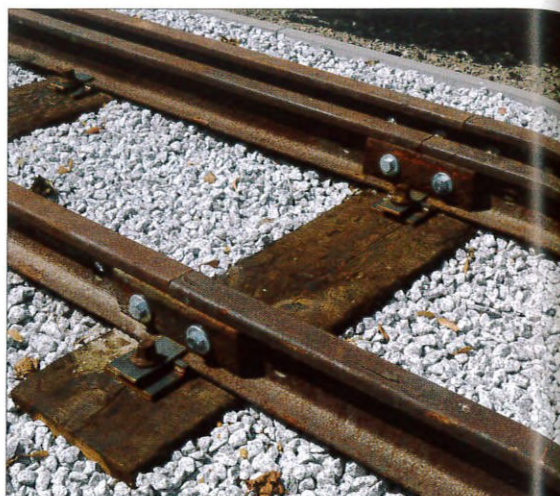
18.09.2016 r.

Tegoroczne obchody 116-lecia istnienia Śmigielskiej Kolei Wąskotorowej odbyły się bez tradycyjnego tortu. Zamiast niego, 18 września na stacji w Śmiglu, pojawiło się wojsko. Wydarzenie uświetnił udział żołnierzy 4. Zielonogórskiego Pułku Przeciwlotniczego im. gen. dyw. Stefana Roweckiego „Grota”. Żołnierze z Leszna zaprezentowali część



MBxd2-226 podczas manewrów z wagonem Bxhpi 4125-4 przed rozpoczęciem imprezy. 18.09.2016 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



Fragment toru ekspozycyjnego o rozstawie szyn 750 i 600 mm.

25.06.2016 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

posiadanego wyposażenia. Największym zainteresowaniem cieszył się samobieżny przeciwlotniczy zestaw raketowy 9K33M3 „Osa-AK”, będący na wyposażeniu 3. Kresowego Dywizjonu Przeciwlotniczego, przeznaczony do ochrony wojsk w zakresie zwalczania pojedynczych i grupowych celów powietrznych na niskich i średnich wysokościach. Zorganizowano również stoisko strzeleckie i punkt informacyjny.

Na trasę Śmigiel – Stare Bojanowo Wąsk. wyjechało pięć pociągów zestawionych z lokomotywy spalinowej Lxd2-241 i wagonu osobowego Bxhpi 4125-4. Do zwiedzania udostępniono lokomotywnię wraz z przygotowaną w szatni pracowniczej wystawą historyczną. Istniała również możliwość skorzystania z przejazdu drezyną ręczną oraz upieczenia kiełbasek na ognisku. Mimo niezbyt sprzyjającej pogody impreza cieszyła się sporym zainteresowaniem. Warto dodać, że wydarzenie odbyło się w ramach 24 edycji Europejskich Dni Dziedzictwa pod hasłem „Gdzie duch spotyka się z przestrzenią”.

Paweł Jakuboszczak



Lokomotywa Lxd2-241 przy zestawie raketowym 9K33M3 „Osa-AK”.

18.09.2016 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

STALOWE SZLAKI

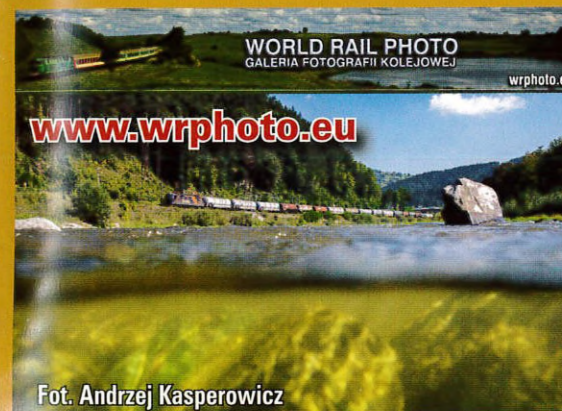


PRENUMERATA KALENDARZ 2017

Zapraszamy do prenumeraty **STALOWYCH SZLAKÓW**. W 2017 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**.

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**



Fot. Andrzej Kasperowicz



Fot. Michał Krężel

www.ttclub.pl


Fot. Jacek Drózd



Fot. Jacek Drózd

REKLAMA

REKLAMA

