

Podróże z ... Ok jedynekami

ISSN 1234-2696

cena 19,90 zł

w tym 8% VAT

**STALOWE
SZLAKI**

nr 2/2018 (134)



ARCHIWALNE NUMERY **STAŁOWYCH SZLAKÓW**

Posiadamy w sprzedaży archiwalne numery **STAŁOWYCH SZLAKÓW**. Poniżej prezentujemy wykaz dostępnych numerów wraz z aktualną ceną sprzedaży. W przypadku zamówienia do 3 zeszytów należy doliczyć 5 zł na koszty przesyłki, przy zamówieniu powyżej 3 zeszytów należy doliczyć 10 zł na koszty przesyłki. Wyliczoną kwotę proszę wpłacić na konto wydawcy z podaniem listy zamówionych numerów oraz adresu, na jaki mają zostać wysłane.



Nr 1/2018 19,90 zł

2018



Nr 1/2017 19,90 zł
Nr 2/2017 19,90 zł
Nr 3/2017 19,90 zł
Nr 4/2017 19,90 zł

2017



Nr 1/2016 17,90 zł
Nr 2/2016 17,90 zł
Nr 3/2016 17,90 zł
Nr 4/2016 17,90 zł

2016



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

2015



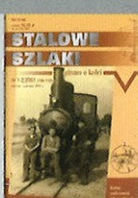
Nr 1/2014 17,90 zł
Nr 2/2014 17,90 zł
Nr 3/2014 17,90 zł
Nr 4/2014 17,90 zł

2014



Nr 1/2012 14,90 zł
Nr 2/2012 16,90 zł
Nr 3/2012 16,90 zł
Nr 1/2013 12,00 zł
Nr 2/2013 12,00 zł
Nr 3/2013 12,00 zł

2012 2013



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
Nr 1/2011 12,00 zł

2011
2000 2001



STALOWE SZLAKI

pismo o kolei

nr 2/2018 (134)

W 2018 r. planujemy wydanie minimum 4 numerów **STALOWYCH SZLAKÓW** o objętości 64 strony oraz broszury i książki poświęconych kolejom wąskotorowym. **STALOWE SZLAKI** są przedsięwzięciem niekomercyjnym, dlatego też autor zamieszczonego na naszych łamach artykułu otrzymuje jedynie egzemplarz autorski.

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 16,90 zł w sumie 67,60 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 19,90 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**

Pomagają: **Marcin Kaszubowski**

Tadeusz Suchorolski

Skład: **KOLMARK – Jacek Wardecki**

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: 31.05.2018 r.

Luxtorpeda
EKSPRES.PL

spis treści

Z KRAJU

Jesień na Żuławach 2017	2
„Motorakiem” po Bieszczadach	6
Remonty wagonów w gryfickim muzeum	12
Parowozjada 2017	14
Gala Pary w Jaworzynie Śląskiej	16
Urodziny Kolei Śląskich	18
Jesień na Średzkiej Kolei Powiatowej	20
170. rocznica otwarcia Kolei Krakowsko-Górnośląskiej	24
Pociąg „Tur” w barwach POLREGIO	26
Mikołajki 2017 na Piaseczyńskiej KW	26
Witonia	26
Remont na Żnińskiej Kolei Powiatowej	27

PODRÓŻE Z...

... Ok jedynekami – Parowozy serii Ok1, Ok1-60, 68	28
– Parowozy serii Ok1. Konstrukcja	34
– Ok1-410	36



– Ok1-51, 52, 216, 325, 336	38
– Wykaz parowozów pruskiej serii P8, PKP A Ok1 zaliczonych na inwentarz Warszawskiej Dyrekcji w dniu 01.07.1920 r.	42
– Ok1-359	44
... Dariuszem Krakowskim – Ok1-266	50

KOLEJE WĄSKOTOROWE

Glezińska Kolej Wąskotorowa	54
-----------------------------------	----

TABOR NORMALNOTOROWY

Znikająca seria ST43	60
----------------------------	----

na okładce

I strona

Parowozownia Malbork. Parowóz Ok1-410. 22.09.1976 r.

Fot. Manfred Bitzer

IV strona

dół: Wronki. Lokomotywy ST43-259, z tyłu ST43-397 oraz ST43-258 + EU07-326 z pociągiem TLK 28510 relacji Warszawa Wschodnia – Świnoujście. 31.07.2011 r.

Fot. Marek Pawlukowicz



Pociąg prowadzony MBxd2-212 na przystanku Sztutowo Muzeum, położonym przy niemieckim, nazistowskim obozie koncentracyjnym Stutthof. 02.12.2017 r. Fot. Tomasz Jankowski

Z KRAJU

JESIEŃ NA ŻUŁAWACH 2017 02.12.2017 r.

Taką nazwę nosiła impreza zorganizowana dla hobbystów kolejowych przez PTMKŻ w sobotę 2 grudnia 2017 r. Program zakładał przejazd wagonem motorowym MBxd2-212 na trasie Nowy Dwór Gd. – Nowy Dwór Gd. Cmentarz – Nowy Dwór Gd. oraz po wykonaniu odpowiednich manewrów przejazd Spalinowym Zespołem Trakcyjnym A20D-P (czyli MBxd2-212+Bxhpi+Bxhpi) na trasie Nowy Dwór Gd. – Sztutowo – Jantar – Nowy Dwór Gd.

Uczestnicy przejazdu przed wyruszeniem na szlak otrzymali do swojej dyspozycji szczegółowy wykaz planowanych fotostopów. Poprowadził je i panował nad dyscypliną kolega Robert Żurawski. Na początku imprezy w czasie jazdy do Nowego Dworu Gd. Cmentarz była słoneczna pogoda. Po dotarciu na miejsce wszyscy chętni udali się na szlak rozebranej linii w kierunku Jeziernika. Po wykonaniu pamiątkowego zdjęcia na mo-

ście kolei nad Tugą nastąpił powrót do Nowego Dworu Gd. Tam po wykonaniu manewrów sformowano skład pociągu specjalnego składającego się z MBxd2-212 i dwóch rumuńskich doczep. Zestaw posiadał odtworzone historyczne malowanie i świetnie prezentował się na szlaku Żuławskiej KD. Co więcej, po opuszczeniu Nowego Dworu Gd. obecne od rana słońce skryło się za mgłą. Dzięki temu zdjęcia i filmy wykonane tego dnia posiadają sporą aurę tajemniczości. Mgła towarzyszyła uczestnikom w czasie prawie całego przejazdu w stre-



Wagon motorowy MBxd2-212 na stacji Nowy Dwór Gdański Wąsk. 02.12.2017 r. Fot. Tomasz Jankowski



MBxd2-212 na p.o. Nowy Dwór Gd. Cmentarz. 02.12.2017 r.

Fot. Tomasz Jankowski

fie nadmorskiej. Mnogość fotostopów, zarówno stacjonarnych, jak i z najazdami sprawiła, że wszyscy uczestnicy byli usatysfakcjonowani, zarówno osoby fotografujące, jak i kręcące filmy. Ze względu na to, że w grudniu wcześniej zapada zmrok, pociąg na linii do Prawego Brzegu Wisły dotarł według założonego planu imprezy do stacji Jantar. Tam po wykonaniu manewrów rozpoczęła się jazda powrotna do Nowego Dworu Gd., do którego dotarł już po zmroku. Łącznie tego dnia przejechano blisko 54 km. Imprezę zakończyło pamiątkowe zdjęcie uczestników na tle MBxd2-212. Kolegom z PTMKŻ i pracownikom kolei należą się wyrazy uznania za kolejną profesjonalnie przygotowaną i poprowadzoną imprezę dla hobbystów.



Tomasz Jankowski



MBxd2-212 podczas manewrów w Nowym Dworze Gd. 02.12.2017 r.

Fot. Tomasz Jankowski



MBxd2-212 w okolicy przecięcia z drogą S7. 02.12.2017 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Rybina. Skład z MBxd2-212 chwilę po zjeździe z mostu obrotowego. 02.12.2017 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Przejazd zespołu trakcyjnego A20D-P przez most obrotowy w Rybinie. 02.12.2017 r.

Fot. Tomasz Jankowski



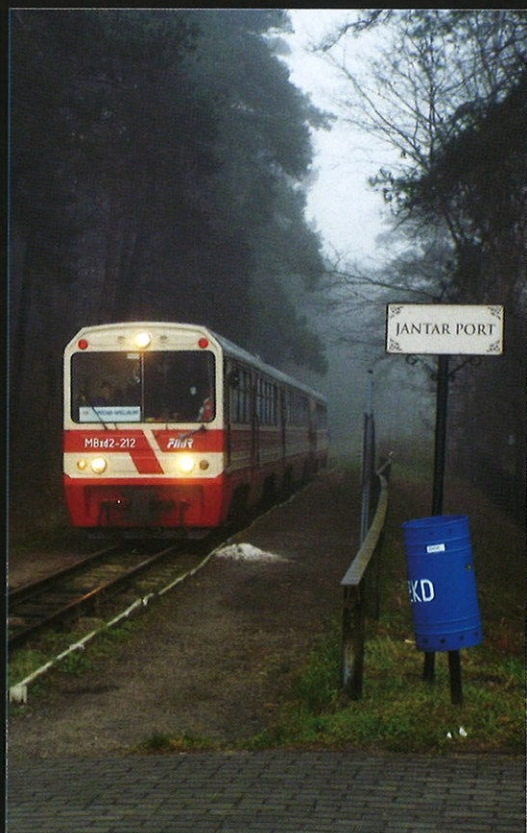
MBxd2-212 manewruje w Jantarze. 02.12.2017 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Wjazd pociągu specjalnego z MBxd2-212 do Sztutowa. 02.12.2017 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Pociąg specjalny z MBxd2-212 na stacji Jantar Port. 02.12.2017 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Spalinowy zespół trakcyjny A20D-P w Rybinie. 02.12.2017 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Wjazd pociągu specjalnego z MBxd2-212 na stację w Stegnie Gd. 02.12.2017 r.

Fot. Tomasz Jankowski



„Motorak” 810 569-4 jako pociąg specjalny relacji Zagórz – Łupków pokonuje łuk między Komańczę, a Nowym Łupkowem. 03.09.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński

„MOTORAKIEM” PO BIESZCZADACH

02-03.09.2017 r.

W dniach 2 i 3 września 2017 r. Marcin Lisowski pod banderą nowego projektu „Imprezy kolejowe” zorganizował dwudniowe przejazdy specjalne należącym do SKPL wagonem motorowym 810 569-4 „Albert”, który przez cały sierpień obsługiwał pociągi osobowe relacji Sanok – Zagórz – Łupków. W sobotę 2 września 2017 r. zaplanowano przejazd trasą Zagórz – Krościenko. Już o godzinie 7:30 wypełniony uczestnikami „motorak” wyruszył na szlak w kierunku Krościenka, którym na co dzień kursują tylko drezyny. Pierwszy fotostop zaplanowano po minięciu trójkąta torowego w Zagórz, na kratownicowym moście nad rzeką Oslawą. Kolejny fotostop miał miejsce w okolicy przystanku Załuż, następnie szynobus zatrzymał się do zdjęć w miejscowości Jankowice. Następną okazją do zdjęć był tunel przed przys-

semaforze wjazdowym do Ustrzyk. Do zdjęć również wykorzystano semafor wyjazdowy w kierunku Uherców. Po fotostopie 810 569-4 zatrzymał się przy budynku dworca. Tutaj była możliwość wykonania zdjęć z kładki znajdującej się na stacji. Część uczestników imprezy odebrała tutaj zamówione wcześniej pizze. Po czym pociąg specjalny ruszył dalej. Następny fotostop miał miejsce przy semaforze wjazdowym na stację Ustrzyki Dolne, od strony Krościenka oraz na moście nad rzeką Jasieńką. Kolejny zorganizowano na łuku w okolicach Brzegów Dolnych. Później możliwość wykonania zdjęć była na moście nad Lodynią. Dalej już na biegu „motorak” dotarł na stację w Krościenku. Pierwotnie planowano jeszcze przejazd w stronę terminala granicznego w Krościenku, jednak strona ukraińska nie wyraziła ostatecznie zgody na wjazd na szlak w stronę Starzawy. Podjechano zatem pod semafor wyjazdowy z Krościenka w stronę stacji Starzawa, gdzie zorganizowano fotostop. Później była jeszcze możliwość wykonania

tankiem Uherce Tunel. Tutaj była możliwość wykonania zdjęć zarówno na wyjeździe do tunelu, jak i na wyjeździe z niego. Później już na biegu 810 569-4 pojechał na dawną stację Uherce. Obecnie znajduje się tutaj siedziba funkcjonującej na tej linii kolei drezynowej, a stację zaadaptowano na cele turystyczne. Mimo, że nie pełni ona już swojej pierwotnej funkcji, jest w ten sposób chroniona przed dewastacją. Po krótkim postoju w Uhercach „motorak” ruszył dalej. Kolejny fotostop miał miejsce na łuku za mostkiem na Wańkówce w Olszanicy. Następny postój miał miejsce na moście nad Serednicą, gdzie wykonano ujęcie z dołu mostu. Później „Albert” ruszył dalej, by na kolejny fotostop zatrzymać się na „esce” między Olszanicą a Ustjanową. Kolejną okazją do wykonania zdjęcia była strażnica przejazdu na drodze krajowej nr 84. Następne 2 fotostopy zorganizowano na łukach przed Ustrzykami Dolnymi. Później postój miał miejsce przy kształtowym

zdjęć z ciekawym budynkiem dworca w Krościenku, po czym „Albert” ruszył w drogę powrotną. Następny fotostop miał miejsce na moście kratownicowym nad rzeką Strwiąż. Kolejne fotostopy odbyły się w okolicy Brzegów Dolnych, na przejeździe przez drogę krajową nr 84, przed Ustrzykami Dolnymi oraz z semaforami wyjazdowymi w stronę Krościenka ze stacji Ustrzyki Dolne. Następnie 810 569-4 zatrzymał się na krótki postój przy budynku dworca w Ustrzykach Dolnych. Tutaj pozostali uczestnicy odebrali zamówione pizze, po czym pociąg specjalny ruszył dalej. Następne fotostopy miały miejsce na łuku przed Ustjanową, na przystanku Ustjanowa z ciekawym budynkiem i ustawionym obok niego traktorem, na łuku za Ustjanową. Później zatrzymano się na fotostop na moście nad Serednicą, jednak tym razem była możliwość wykonania zdjęć mostu z góry. Kolejny fotostop miał miejsce przy interesującym budynku dworca w Olszanicy, niestety otoczenie tego budynku jest mocno zarośnięte. Następny postój był w Uhercach przed semaforami wyjazdowymi w stronę Ustrzyk Dolnych. Kolejną okazją do wykonania zdjęć był ciekawy budynek przy wyjeździe ze stacji Uherce. Potem zatrzymano się przy starym budynku na przystanku

Pociąg specjalny relacji Zagórz – Krościenko z „motorakiem” 810 569-4 pokonuje most nad Lodyną i zbliża się do stacji docelowej. 02.09.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński



Wagon motorowy „Albert” prowadzący pociąg relacji Zagórz – Krościenko po minięciu strażnicy przejazdowej w Bezmiechowej Dolnej (szary budynek widoczny w tle) podąża w stronę przystanku Jankowice. 02.09.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński



„Motorak” 810 569-4 jako pociąg z Zagórza do Krościenka wjeżdża do tunelu położonego przed przystankiem Uherce Tunel. 02.09.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński





„Albert” jako pociąg specjalny z Zagórza do Krościenka pokonuje most nad Jasiońką opuszczając Ustrzyki Dolne. 02.09.2017 r. Fot. **Wojciech Kamiński**

Pociąg specjalny relacji Zagórz – Krościenko obsługiwany „motorakiem” 810 569-4 pokonuje kratownicowy most nad rzeką Strwiąż między Brzegami Dolnymi a Krościenkiem. 02.09.2017 r. Fot. **Wojciech Kamiński**



Uherce Tunel. Później fotostopy zorganizowano na łuku przed Jankowicami oraz z budynkiem strażnicy przejazdowej w okolicach Jankowic. Strażnica ta jeszcze 8 lat temu w czasie imprezy „Pożegnanie serii SP32” była zamieszkała, obecnie popada w ruinę. Kolejny fotostop miał miejsce z inną strażnicą przejazdową w okolicach Łukawicy. Później „Albert” do zdjęć zatrzymał się przy budynku dworcowym przystanku Lesko Łukawica. Następny fotostop miał miejsce na moście kratownicowym na rzece San przed Zagórzem. Później pojazd 810 569-4 wjechał na stację Nowy Zagórz, skąd po krótkim fotostopie z budynkiem dworca i strażnicą przejazdową udał się na stację docelową w Zagórz, gdzie zakończono pierwszy dzień imprezy.

W niedzielę 3 września 2017 r. zaplanowano przejazd trasą Zagórz – Łupków – Medzilaborce. Odjazd ze stacji w Zagórz zaplanowano na 9:25. Późniejsze rozpoczęcie imprezy związane było z tym, że tego dnia na linii do Łupkowa jechał planowy pociąg osobowy „Wojak Szwejk” i wyjazd imprezowego „motoraka” był możliwy dopiero za nim. Pierwszy fotostop zorganizowano przy tarczy ostrzegawczej przed semaforem wjazdowym na stację Zagórz. Kolejny miał miejsce przy czynnej strażnicy przejazdowej na przedmieściach Zagórza. Tutaj była możliwość wykonania zdjęć strażnicy oraz znajdującej się obok niej studni z „motorakiem” w tle. Następny fotostop miał miejsce przy nieczynnej strażnicy przejazdowej między Tarnawą Dolną a Czaszynem. Później „Albert” zatrzymał się przy budynku na przystanku Czaszyn. Następnie wykonano dwa fotostopy na łukach między Czaszynem a Morochowem oraz kolejny fotostop z rzeką Oslawą. Następna okazja do wykonania zdjęć, również z rzeką Oslawą, miała miejsce na łuku przy lokalnej drodze przed Wysoczanami. Kolejny fotostop odbył się na stacji Szczawne Kulaszne, z semaforami wjazdowymi w stronę Zagórza. Do zdjęć na tej stacji wykorzystano również semafony wjazdowe w stronę Komańczy. Kolejne fotostopy miały miejsce przy rzece za stacją Szczawne Kulaszne, na



„Motorak” 810 569-4 jako pociąg specjalny relacji Zagórz – Krościenko wjeżdża na stację Ustrzyki Dolne. 02.09.2017 r. Fot. Wojciech Kamiński



Pociąg z Zagórza do Krościenka na łuku w okolicy Brzegów Dolnych między Ustrzykami Dolnymi, a Krościenkiem. 02.09.2017 r. Fot. Wojciech Kamiński

Pociąg z Krościenka do Zagórza na moście nad rzeką Serednica między Ustjanową, a Olszanicą. 02.09.2017 r. Fot. Wojciech Kamiński





„Motorak” M152 0004 jako pociąg specjalny Łupków – Medzilaborce wyjeżdża z tunelu w którym przebiega granica pomiędzy Polską a Słowacją. Od słowackiej strony na portalu zachowały się pamiątkowe tablice. 03.09.2017 r.

Fot. **Wojciech Kamiński**

„Motorak” M152 0004 rusza ze stacji w Łupkowie jako pociąg specjalny Łupków – Medzilaborce. Obok stoi 810 569-4 „Albert”, który przyjechał tu jako pociąg specjalny z Zagórza. 03.09.2017 r.

Fot. **Wojciech Kamiński**



mostku nad lokalnym ciekim wodnym, na moście kratownicowym w okolicy kamieniołomu w Komańcu. Następnie zatrzymano się przed semaforem wjazdowym na stację Komańca. Kolejną okazją do wykonania zdjęć były semafony wjazdowe z Komańcy w stronę Szczawnego Kulasznego. Zatrzymano się również przy ciekawym budynku dworca stacji Komańca. Po tym 810 569-4 zatrzymał się przy semaforach wjazdowych z Komańcy w stronę Łupkowa. Była również okazja do wykonania zdjęć na moście kratownicowym nad Barbarką. Między Komańcą a Oslawicą wykonano jeszcze 2 fotostopy na łukach, następnie „Albert” zatrzymał się przy budynku przystanku Nowy Łupków. Później już na biegu dojechał do Łupkowa, gdzie uczestnicy imprezy przesiadli się do zabytkowego słowackiego „motoraka” M152 0004, by nim kontynuować podróż na stację Medzilaborce. Na odcinku do Medzilaborców zorganizowano fotostopy w tunelu granicznym między Polską a Słowacją od strony słowackiej, w lesie nieco dalej oraz przy budynku przystanku Palota. Po krótkim postoju na stacji docelowej Medzilaborce zabytkowy M152 0004 wyruszył w drogę powrotną, podczas której zorganizowano fotostopy na przejeździe w okolicy miejscowości Wydrań, w lesie przed tunelem granicznym oraz na wyjeździe z tunelu od polskiej strony. Po dotarciu na stację Łupków uczestnicy imprezy z powrotem przesiadli się do „motoraka” 810 569-4 „Albert”, który udał się w drogę powrotną do Zagórza. Po drodze zorganizowano fotostop w okolicy przystanku Oslawica. Następny fotostop miał miejsce kawałek przed Komańcą. Później zatrzymano się przy semaforze wjazdowym na stację Komań-



Pociąg specjalny relacji Zagórz – Łupków obsługiwany „motorakiem” 810 569-4 „Albert” wjeżdża na stację Komańca, mijając semafony wjazdowe w stronę Szczawnego Kulasznego. 03.09.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński

cza. Kolejny fotostop miał miejsce przy budynku dworca w Komańcy oraz z semaforami wjazdowymi w stronę Szczawnego Kulasznego. Następna okazja do wykonania zdjęć była przy semaforze wjazdowym na stację Szczawne Kulaszne z zamglonymi górami w tle. Później powtórzone jeszcze ujęcie z semaforami wjazdowymi w stronę Komańcy. Ostatnie ujęcie „motoraka” w Szczawnem Kulasznem można było wykonać z budynkiem dworca. Po drodze przed Zagórzem zorganizowano jeszcze jeden fotostop na jednym z mostków. Później z uwagi na zapadający zmrok pojazd 810 569-4 udał się już na biegu do Zagórza, gdzie miało miejsce zakończenie imprezy.

Całą imprezę należy uznać za bardzo udaną. Nieduża liczba uczestników oraz fakt, że na pokonywanych liniach kolejowych nie jest prowadzony duży ruch pociągów umożliwiły wykonanie wielu fotostopów bez ciągłej walki z opóźnieniem, co ma miejsce na wielu imprezach kolejowych. Należy też docenić kulturę uczestników imprezy, bowiem tak spokojne spotkanie nie zdarzają się zbyt często. Niestety nie do końca dopisała pogoda, szczególnie drugiego dnia, gdy uczestnicy musieli zmagać się z padającym deszczem i mokrą trawą. Pozostaje mieć nadzieję, że za jakiś czas w pięknych Bieszczadach uda się zorganizować kolejną przejażdżkę.



„Motorak” 810 569-4 jako pociąg specjalny relacji Zagórz – Łupków po minięciu stacji Szczawne Kulaszne podąża w stronę Rzepedzi. 03.09.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński

Wojciech Kamiński



Wagon kryty oczekujący na renowację. 04.08.2015 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



Wagon kryty w czasie prac remontowych. 09.08.2017 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



REMONTY WAGONÓW W GRYFICKIM MUZEUM

09.08.2017 r.

Początki ekspozycji zabytkowego taboru na Pomorskich Kolejach Dojazdowych sięgają lat 70. XX w. W tym okresie wycofywany z eksploatacji tabor ustawiano na terenie stacji w Gryficach, gdzie formalnie w 1973 r. powstał Skansen Parowozów. Od 1978 r. stał się on oddziałem Muzeum Kolejnictwa w Warszawie. W 1993 r., na nowo przygotowanym terenie, otwarto Stałą Wystawę Taboru Kolejowego. W 2010 r. placówka została włączona w struktury Muzeum Narodowego w Szczecinie, jako oddział Muzeum Morskiego i funkcjonuje pod nazwą „Wystawa Nadmorskiej Kolei Wąskotorowej”.

W maju 2017 r. placówka wzięła udział w 12. Europejskiej Nocy Muzeów. Z tej okazji cała ekspozycja została podświetlona. Dodatkową atrakcją była obecność kolejki lilipuciejskiej z Parku Miniatur i Kolejek w Dziwnowie. Po krótkim odcinku toru, rozłożonym na jednym z peronów, kursował pociąg składający się z miniaturowego parowozu Px48 w skali 1:6 oraz dwóch czteroosiowych wagoników typu „ława”.

W 2017 roku w muzeum prowadzone były również prace remontowe przy taborze. Pierwszą odnawianą jednostką był dwuosowy wagon kryty z pomostem hamulcowym. Dotychczas wagon ustawiony był na bocznym torze za obrotnicą. Obecnie eksponowany jest na jednym z torów głównych wraz z parowozami. Jednostka otrzymała nowe odeskowanie, poszycie dachu oraz malowanie. Ponadto wymieniono znaczną część drewnianych elementów w ramie wagonu.

Drugim remontowanym wagonem jest dwuosowy węglarka W 63410 (ex 2705), wybudowana w 1911 r.

Detale ramy wagonu krytego z częściowo wymienionymi elementami drewnianymi. 09.08.2017 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



Wagon węglarka – turystyczny „Ciuchci Retro” po rozpoczęciu remontu. 09.08.2017 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

przez firmę Beuchelt. W 1974 r. nadano jej numer inwentarzowy 00-075420603-5. W związku z rozwojem ruchu turystycznego na kolejach pomorskich wagon przebudowano na typ „letni” z 20 miejscami siedzącymi i włączono w skład „Ciuchci Retro”. Do gryfickiego

muzeum jednostka trafiła w 1991 r. W miesiącach wakacyjnych trwało usuwanie starego odeszkowania i malowanie ramy wagonu.



Paweł Jakuboszczak



Wagon węglarka – turystyczny „Ciuchci Retro” przed rozpoczęciem remontu. 04.08.2015 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



SM30-211 manewruje na terenie Skansenu w Chabówce. 19.08.2017 r.

Fot. Szymon Jurkowski

PAROWOZJADA 2017

19-20.08.2017 r.

Pod koniec sierpnia na stacji w Chabówce można zaobserwować wzmoczony ruch manewrowy taboru z miejscowego skansenu. Bramy tej placówki zwykle są wtedy zamknięte dla zwiedzających, a wewnątrz trwają intensywne prace, przygotowania do „święta parowozów”, czyli Parowozjady. Impreza odbyła się 19 i 20 sierpnia 2017 r. pod hasłem „Tajemnice dawnej kolei”. Była to już 13 edycja tego festynu. Podczas obu dni na terenie skansenu działała strefa edukacyjno-historyczna oraz rozrywkowa z wieloma atrakcjami, głównie dla najmłodszych. Można było między innymi poprobować swoich sił jako maszynista lokomotywy elektrycznej na symulatorze jazdy, podziwiać makietę kolejową, obejrzeć wystawę o dziedzictwie kolejowym w Polsce oraz wziąć udział w konkursach wiedzy o historii kolei. Oficjalne, uroczyste otwarcie miało miejsce pierwszego dnia o godzinie 12.30, a po nim odbyła się parada parowozów. Tradycyjny pokaz historycznych składów pociągów rozpoczęto

o godzinie 15.00. Zaprezentowano składy z lokomotywami Pt47-65, Ty42-107, Tkt48-191, spalinową SM30-211 oraz wagonem motorowym SN61-168. Wieczorem można było obejrzeć pokaz „Historia Kolei Malowana Piaskiem”. W niedzielę za sprawą fatalnej pogody odbyły się tylko przejazdy w kabinie maszynisty natomiast zawody drużyn parowozowych odwołano. Od 2013 r., przy okazji Parowozjady nie są już organizowane specjalne przejazdy z fotostopami dla



SM42-1006 podczas manewrów w Chabówce. 19.08.2017 r.

Fot. Szymon Jurkowski

pasjonatów kolejnictwa, jednak ogólnodostępne pociągi „retro” jeżdżące przez dwa dni, przy odrobinie determinacji, stwarzają możliwość wykonania ciekawych zdjęć na szlaku. W 2017 r. podczas Parowozjady uruchomiono pociągi „retro” w relacjach: Chabówka – Nowy Targ, Nowy Targ – Chabówka, Chabówka – Kasina Wielka – Chabówka, Chabówka – Rabka Zaryte – Chabówka, Chabówka – Mszana Dolna – Chabówka. Warto także wspomnieć o tegorocznych skansenowych nowościach, a są nimi:

- używana do manewrów lokomotywa SM30, której podczas naprawy głównej przywrócono zielone malowanie, zamontowano zderzaki z okrągłymi tarczami oraz historyczne tabliczki z oznaczeniami;
- używana w sezonie wakacyjnym głównie do prowadzenia pociągu „Transwersalny” lokomotywa SM42-1006, której przywrócono historyczne malowanie i oznaczenia;
- szereg wagonów osobowych, z których na szczególną uwagę za-



Raba Wyżna. EU07-195 z pociągiem „Retro” do Nowego Targu. Na końcu składu słowacki parowóz 477.013 i TKt48-191. 19.08.2017 r.

Fot. Szymon Jurkowski

sługuje wagon typu 43A, któremu podczas naprawy przywrócono pierwotny wygląd poprzez przebudowę zmodernizowanych niegdyś ścian czołowych, a także montaż historycznego oświetlenia.



Szymon Jurkowski



Ty42-107 z pociągiem „Retro” do Kasiny Wielkiej przejeżdża przez Rabę Niżną. 19.08.2017 r.

Fot. Szymon Jurkowski



Czeskie parowozy 310.0134 LITOVEL i 423.0145 przed parowozownią w Jaworzynie Śląskiej. 10.09.2017 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

GALA PARY W JAWORZYNIE ŚLĄSKIEJ

10.09.2017 r.

Od 2011 r. w Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku w Jaworzynie Śląskiej odbywa się wydarzenie pod nazwą „Gala Parowozów”. Siódmą edycję, zorganizowaną w dniach 8–10 września 2017 r., przeprowadzono w nieco innej formule pod nazwą „Gala

Pary”. Poza tradycyjnymi pokazami czynnych parowozów do wydarzenia włączono prezentację zabytkowych pojazdów użytkowych, m.in. walców parowych i lokomobil, udostępnionych na terenie zespołu folwarczno-pałacowego Burghausów w Piotrowicach Świdnickich.

W gali wzięło udział pięć parowozów z Polski i Czech. Były to następujące maszyny: Tkt48-18 (Zakłady Metalowe H. Cegielskiego w Poznaniu 1544/1951 r.) z Jaworzyny Śląskiej, Ty42-24 (Fablok Chrzanów



Jaworzyna Śląska. Obrządzanie parowozu Ty42-24 na kanale oczyszczowym. 10.09.2017 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

1529/1945 r.) z Pyskowic, Pt47-65 (Fablok Chrzanów 2065/1949 r.) z Wolsztyna, 310.0134 o nazwie LITovel (První českomoravská továrna na stroje, Praha-Libeň /PČM 482/13/1913 r.) z Trutnova oraz 423.0145 (Českomoravská – Kolben – Daněk akciová společnost, Praha VIII 1719/1937 r.) z Jaromierza.

Pierwszego dnia imprezy na stacji Świdnica Miasto odbył się nocny koncert lokomotyw „na cztery gwizdki i osiem cylindrów”. W kolejnych dwóch dniach program wydarzenia był bardzo podobny. Na obrotnicy przy parowozowni odbywały się prezentacje kolejnych parowozów, podczas których przedstawiano ich historię i ciekawostki. Wszyscy chętni mogli skorzystać z przejazdu pociągiem złożonym z parowozu i wagonu typu letniego (przebudowanego z dwuosioowego wagonu krytego) po tzw. trasie parowozowej, czyli boczny kolejowej muzeum. Trasa krótkiego przejazdu prowadziła przez punkt nawęglania, obrotnicę i wnętrze parowozowni. Istniała również możliwość skorzystania z przejazdu na dłuższej trasie. Uruchomione zostały pociągi specjalne z parowozami na liniach do Świdnicy i Strzegomia. W ich składzie znajdowały się należące do muzeum wagony osobowe Ci28 klasy III (dwie jednostki) i Bi29 klasy II (jedna jednostka) z lat 1928–1930 wyprodukowane we wrocławskiej fabryce Linke Hofmann Werke. Ich gruntowny remont przeprowadzono w Jaworzynie Śląskiej w latach 2015–2016.

Nie zabrakło także atrakcji dla najmłodszych, którzy licznie gromadzili się przy parowozie serii Tkt48 przemalowanym w barwy znanej z bajki ciuchci „Tomek”. Do zwiedzania udostępniono również makiety kolejowe. Podczas deszczowej pogody ostatniego dnia imprezy można było ogrzać się w wagonie barowym, w którym prowadzono sprzedaż ciast i ciepłych napoi.



Parowóz 423.0145 przy jaworzyńskich eksponatach – Tr7-3 i TKbB 14813.
10.09.2017 r. Fot. Paweł Jakuboszczak



Jaworzyna Śląska. TKt48-18 z wagonem typu letniego podczas przejazdu po tzw. trasie parowozowej. 10.09.2017 r. Fot. Paweł Jakuboszczak

✉ Paweł Jakuboszczak

Jaworzyna Śląska. Parowóz 310. 0134 LITovel podczas prezentacji na obrotnicy. 10.09.2017 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



URODZINY KOLEI ŚLĄSKICH 23-24.09.2017 r.

Z okazji 6-lecia spółki Koleje Śląskie w dniach 23 i 24 września 2017 r. zorganizowane zostały bezpłatne pociągi specjalne, po niedostępnych na co dzień liniach towarowych i przemysłowych. Oba przejazdy cieszyły się bardzo dużym zainteresowaniem, a wszystkie darmowe bilety zostały zarezerwowane w ciągu kilkunastu minut od momentu uruchomienia rezerwacji.

Dnia 23 września 2017 r. zaplanowano trasę: Katowice – Gliwice – Ornontowice Budryk – Zabrze Makoszowy – Gottwald – Katowice. Przejazd ten obsługiwał EN57-022 wyprodukowany w 1962 r. i będący najstarszym pojazdem na Kolejach Śląskich. W najbliższym czasie czeka go zasłużona emerytura, dlatego przejazd był jego swoistym pożegnaniem. Pociąg specjalny nosił nazwę „Żegnaj plastik” (w nawiązaniu do plastikowych siedzeń w EN57-022). Z Katowic pociąg odjechał o godzinie 15.00 i w strugach deszczu udał się do Gliwic. Po zmianie czoła rozpoczęła się jazda liniami czynnymi wyłącznie w ruchu towarowym. EN57-022 pojechał zatem przez stację Zabrze Makoszowy Kopalnia, posterunek Mizerów do Gierałtów. Tutaj do pociągu wszedł pilot z JSK i „kibel” ruszył dalej, by przez Chudów dotrzeć do KWK Budryk. Tutaj miała miejsce zmiana czoła pociągu, po czym EN57-022 ruszył w drogę powrotną. Uczestnicy imprezy niestety nie mieli możliwości opuszczenia pojazdu na kopalni i pozostało jedynie obserwowanie industrialnych klimatów przez okna. Z posterunku Mizerów skład udał się na stację Zabrze Makoszowy, gdzie odbył się jedyny tego dnia fotostop. Po chwili EN57-022 ruszył dalej, by przez Rudę Bielszowice, Rudę Kochłowiec, Hajduki i Gottwald dotrzeć na stację Katowice, gdzie miało miejsce zakończenie imprezy. Tego dnia nie dopisała pogoda, deszcz padał praktycznie w ciągu całego przejazdu. Nie była to jednak impreza przeznaczona dla fotografujących, dlatego też pogoda za bardzo nikomu nie przeszkadzała.

Dnia 24 września 2017 r. zaplanowano trasę: Katowice – Ruda Chebzie – Huta Pokój – Orzegów – Zabrze Biskupice – Radzionków – Brzeziny Śląskie – Katowice. Ze względu, że trasa przebiega przez odcinki nieelektryfikowane do obsługi pociągu skierowano jedyny sprawny pojazd spalinowy na Kolejach Śląskich, czyli szynobus SA138-005. Odjazd z Katowic zaplanowano na godzinę 11.35 i o tej



Szynobus SA138-005 jako pociąg specjalny z okazji 6-lecia Kolei Śląskich stoi pod nieczynnym wielkim piecem na terenie Huty Pokój w Rudzie Śląskiej. 24.09.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński



Szynobus SA138-005 jako pociąg specjalny relacji Katowice – Ruda Chebzie – Huta Pokój – Zabrze Biskupice – Radzionków – Brzeziny Śląskie – Katowice stoi na terenie Huty Pokój przy nieczynnym wielkim piecu. 24.09.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński

porze szynobus wypełniony pasażerami ruszył w stronę Rudy Chebzie. Stąd po zmianie czoła pociąg specjalny udał się do Huty Pokój. Po drodze zorganizowano fotostop na wiadukcie nad Drogową Trasą Średnicową. Następnie już bez postojów SA138-005 dotarł pod nieczynny wielki piec. Tutaj była kolejna okazja do wykonania zdjęć



oraz do obejrzenia bardzo ciekawych, industrialnych klimatów huty. Po krótkiej przerwie szynobus ruszył dalej, jednak po przejechaniu kilkuset metrów podróż niespodziewanie się zakończyła, bowiem SA138-005 doznał awarii. Obsługa pociągu przez 2 godziny walczyła, aby pojazd ruszył, jednak zakończyło się to niepowodzeniem. Ostatecznie szynobus stoczył się do przejazdu z ul. Niedurnego, skąd pasażerowie wrócili do Katowic podstawionymi przez Koleje Śląskie autobusami. Drugiego dnia pogoda zdecydowanie bardziej dopisała, bowiem wreszcie nie padało. Również została

Jednostka EN57-022 jako pociąg specjalny „Żegnaj plastik” re-lacji Ormontowice Budryk – Katowice stoi na stacji Zabrze Makoszowy, w tle widoczna jest likwidowana KWK Makoszowy. 23.09.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński



zaplanowana bardzo ciekawa trasa przejazdu, jednak usterka szynobusu spowodowała przedwczesne zakończenie imprezy.

Oba przejazdy należy podsumować pozytywnie. Cieszy fakt, że Koleje Śląskie z okazji swoich urodzin, w ramach promocji zorganizowały bezpłatne przejazdy specjalne. Szkoda, że przejazd drugiego dnia nie udał się w całości. Pozostaje liczyć, że impreza ta zostanie jeszcze kiedyś powtórzona.

✂
Wojciech Kamiński

Uszkodzony szynobus SA138-005 stoi przy przejeździe z ul. Niedurnego w Rudzie Śląskiej, pojazd stoczył się tu z miejsca, w którym uległ awarii. 24.09.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński



Szynobus SA138-005 jako pociąg specjalny zorganizowanym z okazji 6-lecia Kolei Śląskich zatrzymał się na wiadukcie nad Drogową Trasą Średnicową jadąc od stacji Ruda Chebzie w stronę Huty Pokój. 24.09.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński



Parowóz Px48-1756 ze składem towarowo-osobowym oraz zimny Px48-1920 ze składem towarowym pozują do zdjęć na stacji Środa Miasto. 21.10.2017 r. Fot. Wojciech Kamiński

JESIEŃ NA ŚREDZKIEJ KOLEI POWIATOWEJ

21.10.2017 r.

21 października 2017 r. Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej „Bana” będące operatorem na Średzkiej Kolei Powiatowej zorganizowało przejazd specjalny na trasie Środa Miasto – Zaniemyśl. Skład zestawiono z parowozu Px48-1756, który niedawno powrócił do ruchu, wagonu bagażowo-pocztowego, 2 wagonów osobowych 1Aw oraz 2 wagonów towarowych krytych.

Sobotniego poranka na stacji Środa Miasto parowóz Px48-1756 wykonał manewry i wyciągnął z szopy nieczynną maszynę Px48-1920, którą ustawiono ze składem towarowym przy peronie. Na torze obok stanął sprawny „peiks” prowadzący pociąg specjalny, była zatem okazja do zrobienia zdjęć dwóch składów z parowozami przy peronie. Po sesji fotograficznej odbyły się manewry, parowóz wykonał oblot i zapiął się do składu pociągu specjalnego. Następnie uczestnicy imprezy mieli możliwość wykonania zdjęć pociągu odjeżdżającego ze stacji Środa Miasto. Po fotostopie Px48-

1756 wyruszył w stronę Zaniemyśla. Kolejny fotostop miał miejsce na przystanku Środa Wąsk. Tutaj była możliwość wykonania zdjęć z wieżą ciśnieniową przy stacji normalnotorowej oraz z zabudowaniami cukrowni. Następny fotostop odbył się na charakterystycznej „kipie”, czyli wiadukcie nad linią normalnotorową do Poznania. Kolejną okazją do wykonania zdjęć był prosty odcinek toru przed stacją Słupia Wielka. Następnie pociąg specjalny dotarł do Słupia Wielkiej. Tutaj również miał miejsce fotostop, a stacja wyglądała niezwykle urokliwie, ponieważ otaczające ją drzewa pokryły się barwami jesie-



Parowóz Px48-1756 z pociągiem specjalnym relacji Środa Miasto – Zaniemyśl pokonuje prosty odcinek toru przed stacją Słupia Wielka. 21.10.2017 r. Fot. Wojciech Kamiński



Pociąg specjalny relacji Środa Miasto – Zaniemyśl z parowozem Px48-1756 na czele zbliża się do przystanku Annopole. 21.10.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński

ni. Po wykonaniu zdjęć pociąg ruszył dalej, by na biegu dotrzeć do przystanku Annopole. Tutaj uczestnicy fotografowali skład odjeżdżający z przystanku. Następnie pociąg wycofał kawałek za przystanek, gdzie była kolejna możliwość wykonania zdjęć z drzewami w barwach jesieni. Później skład na biegu dotarł do stacji Śnieciska, gdzie miał miejsce postój na przygotowanie ogniska, które miało się odbyć w drodze powrotnej. Uczestnicy imprezy w tym czasie mieli też możliwość wykonania zdjęć. Następnie odbył się fotostop na mostku za Śnieciskami po czym skład ruszył dalej. Kolejny postój na zdjęcie odbył się na przejeździe między Śnieciskami, a Polwica. Później skład już na biegu dotarł do stacji końcowej Zaniemyśl. Była tu możliwość wykonania zdjęć pociągu wjeżdżającego na stację. Następnie



powyżej: Parowóz Px48-1756 z pociągiem specjalnym relacji Środa Miasto – Zaniemyśl na stacji Śnieciska. Trwają tu przygotowania do ogniska, które odbędzie się w drodze powrotnej. 21.10.2017 r. Fot. Wojciech Kamiński

poprawę: Pociąg specjalny z parowozem Px48-1756 stoi na stacji Śnieciska. 21.10.2017 r. Fot. Wojciech Kamiński





Parowóz Px48-1756 z pociągiem specjalnym relacji Zaniemyśl – Środa Miasto mija przydrożny krzyż chwilę po minięciu przystanku Polwica. 21.10.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński



przystąpiono do manewrów. Px48-1756 wykonał oblot składu, a potem go przeformował tak, aby kryte wagony towarowe w drodze powrotnej również znajdowały się na końcu składu pociągu. Po manewrach uczestnicy imprezy mieli możliwość wykonania zdjęć pociągu odjeżdżającego ze stacji, po czym ruszył on w drogę powrotną. Postój na zdjęcia zaplanowano przy krzyżu między Polwicą, a Śnieciskami. Następnie pociąg dotarł na stację Śnieciska, gdzie miała miejsce przerwa na ognisko. Organizatorzy zapewnili uczestnikom przejazdu specjalny prowiant niezbędny na ognisko. Po zakończonym ognisku skład wycofał kawałek za stację i zorganizowano fotostop na przejeździe, tuż przed stacją, gdzie uroku dodawały drzewa w jesiennych barwach. Kolejny fotostop miał miejsce na stacji Płaczki, następnie na zdjęciu zatrzymano się na przystanku Annopole. Tutaj była możliwość wykonania zdjęć zarówno z drogi, jak i z pola. Póź-



powyżej: Pociąg specjalny prowadzony parowozem Px48-1756 mija przejazd na szlaku między Śnieciskami, a Polwicą. 21.10.2017 r. Fot. Wojciech Kamiński

po lewej: Parowóz Px48-1756 z pociągiem specjalnym relacji Zaniemyśl – Środa Miasto pokonuje przejazd przed stacją Śnieciska. 21.10.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński



Pociąg specjalny relacji Zaniemyśl – Środa Miasto z parowozem Px48-1756 na czele rusza z przystanku Annapole. 21.10.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński

niej skład na biegu podążył na stację Słupia Wielka. Tu była możliwość wykonania zdjęć składu wjeżdżającego na stację, a następnie na łuku kawałek za stacją. Następny fotostop odbył się na łuku przed podjazdem na tzw. „kipę”. Kolejny zorganizowano w miejskim klimacie Środy Wielkopolskiej, gdzie „peiks” przeciskał się pomiędzy garażami. Później skład zatrzymał się na przystanku Środa Wąsk. Po fotostopie pociąg powrócił na stację Środa Miasto. Ostatnią okazją do zdjęć był wjazd pociągu kończącego swój bieg, po czym Px48-1756 wykonał manewry i zjechał do szopy na obrządzanie.

Cała impreza była udana. Mimo niepewnych prognoz dopisała pogoda, przez cały dzień nie padało, a momentami było słonecznie. Cieszy fakt, że parowóz Px48-1756 po ponad 3 latach przerwy powrócił do sprawności. Pozostaje zatem czekać na kolejne przejazdy specjalne na tej urokliwej kolei.



Wojciech Kamiński

powyżej: Parowóz Px48-1756 z pociągiem specjalnym z Zaniemyśla kończy bieg na stacji Środa Miasto. 21.10.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński

po prawej: Parowóz Px48-1756 manewruje na stacji Środa Miasto w towarzystwie nieczynnego Px48-1920. 21.10.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński





Pierwszy kurs z Chrzanowa do Trzebinia. Pociąg z parowozem Ty42-24 zbliża się do semafora wjazdowego stacji Trzebinia. 19.11.2017 r.

Fot. Marcin Gądek

170. ROCZNICA OTWARCIA KOLEI KRAKOWSKO-GÓRNOŚLĄSKIEJ 19.11.2017 r.

W dniu 19 listopada 2017 r. z okazji 170. rocznicy otwarcia Kolei Krakowsko – Górnośląskiej Stowarzyszenie „Stacja Chrzanów” przy współpracy z Trzebińskim Centrum Kultury, Gminą Trzebinia oraz Gminą Chrzanów zorganizowało cztery przejazdy pociągami retro. Pociągi prowadzone były parowozem Ty42-24 ze skansenu w Pyskowicach, który wyprodukowany został w Pierwszej Fabryce Lokomotyw w Polsce „FABLOK” w Chrzanowie.

O poranku na stację w Trzebinie wjechał pociąg złożony z lokomotywy elektrycznej EU07-1527, parowozu Ty42-24 oraz trzech wagonów 94A. Transport pociągu specjalnego zapewniła spółka PKP Cargo. Z lekkim opóźnieniem, spowodowanym wodowaniem parowozu, ze stacji w Trzebinie wyruszył pierwszy tego dnia pociąg „retro” do położonego 5 km dalej Chrzanowa. Następnie po powrocie parowóz pociągnął wagony aż do Mysłowic, skąd po trzech godzinach wrócił do Trzebinia. Tutaj wykonał jeszcze dwa kursy do Chrzanowa i z powrotem.

Składy pojechały pod banderą spółki Przewozy Regionalne, która jako partner strategiczny była przewoźnikiem zabytkowego pociągu.

Organizatorzy, których zamysłem od samego początku było sprowadzenie na Ziemię Chrzanowską czynnego parowozu, nie spodziewali się tak dużego zainteresowania pociągami z minionej epoki. Bardzo szybko okazało się, że przygotowane pięćset biletów rozeszło się w ciągu półtorej godziny i wielu zainteresowanym osobom nie



Pierwszy pociąg „retro” do Chrzanowa z parowozem Ty42-24 opuszcza Trzebinę. 19.11.2017 r.

Fot. Marcin Gądek



Pociąg specjalny z Ty42-24 z Mysłowic do Trzebinia minął mosty nad rzeką Przemszą w rejonie Trójkąta Trzech Cesarzy w Sosnowcu. 19.11.2017 r.

Fot. Marcin Gądek

udało się przejechać składem prowadzonym przez parowóz. Nie ma co jednak winić za ten stan rzeczy organizatorów, gdyż liczba biletów uzależniona była od miejsc w wagonach. Towarzystwo Ochrony Zabytków i Organizacji Skansenów w Pyskowicach posiada tylko trzy sprawne wagony pasażerskie i nie było możliwości doczepienia innych wagonów do składu pociągu. Sytuacja ta pokazała jednak, że zainteresowanie takimi pociągami istnieje, a nawet potrafi przycią-

gać tłumy. Tylu ludzi, ilu znalazło się tego dnia na trzebińskiej stacji nie było tam nigdy, nawet w czasach, w których kolej odgrywała wiodącą rolę w transporcie pasażerskim. Członkowie „Stacji Chrzanów” zapowiadają kolejne akcje już niebawem i miejmy nadzieję, że uda im się to, co planują. Sytuacja z ograniczoną liczbą miejsc w zabytkowym pociągu powinna uświadomić ludziom z zarządów spółek kolejowych, że zapotrzebowanie na przejazdy starymi pociągami

jest w Polsce coraz większe. Może też ktoś pomyśli, że jeden z ostatnich trzech zachowanych w Polsce piętrowych zespołów wagonowych czyli dwusekcyjna Bipa będąca własnością TOZKIOS w Pyskowicach wymaga naprawy P5, by mogła wozić pasażerów. W dzisiejszych czasach, gdy dotuje się różne mniej lub bardziej ważne inicjatywy, może warto byłoby głębiej pochylić się nad naszą polską koleją i jej historią, piękną i będącą powodem do dumy. Opisywane przejazdy były również okazją do uwiecznienia na zdjęciach pociągu parowego na liniach kolejowych, po których ostatni raz czynny parowóz przejechał blisko 20 lat temu.



Przedostatni kurs pociągu z Ty42-24 z Trzebinia do Chrzanowa. 19.11.2017 r.

Fot. Marcin Gądek

Marcin Gądek

POCIĄG „TUR” W BARWACH POLREGIO

28.07.2017 r.

Spółka Przewozy Regionalne pod koniec 2016 r. zaprezentowała nowy schemat malowania swoich pojazdów, obowiązujący wraz z nową marką handlową o nazwie POLREGIO. Oprócz kilku jednostek elektrycznych, jako pierwsze przemalowane zostały lokomotywy EP07. 14 lipca 2017 r. w Chojnicach wyjechała na tory pierwsza



Pociąg osobowy relacji Gdynia Główna – Hel prowadzony SM42-329 rozpoczął podróż szlakiem Reda – Mrzeżyno. 29.07.2017 r.

Fot. Wojciech Koliński



Szlak Władysławowo – Puck. Pociąg osobowy relacji Hel – Gdynia Główna z SM42-329 pierwszy raz zestawiony z wagonów i lokomotywy w jednolitych barwach „Polregio”. 28.07.2017 r. Fot. Wojciech Koliński

lokomotywa spalinowa w nowych barwach SM42-329. Po próbach ruchowych, przeprowadzonych między Chojnicami a Czarną Wodą, maszyna 23 lipca 2017 r. wyjechała po raz pierwszy z pociągiem „Tur” (Chojnice – Hel). 28 lipca 2017 r. na pomorskich szlakach premierę miał jednolity skład w barwach POLREGIO, również jako „Tur” do Helu. Na haku stonki jechały trzy „bohuny”, które nowe barwy handlowe uzyskały w Słupsku.



Wojciech Koliński

MIKOŁAJKI 2017 NA PIASECZYŃSKIEJ KW

03.12.2017 r.

Tak jak w poprzednich latach, również w 2017 r. w pierwszy weekend grudnia na Piaseczyńskiej KW zorganizowane zostały pociągi mikołajkowe. Oferta skierowana jest głównie do najmłodszych a główną atrakcją oprócz przejazdu koleją do Tarczyna, jest wizyta Św. Mikołaja, który do Runowa, gdzie ma miejsce piknik przybywa na



Mikołajkowy pociąg na stacji w Tarczynie. 03.12.2017 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Lxd2-465 manewruje na stacji Tarczyn Wąsk. 03.12.2017 r.

Fot. Tomasz Jankowski

podkładzie lokomotywy wąskotorowej. Tegoroczne Mikołajki na Piaseczyńskiej KW odbyły się w zimowej scenerii. Tak jak w latach poprzednich skład pociągu był zapewniony w całości. W tym roku oba pociągi zestawione były z lokomotywy Lxd2-465, pługu, którego generator dostarczał energii elektrycznej, wagonu krytego i 5 rumuńskich klas.



Tomasz Jankowski

WITONIA

13.01.2018 r.

Witonia to niewielka miejscowość położona pomiędzy Łęczycą a Kutnem w województwie łódzkim. W ostatnim czasie przy ul. Wschodniej został ustawiony na cokole duży wóz urobkowy. Razem z... mini ciągnikiem rolniczym pełni rolę reklamy tutejszej firmy działającej w m. in. w branży handlu opałem. Do niedawna wagon ten wraz z bliźniaczym wagonem ustawiony był na prześle torowym po drugiej stronie ulicy, gdzie mieści się plac składowy firmy. Dwa wagony widoczne są na street view na zdjęciu wykonanym we wrześniu 2012 r. Losów drugiego wagonu niestety nie udało mi się ustalić.



Tomasz Jankowski

Witonia. Wagon dolowy z ciągnikiem jako reklama firmy. 13.01.2018 r.

Fot. Tomasz Jankowski





Lokomotywa Ns3 na wyremontowanym odcinku żnińskiej kolei.
18.03.2018 r. Fot. Radosław Matysek



Remont toru na środkowym odcinku między cmentarzem i parkiem
w Żninie. 27.11.2017 r. Fot. Paweł Korcz

REMONT NA ŻNIŃSKIEJ KOLEI POWIATOWEJ

27.11.2017 r.

Pod koniec sierpnia 2017 r. Urząd Miejski w Żninie ogłosił przetarg na wymianę nawierzchni torowej Żnińskiej Kolei Powiatowej na odcinku od cmentarza do parku miejskiego. Wspomniana trasa stanowi fragment dawnej linii do Obiecanowa, zachowanej na odcinku ok. 1,1 km. Zwycięzcą przetargu okazała się firma UNITOR STOSIK Sp. z o.o. z Inowrocławia. Roboty rozpoczęto już w połowie października i trwały do grudnia 2017 r. W tym czasie dokonano rozbiórki starej nawierzchni typu lekkiego i zabudowy nowej, składającej się z szyn S42 przymocowanych do podkładów drewnianych za pomocą przytwierdzeń pośrednich typu K. Wymieniono także nawierzchnię na przejeździe kolejowym przez ul. Szkolną oraz położonym nieopodal przejściu dla pieszych. Roboty zakończono przed mostem na rzece Gąsawce w parku miejskim. Cały przebudowany odcinek liczy 850 metrów i stanowi I etap inwestycji. Prawdopodobnie w 2018 r. ogłoszony zostanie przetarg na II etap czyli remont pozostałych 300 metrów torów oraz zabudowę mijanki na ich końcu. Docelowo odcinek ze stacji Żnin Wąsk. do parku, kończący się zaledwie 200 metrów od żnińskiego rynku, ma zostać udostępniony przewozom pasażerskim. W dalszych planach Żnina jest także budowa połączenia kolei z Parkiem Industrialnym powstającym obecnie na terenie dawnej Cukrowni Żnin. Tu jednak przeszkodą może stać się nieczynna stacja normalnotorowa położona między cukrownią a stacją Żnin Wąsk.



Paweł Korcz



Platforma 4-osiowa pożyczona przez wykonawcę od ŻPK podczas remontu linii. 27.11.2017 r. Fot. Paweł Korcz



Ostatnie metry remontowanego torowiska tuż przed mostem na Gąsawce.
27.11.2017 r. Fot. Paweł Korcz

PODRÓŻE Z...

...Ok jedynkami

PAROWOZY SERII Ok1, Ok1-60, 68

Konstruktorem tej niezwykle udanej serii parowozów był inżynier Robert Garbe. Maszyny te oznaczone na kolejach pruskich serią P8, później na kolejach niemieckich

maszyn tej serii, pracowało jednak ich tylko 421. Ośmiu maszynom nadano numery inwentarzowe, jednak w długim czasie zostały one skasowane i nigdy nie wyruszyły na szlak. Wykorzystywane były głównie do prowadzenia pociągów osobowych oraz lekkich pospiesznych. Przez pierwsze powojenne lata była to podstawowa seria używana w ruchu pasażerskim, dopiero w latach pięćdziesiątych zaczęły powoli ustępować miejsca parowozom nowszym. Seria Ok1 stała się wówczas „królową linii lokalnych”. Parowozy Ok1 można było spotkać praktycz-



Jawor. Parowóz Ok1-60 z pociągiem specjalnym dla gości zagranicznych. 13.05.1978 r.

Fot. Klaus Kirsten

BR38, produkowane były w latach 1906–1923. Budowane były w trzynastu fabrykach niemieckich (między innymi Schwartzkopff, Vulcan, Linke-Hoffman, Hanomag, Borsig, Henschel, Schichau, w sumie 3726 sztuk) oraz w Rumunii (222 sztuki – według innego źródła 230 sztuk). Łącznie powstało prawie cztery tysiące egzemplarzy tych maszyn, które w okresie budowy i eksploatacji ulegały wielokrotnym modernizacjom.

Na PKP oznaczono je serią Ok1. Po pierwszej wojnie światowej polskie koleje dysponowały 255 maszynami tego typu (plus dwa egzemplarze w Wolnym Mieście Gdańsku). Po drugiej wojnie w Polsce znalazło się 429

nie wszędzie, na całej sieci PKP. Służyły polskim kolejom do początku lat 80. XX w. Ostatnimi miejscami, w których stacjonowały były parowozownie w Legnicy, Krzyżu, Międzyrzeczu, Ostrołęce, Toruniu, Gnieźnie, Żaganiu, Choszcznie oraz Malborku.

Masowe wycofywanie maszyn tej serii miało miejsce w latach 70. XX w. Skasowano w tej dekadzie ponad 300 egzemplarzy. Przykładowo w 1977 r. skreślono 55 sztuk, w 1978 43 sztuki, w 1979 21 sztuk. Ostatnimi były maszyny międzyrzeckie: Ok1-296 (+10.01.1980 r.), Ok1-198 (+13.02.1980 r.), Ok1-316 (+07.03.1980 r.) oraz Ok1-24 (+14.04.1980 r.).



Świdnica Przedmieście. Parowóz Ok1-60 z pociągiem specjalnym dla gości zagranicznych. (13.05)? 1978 r.

Fot. Klaus Kirsten



Sobótka. Parowóz Ok1-60 z pociągiem specjalnym dla gości zagranicznych. (13.05)? 1978 r.

Fot. Klaus Kirsten



Rogoźnica. Parowóz Ok1-60 z pociągiem specjalnym dla gości zagranicznych. 13.05.1978 r.

Fot. Klaus Kirsten



Świdnica Przedmieście. Parowóz Ok1-60 z pociągiem specjalnym dla gości zagranicznych. (13.05)? 1978 r.

Fot. Klaus Kirsten

Do dnia dzisiejszego pozostało kilka maszyn w różnym stanie: Ok1-112 w Kościerzynie, Ok1-198 w Żaganiu, Ok1-258 do niedawna stojący w Elku, obecnie prawdopodobnie w Warszawie, Ok1-266 w Skierniewicach, Ok1-296 sprzedany w 1986 r. do Niemiec, Ok1-325 w Jaworzynie Śląskiej oraz Ok1-322 i Ok1-359 w Wolsztynie. Ten ostatni najdłużej pozostawał w stanie czynnym. Egzemplarz ten wyprodukowany został w zakładach Schwartzkopf w 1917 r. z numerem fabrycznym 6388. Pracował pod oznaczeniami: Posen 2341, Ost 2545, 38 2155, wreszcie jako Ok1-359. Na PKP stacjonował w parowozowniach Oława, Toruń, Ława, Grudziądz, Poznań, Gniezno, Piła oraz Międzyrzecz. Oficjalną służbę zakończył 31.03.1981 r., nie był to jednak definitywny koniec pracy tej maszyny, która nigdy nie została skreślona z inwentarza PKP. Od 20.03.1989 r. stacjonuje w wolsztyńskiej parowozowni (inne źródła podają daty 22.03. oraz 23.03.). Służyła tam zarówno w planowym ruchu osobowym, jak i przy pociągach specjalnych do jesieni roku 2001 r. Następne kilka lat (do 2005 r.) parowóz pozostawał w stanie nieczynnym na terenie poznańskiej lokomotywni. Stamtąd został skierowany na naprawę do Gniezna, skąd powrócił do Wolsztyna 20.11.2006 r. I znowu jak za dawnych lat prowadził pociągi planowe i specjalne. Ostatni raz pod parą był podczas parady parowozów 01.05.2009 r. Od tamtej pory oczekuje na decyzję, co do swoich dalszych losów.



Lukasz Alczewski

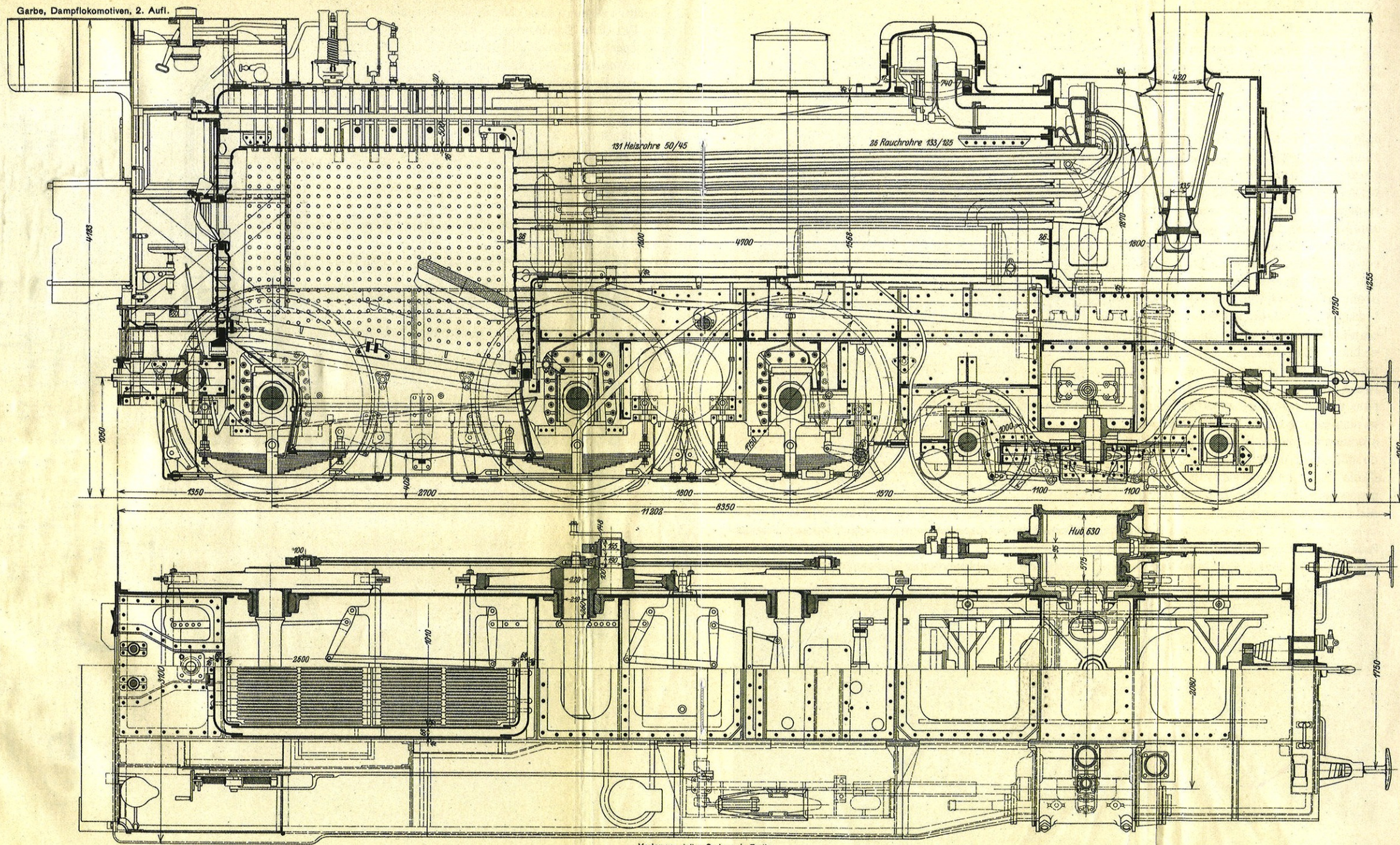
Parowozownia Choszczno. Przód parowozu Ok1-68. Z prawej Ty2-984. 19.09.1976 r. Fot. Manfred Bitzer



Parowozownia Jaworzyna Śląska. Parowóz Ok1-60 z pociągiem specjalnym dla gości zagranicznych. 13.05.1978 r.

Fot. Klaus Kirsten

Garbe, Dampflokomotiven, 2. Aufl.



Pruski parowóz serii P8, seria PKP Ok1, budowy Berliner Maschinenbau A.G. dawniej L. Schwarzkopff, wyposażony w przegrzewacz Schmidta. Skala 1:40

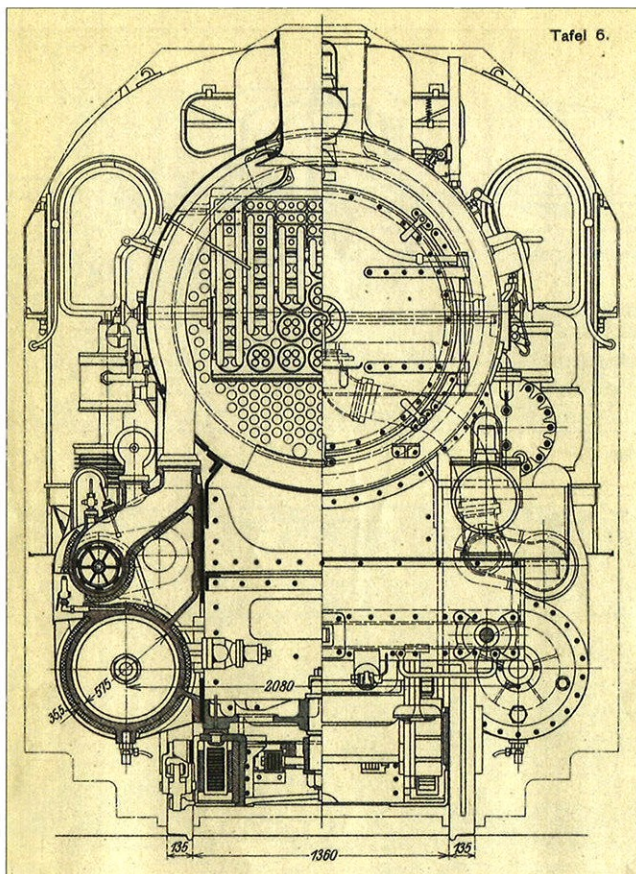
Robert Garbe, Die Dampflokomotiven der Gegenwart. Zweite Auflage, Berlin 1920

PAROWOZY SERII Ok1 KONSTRUKCJA, Ok1-359

Parowóz z tendrem o układzie osi 2-3-0 przeznaczony był do prowadzenia pociągów pasażerskich. Wyposażony został w bardzo udany kocioł z przegrzewaczem Schmidta. Posiadał wąską miedzianą skrzynię ogniową, co obniżało środek ciężkości parowozu, ale też zmniejszało powierzchnię rusztu. Napęd złożony z bliźniaczych silników parowych sterowanych stawidłem Heusingera przenoszony był za pomocą mechanizmu korbowego na drugą oś wiążaną.

Parowóz posiadał ostoję blachownicową, zbudowaną z blach o grubości 25 mm. Wszystkie osie wiązane były osadzone w niej sztywno. Koła pierwszej i drugiej osi miały podcięte obrzeża, co ułatwiało wpisywanie się parowozu w łuki. Wózek toczny miał możliwość przesuwu na boki i sprężynowy nastawiacz powrotny. Początkowo zbieralnik pary umieszczony był na szczycie kotła pomiędzy dymnicą a usytuowaną na środku piasecznicą. W 1919 r. zamieniono miejscami piasecznicę i zbieralnik. Około 1920 r. na szczycie kotła umieszczono dodatkowy zbieralnik z urządzeniem oczyszczającym wodę.

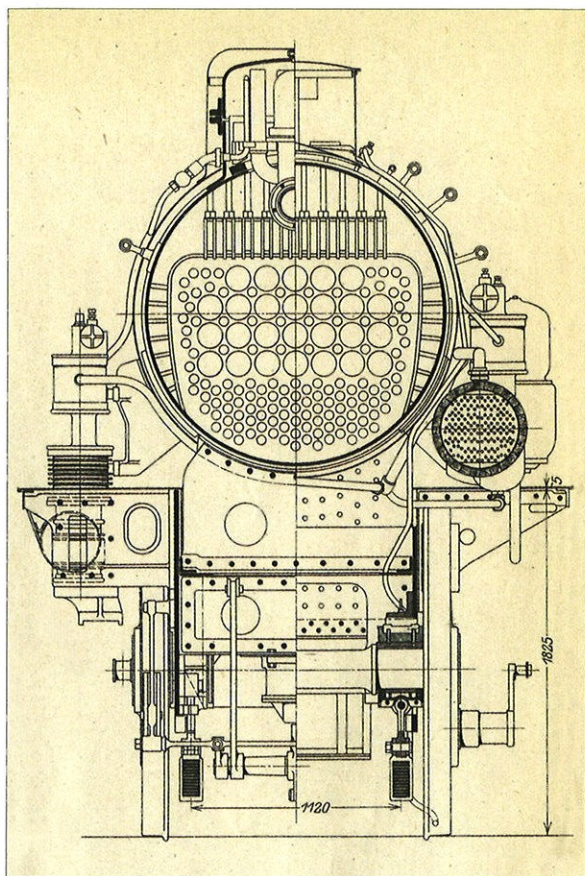
Parowóz Ok1-359 stoi przy kolejowej wieży wodnej na stacji Wronki. 19.05.1990 r. Fot. Marek Barszcz



Widok z przodu i przekrój pruskiego parowozu serii P8, seria PKP Ok1, budowy Berliner Maschinenbau A.G. dawniej L. Schwarzkopff, wyposażonego w przegrzewacz Schmidta. Skala 1:40

Robert Garbe, Die Dampflokomotiven der Gegenwart. Zweite Auflage, Berlin 1920





Przekrój pruskiego parowozu serii P8, seria PKP Ok1, budowy Berliner Maschinenbau A.G. dawniej L. Schwarzkopff, wyposażonego w przegrzewacz Schmidta. Skala 1:40

Robert Garbe, Die Dampflokomotiven der Gegenwart. Zweite Auflage, Berlin 1920

Dane techniczne parowozów serii Ok1

Układ osi	2-3-0
Rozstaw osi napędowych	8350 mm
Średnica cylindra	575 mm
Skok tłoka	630 mm
Średnica koła napędowego	1750 mm
Średnica koła tocznego	1000 mm
Prędkość maksymalna	100 km/h
Ciśnienie pary w kotle	12 atm.
Powierzchnia rusztu	2,64 m ²
Powierzchnia ogrzewalna skrzyni ogniowej	14,35 m ²
Liczba płomieniówek	131 szt.
Powierzchnia ogrzewalna płomieniówek	80,67 m ²
Liczba płomieni	26 szt.
Powierzchnia ogrzewalna kotła	149,4 m ²
Powierzchnia ogrzewalna przegrzewacza	58,9 m ²
Objętość wody w kotle (przy poziomie wody 150 mm ponad skrzynią ogniową)	6,5 m ³
Ciężar parowozu w stanie próżnym	69,18 t
Ciężar parowozu w stanie służbowym	75,28 t

dane na podstawie: **Robert Garbe**, Die Dampflokomotiven der Gegenwart. Zweite Auflage, Berlin 1920

Zmianom ulegała też budka maszynisty. Szybko zrezygnowano ze spiczastej budki, a w parowozach budowanych od połowy 1921 r. zamontowano na dachu nadbudówkę z wywiewnikami klapowymi.



Marek Barszcz

Pociąg towarowy prowadzony ET22-547 wypredza skład turystyczny z parowozem Ok1-359 stojący przy kolejowej wieży wodnej na stacji Wronki. 19.05.1990 r. Fot. Marek Barszcz



Ok1-410



Parowozownia Malbork. Parowóz Ok1-410. 22.09.1976 r.

Fot. Manfred Bitzer



Chelmża. Parowóz Ok1-410. 22.09.1976 r.

Fot. Manfred Bitzer

Ok1-51, 52, 216, 316, 325, 336



Bydgoszcz Główna. Parowóz Ok1-325 (ex 38 3267) z czterosiowym towarem. 18.06.1972 r.

Fot. Archiv H.-D. Jahr



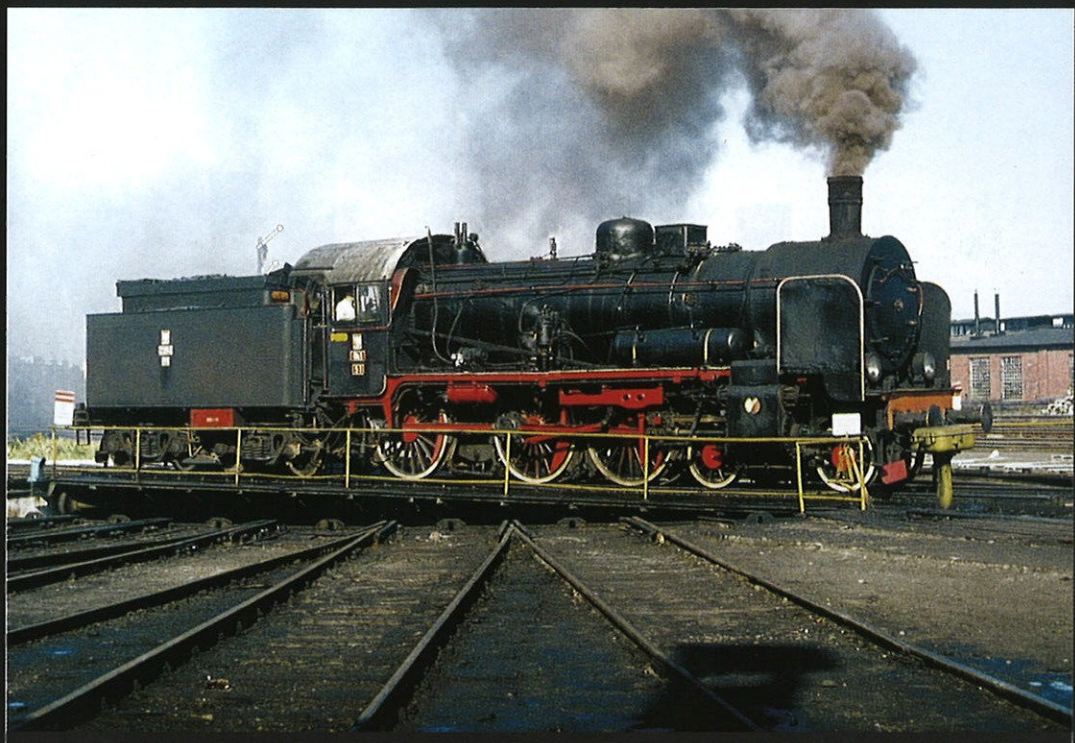
Międzychód. Ok1-316. 28.09.1979 r.

Fot. autor niezany



Malbork. Parowóz Ok1-51 przed parowozownią. 01.10.1976 r.

Fot. Norbert Schmitt, ze zbiorów Łukasza Alczewskiego



Parowóz Ok1-51 na obrotnicy parowozowni w Malborku. 01.10.1976 r.

Fot. Norbert Schmitt, ze zbiorów Łukasza Alczewskiego



Parowóz Ok1-52 z pociągiem osobowym na stacji Gniezno. 26.04.1976 r.

Fot. Norbert Schmitt, ze zbiorów Łukasza Alczewskiego



Toruń Główny. Parowozy Pm2-18, Ok1-216. 28.09.1976 r.

Fot. Norbert Schmitt, ze zbiorów Łukasza Alczewskiego



Toruń Główny. Ok1-336. 28.09.1976 r.

Fot. Norbert Schmitt, ze zbiorów Łukasza Alczewskiego



Toruń Główny. Ok1-336. 28.09.1976 r.

Fot. Norbert Schmitt, ze zbiorów Łukasza Alczewskiego

Wykaz parowozów pruskiej serii P8, PKP A Ok1 zaliczonych na inwentarz Warszawskiej Dyrekcji w dniu 01.07.1920 r.

№ bieżący	Seria parowozu		Dyrekcja macierzysta	Znak dyrekcyj macierzystej	Parowóz			Kocioł			Hamulec	Szybko- ściomierz	Przyrządy do rozruszania	Przyrządy zasilające	Smarownica	Oświetlenie	Ogrzewanie		
	Seria parowozu	№ parowozu			Firma budowy	№ fabryczny	Rok budowy	Firma budowy	№ fabryczny	Rok budowy									
																		Nowa (y)	Obecna (y)
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
60			P8	2401	Szczecin	—	Schwartzkopff	4024	1908				Knor.	—	—				jest
61			P8	2404	Szczecin	—	Schwartzkopff	4261	1909				West.	—	—	Strb.	Mk.	gaz.	jest
62			P8	2404	Magdeburg	—	Borsig	6409	1908				West.	—	—		DK-W		jest
63			P8	2406	Magdeburg	—	Borsig	6411	1908				Knor.	—	—	Strb.	Mk.	gaz.	jest
64			P8	2406	DKW. Warsz.	—	Schwartzkopff	6545	1918				Knor.	—	—	Strb.	Mk.	gaz.	jest
65			P8	2411	Wrocław	—	Borsig	6405	1908				Knor.	—	—	Strb.	Mk.	gaz.	jest
66			P8	2412	DKW. Warsz.	—	Schwartzkopff	6551	1918				West.	D-WK	—		pr.	gaz.	jest
67			P8	2417	DKW. Warsz.	—	Schwartzkopff	6556	1918				Knor.		—	Strb.	DK-W	gaz.	jest
68			P8	2417	Hanower	—	Hofmann	1032	1913				Knor.	—	—	Strb.	DK-W	gaz.	jest
69			P8	2420	Szczecin	—	Borsig	8288	1902				West.	jest	—	Fried.	pr.		jest
70			P8	2420	Bruksella	—	Schwartzkopff	6559	1918						—				jest
71			P8	2421	Hanower	—	Hofmann	1067	1914				Knor.	—	—	Strb.	DK-W	gaz.	jest
72			P8	2421	DKW. Warsz.	—	Henschel	16200	1918				Knor.	—	—	Strb.	DK-W	gaz.	jest
73			P8	2422	DKW. Warsz.	—	Henschel	16201	1918				West.		—				jest
74			P8	2423	DKW. Warsz.	—	Henschel	16202	1918				Knor.	—	—	Strb.	DK-W	gaz.	jest
75			P8	2424	DKW. Warsz.	—	Henschel	16203	1918				Knor.	—	—	Strb.	DK-W	gaz.	jest
76			P8	2425	DKW. Warsz.	—	Henschel	16204	1918				Knor.	—	—				jest
77			P8	2426	DKW. Warsz.	—	Henschel	16205	1918				Knor.	—	—	Strb.	DK-W	gaz.	jest
78			P8	2427	DKW. Warsz.	—	Henschel	16206	1918				Knor.	D-WK	—			gaz.	jest
79			P8	2428	DKW. Warsz.	—	Henschel	16207	1918				Knor.	—	—	Strb.	DK-W	gaz.	jest
80			P8	2429	DKW. Warsz.	—	Henschel	16208	1918				Knor.	—	—		DK-W	gaz.	jest
81			P8	2429	Essen	—	Humboldt	979	1914				West.	—	—	Strb.	DK-W	gaz.	jest
82			P8	2430	Hanower	—	Henschel	12657	1914				Knor.		—	Strb.	Mk.	gaz.	jest
83			P8	2431	DKW. Warsz.	—	Henschel	16210	1918				Knor.		—	Strb.	Mk.		jest
84			P8	2432	DKW. Warsz.	—	Henschel	16211	1918				West.		—	Strb.	Mk.		jest
85			P8	2433	DKW. Warsz.	—	Henschel	16212	1918				Knor.		—	Strb.	Mk.		jest
86			P8	2434	DKW. Warsz.	—	Henschel	16213	1918				Knor.	—	—	Strb.	DK-W	gaz.	jest
87			P8	2435	DKW. Warsz.	—	Henschel	16214	1918				Knor.	—	—	Strb.	DK-W	gaz.	jest
88			P8	2435	Halle	—	Schwartzkopff	5180	1913				Knor.		—			gaz.	jest
89			P8	2436	Halle	—	Schwartzkopff	5181	1913				Knor.	D-WK	—	Fried.	pr.		jest
90			P8	2438	Wrocław	—	Schwartzkopff	4492	1910						—			gaz.	jest
91			P8	2442	Kassel	—	Henschel	10946	1912				West.		—		DK-W		jest
92			P8	2449	Münster	—	Schwartzkopff	6432	1918				Knor.	D-WK	—	S i B	pr.	gaz.	jest
93			P8	2451	Elberfeld	—	Humboldt	836	1912				West.	D-WK	—	S i B	DK-W		jest
94			P8	2455	Moguncja	—	Henschel	14736	1917				Knor.	D-WK	—	S i B	pr.	gaz.	jest
95			P8	2456	Bydgoszcz	—	Schwartzkopff	6650	1918				Knor.	D-WK	—	S i B	pr.	gaz.	jest
96			P8	2461	Elberfeld	—	Humboldt	858	1913				West.		—	Strb.	DK-W	gaz.	jest
97			P8	2467	Szczecin	—	Schwartzkopff	5893	1916				Knor.	D-WK	—	Fried.	pr.	gaz.	jest
98			P8	2469	Szczecin	—	Schwartzkopff	5895	1916				Knor.	D-WK	—	Fried.	pr.	gaz.	jest
99			P8	2469	Altona	—	Schwartzkopff	6499	1918				Knor.	D-WK	—	Fried.		gaz.	jest
100			P8	2470	Halle	—	Henschel	13901	1916				Knor.	D-WK	—	Strb.	Mk.	gaz.	jest
101			P8	2485	Katowice	—	Schwartzkopff	6623	1918				Knor.	—	—	Strb.	DK-W	gaz.	jest
102			P8	2487	Hanower	—	Schwartzkopff	6600	1918				Knor.	—	—	Strb.	DK-W	gaz.	jest
103			P8	2488	Hanower	—	Schwartzkopff	6601	1918				Knor.	—	—	Strb.	DK-W	gaz.	jest
104			P8	2489	Katowice	—	Schwartzkopff	6627	1918				Knor.	D-WK	—	Strb.	DK-W	gaz.	jest
105			P8	2496	Frankfurt	—	Schwartzkopff	6407	1918				Knor.	D-WK	—	Strb.	DK-W	gaz.	jest
106			P8	2500	Hanower	—	Henschel	16456	1917						—	Strb.		gaz.	jest
107			P8	2507	Halle	—	Schwartzkopff	6671	1918				Knor.	—	—	Strb.	DK-W		jest
108			P8	2521	Wrocław	—	Schwartzkopff	6643	1918						—	Strb.	DK-W		jest
109			P8	2548	Erfurt	—	Henschel	15690	1918						—				jest

Przedstawiona lista jest fragmentem zestawienia (które ukazało się drukiem) obejmującego wszystkie parowozy przydzielone do dyrekcji warszawskiej na dzień 01.07.1920 r. w kluczowym okresie trwania wojny pomiędzy Polską a Rosją bolszewicką.

Wyjaśnienia: rubryka [5]: Niektóre numery parowozów powtarzają się. Nie potrafię tego wyjaśnić; rubryka [6] DKW Warsz. – ?; rubryka [14]: West. – hamulec Westinghouse'a, Knor. – hamulec Knorra; rubryka [15]: szybkościomierz D-WK – Deuta Werke; rubryka [16]: zasilanie kotła w wodę; Fried. – inżynier Friedmana, Strb. – inżynier Strubego, S i B – inżynier Schäffer i Budenberg; rubryka [18] smarownica: DK-W – Dieker & Warneburg, pr. – ?, Mk. – W. Michalk & Sohn; rubryka [19]: gaz. – oświetlenie gazowe.

Ok1-359



Pociąg specjalny nr 78721 z Ok1-359 przejeżdża przez stację Bukowiec Międzyrzecki. 31.03.2001 r.

Fot. Łukasz Alczewski



Pociąg prowadzony parowozem Ok1-359 wjeżdża na stację Skwierzyna. 31.03.2001 r.

Fot. Łukasz Alczewski



Parowóz Ok1-359 z pociągiem na dolnej części stacji w Kostrzynie. 01.04.2001 r.

Fot. Łukasz Alczewski



Rzepin. Parowóz Ok1-359 odpoczywa po całym dniu pracy. 01.04.2001 r.

Fot. Łukasz Alczewski



Pociąg z Ok1-359 przejeżdża przez dawną stację Rudnica 01.04.2001 r.

Fot. Łukasz Alczewski



Pociąg nr 88720 z parowozem Ok1-359 wjeżdża na stację Bogdaniec 01.04.2001 r.

Fot. Łukasz Alczewski



Pociąg prowadzony parowozem Ok1-359 mija stację Wędrzyn. 02.04.2001 r.

Fot. Łukasz Alczewski



Nojewo – Kikowo. Pociąg z Ok1-359 pokonuje most na rzece Oszczenicy. 04.04.2001 r.

Fot. Łukasz Alczewski



Parowóz Ok1-359 na stacji Kobierzyce. 19.07.1983 r.

Fot. autor nieznany



Ok1-359 z pociągiem numer 774425 na szlaku Poniec – Pawłowice. 12.04.2008 r.

Fot. Łukasz Alczewski



Ok1-359 z pociągiem nr 774425 na szlaku Poniec – Pawłowice. 12.04.2008 r.

Fot. Łukasz Alczewski

PODRÓŻE Z...

...Dariuszem Krakowskim

Ok1-266

25.08.1977 r., 30.10.1978 r.

Ilekoć przyjeżdżam do Skierniewic i zmierzam do Parowozowni – siedziby PSMK, tylekoć spoglądam na ustawiony na pobliskim torze, zastygły w smutnym oczekiwaniu, parowóz Ok1-266. Cieszy mnie to, że jest tutaj i figuruje na liście eksponatów Stowarzyszenia, że został, w stopniu takim jakim było to możliwe, zachowany i włączony do zabytków oczekujących na renowację i nadanie mu formy wystawowej. Nie cieszy mnie natomiast myśl, że na

przywrócenie mu godnego wyglądu będzie musiał prawdopodobnie zaczekać dłużej niż inne eksponaty. Przywołuję wtedy we wspomnieniach te lata, kiedy widywałem go w pełnej sprawności technicznej i gotowości służenia swoimi możliwościami pociągowymi. Gdy odwiedziłem, w sierpniu 1977 r., parowozownię Białystok,



Ok1-266 na stacji w Ostrołęce. 30.10.1978 r.

Fot. Dariusz Krakowski



W Ostrołęce Ok1-266 wykorzystywana była głównie do manewrów, stąd w sprawności zachowano tylko prawy reflektor. 30.10.1978 r. Fot. Dariusz Krakowski



Parowóz Ok1-266 podczas nawadniania na torach trakcyjnych parowozowni Białystok. 25.08.1977 r.

Fot. Dariusz Krakowski



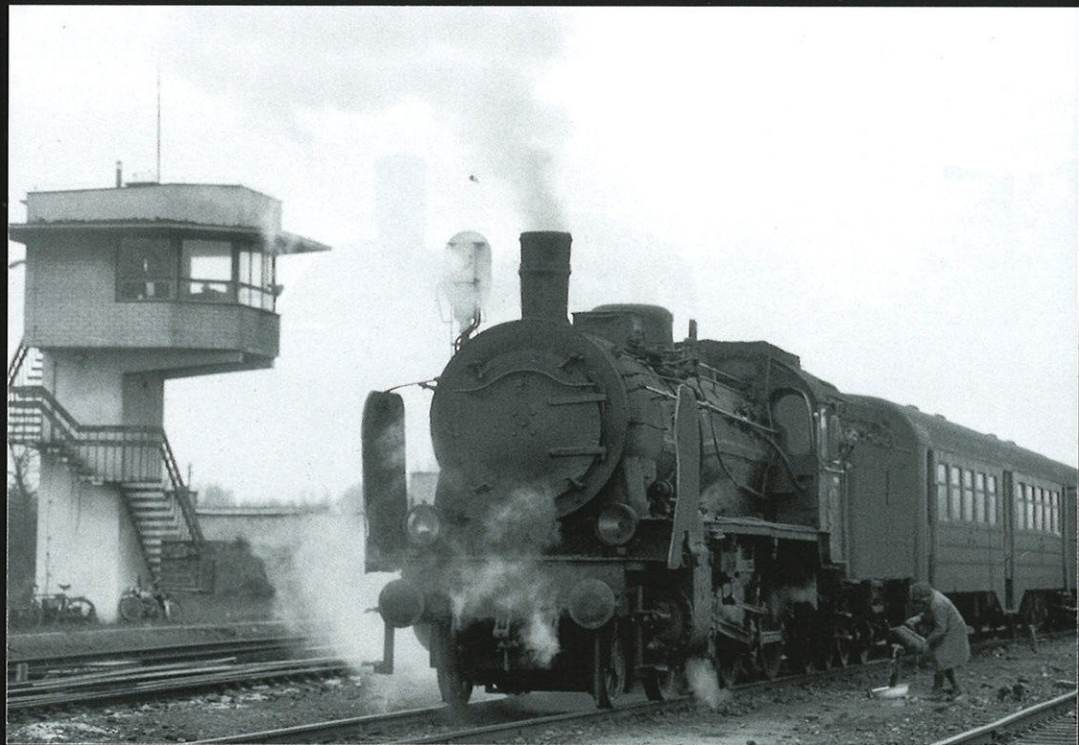
Parowóz Ok1-266 na torach trakcyjnych parowozowni Białystok. 25.08.1977 r.

Fot. Dariusz Krakowski



Ok1-266 na tle nastawni w Ostrołęce. 30.10.1978 r.

Fot. Dariusz Krakowski



Ostrołęka. Ok1-266 przed składem podstawianego pociągu do Szczytna. W drogę zabierze go SP45. 30.10.1978 r.

Fot. Dariusz Krakowski



Chwilowy postój Ok1-266 podczas manewrów w Ostrołęce. 30.10.1978 r.

Fot. Dariusz Krakowski



Zanurzająca się w obłoku pary Ok1-266, w trakcie pracy manewrowej w Ostrołęce. 30.10.1978 r.

Fot. Dariusz Krakowski

przygotowywano go w drogę powrotną do Ostrołęki. Na sąsiednich torach do towarzystwa miał następujące maszyny: OK127-26, 55, 62, 63, 76, Ol49-2, 64, 71, 98, 99, Pt47-38, 32, 47, 67, 149, 156, Ty45-99, 105, 131, 138, 339, 426, Ty2-27. Kiedy rok później, w październiku 1978 r.,

moje oczekiwania i ...wiarę w lepszy, przyjaźniejszy dla jego losu, przyszły czas. Oby nadszedł, możliwie jak najszybciej...



Dariusz Krakowski



Px48-1919 wyjeżdża ze stacji Gniezno Wąsk., rozpoczynając imprezę „Marcówka z Peiksem”, 08.03.2014 r.

Fot. Radosław Matysek

KOLEJE WĄSKOTOROWE GNIEŹNIEŃSKA KOLEJ WĄSKOTOROWA

Początki kolei gnieźnieńskiej sięgają końca XIX w. W 1893 r. sejmik powiatu witkowskiego podjął decyzję o odkupieniu od miejscowej cukrowni kolei wąskotorowej o szerokości toru 900 mm (Gniezno – Odrowąż, 18 km), powstałej dziesięć lat wcześniej. W 1894 r. uzyskano koncesję na eksploatację i przyjęto nazwę Witkowska Kolej Powiatowa (dalej WKP). Po przekuciu torów na szerokość 600 mm, zmianie przebiegu niektórych odcinków oraz budowie nowych, oficjalnie rozpoczęła ona działalność 1 stycznia 1896 r. na trasie Gniezno – Mielżyn o długości 22,4 km. W 1927 r. po likwidacji

powiatu witkowskiego i włączeniu jego obszaru do powiatu gnieźnieńskiego WKP została przemianowana na Gnieźnieńską Kolej Powiatową.

Po II Wojnie Światowej w 1949 r. właścicielem linii zostały Polskie Koleje Państwowe. Połączono je wtedy z Wrzezińską Koleją Powiatową i podporządkowano



Px48-1919 pozuje do zdjęć w Strzyżewie Witkowskim. „Marcówka z Peiksem”, 08.03.2014 r.

Fot. Radosław Matysek



Px48-1919 podczas fotostopu w Ługach. 15.06.2013 r.

Fot. Radosław Matysek



Px48-1919, mija ciągnik Ursus. Miroszka. 15.06.2013 r.

Fot. Radosław Matysek



Px48-1919 z pociągiem specjalnym zorganizowanym przez Plandampf Team Lorie w Przybrodzinie. 05.10.2013 r.

Fot. Radosław Matyszek

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (dalej DOKP) w Łodzi. Powstała w ten sposób Wrzesińsko-Gnieźnieńska Kolej Wąskotorowa.

15 września 1957 r. to ważna data w historii kolei. Wtedy zakończono przekuwanie linii na szerokość 750 mm. Od tego roku, na skutek podporządkowania wszystkich kolei wąskotorowych użytku publicznego nowo utworzonemu Centralnemu Zarządowi Kolei Dojazdowych i Zarządom Kolei Dojazdowych przy DOKP, po raz kolejny nazwa zmieniła się na Wrzesińsko-Gnieźnieńską Kolej Dojazdową (dalej WGKD). Główną linię stanowił odcinek Gniezno Wąsk. – Anastazewo o długości 38 km. W Anastazewie istniało połączenie z siecią Kujawskich Kolei Dojazdowych, w których skład WGKD została włączona w 1959 r. Od połowy lat 70. stopniowo zamykano ruch i rozbierano tory w sekcji wrzesińskiej.

W 1991 r. Kujawskie Koleje Dojazdowe podzielono na trzy części: Krośniewicką, Sompolińską oraz Gnieźnieńską, która tym samym ponownie uzyskała samodzielność. Ruch pasażerski zawieszono oficjalnie w 1989 r., kiedy zaprzestano dołączać wagon osobowy do pociągów towarowych, a w 1999 r. wznowiono go w sezonie letnim. W 2001 r. PKP podjęły decyzję o zawieszeniu przewozów towarowych, pasażerskich i likwidacji kolei. Znalazły się jednak osoby, którym jej los nie był obojętny. W 2002 r. przywrócono ruch towarowy i sezonowy ruch turystyczny, dzięki zaangażowaniu nowo powstałego Biura Utrzymania i Eksploatacji Gnieźnieńskiej Kolei Wąskotorowej (dalej BUiE GKW) oraz Sekcji Miłośników Kolei Towarzystwa Miłośników Gniezna.

Nazwa z Gnieźnieńskiej Kolei Dojazdowej na Gnieźnieńską Kolej Wąskotorową (dalej GKW) została faktycznie zmieniona w 2003 r. po przejściu jej przez Starostwo Powiatowe w Gnieźnie. Do czasu ponownego

zawieszenia działalności we wrześniu 2015 r., kiedy to Urząd Transportu Kolejowego zakazał używania torowiska ze względu na jego zły stan, operatorem pozostawało BUiE GKW. Do momentu wstrzymania przejazdów na kolei gnieźnieńskiej w sezonie wiosenno-letnim odbywały się kursy turystyczne na trasie o długości 34 km do Ostrowa Starego (w 2015 r. - 4, 6 czerwca oraz w soboty i niedziele, od 13 czerwca do 30 sierpnia). Uruchomiono także sporo pociągów z fotostopami dla miłośników kolei. Przykładem mogą być imprezy majowe oraz jesienne („Jesień Pełną Parą”, „Pyra Para”).

Gnieźnieńska Kolej Wąskotorowa gościła również Towarzystwo Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni, angielski Railtrail Tours, szwajcarski FarRail Tours Club czy niemiecki Plandampf Team Lorie. Od 2009 r. swoją wąskotorową „bazę” miał tu Howard Jones z towarzystwa The Wolsztyn Experience. Do końca kwietnia 2014 r., czyli do czasu kiedy ważną rewizję wewnętrzną kotła miał gnieźnieński parowóz Px48-1919, wiele kursów dodatkowych do Witkowa odbywało się na zamówienie Howarda Jonesa. Organizowano w tym czasie również przejazdy specjalne z parowozem: 8 czerwca 2013 r. „Pod parą do Powidza”, 30 listopada 2013 r. „Przez listopad po jezdni i po szynach”, 8 marca 2014 r. „Marcówka z Peiksem”, a także spotkania dwóch parowozów „małego” i „dużego” na stacji Gniezno Wąsk. Miało ich miejsce kilka, ostatnie 18 maja 2013 r. w ramach Dni Pary odbywających się w gnieźnieńskiej parowozowni normalnotorowej (lokomotywy Px48-1919 oraz Ol49-59).

Jeśli chodzi o pojazdy trakcyjne eksploatowane na GKW, to obok wspomnianego już parowozu Px48-1919 i innych, (m.in. Px48-1785 sprzedanego w 2014 r. do Wrześni, gdzie jest eksponowany obecnie jako pomnik)



Px48-1919. Powidz. Przejazd dla Plandampf Team Lorie. 05.10.2013 r.

Fot. Radosław Matysek



Px48-1919, Strzyżewo Witkowskie. Przejazd dla Plandampf Team Lorie. 05.10.2013 r.

Fot. Radosław Matysek

należy wymienić lokomotywy spalinowe Lxd2 produkcyjnej rumuńskiej Lxd2-313, Lxd2-343, Lxd2-344 oraz odstawioną po pożarze Lxd2-369, produkowane w Polsce Lxd1 wykorzystywane głównie do pracy manewrowej, a także wagon motorowy MBxd1-201, który przyjechał do Gniezna w 2002 r. jako pociąg specjalny z Krośnice



Wykolejenie między Żelazkowem a Niechanowem, spowodowane kradzieżą elementów łącznych. 04.06.2015 r.

Zdjęcie opublikowane dzięki uprzejmości portalu www.moje-gniezno.pl

koniec 2016 r. pojawiła się informacja, że w budżecie na następny rok mają być zapisane środki na przywrócenie ruchu do Jelonka (4 km) i odtworzenie tam toru mijankowego. Zapis ten stał się faktem. Konkretnie działania w kwestii taboru podjęto już w grudniu 2016 r., kiedy to przetransportowano jeden z odstawionych

wagonów towarowych serii Kddx do odnowienia w warsztatach Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego przy ul. Powstańców Wielkopolskich. Wrócił on na stację Gniezno Wąsk. 15 maja 2017 r. i ma posłużyć celom muzealnym. Również w maju do renowacji trafił kolejny wagon, tym razem „barowy letniak”, który stał w Niechanowie. Naprawę ukończono 23 grudnia 2017 r. Następnym krokiem będzie przegląd części jezdnych w warsztatach kolei. Umożliwi to jego normalną eksploatację w przyszłości. Rozpoczęto także prace przy wagonie 3Aw (wymontowanie zużytych elementów wnętrza i piaskowanie poszycia). Wykonano ponadto naprawę dachu budynku warsztatu i lokomotywni oraz zakupiono kilkaset podkładów, które mają być wykorzystane do remontu toru do Jelonka.

14 lutego 2018 r. po uzyskaniu wszelkich pozwoleń ogłoszony został przetarg na „przebudowę oraz rewitalizację wąskotorowej linii kolejowej na odcinku Gniezno – Jelonek”. Niestety nie wpłynęła żadna oferta. Do drugiego przetargu zgłosiło się Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej. Mimo zadeklarowanej dużo wyższej kwoty na zrealizowanie zadania była szansa na pozytywny finał. Okazało się jednak, że

wadium wniesiono w sposób nieprawidłowy. W związku z tym ofertę ostatecznie odrzucono. Miejmy nadzieję, że kolejna próba rozstrzygnięcia przetargu będzie bardziej udana.

W materiale wykorzystano informacje pochodzące z książki: Marka Torzewskiego, „Gnieźnieńska i Wrzesińska kolej wąskotorowa”, Warszawa 2006.



Radosław Matyszek



Ostatni dzień roku na senniej stacji Gniezno Wąsk. 31.12.2015 r.

Fot. Radosław Matyszek

wie. W 2012 r. został zezłomowany. Warto wspomnieć, że w 1928 r. w Gnieźnie pojawił się pierwszy w Polsce wagon motorowy z fabryki „Hawa” w Hanowerze. Następnie we własnych warsztatach zbudowano dwa kolejne.

1 kwietnia 2016 r. bezpośredni zarząd nad koleją przejął Starostwo Powiatowe w Gnieźnie. W sezonie letnim nie udało się uruchomić przejazdów turystycznych (planowano remont szlaku do Niechanowa). Pod



Lxd2-344 prowadzi jeden z ostatnich pociągów przed zawieszeniem ruchu. Szlak Ostrowo Stare – Przybrodzin. 15.08.2015 r. Fot. Radosław Matysek



Lxd2-369 z pociągiem specjalnym „Rumunem do Witkowa” Niechanowo. 02.03.2013 r.

Fot. Radosław Matysek

TABOR NORMALNOTOROWY

ZNIKAJĄCA SERIA... ST43

Kolejną, po SP32 i SU46 (pozostało 6 czynnych pojazdów) serią, która niebawem zniknie bezpowrotnie z polskich szlaków są lokomotywy ST43, zwane w środowisku zarówno kolejarzy, jak i pasjonatów „rumunami”.

Lokomotywy typu 060DA budowane były w latach 1959–1987 w zakładach Electroputere w miejscowości Craiova w Rumunii. W latach 1965–1978 dla PKP dostarczono 422 egzemplarze lokomotyw, które otrzymały oznaczenie serii ST43. Pierwsze 20 sztuk, mimo, że zostały zaprojektowane do jazdy po liniach o profilu górskim, trafiło w 1965 r. do DOKP Poznań. Kolejne 10 sztuk trafiło do DOKP Szczecin. W rejon górskie lokomotywy zawitały dopiero w 1975 r. (MD Nowy Sącz). Pojazdy dostarczone do Polski różniły się między sobą m.in. typem silnika spalinowego (12LDA28, a od nr 156 12LDS28B). Ponadto do numeru 45 lokomotywy posiadały oryginalne reflektory o małej średnicy (stąd też potoczne określe-

nie maszynistów jeżdżących lokomotywami tej serii w szczecińskiej DOKP „wilki” ze względu właśnie na małe reflektory). Od numeru 278 lokomotywy przystosowano do zabudowy sprzęgu samoczynnego, a od 313 zostały one wyposażone w instalację przeciwpożarową. Powolne „umieranie” serii rozpoczęło się już w latach 80. XX w., kiedy to rozpoczęto elektryfikację głównych szlaków, które wcześniej miały w obsłudze „rumuny”.

Na początku 2017 r. (nie licząc pojazdów u prywatnych przewoźników) czynnych było 16 sztuk lokomotyw serii ST43. Na dzień dzisiejszy czynne są jedynie dwa



Kabina maszynisty ST43-368. 2018 r.

Fot. Grzegorz Wilga

Zestawienie lokomotyw serii ST43 wyłączonych z ruchu od 01.01.2017 r.

Seria i nr pojazdu	Miejsce odstawienia	Data ostatniej pracy pociągowej
ST43-194	Wrocław Brochów	01.2017 r.
ST43-198	Wrocław Brochów	10.2017 r.
ST43-227	Tarnów	02.08.2017 r.
ST43-272	Wrocław Brochów	21.09.2017 r.
ST43-295	Węgliniec	15.08.2017 r.
ST43-325	Wrocław Brochów	09.10.2017 r.
ST43-333	Wrocław Brochów	16.03.2018 r.
ST43-334	Węgliniec	26.01.2018 r.
ST43-340	Leszno	29.12.2017 r.
ST43-355	pojazd czynny	
ST43-364	Żurawica	16.02.2018 r.
ST43-365	Leszno	22.03.2018 r.
ST43-366	pojazd czynny	
ST43-368	Wrocław Brochów	31.03.2018 r.
ST43-382	Wrocław Brochów	08.2017 r.
ST43-397	Leszno	02.11.2017 r.

egzemplarze (355 i 366). Obydwie maszyny zostaną odstawione najpóźniej w pierwszym kwartale 2019 r., kiedy to upływają terminy świadectw sprawności technicznej pojazdów. W 2017 r. w styczniu zakończono eksploatację lokomotywy nr 194. Ostatnie pociągi obsługiwała ona w rejonie Kłodzka. Kolejnym pojazdem była ST43-227, której eksploatację zakończono w sierpniu. Co prawda świadectwo sprawności technicznej miała ważne do końca kwietnia 2018 r., ale w związku z defektem i poważnymi uszkodzeniami podjęto decyzję o wcześniejszym odstawieniu pojazdu. Lokomotywa nr 295 również zakończyła pracę w sierpniu 2017 r., prowadząc jeszcze dwa dni przed końcem upływu terminu świadectwa pociąg relacji Żary – Puławy Azoty. Jako czwartą odstawiono z końcem sierpnia ST43-382. Dalej w kolejności ST43-272 pod koniec września (dzień przed upływem terminu świadectwa prowadziła pociąg relacji Bardo Przylęk – Kamieniec Żąbkowicki), 325 na początku października oraz 198 również w październiku. Z początkiem listopada (03.11.2017 r.) zakończono eks-



Szlak Szprotawa – Żagań. ST43-365 z pociągiem nr 172006/7 relacji Warszawa Rembertów – Leszno Górne. Na platformach załadowane są czołgi Leopard 2A4, wracające z parady w Warszawie. 17.08.2017 r. Fot. **Paweł Telega**

platację ST43-397, a pod koniec grudnia 340. Egzemplarz nr 334 był pierwszym odstawionym w roku 2018 (koniec stycznia). W połowie lutego zakończono eksploatację kolejnej maszyny ST43-364, która kilka dni przed upływem terminu ważności świadectwa (20.02.2018 r.) prowadziła

oczy pasjonatów kolejnictwa. Nadmienić należy również, że ST43-80 decyzją Zarządu PKP Cargo S.A. z 2016 r. została przeznaczona do celów muzealnych.



Paweł Telega



ST43-355 jako podsyl LMSc 665035 na szlaku Zebrzydowa – Osiecznica Kliczków. 17.08.2017 r.

Fot. **Paweł Telega**



Piława Górna. ST43-198 wraz z SM42-1268 prowadząc ładowny pociąg towarowy relacji Piława Górna – Kołobrzeg nr TMS684030/1, wyprzedzając stojący na stacji ładowny skład z ST44-1211 i ST43-272 na czele. 26.07.2017 r. godz. 13.09.

Fot. Filip Brzeziński



Antoninki. ST43-366 z „pokaźnym bruttem” podąża do Werchraty po ładowne węglarki z gliną. 09.04.2018 r.

Fot. Krystian Głazowski



Odcinek Kędzierzyn-Koźle Port – Kędzierzyn-Koźle Zachodnie. Lokomotywy ST43-194 i ST43-368 jadące luzem z Kędzierzyna w kierunku Nysy.
22.10.2016 r.

Fot. Grzegorz Wilga



Stacja Świdnica Miasto. „Rumun” ST43-198 oczekuje na zatrudnienie na 4 tygodnie przed wygaśnięciem świadectwa dopuszczenia do ruchu (30.10.2017 r.), więc były to ostatnie dni jego pracy. 04.10.2017 r.

Fot. Piotr Kowalski



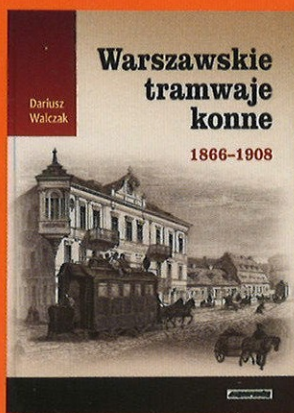
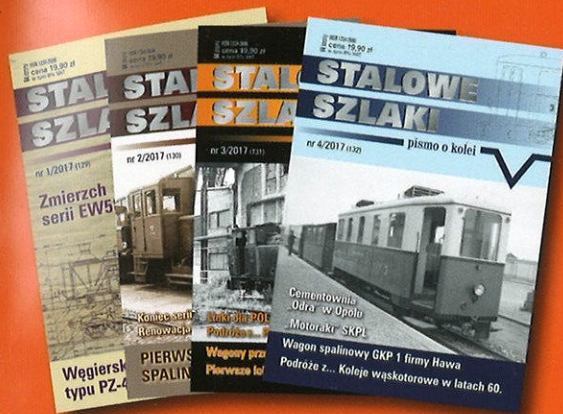
ST43-355 i 334 w pierwszych promieniach wschodzącego słońca, mkną szlakiem Twardawa – Kędzierzyn-Koźle Zachód. Był to prawdopodobnie ostatni pociąg objazdowy na „rumunach” na tej trasie. 01.09.2016 r.

Fot. Grzegorz Wilga



ST43-218 z pociągiem z Jasła do Rzeszowa ze składem ukraińskich cystern z przekroczoną skrajnią, mija na biegu stację w Strzyżowie nad Wisłokiem. 03.09.2011 r.

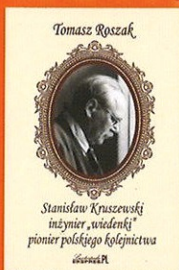
Fot. Krystian Głazowski



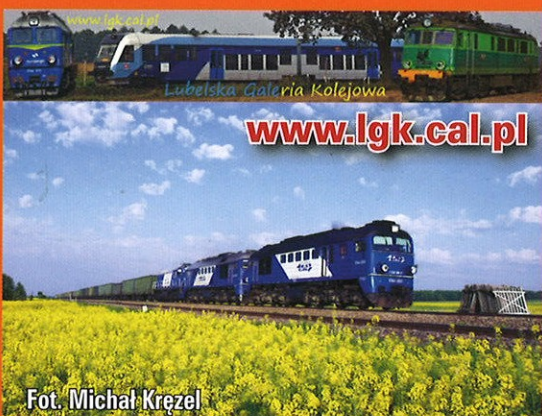
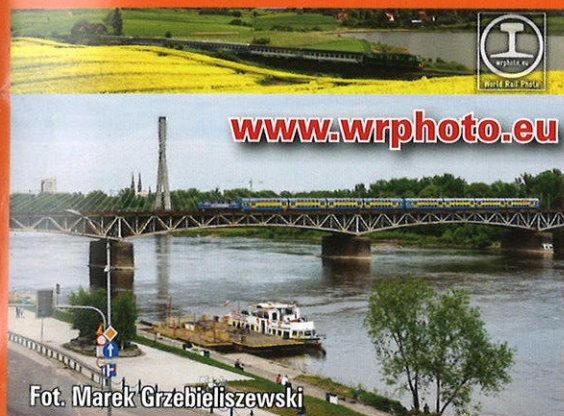
Książka: **Dariusz Walczak, Warszawskie tramwaje konne** jest pierwszą monografią, która w rzetelny i pasjonujący sposób odkrywa dotychczas prawie całkowicie nieznaną historię tramwajów konnych funkcjonujących w latach 1866–1908 w Warszawie. **Wydawca:** Eurosprinter, format A4, stron 320, papier kredowy, cena **115 zł** wraz z kosztem przesyłki poleconej na terenie Polski.

PRENUMERATA KSIĄŻKI

Zapraszamy do prenumeraty **STALOWYCH SZLAKÓW**. W 2018 roku cena detaliczna czasopisma wynosi **19,90 zł** za egzemplarz. Prenumeratorom oferujemy **STALOWE SZLAKI** w cenie obniżonej czyli po 16,90 zł za sztukę. Prenumerata obejmuje cztery kolejne numery i kosztuje **67,60 zł**. Powyższą kwotę prosimy wpłacić na konto wydawcy z podaniem adresu, na jaki mają trafić zamówione **STALOWE SZLAKI**.



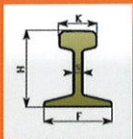
Książka: **Stanisław Kruszeński, inżynier „wiedeński”, pionier polskiego kolejnictwa** przedstawia biografię nieco zapomnianego inżyniera Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, redaktora naczelnego *Techniki Parowozowej*. **Wydawca:** Luxtorpeda Ekspres.pl, format B5, stron 28, papier kredowy cena **22,90 zł** wraz z kosztem przesyłki na terenie Polski.



www.skalaTT.info

skalaTT.info





enkol.pl

en jak encyklopedia, **kol** jak kolejowa

Wolna encyklopedia, społeczne archiwum transportu szynowego, które każdy może edytować

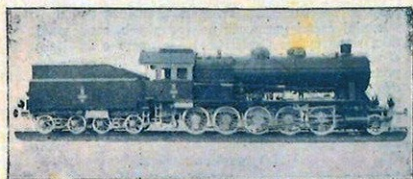
Znajdziesz tu:

- artykuły o historii kolei,
- opisy i spisy taboru szynowego,
- zdjęcia, plany, mapy, rysunki i schematy,
- rozkłady służbowe kolei dojazdowych.

Enkol zawiera również spis artykułów kolejowych publikowanych w takich pismach jak: *Świat Kolei* (d. *Parowozik*), *Stalowe Szlaki*, *Koleje Małe i Duże*, *Koleje Dawniej i Dziś* czy *Technika Transportu Szynowego*.

STANISŁAW KRUSZEWSKI
INŻYNIER-TECHNOLOG

SŁOWNICZEK PAROWOZOWY



ODBITKA Z MECHANIKA

1924

NAKŁADEM KSIĘGARNI TECHNICZNEJ
WARSZAWA, UL. FREDRY 2.

REKLAMA



9 771234 269808