

ISSN 1234-2696

cena 14,90 zł

w tym 8% VAT

STALOWE SZLAKI

pismo o kolei

nr 2/2012 (113)



**Ostatnie lokomotywy serii SU45
Cementownia „Odra” w Opolu
Nieznane losy lokomotywy Ly-285
Kolej Antonowiecka**

519				DĄBROWICA — KUCHOC	
				ANTONÓWKA	LINJA WY
				10 20	o Sarny 5
					o Łuniniec 5
				Dyrekcja Radomska	
				Km	
				16 50	o DĄBROWICA
				17 32	Hać
				17 47	Krzywica
				18 03	Trzypuń



Luxtorpeda
EKSPRES.PL

STAŁOWE SZLAKI

pismo o kolei

nr 2/2012 (113)

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

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

W **Stałowych Szlakach** można zamieścić ogłoszenie ramkowe w formacie od 1/4 szpalty do całej strony. Szczegółowy cennik wysyłamy na życzenie. Prowadzimy sprzedaż hurtową czasopisma. Przy zakupie min. 10 egzemplarzy jednego numeru udzielamy do 30% bonifikaty.

STAŁOWE SZLAKI

Adres redakcji:

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

Redaktor naczelny: Marek Barszcz

Członkowie kolegium redakcyjnego:

dr Zbigniew Tucholski
Jacek Wardęcki

Skład:

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:

Labcreations s.c. Olsztyn

Nr rejestru: Pr 1479

Numer zamknięto: 30.06.2012 r.

spis treści

Z KRAJU

Ostatnie enkawy lokomotyw serii SU45	2
KWK Wieczorek – szyb Giszowiec	7
Zimowe Pociągi do Jeżowa	8
Cementownia „Odra” w Opolu	9



„Rumuny” odchodzą w dal. Seria ST43	12
Śmigielska Kolej Wąskotorowa	15
Grodziska Kolej Drezynowa	18
Otwarcie sezonu 2012 w Piasecznie	19
Kolej wąskotorowa KWK Mysłowice-Wesoła	20
Plac drzewny KWK Wujek w Katowicach	21

KOLEJOWE ARCHIWUM

Charakterystyka Kolei Jabłonowskiej w 1944 r.	22
--	----



Lokomotywa Ly-285, Lyd1-302	26
Koleje wąskotorowe użytku niepublicznego CDOKP w 1982 r. . .	28
Wspomnienia z pierwszych powojennych dni pracy parowozowni w Piotrkowie Trybunalskim	33

KOLEJE WĄSKOTOROWE

Kolej Antonowiecka	40
--------------------------	----

na okładce

I strona

Lokomotywa Lyd2-01 ze składem na wyrobisku cementowni „Odra” w Opolu oczekuje na załadunek urobku. 30.12.2011 r.

Fot. Wojciech Kamiński

III strona

Ponownie drukujemy zdjęcia kolegi **Tadeusza Suchorolskiego** z parowozami z EC Siekierki w Warszawie. W numerze 1/2012 zostały wydrukowane za ciemno.

Z KRAJU

OSTATNIE ENKLAWY LOKOMOTYW SERII SU45

05.04.2012 r.

Lokomotywy typu 301D (głównie 301Db, choć oprócz tego powstały 301Da i 301Dc) były produkowane w Zakładach Metalowych im. Hipolita Cegielskiego w Poznaniu w latach 1970–1976. Ogółem wyprodukowano 270 lokomotyw, które na PKP początkowo oznaczono serią SP45. Lokomo-

oznaczenie serii na SU45. Pierwszą przebudowaną lokomotywą była SP45-074, której modernizację zakończono 15 stycznia 1988 r. Zmiana oznaczenia na SU45-074 nastąpiła dopiero 1 stycznia 1992 r. Ostatnią przebudowaną maszyną była SP45-061, której modernizację zakończono 30 września 1997 r. Zmiana oznaczenia na SU45-061 nastąpiła w listopadzie 1997 r. Przez nieco ponad 9 lat przebudowano w ten sposób 191 lokomotyw typu 301Db.

Na początku lokomotywy te prowadziły najbardziej prestiżowe pociągi pociągów pospiesznych, jednak



Pociąg specjalny relacji Krzyż – Chojnice – Gniezno – Poznań z SU45-164 mija Złotów. 16.04.2011 r.

Fot. Wojciech Kamiński

tywy typu 301Db otrzymały szybkoobrotowy silnik spalinowy 2112SSF o mocy 1700 KM (1250 kW) produkowany na licencji firmy Fiat. Do napędu lokomotywy zastosowano 6 silników trakcyjnych Lsa-430 napędzających każdą z osi, które zaopatrzono systemem tramwajowym „za nos”. Początkowo do ogrzewania pociągów pasażerskich w okresie jesienno-zimowym lokomotywy wyposażono w kocioł ogrzewania parowego. Po wymianie kotłów ogrzewania parowego na instalację elektrycznego ogrzewania wagonów (wstawienie prądnicy grzewczej wyprodukowanej przez zakłady Dolmel we Wrocławiu) zmieniono

wraz z postępującą elektryfikacją ich rola malała. Z czasem zaczęły prowadzić pociągi osobowe na liniach drugorzędnych oraz nieliczne pociągi towarowe. Po podziale PKP lokomotywy serii SU45 zostały przydzielone do spółek: PKP Cargo, PKP Intercity i Przewozy Regionalne.

O ile jeszcze pod koniec lat 90. XX wieku wydawało się, że pozycja lokomotyw serii SU45 na liniach nie zelektryfikowanych jest niezagrażona obecnie ich dni wydają się policzone. Tak jak na przełomie lat 80. i 90. XX wieku mieliśmy do czynienia z ostatnimi enklawami pary, tak obecnie można zauważyć ostatnie enklawy serii SU45.

Spółka PKP Intercity obecnie dysponuje jedną sprawną lokomotywą SU45-118, która stacjonuje w Białymstoku i wykorzystywana jest do prowadzenia pociągów TLK „Pójezierze” (Katowice – Gdynia Główna) oraz TLK „Rybak” (Białystok – Gdynia Główna) na niezelektryfikowanym odcinku Elk – Korsze oraz pociągu pospiesznego „Hańcza” na odcinku Białystok – Suwałki – Sestokai wraz z wypożyczonymi ze spółki Przewozy Regionalne lokomotywami SU45-161 i SU45-168. Do niedawna w Białymstoku sprawne były SU45-195 (wyjeżdżone kilometry pod koniec 2011 r.), SU45-100 (pęknięta panewka w połowie 2011 r.) oraz SU45-214 (po pożarze w 2010 r. nie była naprawiana z uwagi na niewielką liczbę kilometrów do naprawy głównej).



SU45-164 z pociągiem specjalnym relacji Krzyż – Chojnice – Gniezno – Poznań opuszcza Więcbork. 16.04.2011 r.
Fot. Wojciech Kamiński

Przewozy Regionalne wykorzystują lokomotywy serii SU45 w lokomotywni w Rzepinie oraz Krzyżu (do niedawna również w Chojnicach). W Rzepinie stacjonują sprawne lokomotywy SU45-115 i SU45-164 wykorzystywane do prowadzenia jednej pary pociągów po zelektryfikowanej magi-

Pociąg specjalny relacji Krzyż – Chojnice – Gniezno – Poznań z SU45-164 na czele mija semafor wjazdowy do Kcyni. 16.04.2011 r.

Fot. Wojciech Kamiński





Lokomotywa SU45-214 z pociągiem TLK relacji Wrocław Główny – Suwałki mija „eskę” na szlaku Raczek – Poddubówek. 07.08.2010 r.

Fot. Wojciech Kamiński

strali na odcinku Rzepin – Frankfurt nad Odrą. Przyszłość wykorzystania serii SU45 w obsłudze tego połączenia stoi pod znakiem zapytania, ze względu na planowane jej całkowite zastąpienie przez niemieckie zespoły trakcyjne. Do niedawna w Rzepinie sprawne były SU45-064 i SU45-070 (świadczenie dopuszczenia do eksploatacji wygasło pod koniec września 2011 r.). W lokomotywni Krzyż obecnie sprawne są SU45-079, SU45-089 i SU45-116 (w naprawie) wykorzystywane wraz z równie nielicznymi maszynami serii SP32 do prowadzenia pociągów po licznych w tej okolicy nie zelektryfikowanych liniach, m. in. pociągów REGIO jako „zaszynobusy” na linii Krzyż - Piła, pociągu REGIO-Express (Warszawa Wschodnia – Gorzów Wielkopolski) na odcinku Poznań

SU45-118 z pociągiem pospiesznym „Hańcza” relacji Warszawa Zachodnia – Śeštakai zbliża się do stacji Augustów. 12.08.2010 r. Fot. Wojciech Kamiński





Główny – Gorzów Wielkopolski, pociągu TLK (Gorzów Wielkopolski – Bydgoszcz Główna) na odcinku Gorzów Wielkopolski – Piła. Lokomotywy serii SU45 są również wykorzystywane ze względu na brak

w PR Poznań odpowiedniej ilości jednostek elektrycznych EN57 do prowadzenia jednej pary pociągów na zelektryfikowanej linii Poznań Główny – Leszno. Do niedawna w Krzyżu sprawne były SU45-045,



SU45-245 z pociągiem REGIO relacji Leszno – Zbąszynek jako „zaporowóz” opuszcza Wroniawy. 30.04.2011 r.

Fot. Wojciech Kamiński



SU45-164 z pociągiem specjalnym relacji Rzepin – Międzyrzecz – Wierzbno – Skwierzyna – Międzyrzecz – Rzepin mija Templewo. 25.09.2011 r. Fot. **Wojciech Kamiński**

SU45-147 (zezłomowane w grudniu 2011 r. w Warszawie na Odolanach), SU45-174, SU45-241. SU45-241 (po podmanianie silnika z SU45-196 powróciła do ruchu).

W spółce PKP Cargo lokomotywy serii SU45 stacjonują głównie w lokomotywni Stalowa Wola Rozwadow, gdzie sprawne są SU45-156, SU45-220, SU45-213, SU45-228 wykorzystywane do prowadzenia pociągu spółki PKP Intercity TLK „Hetman” (Wrocław Główny – Zamość) na niezelektryfikowanym odcinku Rzeszów Główny – Zamość oraz do prowadzenia licznych pociągów towarowych na liniach niezelektryfikowanych w okolicy. Jedna loko-

motywa SU45-246 stacjonuje w lokomotywni PKP Cargo w Poznaniu i wykorzystywana jest do prowadzenia pociągów towarowych w okolicy (m.in. do Czarnkowa) oraz do prowadzenia pociągów REGIO na trasie Poznań – Wolsztyn w zastępstwie parowozu. Do niedawna w Poznaniu sprawna była SU45-245 (z żółtym czołem), jednak jesienią 2011 r. wykończyła kilometry. Jeszcze niedawno lokomotywy serii SU45 stacjonowały w lokomotywni Grudziądz SU45-208 i SU45-210, gdzie były wykorzystywane do prowadzenia pociągów towarowych, jednak obecnie jednostka ta została zlikwidowana.

Należy również odnotować fakt modernizowania lokomotyw serii SU45 z PKP Cargo w bydgoskiej Pesie w celu lepszego dostosowania tych lokomotyw do prowadzenia pociągów towarowych. Po modernizacji maszyny te oznaczane są serią ST45 i nadawane są im nowe numery. Miejmy nadzieję, że kolejna przebudowa przedłuży żywot „fiatów”.

Wojciech Kamiński



SU45-164 z pociągiem specjalnym relacji Rzepin – Międzyrzecz – Wierzbno – Skwierzyna – Międzyrzecz – Rzepin na tle charakterystycznego pomieszczenia dyżurnego ruchu (obecnie nieczynnego) na dawnej stacji Trzemeszno Lubuskie. 25.09.2011 r. Fot. **Wojciech Kamiński**



SU45-164 z pociągiem specjalnym relacji Rzepin – Międzyrzecz – Wierzbno – Skwierzyna – Międzyrzecz – Rzepin mija Przytoczną.
25.09.2011 r.

Fot. Wojciech Kamiński

KWK WIECZOREK – SZYB GISZOWIEC. 19.03.2012 r.

Przy należącym do KWK Wieczorek szybie Giszowiec znajduje się kolej wąskotorowa o prześwicie 600 mm, która obsługuje plac materiałowy. Długość linii wynosi blisko 800 m i znajduje się na niej 12 rozjazdów¹. Tabor stanowią dwie lokomotywy WLS40 (jedna o nr 1981) oraz typowe dwuosiove wagony górnicze: platformy, drzewiarki oraz klasyczne wagony do urobku. Jednostanowiskowy garaż dla lokomotywy znajduje się przy głównej bramie od strony ul. Mysłowickiej. Wąskie tory prowadzą w trzech kierunkach: pod wieżę wyciągową szybu, na plac materiałowy i w kierunku składowiska złomu. Teren szybu nie jest dostępny do zwiedzania, można jednak cały układ obejrzeć sobie z za płotu.

Przy należącym do tej kopalni nieodległym szybie Pułaski przy ul. Szopienickiej wyeksponowane zostały dwa wagony pochodzące z Balkan Ekspresu. Na terenie widoczne są odstawione wagony kopalniane jednak układ torowy został jakiś czas temu rozebrany.

Przypisy

- ¹⁾ K. Soida, P. Nadolski, K. Tomczak, Koleje wąskotorowe zakładów Gieshego, Rybnik 2010.



Znaki drogowe.



Nadszybie Giszowiec. 19.03.2012 r.

Fot. Tomek Jankowski



WLS40-1981 na placu drzewnym. Fot. Tomek Jankowski

Tomek Jankowski

ZIMOWE POCIĄGI DO JEŻOWA

05.02.2012 r.

W lutym Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych zaprosiła wszystkich sympatyków wąskich torów do Rogowa. W dniu 5 lutego trasę do Jeżowa miał pokonać jeden pociąg, ale wobec dużego zainteresowania zdecydowano się uruchomić dodatkowy kurs. Pasażerów przyciągnęła z pewnością informacja podana w ogólnopolskim telewizyjnym programie informacyjnym (Teleexpress). Skład pociągu został zestawiony z lokomotywy Lyd1-215, ogrzewanego wagonu typu 1Aw oraz brankardu. Tradycyjnie w Jeżowie miało miejsce ognisko, istniała też możliwość zakupu kolejowych pamiątek oraz prowiantu na ognisko serwowanego przez miejscowych producentów. Wobec dużego zainteresowania jak też w związku z tym, że w województwie łódzkim trwały właśnie ferie zimowe zarząd FPKW postanowił uruchomić kolejne pociągi na tej trasie również 12 lutego. Kolegom z fundacji należy pogratulować dobrego pomysłu na zimowe przejazdy i skutecznej reklamy.

Tomek Jankowski



Na stacji Rogów Towarowy Wąsk. 05.02.2012 r.

Fot. Tomek Jankowski



Wyjazd pociągu z Rogowa (w tle wagon MBd1-138). 05.02.2012 r.

Fot. Tomek Jankowski



Pociąg w zimowej scenerii na stacji w Jeżowie. 05.02.2012 r.

Fot. Tomek Jankowski

CEMENTOWNIA „ODRA” w OPOLU

16.03.2012 r.

W 1899 roku na terenie obecnej Cementowni Odra w Opolu otwarta została pierwsza fabryka cementu. W 1911 roku wybudowano nowy zakład i wtedy też do zaopatrywania trzech pieców obrotowych wybudowano kolej wąskotorową o prześwicie toru 1000 mm. W czasie II wojny światowej cementownia została zniszczona przez Rosjan, a wszystkie urządzenia technologiczne zostały wywiezione na wschód. Zakład odbudowano w latach 1948-1951 wyposażając go w cztery piece obrotowe, do których zaopatrywania ponownie zaczęto używać wąskotorówki.



Lokomotywa Lyd2-06 ze składem podczas załadunku urobku na wyrobisku cementowni „Odra” w Opolu. 30.12.2011 r.

Fot. Wojciech Kamiński



Załadunek wagonów z Lyd2-06 na czele na wyrobisku cementowni „Odra” w Opolu. 30.12.2011 r.

Fot. Wojciech Kamiński



Lokomotywa Lyd2-01 ze składem podczas załadunku urobku na wyrobisku cementowni „Odra” w Opolu. 30.12.2011 r.

Fot. Wojciech Kamiński



Lokomotywa Lyd2-01 ze składem na wyrobisku cementowni „Odra” w Opolu oczekuje na załadunek urobku. 30.12.2011 r.

Fot. Wojciech Kamiński



Skład wagonów napychany przez Lyd2-01. 30.12.2011 r. Fot. Wojciech Kamiński

Do 1980 roku ruch obsługiwany był parowozami, które później zastąpiono rumuńskimi lokomotywami typu L30H o oznaczeniu Lyd2 i numerach 01 do 06. W 1999 roku przeprowadzono modernizację zakładu. Zlikwidowano trzy piece obrotowe, a czwarty przebudowano. Zmieniono też technologię wypalania klinkieru na bardziej wydajną. Przebudowa cementowni pozwoliła na dalsze utrzymanie produkcji. Wtedy też pojawiły się plany likwidacji kolei wąskotorowej. Zrezygnowano z tego pomysłu ostatecznie zmniejszając jedynie długość toru eksploatowanego na wyrobisku. W 2005 roku złomowano jedną z sześciu lokomotyw – Lyd2-02 (w niebieskim malowaniu).



Lyd2-01 – rozładunek urobku na terenie cementowni. 02.07.2011 r. Fot. Wojciech Kamiński



Lokomotywa Lyd2-01 podczas tankowania przed lokomotywnią na terenie cementowni „Odra” w Opolu. 02.07.2011 r. Fot. Wojciech Kamiński

W ostatnim okresie działalności eksploatowano lokomotywy Lyd2-01, Lyd2-04, Lyd2-05 oraz Lyd2-06 (wszystkie w czerwonym malowaniu) ciągnące na zmianę skład 7 wagonów do przewozu urobku. Lokomotywa Lyd2-03 od kilku lat stała odstawią na (jedyna w niebieskim malowaniu). Dalsza eksploatacja kolei wąskotorowej wymagałaby wykonania napraw głównych lokomotyw. I tak mogłaby to być tańsza inwestycja, niż budowa taśmociągu, która pochłonęła 9 mln złotych.



Lokomotywa Lyd2-05 wraz z niesprawną Lyd2-03 stoją w hali lokomotywni na terenie Cementowni „Odra” w Opolu. 30.12.2011 r. Fot. Wojciech Kamiński

Obecnie nie jest mi znany los odstawionych lokomotyw, ale zainteresowane nimi jest Towarzystwo Miłośników Koszalińskiej Wąskotorówki prowadzące ruch turystyczny na trasie Koszalin – Manowo. Niezależnie od tego gdzie trafiają te lokomotywy nie zobaczymy niestety już pociągu jadącego na wyrobisko i nie odczujemy klimatu dawnej przemysłowej wąskotorówki.

Wojciech Kamiński



ST43-389 wjeżdża na stację Czudec. 27.07.2011 r. Fot. Wojciech Kamiński

„RUMUNY” ODCHODZĄ W DAL. SERIA ST43

02.06.2012 r.

Lokomotywy typu 060DA były produkowane na licencji szwajcarskich firm: Brown Boveri (część elektryczna), Sulzer (silnik spalinowy) i SLM (część mechaniczna) w zakładach Electropu-tere Craiova w Rumunii od 1959 do 1981 roku. Ogółem wyprodukowano 1407 lokomotyw przeznaczonych nie tylko na rynek rumuński, ale także na eksport do dawnych krajów socjalistycznych (m.in. do Polski, Chin i Bułgarii).

Dla PKP w latach 1965-1978 dostarczono 442 egzemplarze lokomotyw typu 060DA, które oznaczono jako seria ST43. Najpierw skierowano je do pracy w ruchu towarowym na terenie DOKP Poznań, później rozmieszczone zostały w całej Polsce. Z czasem lokomotywy serii ST43 zaczęto wykorzystywać do prowadzenia pociągów pasażerskich w okresie letnim oraz przez cały rok do pociągów z własnym źródłem ciepła.

Lokomotywa serii 060DA posiada sześć osi o układzie osi Co'Co' (dwa wózki trzosiowe). Ostoja lokomotywy jest spawana i stanowi wraz z pudłem konstrukcję samonośną. Dwa skrajne przedziały pojazdu mieszczą kabiny maszynisty. W przedziale środkowym znajduje się silnik spalinowy wraz z prądnicą główną. W pojazdach tych wykorzystano silniki spalinowe: 12LDA28 (numery lokomotyw od 1 do 155) oraz 12LDS28B (numery lokomotyw od 156 do 442). Sześć silników trakcyjnych zawieszonych systemem tramwajowym „za nos” służy do napędu każdej z osi. Pojazdy od numeru 278 są przystosowane do założenia sprzęgu samoczynnego.

Cechą charakterystyczną tych lokomotyw są drzwi do kabin maszynisty umieszczone tylko po lewej stronie (od strony pomocnika maszynisty) oraz nadmierny hałas w kabinach, który przeszkadza



Lokomotywa ST43-406 podczas manewrów na stacji Włoszakowice. 05.05.2011 r.

Fot. Wojciech Kamiński

w obsłudze pojazdu. Mimo tych wad zakup lokomotyw (wraz z zakupem lokomotyw serii ST44) wyeliminował trakcję parową z obsługi ruchu towarowego na liniach niezelektryfikowanych.

Obecnie wszystkie lokomotywy serii ST43 należą do spółki PKP Cargo i są powoli wycofywane z eksploatacji, bowiem spółka zdecydowała się na zastąpienie ich zmodernizowanymi w bydgoskiej Pesie lokomotywami serii ST44, które (wraz z ST45 i SU46) wystarczą do obsługi niezbyt dużej ilości ciężkich pociągów towarowych na liniach niezelektryfikowanych.

W Dolnośląskim Zakładzie Spółki lokomotywy serii ST43 stacjonują w lokomotywniach: **Kamieniec Żąbkowicki** (tu zgromadzone jest najwięcej pojazdów tej serii wykorzystywanych do prowadzenia pociągów towarowych na liniach: Kamieniec Żąbkowicki – Nysa, Kamieniec Żąbkowicki – Pilawa Górna, Kamieniec Żąbkowicki – Henryków, Kamieniec Żąbkowicki – Kłodzko, Kłodzko – Ścinawka Średnia – Nowa Ruda Słupiec, oraz wraz z serią ST44 na linii Kędzierzyn Koźle – Legnica), **Wałbrzych**

(wykorzystywane do prowadzenia pociągów zdawczych na liniach: Wałbrzych – Głuszyca – Bartnica, Wałbrzych – Kamienna Góra, Wałbrzych – Mietków, Jaworzyna Śląska – Rogoźnica, Jaworzyna Śląska – Dzierżoniów Śląski) oraz **Węgliniec** (wykorzystywane do obsługi pociągów zdawczych relacji: Węgliniec – Bolesławiec, Zebrzydowa – Rakowice Żwirownia, Węgliniec – Zgorzelec – Sulików – Turoszów/Zawidów, Zebrzydowa – Ławszowa, Węgliniec – Zareba, Żagań – Lubsko, Żagań – Forst, Żagań – Legnica, Żary – Zielona Góra, Żary – Węgliniec).

Wielkopolski Zakład Spółki wykorzystuje te lokomotywy w sekcjach: **Czerwieńsk** (do prowadzenia pociągów towarowych na linii Czerwieńsk – Gubin – Guben) oraz **Leszno** (do obsługi pociągów tranzytowych na linii Ostrów Wlkp. – Leszno – Głogów i sporadycznie na linii Leszno – Wolsztyn – Zbąszynek).

W Południowym Zakładzie Spółki lokomotywy serii ST43 możemy spotkać w jednostkach: **Jasło** (wykorzystywane do prowadzenia pociągów towarowych na liniach: Rzeszów Staroniwa – Jasło, Jasło – Zagórz – Krościenko i Zagórz – Łupków) oraz **Tarnów**

(lokomotywa wykorzystywana na odcinku Dębica – Mielec) i Żurawica (wykorzystywane do obsługi pociągów zdawczych na linii Przeworsk – Werchrata).

Wschodni Zakład Spółki wykorzystuje maszyny tej serii w sekcjach: Skarżysko Kamienna (do obsługi pociągów towarowych na linii Skarżysko Kamienna – Tomaszów Mazowiecki oraz sporadycznie na zelektryfikowanym odcinku



Pociąg ze ST43-389 na szlaku Strzyżów nad Wisłokiem – Czudec. 27.07.2011 r. Fot. Wojciech Kamiński



ST43-345 z pociągiem relacji Jasło – Rzeszów w składzie którego znajdują się lokomotywy SM42 zmodernizowane w nowosądeckim Newagu wjeżdża na stację Czudec, gdzie oczekuje ST43-389 ze składem w stronę Jasła. 27.07.2011r.

Fot. Wojciech Kamiński

Decyzja podjęta przez spółkę PKP Cargo o zaprzestaniu napraw lokomotyw tej serii najprawdopodobniej spowoduje zniknięcie ich ze szlaków w najbliższych latach. Należy również wspomnieć, że lokomotywy 060DA są wykorzystywane przez przewoźników prywatnych (np. Euronat Trzebinia), jednak również oni wycofują je ze względu na wiek. Miejmy nadzieję, że to jeszcze nie koniec tej zasłużonej dla polskiego kolejnictwa serii.

Wojciech Kamiński

Skarżysko Kamienna – Bodzechów) i Kielce (wykorzystywane w obrębie kieleckiego węzła).

W Śląskim Zakładzie Spółki lokomotywy spalinowe serii ST43 stacjonują tylko w Opolu. Wykorzystywane są do obsługi pociągów zdawczych na liniach: Opole Główne – Nysa – Prudnik – Dytmarów i Nowy Świętów – Głuchołazy.



ST43-228 z wagonami po remoncie w Newagu zbliża się do Czudca. 26.07.2011r. Fot. Wojciech Kamiński

ŚMIGIELSKA KOLEJ WĄSKOTOROWA

03.05.2012 r.

Sprzedane lokomotywy

6 lutego 2012 r. burmistrz Śmigła ogłosił pierwszy, ustny, nieograniczony przetarg na sprzedaż dwóch nieeksploatowanych lokomotyw spalinowych serii Lxd2, typu L45H, będących częścią taboru Śmigiejskiej Kolei Wąskotorowej (SKW). Zostały one wyprodukowane w rumuńskich zakładach „23 August Werke Bukarest - Faur”. Maszyny wystawiono do sprzedaży wyłącznie w celu prowadzenia przewozów. Przetarg objął następujące lokomotywy:

- Lxd2-326 wyprodukowaną w 1978 r. dla PKP, przydzieloną na kolejkę śmigiejską. Cena wywoławcza wynosiła 47 500 zł;
- Lxd2-338 wyprodukowaną w 1981 r. dla PKP, również od początku stacjonującą w Śmiglu. Cena wywoławcza wynosiła 52 700 zł.

Przetarg odbył się 14 lutego 2012 r. w Urzędzie Miasta i Gminy Śmigiel. Obydwa pojazdy zakupiła firma AXEL-RAIL RAFAŁ OSIEWICZ z Warszawy, zajmująca się naprawą i konserwacją sprzętu transportowego, jak również produkcją lokomotyw oraz taboru kolejowego i elektromechanicznych urządzeń sygnalizacyjnych. Rzeczoznawca wycenił obie lokomotywy na 50 tysięcy zł. Jednak gminie udało się je sprzedać za 102 tysiące zł.



Lokomotywa spalinowa Lxd2-338 na stacji w Śmiglu.

11.11.2011 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



Lokomotywa spalinowa Lxd2-326 na stacji w Śmiglu.

25.07.2007 r.

Fot. Robert Wójcik



Lokomotywa spalinowa Lxd2-338 opuszcza stację w Śmiglu. 17.02.2012 r.

Fot. Karol Gindera



Wagon motorowy SKW MBxd2-226 pokonuje przejazd w Nietążkowie. 30.03.2012 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

Część pieniędzy uzyskanych ze sprzedaży lokomotyw planuje się przeznaczyć na utrzymanie i modernizację kolei.

Przejazdy wielkanocne

Pierwsze przewozy pasażerskie w 2012 r. Śmigiełska Kolej Wąskotorowa realizowała od 26 marca do 6 kwietnia w okresie przed świętami wielkanocnymi. Ruch pociągów na trasie: Śmigiel – Stare Bojanowo Wąsk. trwał przez prawie cały tydzień od poniedziałku do piątku. Obsługiwani byli przez wagon motorowy MBxd2-226. W przejazdach uczestniczyły zorganizowane grupy dzieci z okolicznych szkół i przedszkoli. Koszt przejazdu jednej osoby wynosił 4 zł. Dodatkowo

w programie przewidziano dekorowanie pisanek, gry, zabawy oraz szukanie słodyczy. W drodze powrotnej ze Starego Bojanowa Wąsk. pociąg zatrzymywał się w Robaczynie, gdzie w Sali Wiejskiej na dzieci czekały zaplanowane atrakcje. Podróżnym towarzyszył



Wagon motorowy w drodze powrotnej do Śmigła. 30.03.2012 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

również zajętek wielkanocny. Z przejazdów skorzystało łącznie 600 osób.

Przejazdy majowe

3 maja 2012 r. na Śmigiełskiej Kolei Wąskotorowej odbyła się pierwsza tegoroczna impreza otwarta. Tego dnia na trasie do Starego Bojanowa Wąsk. uruchomiono skład pociągu turystycznego, złożony z wagonu osobowego Bxhpi 125-4 i wagonu turystycznego – letniaka BTxh 775-0, prowadzony przez lokomotywę spalinową Lxd2-241. Na wspomnianą trasę wyjeżdżał trzykrotnie.

Oprócz tradycyjnych przejazdów kolejką uruchomiono dodatkowo specjalny pociąg fotograficzny z licznymi fotostopami na trasie. Każdy uczestnik imprezy otrzymał pamiątkowy bilet w cenie 5 zł. Impreza cieszyła się bardzo dużym zainteresowaniem. Łącznie z przejazdów wąskotorówką skorzystały 324 osoby.

Najbliższe plany

Tegoroczny sezon przewozowy traktowany jest jako testowy. Pociągi kursować będą do Starego Bojanowa Wąsk. Docelowo planowane jest przywrócenie przejeżdżalności odcinka Śmigiel – Bielawy i prowadzenie na nim przejazdów (obecnie ma to miejsce wyłącznie na trasie: Śmigiel – Stare Bojanowo Wąsk.). Rozpoczęto już udrażnianie torowiska. Operator przygotował wiele propozycji zarówno dla grup zorganizowanych, jak i imprez otwartych. Ich celem jest sprawdzenie, co będzie cieszyć się największym zainteresowaniem. Najbliższe przejazdy odbędą w czerwcu na Dzień Dziecka i Pierwszy Dzień Lata. Na lipiec i sierpień zaplanowano przejazdy wakacyjne, a na wrzesień obchody jubileuszowe 112. lecia istnienia Śmigiełskiej Kolei Wąskotorowej. Tegoroczny se-



Skład wagonów ciągnięty przez lokomotywę Lxd2-241 po pokonaniu jednego z mostów w Starym Bojanowie. 03.05.2012 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

zon zakończą przejazdy mikołajkowe. Wszystkim imprezą towarzyszyć będą dodatkowe atrakcje, m.in.: ogniska i zwiedzanie warsztatów kolejowych. Pełną ofertę kolei można znaleźć na stronie internetowej ŚKW: <http://www.kolejka.smigiel.pl>.

W najbliższym okresie planuje się również budowę drezyn ręcznych. W śmigiełskich warsztatach rozpoczęto gromadzenie potrzebnych materiałów. Na chwilę obecną przygotowano już zestawy kołowe. Gotowe pojazdy powinny pojawić się na torach we wrześniu tego roku.

Paweł Jakuboszczak



Skład pociągu turystycznego podczas manewrów w Śmiglu. 03.05.2012 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

GRODZISKA KOLEJ DREZYNOWA 23.06.2012 r.

23 czerwca 2012 r. na Grodziskiej Kolei Drezynowej (GKD) odbyła się impreza „Przywrócenie ruchu na linii Grodzisk Wlkp. – Kościan”. Tego dnia drezyny trzykrotnie pokonały w obie strony szlak jednotorowej linii kolejowej (kursy z Kościana o godz.: 10.00, 13.00 i 18.00, a z Grodziska Wlkp. o godz.: 7.28, 10.29 i 15.30). Przejazd przygotowany dla mi-



Skład nr 3303 przejeżdża przez most kolejowy na kanale Obry pomiędzy Plastowem a Sepnem. 23.06.2012 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



Drezyna PZ 56506 podczas manewrów na stacji Grodzisk Wlkp. 23.06.2012 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

łośników kolejowych atrakcji trwał dwie godziny w jedną stronę z krzyżowaniem na stacji w Plastowie. Po drodze poznawali oni wielkopolskie piramidy, podziwiali stare mosty i budynki stacyjne. Oprócz tego zorganizowano wieczorny kurs dla przyjaciół Grodziskiej Kolei Drezynowej po drezynę „Piękna Ela” stojącą w Plastowie. Rozpoczęcie jednego z kursów z Grodziska Wlkp. odbyło się równoległe z wyjazdem parowozu ze stacji kolejowej. Drezyna jak zwykle „ustąpiła miejsca” i przegrała wyścig.

Bilet w obie strony kosztował 30 zł. Każdy uczestnik otrzymał folder informacyjny o GKD. Składy zestawione były

z przerobionych Fiatów 126p „Maluchów” w kolorach czerwonym i zielonym, z jednym lub dwoma wózkami pasażerskimi.

Przygotowanie szlaku było możliwe dzięki wsparciu Gminy Kościan i Burmistrza Grodziska Wlkp. oraz wysiłkowi wielu członków stowarzyszenia. Pomoc okazały również Polskie Linie Kolejowe Zielona Góra, które umożliwiły wjazd na stację Grodzisk Wlkp.

Łącznie z przejazdów skorzystało około 60 osób. Dużym zaskoczeniem dla organizatorów było zarezerwowanie wszystkich miejsc jeszcze przed rozpoczęciem imprezy. Spotkanie zakończyło się ogniskiem członków GKD na stacji w Ujeździe Wlkp. Dochód z imprezy zostanie przeznaczony na dokończenie remontu lokomotywy spalinowej Ls40-4570.

Paweł Jakuboszczak



Skład nr 3303 minął przejazd pomiędzy Plastowem a Sepnem. 23.06.2012 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

OTWARCIE SEZONU 2012 w PIASECZNIE 25.03.2012 r.

Tradycyjnie jak co roku w pierwszą niedzielę wiosny, 25 marca Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej uruchomiło pierwszy ogólnodostępny pociąg turystyczny w 2012 roku. Skład zestawiony został z lokomotywy Lxd2-465, pięciu rumuńskich klas i brankardu. W drodze do Tarczyna pociąg zatrzymał się przy moście nad rzeczką Gólkówką, gdzie pasażerowie uczestni-

czyli w topieniu marzanny. W drodze powrotnej na polanie w Runowie odbył się piknik. Na stacji Piaseczno oraz w pociągu można było zakupić kolejkowe pamiątki. Ogólnodostępne pociągi turystyczne będą kursowały w każdą niedzielę od 25 marca do 28 października 2012 r.

Tomek Jankowski



Tablica kierunkowa. 25.03.2012 r.

Fot. Tomek Jankowski



Wyjazd z lokomotywni. 25.03.2012 r. Fot. Tomek Jankowski



Pociąg z lokomotywą Lxd2-465 na szlaku w Głoskowie. 25.03.2012 r.

Fot. Tomek Jankowski

KOLEJ WĄSKOTOROWA KWK MYSŁOWICE-WESOŁA 18.03.2012 r.

Wydobywcę węgla w rejonie Wesołej będącej obecnie dzielnicą Mysłowic sięga końca XVIII wieku. Kopalnię Wesoła oddano do eksploatacji w czasie okupacji, w 1942 roku, a do pracy wykorzystywano więźniów. W latach 1967-1989 nosiła nazwę Lenin. W 1997 roku została połączona z KWK Mysłowice tworząc kom-



WLP85-2 ze składem gospodarczym przeznaczonym do robót torowych. 18.03.2012 r. Fot. Tomek Jankowski

pleks wydobywczy należący do Katowickiego Holdingu Węglowego S.A. Wydobywa się w niej wysokogatunkowy węgiel o niskiej zawartości siarki. W KWK Wesoła większość prac jest zmechanizowana. Jest to jedna z pierwszych kopalni w Polsce gdzie wprowadzono w chodnikach kolejki podwieszane, spaliniowe i spagowe, które m. in. służą do przewozu górników do odległych o 3,5 km rejonów wydobywania.



WLP85-2 ze składem gospodarczym na szlaku. 18.03.2012 r. Fot. Tomek Jankowski



Skrzyżowanie z bocznica normalnotorową. 18.03.2012 r.

Fot. Tomek Jankowski

Mołośników kolei wąskotorowych zainteresować może funkcjonująca do dziś kolej górnicza o prześwicie 600 mm łącząca główny kompleks kopalni z szybem Wacław. Szlak liczy około 2 km. Ponieważ teren kopalni jest chroniony a przez to niedostępny do zwiedzania zapoznanie się z wąskotorówką najlepiej rozpocząć przy bramie kolejki położonej w rejonie pętli autobusowej przy ul. Kopalnianej. Tory początkowo poprowadzone są nieużytkami by po kilkuset metrach przeciąć bocznice normalnotorową (obecnie nieużywaną) prowadzącą również do szybu Wacław. Dalej tor wąski przebiega na odcinku ok. 1 km wspólnie z wyżej wymienioną bocznica by w rejonie al. Spacerowej ponownie ją przeciąć. Dalsze kilkaset metrów tor wąski poprowadzony jest wzdłuż drogi dojazdowej do szybu Wacław i dochodzi do bramy.

Pociągi kursują w dni robocze. Transportuje się nimi elementy wyposażenia górniczego oraz złom. Nie prowadzi się natomiast przewozu osób. Tabor stanowią lokomotywy WLP85 o numerach zakładowych 1, 2, 3 i 4



Złącze szynowe stosowane na kolei KWK Mysłowice-Wesoła.

18.03.2012 r.

Fot. Tomek Jankowski

oraz lokomotywy WLS50M1 o numerach zakładowych 5 i 7. W pociągach gospodarczych wykorzystuje się przebudowany czteroosiowy osobowy wagon dołowy oraz czteroosiowe platformy. Podstawowe przewozy realizowane są typowymi wagonami górniczymi. Na szlaku spotkać można typowe dwuosiowe wagony do urobku, drzewiarki, platformy oraz wagony balastowe. Szlak jest na bieżąco remontowany i wydaje się, że w najbliższym czasie przyszłość tej wąskotorówki nie jest zagrożona.

Tomek Jankowski

PLAC DRZEWNY KWK WUJEK w KATOWICACH 18.03.2012 r.

Na terenie placu drzewnego należącego do KWK Wujek funkcjonuje ciekawy system wąskotorowy. Składa się on z torów o prześwicie 624 mm oraz

1000 mm. Część z nich poprowadzona jest spłotami. Plac obsługują poruszające się po węższym torze lokomotywy WLP85 oraz WLS40. Mają one sprzęgi przystosowane do obsługi wagonów obydwu szerokości torów. Na tabor wagonowy składają się głównie wagony drzewiarki, spotkać można również wagony platformy i klasyczne wagony do urobku. Na plac doprowadzona jest również bocznicą normalnotorowa, ale obecnie większość dostaw drewna realizowana jest transportem samochodowym. Plac znajduje się przy autostradzie A4 w rejonie ulic Kochłowskiej i Brynowskiej. Choć jego teren jest niedostępny, to pracę tej kolei można swobodnie obserwować zza ogrodzenia.

Tomek Jankowski



KWK Wujek. Platforma na 1000 mm. 18.03.2012 r.

Fot. Tomek Jankowski



Plac drzewny. Odcinek trójszynowy (w oddali WLP85) oraz ogólny widok placu z torom 624 mm. 18.03.2012 r. Fot. Tomek Jankowski



Plan schematyczny kolei wąskotorowych wschodniego brzegu Wisły wraz ze schematycznymi układami torowymi.

KOLEJOWE ARCHIWUM

CHARAKTERYSTYKA KOLEI JABŁONOWSKIEJ w 1944 r.

Poniżej publikujemy materiały źródłowe oraz ikonograficzne dotyczące dziejów Kolei Jabłonowskiej. W zasobach Wojskowego Biura Badań Historycznych (dawny WIH) znajdowały się fragmentaryczne fotokopie dokumentów zespołu (fondu) Oddziału Komunikacji Wojskowej 1 Armii WP. W latach sześćdziesiątych skopiowano te dokumenty z zasobu Centralnego Archiwum Wojennego Armii Czerwonej w Moskwie, w trakcie przygotowywania opracowywania historycznego dotyczącego szlaku bojowego jednostek 1 i 2 armii WP.

Wśród opisów normalnotorowych linii kolejowych natrafiłem na charakterystykę i szkic Kolei Jabłonowskiej wykonany przez oficerów Oddziału Komunikacji Wojskowej 1 Armii WP dla celów rozpoznawczych. Podobne charakterystyki wszystkich linii i obiektów kolejowych sporządzały organa komunikacji wojskowej armii sowieckiej na zajmowanych terenach. Zachowany dokument wraz ze szkicem linii stanowi interesujące źródło do historii Kolei Jabłonowskiej. Ukazuje on jej stan wkrótce po zakończeniu działań wojennych. Poniżej prezentuję oryginalny dokument oraz jego tłumaczenie a także kopię załącznika nr 1 - planu schematycznego kolei wąskotorowych wschodniego brzegu Wisły wraz ze schematycznymi układami torowymi.

Oddział Komunikacji Wojskowych Pierwszej Polskiej Armii w ZSRR

Tajne, egz. Nr 1, 11 listopada 1944 r., No 0171

Do Naczelnika Komunikacji Wojskowych Pierwszego Frontu Białoruskiego na No 2/03504.

Przedstawiam schemat kolei wąskotorowej węzła warszawskiego. Kolej wąskotorowa wschodniego brzegu Wisły posiada całkowitą długość głównego szlaku 79,2 km. Szerokość kolei wąskotorowej 800 mm.

Odbudowany obecnie odcinek kolei od stacji Karczew do stacji Grochów posiada długości 24,4 km, a eksploatuje się szlak od stacji Karczew do stacji Wawer długości 19,6 km. Na odcinku Wawer – Grochów na torze stoi spalony ciężki niemiecki czołg, którego dyrekcja nie jest w stanie usunąć z toru.

Szlak kolejowy, budowę inżynierskie i urządzenia na eksploatowanym odcinku kolei znajdują się w stanie zadowalającym. Zapasów nawierzchni torowej dyrekcja nie posiada. Odbudowa kolei odbywa się dzięki rozbiórce torów stacyjnych.

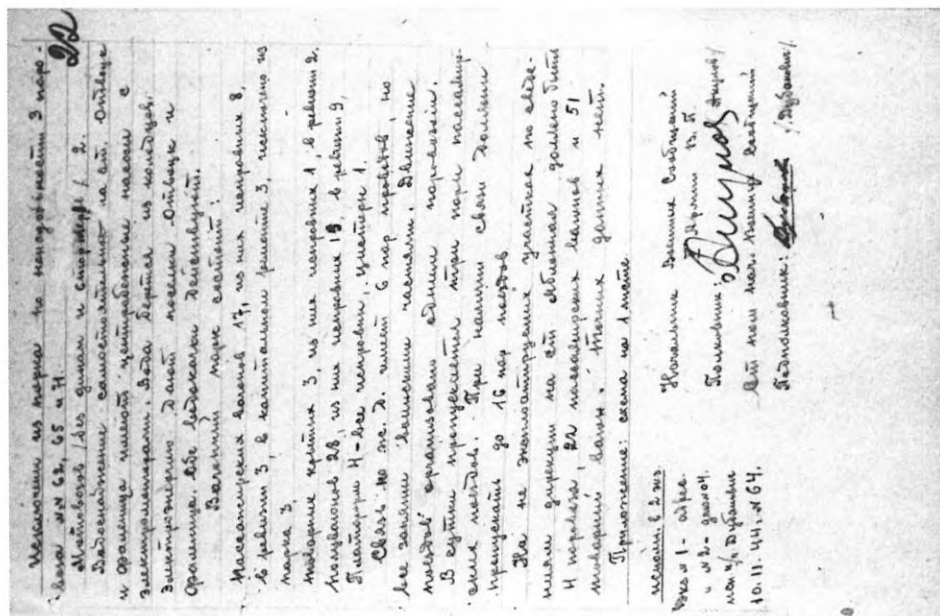
Urządzeń za i wyladunkowych i przyborów ładunkowych na eksploatowanym odcinku kolei nie ma. Wszystkie budynki i urządzenia przeznaczone są dla pasażerów – letników.

Na odcinku kolejowym w Karczewie znajduje się parowozownia typu prostokątnego z jednym przelotowym i jednym ślepyim kanałem. W parowozowni znajdują się 4 podnośniki Beckera do podnoszenia parowozów.

Oddzielnie od parowozowni znajdują się warsztaty dla średniego i kapitalnego remontu taboru.

Opis kolei iablonowskiej wykonany przez oficerów Oddziału Komunikacji Wojskowej 1 armii WP dla celów rozpoznawczych.

STALOWE SZLAKI



Warsztaty wyposażone są w:

tokarki średniej wielkości 2 szt.
strugarki systemu „Schening” 2 szt.
wiertarki 2 szt.
piły taśmowe do drewna 1 szt.
strugarki do drewna 2 szt.
piły do drewna 1 szt.
prasy hydrauliczne 1 szt.
tokarki do obtoczki bandażu 1 szt.

Wszystkie maszyny posiadają niezależne silniki elektryczne i oprócz tego wspólną transmisję napędzaną łączącym dwusuwowym silnikiem spalinowym o mocy 20 KM. Warsztaty są nieczynne z powodu braku narzędzi, niektórych części maszyn i pasów transmisyjnych.

Parowozownia wyposażona jest w urządzenia do zdejmowania i nakładania bandażu na zestawy kołowe. W Karczewie znajduje się ponadto obrotnica. Budynki warsztatów, parowozowni, magazynów znajdują się w dobrym stanie.

Skład opału przy parowozowni posiada zapas węgla na 20 dni (do 60 ton) i smaru na 10 dni.

Park lokomotyw składa się z parowozów Koppel 0-3-0 i motowozów 0-3-0, w tym:

sprawnych parowozów ... 2 szt. (nr 40 i nr 66)
w średnim remoncie 1 szt. (nr 61)
w kapitalnym remoncie .. 1 szt. (nr 42)
oczekujących na remont .. 1 szt. (nr 46)
Skreślenia oczekują 3 parowozy w złym stanie nr 62, 65, 71. Motowozów (bez prądnicy i rozruszników) 2 szt.

Wodociągi znajdują się na stacji Otwock i Falenica, posiadają pompy odśrodkowe z silnikami elektrycznymi. Woda pobierana jest ze studni. Energia elektryczna dostarczana jest z osad Otwock i Falenica. Obie wieże ciśnieni są sprawne.

Park wagonowy składa się z:

wagonów pasażerskich 17 szt.,
w tym sprawnych 8 szt.,
w rewizji 3 szt.,
w remoncie kapitalnym 3 szt.,
skreślonych 3 szt.,
krytych 3 szt.,
w tym sprawnych 1 szt.,
w rewizji 2 szt.,
węglarek 28 szt.,
w tym sprawnych 19 szt.,
w rewizji 9 szt.,
platform 4 szt., wszystkie sprawne,
cysterna 1 szt.

Łączność na kolei posiada 6 par przewodów, lecz wszystkie wykorzystywane są przez jednostki wojskowe. Z tego względu ruch pociągów prowadzony jest z wykorzystaniem jednego parowozu. W ciągu doby przepuszcza się 3 pary pociągów pasażerskich. Przy istniejącej łączności można przepuszczać do 16 par pociągów.

Na nie eksploatowanym odcinku, wg. informacji dyrekcji, na stacji Jabłonna powinny znajdować się 4 parowozy, 22 wagony pasażerskie i 51 wagonów towarowych. Dokładnych danych brak.

Załączniki: schemat na jednej stronie.

Sporządzono w 2 egz.

egz. nr 1 - adresat, egz. nr 2 - sprawa nr 04

wykonał: ppłk *Dubanowicz* 11.11.1944 r., nr 64.

Naczelnik Komunikacji Wojskowych 1 Armii WP,
pułkownik *Akulow*

Starszy pomocnik Naczelnika Komunikacji Wojskowych,
podpułkownik *Dubanowicz*

Zbigniew Tucholski

LOKOMOTYWA Ly-285, Lyd1-302

Analiza zachowanych materiałów źródłowych wyjaśniła dalsze losy jednej z dwóch lokomotyw spalinowych WKD 50 L oraz WKD 51 L zbudowanych na bazie trzyosowych wózków wagonu motorowego nr 61, pod kierunkiem inż. Romualda Wetzla w warsztatach w Piasecznie, eksploatowanych w WMD Karczew do 1950 r.

W Przepisach o znakowaniu taboru wąskotorowego PKP zatwierdzonych 17.03.1947 r. w części D Znakowanie motowozów (lokomotyw z silnikami spalinowymi) w § 20 zawarte są zakresy numeryczne lokomotyw spalinowych na tor 800 mm: od 280 do 299.

Księga środków trwałych (Grupa VII) Zarządu Kolei Dojazdowych w Bytomiu, założona po inwentaryzacji przeprowadzonej 01.01.1963 r. wykazuje lokomotywę spalinową: Lyd1-302 ex 285, numer fabryczny 8936, rok budowy 1936, ciężar 12 t, największa szybkość 30 km/godz., silnik Fiat 125 KM, przydział: Parowozownia II kl KD Rudy, skasowana 01.02.1971 r. Również Księga inwentarzowa lokomotyw i wagonów spalinowych Centralnego Zarządu Kolei Dojazdowych wykazuje tą lokomotywę

oznaczoną serią Ly-302 ex Ly-285, rok budowy 1936, silnik Fiat 125 KM, skreślona z inwentarza PKP 01.02.1971 r. Oba źródła potwierdzają część danych lokomotywy, zaś księga środków trwałych ZKD Bytom zawiera większą ilość informacji.

Zawarty w księdze inwentarzowej dawny numer 285 jest oznaczeniem lokomotywy na tor 800 mm, która zgodnie z Przepisami o znakowaniu taboru z 1947 r. posiadała serię Ly. Układ osi, rok budowy są identyczne z lokomotywami pracującymi w Karczewie. Numer 8936 jest zapewne numerem fabrycznym silnika Fiat 125 KM zamontowanego najprawdopodobniej w okresie II wojny światowej. Lokomotywę tą prawdopodobnie przekazano z Parowozowni Karczew na Górnośląską Kolej Wąskotorową, gdzie po przekuciu na tor o prześwicie 785 mm eksploatowano ją w parowozowni w Rudach. Odmienna seria Ly zawarta w księdze ministerialnej najprawdopodobniej była wynikiem pomyłki, nie można również wykluczyć, że lokomotywę oznaczono niezgodnie z nowymi przepisami dawną serią z czasów eksploatacji na Kolei Jabłonowskiej, zmieniając jedynie numer inwentarzowy. Nie wiadomo jakim numerem WKD (50 L lub 51 L) oznaczona była lokomotywa Ly-285, również dalsze losy po wycofaniu z ruchu na linii jabłonowskiej drugiej identycznej lokomotywy nadal pozostają nieznane. Lokomotywa Ly-285 otrzymała serię i numer Lyd1-302 zgodnie z wprowadzonymi w 1960 r. nowymi przepisami o znakowaniu taboru wąskotorowego. Pierwsza znana informacja o lokomotywie znajduje się w księdze środków trwałych z 1963 r., lokomotywa ta nie posiadała wcześniej numeru z zakresu na tor 785 mm. Istnieją dwa wyjaśnienia tej sytuacji: pierwsze – że lokomotywa ta przybyła na kolej górnośląską w latach 1960–1963 oraz drugie, bardziej prawdopodobne – że eksploatowano ją na kolei górnośląskiej oznaczoną starą serią i numerem Ly-285.

Poprzedzającymi oznaczenie lokomotywy Ly-285 numerami lokomotyw spalinowych na tor 800 mm: 281, 282, 283, 284, oznaczono zapewne drugą bliźniaczą maszynę oraz trzy lokomotywy serii Lx firmy Klöckner-Humboldt-Deutz przekute z toru o prześwicie 750 mm przeznaczone do obsługi ruchu osobowego na Kolei Radzyńskiej, następnie zaś na linii jabłonowskiej.



Lokomotywa spalinowa WKD 51 L w Karczewie. 1942 r.

Fot. Kurt Herbener

W 1950 roku po wywiezieniu z WMD Karczew na inną kolej lokomotyw oznaczonych wcześniej jako WKD 50 L i 51 L, do jednostki tej przekazano z parowozowni Warszawa Stalowa trzy czterosiowe lokomotywy Klöckner-Humboldt-Deutz.

Według relacji emerytowanego maszynisty p. Piotra Sarneckiego z Nasielska, który zatrudniony był wcześniej w Parowozowni Karczew jako pomocnik maszynisty lokomotyw spalinowych od 1950 roku, do czasu likwidacji trakcji spalinowej w 1951 roku, lokomotywy te wykorzystywano do prowadzenia pociągów osobowych na kolei jabłonowskiej. Pociągi zestawione nawet z ośmiu wagonów „pulmanów” prowadzono na hamulcach zespolonych, silniki lokomotyw posiadały rozruch powietrzny z butli umieszczonych na pomostach. Dźwignia nawrotnika na lokomotywach umieszczona była jedynie na stanowisku pomocnika maszynisty, każda zmiana kierunku jazdy dokonywana była przez pomocnika maszynisty. Lokomotywy wycofano ze względu na brak części zamiennych do silników oraz skomplikowanych układów stero-

wania przekładni hydraulicznych. Dodatkowym czynnikiem, który przesądził o wycofaniu tych pojazdów z eksploatacji było odejście na emeryturę z WMD Karczew mistrza odpowiedzialnego za utrzymanie trakcji spalinowej, który znał się na skomplikowanej konstrukcji lokomotyw i jako jedyny umiał je naprawiać i konserwować. Kolejarze zatrudnieni w WMD Karczew narzekali, że znowu muszą jeździć na starych parowozach zaś unowocześnienie kolei zaskoczyło się fiaskiem.

Informacje dotyczące likwidacji trakcji spalinowej na linii jabłonowskiej zawiera kolejne źródło: Sprawozdanie z wykonania planu kolei wąskotorowych na rok 1951 – informuje o nie wykonaniu w 1951 roku jednej naprawy głównej i dwóch napraw średnich motowozów (lokomotyw spalinowych). Wyjaśnienie powyższego stanowi adnotacja: Ad. 6 i 7 – 1 naprawy głównej i 2 napraw średnich motowozu nie wykonano z uwagi na wycofanie motowozów z ruchu kolei Jabłonna – Karczew z dniem 01.05.1951 r.

Zbigniew Tucholski

KOLEJE WĄSKOTOROWE UŻYTKU NIEPUBLICZNEGO CDOKP w 1982 r.

Tabela 1.
Zestawienie kolei użytku niepublicznego nadzorowanych przez ZKD Centralnej DOKP
według danych z dnia 20.06.1982 r.

Lp	Właściciel /nazwa zakładu/	Długość torów [m] bud.	Prześwit toru [mm]	Typ szyn	Rodzaj trakcji	Data ostatniego badania	Data wydania zezwolenia	Uwagi
1	Grojecka KD – bocznicie GS „Samopomoc Chłopska” w Mogielnicy	211	1000	S42	spalinowa, lokomotywy PKP	01.06.1982 r.	przed 1945 r.	
2	GS „Samopomoc Chłopska” w Nowym Mieście nad Pilicą	191	1000	31	spalinowa, lokomotywy PKP	10.1981 r.	1953 r.	
3	Mławska KD – bocznicie GS „Samopomoc Chłopska” w Regiminie	160	750	h-93	parowa, lokomotywy PKP	08.07.1981 r.	um. boczn. od 01.04.1958 r.	
4	Cukrownia im. M. Nowotki w Ciechanowie	1 813	750	31	spalinowa, lokomotywa własna cukrowni	08.07.1981 r.	przed 1945 r.	*)
5	Cukrownia im. M. Nowotki – bocznicia „Pałuki”	471	750	31	parowa, lokomotywy PKP	1981 r.	um. boczn. od 01.11.1949 r.	*)
6	Cukrownia im. M. Nowotki – bocznicia „Wróblewo”	1 181	750	31	parowa, lokomotywy PKP	1981 r.	um. boczn. od 01.11.1949 r.	*)
7	Cukrownia im. M. Nowotki – bocznicia „Łęki”	310	750	31, h-93	parowa, lokomotywy PKP	1980 r.	um. boczn. od 1961 r.	*)
8	Cukrownia im. M. Nowotki – bocznicia „Regimin”	673	750	31, h-93	parowa, lokomotywy PKP	08.07.1981 r.	1956 r.	*)
9	Cukrownia im. M. Nowotki – bocznicia „Grudusk”	746	750	31	parowa, lokomotywy PKP	08.07.1981 r.	um. boczn. od 1949 r.	*)
10	Cukrownia im. M. Nowotki – bocznicia „Chumięcín”	323	750	31	parowa, lokomotywy PKP	08.07.1981 r.	um. boczn. od 01.04.1958 r.	*)
11	Cukrownia Krasiniec	6 238	750	31	parowa, lokomotywa własna cukrowni	07.07.1981 r.	30.05.1949 r.	*)
12	Cukrownia Krasiniec – bocznicia „Czerniec”	343	750	31	parowa, lokomotywy PKP	07.07.1981 r.	05.11.1966 r.	*)
13	Cukrownia Krasiniec – bocznicia „Obrębiec”	347	750	31, h-93	parowa, lokomotywy PKP	07.07.1981 r.	um. boczn. od 18.11.1949 r.	
14	Zakłady Wytwórcze Aparatury Wysokiego Napięcia „ZWAR” w Przasnyszu	1 075	750	S42, 6d	parowa, lokomotywy PKP	Budowa 1981 r.	12.11.1981 r.	
15	Nasielska KD, GS „Samopomoc Chłopska” w Pułtusk	105	750	31	parowa, lokomotywy PKP	1981 r.	25.01.1956 r.	
16	Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej w Ciechanowie, bocznicia Ciepłownia Pułtusk	163	750	S42, 6d	parowa, lokomotywy PKP	1981 r.	01.04.1977 r.	
17	Rogowska KD GS „Samopomoc Chłopska” w Giuchowie	695	750	6	spalinowa, lokomotywy PKP	1981 r.	20.01.1956 r.	
18	GS „Samopomoc Chłopska” w Regnowie	261	750	6, 31	spalinowa, lokomotywy PKP	1981 r.	20.04.1956 r.	
19	Piotrkowska KD GS „Samopomoc Chłopska” w Sulejowie	305	750	6	spalinowa, lokomotywy PKP	1981 r.	22.02.1961 r.	

Lp	Właściciel /nazwa zakładu/	Długość torów [m] bud.	Prześwit toru [mm]	Typ szyn	Rodzaj trakcji	Data ostatniego badania	Data wydania zezwolenia	Uwagi
20	Zakłady Przemysłu Wapienniczego w Sulejowie, bocznicia „Nowa”	4 921	750	6	spalinowa, lokomotywa własna	1981 r.	um. boczn. od 31.07.1961 r.	
21	Elcka KD, Białostockie Przedsiębiorstwo Ceramiki Budowlanej, bocznicia Cegielnia Pisanica	666	750	h-100	spalinowa, lokomotywy PKP	1981 r.	1958 r.	
22	Bocznicia wojskowa nr 180 Przasnysz	632	750	h-93	spalinowa, lokomotywy PKP	1981 r.	1954 r.	
23	Bocznicia wojskowa nr 181 Nowe Miasto nad Pilicą	2 164	1000	31	spalinowa, lokomotywy PKP	1981 r.	1954 r.	
24	Bocznicia wojskowa nr 183 Piaseczno Przeladunkowe	1676	1000	31	spalinowa, lokomotywy PKP	1981 r.	1967 r.	
25	Ośrodek Transportu Leśnego w Białymstoku							
a)	TOR Czarna Białostocka	128 km	600	h-93, h-100	spalinowa, lokomotywy własne	14-15.10.1980 r.	przed 1945 r.	
b)	TOR Hajnówka	105 km	600		spalinowa, lokomotywy własne	09-11.10.1980 r.	przed 1945 r.	
c)	TOR Płociczno	54 km	600		spalinowa, lokomotywy własne	22-24.09.1980 r.	przed 1945 r.	
26	Cukrownia Mała Wieś	(58,3) 40 km	600	70	parowa i spalinowa	03-04.12.1979 r.	przed 1945 r.	
27	Cukrownia Dobrzeliń	50 km	600	80, 93	parowa	08-09.11.1979 r.	przed 1945 r.	

* bocznicie buraczone czynne tylko w IV kwartale

Tabela 2. Bocznicie zlikwidowane w ostatnich 10 latach [1972-1982]

Lp	Właściciel /nazwa zakładu/	Długość torów [m] bud.	Prześwit toru [mm]	Data wydania zezwolenia	Data likwidacji	Uwagi
1	Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Przemysłu Zbożowo – Młynarskiego Oddział Grajewo PZZ Kolno	160	600	01.01.1961 r.	01.02.1971 r.	
2	Piaseczyńskie Zakłady Ceramiki Budowlanej Konstancin-Jeziorna Warszawska 32 „Lubna”	1412	1000	23.04.1954 r.	31.07.1971 r.	Likwidacja odcinka Piaseczno M. – Góra Kalwaria
3	PZGS	234	750	15.07.1952 r.	31.03.1972 r.	
4	PRN Sochaczew – Tartak w Piaskach Królewskich	377	750	01.01.1960 r.	31.03.1972 r.	
5	GS „Samopomoc Chłopska” w Myszynie	375	600	18.08.1959 r.	31.03.1973 r.	Likwidacja Ostrolękiej KD 31.03.1973 r.

Lp	Właściciel /nazwa zakładu/	Długość torów [m] bud.	Prześwit toru [mm]	Data wydania zezwolenia	Data likwidacji	Uwagi
6	GS „Samopomoc Chłopska” Kadzidło 72	72	600	04.10.1961 r.	31.03.1973 r.	Likwidacja Ostrołęckiej KD 31.03.1973 r.
7	GS „Samopomoc Chłopska” Łyse	249	600	01.01.1961 r.	31.03.1973 r.	Likwidacja Ostrołęckiej KD 31.03.1973 r.
8	Zespół Składowy Lasów Państwowych w Łomży „Gawrychy”	483	600	01.01.1961 r.	31.03.1973 r.	Likwidacja Ostrołęckiej KD 31.03.1973 r.
9	Zespół Składowy Lasów Państwowych w Łomży „Kuzie”	506	600	16.09.1961 r.	31.03.1973 r.	Likwidacja Ostrołęckiej KD 31.03.1973 r.
10	Zakłady Zbożowo - Młyn. PZZ Grójec	255	750	01.09.1954 r.	1974 r.	
11	Zakłady Przemysłu Wapienniczego Sulejów „Pereświt”/??/	821,30	750	01.01.1959 r.	30.06.1975 r.	
12	GS „Samopomoc Chłopska” Biała Rawska	48,55	750	01.09.1958 r.	30.06.1975 r.	
13	Zakłady Zbożowo-Młynarskie Warszawa, PZZ Grójec	208,50	1000	20.04.1954 r.	31.03.1976 r.	
14	Zakłady Zbożowo-Młynarskie Ciechanów, PZZ Pułtusk	90,70	750	01.04.1959 r.	31.03.1976 r.	
15	Cukrownia Krasiniec „Zbiki”	351,65	750	01.08.1959 r.	30.06.1976 r.	
16	Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Handlu Opalem i Materiałami Budowlanymi Białystok – Spółem	792,00	750	01.05.1958 r.	30.06.1976 r.	
17	Wojewódzki Związek GS „Samopomoc Chłopska” Kielce „HSO347”	322,18	1000	15.08.1958 r.	31.12.1976 r.	
18	GS „Samopomoc Chłopska” Nowe Miasto	137,05	1000	01.12.1954 r.	31.03.1977 r.	
19	Wojewódzki Związek GS „Samopomoc Chłopska” Ostrołęka „PZGS Klewki”	191,50	750	01.01.1959 r.	31.03.1977 r.	
20	Zakłady Zbożowo-Młynarskie Ciechanów PZZ Przasnysz	183,40	750	15.08.1954 r.	30.03.1977 r.	
21	Zakłady Zbożowo-Młynarskie Ciechanów PZZ Maków Mazowiecki	328,95	750	01.05.1954 r.	31.03.1977 r.	
22	GS „Samopomoc Chłopska” Kobylin, Kępina I	232,60	1000	20.04.1954 r.	30.06.1978 r.	
23	GS „Samopomoc Chłopska” Kobylin, Kępina II	196,00	1000	25.11.1954 r.	30.06.1978 r.	
24	Rejon Dróg Publicznych Przysucha REDP Nowe Miasto	127,00	1000	16.07.1956 r.	31.03.1978 r.	
25	Cukrownia Krasiniec, Przasnysz Trójkat	252,64	750	01.08.1959 r.	30.06.1978 r.	
26	GS „Samopomoc Chłopska” Grudusk	602,75	750	01.01.1965 r.	31.03.1978 r.	
27	Wiejski Związek GS „Samopomoc Chłopska” Skierniewice „Tatar”/??/	495,55	750	01.04.1955 r.	28.02.1978 r.	
28	GS „Samopomoc Chłopska” Krasne	521,50	750	01.01.1965 r.	31.03.1979 r.	
29	GS „Samopomoc Chłopska” Czernie Borowe	151,50	750	01.05.1968 r.	31.12.1978 r.	
30	Cukrownia Krasiniec – Maków Mazowiecki	422,82	750	01.07.1957 r.	30.06.1978 r.	

Tabela 3. Koleje użytku niepublicznego zlikwidowane w ostatnich 10 latach [1972-1982]

Lp	Właściciel (nazwa zakładu)	Długość torów [km] bud.	Prześwit toru [mm]	Trakcja i tabor	Data wydania zezwolenia	Data likwidacji
1	Cukrownia Michałów	23	750	parowa i spalinowa, lokomotywy własne	przed 1945 r.	01.01.1971 r.
2	„Laktoza” Łyszkowice	12,00	600	parowa i spalinowa, lokomotywy własne	przed 1945 r.	01.01.1971 r.
3	Cukrownia Borowiczki	102,274	600	parowa i spalinowa, lokomotywy własne	przed 1945 r.	1972 r.
4	Cukrownia Guzów	18	600	parowa i spalinowa, lokomotywy własne	przed 1945 r.	1973 r.
5	Cukrownia Izabelin	64	600	parowa	przed 1945 r.	01.07.1972 r.
6	Ośrodek Transportu Leśnego Białystok, OKL Nurzec	16,36	600	spalinowa	przed 1945 r.	1972 r.

Tabela 4. Wykaz kolei wąskotorowych użytku niepublicznego na terenie województwa Białostockiego

Lp	Użytkownik kolei	Nazwa / określenie kolei	Szerokość toru w [mm]	Długość w [km]	Rodzaj trakcji	Uwagi
1	Zarząd Lasów Państwowych w Białymstoku	Oddział Kolejek Leśnych Czarna Białostocka	600	138,371	parowa	Puszcza Knyszyńska
2	Zarząd Lasów Państwowych w Białymstoku	Oddział Kolejek Leśnych Hajnówka	600	141,796	parowa	
3	Zarząd Lasów Państwowych w Białymstoku	Kolejka Nurzec	600	15,000	parowa	Doliczono tory manipulacyjne i stacyjne, jest w budowie
4	Hajnowskie Zakłady Przemysłu Maszynowego Leśnictwa w Hajnówce	tory manipulacyjne	600	2,400	parowa	
5	Zakłady Sucheży Destylacji Drewna w Hajnówce	transport wewnętrzny	600	0,010	spalinowa	Puszcza Białowieska
6	Hajnowskie Zakłady Przemysłu Drzewnego w Hajnówce	Droga kolejowa wąskotorowa	600	0,021	konna	
8	Suwałskie Kamieniołomy Drogowe w Suwałkach	Zakłady dowozowe	900	19,000	parowa	Puszcza Augustowska
9	Zespół Składowy Lasów Państwowych w Augustowie	manipulacyjna wewnętrzna	650	1,400	spalinowa	
10	Rejon Przemysłu Drzewnego LP, Tartak w Lipowie	manipulacyjna wewnętrzna	600	3,500	ręczna	
11	Białostockie Zjednoczenie Terenowego Przemysłu Materiałów Budowlanych	Cegielnia Dobrzyńsk	600	1,350	konna	
12	Białostockie Zjednoczenie Terenowego Przemysłu Materiałów Budowlanych	Cegielnia Lesanka	600	1,850	konna	
13	Białostockie Zjednoczenie Terenowego Przemysłu Materiałów Budowlanych	Cegielnia Szepietowo	600	1,500	konna	
14	Białostockie Zjednoczenie Terenowego Przemysłu Materiałów Budowlanych	Cegielnia Hornostaje	600	1,800	konna	
15	Białostockie Zjednoczenie Terenowego Przemysłu Materiałów Budowlanych	Cegielnia Szudziałowo	600	0,800	konna	

Lp	Użytkownik kolei	Nazwa / okroślenie kolei	Szerokość toru w [mm]	Długość w [km]	Rodzaj trakeji	Uwagi
16	Białostockie Zjednoczenie Terenowego Przemysłu Budowlanych	Cegielnia Złotoria	600	0,500	konna	
17	Białostockie Zjednoczenie Terenowego Przemysłu Budowlanych	Cegielnia Trześcianka	600	0,200	konna	
18	Białostockie Pow. ZTPMB	Cegielnia Kozłowszczyzna	600	1,700	konna	
19	Białostockie Pow. ZTPMB	Cegielnia Księżno	600	0,700	konna	
20	Białostockie Pow. ZTPMB	Cegielnia Kopłany	600	1,350	konna, motorowa	309 m trakcja motorowa
21	Białostockie Pow. ZTPMB	Cegielnia Morkowszczyzna	600	0,500	konna	
22	Białostockie Pow. Zarz. Prefabr. PTMB	kolejka zakładowa	600	0,700	ręczna	
23	Łomżyńskie Zjednoczenie Terenowego Przemysłu Budowlanych	Cegielnia w Łomży	600	0,380	ręczna	
24	Łomżyńskie Zjednoczenie Terenowego Przemysłu Budowlanych	Cegielnia Mątwica	600	0,320	ręczna	
25	Biuro Zbytu Drewna Skład Handlowy nr 3 w Łomży	robocza	650	0,400	ręczna	
26	Rejon Eksploatacji Dróg Publicznych w Łomży	robocza	600	0,230	ręczna	
27	Warszaty Technikum Przemysłu Drzewnego w Łomży	roboczy	620	0,100	ręczna	
28	Elekcie Zjednoczenie Terenowego Przemysłu Budowlanych	Siedliska	600	1,600	konna	
29	Elekcie TTPMB	Garłówek	600 500	0,450 0,370	konna	
30	Elekcie TTPMB	Pisaica	600 750	0,450 0,370	spalinowa parowa	Połączenie z Eleką KD
31	Elekcie Zjednoczenie Terenowego Przemysłu Budowlanych	Kowale	600	8,150	konna	
32	Elekcie Zjednoczenie Terenowego Przemysłu Budowlanych	Monety	600	3,400	spalinowa	
33	Elekcie Zjednoczenie Terenowego Przemysłu Budowlanych	Gołbie	600	5,300	spalinowa	
34	Elekcie Zjednoczenie Terenowego Przemysłu Budowlanych	Gołdap	600	0,550	konna	
35	Elekcie Zjednoczenie Terenowego Przemysłu Budowlanych	Woszczele	600 750	0,520 0,500	konna	
36	Tartak w Prostkach	robocza	600	0,500	ręczna	
37	Tartak w Gołdapi	robocza	700	4,915	-	
38	Tartak w PGR w Boćwinkach pow. Gołdap	kolejka	580	0,420	ręczna	
39	Mielnickie Zjednoczenie Terenowego Przemysłu Budowlanych	Mielnik	600	0,450	konna	
40	Bielsko-Podlaskie Zjednoczenie Terenowego Przemysłu Budowlanych	Antonowo	600 1435	0,690 0,100	ręczna elektryczna	koparka

Lp	Użytkownik kolei	Nazwa / okръślenie kolei	Szerokość toru w [mm]	Długość w [km]	Rodzaj trakcji	Uwagi
41	Bielsko-Podlaskie Zjednoczenie Terenowego Przemysłu Budowlanych	Nowe Berezowo	600	0,400	konna	
42	Bielsko-Podlaskie Zjednoczenie Terenowego Przemysłu Budowlanych	Dolne	600	0,120	konna	
43	Bielsko-Podlaskie Zjednoczenie Terenowego Przemysłu Budowlanych	Kleszczole	600	0,300	konna	
44	Bielsko-Podlaskie Zjednoczenie Terenowego Przemysłu Budowlanych	Orla	600	0,380	ręczna	
45	Zakłady Naprawy Taboru Kolejowego	kolejka	600	0,015	ręczna	
46	Szelowski Marian w Turzli	kolejka tartaczna	630	0,040	ręczna	prywatna
47	Slimowski Marian w Sokółce	kolejka tartaczna	800	0,050	elektryczna	
48	Kozłowski Jan w Wyłudzinie	kolejka tartaczna	500	0,100	ręczna	prywatna nieczynna
49	Legowski i Ska w Nowogrodzie	kolejka tartaczna	500	0,200	ręczna	

414,975

O g 6 l e m

Interesującym materiałem źródłowym do historii kolei wąskotorowych w Polsce jest zamieszczone na poprzednich stronach *Zestawienie kolei użytku niepublicznego nadzorowanych przez ZKD Centralnej DOKP według danych z dnia 20.06.1982 r.* Wykazy obejmują koleje użytku niepublicznego pod nadzorem PKP oraz bocznice odgałęziające się od kolei dojazdowych PKP. Zestawienia na polecenie Dyrekcji Generalnej PKP, opracowały w 1982 r. zapewne dla celów statystycznych wszystkie Zarządy Kolei Dojazdowych PKP. Obejmowały one również ewidencję kolei i bocznic zlikwidowanych w ciągu 10 lat wstecz od daty sporządzenia wykazu. Całość uzupełnia *Wykaz kolei wąskotorowych użytku niepublicznego na terenie województwa Białostockiego.*

Maciej Kucharski

WSPOMNIENIA Z PIERWSZYCH POWOJENNYCH DNI PRACY PAROWOZOWNI W PIOTRKOWIE TRYBUNALSKIM

Poniżej publikujemy fragmenty wspomnień pracowników parowozowni w Piotrkowie Trybunalskim spisane w formie maszynopisu w listopadzie 1954 r. Materiały te znalazł w jednej z zapomnianych szaf dawnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych nasz redakcyjny kolega Zbigniew Tucholski.

Publikujemy jedynie te fragmenty, które odnoszą się do techniki kolejowej i mogą stanowić wkład do poszerzenia wiedzy na temat pierwszych miesięcy pracy parowozowni w Piotrkowie Trybunalskim. Pominięto rozdziały dotyczące spraw osobowych i działalności związków zawodowych. Czytając te wspomnienia należy mieć świadomość kontekstu politycznego. W 1954 r. nie można było pisać źle o towarzyszach radzieckich. W tekście zachowano oryginalną pisownię i szyk zdań.

1. [Wyzwolenie]

(...) Siedemnasty stycznia, tegoż roku [1945], upłynął w Piotrkowie Trybunalskim w wielkim napięciu wyobraźni i w napiętych nerwach. Wszyscy instynktownie przeczuwali, że wróg gnębiący przez długie pięć lat życie polskie – jest pokonany.

Wzmóżona działalność lotnictwa czerwonego, detonacje wybuchających bomb, strzały armatnie broni pancernej, potężniały ku schyłkowi dnia, sygnalizując mieszkańcom Piotrkowa, że bój się zbliża.

To też każdy, duży czy mały, w trwodze i niepewności życia, jak mógł i jak umiał – krył siebie i swych najbliższych w piwnicach domów, lub w tym celu przyszykowanych dołach, aby jak najbezpieczniej przeczekać, zbliżającą się burzę wojenną. Krył się kolejarz, aby przeżyć i przetrwać walkę tytanów.

Wczesny, mglisty i zimny ranek dnia osiemnastego stycznia, zastał całą ludność Piotrkowa na ulicach i drogach, witając zmęczonych i wyczerpanych natarciem żołnierzy Armii Czerwonej, którzy w błyskawicznym pościgu, nie śpiąc, ani się posilając, przepędzili zniechęconego wroga, na zachód.

Szybko następowały: porozumienie i przyjaźń ze zwycięzcami, a odgłos toczących się bojów, oddalał się od miasta, w którym Tymczasowy Komitet Kolejarzy, węzła piotrkowskiego wzywał wszystkich kolejarzy na masówkę.

Odważniejsi i śmielsi jak: ob. Kopka Michał, obecnie starszy inspektor Ministerstwa Kolei, ob. Siedlecki Kazimierz, zmarły w ubiegłym roku, działacz społeczny, ob. Gronostaj Karol, ob. Ignaczak Wacław obecny emeryt PKP i inni krzatali się, organizując współtowarzyszy, przy wypróbowanym w walce, Zawodowym Związku Kolejarzy Rzeczypospolitej Polskiej.

To też dworzec kolejowy zaroił się uczestnikami masówki, na której powołano ob. Nowackiego Piotra, elektryka na przewodniczącego, oraz ob. Januszewskiego Władysława ruchowca-biuralistę, na sekretarza. W skupieniu wysłuchano zagajenia przewodniczącego masówki, oraz przemowy obecnych na sali, przedstawicieli Armii Radzieckiej tow. Szolochowa majora i tow. nieznanego nazwiska kapitana. Wojskowi ci powitali zebranych kolejarzy, imieniem armii czerwonej i ludów wolnych radzieckich; wspominając, że pobity na głowę wspólny nasz wróg, armia Hitlera, przez niepokonaną postawę żołnierza radzieckiego, niosącego przyjaźń i wolność narodom przez faszyzm ujarzmionym – nie powstanie i na ziemię te, już nie wróci. Polacy oswobodzeni również mogą się cieszyć wolnością i mogą się rządzić jak prawowici gospodarze swojej ziemi. Bijąc wroga i oswobadzając was Polaków, my za to nie chcemy nic – jak przyszliśmy, tak i odejdziemy, a za-

płatą dla nas będzie wielka przyjaźń narodów słowiańskich mieszkających o miedzę. W wolnej Ojczyźnie, stańcie wszyscy zwartym szeregiem, do gojenia ran wojny i odbudowania zniszczonych miast i wsi.

Za wzniesłe słowa wielkodusznej przyjaźni, oficerów radzieckich, zebrani zgotowali im owację, a przewodniczący Nowacki Piotr serdecznie dziękował za ciepłe słowa i za zaszczytną ich obecność. Po czym przystąpiono do powoływania przez aklamacje polskich gospodarzy: stacji, parowozowni, rejonów i odcinków drogowych i telekomunikacyjnych, siły i światła. (...)

Powołani nowi administratorzy, obowiązki nałożone na nich przez ogólne zebranie kolejarzy węzła piotrkowskiego przyjęli. Za zaufanie i zaszczytne godności podziękowali, zobowiązując się, że wedle posiadanych sił i umiejętności postarają się pokładanego w nich zaufania kolejarzy nie nadużyć i pracować dla dobra kolejniectwa polskiego oraz ku chwale Ojczyzny. (...)

3. Wstępne prace w parowozowni na stacji towarowej w Piotrkowie

Po dokonanych przeglądzie terenu oraz budynków parowozowni w dniu 19 stycznia 1945 r. stwierdzone zostało, że pompownie i wieże ciśnieni na stacji osobowej i towarowej, niewiele ucierpiały z powodu działań wojennych, natomiast w budynkach oprócz gołych z tynku opadłych ścian potłuczonego i wyleciałego szkła z okien i oświetli, porwanych potarganych przewodów siły, światła i telefonicznych oraz połamanych i poniszczonych: wrót remizowych, drzwi, okien, biurek, szaf, stołów i krzeseł, nie pozostało prawie nic z taboru parowozowego, ani wagonowego godnego do wskrzeszenia życia w parowozowni.

Żadnego urządzenia mechanicznego, żadnej obrabiarki, ani trochę narzędzi, wszystko zostało wywiezione wraz z dźwigami do podawania węgla na parowozy, przez uciekających Niemców, w niewiadomym kierunku.

Pozostało kilkaset ton węgla kamiennego, w składzie opału, w magazynie filialnym trochę materiałów, dziewięć sztuk wagonów towarowych uszkodzonych w stacji, oraz jeden stary, zamrożony, dawno wycofany z eksploatacji parowóz, który

kończył życie, używany przez okupanta, jako myłak do mycia kotłów innych parowozów. Parowóz ten stał na stanowisku kanałowym w remizie na torze, poza unieruchomioną przez bombę obrotnicą o napędzie elektrycznym.

Smutny widok zniszczenia i dewastacji okupacyjnej odziedziczyliśmy w spadku po rejerdarstwie wroga. Smutek też przezielał w obliczach administratorów. Przejmujące zimno, hulający po pustych pomieszczeniach wiatr, odbierały pewność we własne siły, a jedyna nadzieja odzyskanej wolności, podtrzymywała ich na duchu.

Po odbytej naradzie administracyjnej i podsumowaniu stanu posiadania w pierwszym rzędzie powierzono rejestrację zgłaszających się do pracy kolejarzy ob. Pierzchlewiczowi Józefowi zastępcy maszynisty, jednemu z pierwszych, który zgłosił się na ochotnika do pracy.

Z więcej chętnymi pracownikami, zaczęto uprzątać biura, pomieszczenia służbowe, warszaty i dyspozytornie na towarowej.

Ob. Stelmaszczyk Feliks maszynista i ob. Pusz Wilhelm palacz zajęli się szkleniem oraz dostawą szkła okiennego i im zawdzięczaliśmy pierwszą ochronę przed styczniowym chłodem.

Następnego dnia bardzo rano [został] zbudzony zastępca naczelnika zamieszkały w t. zw. „Pekinie” przez ob. Grzelaka Zygmunta maszynistę, który złożył meldunek o braku wody w domach służbowych. Jak się okazało woda wyczerpała się ze zbiornika w wieży ciśnienia. Pompa głębinowa, zanurzona w studni była unieruchomiona z braku prądu elektrycznego, dostarczanego przez elektrownię miejską, gdzie również były bardzo poważne trudności z uruchomieniem zespołów turbinowych.

Za radą ob. Zmorskiego Kazimierza, przodownika drużyny wodociągowej, postanowiono uruchomić lokomotywę parową, która dawała napęd pompie żerdzinowej w studni Nr 1.

Zawdzięczając fachowej rutynie i zabiegliwości ob. Zmorskiego Kazimierza, nosząc wodę wiadrami z pobliskiego rowu do kotła lokomotywy, przy wydatnej pomocy maszynistów ob. ob. Grzelaka Zygmunta, Cyroła Edwarda, Kantorskiego Zenona i Czerkiewicza Antoniego uruchomiono pompę i zaczęto zasilac wodą, służbowych i okolicznych mieszkańców, jak też i w pobliżu znajdujący się

szpital. Wymienieni wyżej maszyniści, na ochotnika zaczęli pełnić służbę w kolejności w ciągu całej doby, tak, że nigdy nie zabrakło wody w kadzi.

Ob. Zmorski Kazimierz, w kilka tygodni później wysłany pociągiem specjalnym do stacji Poraj i stacji Olechów sprowadził kilka wagonów naładowanych piecami żeliwnymi, z których parowozownia korzystała przez kilka lat.

W etapie trosk administracji parowozowni, przesuwali się kolejno:

a/ organizacja personalna wewnętrzna,

b/ brak taboru,

c/ brak obrabiarek i narzędzi, a stąd powstała niemożność zatrudniania wszystkich zgłaszających się pracowników.

Parowozownia bogata była w drużyny parowozowe i rzemieślników doświadczonych, z braku zajęć, delegowano ich partiami, lub pojedynczo na ochotnika, do różnych miejscowości zachodniej Polski. Wielu z nich nie powróciło, osiadłszy na stałe w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie, Wrocławiu, Jeleniej Górze i innych parowozowniach, gdzie można ich spotkać dziś jeszcze jako do-brych znajomych.

Kolejną troską było oświetlenie. Z chwilą objęcia parowozowni, wyznaczone były warty i służba bez przerwy w pełnej dobie jak: dyspozytorów, rewidentów wagonów, palaczy, rzemieślników. Brak lamp i latarek karbidowych i naftowych bardzo utrudniało prace, w porze nocnej toteż niektórzy pełnili służbę po ciemku.

Poważną troską [były] kanały ściekowe, które na skutek wybuchów bomb, w kilku miejscach za-legały, tworząc cuchnące wylewiska. Upał [oryg.] się z tym ob. Rysiński Henryk wespół z ob. Łaskiem Janem tragicznie zmarłym pod kołami manewrowego wagonu, jako smarownik wagonowy (...)

Troską również było: wyreperowanie i uruchomienie pozostawionego przez Niemców parowozu.

Zwrócono się z apelem do wszystkich, komu jako Polakowi zależało uruchomienie kolei, aby oddał lub zwrócił posiadane lub nabyte jakiegokolwiek narzędzia, aparaty i materiały z rygiorem publicznego napiętnowania, w razie ujawnienia zatajenia posiadania tychże.

Plon naszego apelu był poważny bośmy w krótkim czasie urządzili pokoje biurowe, dys-

pozytownie i zaczęliśmy wyreperowywać wspomniany wyżej parowóz.

Dzięki ofiarnym w pracy ob. ob. Martelli Bolesławowi, Adamczykowi Józefowi, Centkowskemu Kazimierzowi, Tymczyńskiemu Henrykowi, Kwiatkowskiemu Józefowi, Krzemieńskiemu Marianowi, Dębowskiemu Stanisławowi i wielu innym, którzy nie bacząc na zimno, mróz dokonali wskrzeszenia maszyny, a ob. Wojdak Józef wykwalifikowany i dobry maszynista, tchnął w nią życie, na wiadomość, że pod stacją Kuluszki jest na torze zmrożony, nasz polski parowóz serii Ty23.

Nie bacząc, że podróż parowozem nie jest jeszcze bezpieczna, bo w lasach słychać było strzelaninę ob. Wojdaka Józefa z maszynistą Bettelem Stanisławem, zgłosili się na ochotnika, aby parowóz Ty23 sprawdzić i wyreperować, dla nawiązania łączności z przyległymi sąsiedzko stacjami. Wraz z nimi zgłosili się również ob. ob. Zawadzcy Stanisław i Franciszek, Gromadzki Andrzej, Świerczewski Henryk, Nowakowski Stanisław, którzy, na czele z ob. Dudzińskim Aleksandrem pomocnikiem naczelnika, wyjechali na szlak, pozostali zaś z biciem serca, oczekiwali ich powrotu.

Już dzień chylił się ku końcowi i noc zimowa obejmowała w swoje posiadanie świat, a powrotu wysłanej ekipy, nie było widać. Aż nareszcie około godz. 22-ej przybył ob. Adameczek Józef ślusarz brygadzysta, oznajmiając, że wszyscy wracali szczęśliwie z parowozem Ty23-96 zaanektowanym przez maszynistę ob. Wojdaka Józefa ze stacji Kuluszki i kiedy znaleźli się na wysokości wioski Koralinów, odległej od stacji Piotrków Trybunalski około 3 km usłyszeli wybuch i syk pary wydobywający się ze skrzyni paleniska. Po ochłonięciu z przerażenia stwierdzili pęknięcie u góry ściany sitowej w palenisku. Para z wodą buchnęła, załała ogień przekreślając prawie, że momentalnie przyjazd do Piotrkowa.

Stroskani niepowodzeniem musieli pozostać [w] oba parowozy na szlaku, wrócili pieszo, zdrowi i szczęśliwi, że [uratowali się] bez kalektwa lub utraty życia w wypadku.

Wypadek pęknięcia ściany w palenisku parowozu myjaka powstał na okoliczność zarośnięcia kamieniem wodnym niemal całego kotła parowozowego.

Teraz przyszły nam z pomocą służby ruchu i elektrotechniczne, które w tym czasie nawiązały łączność telefoniczną ze stacją Kuluszki, a te wyprawiły drużynę ratowniczą parowozikiem przewzanym „hulaj nogą” i dostarczyli oba parowozy do naszej parowozowni.

Po odmrożeniu i wyreperowaniu parowozu Ty23-96, który jakoby stanowił początek życia parowozowni Piotrków, sformowana została następna ekipa maszynistów i rzemieślników, którzy zrozumieli, że aby mieć warsztat pracy, należy go sobie wywalczyć i zdobyć.

Ekipa ta z maszynistami, jak to wspomniane zostało wyżej ob. ob. Wojdakiem Józefem, Gromadzkim Andrzejem, Nowickim Piotrem, Zawadzkim Franciszkiem, Depta Franciszkiem, Świerczyńskim Henrykiem, Nowakowskim Stanisławem, Rogulskim Janem, Gronostajem Karolem i innymi, których nazwiska trudno zapamiętać, wyjechali w kierunku na Łódź, aby dostarczyć więcej parowozów i zdobyć jakiekolwiek obrabiarki.

Plon wyjazdów towarzyszy ochotników był znaczny, ponieważ sprowadzili sześć sztuk parowozów serii Ty23 i Tp4 jak też wylowili piotrkowskie wagony narzędziowe oraz dwa dźwigi do podawania węgla na parowozy firmy „Jenike” pochodzące również z naszej parowozowni.

Należy również zauważyć, że przed wyjazdem parowozu myjaka z parowozowni, uruchomiono obrotnicę wspólnymi siłami ob. ob. Ostrowskiego Feliksa, Marteli Bolesława i Borkowskiego Władysława oraz motorniczych ob. ob. Kowalskich Władysława i Leona, Szczęsnego Stefana i Kowalskiego Andrzeja, którzy dotychczas czynność tą spełniają. (...)

Prace wstępne trwały przy porządkowaniu i organizacji parowozowni, a już 24 stycznia 1945 r. przybyli na lustrację stacji i parowozowni ob. Wiceminister PKP Olewiński Józef z pierwszym Dyrektorem Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych ob. Bonschetem Edwardem, którzy po zapoznaniu się z istniejącą sytuacją w Piotrkowie, udzielili administracji wiele cennych rad, wytknęli prace na przyszłość w odzyskanej ojczyźnie, zapewniając pomoc w razie potrzeby.

Podtrzymani na duchu przez wizytujących kolejarze więcej ochotczy przystąpili do pracy. (...)

Nie pominąć należy również faktu zdobycia i dostarczenia dla parowozowni sześciu wagonów miedzianych łusek od naboi armatnich, które ładowane były w czasie niedziel, przez administrację i chętnych pracowników parowozowni ob. ob. Borkowskiego Władysława, Jakubowskiego Władysława, Jakubowskiego Józefa, Ostrowskiego Feliksa, Ostrowskiego Władysława, wielu maszynistów i pracowników parowozowni. Zdobycz ta b[ardzo] przydała się i wystarczyła na kilka lat, jako domieszka do stopu brązu, z którego odlewane były łożyska maźnicze, wiązarkowe i korbowe.

Następnym łupem dla kolei było wynalezienie w tzw. szmelcowni przez ob. ob. Gawińskiego Franciszka i Borkowskiego Władysława około 500 sztuk obręczy wagonowych w stanie półfabrykatu, które zostały zgłoszone do Ministerstwa Kolei.

Pomału parowozownia nabierała rozmachu, zorganizowano trzy po sobie następujące ekipy pociągowe, które pod osobistym kierunkiem naczelnika parowozowni ob. inż. Zawadzkiego Jana, majstra Marteli Bolesława i Krogulskiego Jana majstra naprawy średniej parowozów oraz dziesięciu pracowników ochotników, wyjeżdżali na tereny zachodnie z maszynistą Nowickim Aleksandrem i pom[ocnikiem] m[aszyni]sty Hebdzińskim Józefem, celem zdobycia potrzebnych obrabiarek i narzędzi, bez których nie było można uruchomić normalnej pracy w parowozowni. To też koleżeńskim słowem, prośbami i poczęstunkami z własnych skromnych funduszy zdobyli wiele cennych dla parowozowni: tokarek, strugarek wiertarek, silników elektrycznych, imadeł, pilników i wiele niezbędnych dla parowozowni innych narzędzi i materiałów.

Zabiegi wymienionych wyżej kolegów wystarczyły na pełne pokrycie zapotrzebowania pomocniczych warsztatów naprawy bieżącej i naprawy średniej parowozów oraz zaopatrzenia obrabiarkami pomocnicze warsztaty wagonowe. (...)

Parowozy napływały, bądź ściągane z linii, bądź pozostawione przez drużyny parowozowe wracające z zachodnich połaci kraju. Liczba ich wynosiła ponad sto sztuk, różnych serii i róż-

nych przynależności państwowych. Dwadzieścia osiem serii parowozów liczyła parowozownia Piotrków.

Niezależnie od swoich parowozów, zjeżdżały również parowozy różnych dyrekcji, utworzonych i pracujących bez wytchnienia w tzw. „kolumnach”.

Naprawy parowozów i wagonów, mycie zanieczyszczonych kamieniem wodnym kotłów parowozowych, wypełniały po brzegi pracę w parowozowni, która weszła w rytm swoistych [oryg.], dużej parowozowni.

W nawiasie podaję, że parowóz myjak doczekał się skasowania z inwentarza i pocięty został na złom. Natomiast sprowadzony przez m[aszyni]stę ob. Gromadzkiego Andrzeja, drugi dźwиг węglowy do podawania węgla na parowozy firmy „Jenike”, jako bardziej uszkodzony w boju, wyreperowany został dopiero w roku 1947 z powodu uszkodzonych nast[ępujących] części: ślimacznicy wraz ze ślimakiem, kół zębatych i zwojowych silnika elektrycznego, podwozia i postumentu.

W miesiącu lutym 1945 r. przybył do parowozowni Piotrków zamianowany przez Dyrektora OKP w Łodzi, Naczelnik Oddziału Mechanicznego w Częstochowie ob. inż. Lewczuk Marian b[yły] pomocnik naczelnika parowozowni w Kutnie i pod jego kierownictwem zaczęła się gospodarka fachowa w Oddziale. W tymże czasie został delegowany do parowozowni przez władze radzieckie, jako doradca, oficer armii czerwonej tow. inż. Głodyk, człowiek dobry i wyrozumiały, zaś na stopniu Oddziału, delegowano pułkownika tow. Pietrowa i na zastępcę majora Zinczenkę.

4. Wstępne prace organizacyjne na osobowej

Wspominaliśmy wyżej o troskach i pracach pionierskich przy odbudowie warsztatów naprawy bieżącej parowozów na stacji towarowej; nie od rzeczy będzie wspomnieć pokrótce, o wyczynach przy uruchomieniu pomocniczych warsztatów napraw średnich parowozów na osobowej.

Zaznaczyliśmy przy tym, że smutny widok dewastacji i zniszczenia odziedziczyliśmy w spu-

ściźnie po okupacji niemieckiej, na stacji towarowej, lecz i na stacji osobowej nie było się czym cieszyć.

Ten sam widok gołych ścian, podziurawionych dachów, pustych stanowisk kanałowych, braku obrabiarek i narzędzi, walającego się różnego śmiecia zastali administratorzy polscy w warsztatach naprawy średniej parowozów. Nie było dosłownie na cołożyć rąk, aby wskrzesić życie w tych warsztatach.

Po odbytej naradzie z majstrami i brygadzi-
stami zwrócono się w słowach gorących i patriotycznych do zebranych warsztatowców, przedstawiając im ciężką sytuację w jakiej znalazła się parowozownia Piotrków. Naświetlone zostało jasno, że kto chce żyć, musi walczyć, działać i pracować. Zwróciliśmy się z apelem do wszystkich, aby każdy poszczególnie wedle sił i możliwości, pomagał przy uporządkowaniu i odbudowie rodzinnych warsztatów pracy, w których na przyszłość trzeba będzie zapracować na chleb i utrzymanie siebie wraz z rodziną.

W czasie tej debaty, za radą doświadczonego brygadiera ob. Dorfa Stefana, postanowiono uruchomić kuźnię, aby zacząć coś wytwarzać i przyszykować do mających się naprawiać parowozów.

Ob. Krogulski Jan brygadier zaproponował, aby udać się natychmiast do opuszczonego przez Niemców, w pobliżu znajdującego się warsztatu mechanicznego, stamtąd zaanektować tokarkę, zamontować w warsztatach kolejowych i robić nie tylko odkuwki, ale gotowe wyroby w postaci śrub z nakrętkami, pierścieni, wałików, kołków gwintowanych oraz innych potrzebnych do naprawy, rzeczy stalowych. Propozycję swoich brygadierów zaraz wcielono w czyn, ze względu, że i bezczynność zaczęła ludziom dokuczać.

Ob. ob. Krogulski Jan, Ignaczak Wacław, Leśniak Jan wespół z towarzyszami warsztatowcami, na własnych barkach tokarkę wraz z transmisją sprowadzili i od tego czasu zaczęto się ruszać około produkcji.

W tymże czasie, jak to już zostało zauważone, ściągnięto ze stacji Widzew, trzy wagony-warsztaty pochodzące z parowozowni Piotrków, które o mało, że nie były okupione krwią m[aszyni]sty

Wojdaka Józefa, a dzięki ob. Gronostajowi Karolowi biegle władającemu językiem rosyjskim, pojednawczej i przyjacielskiej postawie oficerów radzieckich oraz poczęstunkiem przywiezionym przez naszych towarzyszy, zbywające i unieruchomione parowozy oraz wagony-warsztaty dało się odzyskać i do Piotrkowa sprowadzić.

Wyładowane z tych wagonów obrabiarki i narzędzia, podzielone zostały między warsztaty napraw bież[ące] na tow[arowej] i warsztaty naprawy średniej na osobowej.

Pościągano również różnych narzędzi: z warsztatów prywatnych pozostawionych bez opieki, bądź przyprowadzonych przez pracowników materiały wysperane i wspólnymi chęciami poczęto brać się do naprawy.

Komisyjnie zostały przydzielone parowozy do naprawy średniej, których stan techniczny oraz wypracowanie na okręgach tocznych, zestawów kołowych, naprawy średniej wymagały ponieważ pisemnych dowodów parowozowych nie było.

W kilka dni później ob. Stankiewicz Włodzimierz ówczesny naczelnik parowozowni Kuluszki, w rozmowie telefonicznej z ob. Borkowskim Władysławem proponował odstąpienie do warsztatów w Piotrkowie nowej tokarki o długości 5 m. Zaskoczony obywatelską i koleżeńską przysługą ob. Borkowski tokarkę przyjął, dziękując w imieniu własnym oraz administracji i pracowników parowozowni za szlachetną przysługę.

Natychmiast wysłano do Kuluszek parowóz i wagon, na którym załadowana była tokarka, sprowadzono i zabudowano w warsztatach naprawy średniej. Obrabiarka ta jest do dnia dzisiejszego jednym z najlepszych obiektów w warsztatach i oddaje b[ardzo] poważne usługi przy naprawie taboru, jak też przy wytwarzaniu przeróżnych przyrządów i wytworów.

W drugiej połowie m[iesia]ca lutego do parowozowni Piotrków przybył dysponowany przez ob. Naczelnika Wydziału inż. Błaszczyka Henryka, młody energiczny i zdolny inż. Krawczyński Feliks wyznaczony jako pomocnik Naczelnika przy naprawach średnich parowozów na osobowej. Prawie, że jednocześnie ob. Błaszczyk Julian, złożył tytuł majstra, nie mogąc podolać

na skutek poważnego wieku w organizowaniu pracowników i napraw, ponieważ warsztatowcy, po odzyskaniu niepodległości, rozpolitykowali się sytuacją wojenną i bytową do tego stopnia, że więcej drogiego czasu marnowali na rozmowy i palenie papierosów niż na roboty.

Ob. inż. Krawczyński Feliks wespół z ob. Krogulskim Janem i Dorfem Stefanem pomалу regulowali niezdrowy objaw, za co, jako więcej przedsiębiorczego ob. Krogulskiego Jana wyznaczono majstrem naprawy średniej parowozów, a że jest to człowiek jak się to już wyraziliśmy energiczny, przedsiębiorczy a przy tym dobry fachowiec, potrafił w stosunk[owo] niedługim czasie zorganizować naprawę średnią parowozów oraz przy pomocy administracji parowozowni, zaopatrzyć w dostateczną ilość obrabiarek, narzędzi i materiału wspomniane wyżej warsztaty.

W tym celu wyjeżdżał na zachód i do Warszawy Pragi specjalnymi do tego celu zorganizowanymi ekipami i własnym pociągami, aby tam z pozostałości b[yłych] warsztatów głównych, zaopatrzyć własne warsztaty w obrabiarki, narzędzia, materiały, zestawy kołowe, parowozowe i tendrowe. W pracy tej byli b[ardzo] pomocni brygadziści i pracownicy: ob. ob. Martela Bolesław, Dorf Stefan, Leśniak Jan, Gronostaj Karol, Różalski Józef.

Warsztaty na osobowej potężniały, okrzepły i poczęły rytmicznie i planowo wyreperowywać parowozy w naprawach średnich tak, że w roku 1946 za urzędowania Naczelnika Parowozowni ob. Huberta Bernarda wypuszczono z naprawy średniej setny parowóz, Pt31-12 prowadzony przez seniora maszynistów piotrkowskich ob. Synowca Leona i z tej to racji obchodzono święto warsztatów, ku uczczeniu załogi piotrkowskiej. Tym to setnym parowozem, wyjechało do Łodzi, celem przywiezienia gości z Dyrekcji, którym patronował ob. inż. Bąk Józef, podówczas s[yn] Naczelnik Służby Mechanicznej.

Działo się to 8 grudnia 1946 r. Uroczystość rozpoczęła się mszą św. w kościele OO. Bernardynów w Piotrkowie, na której dokonano poświęcenia sztandaru Straży Ogniowej Kol[ejowej] ufundowanego ze składek kolejarzy węzła piotrkowskiego, a po zakończeniu tej uroczystości,

służba mechaniczna, goście i kolejarze z innych służb, przy dźwiękach własnej orkiestry powrócili w szeregach do gustownie udekorowanych warsztatów naprawy średniej, gdzie przedstawiciel Ministerstwa Kolei ob. Kopka Michał inspektor Min[isterstwa] Kolei, imieniem Ministra ob. Rabanowskiego Jana powitał załogę, która swoją pracą przysporzyła gospodarce narodowej sto wyremontowanych parowozów. Po czym parowozownia Piotrków podejmowała obiadem zaproszonych gości, którzy przy dźwiękach orkiestry, miło spędzili czas do zapadnięcia zmroku, następnie zostali odwiezieni z powrotem do Łodzi.

5. Organizowanie pomocniczych warsztatów wagonowych przy parowozowni Piotrków

Tu może najłatwiej było zorganizować prace w warsztatach. Wrócił kierownik przedwojennych warsztatów wagonowych ob. Gadomski Stanisław. Wrócili starzy warsztatowcy, pozostała przedwojenna kołówka, przyniesiono narzędzi i materiałami pozostałymi po Niemcach, wyreperowano uszkodzone na stacji wagony towarowe.

Ob. Gadomski Stanisław począł gospodarzyć. Wyzaczył i dobrał na rewidentów wagonów doświadczonych pracowników jak: ob. ob. Nowackiego Feliksa, Piaseckiego Wincentego, Rorata Wincentego, Uniszewskiego Alfonsa, przydzielił im smarowników i zaczęła się praca posterunków rewidenckich, w kolejce bez przerw w dobie. Uszkodzonych wagonów przybywało z chwilą wprowadzenia ruchu pociągów, to też ponad czterdzieści wagonów reperowano w ciągu dnia roboczego.

Bardzo dobrym organizatorem okazał się ob. Kenijski Stefan, który pracując lat kilka przy naprawie wagonów został rutynowanym wagonowcem. (...)

Piotrków Trybunalski w listopadzie 1954 r.
Władysław Borkowski, technik służby,
mechanicznej Parowozowni Głównej I klasy
Piotrków Trybunalski.

Ostatni rozdział „Służba ruchu i telekomunikacja” zostanie opublikowany w numerze 3/2012

Zbigniew Tucholski

KOLEJE WĄSKOTOROWE

KOLEJ ANTONOWIECKA

Zapraszam czytelników Stalowych Szlaków do wizyty na Antonowieckiej Kolei Wąskotorowej. Jest to wizyta sentymalna bowiem kolej ta w latach II Rzeczypospolitej znajdowała się na polskim wówczas Polesiu. Obecnie operatorem linii są Koleje Ukraińskie UZ, które prowadzą rozkładowy ruch pasażerski.

Trochę historii

Początki linii sięgają końca XIX wieku. Celem budowy kolei wąskotorowej był dowóz drewna do tartaku w Antonówce oraz aktywizacja gospodarza tej części Polesia. Prawdopodobnie około 1895 roku rozpoczęto budowę wąskotorówki od



Wejście do budynku stacyjnego w Antonówce.

Fot. Tomek Jankowski

niewielkiej wsi Antonówka położonej przy szero-kotorowej linii Kowel – Sarny. Wybrano typowy dla rosyjskich kolei wąskotorowych prześwit 750 mm. Ze względu na trudny i niedostępny teren budowa postępowała dość wolno. Dużą przeszkodą do po-



Antonówka. Pociąg do Zariecznego z lokomotywą TU2-097. 28.08.2011 r.

Fot. Tomek Jankowski



Billboard reklamowy w Antonówce. Napis na wstędze: „Najstarsza w Europie wąskotorówka”. 27.08.2011 r.

Fot. Tomek Jankowski

konania była rzeka Styry, na której wybudowano drewniany most. Najprawdopodobniej około 1913 roku kolej dotarła do Kuchockiej Woli. Szlak liczył wtedy 78 km¹⁾.

W czasie I wojny światowej kolej została rozbudowana. Od stacji we wsi Chinocze wybudowano linię prowadzącą na wschód do Dąbrowicy położonej przy szerokotorowej linii Lunie – Sarny. Na tym odcinku konieczna była budowa dużego mostu na Horyniu. Długość tego odcinka wynosiła 34 km. W tym samym czasie powstał też krótki 5 km odcinek od stacji Włodzimierzec do wsi Dubowka. Inwestycje te podyktowane były wzglę-

dami militarnymi. W 1915 roku wojska rosyjskie toczyły ciężkie walki w tym rejonie i potrzebowały sprawnie działających systemów transportowych. Można więc przypuszczać, że nowe odcinki a zwłaszcza mosty budowane były przy pomocy wojsk kolejowych, których duża baza wraz z centralną składnicą sprzętu znajdowała się w nieodległych Baranowiczach.

W 1919 roku Kolej Antonowiecka znalazła się pod Polską administracją. Po utworzeniu



Pociąg do Zariecznego z lokomotywą TU2-097 podstawia się na peron w Antonówce. 28.08.2011 r.

Fot. Tomek Jankowski

211. Antonówka Wąska—Kuchocka Wola. 211.

		M	M	P. K. P.		M	M		
		81	83			84	82		
		3	3	Dyrekcja Radomska		3	3		
▲ Kursują w miejscu za oddzielnym ogłoszeniem.	—	10:00	—	—	o Antonówka Wąska	—	20:02	—	—
	—	10:28	—	—	Wydymer (p. o.)	—	19:35	—	—
	—	11:04	—	20	Włodzimierzec	p.	19:01	—	—
	—	11:52	12:10	35	Chinocz	—	17:07	18:10	—
	—	p.	12:32	42	Dobre Mosty	—	16:46	—	—
	—	—	13:00	51	Biała n. Styrem	—	16:18	—	—
	—	—	13:19	56	Styr	—	15:59	—	—
	—	—	13:36	61	Borowa	—	15:43	—	—
	—	—	14:27	78	p Kuchocka Wola	o	14:50	—	—

Rozkład jazdy zamieszczony w sieciowym rozkładzie jazdy na sezon zimowy 1926 r. obowiązujący od 01.10.1926 r.



Stojące przed lokomotywnią w Antonówce wraki lokomotyw TU7 i zielona TU2-066. 27.08.2011 r. Fot. Tomek Jankowski



Odstawiony plug na trójkącie w Antonówce. 27.08.2011 r. Fot. Tomek Jankowski



Lokomotywa TU7-0767 na stacji w Antonówce. 28.08.2011 r. Fot. Tomek Jankowski



Wagony stojące na bocznym torze na stacji w Antonówce. 27.08.2011 r. Fot. Tomek Jankowski



Wagon pasażerski typu PB-51. 28.08.2011 r.

Fot. Tomek Jankowski

w 1926 roku przedsiębiorstwa PKP podlegała Dyrekcji Radomskiej. Prowadzono na niej rozkładowy ruch pasażerski oraz przewozy towarowe. Nadal ważną rolę odgrywały przewozy drewna pozyskiwanego z lasów występujących w tej części Polesia. Już wówczas Kolej Antonowiecka była sporą atrakcją turystyczną, opis szlaku znalazł się m.in. w Przewodniku po Polsce T II Polska Południowo-Wschodnia z 1935 roku. W okresie międzywojennym długość linii zmieniała się i wynosiła pomiędzy

519

DĄBROWICA
ANTONÓWKA

— KUCHOCKA WOLA
LINIA WĄSKOTOROWA

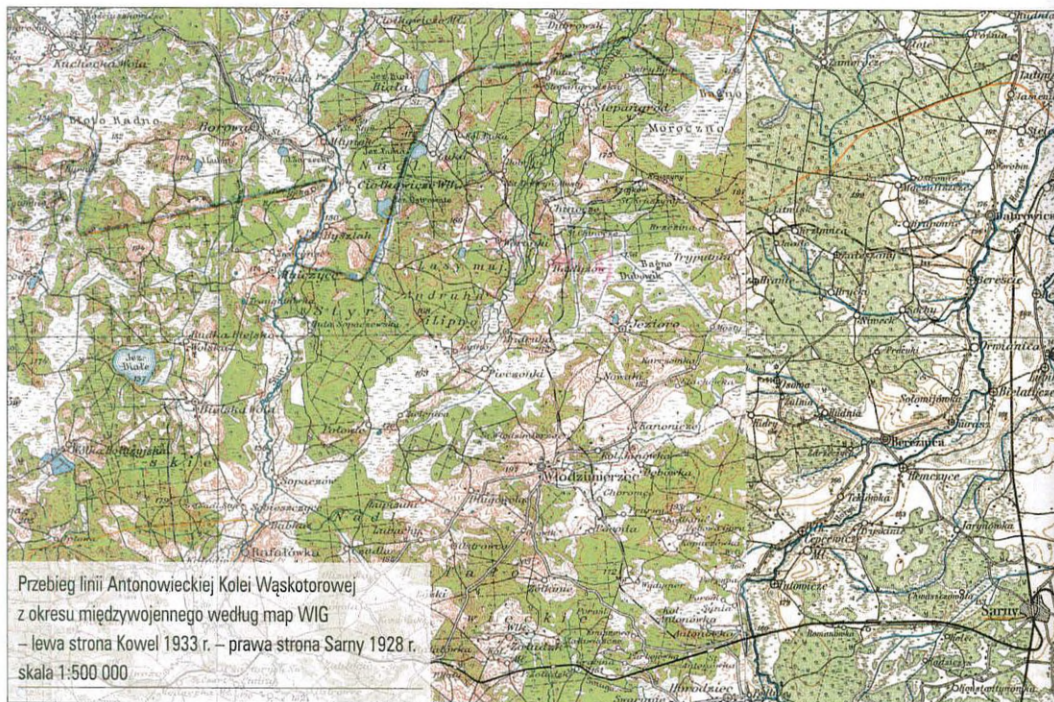
—	—	—	10 20			o Sarny 527 p	20 07	—	—	—	—
						o Łuniniec 527 p	—	—	—	—	—
101	103	106				Dyrekcja Radomska	105	104	102		
2.3.	2.3.	2.3.					2.3.	2.3.	2.3.		
—	—	—	16 50	0	Km	o DĄBROWICA W. p	13 10	—	—	—	—
—	—	—	17 32	13	Hać p	↑	12 28	—	—	—	—
—	—	—	17 47	17	Krzywica p	↑	12 16	—	—	—	—
—	—	—	18 03	22	Tryputnia p	↑	11 50	—	—	—	—
—	—	—	18 30	25	Kruszyna p	↑	11 38	—	—	—	—
—	—	—	19 00	34	Chinocze p	↑	11 00	—	—	—	—
—	4 55	—	—	—	—	o Kowel 516 p	—	—	1 26	—	—
—	4 22	—	—	—	—	o Sarny 516 p	—	—	23 10	—	—
6 20	8 30	—	0	1	o ANTONÓWKA W. p	↑	21 50	—	—	—	—
8 30	9 00	—	1	9	Antonówka Wąsk. p	↑	21 46	—	—	—	—
9 00	9 15	—	13	13	Wydmyer p	↑	21 12	—	—	—	—
9 41	10 00	—	20	20	Choromce p	↑	20 56	—	—	—	—
10 00	10 28	—	26	26	Włodzimierzec W. p	↑	20 35	—	—	—	—
—	—	—	35	35	Andruha p	↑	20 08	—	—	—	—
—	—	—	—	—	Chinocze p	↑	19 40	—	—	—	—
11 00	11 23	—	35	0	Chinocze p	↑	18 58	—	—	—	—
11 23	11 36	—	41	1	Dobryń Mosty p	↑	18 33	—	—	—	—
11 36	11 52	—	45	5	Łukl p	↑	18 19	—	—	—	—
11 52	12 14	—	50	10	Biała nad Styrem p	↑	18 04	—	—	—	—
12 14	12 30	—	61	21	Styr p	↑	17 44	—	—	—	—
12 30	12 52	—	65	25	Borowa p	↑	17 24	—	—	—	—
12 52	13 02	—	71	31	Ciechowlisz p	↑	16 51	—	—	—	—
13 02	13 23	—	77	37	KUCHOCKA WOLA p	↑	16 30	—	—	—	—

Kursuje we wtorki,
czwartki i soboty.

Kurs. w poniedziałki,
środy i piątki

Kursuje we wtorki,
czwartki i soboty

Kurs. w poniedział-
ki, środy i piątki



Wrak drzyny typu PD w Antonówce. 27.08.2011 r. Fot. Tomek Jankowski



Wagony stojące na bocznym torze na stacji w Antonówce. 27.08.2011 r. Fot. Tomek Jankowski

110 a 113 km. Istniały plany budowy odcinka z Kuchockiej Woli do Lubieszowa o długości 20 km. Uzyskanoby przez to połączenie w Lubieszowie z koleją wąskotorową Janów – Kamień Koszyrski o prześwicie 600 mm²⁾. Rozbudowano warsztaty w Antonówce, w których sposobem gospodarczym budowano tabor dla innych kolei wąskotorowych PKP³⁾. Ruch prowadzony był trakcją parową. Na kolejach wąskotorowych Polski wschodniej o prześwicie 750 mm dominowały parowozy odziedziczone po Rosjanach, głównie serii H-130 i C-9. Na pewno na Kolei Antonowieckiej pracowały parowozy serii Wp 29 o numerach, 1730, 1732 i 1734⁴⁾.

W okresie II wojny światowej doszło do zniszczeń na Kolei Antonowieckiej.



TU2-066. 27.08.2011 r. Fot. Tomek Jankowski

TU7 w skansenie w Antonówce. 27.08.2011 r.

Fot. Tomek Jankowski



Pociąg wąskotorowy z lokomotywą spalinową TU2-097 na stacji Zariczne. 28.08.2011 r.

Fot. Tomek Jankowski



Drewniany most na rzece Styr. 28.08.2011 r.

Fot. Tomek Jankowski

Obszar Polesia zajęty przez Armię Czerwoną latem 1944 został przyłączony do Ukraińskiej SRR. Powojenna odbudowa linii zajęła niemal 10 lat. Wybudowano w tym okresie nowe warsztaty w Antonówce i wymieniono tabor. Sprowadzono między innymi dwa parowozy wąskotorowe serii Gr – budowane w NRD w ramach reparacji wojennych. W latach 1957–1967 kolej podlegała pod Zarząd Przemysłu Leśnego – Oddział w Sarnach. Tak jak przed wojną w przewozach towarowych dominowało drewno pozyskiwane z miejscowych lasów. Istnieją sprzeczne informacje dotyczące odcinka Chinocze – Dąbrowica. Część źródeł twierdzi, że nie został on odbudowany po wojnie⁵⁾, zaś część, że ograniczony ruch towarowy prowadzony był do 1974 roku⁶⁾.

Rozebrano również odcinek Cichowierz – Kuchocka Wola. Zamiast tego stopniowo budowano szlak w stronę Pohostu Zarzecznego, czyli dzisiejszego miasteczka Zaricznego, który ukończono w 1967 roku. Kolej osiągnęła 106 km długości. Rozwinął się wówczas duży ruch towarowy, bowiem w Zaricznem znajdowało się kilka zakładów przemysłowych. Aby ułatwić przeładunek towarów znacznie rozbudowano stację towarową w Antonówce w części położonej na zachód od warsztatów. Wybudowano tam suwnice do przeładunku i rampę.

W 1972 roku pojawiły się na Kolei Antonowieckiej pierwsze lokomotywy serii TU2, które do dziś odgrywają dominującą rolę w ruchu. W 1976 roku wprowadzono do eksploatacji lokomotywy serii TU7. Parowozy wycofano z eksploatacji około 1980 roku. Do przewozów pasażerskich wprowadzono wagony produkcji radzieckiej serii PB-51. Po rozpadzie ZSRR i powstaniu niepodległej Ukrainy kryzys gospodarczy, który dotknął naszego nowego wschodnie-



Budynek stacyjny w Zaricznem. 28.08.2011 r.

Fot. Tomek Jankowski

go sąsiada sprawił, że miejscowe zakłady upadły i ruch towarowy został zawieszony.

Dzień dzisiejszy

Kolej Antonowiecka, przez miejscowych nazywana Poleskim Tramwajem lub Kukuszką⁷⁾ łączy Antonówkę z Zaricznem i ma 106 km długości.



Pociąg prowadzony lokomotywą TU2-097 stoi przy peronie w Zaricznem. 28.08.2011 r.

Fot. Tomek Jankowski



Antonówka. Przyjazd pociągu z Zaricznego. 28.08.2011 r.

Fot. Tomek Jankowski

Na trasie prowadzącej głównie przez malownicze lasy znajduje się 30 drewnianych mostów w tym najdłuższy na rzece Styr o długości 153 metrów. Część stacji jest obsadzona, posterunek znajduje się też przy moście na Styrze. Pociągi wąskotorowe są skomunikowane na stacji w Antonówce z szerokotorowymi pociągami lokalnymi jadącymi do i z Sarn. W 2011 roku pociąg wąskotorowy wyjeżdżał z Antonówki o 7.05, by po 4 godzinach i 2 minutach dotrzeć do Zaricznego. Wyjazd z Zaricznego następował o godzinie 14.03, przyjazd do Antonówki na godzinę 18.05. Zdarza się, że pociąg wąskotorowy „łapie” na szlaku spore opóźnienie, mimo to skład szerokotorowy czeka na skomunikowanie. Pociągi zestawione są z lokomotywy serii TU2 i czterech wagonów typu serii PB-51. Bilety kupuje się u obsługi, dysponującej elektronicznymi terminalami. Ruchu towarowego obecnie nie prowadzi się, realizowane są tylko przewozy gospodarcze.

Na stacji w Antonówce w rejonie lokomotywowni utworzono ostatnio mini skansen i izbę pamięci. Znajdują się w nim: lokomotywa serii TU7 i drezyna typu PD. Ciekawie wygląda towarowa część stacji i rejon lokomotywowni. Znajduje się tam sporo odstawionych wagonów i ciekawej konstrukcji plug. Pracownicy torowi dysponują wózkami torowymi, dobrze oznaczony jest kilometraż linii. Obecnie na

wielu odcinkach trwa wymiana nawierzchni. Wzdłuż torów widać przygotowane nowe podkłady i szyny do wymiany. Lokalne władze chcą, aby ta część Polesia rozwinęła się w region turystyczny. Sprzyja temu dzika okolica, piękna przyroda i życzliwi mieszkańcy. Problemem jest słaba infrastruktura turystyczna. Kolej w tych planach odgrywa dużą rolę. Jest też dla zagubionych wśród lasów wiosek oknem na świat. Pojawiły się informacje o dalszej modernizacji kolei i dużych funduszach przeznaczonych na ten cel. Wydaje się więc że los Kolei Antonowieckiej jest niezagrożony.

Nazwy miejscowości zostały podane w Polskiej wersji językowej.

Przypisy

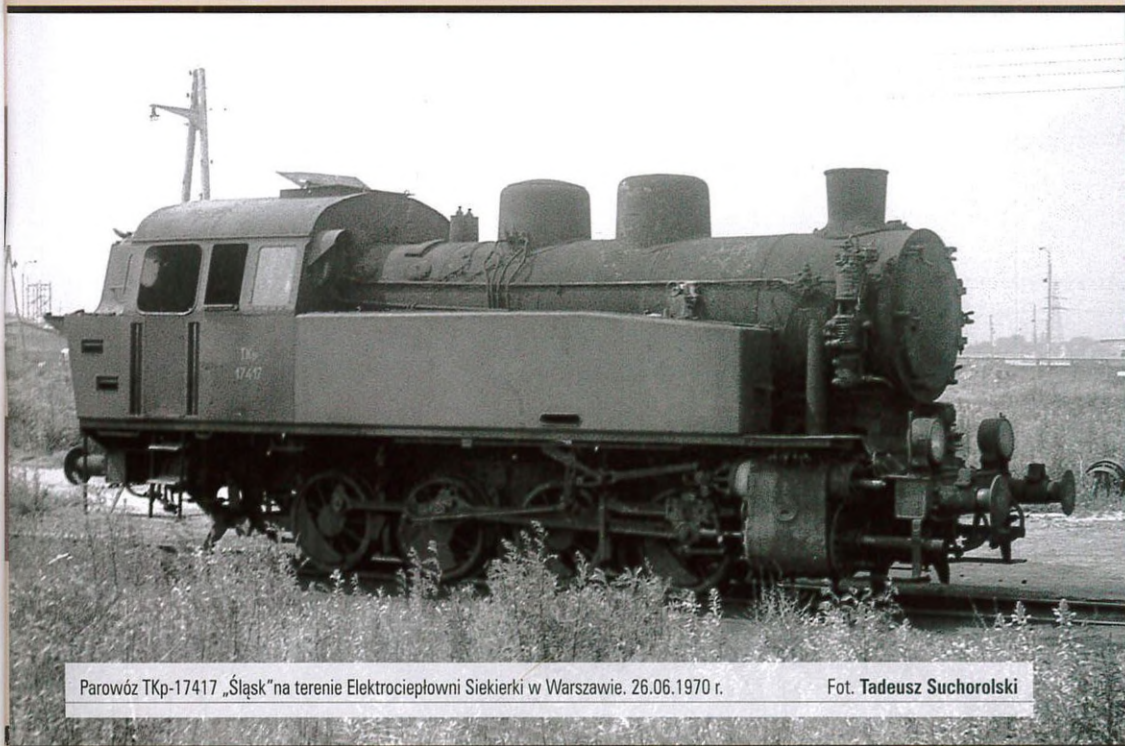
- 1) <http://narrow:parovoz.com> – dostęp 2011 r.
- 2) Bogdan Pokropiński, Koleje Wąskotorowe PKP, Warszawa 1980.
- 3) Bogdan Pokropiński, Ostrołęcka Kolej Wąskotorowa – wagony. *Świat kolei*, nr 10/2008.
- 4) Bogdan Pokropiński, Parowóz wąskotorowy typu Dh2 Wilno (Px29). *Koleje Małe i Duże*, nr 2-3/2004.
- 5) <http://narrow:parovoz.com> – dostęp 2011 r.
- 6) <http://Home.versatel.nl> – dostęp 2011 r.
- 7) Kukuszka – ros. kukuleczka, potoczne określenie kolei wąskotorowej, jak w Polsce „ciuchcia”.

Tomek Jankowski



Parowóz TKy-203 odstawiony na terenie Elektrociepłowni Siekeierki w Warszawie. 26.06.1970 r.

Fot. Tadeusz Suchorolski



Parowóz TKp-17417 „Śląsk” na terenie Elektrociepłowni Siekeierki w Warszawie. 26.06.1970 r.

Fot. Tadeusz Suchorolski

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



Nr 2/1999

Z KRAJU: MD Skierniewice, Krośniewicka KD, Cegielnia Krzanowice, Ostróda – Morąg, KWK „Sosnowiec”, Jęzor Centralny, Opalenicka KD
DZIEJE KOLEI: Kolej Leśna w Kośmidrach, Cukrownia „Józefów” w Płochocinie
TABOR WĄSKOTOROWY: Zasady oznaczania wagonów wąskotorowych, Wagony węglarki zakładów im. J. Brody

10 zł



Nr 3/1999

Z KRAJU: MD Skierniewice, Koszalin Wąsk., Polczyn Zdrój, Krośniewice, Dobre Kujawskie, Cukrownia „Dobre”, Sompolno, Krośniewice – Stróżewo, Rafineria „Czechowice”, Elk, Olecko
TABOR NORMALNOTOROWY: Lokomotywy spalinowe Ls40

10 zł



Nr 4/1999

Z KRAJU: KWK „Silesia”, KWK „Brzeszcze”, KWK „Czeczot”, KWK „Thorez”, Lokomotywnia Wałbrzych, Parowóz Borsig na Maltance, Gryfice, „Eks-pasz”, Fabryka Cukru „Tuczno”, Częstochowa – Warszawa Wsch., Bocznic Wałbrzysza Szczawienka, Bocznicie Radomska, Gniezno, Koluński – Regny
STATYSTYKA: Lokomotywy przemysłowe
TABOR NORMALNOTOROWY: Lokomotywy spalinowe Ls60, Seria Ol49

10 zł



Nr 1/2000

Z KRAJU: Tczew – Skarszewy, Głucholazy, Rawicz – Miejska Górka, Bojanowo – Niechlów, Kolej Cukrowni „Kruszwica”, Kolej Cukrowni „Dobre”, Pleszewska KD, KWB „Konin”
STATYSTYKA: Bydgosko-Wyrzyskie Koleje Dojazdowe
DZIEJE KOLEI: Elbląski kolejowy punkt zdawczy
TABOR WĄSKOTOROWY: Lokomotywa spalinowa WLs150 oraz 803D

12 zł



Nr 2/2000

Z KRAJU: WS Rogów, „Energia Żyrardów”, ZNTK Bydgoszcz, Elbląg
STATYSTYKA: KWK Sośnica
DZIEJE KOLEI: Kolej Cukrowni „Guzów”
ZAPISKI Z PODRÓŻY: Święta z „wibratorkiem”
OPINIE: Kolejowy marketing, czyli spław klienta niech się nie pęta
TABOR WĄSKOTOROWY: Lokomotywa spalinowa WLs150 oraz 803D

12 zł



Nr 3,4/2000

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

12 zł



Nr 1,2/2001

DZIEJE KOLEI: Kolej Cukrowni „Michałów”

14 zł



Nr 1/2011

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

14,90 zł

Sześćsetka w skali H0!

■ Kolejki wąskotorowe, ze względu na niewielkie gabaryty, wyglądają jak modele. Stanowią ciekawy motyw modelarski, zajmują mało miejsca, nie rzążą ostre łuki torów.

■ Dlaczego akurat wielkość H0? Kolejki o rozstawie 600 mm były kiedyś bardzo rozpowszechnione. Cegielnie, tartaki, zakłady przemysłowe, duże place budowy – w tych miejscach często można było je spotkać. W najpopularniejszej skali modelarskiej H0 (1:87) odpowiednikiem tego rozstawu jest 6,5 mm. Na tabor składają się głównie wagony tzw. koleby, kłonicowe i platformy. Nie zapomniano jednak także o modelach lokomotyw. Gotowy jest „kabriolet” – lokomotywka Ns-1 niemieckiej konstrukcji (bez napędu), a w przygotowaniu – model lokomotywy spalinowej Wls40 (z napędem i bez) oraz drezyny.

■ Modele wykonane z mosiądzu poruszają się na niskoprofilowych zestawach kołowych z supertwardego tworzywa.



W-H0f-kb01m



W-H0f-kl03m



W-H0f-pl02m



■ Do jazdy mogą posłużyć tory w skali Z (1:220), ale przewidziano również odpowiednie tory z niskoprofilowych szyn (wysokość 1,1 i 1,4 mm).

■ Nie zapomniano też o modelach taboru w skali H0e (1: 87, rozstaw szyn 9 mm). Na razie będą to wózki do wagonów 4-osobowych polskiej budowy.

■ Modele są wykonane głównie z metalu (odlewy, elementy trawione). Zapewnia to precyzyjne odwzorowanie szczegółów, odpowiednią wagę i dobre własności jezdne.

■ Zastosowana technologia umożliwia też wykonywanie indywidualnych, małoseryjnych modeli.

■ Więcej informacji o modelach można uzyskać pod adresem mailowym: alegratka@gmail.com.

ISSN 1734-2086
cena 14,90 zł
w tym 8% VAT

STALOWE SZLAKI

nr 1/2012 o.t.b.

pismo o kolei

Parowozy EC Siekierki
Kolej cukrowni Cielce
Betonowe ogrodzenia prefabrykowane

Nr 1/2012 Cena 14,90 zł

ISSN 1734-2086
cena 8 zł
w tym 8% VAT

STALOWE SZLAKI

numer specjalny
05/2012

pismo o kolei

Sięciowy Rozkład Jazdy Pociągów
Kolei Wąskotorowych i Turystycznych
ważny na rok 2012

Nr S1/2012 Cena 8,00 zł

Z KRAJU: Ruda Śląska Huta „Pokój” Las49-3343; **TABOR WĄSKOTOROWY:** Adaptacja elektrowozów górniczych „Karlik” na lokomotywy spalinowe; **DZIEJE KOLEI:** Kolej wąskotorowa Cukrowni Cielce; **BUDOWNICTWO KOLEJOWE:** Prefabrykowane ogrodzenia betonowe dla kolejnictwa; **PODRÓŻE Z...** ...Tadeuszem Suchorolskim – Elektrociepłownia Siekierki; **BILETY KOLEJOWE:** Radzyńska Kolej Dojazdowa.

Numer specjalny **Stalowych Szlaków** zawiera rozkłady jazdy 36 linii kolei wąskotorowych i turystycznych obowiązujące w 2012 r. Rozkład zawiera godziny odjazdów pociągów planowych i na zamówienie, terminy kursowania, informacje o operatorze wraz z danymi kontaktowymi i w przypadku niektórych kolei ceny biletów. W rozkładzie zamieszczono również tabele obejmujące linie nieczynne w tym sezonie.