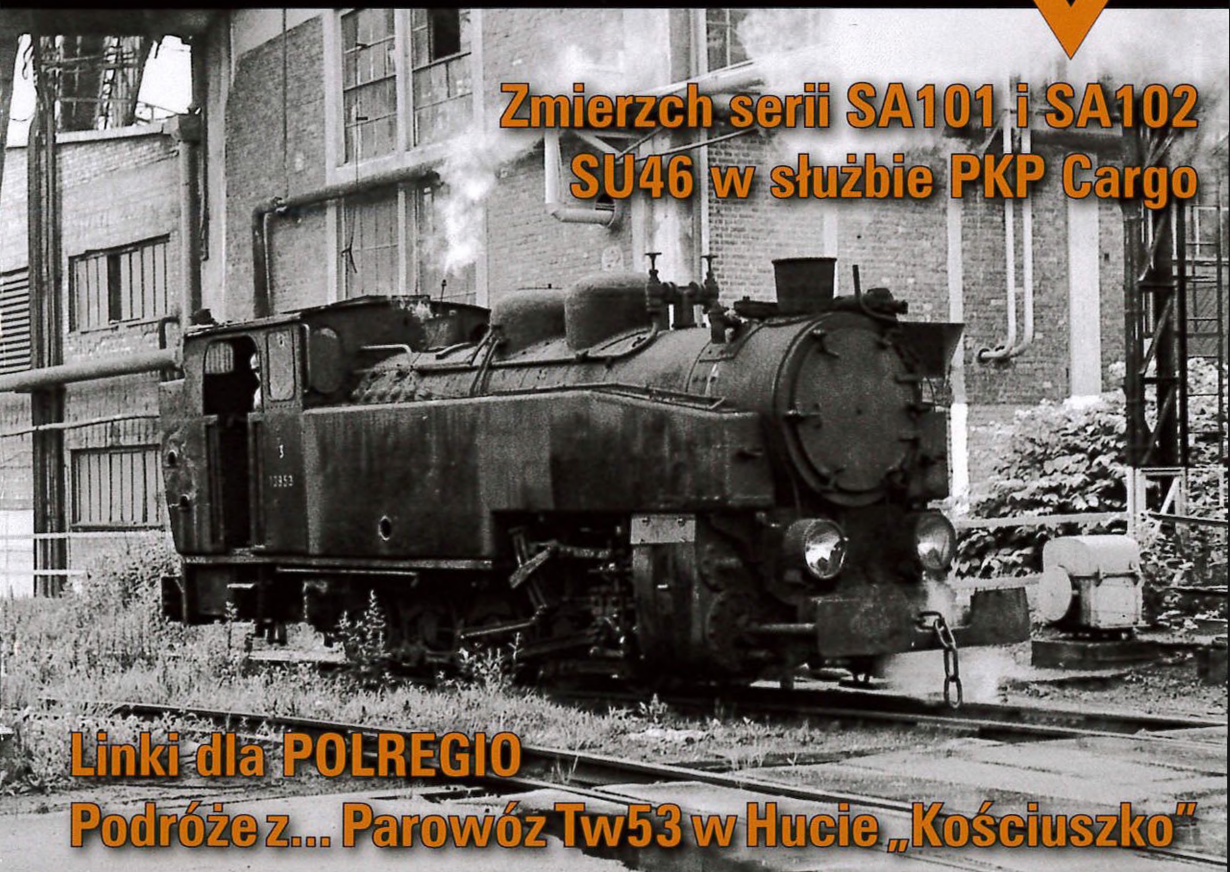


64 strony ISSN 1234-2696
cena 19,90 zł
w tym 8% VAT

STALOWE SZLAKI

pismo o kolei

nr 3/2017 (131)



**Zmierzch serii SA101 i SA102
SU46 w służbie PKP Cargo**

Linki dla POLREGIO

Podróże z... Parowóz Tw53 w Hucie „Kościuszko”

Wagony przejściowe

Pierwsze lokomotywy Lxd2 na Kolei Grójeckiej

ARCHIWALNE NUMERY STALOWYCH SZLAKÓW

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



Nr 1/2017 19,90 zł
Nr 2/2017 19,90 zł

2017



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

2016



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

2015



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

2014



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

2013



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

2012

2011



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

2001

2000



STALOWE SZLAKI

pismo o kolei

nr 3/2017 (131)

W 2017 r. wzrosła objętość **STALOWYCH SZLAKÓW** wzrosła z 56 do 64 stron. Niestety wiąże się to z podniesieniem ceny do 19,90 zł. W 2017 r. ukaże się sześć numerów. **STALOWE SZLAKI** są przedsięwzięciem niekomercyjnym, dlatego też autor zamieszczanego na naszych łamach artykułu otrzymuje jedynie egzemplarz autorski.

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

Przyjmujemy prenumeratę na 4 kolejne numery **STALOWYCH SZLAKÓW** w cenie 16,90 zł w sumie 67,60 zł. Wymienioną kwotę proszę wpłacić na konto wydawcy z podaniem, od którego numeru rozpoczyna się prenumerata i na jaki adres mają zostać wysłane zamówione egzemplarze. Cena **STALOWYCH SZLAKÓW** w sprzedaży detalicznej wynosi 19,90 zł.

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

STALOWE SZLAKI

Adres redakcji:

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

Redaktor naczelny: **Marek Barszcz**

Wolontariusz: **Marcin Kaszubowski**

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

Wydawca: Luxtorpeda Ekspres.pl, Marek Barszcz
ul. Pruszkowska 4B/27

02-118 Warszawa
NIP: 526 128 30 63
REGON: 143190165

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

Druk: Chromadruk.pl

Nr rejestru: Pr 1479

Numer zamknięto: 04.06.2017 r.

Luxtorpeda
EKSPRES.PL

spis treści

Z KRAJU

Dolnośląskie Zakamarki III	2
„Minus 20”, czyli co kolej na to...?	6
XXV Finał WOSP. Pociąg „Orkiestra” z Czeremchy do Ciszówki	11
Łs40-5293 na pomniku we Wrocławiu	11
Starachowicka Kolej Wąskotorowa w roku 2016	12
Rudy Raciborskie	14
„Ostatni Leniwiec”	16
Prezentacja śmigielskiej podbijarki	18
Rok 2016 na Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej	20
„Mikołajki w Wenecji”	22
Walentynki na Śmigielskiej KW	23

TABOR KOLEJOWY

Wagony przejściowe do przetaczania taboru o różnych szerokościach toru	24
--	----

KOLEJE WĄSKOTOROWE

Samomontująca suwnica bramowa nr 7DB-25 Śmigielskiej Kolei Dojazdowej	34
Wprowadzenie lokomotyw spalinowych serii Lxd2 (typu L45H) na kolei Grójcko-Wilanowskiej	40

TABOR NORMALNOTOROWY

Zmierzch serii SA101 i SA102	46
SU46 w służbie PKP CARGO	51

Z OSTATNIEJ CHWILI

Nowe malowanie wagonów doczepnych POLREGIO	54
Linki w POLREGIO	56

LISTY CZYTELNIKÓW

EW58	58
EP07-174	58
SU46-041 i SU46-047	59
Stacja Muzeum w Warszawie	59

PODRÓŻE Z...

...Markiem Barszczem – Parowóz Tw53 w Hucie „Kościszko”	60
---	----

na okładce

I strona

Chorzów. Huta „Kościszko”. Parowóz nr 3 13953 przed przejazdem kolejowym na terenie zakładu. 21.06.1991 r. Fot. **Marek Barszcz**

IV strona

dół: Pociąg z parowozem nr 3 13953 po opróżnieniu kadzi do przewozu płynnego żuźla. Huta „Kościszko” w Chorzowie. 21.06.1991 r. Fot. **Marek Barszcz**

Z KRAJU

DOLNOŚLĄSKIE ZAKAMARKI III 29.10.2016 r.

W dniu 29.10.2016 r. odbyła się już trzecia edycja znanych od 2015 r. imprez pod szyldem „Dolnośląskie Zakamarki”. Tym razem pod nazwą „Dolnośląskie Zakamarki III” uczestnicy mieli możliwość odbycia przejazdu na pokładzie spalinowego zespołu trakcyjnego SA134-003 (PESA 218Md-019-2008 r.) w relacji Legnica – Miłkowice – Chojnów – Bolesławiec – Węglińiec – Jankowa Żagańska – Żagań – Leszno Górne – Rokitki – Duninów – Rokitki – Legnica – Lg – Leg-

Żagańska – Żagań będąca niejako „łącznikiem” linii nr 282 z kierunku Węglińca z węzłem żagańskim, czy linia o znaczeniu państwowym nr 303 Rokitki – Koźuchów na odcinku Rokitki – Duninów (dalej w kierunku Chocianowa oraz granicy dawnej Dolnośląskiej DOKP trasa jest rozebrana). Tutaj warto się zatrzymać na moment, gdyż węzeł żagański, który tętnił życiem jeszcze w latach 90. XX w., dziś sprawia wrażenie opustoszałego. A przecież w tej dekadzie można było na stacji Żagań spotkać w ruchu legnickie SP42 oraz całą gamę żagańskich lokomotyw SM41, ST44, SP45, SU46, czy OL49, wśród których ST44 i SU46 przeszły do historii, dzięki swym bardzo oryginalnym malowa-



SA134-003. Pociąg specjalny „Dolnośląskie Zakamarki III” na stacji Jerzmanice Zdrój. 29.10.2016 r.

Fot. Jacek Chiżyński

nica Północna – Pątnów Legnicki – Legnica Północna – Lg – Legnica – Złotoryja – Jerzmanice Zdrój – Krzeniów II – PGP Bazalt – Krzeniów II – Jerzmanice Zdrój – Złotoryja – Legnica. Dobór tras sprawił, że po raz kolejny impreza z cyklu „Dolnośląskie Zakamarki” cieszyła się dużym zainteresowaniem. Uczestnicy mieli możliwość pokonania odcinków linii o numerach (zgodnie z kolejnością przejazdu) 275, 282, 389, 14, 275, 303, 275, 382, 275, 284, 312, bocznicą Krzeniów II – PGP „Bazalt” Krzeniów, 312 i 284. Jak widać jest to bardzo rozległy teren, przy czym najciekawszymi odcinkami, które pokonał pojazd SA134-003 z ponad setką hobbystów były z pewnością trasy: Jankowa

niom pudeł. Żagańska stacja świeci pustkami i pojawiają się na niej tylko pojazdy SA105, SA108, SA134, czy SA139 oraz nieliczne składy towarowe z maszynami ST43, ST44 i SU46. W odniesieniu do linii 303 warto zwrócić uwagę na fakt, że gdyby w Duninowie nie było jednostki wojskowej, to z pewnością odcinek z Rokitek również zostałby rozebrany. Ciekawe jest również, że do końca swojej bytności końcowy fragment od stacji Przemków Odlewnia posiadał nawierzchnie z szynami S60, co było rzadkością dla tej kategorii linii. Miłośnikom taboru pracującego na bocznicach przypomnieć warto, że na terenie jednostki wojskowej w Duninowie pracowała do połowy lat 90.



SA134-003 na bocznicy Przedsiębiorstwa Górniczo-Produkcyjnego „Bazalt” w Krzeniowie, Kopalnia Wilków, 29.10.2016 r.

Fot. Jacek Chiżyński

Rokitki. Pociąg specjalny „Dolnośląskie Zakamarki III” z SA134-003. 29.10.2016 r.

Fot. Jacek Chiżyński



[illegible]

XX w. radziecka lokomotywa TGK2, która trafiła później do 9 Rejonowej Składnicy Uzbrojenia i Amunicji w Jastrzębiu Śląskim koło Namysłowa, gdzie pracowała z numerem wojskowym WP08 400-01. Maszyna ta, dzięki staraniom KSK Wrocław, ostatecznie przetransportowana została w 2013 r. do lokomotywni PKP IC we Wrocławiu, a następnie do Towarzystwa Kolei Wielkopolskiej w Jarocinie.

DOLNOŚLĄSKIE 66015/4, 664001, 664026, 66028
ZAKAMARKI III 664028, 66041/0, 66043/2

**LEGNICA – Bolesławiec – Węgliniec –
JANKOWA ŻAGAŃSKA – ŻAGAŃ – Rokitki –
DUNINÓW – Rokitki – Legnica – Legnica Pó-
ŁATNÓW LEGNICKI Wpcc – Legnica – Złoto-
JERZMANICE ZDRÓJ – KRZENIÓW II –
PGP BAZALT – Jerzmanice Zdrój – LEGNICA**

Kolejnym ważnym punktem przejazdu pod sztyłem, „DZIII” był wjazd na linię nr 382 z Legnicy Północnej do Pątnowa Legnickiego. Do 1999 r. linia posiadała nr 362 i prowadziła z Kobyliny do Legnicy Północnej. Wizyta składu pasażerskiego w Pątnowie Legnickim była o tyle ciekawa, że ruch pasażerski na tym odcinku zawieszono 04.11.1991 r., a więc 25 lat temu. Po powrocie z Pątnowa Legnickiego skład pociągu specjalnego udał się z Legnicy na linię nr 284, aby dotrzeć do bardzo ciekawej stacji Jerzmanice Zdrój, która swym urokiem zachwyca do dziś. Z Jerzmanic Zdroju pojazd SA134-003 skierował się na linię 312 Marciszów – Jerzmanice Zdrój, gdzie po przejechaniu niespełna 2,5 km zatrzymał się na stacji Krzeniów II, skąd odchodziła bocznica o długości ponad 4 km do Przedsiębiorstwa Górniczo-Produkcyjnego „Bazalt” w Krzeniowie. Oczywiście kolejną atrakcją imprezy był przejazd tym odcinkiem, przy czym skład dojechał tylko do bramy zakładu. Niezależnie od tego trzeba zaznaczyć, że bocznica ta położona jest

SA134-003 na stacji Rokitki, 29.10.2016 r.

Fot. Jacek Chizyński



wśród wielu pobliskich wzniesień Pogórza Złotoryjskiego także jest bardzo urokliwa. Dziś na terenie PGP „Bazalt” pracują dwie lokomotywy S200 (290 i 291), przy czym w latach 2007–2015 pracowała tam jeszcze maszyna T448P-023 oraz co jest największą ciekawostką, w latach 1985–2001 zakład posiadał jedyne wówczas niejako „prywatnego” Rumuna z oznaczeniem ST43-20 (Craiova 223/1965 r., ex MD Nysa). Jesienny dzień dobiegał już końca, a więc zdjęcia wykonane na bocznicy do PGP „Bazalt” były ostatnimi tego dnia, po których skład prowadzony pojazdem SA134-003 udał się w drogę powrotną do Legnicy, gdzie skończył bieg. W tym miejscu należą się wielkie słowa uznania dla organizatorów imprezy „Dolnośląskie Zakamarki III”, czyli Panom Krzysztofowi Waszkiewiczowi i Ziemowitowi Czerskiemu za włożony trud. Słowa uznania skierować należy także do Kolei Dolnośląskich S.A. w Legnicy za użyczenie pojazdu SA134-003, który niezawodnie przez cały dzień trwania imprezy przejechał 273 km oraz do obsługi tego pojazdu, doskonale współpracującej z organizatorami. Nie można zapomnieć także o kierownictwie PGP „Bazalt”, dzięki któremu możliwy był wjazd na zakładową bocnicę. Na końcu składam podziękowania uczestnikom imprezy za dyscyplinę i stworzony klimat. Wielkie brawa! Kończąc relację z tego przejazdu życzy mi sobie, aby w 2017 r. w ofercie organizowanych imprez pojawiła się kolejna edycja „Dolnośląskich Zakamarków”.



Jacek Chiziński

SA134-003 na stacji Goliszów, 29.10.2016 r.

Fot. Jacek Chiziński



Pociąg prowadzony SA134-003 na stacji Legnica Północna. 29.10.2016 r.

Fot. Jacek Chiziński



SA134-003 pokonuje most na bocznicy PGP „Bazalt”, 29.10.2016 r.

Fot. Jacek Chiziński





Rzeszów. EN57-1466 w malowaniu „tygrys”. 07.01.2017 r.

Fot. Jacek Chiziński



Lublin. ED161-015 jako pociąg IC 21104 „Rej” do Warszawy. 07.01.2017 r.

Fot. Jacek Chiziński

Lublin. SA134-018 jako pociąg R-22403 „Odrodzenie” do stacji Zamość Wschód. 07.01.2017 r.

Fot. Jacek Chiziński



„MINUS 20”, CZYLI CO KOLEJ NA TO...?

Ekstremalne wrażenia, jakich doznałem podczas mojej ostatniej podróży z aparatem w ręku skłoniły mnie do podzielenia się nimi z czytelnikami. W bardzo mroźny weekend na początku stycznia 2017 r. wybrałem się w trasę Legnica – Wrocław – Rzeszów – Lublin – Dęblin – Łuków – Terespol – Łuków – Siedlce – Warszawa – Wrocław – Legnica. Trasa liczyła 1598 km, gdzie przede wszystkim chciałem pokonać odcinki Rzeszów – Tarnobrzeg, Dęblin – Łuków, Łuków – Terespol i Łuków – Siedlce, ponieważ nigdy tam nie byłem... Warto dodać, że większość prezentowanych w artykule kadrów popeliłem przy temperaturze od minus 15 do minus 20°C, a więc bywało ciężko.

Podróż z Wrocławia do Rzeszowa okazała się wyzwaniem, bo nie dość, że IC 83174 „Przemyslanin” (tzw. „nocna rzeźnia” relacji Szczecin Główny – Przemyśl Główny i przebieg 893 km) zaliczał na swojej drodze Kędzierzyn Koźle i Bytom, to wagony bezprzedziałowe nie dały sobie rady z ogrzewaniem. Nie ma się co dziwić, skoro mój telefon pokazał w Katowicach około godziny 03.30 w sobotę temperaturę minus 28°C...! W Rzeszowie składzik prowadzony „Siódemeczką” pojawił się z opóźnieniem „+25 minut”, ale nie to było najgorsze. Nigdzie nie widziałem maszyny SU160, czyli słynnej „bezawaryjnej” Gamy, która powinna być szykowana na TLK 37100 „Gombrowicz”, którym zamierzałem pojechać do Lublina przez Kolbuszową i Tarnobrzeg. Zagadka szybko się wyjaśniła. Gamy dostrzegłem zimną w szopie, a po chwili po przyjeździe „Gombrowicza” z Przemyśla, padł z megafonów komunikat: „Pociąg TLK Gombrowicz... odwołany na odcinku Rzeszów – Lublin” W zamian wprowadzono KKZ do Lublina! Masakra, myślałem, że zaliczę odcinek Rzeszów – Tarnobrzeg, ale widać tym razem nie było mi to pisane. KKZ w postaci autobusu (bezpośrednio do Lublina) i busa z ludźkami „po wioskach” ruszył z Rzeszowa z opóźnieniem około 10 minut. Cóż, czekała mnie blisko 200 km podróż autobusem, a przecież tego nie planowałem. Nie

mając presji czasu, nie przejmowałem się, choć współpasażerowie wściekali się niemiłosiernie. Obserwowałem sceny, jak z filmów Stanisława Barei: nadgorliwy tatuś z córką marudzącą, że nigdy już nie zaplanuje podróży koleją, czy dziadek zacinający się „kierowniku kiedy jedziemy?” itp. Oczywiście w takich sytuacjach Polacy wylewają wszystkie pomyje na PKP, ale czasem nie ma się co dziwić, gdyż koordynacja drużyny konduktorskiej z przewoźnikiem autobusowym była chaotyczna. Pod Lublinem, gdzie jest nowa droga S19 kierowca pomylił jazdy i zaczęło się krążenie. Za kierowcą siedziała zakonnica i pomyślałem sobie w duchu, ciekawe, co będzie dalej, gdyż zaczęła doradzać kierowcy z szybkością telegrafistki, gdzie ma jechać. W zasadzie kierowca wjechał do Lublina, ale na nic zdały się porady „pilotki”, która na jednym z przystanków „wyskoczyła”, bo objechaliśmy centrum dookoła, gdyż kierowca nie reagował na znaki informujące o kierunku jazdy do dworca PKP. Mi było wszystko jedno, bo miałem dużo czasu i przynajmniej zwiedziłem trochę Lublin, w którym nie byłem kilka lat. Z drugiej strony, jeżdżąc po kraju zawsze mam „plan B”. Później okazało się, że sytuacja wyglądała tak: odwołano TLK 37100 „Gombrowicz” na odcinku Rzeszów – Tarnobrzeg – Lublin i TLK 53112 „Staszic” na odcinku Lublin – Leżajsk – Rzeszów... Ten sam autobus zabrał do Rzeszowa podróżnych z TLK „Staszic”. SU160 w Rzeszowie nawet nie wyjechała z szopy, a Gama w Lublinie przywarzała na torach postojowych. Był to dzień dużych mrozów – w Rzeszowie nad ranem (przed 09.00) było około -20°C , a w Lublinie (przed 13.00) około -15°C . Na obu relacjach pojechała KKZ z kierowcą, którego było mi żal: „planeta Lublin” była dla niego nie do „skumania”... Dla mnie była to najdłuższa KKZ w życiu.

Z Lublina po wykonaniu kilku fotek pojechałem „Dartem” do Dębina, aby ostatecznie zaliczyć odcinek Dęblin – Łuków, gdzie



Dębina. EN57AL-1716 Kolei Mazowieckich. 07.01.2017 r.

Fot. Jacek Chiziński



Dębina. „Skladak” EN57-206 jako pociąg R-22128 do Łukowa. 07.01.2017 r.

Fot. Jacek Chiziński

Łuków. 3E-100-063 DB Cargo Polska. 08.01.2017 r.

Fot. Jacek Chiziński





2M62-0881 Kolei Białoruskich jadąca z Kobylan wjeżdża do Terespoła. 08.01.2017 r.

Fot. Jacek Chiziński



Terespol. Class 66248 DB Cargo Polska. 08.01.2017 r.

Fot. Jacek Chiziński

Terespol. EN57-2057 należący do Przewozów Regionalnych. 08.01.2017 r.

Fot. Jacek Chiziński



podstawiono „składaka” EN57-206 (ex EN57-1235 ra, 1143 s i 1362 rb). „Kibelek” jak „Kibelek” bez rewelacji – 3 pasażerów włącznie ze mną, obsługa pociągu i ktoś z drużyny jadący jako pasażer. Frekwencja marna, ale linia zaliczona... „Kibelka” 206 spotkałem także w Terespolu. Warto na moment zatrzymać się na wątku Dębina, gdyż dziś tamtejszy węzeł kolejowy nie przypomina niestety tętniącego niegdyś życiem miejsca. W tamtejszej lokomotywni pracowały do lat 70. XX w. takie parowozy jak OK127, pospieszne Pt31 i słynne „Oelki” serii Ol49, a do końca lat 80. XX w. maszyny Ty2 i ciężkie „Stokery” serii Ty51. Swoją epizod miały też w latach 1979–1990 „Kociołki”, czyli maszyny serii SP42. Oczywiście przez dęblińską szopę przewinęło się także wiele innych pojazdów, jak choćby popularne EU07, które pracowały w Dęblinie w latach 1969–1996, ale w ostatnim czasie bardzo charakterystyczne dla tej jednostki były popularne „Gagariny” serii ST44 (odstawione do „zapasu” w 1991 r.) i „Byki” serii ET22. Obecnie lokomotywnia jest nieczynna, stare parowozy i diesle pocięto na złom, elektrowozy rozjechały się do innych jednostek, a jej ogromny 32-stanowiskowy wachlarz świeci pustkami... Ciekawostką jest to, że niemal do połowy lat 90. XX w. na pobliskiej stacji Zarzeka stały odstawione do tzw. „zapasu długotrwałego” rzędy dęblińskich parowozów Ty51 i lokomotyw spalinowych ST44, które teoretycznie mogłyby po odpowiednich naprawach wrócić do służby, jednakże oczekiwały tam już tylko skreślenia z inwentarza, gdyż zarówno dla „Stokerów” (wygaszonych w 1989 r.) i „Gagarinów” nie było w dęblińskim węźle pracy. Niegdyś tego typu „zapasy” służyły nieco innym celom i miały być teoretycznie wykorzystane w sytuacji kryzysowej państwa, gdyż taka była wówczas idea odstawiania ostatnich ciężkich parowozów i diesli na PKP. Na szczęście była to tylko teoria...

Na drugi dzień w niedzielę wystartowałem o godzinie 07.42 z Łukowa (temperatura –21°C) do Terespoła na pokładzie SPOTa EN57-2057. To była masakra! Było ciepło, ale skład posiadał tylko 1–2 drzwi sprawnych na każdą ze stron, co było powodem ciągłej

gonitwy po składzie wysiadających pasażerów... Większość drzwi była zamknięta na „trytkę”, ale tam gdzie jej nie było ludzie liczyli, że drzwi się otworzą, ale nie działały... Pociąg w środku był obskurny, a tablice kierunkowe nieczynne. Pomyślałem błyskawicznie – za taki „numer” nie jeden z nowoczesnych pojazdów spółek samorządowych nie miałby prawa wyjechać w trasę...

Terespol – tutaj nigdy nie byłem, ale znam rejon (Chotyłów – Kobylany) z map topograficznych. Rejon znany jest z wielu bocznic, gdzie odbywa się przeładunek towarów z toru „szerokiego” na „normalny”. Wjazdy na bocznicę często zabezpieczone są tarczami i semaforami kształtowymi. Terespol jak Terespol (−20°C): stacja i budynek po modernie, wszędzie Białorusini czekający na pociągi do Brześcia, których jest kilka (oczywiście nie w godzinach, które mi pasują, aby zrobić fotkę „Gagarina”). Na peronie 3 stały „konserwy” tego składu, ale na peron nr 2 i 3 nie ma wejścia bez odprawy celnej. Dawno nie byłem w takim miejscu z odprawą... Po drodze do Terespola w Kobylanach widziałem dwa składy z białoruskimi 2M62. Poszedłem przed stacją na szlak licząc, że złapię coś. Po około 1 h zauważyłem od Kobylan (w drodze do Brześcia) białoruskiego 2M62 poruszającego się w tempie 10–20 km/h, ale również w takim tempie (kumulacja zdarzeń) zaczął się zbliżać samochód terenowy SOK. Dla mnie nie była to nowość, więc czekałem na panów patrząc, gdzie jest „Gagarin”. Panowie się przedstawili i ja też, ale od razu dodałem: „mam nadzieję, że panowie nie będziecie mi teraz przeszkadzać, bo marzę tu trochę, a mój cel nadjeżdża”. Takie akcje przeżyłem już nie raz, przy czym dwa razy w Gliwicach i Lubinie Górniczym jakieś 10 lat temu byłem brany za terrorystę z aparatem, ale wtedy równie sprawnie poradziłem sobie z patrolem... Zaniemówili, a ja zrobiłem trochę skopane fotki, bo jednak nie było do końca koncentracji. Pogadaliśmy moment i panowie dali sobie spokój, bo skumali, że rozmawiają z „kolejarzem”. Bardziej można było się spodziewać Służby



Warszawa Wschodnia. Pociąg KM-REB-12682 „Radomiak”. 08.01.2017 r.

Fot. Jacek Chiziński

Celnej lub Straży Granicznej, bo na wjeździe do Terespola od polskiej strony od Kobylan są bramki (widziałem przynajmniej dwie) na torze 1520 mm i kamery. Dlaczego SG ma tutaj znaczenie? Terespol jest stacją graniczną z Białorusią i trzymając się zdrowego rozsądku nie można kręcić się bezkarnie, szczególnie w rejonie na wschód od Terespola, gdyż jest tam wiele elektronicznych pułapek na nielegalnych imigrantów. Mogę sobie tylko wyobrazić, że zanim bym się wytłumaczył, co tam robię, posiadając jeszcze aparat – musiałbym spędzić na wyjaśnieniach zbyt wiele godzin, aby zdążyć na jakiś sensowny pociąg powrotny. W Polsce za zbliżenie się do granicy na mniej niż 15 m wymierzany jest mandat w wysokości 500 zł. Kamer jest ustawionych tyle, iż nie byłbym w stanie wytłumaczyć się patrolowi. Może to brzmi trochę niewesoło, ale to wszystko jest dla naszego bezpieczeństwa. W panikę nie należy wpadać, ale też nie prowokować sytuacji. Tutaj ważne jest, aby poruszać się po terenie kolejowym z głową i robić zdjęcia z sensem. Oczywiście jest możliwość uzyskania zezwolenia od SG na poruszanie się w niektórych rejonach, ale tę przyjemność zostawie sobie na inną wizytę w Terespole. Trzeba się tam wybrać

Warszawa Wschodnia. ED250-006 jako EIP 5306 Gdynia – Kraków. 08.01.2017 r.

Fot. Jacek Chiziński





Warszawa Wschodnia. EU07-444 prowadzi TLK 14100 „Górnik” do Bielska-Białej. 08.01.2017 r. Fot. Jacek Chiziński

w ciepłe miesiące, bo zgodnie z moimi obserwacjami białoruskie „Gagariny” dojeżdżają do polskich Kobylan i stamtąd „cargowskie” „szerokie” „Tamary”, czyli SM48 rozwożą towar po bocznicach i suchych portach na przeładunek na 1435 mm.

Z Terespolu wyjechałem do Łukowa tym samym SPOT-em, którym przyjechałem i znów byłem świadkiem lądowania pasażerów po pociągu. Plusem, który zauważyłem było to, że na linii widziałem kilka patroli SOK na składzie, ale to chyba dlatego, że zarówno Polacy, jak i Białorusini dorabiają sobie handelem, a taki sposób zarobku może generować konflikty.

Chciałem wracać do domu pociągiem EIP 1605 z Warszawy do Wrocławia, bo założyłem, że już nic nie może się wydarzyć i że rozgrzeję się w Pendolino. Na pragotronie na Dworcu Wschodnim

w Warszawie zmieniano ciągle opóźnienie, które sięgało w końcu 45 minut. Okazało się, że padło Pendolino i składają na Grochowie skład zastępczy. Mogłem się już domyślić, że nie będzie miło, bo wiem, że lokomotyw EP09 na 160 km/h w rezerwie nie ma („EPoki” są w deficycie), podobnie jak wagonów barowych, czy restauracyjnych. Ostatecznie przyjechał zimny skład z EU07 z wagonami 1 i 2 klasy (standard EIC, przy czym „jedyńki” były zdeklasowane. Na Centralnym ludzie byli w szoku, bo raz, że nie ma ED250 Pendolino, a dwa, że ich miejscówki „wzięły w fęb” i dla niektórych brakuje miejsca. Dodam, że „knapy” oczywiście nie było i o gorącej herbatce można było tylko pomarzyć, a skład niestety nie rozgrzał się do Wrocławia, gdyż od wielu lat znany jest problem w porze zimowej z ogrzewaniem nawiewnym w tego typu wagonach! Ostatecznie „Siódemka” dzielnie walczyła po Centralnej Magistrali Kolejowej i na Stradomiu była +85, w Opolu +90 i we Wrocławiu +100, a więc na trasie Warszawa Wschodnia – CMK – Częstochowa Stradom zamiana ED250 (200 km/h) na EU07 (125 km/h) dała stratę około 40 minut... Było mi żal tych ludzi z biletami na EIP za 150 i 229 zł, bo ja, jako pracownik kolei to...

Ogólnie cała wyprawa była interesująca, a to że zmarłem kilka razy, ale i że byłem przypiekany przez EN57 to wszystko na moje życie. Ktoś zapytał, po co te podróże zimą (i latem), po co te nieprzespane noce, po co tyle zdjęć? Odpowiedzią jest ogromna pasja do podróży, kolei samej w sobie, fotografii i tej wolności w oknie pociągu (latem)... Hobby z krwi i kości!



Jacek Chiziński

Warszawa Wschodnia. 111Eb-002 Kolei Mazowieckich pcha pociąg KM-RE1-19198 „Wiedienka” do Skierniewic. 08.01.2017 r. Fot. Jacek Chiziński



XXV FINAŁ WOŚP. POCIĄG „ORKIESTRA” Z CZEREMCHY DO CISÓWKI 15.01.2017 r.

Z okazji XXV finału WOŚP, tak jak w latach ubiegłych Białostocki Sztab WOŚP zorganizował przejazd pociągu specjalnego. W 2017 r. uruchomiono pociąg „Orkiestra” na trasie z Czeremchy do Cisówki. Na tę okazję wynajęto wraz z obsługą wagon motorowy SA133-012 ze spółki Przewozy Regionalne (marka „Polregio”). W związku z faktem, że ruch osobowy na odcinku linii 31 między Hajnówką a Cisówką zawieszono w 2004 r., przejazd cieszył się dużym zainteresowaniem hobbystów, którzy licznie stawili się „zaliczyć” tę ciekawą linię. Nie zabrakło również miejscowej ludności, dla której przejazd po 61 km trasie stanowił również wielką atrakcję. Rozkład jazdy na odcinku od Hajnówki do Cisówki przewidywał 10 minutowe przerwy na wszystkich stacjach i przystankach. Dzięki temu nie było problemu z robieniem pamiątkowych zdjęć w zimowej aurze. Organizatorzy zdradzili przy okazji, iż w związku z XXVI finałem w 2018 r. chcieliby uruchomić „orkiestrowy” pociąg na linii Łapy – Śniadowo – Łomża.



Tomasz Jankowski



Pociąg specjalny „Orkiestra” z SA133-012 w trakcie 10-minutowego postoju w Hajnówce. 15.01.2017 r. Fot. Tomasz Jankowski



Pociąg specjalny „Orkiestra” z SA133-012 stoi na stacji w Siemianówce. 05.01.2017 r. Fot. Tomasz Jankowski

Ls40-5293 NA POMNIKU WE WROCŁAWIU

05.02.2017 r.

Pod koniec grudnia 2016 r. przed siedzibą firmy Majkoltrans we Wrocławiu przy ul. Paczkowskiej 26 została ustawiona w charakterze pomnika techniki lokomotywa Ls40-5293. Lokomotywa ta po zakończeniu służby została przekazana przez jej użytkownika – Orlen S.A. do Klubu Sympatyków Kolei we Wrocławiu, którego członkowie wykonali jej remont. Dzięki staraniom Klubu lokomotywa ostatecznie trafiła na swoje obecne miejsce, pełniąc również rolę reklamy spółki Majkoltrans – przedsiębiorstwa działającego w branży kolejowej. Cieszy fakt zachowania kolejnej lokomotywy tego typu, kiedyś często spotykanej w Polsce przy obsłudze bocznic przemysłowych.



Tomasz Jankowski



Ls40-5293 na pomniku we Wrocławiu przy ul. Paczkowskiej 26. 05.02.2017 r. Fot. Tomasz Jankowski

CZEREMCHA – CISÓWKA

rozkład jazdy pociągu „Orkiestra”
obowiązuje w dniu 15.01.2017 r.

11025	nr pociągu		11040
08.45	o. CZEREMCHA	p.	12.40
09.10	p. Hajnówka	o.	12.15
09.20	o. Gnilec	p.	12.10
09.39	p. Narewka	o.	11.50
09.54	o. Siemianówka	p.	11.49
10.07	p. CISÓWKA	o.	11.37
10.22	o. Narewka	p.	11.36
10.32	p. Siemianówka	o.	11.26
10.47	o. CISÓWKA	p.	11.25
10.57	p. CISÓWKA	o.	11.16



Na postoju w Lipiu. Lyd1-252. 08.10.2016 r.

Fot. Tomasz Jankowski

STARACHOWICKA KOLEJ WĄSKOTOROWA W ROKU 2016 08.10.2016 r.

Tak jak w latach poprzednich Starachowicka KW składa się z dwóch odizolowanych od siebie odcinków: Starachowice – Lipie oraz Iłża – Marculce. W sezonie 2016 operatorem było nadal Stowarzyszenie Sympatyków Zabytkowej Świętokrzyskiej Kolei Dojazdowej. Sezon turystyczny na obu odcinkach rozpoczął się 22 maja i trwał do 2 października. Niestety również w tym roku podczas jednodniowej wizyty na kolei nie było możliwości przejechania się po obu fragmentach linii. Spowodowane to było niefortunnym ułożeniem rozkładu jazdy. Zarówno ze Starachowic, jak i z Iłży pociągi wyruszały o godz.14.00 i tym samym nie było fizycznej możliwości odbycia jazdy kolejną na obu izolowanych fragmentach. Cały czas istnieją co prawda plany odbudowy 8 km torów rozkradzionych między Marculami i Lipiem, ale nie wiadomo kiedy uda się zgromadzić na ten cel fundusze i kiedy odbudowa ruszy. Jeśli chodzi o nawierzchnię kolejową, to jeszcze przed sezonem udało się wymienić ok. 250

podkładów na odcinku iłżeckim. W 2017 r. ma ruszyć oczekiwana od dawna budowa obwodnicy drogowej Iłży. Tym samym konieczne będzie przełożenie toru w rejonie Błazin Dolnych, ponieważ jego obecny przebieg koliduje z planowaną inwestycją. W 2016 r. nie doszło w zasadzie do zmian taborowych. Na odcinku iłżeckim pracuje Lyd1-251 z dwoma letniakami, zaś na odcinku starachowickim Lyd1-252 z rumuńską klasą. W Starachowicach skład można wzmocnić, włączając do pociągu wagon brankard. Ma to miejsce,



Wjazd pociągu specjalnego z Lyd1-252 do Lipia. 08.10.2016 r.

Fot. Tomasz Jankowski

jeśli istnieje konieczność przewiezienia większej grupy turystycznej czy rowerów. Jedyną nowością taborową jest sprowadzone do Starachowic pudło typowego wagonu krytego. Istnieją plany, aby na jego bazie po pozyskaniu wózków, wybudować wagon letniak. Na uwagę zasługuje też kolekcja zabytków techniki, którą obejrzeć można w Arboretum w Marculach. Wśród wielu eksponatów związanych głównie z gospodarką leśną zobaczyć też można zabytkowy wóz strażacki zbudowany na bazie ciężarówki Star oraz pochodzącą z Górnośląskich Kolei Wąskotorowych lokomotywę Lyd1-308. Tak jak w latach poprzednich, tydzień po zakończeniu ruchu turystycznego na odcinku Starachowickim zorganizowano przejazd pociągu specjalnego dla hobbystów.



Tomasz Jankowski



Samochód pożarniczy Star i Lyd1-308 w arboretum w Marculach.

31.07.2016 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Manewry na stacji w Ilży. Lyd1-251. 31.07.2016 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Pociąg turystyczny z Lyd1-251 przed odjazdem z Ilży. 31.07.2016 r.

Fot. Tomasz Jankowski

Lyd1-251 przed odjazdem w Marculach. 31.07.2016 r.

Fot. Tomasz Jankowski



RUDY RACIBORSKIE

09.10.2016 r.

W drodze powrotnej z jesiennej imprezy w Bieszczadach zawiązałem ze znajomymi na kolej wąskotorową w Rudach Raciborskich. Naszym celem były rozkładowe pociągi prowadzone parowozem typu „Las” (Las49-3343, FABLOK Chrzanów, 3343/1954 r.). Na miejscu okazało się, że parowóz prowadzi pociąg do Paproci (2,5 km) a lokomotywa spalinowa WLS180-36 (ZASTAL Zielona Góra, 1972 r.) pociąg do Stacji (4,5 km). W tym okresie w soboty od 11.00 do 18.00 o pełnych godzinach odbywały się kursy do Paproci. W niedziele, natomiast można było odbyć wycieczkę do Paproci o 11.00, 12.00, 13.00, 15.00, 17.00 i 18.00 oraz do Stacji o 14.00 i 16.00. Na terenie zabytkowej stacji Rudy zgromadzono wiele ciekawego taboru. W kasie biletowej, która znajduje się w budynku dworcowym można nabyć pamiątki oraz literaturę kolejową. Niewątpliwie atrakcją dla dzieci stanowi park linowy „Stacykowo Rudy”. Jest także możliwość posilenia się w bistro „Peron 2”.



Radosław Matysek

Las49-3343, Rudy, 09.10.2016 r.

Fot. Radosław Matysek



Las49-3343 manewruje na stacji w Rudach, po prawej plug 803S-01. 09.10.2016 r.

Fot. Radosław Matysek



Las49-3343 oczekuje na odjazd z Paproci. 09.10.2016 r.

Fot. Radosław Matysek



Las49-3343 i WLS180-36 manewrują na stacji w Rudach. 09.10.2016 r.

Fot. Radosław Matysek



Odstawione lokomotywy spalinowe na terenie stacji Rudy. 09.10.2016 r.

Fot. Radosław Matysek



WLS50M3-044 czeka na lepsze czasy na stacji w Rudach. 09.10.2016 r.

Fot. Radosław Matysek



Stacja Rudy. Od lewej: w szopie MBxd2-308, przed halą: Lyd2-101, Lxd2-08 (z tyłu), Lxd2-373, MBxd2-218. 09.10.2016 r. Fot. Radosław Matysek

„OSTATNI LENIWIEC”**11.12.2016 r.**

Wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2016/2017 zawieszone zostało kursowanie pociągów pasażerskich na linii Jelenia Góra – Lwówek Śląski – Zembrzydowa. W ostatnim okresie były to już tylko pociągi kursujące w weekendy. Wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy PKP PLK na części trasy wprowadziła ograniczenie prędkości do 10 km/h z uwagi na zły stan od lat nieremontowanego toru. Przewoźnik Koleje Dolnośląskie uznał, że uruchamianie pociągów osobowych z tak niską prędkością nie ma sensu. W zamian za zawieszone pociągi Koleje Dolnośląskie uruchamiać będą w weekendy 2 pary autobusów w relacji Jelenia Góra – Lwówek Śląski, jednak autobus nie dociera na wszystkie przystanki kolejowe.

W związku z całkowitym zawieszeniem ruchu pociągów pasażerskich na wspomnianej trasie Koleje Dolnośląskie zorganizowały 11 grudnia 2016 r. (pierwszy dzień obowiązywania nowego rozkładu jazdy pociągów) pociąg pożegnalny „Ostatni Leniwiec” relacji Jelenia Góra – Lwówek Śląski – Zembrzydowa – Wrocław Główny. Pociąg uruchomiono jako zwykły pociąg osobowy, dlatego obowiązywały na niego bilety ze wszelkimi zniżkami. Odjazd z Jeleniej Góry zaplanowano na godz. 09.57. Pogoda tego dnia nie dopisała, od rana mocno się chmuriło i popadywał deszcz, jednak nie zniechęciło to osób chętnych na ostatnią przejażdżkę pociągami na tej trasie. Około 15 minut przed planowaną godziną odjazdu na peron 4 jeleniogórskiego dworca podstawiono

szynobus SA134-024, który przewidziany został do obsługi pociągu. Frekwencja z pewnością zaskoczyła organizatora, ponieważ ludzi chętnych na przejażdżkę było tak dużo, że szynobus okazał się dość ciasny. Część osób nie miała miejsc siedzących. Jednak dla przejazdu tak ciekawą trasą warto było się poświęcić. Punktualnie o godz. 09.57 szynobus ruszył z Jeleniej Góry w stronę Zembrzydowej. Podczas przejazdu na wszystkich przystankach zaplanowano wydłużone do ok.

3–4 minut postoje, aby umożliwić podróżnym wykonanie ostatnich, pamiątkowych zdjęć pociągu pasażerskiego na tej trasie. Chętnych na wykonanie zdjęć nie brakowało i na każdym przystanku z szynobusu wychodził tłum fotografujących. Pierwszy postój miał miejsce na przystanku Jeżów Sudecki, następnie zatrzymano się w Siedlęcinie. Później miał miejsce przejazd przez najciekawszy obiekt inżynierii-



Szynobus SA134-024 stoi na stacji Lwówek Śląski i oczekuje na odjazd w stronę Zembrzydowej. 11.12.2016 r.

Fot. Wojciech Kamiński



„Ostatni Leniwiec” na przystanku Pilchowice Zaporą nad Jeziorem Pilchowskim. 11.12.2016 r. Fot. Wojciech Kamiński

ny na trasie, czyli most nad jeziorem Pilchowskim. Pociąg specjalny zatrzymał się kawałek dalej na przystanku Pilchowice Zaporą. Z tego przystanku rozpościera się piękny widok na jezioro. Po krótkim postoju SA134-024 ruszył dalej, by po pewnym czasie zatrzymać się na przystanku Pilchowice Nieleśno. Następnym postojem na trasie pociągu była stacja Wleń. Stacja jest czynna i posiada sygnalizację świetlną. O dziwno, mimo zawieszenia ruchu pasażerskiego na linii



Szybobus SA134-024 na stacji Wleń. 11.12.2016 r.

Fot. Wojciech Kamiński



Pociąg specjalny „Ostatni Leniwiec” podczas postoju na przystanku Marczów. 11.12.2016 r.

Fot. Wojciech Kamiński



Szybobus SA134-024 na przystanku Rakowice Wielkie. 11.12.2016 r.

Fot. Wojciech Kamiński

we Wleniu niedawno zamontowano nowe latarnie na peronie z oprawami na diody LED. Kolejny podstój na trasie to klimatyczny przystanek Marczów. Następny przystanek to Dębowy Gaj, ale nie ma tu nawet tablicy z nazwą miejscowości. Po krótkim postoju na tym przystanku pociąg udał się do Lwówka Śląskiego. Tutaj znajduje się czynna stacja, a na jednej z głowic zachowały się semafony kształtowe. Kolejnym przystankiem na trasie były Rakowice Wielkie, a następnie stacja Nivnice. Stacja jest czynna, wyposażona w sygnalizację kształtową. Do stacji od strony Zebrzydowej docierają pociągi towarowe, więc od tego miejsca stan toru jest znacznie lepszy. Dozwolona tutaj prędkość wynosi 60 km/h zamiast wcześniejszej 20 km/h z ograniczeniami na znacznej części do 10 km/h. Następne postoje miały miejsce na przystanku Gościszów oraz na dawnej stacji Nowogrodziec. Później już bez postojów szybobus dotarł do Zebrzydowej. Tutaj miała miejsce zmiana czoła pociągu, po czym SA134-024 udał się w drogę do Wrocławia Głównego. Na odcinku od Zebrzydowej pociąg jechał jako przyspieszony, zatrzymując się jedynie na wybranych przystankach. Pociąg dotarł do Wrocławia Głównego planowo o godz. 15.22.

Przejazd pociągu pożegnalnego „Ostatni Leniwiec” był udany. Nie dopisała pogoda, ale ponieważ nie był to typowy pociąg dla fotografujących, nikomu to nie przeszkadzało. Należy docenić to, że Koleje Dolnośląskie zorganizowały taki pociąg, dając możliwość przejazdu po raz ostatni tą piękną linią kolejową, a wydłużone postoje na przystankach pozwoliły na wykonanie pamiątkowych zdjęć. Miłym gestem był też fakt przygotowania przez organizatora dla wszystkich pasażerów pamiątkowych biletów kartonowych. Szkoda jedynie, że tak piękna linia umiera, od lat bez remontów, a obecnie po zawieszeniu ruchu pasażerskiego jej degradacja może nastąpić jeszcze szybciej.



Wojciech Kamiński

PREZENTACJA ŚMIGIELSKIEJ PODBIJARKI

11.11.2016

Wzorem ubiegłych lat, również w ramach tegorocznych obchodów Narodowego Święta Niepodległości na trasę Śmigiel – Stare Bojanowo wyjechały pociągi Śmigielskiej Kolei Wąskotorowej. Wymieniony odcinek w sumie pokonało sześć par pociągów, w większości skomunikowanych z koleją normalnotorową w Starym Bojanowie. Przejazdy obsługiwał wagon motorowy MBxd2-226 przyozdobiony flagami państwowymi. Ponadto na stacji w Śmiglu wystawiony był MBxd2-222.

Od czasu kiedy Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Śmiglu zarządza kolejką, podróżni po raz pierwszy otrzymali pamiątkowe bilety kartonikowe, wzorowane na oryginalnych biletach używanych w okresie PKP. Na nowym bilecie umieszczono dodatkowo miniaturkę obecnego logo śmigielskiej kolei. Wprowadzenie kartoników spotkało się z uznaniem ze strony podróżnych, którzy z sentymentem wspominali swoje przejazdy wąskotorówką z dawnych czasów, zarówno do pracy, jak i do szkoły.



Nie lada atrakcją była prezentacja na stacji w Śmiglu mechanicznej podbijarki torowej. Urządzenie wykonane na szerokość toru 760 mm sprowadzono z czeskiej kolei wąskotorowej Jindřichohradské místní dráhy (JHMD) obsługującej linię Obrataně-Jindřichova Hradce–Nové Bystřice. W zamian za nie na czeską kolej trafił wagon motorowy MBxd2-213. Rozładunek podbijarki na śmigielskiej stacji, przeprowadzony przy użyciu dwóch

dźwigów, nastąpił 27 kwietnia 2005 r. Podbijarka została wyprodukowana przez austriacką firmę „Hebe- und Nivelliersystem Plasser & Theurer”. Masa własna urządzenia wynosi 17 ton, a prędkość maksymalna 35 km/h. Zamontowany jest w nim silnik marki Skoda o sygnaturach: LIA273, AT 11417, IX, 1274. Pompa wtryskowa pochodzi z zakładów Motorpal (wykonana jeszcze w okresie istnienia Czechosłowacji). Maszyna mieści 500 litrów oleju przekładniowego. W okresie eksploatacji śmigielskiej kolei pod zarządem Stowarzyszenia Kolejowych Przewoźców Lokalnych z Kalisza kilkakrotnie wykorzystano ją przy podbijaniu toru, m.in. na towarowej części stacji Stare Bojanowo. Do dzisiaj podbijarka jest w pełni sprawna. W tym miejscu warto dodać, że druga znajdująca się w Polsce wąskotorowa podbi-



Podbijarka torowa na stacji w Śmiglu. Widoczne haki i kleszcze służące do ustawiania toru. 11.11.2016 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



Podbijarka podczas przejazdu na perony stacji w Śmiglu. Widok od przodu. 11.11.2016 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



Podbijarka torowa i wagony szutrówki z czeskiej JHMD na stacji w Śmiglu. 11.11.2016 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



Podbijarka torowa i wagon motorowy MBxd2-222 przy peronach na stacji w Śmiglu. 11.11.2016 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



Wnętrze kabiny sterowniczej podbijarki. 11.11.2016 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



Koło jezdne podbijarki. 11.11.2016 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

jarka torowa na rozstaw 1000 mm eksponowana jest pośród taboru na Wystawie Zachodniopomorskich Kolei Dojazdowych w Gryficach.

Podczas świątecznego dnia stacja w Śmiglu stanowiła także jeden z punktów pierwszej śmigielskiej gry miejskiej pod nazwą „Don Kichot na szlaku śmigielskich zabytków”. Drużyny zmierzyły się tu z pytaniem dotyczącym szerokości toru wąskotorówki. Wszyscy, którzy odwiedzili kolejkę mogli skorzystać z kawy i herbaty podawanej w budynku dworca oraz ogrzać się w wagonie brankardzie przy rozpalonym piecyku.



Paweł Jakuboszczak



Pociąg specjalny z lokomotywą Lxd2-475 na szlaku między Boninem a Manowem. 26.11.2016 r.

Fot. Tomasz Jankowski

ROK 2016 NA KOSZALIŃSKIEJ KOLEI WĄSKOTOROWEJ

26.11.2016 r.

W 2016 r., po 6 latach prac związanych z odbudową rozkradzionego torowiska między Manowem a Rosnowem, członkowie Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej uruchomili rozkładowe pociągi kursujące z Koszalina do Rosnowa. Sezon turystyczny trwał od 26 czerwca do 28 sierpnia. W tym okresie w każdą niedzielę uruchamiano dwie pary pociągów. Z wakacyjnych kursów skorzystało 3200 pasażerów, co stanowi wzrost o 50 % w stosunku do 2015 r. Oprócz tego na kolei uruchamiano pociągi na zamówienie, a także w ramach zadania „Wąskotorówką do przyrody” specjalne kursy dla młodzieży, w czasie których oprócz przejazdu pociągiem młodsi uczestnicy poznawali atrakcje przyrodnicze położone przy szlaku kolei.

Dzięki wsparciu darczyńców w ramach 1% udało się pozyskać Towarzystwu kwotę 20 362 zł, dzięki której można było zakupić: 200 sztuk podkładów, podnośniki Kuttruffa, które bardzo przydadzą się przy rewizji i remontach taboru oraz dokończyć remont wagonu rumuńskiego. Pod koniec roku, przy okazji specjalnego przejazdu dla hobbystów, miała miejsce uroczysta premiera książki poświęconej Koszalińskiej KW, której autorem jest Andrzej Kisiel. Dzięki współpracy z miłośnikami kolei z Polski i zagranicy w publikacji znalazło się sporo nieznanych wcześniej historycznych zdjęć. Jedynym minusem jest dość wysoki koszt tej publikacji. Kończąc tę krótką relację z Koszalińskiej KW życzę wszystkim zaangażowanym w prowadzenie kolei dalszych sukcesów w 2017 r.



Tomasz Jankowski



Skład z Lxd2-475 przed odjazdem z Koszalina Wąsk. 21.08.2016 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Tablica kierunkowa. 26.11.2016 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Na stacji w Manowie: Wmc-153, Lxd2-475. 26.11.2016 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Na szlaku między Manowem a Rosnowem. Lxd2-475. 26.11.2016 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Na zaporze w Rosnowie. Lxd2-475. 26.11.2016 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Na stacji w Rosnowie. Lxd2-476. 21.08.2016 r. Fot. Tomasz Jankowski



Lxd2-475 na szlaku za Rosnowem. 21.08.2016 r. Fot. Tomasz Jankowski

„MIKOŁAJKI W WENECJI”

04.12.2016 r.

W pierwszą niedzielę grudnia 2016 r. na Żnińskiej Kolei Powiatowej miała miejsce impreza „Mikołajki w Wenecji”. Program obejmował przejazd składem prowadzonym lokomotywą Lyd2-053 do Wenecji i z powrotem oraz atrakcje dla dzieci w budynku Muzeum Kolei Wąskotorowej. Był to pierwszy od dłuższego czasu ogólnodostępny przejazd odbywający się poza sezonem (trwającym od kwietnia do września). Bohater dnia, czyli Św. Mikołaj wsiadł do pociągu w Rydlewie. Praktycznie przez cały czas utrzymywała się gęsta mgła co było okazją do uwiecznienia składu w ciekawych i w niespotykanych okolicznościach. W Wenecji czas minął uczestnikom na wspólnym śpiewaniu kolęd, przygotowywaniu dekoracji świątecznych, strojeniu choinki oraz rozmaitych zabawach i konkursach. Przewidziany był również drobny poczęstunek.



Radosław Matysek



Pociąg z Lyd2-053 w okolicy przystanku Wenecja Ośrodek, 04.12.2016 r.

Fot. Radosław Matysek



Pociąg z Lyd2-053 zbliża się do Rydlewa, 04.12.2016 r.

Fot. Radosław Matysek



Pociąg z Lyd2-053 wjeżdża na stację Żnin, 04.12.2016 r.

Fot. Radosław Matysek



Lyd2-053 przed warsztatami w Żninie, 04.12.2016 r.

Fot. Radosław Matysek

Pociąg specjalny z Lyd2-053 chwilę po wyruszeniu z Wenecji, 04.12.2016 r.

Fot. Radosław Matysek



WALENTYNKI NA ŚMIGIELSKIEJ KW

12.02.2017 r.

Przez kilka ostatnich lat, pierwszymi przejazdami organizowanymi w nowym roku na Śmigielskiej Kolei Wąskotorowej (SKW) były wielkanocne kursy dla grup zorganizowanych połączone z zabawami. W tym roku operator kolei postanowił rozpocząć przejazdy wąskotorówką nieco wcześniej. Idealną okazją do tego było święto zakochanych. Dnia 12 lutego, z okazji walentynek, na trasę Śmigiel – Stare Bojanowo wyjechały trzy ogólnodostępne pociągi turystyczne prowadzone wagonem motorowym MBxd2-226. Ponadto trasę pokonał też pociąg techniczny, mający na celu sprawdzenie stanu szlaku, szczególnie czystości rowków w przejazdach. Na kilka dni przed terminem imprezy oczyszczono je z zalegających warstw lodu. Żeby nadać wydarzeniu odpowiedni klimat, wnętrza motorówki zostało udekorowane walentynkowymi balonami i girlandami. Poza pamiątkowymi biletami kartonikowymi podróżni otrzymali drobne upominki w postaci świeczek i lizaków w kształcie serca. W sumie z przejazdów skorzystało około 100 osób. Podczas obchodów walentynkowych SKW odwiedziła telewizja regionalna TVP3 Poznań, która nakręciła reportaż wyemitowany w codziennym programie informacyjnym „Teleskop”.

Warto również dodać, że wyjeżdżając pociągiem ze stacji w Śmiglu można było zauważyć nowe pokrycia dachowe na budynkach lokomotywni, hali wagonów motorowych oraz dawnym magazynie i zasiekach parowozowni. Kapitałnym remontem, przeprowadzonym w grudniu 2016 r., zajęło się Konsorcjum Nortman – Gorczyca ze Świąciechowej. Realizacja prac była możliwa dzięki dotacji celowej w wysokości 300 000 zł, przyznanej przez Radę Miejską Śmigla.



Paweł Jakuboszczak

Wagon motorowy MBxd2-226 z pociągiem walentynkowym na stacji w Śmiglu.
12.02.2017 r. Fot. Paweł Jakuboszczak



Pociąg techniczny podczas odjazdu ze stacji Stare Bojanowo Wąsk.

12.02.2017 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



Wnętrze MBxd2-226 udekorowane przed rozpoczęciem przejazdów. 12.02.2017 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



TABOR KOLEJOWY

WAGONY PRZEJŚCIOWE DO PRZETACZANIA TABORU O RÓŻNYCH SZEROKOŚCIACH TORU

Na wielu bocznicach i kolejach zakładowych, gdzie funkcjonowały sploty torów wąskotorowych różnych szerokości lub normalnotorowych i wąskotorowych, w formie odcinków o trzech tokach szynowych, wykorzystywano lokomotywy do przetaczania wagonów innych szerokości toru. Często do tego celu stosowano pojazdy trakcyjne wyposażone w podwójny układ zderzaków. Lokomotywy przystosowane w ten sposób do przetaczania wąskotorowych wozów górniczych dwóch szerokości toru stosowano w niektórych kopalniach. Zastosowanie lokomotyw wyposażonych w podwójne sprzęgi miało znaczenie w przypadku obsługi zakładów

kolejnictwie, bowiem wagony przejściowe znalazły się w asortymencie produkcji niemieckich fabryk taboru kolejowego: Arthur Koppel A.G. Berlin, Waggon und Maschinenbau Görlitz.

W innych przypadkach stosowano lokomotywy normalnotorowe wyposażone w podwójny układ sprzęgów. Do obsługi normalnotorowej i wąskotorowej bocznic Krochmalni i Płatkarni Łobez, która posiadała tor w splocie 1435/1000 mm, wykorzystywano zakupiony od PKP w 1954 r. z MD Fosowskie parowóz OKI100-1. W celu obsługi obu bocznic w splocie wyposażono go, prawdopodobnie z jednej strony, w umieszczony niżej dodatkowy sprzęg ze zderżakiem centralnym, przesunięty na jedną stronę czołownicy¹. Od 1958 r. po wycofaniu z eksploatacji parowozu na bocznicę pracowała lokomotywa spalinowa Ls40-5188, również wyposażona w dodatkowy układ sprzęgu do przetaczania taboru wąskotorowego². Na bocznicę eksploatowano później tak-

że lokomotywę Ls60-5947, wyposażoną w podwójny układ sprzęgów (mocowanych do dospawanych do czołownic poziomych belek). Została ona sfotografowana 13 lutego 2001 r. przez Macieja Kucharskiego na bocznicę zakładu. Posiadała zachowany częściowo układ dodatkowego sprzęgu wąskotorowego. Obecnie maszyna ta jest ustawiona jako pomnik na terenie zakładu.

Podobny system funkcjonował w Cukrowni „Gryfice”, bocznicą tego zakładu posiadała część torów 1435/1000 mm ułożonych w splocie. Do przetaczania wagonów wąskotorowych wykorzysty-



Lokomotywa Ls60-5947 na terenie Krochmalni w Łobzie. 13.02.2001 r.

Fot. Maciej Kucharski

przemysłowych, gdyż umożliwiało ograniczenie liczby środków trakcyjnych. System taki funkcjonował na części kolei górniczych i hutniczych na Górnym Śląsku. Również niektóre lokomotywy normalnotorowe wyposażone były w dodatkowe sprzęgi do przetaczania wąskotorowego taboru technologicznego.

W zakładach przemysłowych eksploatujących sploty torowe, do pracy manewrowej wykorzystywano specjalne wagony przejściowe do przetaczania wagonów normalnotorowych przy pomocy parowozu wąskotorowego. Ich zastosowanie wynikało z trudności związanych z trwałym przymocowaniem sprzęgów normalnotorowych do lokomotyw wąskotorowych. Na początku XX w. musiał być to dość popularny system w niemieckim

wano lokomotywę spalinową Ls40-5132, wyposażoną również w podwójny układ sprzęgów (mocowanych do dospawanych do czołownic pionowych belek). Pojazd ten został sfotografowany na terenie zakładu 17 sierpnia 1971 r. przez Tadeusza Suchorolskiego.

Według relacji dawnych pracowników Cukrowni „Kętrzyn”, zakład ten nie posiadał własnej lokomotywy wąskotorowej, do obsługi bocznic wąskotorowej, odgałęziającej się od stacji Kętrzyn Wąsk. Kętrzyńskiej Kolei Wąskotorowej. Do przetaczania wagonów stosowano parowóz normalnotorowy ze specjalnym wagonem przejściowym. Z jednej strony był on wyposażony w sprzęgi normalnotorowe, z drugiej zaś w wąskotorowy sprzęg orczykowy ze zderżakiem centralnym³.

W 2002 r., w trakcie likwidacji Oddziału Zamiejscowego Dyrekcji Kolei Dojazdowych w Poznaniu (dawnego Zarządu Kolei Dojazdowych), w zapomnianym pomieszczeniu, wraz z Markiem Torzewskim odnalazłem rysunki wagonów przejściowych Opalenickiej Kolei Wąskotorowej, Witaszyckiej Kolei Wąskotorowej oraz specjalnego wagonu normalnotorowego Cukrowni „Opalenica” – przeznaczonego do transportu wagonów wąskotorowych po bocznicę normalnotorowej.

Opalenicka Kolej Wąskotorowa eksploatowała dwuosioowy wagon przejściowy na tor 1435 mm – do przeciągania wagonów normalnotorowych przy pomocy parowozu wąskotorowego na tor 750 mm. Był on przeznaczony do obsługi bocznic normalnotorowej na punkcie stycznym z koleją wąskotorową przy pomocy własnego parowozu wąskotorowego. Rozwiązanie takie dawało duże oszczędności, eliminując konieczność opłat za pracę manewrową na bocznicę parowozu normalnotorowego kolei pruskich KPEV. Wagon zbudowany został w zakładach Arthur Koppel A.G. Berlin. Jego rysunek wykonano 11 stycznia 1907 r., 14 września 1907 r. został zatwierdzony przez Königl. Eisenbahn-Direktion Posen⁴. Najprawdopodobniej w tym samym roku, wagon zakupiło Towarzystwo Kolei Opalenickiej.

Wagon posiadał długość wraz ze zderzakami 4200 mm, rozstaw osi 2000 mm oraz szerokość 2300 mm, jego konstrukcja była nitowana. Posiadał tarczowe zestawy kołowe ułożyskowane w maźnicach ślizgowych, o średnicy kół 750 mm. Na rysunku nie zaznaczono konstrukcji układu odsprężynowania. Wagon posiadał podwójną ramę wzmocnioną podłużnicą, poprzecznikami i ukośnymi kątownikami. W jej środkowej części znajdował się główny węzeł konstrukcyjny wzmocniony nakładkami blachowymi. Do czołowni dolnej ramy zewnętrznej (zestawy kołowe znajdowały się w środku ramy) przymocowane były centralne, nienawskrośne, sprzęgi lejkowe Kolei Opalenickiej – przesunięte o 342,5 mm od środka ramy, w ten sposób aby znajdowały się w osi toru szerokości 750 mm i mogły współpracować z parowozem wąskotorowym. Górna



Lokomotywa Ls60-5947 na terenie Krochmalni w Łobzie. Widoczny relikw spręgu na tor 1000 mm. 13.02.2001 r.

Fot. Maciej Kucharski

rama wykonana z ceowników i połączona kątownikami z dolną ramą, posiadała przymocowane do czołowni z obu stron zderzaki i nienawskrośne sprzęgi normalnotorowe. Były to podwójne, prostokątne zderzaki pozbawione sprężyn, o wymiarach 550×360. Pomiedzy nimi zamocowane były trzyogniowe sprzęgi łańcuchowe pozbawione haków. Górna rama wagonu w formie platformy pokryta była deskami⁵. Odnaleziony rysunek jest jedynym źródłem dotyczącym wagonu przejściowego Towarzystwa Kolei Opalenickiej. Według relacji Bogdana Pokropińskiego wagon przejściowy znajdował się na bocznicę Opalenickiej Kolei Dojazdowej jeszcze w latach 70. XX w.⁶.



Lokomotywa Ls60-5947 zbliżenie na czołownicę z reliktem spręgu na tor 1000 mm. 13.02.2001 r.

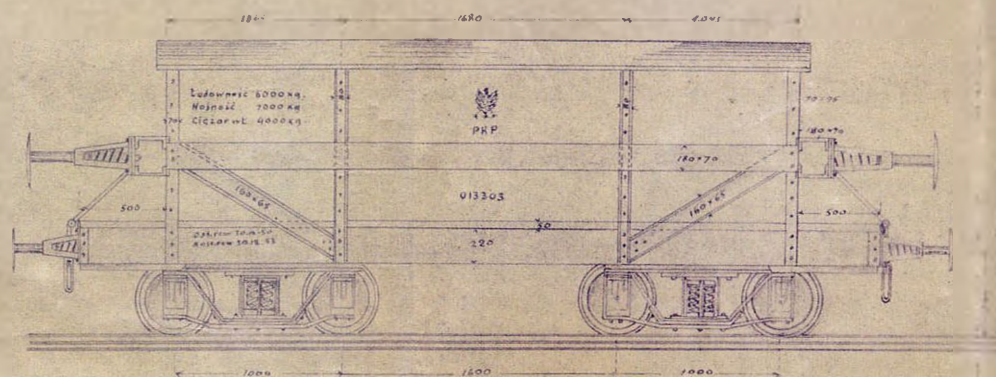
Fot. Maciej Kucharski

*Szkic wagonu łącznikowego do
przytaczania wagonów
normalnotorowych
na
stacji Witaszyc Wąsk.*

Wagon przejściowy na tor 600 mm
do przetaczania wagonów normalnotorowych
przy pomocy parowozu na tor 600 mm.
Rysunek ze zbioru Zbigniewa Tucholskiego.
Skala odwzorowania 1:45

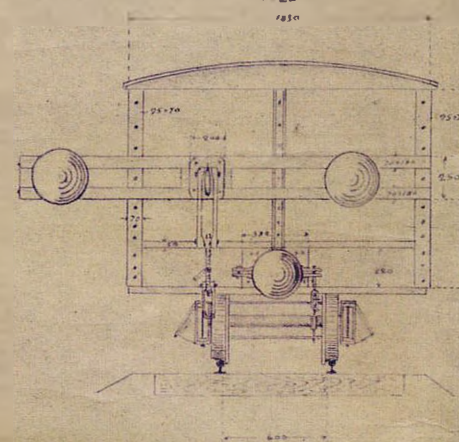
Strona boczna

1:25



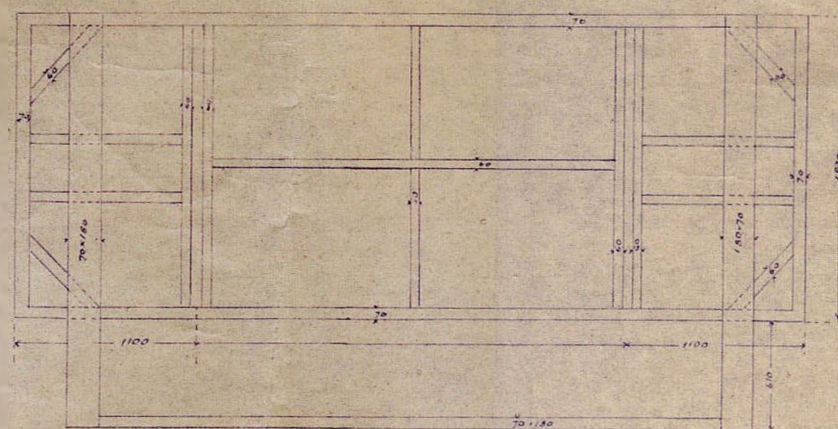
Strona szczytowa

1:25



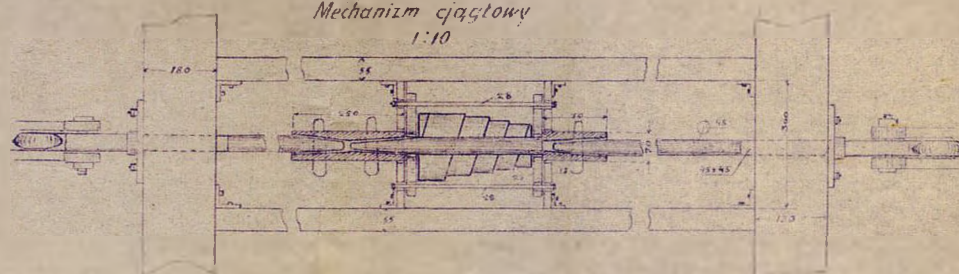
Ostoja wagonu

1:25

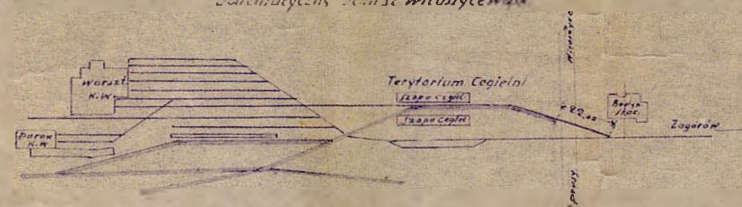


Mechanizm ciągowy

1:10

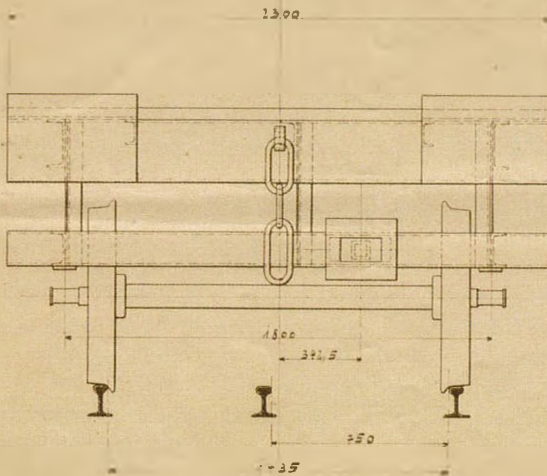


Schematyczny plan stacji Witaszyc Wąsk



Objasnienie

- Tory 1-3-5-7-9-11-13-15-17-19-21-23-25-27-29-31-33-35-37-39-41-43-45-47-49-51-53-55-57-59-61-63-65-67-69-71-73-75-77-79-81-83-85-87-89-91-93-95-97-99-101-103-105-107-109-111-113-115-117-119-121-123-125-127-129-131-133-135-137-139-141-143-145-147-149-151-153-155-157-159-161-163-165-167-169-171-173-175-177-179-181-183-185-187-189-191-193-195-197-199-201-203-205-207-209-211-213-215-217-219-221-223-225-227-229-231-233-235-237-239-241-243-245-247-249-251-253-255-257-259-261-263-265-267-269-271-273-275-277-279-281-283-285-287-289-291-293-295-297-299-301-303-305-307-309-311-313-315-317-319-321-323-325-327-329-331-333-335-337-339-341-343-345-347-349-351-353-355-357-359-361-363-365-367-369-371-373-375-377-379-381-383-385-387-389-391-393-395-397-399-401-403-405-407-409-411-413-415-417-419-421-423-425-427-429-431-433-435-437-439-441-443-445-447-449-451-453-455-457-459-461-463-465-467-469-471-473-475-477-479-481-483-485-487-489-491-493-495-497-499-501-503-505-507-509-511-513-515-517-519-521-523-525-527-529-531-533-535-537-539-541-543-545-547-549-551-553-555-557-559-561-563-565-567-569-571-573-575-577-579-581-583-585-587-589-591-593-595-597-599-601-603-605-607-609-611-613-615-617-619-621-623-625-627-629-631-633-635-637-639-641-643-645-647-649-651-653-655-657-659-661-663-665-667-669-671-673-675-677-679-681-683-685-687-689-691-693-695-697-699-701-703-705-707-709-711-713-715-717-719-721-723-725-727-729-731-733-735-737-739-741-743-745-747-749-751-753-755-757-759-761-763-765-767-769-771-773-775-777-779-781-783-785-787-789-791-793-795-797-799-801-803-805-807-809-811-813-815-817-819-821-823-825-827-829-831-833-835-837-839-841-843-845-847-849-851-853-855-857-859-861-863-865-867-869-871-873-875-877-879-881-883-885-887-889-891-893-895-897-899-901-903-905-907-909-911-913-915-917-919-921-923-925-927-929-931-933-935-937-939-941-943-945-947-949-951-953-955-957-959-961-963-965-967-969-971-973-975-977-979-981-983-985-987-989-991-993-995-997-999-1001-1003-1005-1007-1009-1011-1013-1015-1017-1019-1021-1023-1025-1027-1029-1031-1033-1035-1037-1039-1041-1043-1045-1047-1049-1051-1053-1055-1057-1059-1061-1063-1065-1067-1069-1071-1073-1075-1077-1079-1081-1083-1085-1087-1089-1091-1093-1095-1097-1099-1101-1103-1105-1107-1109-1111-1113-1115-1117-1119-1121-1123-1125-1127-1129-1131-1133-1135-1137-1139-1141-1143-1145-1147-1149-1151-1153-1155-1157-1159-1161-1163-1165-1167-1169-1171-1173-1175-1177-1179-1181-1183-1185-1187-1189-1191-1193-1195-1197-1199-1201-1203-1205-1207-1209-1211-1213-1215-1217-1219-1221-1223-1225-1227-1229-1231-1233-1235-1237-1239-1241-1243-1245-1247-1249-1251-1253-1255-1257-1259-1261-1263-1265-1267-1269-1271-1273-1275-1277-1279-1281-1283-1285-1287-1289-1291-1293-1295-1297-1299-1301-1303-1305-1307-1309-1311-1313-1315-1317-1319-1321-1323-1325-1327-1329-1331-1333-1335-1337-1339-1341-1343-1345-1347-1349-1351-1353-1355-1357-1359-1361-1363-1365-1367-1369-1371-1373-1375-1377-1379-1381-1383-1385-1387-1389-1391-1393-1395-1397-1399-1401-1403-1405-1407-1409-1411-1413-1415-1417-1419-1421-1423-1425-1427-1429-1431-1433-1435-1437-1439-1441-1443-1445-1447-1449-1451-1453-1455-1457-1459-1461-1463-1465-1467-1469-1471-1473-1475-1477-1479-1481-1483-1485-1487-1489-1491-1493-1495-1497-1499-1501-1503-1505-1507-1509-1511-1513-1515-1517-1519-1521-1523-1525-1527-1529-1531-1533-1535-1537-1539-1541-1543-1545-1547-1549-1551-1553-1555-1557-1559-1561-1563-1565-1567-1569-1571-1573-1575-1577-1579-1581-1583-1585-1587-1589-1591-1593-1595-1597-1599-1601-1603-1605-1607-1609-1611-1613-1615-1617-1619-1621-1623-1625-1627-1629-1631-1633-1635-1637-1639-1641-1643-1645-1647-1649-1651-1653-1655-1657-1659-1661-1663-1665-1667-1669-1671-1673-1675-1677-1679-1681-1683-1685-1687-1689-1691-1693-1695-1697-1699-1701-1703-1705-1707-1709-1711-1713-1715-1717-1719-1721-1723-1725-1727-1729-1731-1733-1735-1737-1739-1741-1743-1745-1747-1749-1751-1753-1755-1757-1759-1761-1763-1765-1767-1769-1771-1773-1775-1777-1779-1781-1783-1785-1787-1789-1791-1793-1795-1797-1799-1801-1803-1805-1807-1809-1811-1813-1815-1817-1819-1821-1823-1825-1827-1829-1831-1833-1835-1837-1839-1841-1843-1845-1847-1849-1851-1853-1855-1857-1859-1861-1863-1865-1867-1869-1871-1873-1875-1877-1879-1881-1883-1885-1887-1889-1891-1893-1895-1897-1899-1901-1903-1905-1907-1909-1911-1913-1915-1917-1919-1921-1923-1925-1927-1929-1931-1933-1935-1937-1939-1941-1943-1945-1947-1949-1951-1953-1955-1957-1959-1961-1963-1965-1967-1969-1971-1973-1975-1977-1979-1981-1983-1985-1987-1989-1991-1993-1995-1997-1999-2001-2003-2005-2007-2009-2011-2013-2015-2017-2019-2021-2023-2025-2027-2029-2031-2033-2035-2037-2039-2041-2043-2045-2047-2049-2051-2053-2055-2057-2059-2061-2063-2065-2067-2069-2071-2073-2075-2077-2079-2081-2083-2085-2087-2089-2091-2093-2095-2097-2099-2101-2103-2105-2107-2109-2111-2113-2115-2117-2119-2121-2123-2125-2127-2129-2131-2133-2135-2137-2139-2141-2143-2145-2147-2149-2151-2153-2155-2157-2159-2161-2163-2165-2167-2169-2171-2173-2175-2177-2179-2181-2183-2185-2187-2189-2191-2193-2195-2197-2199-2201-2203-2205-2207-2209-2211-2213-2215-2217-2219-2221-2223-2225-2227-2229-2231-2233-2235-2237-2239-2241-2243-2245-2247-2249-2251-2253-2255-2257-2259-2261-2263-2265-2267-2269-2271-2273-2275-2277-2279-2281-2283-2285-2287-2289-2291-2293-2295-2297-2299-2301-2303-2305-2307-2309-2311-2313-2315-2317-2319-2321-2323-2325-2327-2329-2331-2333-2335-2337-2339-2341-2343-2345-2347-2349-2351-2353-2355-2357-2359-2361-2363-2365-2367-2369-2371-2373-2375-2377-2379-2381-2383-2385-2387-2389-2391-2393-2395-2397-2399-2401-2403-2405-2407-2409-2411-2413-2415-2417-2419-2421-2423-2425-2427-2429-2431-2433-2435-2437-2439-2441-2443-2445-2447-2449-2451-2453-2455-2457-2459-2461-2463-2465-2467-2469-2471-2473-2475-2477-2479-2481-2483-2485-2487-2489-2491-2493-2495-2497-2499-2501-2503-2505-2507-2509-2511-2513-2515-2517-2519-2521-2523-2525-2527-2529-2531-2533-2535-2537-2539-2541-2543-2545-2547-2549-2551-2553-2555-2557-2559-2561-2563-2565-2567-2569-2571-2573-2575-2577-2579-2581-2583-2585-2587-2589-2591-2593-2595-2597-2599-2601-2603-2605-2607-2609-2611-2613-2615-2617-2619-2621-2623-2625-2627-2629-2631-2633-2635-2637-2639-2641-2643-2645-2647-2649-2651-2653-2655-2657-2659-2661-2663-2665-2667-2669-2671-2673-2675-2677-2679-2681-2683-2685-2687-2689-2691-2693-2695-2697-2699-2701-2703-2705-2707-2709-2711-2713-2715-2717-2719-2721-2723-2725-2727-2729-2731-2733-2735-2737-2739-2741-2743-2745-2747-2749-2751-2753-2755-2757-2759-2761-2763-2765-2767-2769-2771-2773-2775-2777-2779-2781-2783-2785-2787-2789-2791-2793-2795-2797-2799-2801-2803-2805-2807-2809-2811-2813-2815-2817-2819-2821-2823-2825-2827-2829-2831-2833-2835-2837-2839-2841-2843-2845-2847-2849-2851-2853-2855-2857-2859-2861-2863-2865-2867-2869-2871-2873-2875-2877-2879-2881-2883-2885-2887-2889-2891-2893-2895-2897-2899-2901-2903-2905-2907-2909-2911-2913-2915-2917-2919-2921-2923-2925-2927-2929-2931-2933-2935-2937-2939-2941-2943-2945-2947-2949-2951-2953-2955-2957-2959-2961-2963-2965-2967-2969-2971-2973-2975-2977-2979-2981-2983-2985-2987-2989-2991-2993-2995-2997-2999-3001-3003-3005-3007-3009-3011-3013-3015-3017-3019-3021-3023-3025-3027-3029-3031-3033-3035-3037-3039-3041-3043-3045-3047-3049-3051-3053-3055-3057-3059-3061-3063-3065-3067-3069-3071-3073-3075-3077-3079-3081-3083-3085-3087-3089-3091-3093-3095-3097-3099-3101-3103-3105-3107-3109-3111-3113-3115-3117-3119-3121-3123-3125-3127-3129-3131-3133-3135-3137-3139-3141-3143-3145-3147-3149-3151-3153-3155-3157-3159-3161-3163-3165-3167-3169-3171-3173-3175-3177-3179-3181-3183-3185-3187-3189-3191-3193-3195-3197-3199-3201-3203-3205-3207-3209-3211-3213-3215-3217-3219-3221-3223-3225-3227-3229-3231-3233-3235-3237-3239-3241-3243-3245-3247-3249-3251-3253-3255-3257-3259-3261-3263-3265-3267-3269-3271-3273-3275-3277-3279-3281-3283-3285-3287-3289-3291-3293-3295-3297-3299-3301-3303-3305-3307-3309-3311-3313-3315-3317-3319-3321-3323-3325-3327-3329-3331-3333-3335-3337-3339-3341-3343-3345-3347-3349-3351-3353-3355-3357-3359-3361-3363-3365-3367-3369-3371-3373-3375-3377-3379-3381-3383-3385-3387-3389-3391-3393-3395-3397-3399-3401-3403-3405-3407-3409-3411-3413-3415-3417-3419-3421-3423-3425-3427-3429-3431-3433-3435-3437-3439-3441-3443-3445-3447-3449-3451-3453-3455-3457-3459-3461-3463-3465-3467-3469-3471-3473-3475-3477-3479-3481-3483-3485-3487-3489-3491-3493-3495-3497-3499-3501-3503-3505-3507-3509-3511-3513-3515-3517-3519-3521-3523-3525-3527-3529-3531-3533-3535-3537-3539-3541-3543-3545-3547-3549-3551-3553-3555-3557-3559-3561-3563-3565-3567-3569-3571-3573-3575-3577-3579-3581-3583-3585-3587-3589-3591-3593-3595-3597-3599-3601-3603-3605-3607-3609-3611-3613-3615-3617-3619-3621-3623-3625-3627-3629-3631-3633-3635-3637-3639-3641-3643-3645-3647-3649-3651-3653-3655-3657-3659-3661-3663-3665-3667-3669-3671-3673-3675-3677-3679-3681-3683-3685-3687-3689-3691-3693-3695-3697-3699-3701-3703-3705-3707-3709-3711-3713-3715-3717-3719-3721-3723-3725-3727-3729-3731-3733-3735-3737-3739-3741-3743-3745-3747-3749-3751-3753-3755-3757-3759-3761-3763-3765-3767-3769-3771-3773-3775-3777-3779-3781-3783-3785-3787-3789-3791-3793-3795-3797-3799-3801-3803-3805-3807-3809-3811-3813-3815-3817-3819-3821-3823-3825-3827-3829-3831-3833-3835-3837-3839-3841-3843-3845-3847-3849-3851-3853-3855-3857-3859-3861-3863-3865-3867-3869-3871-3873-3875-3877-3879-3881-3883-3885-3887-3889-3891-3893-3895-3897-3899-3901-3903-3905-3907-3909-3911-3913-3915-3917-3919-3921-3923-3925-3927-3929-3931-3933-3935-3937-3939-3941-3943-3945-3947-3949-3951-3953-3955-3957-3959-3961-3963-3965-3967-3969-3971-3973-3975-3977-3979-3981-3983-3985-3987-3989-3991-3993-3995-3997-3999-4001-4003-4005-4007-4009-4011-4013-4015-4017-4019-4021-4023-4025-4027-4029-4031-4033-4035-4037-4039-4041-4043-4045-4047-4049-4051-4053-4055-4057-4059-4061-4063-4065-4067-4069-4071-4073-4075-4077-4079-4081-4083-4085-4087-4089-4091-4093-4095-4097-4099-4101-4103-4105-4107-4109-4111-4113-4115-4117-4119-4121-4123-4125-4127-4129-4131-4133-4135-4137-4139-4141-4143-4145-4147-4149-4151-4153-4155-4157-4159-4161-4163-4165-4167-4169-4171-4173-4175-4177-4179-4181-4183-4185-4187-4189-4191-4193-4195-4197-4199-4201-4203-4205-4207-4209-4211-4213-4215-4217-4219-4221-4223-4225-4227-4229-4231-4233-4235-4237-4239-4241-4243-4245-4247-4249-4251-4253-4255-4257-4259-4261-4263-4265-4267-4269-4271-4273-4275-4277-4279-4281-4283-4285-4287-4289-4291-4293-4295-4297-4299-4301-4303-4305-4307-4309-4311-4313-4315-4317-4319-4321-4323-4325-4327-4329-4331-4333-4335-4337-4339-4341-4343-4345-4347-4349-4351-4353-4355-4357-4359-4361-4363-4365-4367-4369-4371-4373-4375-4377-4379-4381-4383-4385-4387-4389-4391-4393-4395-4397-4399-4401-4403-4405-4407-4409-4411-4413-4415-4417-4419-4421-4423-4425-4427-4429-4431-4433-4435-4437-4439-4441-4443-4445-4447-4449-4451-4453-4455-4457-4459-4461-4463-4465-4467-4469-4471-4473-4475-4477-4479-4481-4483-4485-4487-4489-4491-4493-4495-4497-4499-4501-4503-4505-4507-4509-4511-4513-4515-4517-4519-4521-4523-4525-4527-4529-4531-4533-4535-4537-4539-4541-4543-4545-4547-4549-4551-4553-4555-4557-4559-4561-4563-4565-4567-4569-4571-4573-4575-4577-4579-4581-4583-4585-4587-4589-4591-4593-4595-4597-4599-4601-4603-4605-4607-4609-4611-4613-4615-4617-4619-4621-4623-4625-4627-4629-4631-4633-4635-4637-4639-4641-4643-4645-4647-4649-4651-4653-4655-4657-4659-4661-4663-4665-4667-4669-4671-4673-4675-4677-4679-4681-4683-4685-4687-4689-4691-4693-4695-4697-4699-4701-4703-4705-4707-4709-4711-4713



Wagon przejściowy na tor 1435 mm
do przetaczania wagonów normalnotorowych
przy pomocy parowozu wąskotorowego 750 mm.
Rysunek ze zbioru **Zbigniewa Tucholskiego**.
Skala odwzorowania 1:32

Kuppelwagen

für

normal- und schmalspurige Wagen.

Spur 1435.

1:20.



Trzymać pod zamknięciem!

Durch die Eisenbahnbehörde geprüft.

Posen, den 14. September 1917
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Nr. 19718

C. C. C.

OPALENTZ & KLEINBAHNEN
GESellschaft mit beschränkter Haftung

Tebrakun

D. K. P.		Poznań.
Odział IX	Poddział IX	
Szafa 4	Nr. regał 3	
Nr. dziennika 8		

Kl. 814

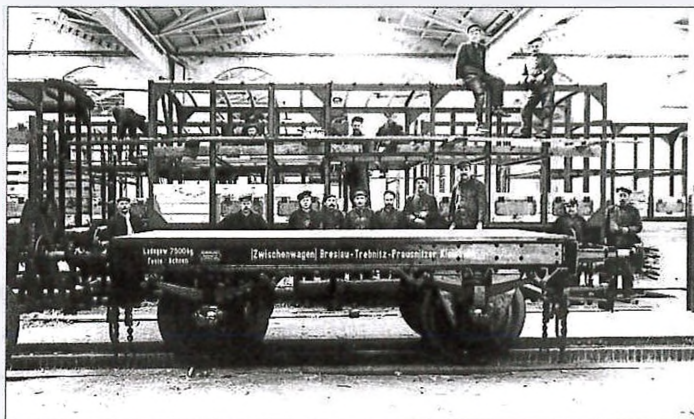
Berlin, den 19. 1. 17

Zu I 8001/108

R. E. D.	Posen
Abteilung F	Gruppe 9
Schrank 9	Fach Nr. 4
Nr. des Eingangsbuches 8	

Podobny normalnotorowy wagon przejściowy zakupił w 1916 r., w zakładach Waggon und Maschinenbau Görlitz, Wrocławska Kolej Wąskotorowa (Breslau-Trebnitz-Prausnitzer Kleinbahn A.G.). Był on przeznaczony do obsługi przy pomocy parowozu wąskotorowego (750 mm) bocznic normalnotorowej na stacji stycznej Wrocław Różanka (Breslau-Rosenthal). Była to normalnotorowa platforma dwuosiowa wyposażona w podwójny układ sprzęgów normalnotorowych i wąskotorowych⁷.

Jak dowiadujemy się z opisu zawartego na rysunku wagonu przejściowego Witaszyckiej Kolei Wąskotorowej (również odnalezionym w ZKD Poznań) bocznic normalnotorowa Cegielni „Witaszyce”, odgałęziająca się od układu torowego tej stacji posiadała, dodatkową,



Zdjęcie fabryczne wagonu przejściowego produkcji WUMAG Görlitz dla Kolejki Wrocławsko-Trebnicko-Prusickiej zbudowanego w 1916 r. Źródło: Janusz Golaszewski, Michał Jerczyński, Tomasz Pol, Michał Zajfert, *Wrocławska Kolej Wąskotorowa*, Poznań 2010, s. 301.

trzecią szynę dla szerokości toru 600 mm. Podstawianie wagonów odbywało się przy pomocy parowozu wąskotorowego Witaszyckiej Kolei Wąskotorowej, który łączono z wagonami przy pomocy łańcuchów. Przetaczanie poszczególnych wagonów wykonywano natomiast przy pomocy draga rozruchowego⁸.

W 1951 r. bocznicę przystosowano do obsługi parowozem wąskotorowym Witaszyckiej Kolei Wąskotorowej sprzęgniętym ze specjalnym wagonem łącznikowym, przeznaczonym do przetaczania wagonów wąskotorowych. Przystosowanie bocznic sprowadzało się do przedłużenia o 22 m toru wąskotorowego (wraz z wbudowaniem rozjazdu w tor szlakowy) w celu umożliwienia wjazdu parowozu wraz z wagonem łącznikowym na tor główny linii Witaszyce Wąsk. – Zagórów⁹.

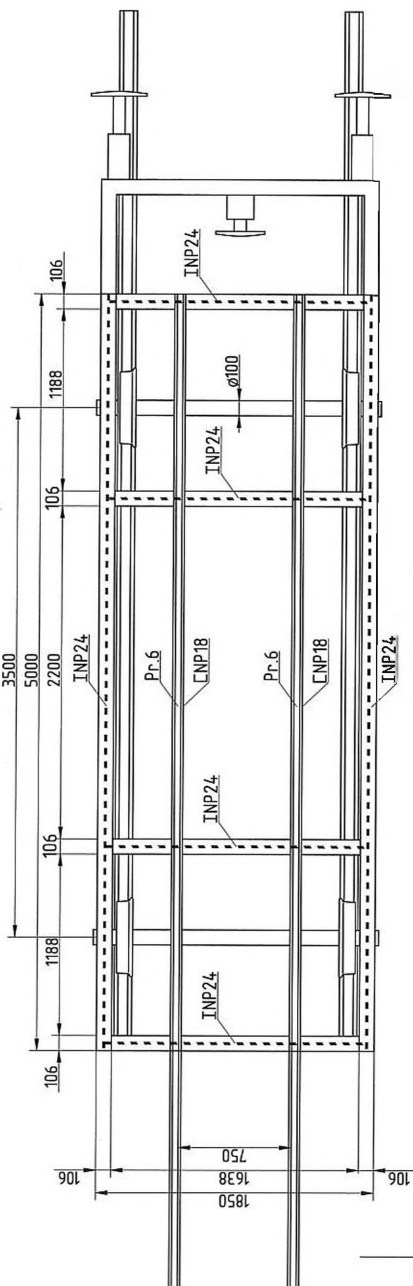
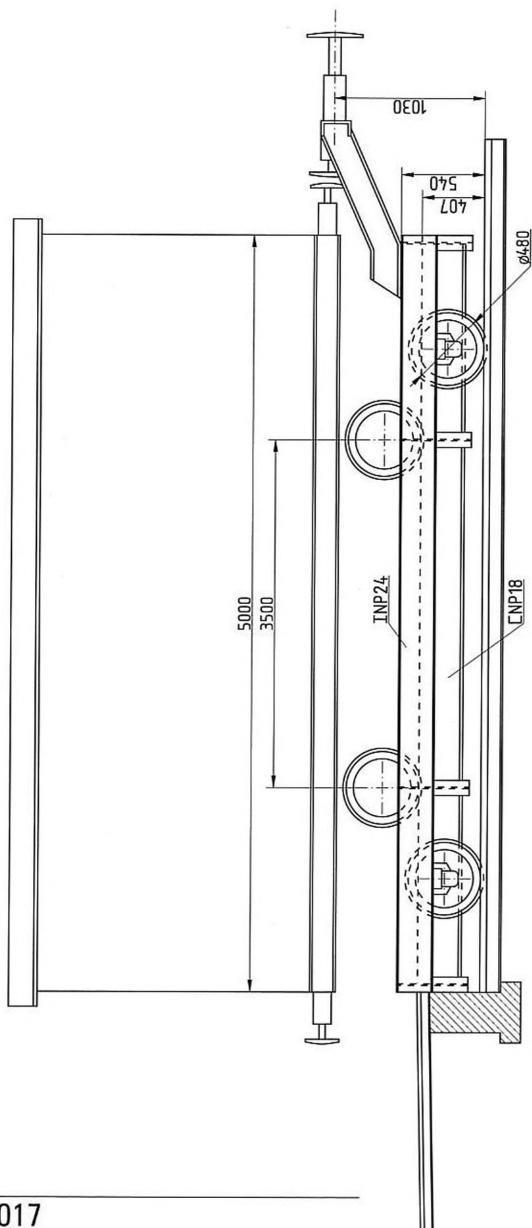
Projekt wagonu łącznikowego opracował lub zatwierdził 8 maja 1951 r. kierownik Zarządu Kolei Wąskotorowej w Witaszycach. Przebudowę wagonu wapiarki najprawdopodobniej wykonano w warsztatach Parowozowni KW w Witaszycach. Wagon posiadał serię

i numer inwentarzowy PKP Sdx 13303 oraz prawdopodobnie wcześniejszy numer Kolei Witaszyckiej 133, zbudowano go w 1911 r.¹⁰ Na rysunku naniesiono nr 013303 oraz prawdopodobnie prawdziwe daty ostatniej i następnej rewizji 30 grudnia 1950 r. oraz 30 grudnia 1953 r.¹¹ Po zakończeniu przebudowy 23 stycznia 1952 r. wagon łącznikowy otrzymał serię numer wagonu specjalnego S 77016¹².

Został przebudowany z czteroosiowej wapiarki Witaszyckiej Kolei Powiatowej, o ładowności 6000 kg, nośności 7000 kg i ciężarze własnym 4000 kg. Wagon bez hamulca, posiadający wózki Diamonda, przebudowano mocując specjalne belki zderzakowe w formie dwóch ceowników i płaskowników z przykręconymi do nich z obu stron zderzakami trzonowymi i sprzęgami śrubowymi. Belki te połączone przy pomocy zewnętrznego ceownika, wysuniętego poza skrajnię wąskotorową. Urządzenia sprzęgowe były nawskrośne, zaś wewnątrz pudła wagonu, w konstrukcji z ceowników zamocowano cięgła obu haków sprzęgowych oraz środkową sprężynę – połączoną cięgłami z oboma hakami. W pudle wagonu zastosowano dodatkowe zastrzały w formie ceowników w celu wzmocnienia jego konstrukcji, w miejscu montażu belek sprzęgowych. Na czołownicach ramy wagonu pozostawiono typowe nienawskrośne centralne urządzenia cięgiłowo-zderzne, wraz ze sprzęgami orezykowymi¹³.

Nie wiadomo na jak wielu kolejach wąskotorowych eksploatowano na stacjach przeładunkowych system torów w splocie wraz z wagonami przejściowymi do przetaczania wagonów normalnotorowych przy pomocy parowozów wąskotorowych. Analiza zachowanych w zbiorach Andrzeja Tajcherta książek inwentarzowych taboru wagonowego kolei wąskotorowych (dojazdowych) PKP umożliwiła wytypowanie z grupy taboru specjalnego wagonów przejściowych. Nie można wykluczyć, że system ten stosowano także na innych polskich kolejach wąskotorowych.

W ewidencji wagonów wąskotorowych PKP na tor 750 mm figurował na inwentarzu Elckiej Kolei Wąskotorowej 2-osiovy wagon, o ciężarze 5100 kg, rok budowy prawdopodobnie 1897, oznaczony serią i numerem wagonu specjalnego S 77517, opisany jako „przyczepa do łączenia wagonów”¹⁴. Wagon znajdował się na inwentarzu Elckiej KD jeszcze w 1963 r.¹⁵ Można domniemywać, że był to także wagon przejściowy do przetaczania wagonów normalnotorowych przy pomocy lokomotywy wąskotoro-



Normalnotorowa platforma
do transportu wagonów wąskotorowych
projektu Cukrowni Opalenica.
Na podstawie oryginału ze zbioru
Zbigniewa Tucholskiego
rysował **Bartosz Dobrzyński**. Skala 1:50

wej. Nie wiadomo czy wykorzystywano go do tego celu na Kolei Elckiej, czy wcześniej na innej kolei wąskotorowej.

W ewidencji wagonów wąskotorowych PKP na tor 600 mm, wpisano również znajdujący się na inwentarzu Żnińskiej Kolei Wąskotorowej wagon specjalny S 13758 ex 3478, rok budowy 1908 r., o ciężarze 900 kg, skreślony z inwentarza 12 sierpnia 1959 r. opisany jako „wózek łącznikowy”¹⁶. Prawdopodobnie wykorzystywano go do przetaczania wagonów normalnotorowych na torze w splocie przy pomocy parowozu wąskotorowego na przeładunku na stacji Żnin Wąsk.

wąskotorowych Opalenickiej Kolei Wąskotorowej z cukrem po bocznic normalnotorowej cukrowni. Być może miało to związek z istniejącym ciągiem technologicznym na terenie zakładu związanym z bocznicą normalnotorową. Platforma przeznaczona była do współpracy z rampą załadową, zbliżoną do ramp transporterowych funkcjonujących na kolejach dojazdowych PKP. Według projektu na terenie Cukrowni „Opalenica” wagon wąskotorowy (750 mm) wjeżdżał przez próg rampy na platformę i po zablokowaniu kół był transportowany po bocznicę przy pomocy lokomotywy normalnotorowej¹⁸.



Cukrownia Gryfice. Lokomotywa Ls40-5132. 17.08.1971 r.

Fot. Tadeusz Suchorolski

W ewidencji wagonów wąskotorowych PKP na tor 1000 mm, znajdował się również na inwentarzu Grójecko-Wilanowskiej Kolei Wąskotorowej 2-osiovy wagon specjalny S 78134, ex 64914, o ciężarze 2500 kg, skreślony z inwentarza 5 sierpnia 1957 r., opisany jako „platforma do przeciągania wagonów normalnotorowych”¹⁷. Najprawdopodobniej wykorzystywano go do przetaczania wagonów normalnotorowych na torze w splocie przy pomocy parowozu wąskotorowego na stacji Piasечно Przeładunkowe.

W Zarządzie Kolei Dojazdowych w Poznaniu odnalazłem również rysunek platformy normalnotorowej Cukrowni „Opalenica” przeznaczonej do transportu krytych wagonów wąskotorowych (750 mm). Słabo czytelna tabliczka rysunkowa posiada datę 10 wrzesień 1950 r. (?). Platforma służyła zapewne do przewozu wagonów

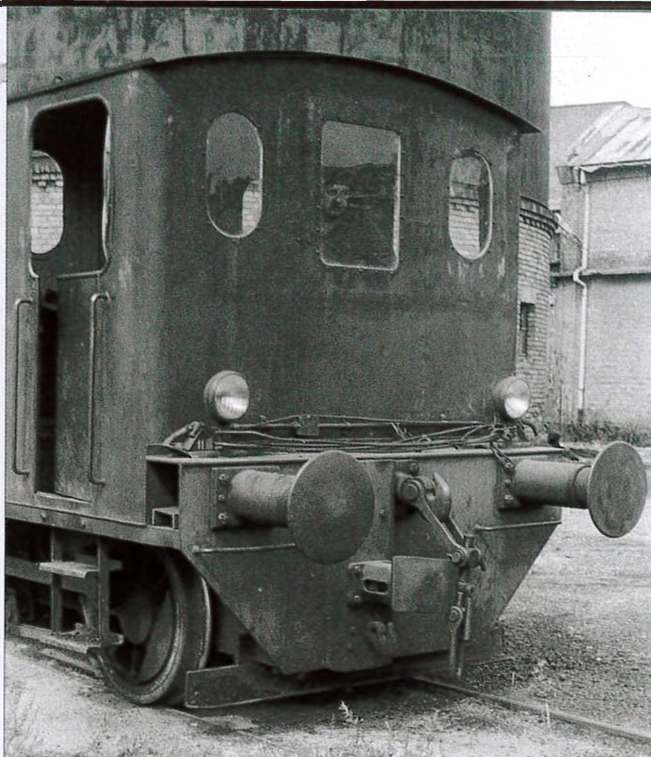
Rysunek posiada znaczny stopień ogólności, nie zaznaczono na nim wielu elementów konstrukcyjnych, w tym sprzęgów, układu blokowania wagonu wąskotorowego, systemu odsprężynowania, czy też konstrukcji wagonu (nie wiadomo czy była ona spawana czy też nitowana). Jak widzimy na rysunku, konstrukcja ostoi wykonana była ze znormalizowanych dwuteowników i ceowników. Była to dwuosiowa platforma o rozstawie osi 3500 mm, szerokości 1892 mm, długości części ładunkowej 5000 mm, wysokości od główki szyny 540 mm. Przednia część jego ramy stanowiła wzniesioną ku górze belkę sprzęgową. Platforma posiadała dwa zewnętrzne, tarczowe zestawy kołowe, łożyskowane w maźnicach ślizgowych. Konstrukcja systemu odsprężynowania nie została zaznaczona na rysunku. Platforma w części ładunkowej była zagłębiona, zapewne w celu minimali-

zacji wysokości rampy dla toru 750 mm (odległość od główek szyn normalnotorowych do szyn wąskotorowych wynosiła 434 mm). Platforma w tylnej części posiadała belkę sprzęgową, wzniesioną do wysokości 1000 mm od główek szyn normalnotorowych do osi jej zderzaków normalnotorowych. Belka ta z jednej strony posiadała centralny sprzęg wąskotorowy ze zderzakiem talerzowym (przeznaczony do sprzęgania przewozonego wagonu), zaś po zewnętrznej stronie dwa zderzaki normalnotorowe wraz ze sprzęgiem – służące do sprzęgania z lokomotywą normalnotorową. Na platformie można było przewozić dwuosiowy wąskotorowy wagon kryty o następujących wymiarach: długość 5060 mm, rozstaw osi 2300 mm, szerokość 2100 mm¹¹.

Nie wiadomo czy rysunek ten stanowi niezrealizowany projekt, czy też platformę zbudowano i wprowadzono do eksploatacji na bocznicę cukrowni. Odnalezienie tego materiału w dokumentacji ZKD Poznań sugeruje, że projekt ten mogli wykonać na zlecenie zakładu pracownicy PKP, albo też został przesłany celem zatwierdzenia przez władze kolejowe.

Podziękowania

Autor dziękuje koledze Maciejowi Kucharskiemu za udostępnione zdjęcia oraz cenne uwagi merytoryczne



Cukrownia Gryfice. Lokomotywa Ls40-5132 z widocznym na czolownicy sprzęgiem na tor 1000 mm. 17.08.1971 r. Fot. Tadeusz Suchorolski

do tekstu, słowa podziękowania kieruję również do kolegi Andrzeja Tajcherta za udostępnienie odpisów ksiąg inwentarzowych taboru wagonowego kolei wąskotorowych PKP, dziękuję również koledze Tadeuszowi Suchorolskiemu za udostępnienie archiwalnych zdjęć.



Zbigniew Tucholski

Przypisy

- ¹ Tomasz Roszak, *Parowozy Litwy i Lotwy w służbie PKP*, „Świat Kolei” nr 3, 2002 r., s. 15–16.
- ² Tamże.
- ³ Relacje emerytowanych pracowników cukrowni spisane przez autora w latach 90. XX w.
- ⁴ Arthur Koppel A.G., *Abt. Kleinbahnen, Berlin, Kuppelwagen für normal-und schmalspurige Wagen. Spur 1435, Berlin, den 19 stycznia 1907 r.* (ze zbiorów autora).
- ⁵ Opis techniczny wagonu na podstawie rysunku technicznego.
- ⁶ Relacja Bogdana Pokropińskiego z 3 grudnia 2016 r.
- ⁷ Janusz Golaszewski, Michał Jerczyński, Tomasz Pol, Michał Zajfert, *Wrocławska Kolej Wąskotorowa 1894-1991*, Poznań 2010, s. 301.
- ⁸ *PKP Zarząd Kolei Wąskotorowych Witaszyce, Szkic wagonu łącznikowego do przelaczania wagonów normalnotorowych na st. Witaszyce Wąsk., Witaszyce 8 maja 1951 r.* (ze zbiorów autora).
- ⁹ Tamże.
- ¹⁰ Ministerstwo Komunikacji, *Księga inwentarzowa wagonów towarowych na tor 600 mm*, Warszawa 1949 r., w zbiorach Andrzeja Tajcherta.

- ¹¹ *PKP Zarząd Kolei Wąskotorowych Witaszyce, Szkic wagonu łącznikowego do przelaczania wagonów normalnotorowych na st. Witaszyce Wąsk., Witaszyce 8 maja 1951 r.* (ze zbiorów autora).
- ¹² Ministerstwo Komunikacji, *Księga inwentarzowa wagonów towarowych na tor 600 mm...*
- ¹³ Opis wagonu na podstawie rysunku technicznego.
- ¹⁴ Ministerstwo Komunikacji, *Księga inwentarzowa wagonów towarowych na tor 750 mm*, Warszawa 1949 r., w zbiorach Andrzeja Tajcherta.
- ¹⁵ Centralny Zarząd Kolei Dojazdowych MK, *Księga inwentarzowa wagonów towarowych na tor 750 mm*, Warszawa 1963 r., w zbiorach Andrzeja Tajcherta.
- ¹⁶ Ministerstwo Komunikacji, *Księga inwentarzowa wagonów towarowych na tor 600 mm*, Warszawa 1949 r., w zbiorach Andrzeja Tajcherta.
- ¹⁷ Ministerstwo Komunikacji, *Księga inwentarzowa wagonów towarowych na tor 1000 mm*, Warszawa 1949 r., w zbiorach Andrzeja Tajcherta.
- ¹⁸ Cukrownia „Opalenica”, *Normalnotorowa platforma do transportu wag. wąskotor., data 10 września 1950 r. (?)*.
- ¹⁹ Dane techniczne na podstawie rysunku.

KOLEJE WĄSKOTOROWE

SAMOMONTUJĄCA SUWNICA BRAMOWA NR 7DB-25 ŚMIGIELSKIEJ KOLEI DOJAZDOWEJ



W 1961 r. w Zakładach Sprzętu Budowlanego Nr 2 w Solcu Kujawskim wykonano samomontującą suwnicę bramową o udźwigu 4,5 tony. Urządzenie otrzymało numer

fabryczny 62. Konstrukcja powstała w oparciu o dokumentację opracowaną przez Biuro Konstrukcyjno-Technologiczne Maszyn i Urządzeń Budowlanych w War-

szawie 18 października 1962 r. Ostatecznie urządzenie trafiło tam w kwietniu 1963 r. Zostało zamontowane nad torami normalnym i wąskim.

W wyniku pierwszej rewizji, dokonanej 23 października 1969 r., wymieniono linę nośną, naprawiono czepak, wymieniono szczotki, naprawiono sygnał, oczyszczono z korozji oraz dokonano badania odporności izolacji. Na podstawie wniosku Starszego Inspektora Dozoru Technicznego inż. J. Macukiewicza z 23 października 1969 r., Okręgowy Inspektor Kolejowego Dozoru Technicznego inż. Zbigniew Nowak, decyzją wydaną w Poznaniu 7 czerwca 1970 r., zezwolił na użytkowanie suwnicy. Na Polskich Kolejach Państwowych urządzeniu nadano numer rejestracyjny 7DB-25.



Lxd2-241 pod suwnicą bramową, przed halą wagonów motorowych w Śmiglu. 18.09.2016 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

szawie (nr rys. 84.0.0.0.), z przeznaczeniem do prac przeładunkowych przy produkcji i magazynowaniu prefabrykatów. Za względu na łatwy montaż i demontaż można było wykorzystywać ją w zakładach o charakterze poligonowym. Zastosowanie dodatkowego urządzenia umożliwiało przestawienie suwnicy na tor krzyżujący się. Konstrukcja wysięgników pozwalała na załadunek elementów prefabrykowanych na samochody i ich wyładunek poza torowiskiem.

Eksplatacja

Decyzja o przydzieleniu suwnicy bramowej na stację Kujawskich Kolei Dojazdowych w Gnieźnie zapadła 10

Na stacji w Gnieźnie urządzenie wykorzystywane było przede wszystkim do przeładunku węgla, dłużyc i nawozów na potrzeby rolnictwa, które stopniowo uszkadzały jej elementy ze względu na niewystarczającą konserwację. Suwnica eksploatowana była do kwietnia 1976 r. Od tego momentu większość towarów przewożona była w wagonach normalnotorowych przy użyciu rozpowszechnionych już transporterów.

Stan suwnicy bramowej budził wątpliwości już na początku lat 70. XX w. Podczas rewizji 30 października 1972 r., przeprowadzonej przez inż. J. Macukiewicza, stwierdzono, że urządzenie wymaga dokonania w 1973 r. kapitalnego remontu. O fakcie tym poinformo-



Parowóz Px48-1958 na stacji Gniezno Wąsk. ze składem towarowym pod suwnicą bramową. 01.07.1975 r.

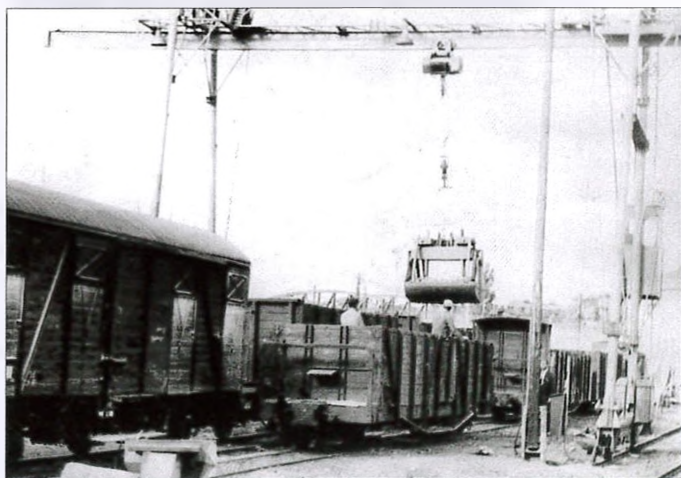
Fot. Gunnar W. Christensen (www.tog-billeder.dk)

wano WDW Krośniewice w piśmie z 13 listopada 1972 r. W zaleceniach po rewizji, przeprowadzonej 18 listopada 1974 r. przez Inspektora Kolejowego Dozoru Technicznego – inż. Bronisława Przyuckiego, wskazano na znaczne skorodowanie konstrukcji podpór. Przeprowadzenie kapitalnego remontu przewidziano na 1975 r. Zaznaczono, że w czasie jego trwania suwnicę należy rozebrać na części, wymieniając jednocześnie wszystkie zużyte elementy. Konieczne było zlikwidowanie nadmiernych luzów w mechanizmach napędowych podpór; wykonanie nowych obudów mechanizmów oraz wyprofilowanie toru jezdni suwnicy. Jednak po kolejnej rewizji z 24 października 1975 r. zezwolono na warunkowe używanie suwnicy do 31 maja 1976 r. Po tym terminie urządzenie zostało wyłączone z eksploatacji do czasu usunięcia usterek. W tym celu rozebrano je na części.

W trakcie kolejnej rewizji, przeprowadzonej 25 stycznia 1978 r. przez Inspektora Kolejowego Dozoru Technicznego inż. Bronisława Przyuckiego, stwierdzono, że z uwagi na duże zniszczenie korozyjne konstrukcji oraz uszkodzenia powstałe w czasie demontażu suwnicy (pocięcie na części przy użyciu palnika), nie nadaje się ona do dalszej eksploatacji i wykonywania jakichkolwiek prac. Pomimo tego urządzenie przekazano na Śmigielską Kolej Dojazdową do WMD Śmigiel. Formalnie nastąpiło to 28 marca

1978 r. W rzeczywistości suwnicę z WMD Gniezno wysłano wcześniej, bo już 15 marca. Do WMD Śmigiel dotarła 20 marca.

Jak się później okazało, suwnica trafiła do Śmigla w bardzo złym stanie technicznym. Podczas demontażu w Gnieźnie jej elementy były rozeinane planikiem. Wpłynęło to na odwołanie przeprowadzenia naprawy. Zanim przystąpiono do kapitalnego remontu, urządzenie przeleżało kilka lat na terenie stacji. W momencie rozpoczęcia prac, trwających ponad rok (od około 1985 r.), wszystkie części były mocno skorodowane i pokryte warstwą ziemi. Najpierw zajęto się ich gruntownym oczyszczeniem. Sporym wyzwaniem okazało



Suwnica bramowa podczas prac przeładunkowych na stacji Gniezno Wąsk. Około 1970 r.

Ze zbiorów Marka Torzewskiego

Dane techniczne samomontującej suwnicy bramowej 4,5 t nr 7DB-25

Lp.	Główne parametry konstrukcyjne	Wielkość
Urządzenie zasadnicze		
1.	Rozpiętość suwnicy między szynami	10 m
2.	Rozstaw kół jezdnych	3,805 m
3.	Ciężar suwnicy	8,5 t
4.	Wysokość pod hakiem	7 m
5.	Zasięg wysięgników bocznych	2,7 m
Elektrowciąg typu 4,5 R.A.D. Bytom		
6.	Udźwig	4,5 t
7.	Maksymalna wysokość podnoszenia	5,6 m
8.	Prędkość podnoszenia	5 m/min
9.	Prędkość jazdy	3,4 m/min
10.	Rodzaj hamulca	stożkowy
11.	Moc silników podnoszenia	4,5 kW
12.	Moc silników jazdy	1,1 kW
13.	Ciężar całkowity	856 kg
14.	Prąd zmienny 3-fazowy	220/380 V
Mechanizm jazdy i podnoszenia suwnicy		
15.	Liczba silników	2 szt.
16.	Typ silnika	SZUD-a 56-a
17.	Obroty silnika	940 obrotów/min
18.	Moc silnika	3,3 kW
19.	Szybkość jazdy suwnicy	30 m/min
20.	Rodzaj hamulca	szczykowy
21.	Liczba kół jezdnych	4 szt.
22.	Maksymalny nacisk koła na szynę	6500 kG
Tor jezdny		
23.	Długość	31 m
24.	Typ szyn jezdnych	S18 wąskotorowe
25.	Wymiary szyn jezdnych	93×82×43 mm
26.	Wymiar podkładów	100×150×125 mm

się złożenie i rekonstrukcja głównej, górnej belki suwnicy z pociętych części. Elementy te zostały zespawane z użyciem dodatkowych nakładek (do dzisiaj zauważyć można miejsca poszczególnych łączów). Wykonano też dodatkowe wsporniki oraz nową przekładnię ślimakową z mosiądzu (stara została skradziona lub ze względu na duży stopień zniszczenia nie nadawała się do dalszego użycia). Za złożenie suwnicy odpowiedzialna była służba mechaniczna z majstrem Jerzym Stępczakiem na czele. Warto dodać, że początkowo prace remontowe odbywały się bez wglądu w dokumentację. Mimo, że znajdowała się już w Śmiglu, nie udostępniono jej pracownikom. Tor jezdny dla urządzenia wykonała służba drogowa. Żeby umożliwić jego budowę na odpowiedniej długości, cofnięto zwrotnicę prowadzącą na trójkąt do obracania taboru od strony Wielichowa.

Do 10 października 1986 r. przy suwnicy zrealizowano następujące prace remontowe: wymieniono i naprawiono uszkodzone elementy, w tym dokonano wymiany elektrowciągu, założono oświetlenie i nową instalację elektryczną. Naprawiono i uszczelniono kabinę sterowniczą oraz wyposażono ją w gaśnicę i dywanik dielektryczny. Naprawie poddano też pulpity sterownicze i urządzenia sterowe. Przygotowano i wyprofilowano tor jezdny a na jego końcach założono zderzaki. Przez kolejne dwa miesiące, do 10 grudnia, uzupełniono jeszcze następujące braki: zainstalowano sygnał elektryczny, umieszczono instrukcję obsługi w kabinie, założono dodatkowe szczeble przy drabinie, założono tablice ostrzegawcze i informacyjne, zamontowano szczotki nad szynami jezdny oraz wykonano korytko prowadzące do kabla przy torze suwnicy.

Odbiór techniczny suwnicy po remoncie kapitalnym odbył się 7 stycznia 1987 r. Wykonano wtedy próbę udźwigu – statyczną na 125% (5630 kG) i dynamiczną na 110% (4950 kG) obciążenia. Inspektor Kolejowego Dozoru Technicznego Czesław Szperlik zezwolił na dalsze użytkowanie urządzenia.

1. Droga przewoźna: *Poznań*

2. Odległość w km: *Śmigiel Wąsk.*

3. PKP Służbowy list przewozowy na przesyłkę wagonową
 Seria A *09*
 Nr *079987*

4. Nadawca: *F.K.E. Locomotywnia KD Gniezno*

5. Odbiorca: *Locomotywnia KD Śmigiel*

6. Miejsce ładunku: *W Gniezno Wąsk.*

7. Miejsce dostarczenia: *Śmigiel Wąsk.*

8. Wysawa: *F.K.E. Locomotywnia KD Gniezno*

9. Miejsce dostarczenia: *Śmigiel Wąsk.*

10. Nazwa towaru: *Wagon szynowy bieżnik*

11. Waga nadawcy: *101*

12. Waga odbiorcy: *101*

13. Waga na wadze: *101*

14. Waga na wadze: *101*

15. Waga na wadze: *101*

16. Waga na wadze: *101*

17. Oświadczenie nadawcy. Wyłączenie z obrotu: *Stare Bojanowo*

18. Dane o plombach: *98673*

19. Uszczelnienie przewoźnika: *W Śmigiel*

20. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

21. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

22. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

23. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

24. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

25. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

26. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

27. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

28. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

29. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

30. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

31. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

32. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

33. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

34. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

35. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

36. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

37. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

38. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

39. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

40. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

41. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

42. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

43. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

44. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

45. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

46. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

47. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

48. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

49. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

50. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

51. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

52. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

53. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

54. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

55. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

56. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

57. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

58. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

59. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

60. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

61. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

62. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

63. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

64. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

65. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

66. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

67. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

68. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

69. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

70. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

71. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

72. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

73. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

74. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

75. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

76. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

77. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

78. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

79. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

80. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

81. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

82. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

83. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

84. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

85. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

86. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

87. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

88. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

89. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

90. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

91. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

92. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

93. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

94. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

95. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

96. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

97. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

98. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

99. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

100. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

101. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

102. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

103. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

104. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

105. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

106. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

107. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

108. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

109. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

110. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

111. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

112. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

113. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

114. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

115. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

116. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

117. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

118. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

119. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

120. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

121. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

122. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

123. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

124. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

125. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

126. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

127. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

128. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

129. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

130. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

131. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

132. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

133. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

134. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

135. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

136. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

137. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

138. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

139. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

140. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

141. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

142. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

143. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

144. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

145. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

146. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

147. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

148. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

149. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

150. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

151. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

152. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

153. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

154. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

155. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

156. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

157. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

158. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

159. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

160. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

161. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

162. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

163. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

164. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

165. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

166. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

167. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

168. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

169. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

170. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

171. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

172. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

173. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

174. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

175. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

176. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

177. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

178. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

179. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

180. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

181. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

182. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

183. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

184. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

185. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

186. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

187. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

188. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

189. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

190. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

191. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

192. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

193. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

194. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

195. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

196. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

197. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

198. Zawieszenie odbiorcy: *W Śmigiel*

199. Przesyłka wydano: *W Śmigiel*

200. Faktura dostarczenia: *F.K.E. Locomotywnia KD Śmigiel*

List przewozowy na transport suwnicy z WMD Gniezno do WMD Śmigiel.

Źródło: Śmigielska Kolej Wąskotorowa

W 1996 r. przeprowadzono kolejny remont kapitalny suwnicy. Wykonała go firma „Dźwigar” z Poznania. Zakres przeprowadzonych prac obejmował: wymianę okablowania i sterowania, naprawę układu jezdniego suwnicy i elektrowciągu, regulację ustroju nośnego, naprawę kabiny, spawanie i obróbkę kół jezdnych oraz pomiary elektryczne. Do dalszej eksploatacji urządzenie dopuścił Inspektor Kolejowego Dozoru Technicznego Zbigniew Rychlik.

Początkowo suwnicę planowano zamontować na jednym z ramion trójkąta do obracania taboru (znajdującego się na terenie dzisiejszych ogródków działkowych). Tam miała służyć do rozładunku wagonów towarowych. Jednak z powodu malejących przewozów towarowych ostatecznie zdecydowano się na ustawienie jej przed budynkiem hali motorówek. Warto dodać, że istniały plany, według których, przy końcu toru jezdniego urządzenia miał zostać zamontowany taśmociąg, którym rozładowywany z wagonów węgiel miał być następnie przemieszczany na kołowe środki transportowe. Pomysł ten nie doczekał się jednak realizacji. Suwnicę wykorzystywano głównie podczas remontu taboru, przede wszystkim przy wyciąganiu silników. Przy jego pomocy rozładowywane były też pojedyncze wagony towarowe. Śmigiełscy kolejarze określali suwnicę mianem „środka trwałego przywróconego do życia”.

Suwnica w dalszym ciągu znajduje się na wyposażeniu Śmigiełskiej Kolei Wąskotorowej, którą od 2011 r. zarządza miejscowy operator – Zakład Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej w Śmiglu. Obecnie nie jest eksploatowana.

Opis techniczny

Suwnica bramowa samomontująca jest suwnicą spawaną z profili rurowych. Elementem nośnym jest belka dwuteowa, po której porusza się elektrowciąg. Belka o długości 17,4 m i masie 1,65 t jest najcięższą częścią suwnicy. Rozstaw nóg i szyn torowiska wynosi 10 m. Ze względu na wysięgniki, zakres pracy suwnicy wybiega poza tor na odległość 2,7 m. Średnica liny nośnej, wykonanej z drutu o grubości 0,65 mm, wynosi 14 mm. Najmniejsza siła zrywająca linę wynosi 13106 kG. Suwnicę napędzają dwa sprzężone silniki elektryczne, umieszczone przy jednej z każdej dwóch par nóg. Na wspólnej ramie, wraz z mechanizmem jazdy, umieszczony jest mechanizm podnoszenia suwnicy, używany w czasie jej montażu i demontażu. Nogi suwnicy przymocowane są przegubowo do kral

górnych i dodatkowo usztywnione wspornikami iciągnikami, a u dołu połączone belkami mocującymi. Konstrukcja podzielona jest na dwanaście zasadniczych elementów, połączonych ze sobą śrubami. Są to m.in.: belka elektrowciągu, kratownice górne, kratownica podłużna, nogi, elektrowciąg, mechanizm jazdy suwnicy, belki łączące nogi, kabina.

Fabrycznie suwnicę wyposażono w elektrowciąg typu 4,5 R.A.D. Bytom o udźwigu 4,5 t, z mechanizmem jazdy i podnoszenia. Zasilanie w prąd zmienny 3-fazowy odbywa się przy pomocy kabla podwieszanego na linie.

Kabinę sterowniczą umieszczono przy jednej z napędzających nóg. Wyposażono ją w pulpit sterowniczy z sześcioma przyciskami, włącznikami reflektorów, głównym włącznikiem i skrzynkami bezpieczeństwa.

Zgodnie z dokumentacją techniczną tor jezdny suwnicy układano według ściśle określonych parametrów. Szyny należało połączyć elektrycznie i uziemić. Główki szyn w miejscu styku nie mogły wykazywać większych odchyśleń na boki i górę niż ± 1 mm, a wielkość szczeliny do 2 mm. Podkłady o długości minimum 1 m rozkładano w odstępach 0,5 m na warstwie tłucznia lub żwiru. Do budowy toru wykorzystywano jedynie szyny wąskotorowe typu S18, o szerokości główki 43 mm (krajowe oznaczenie: PN-57/H-93409). Jedna z szyn użytych do budowy toru posiada starą, pruską sygnaturę „KRUPP 1887 X”.

Montaż suwnicy

Pracochłonność montażu urządzenia wynosiła 200 roboczogodzin, a demontażu 190. Liczba pracowników potrzebna do tego przedsięwzięcia została określona na sześć osób, w tym: brygadzystę, elektromontera i czterech ślusarzy montażowych. Ponadto do montażu wykorzystywano żuraw samochodowy o udźwigu minimum 3 t. Przegubowe mocowanie nóg suwnicy umożliwia jej ustawienie oraz przesuwanie po szynach,



Szyna wąskotorowa firmy Krupp z 1887 r. zamontowana w torze jezdny suwnicy. 26.03.2016 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

a następnie podniesienie do góry, po czym łączenie nóg u dołu belkami mocującymi. Do celów montażowych minimalna długość toru wynosi 20 m. Istotną czynnością podczas montażu była regulacja hamulca mechanizmu jazdy suwnicy, uwzględniająca drogę hamowania nie mniejszą niż 30 cm. To samo dotyczyło hamulca mechanizmu jazdy elektrowciągu.

Próba statyczna i dynamiczna

W czasie rewizji suwnicy przeprowadzono próbę statyczną i dynamiczną, mającą na celu stwierdzenie wytrzymałości liny nośnej. Według dokumentacji techniczno-ruchowej próba statyczna polegała na podniesieniu na wysokość 100 mm najpierw ciężaru 4500 kg, a następnie 5625 kg, i przytrzymaniu go w tej pozycji przez 10 min. Po zdjęciu ciężaru konstrukcja nośna nie powinna była wykazywać trwałych ugięć. Natomiast próba dynamiczna polegała na zawieszeniu na haku ciężaru 4500 kg i wykonaniu wszystkich ruchów roboczych suwnicy. W rzeczywistości wielkości podnoszonych ciężarów wynosiły odpowiednio 4950 kg i 5630 kg. Dodatnie wyniki pomiarów i brak innych usterek umożliwiały dopuszczenie suwnicy do dalszej eksploatacji.

Obsługa

Obsługę suwnicy stanowi wykwalifikowany pracownik posiadający świadectwo ukończenia kursu specjalnego dla suwnicowych wraz z przydzielonym mu dodatkowo, stałym pomocnikiem, tzw. ciężarowym, którego zadaniem jest nadzorowanie przewodu doprowadzającego prąd podczas jazdy urządzenia oraz zakładanie i zdejmowanie zawiesia na hak. Sterowanie suwnicy odbywa się przy pomocy 6 przycisków znajdujących się na pulpicie sterowniczym w kabinie. Zmiana ruchu na przeciwny (góra – dół oraz lewo – prawo w przypadku elektrowciągu i przód – tył w przypadku suwnicy) może nastąpić tylko po całkowitym wyhamowaniu urządzenia.

Na Śmigiełskiej Kolei Dojazdowej obsługą urządzenia zajmował się Hieronim Juszcak – konserwator maszyn i urządzeń. Ponadto, z racji posiadanych uprawnień, mogli ją obsługiwać również inni pracownicy stacyjni: Rafał Bąk – elektryk, Jerzy Stępczak – majster, Feliks Blesnowski – brygadzysta oraz Stanisław Ratajczak – ślusarz.



Paweł Jakuboszczak



Samomontująca suwnica bramowa na stacji w Śmiglu. 12.07.2015 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



Suwnica bramowa na torze jezdny przed halą wagonów motorowych w Śmiglu. 12.07.2015 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



Jeden z dwóch mechanizmów jazdy suwnicy – widok od zewnętrznej strony. 04.02.2016 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

WPROWADZENIE LOKOMOTYW SPALINOWYCH SERII Lxd2 (TYPU L45H) NA KOLEI GRÓJECKO-WILANOWSKIEJ

Dzieje lokomotyw Lxd2 w Polsce czekają na swoje opracowanie. W niniejszym artykule chciałbym zaprezentować mały wycinek tej historii dotyczący wprowadzenia pierwszych lokomotyw na tor 1000 mm na kolei grójeckiej. Fakty przytoczone poniżej oparłem na jednym skrószycie dokumentów ze swoich zbiorów zatytułowanym „Wprowadzenie lokomotyw spalinowych L45H na kolei Grójecko-Wilanowskiej”. Dokumenty powstały w 1970 r. w Zarządzie Kolei Dojazdowych przy DOKP w Warszawie.

Przedmiotem kontraktu było kupno:

1. trzech sztuk lokomotyw spalinowo – hydraulicznych typu L45H B-B 450 KM serii Lxd2 nr 451 do 453, wyposażonych w silnik wysokopiętny typu M6 B6 i przekładnię hydrauliczną TH1;
2. Części zamienne o wartości ok. 10% całkowitej wartości ogółu lokomotyw.

Lokomotywa była produkowana przez stronę rumuńską według własnej dokumentacji z użyciem podzespołów produkowanych na licencji takich firm jak: Maybach, Voith, BBC, CGB i Knorr. Sprzedawca zapewniał stronie polskiej pełną ochronę prawną przed roszczeniami tych firm na podzespoły wykonane na licencji. W związku z tym jednak zostało ustalone, że lo-



Wjazd pociągu towarowo-osobowego do Piaseczna. Na czele pociągu Lxd2 o nieznanym numerze. 11.08.1971 r.

Fot. Tadeusz Suchorolski

W dniu 30 stycznia 1968 r. w Bukareszcie sporządzono kontrakt nr 9.341.500/3-173/1235/8-PKP na zakup 3 sztuk lokomotyw L45H serii Lxd2 Nr 451 do 453. W kontrakcie jako sprzedawca wymienione jest państwowe przedsiębiorstwo handlu zagranicznego Masinexport – Bukareszt, Dul Magheru 7 a jako kupujący: przedsiębiorstwo handlu zagranicznego KOLMEX Warszawa ul. Mokotowska 49. Kontrakt został zawarty w ramach rumuńsko – polskiej umowy handlowej na rok 1969 i 1970. Zamówione lokomotywy przeznaczone były dla Parowozowni KD Piaseczno.

komotywy mogą być użytkowane wyłącznie na polskich szlakach i nabywający nie ma prawa do sprzedania ich dalej w całości lub częściach.

Za lokomotywę ustalono cenę 69200 rb. W ramach tej ceny kupowano lokomotywę z kompletem narzędzi i części zamiennych. Cena obejmowała dostawę franco granica rumuńsko – węgierska. Dostawę od granicy do Polski realizowało Przedsiębiorstwo Spedycji Hartwig oddział Katowice. Według kontraktu wszystkie 3 lokomotywy miały być dostarczone do listopada 1969 r. Jako termin dostawy obowiązywał stempel rumuńskiej stacji granicznej.

Lokomotywy miały być ładowane na wagony kolejowe w zależności od możliwości z wózkami lub bez. Części zamienne miały być na czas transportu odpowiednio zakonserwowane i zabezpieczone przed warunkami atmosferycznym. Narzędzia miały jechać w szafkach narzędziowych lokomotyw. Cały transport miał być konwojowany przez dwóch pracowników sprzedającego i na jego koszt. Konwojenci byli wyposażeni w sprzęt przeciwpożarowy, który jednak po transporcie wracał z nimi do macierzystego zakładu.

Po dostawie lokomotywy do Piaseczna następował wyładunek i ewentualny montaż wózków, oraz innych części zdemontowanych na czas transportu, usunięcie smarów konserwacyjnych. Prace te wykonywali

- | | |
|--------------------------------|-------------|
| a. osie, koła, obręcze | 3 lata, |
| b. urządzenia napędzające osie | 1,5 roku, |
| c. akumulatory | 8 miesięcy, |
| d. resory | 2 lata, |
| e. maźnica, łożyska toczne | 1,5 roku. |

Okres gwarancyjny zaczynał się od daty uruchomienia lokomotywy w Polsce, nie później jednak jak 30 dni od jej dostawy na stację przeznaczenia i nie później jak 45 dni od daty przekroczenia granicy polskiej. Przez okres gwarancji sprzedający był zobowiązany usuwać wszelkie usterki, utrzymywać skład części zamiennych w lokomotywni i oddelegować jednego pracownika, który sprawował pieczę nad pracą lokomotyw. Okres gwarancji był wydłuża-



Stacja Piaseczno Przeładunkowe. Lxd2-453 na platformie normalnotorowej. 11.08.1971 r.

Fot. Tadeusz Suchorolski

przedstawicieli producenta. Następnie przeprowadzono wspólną kontrolę wyposażenia i wykonywano kilka jazd próbnych. Cały okres przekazania lokomotywy miał trwać najwyżej 45 dni i kończył się podpisaniem przez nabywcę i sprzedającego protokołu przekazania do ruchu.

Producent udzielał gwarancji dla lokomotywy na 12 miesięcy nie więcej jednak jak 5000 godzin pracy silnika spalinowego od daty uruchomienia pojazdu na terenie PRL. Na pozostałe podzespoły przysługiwały odmienne gwarancje:

ny o czas, w którym lokomotywa stała w naprawie gwarancyjnej.

Sprzedający zapewniał szkolenia w zakresie montażu i prób silnika spalinowego, przekładni hydraulicznej, sprzężarek jak i całej lokomotywy w zakładach „23 sierpnia”, „Timpuri NOI” (Bukareszt) i zakładach „Hydromechanika” (Braszów). Wraz z lokomotywami producent przekazał również dokumentację techniczną niezbędną do dokonywania napraw i obsługi.

Lokomotywa w ramach uruchomienia i odbiorów odbywała następujące próby u producenta i kupującego:

- a. sprawdzenie stacjonarne silnika, sterowania układów powietrznego, hydraulicznego i elektrycznego i wszelkich podsystemów pojazdu,
- b. jazda próbna na linii przyzakładowej w zakładach „23 sierpnia” (około 2 km),
- c. jazda luzem u nabywcy około 50 km,
- d. regulacyjna jazda próbna na dystansie 100 km,
- e. jazda próbna 30 km bez pociągu i 70 km z ciężkim pociągiem,
- f. 16-godzinna służba manewrowa.

Po pozytywnym wyniku jazd lokomotywa była przekazywana nabywcy.

Lokomotywy miały być według kontraktu dostarczone w listopadzie 1969 r. jednak należy domniemywać, że nastąpił poślizg w dostawie lub uruchomieniu pojazdów, gdyż dopiero 18 lutego 1970 r. w telefonogramie nr 34/70 kierowanym do ZKD Warszawa poinformowano, że z tym dniem lokomotywy Lxd2 nr 451, 452, 453 zostały przekazane do eksploatacji.

Dostawa lokomotyw do Piaseczna stanowiła pewną rewolucję, należy pamiętać, że na tor 1000 mm po II ws zasadniczo nie dostarczano nowego taboru. Lokomotywy spalinowe o stosunkowo nowoczesnej konstrukcji i dużej mocy zastępowały przedwojenne parowozy. W piśmie z 9 lutego 1970 r. czytamy: *„Ze względu na to, że sprowadzone lokomotywy stanowią wielomilionowy majątek państwowy, odznaczają się szczególnie estetycznym wyglądem zewnętrznym Zarząd KD apeluje do całej załogi Kolei Grójecko-Wilanowskiej o efektywne przyczynienie się do jak najdłuższego utrzymania tego stanu przez wykazanie maksymalnej troski i zapobiegliwości na wszystkich stanowiskach przy ich eksploatacji. Apel ten Zarząd KD kieruje również do miejscowej organizacji partyjnej, Rady Zakładowej z prośbą o aktywne włączenie się do tych zagadnień”*. Do obsługi lokomotyw WMD wyznaczyło przeszkolonych maszynistów tj. Czesława Dadasza, Aleksandra Waszkiewicza, Zbigniewa Józwiaka, Augustyna Piekarsza, Zdzisława Jastrzębskiego, Romana Kapkę, Mieczysława Chmielewskiego, Romualda Niemczykiewicza, Stefana Bąbkiewicza oraz pomocników: Jana Andrzejczaka, Stanisława Jarosza, Adama Adamczyka, Witolda Cencelewicza, Tadeusza Banasiaka, Henryka Jakubiaka, Aleksandra Nowaka i Waldemara Szybalskiego. *„Z uwagi na czyste warunki pracy Zarząd KD nie znajduje uzasadnienia na niesłużbowy i nieestetyczny wygląd drużyny trakcyjnej”*.

Przed wprowadzeniem pojazdów do ruchu odbyły się jazdy próbne i tak w dniu 16 lutego 1970 r. odbyły się jazdy Lxd2-453. Lokomotywa pojechała luzem jako poc. nr 12187/12182 relacji Piaseczno Miasto – Tarczyn – Piaseczno Przeladunkowe i dalej jako poc. 12185 i 12186 relacji Piaseczno Przeladunkowe – Nowe Miasto – Piaseczno Miasto z obciążeniem:

- a. poc. 12185 Piaseczno Przel. – Gólków obciążenie 401 ton, Gólków – Grójec – 379 ton, Grójec – Nowe Miasto – 291 ton,
- b. poc. 12186 Nowe Miasto – Grójec 179 ton – osi 50, Grójec – Piaseczno – 49 ton osi 22.
Próba wyglądała następująco:
- a. poc. 12187/12182 lokomotywa luzem Piaseczno odj. 11.13 w Gólkowie postój 13 minut na krzyżowanie z pociągiem, przybycie do stacji Tarczyn 12.10, przyjazd do stacji Piaseczno Przel. 12.55,
- b. poc. 12185 Piaseczno Przel. odj. 13.40, Gólków przyjazd 13.55 odjazd 14.22 (wylączenie wagonu 62838 ze względu na urwanie aparatu ciągowego), Tarczyn przyjazd 14.48 odjazd 14.50, Lesznowola 15.20, odjazd 15.25, Grójec 15.37 odjazd 16.40 (przerabianie składu), Goliary 17.22 odjazd 17.25, Mogielnica 17.43 odjazd 17.45, Nowe Miasto przyjazd 18.44,
- c. poc. 12186 odjazd z Nowego Miasta 20.00, Mogielnica przyjazd 20.38 odjazd 22.40, Grójec 21.36 odjazd 21.50, Tarczyn 22.16 odjazd 22.40, Szczaki 22.52 odjazd 23.00, Gólków 23.18 odjazd 23.20, Piaseczno Przel. 23.33.

Problemy ze składem pociągu obnażyły stan taboru Grójeckiej KD. W wagonie osobowym Bx 2635 klocki hamulcowe nie przylegały do kół w trakcie hamowania. W wagonie 064139 stwierdzono luźne śruby mocujące sprzęg, w wagonie 64916 wskutek braku zatyczki zderzak wyszedł z trzonu. W wagonie 62838 (Kdx) na stacji Gólków został urwany aparat ciągowy. Tuż przed stacją Nowe Miasto podczas ruszania z pod semafora wjazdowego na stację nastąpiło rozerwanie składu między pierwszym a drugim wagonem wskutek urwania w wagonie 69905 aparatu ciągowego. Następne próby wykonywane w kolejnych dniach wiązały się z dokładnym obejrzeniem wagonów przed wyprawieniem pociągu.

W związku z wprowadzeniem lokomotyw Lxd2 planowano rozdzielić ruch osobowy od towarowego, przy czym pociągi osobowe miały być prowadzone wagonami motorowymi. W okresie gwarancyjnym planowano codziennie wydawanie dwóch lokomotyw do pociągów, eliminując parowozy, które miały być sukcesywnie przekazywane do DOKP Szczecin. Lokomotywy L45H mogły kursować tylko na odcinku Warszawa Dąbrówka – Nowe Miasto. Początkowo przyjęto dla lokomotyw obciążenie pociągów towarowych:

- a. na odcinku Piaseczno Przel. – Grójec – 350 t
- b. na odcinku Grójec – Nowe Miasto – 250 t

Dla pociągów mieszanych zaproponowano obciążenie 200 t. Na podstawie wcześniejszych prób można domniemywać, że wartości tych obciążeń wynikały nie z mocy lokomotywy, ale ze stanu wagonów. Dla pociągów towarowych ustalono maksymalną prędkość 25 km/h.

W okresie gwarancyjnym postanowiono wykorzystać maksymalnie jazdy w ruchu liniowym. Zabroniono używać ich do pracy manewrowej stąd manewry na stacjach Piaseczno Przeł. i Grójec wykonywały nadal parowozy. W pociągach obsługiwanych dotąd przez wagony motorowe dopuszczono pewne opóźnienia, które „*należy likwidować skracaniem postojów na stacjach zwrotnych*”.

Duża moc lokomotyw pozwalała na prowadzenie długich i ciężkich pociągów, powodowało to utrudnienia podczas krzyżowań pociągów na za krótkich mijankach oraz obawy o rozerwanie składu wagonów. Podczas prowadzenia pierwszych pociągów towarowych zalecono, aby na końcu składu był przyczepiony parowóz w stanie czynnym, który miał zabezpieczać wagony przed zbiegnięciem w przypadku uszkodzenia sprzęgów. Duże naciski na oś Lxd2 również budziły obawy u służby drogowej, która początkowo zabroniła wjazdu na bocznicę. Na bocznicę na lotnisko w Nowym Mieście ze względu na lekkie szyny h93 dopuszczono warunkowo obsługę lokomotywami, ale z prędkością 10 km/h.

W telefonogramie z dnia 18 lutego 1970 r. zezwolono na oddanie w dniu 19 lutego 1970 r. do ruchu lokomotywy nr 451 na obiegi poc. 1289, 1262, 1261. W telefonogramie z 24 lutego 1970 r. zapisano „*W celu uzyskania maksymalnego przebiegu lokomotyw spalinowych serii L45H w okresie gwarancyjnym Zarząd KD podaje poniżej projekt dwóch wariantów obiegu dla 2 jednostek trakcyjnych według których w zamian kursujących jednostek parowych i wagonów motorowych mogą być uruchamiane wyżej wymienione pociągi lokomotywami spalinowymi. Przy ustalaniu wariantów wzięto pod uwagę przesunięcie w czasie pociągów nr nr 1281 i 1290 dla których to w przypadku uruchamiania lokomotywami spalinowymi podaje się nowy rozkład w niniejszym telefonogramie*”.

Zaproponowano następujące obiegi:

a. Wariant I:

Obieg 1

- poc. nr 1281 – Piaseczno Przeładunkowe – Nowe Miasto,
- poc. nr 1262 – Nowe Miasto – Piaseczno Miasto,
- poc. nr 1224 – Piaseczno Miasto – Warszawa Dąbrówka,
- poc. nr 1261 – Warszawa Dąbrówka – Nowe Miasto,
- poc. nr 1290 – Nowe Miasto – Piaseczno Przeładunkowe,

Obieg 2

- poc. nr 1212 – Grójec – Warszawa Dąbrówka,
- poc. nr 1211 – Warszawa Dąbrówka – Grójec,
- poc. nr 1216 – Grójec – Piaseczno Miasto,
- poc. nr 1253 – Piaseczno Miasto – Grójec,
- poc. nr 1254 – Grójec – Piaseczno Miasto,
- poc. nr 1219 – Piaseczno Miasto – Grójec,

- poc. nr 1228 – Grójec – Piaseczno Miasto,
- poc. nr 1221 – Piaseczno Miasto – Tarczyn,
- poc. nr 1230 – Tarczyn – Warszawa Dąbrówka,
- poc. nr 1225 – Warszawa Dąbrówka – Tarczyn,
- poc. nr 1234 – Tarczyn – Warszawa Dąbrówka,
- poc. nr 1229 – Warszawa Dąbrówka – Grójec.

b. Wariant II:

Obieg 1

- poc. nr 12181 – Piaseczno Przeładunkowe – Nowe Miasto,
- poc. nr 1262 – Nowe Miasto – Piaseczno Miasto,
- poc. nr 1219 – Piaseczno Miasto – Grójec,
- poc. nr 1228 – Grójec – Piaseczno Miasto,
- poc. nr 1221 – Piaseczno Miasto – Tarczyn,
- poc. nr 1230 – Tarczyn – Warszawa Dąbrówka,
- poc. nr 1225 – Warszawa Dąbrówka – Tarczyn,
- poc. nr 1234 – Tarczyn – Warszawa Dąbrówka,
- poc. nr 1229 – Warszawa Dąbrówka – Grójec,

Obieg 2

- poc. nr 1212 – Grójec – Warszawa Dąbrówka,
- poc. nr 1211 – Warszawa Dąbrówka – Grójec,
- poc. nr 1216 – Grójec – Piaseczno Miasto,
- poc. nr 1253 – Piaseczno Miasto – Grójec,
- poc. nr 1254 – Grójec – Piaseczno Miasto,
- poc. nr 1224 – Piaseczno Miasto – Warszawa Dąbrówka,
- poc. nr 1261 – Warszawa Dąbrówka – Nowe Miasto,
- poc. nr 1290 – Nowe Miasto – Piaseczno Miasto.

„*Poniżej podaje się nowy rozkład jazdy dla pociągów 12181/1281 i poc. 12190/1290 w przypadku wykonywania ich lokomotywami spalinowymi. Podany rozkład należy wnieść do służbowego rozkładu jazdy w wolnych rubrykach, a mianowicie: poc. nr 12181 na str. 59 i 60 oraz poc. nr 12190 na str. 65 i 66*”.

W piśmie z 8 marca 1970 r. Kierownik Kolei dojazdowej Grójec – Wilanowskiej poinformował wszystkie zainteresowane jednostki o wprowadzonych obiegach dla dwóch lokomotyw a mianowicie:

- a. pierwsza lokomotywa obsługuje pociągi nr nr 1281, 1262, 1224, 1261 i 1290,
- b. druga lokomotywa obsługuje pociągi nr nr 1283, 1252 (na odcinku Grójec – Warszawa Dąbrówka), 1215 (Warszawa Dąbrówka – Piaseczno Miasto), 1251, 1256, 1330 (na odcinku Piaseczno Miasto – Dąbrówka), 1255 (na odcinku Warszawa Dąbrówka – Piaseczno Miasto), 1225 i 1234.

Pociągi nr 1281 i 1290 obsługiwane Lxd2 miały zmienioną numeracją na 12181 i 12190 i rozkład według załączonej na następnej stronie tabeli.

Z analizy notatek z 8 marca 1970 r. wynika, że w tym czasie uruchomiono już pierwszy obieg dla jednej lokomotywy według wariantu I i obiegu 1. Od tego dnia zaś do obsługi weszła druga lokomotywa. Pociągi osobowe

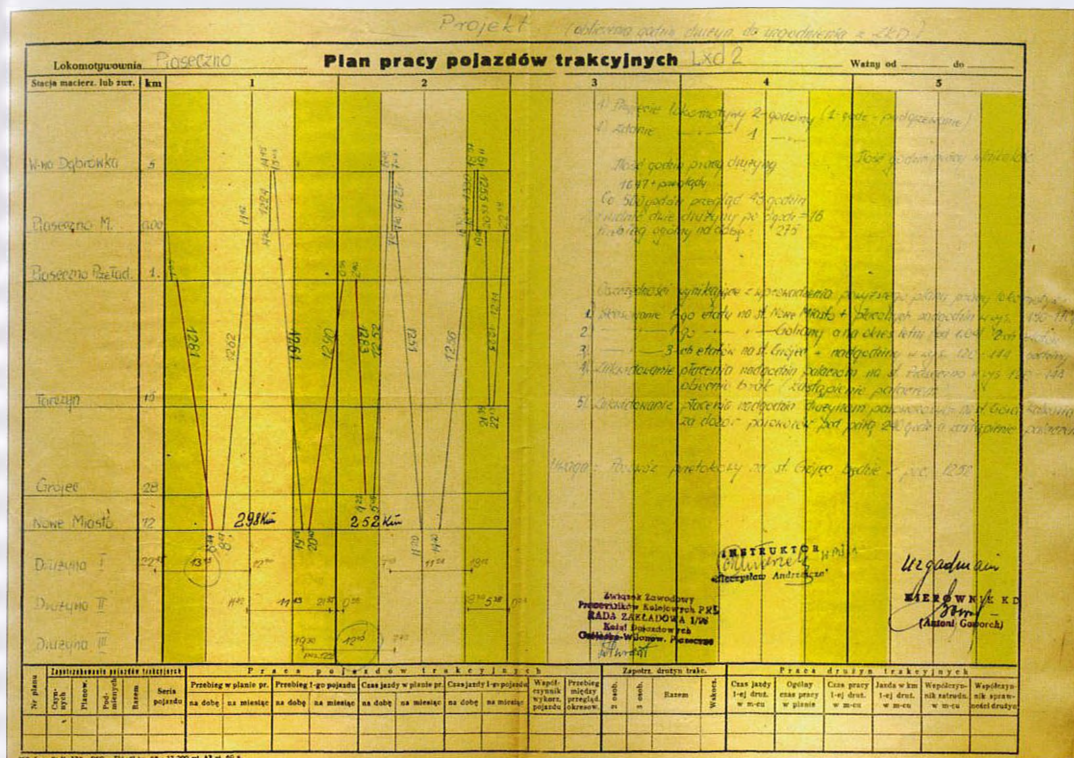
Obiegi pociągów nr 12181 i 12190

Pociąg nr 12181				Pociąg nr 12190			
Piasieczno	odjazd	01.25		przyjazd	00.56		
Przeladunkowe							
Posterunek odg.	przejście	01.30		przejście	00.53		
Zalesie	przejście	01.32		przejście	00.50		
Zalesinek	przejście	01.35		przejście	00.48		
Piasieczno Gólków	przyjazd	01.38		odjazd	00.45	krzyżowanie z poc. 1229	
	odjazd	01.39		przyjazd	00.40		
Głusków	przejście	01.46		przejście	00.33		
Runów	przejście	01.52,5		przejście	00.26,5		
Szczaki	przejście	01.58		przejście	00.21		
Tarczyn	przyjazd	02.08		odjazd	00.11		
	odjazd	02.10		przyjazd	00.10		
Pawłowice Kopana	przejście	02.20		przejście	00.00		
Las Lesznowski	przejście	02.26		przejście	23.54,5		
Lesznówola	przejście	02.35		przejście	23.45		
Grójec	przyjazd	02.46		odjazd	23.34	krzyżowanie z poc. 1227	
	odjazd	03.23		przyjazd	22.59		
Kępina	przejście	03.35		przejście	22.50		
Mała Wieś	przejście	03.53		przejście	22.34,5		
Skowrony	przejście	04.01		przejście	22.25,5		
Goliany	przyjazd	04.10	krzyżowanie z poc. 1252	odjazd	22.20	krzyżowanie z poc. 1255	
	odjazd	04.35		przyjazd	21.55		
Wola Łęcieszycka	przejście	04.45		przejście	21.46		
Kozietuły	przyjazd	04.54					
	odjazd	05.04		przejście	21.38		
Mogielnica	przyjazd	05.16		odjazd	21.27		
	odjazd	05.40		przyjazd	21.08		
Jastrzębia	przejście	05.53		przejście	20.56		
Stryków	przejście	06.02		przejście	20.47		
Brzostowiec	przyjazd	06.14		odjazd	20.35		
	odjazd	06.24		przyjazd	20.29		
Nowe Miasto	przyjazd	06.44		odjazd	20.10		

prowadzone L45H musiały mieć w składzie minimum 3 wagony osobowe.

Wprowadzenie do ruchu lokomotyw Lxd2 pozwoliło na formowanie pociągów o ilości osi przekraczającej dopuszczalną podaną w służbowym rozkładzie jazdy. Pociągi ze zwiększoną ilością osi miały oczywiście zwiększoną długość i nie mieściły się na mijankach co utrudniało krzyżowanie pociągów. Ustalono, że na następujących posterunkach i stacjach można było bezpiecznie skrzyżować pociągi: Piasieczno Gólków, Tarczyn, Grójec, Mała Wieś, Goliany, Mogielnica i Stryków Świdno. „Na pozostałych mijankach jak: Piasieczno Zalesie, Głusków, Szczaki Złotokłos, Pawłowice Kopana, Lesznówola, Skowrony, Kozietuły i Brzostowiec, skrzyżowanie pociągu z przekroczoną ilością osi może się odbyć tylko pod warunkiem, że z przeciwnego

kierunku będzie wyprawiony pociąg z ilością osi nie większą niż ustalona rozkładem jazdy”. W przypadku krzyżowania z pociągiem z mniejszą ilości osi, winien on wjechać na mijankę pierwszy i zatrzymać się między ukresami. Następnie kierownik pociągu przygotowywał drogę dla pociągu z przekroczoną dopuszczalną ilością osi. Zasady prowadzenia pociągów z przekroczoną ilością osi w składzie regulował specjalnie przygotowany Tymczasowy Regulamin, przygotowany na przełomie sierpnia i września 1970 r., który sankcjonował wcześniejszą praktykę ruchu. Został on zatwierdzony przez Centralny Zarząd Kolei Dojazdowych, ponieważ był odstępstwem od Instrukcji WR2. Przy okazji korespondencji dotyczącej tych uzgodnień zachował się ciekawy zapis obiegu i krzyżowań pociągów prowadzonych trakcją spalinową w kwietniu 1970 r. Oto on.



Projekt planu pracy lokomotyw Lxd2 z kwietnia 1970 r.

Ze zbiorów: Macieja Kucharskiego

Miejsca skrzyżowań pociągów prowadzonych lokomotywami spalinowymi:

Obieg I

Poc. nr 12181 rel. Piaseczno Przeladunkowe – Nowe Miasto
stacja Grójec – z poc. nr 1212 – Mx+2Bx,
posterunek odstępowy Goliń – z poc. nr 1252 – prowadzonym trakcją parową.

Poc. nr 1262 Nowe Miasto – Piaseczno Miasto
posterunek odstępowy Mała Wieś – z poc. nr 1251 – prowadzonym lokomotywą spalinową,
posterunek odstępowy Lesznów – z poc. nr 1253 – prowadzonym lokomotywą parową.

Poc. nr 1261 Warszawa Dąbrówka – Nowe Miasto
stacja Tarczyn – z poc. nr 1228 – Mx+2Bx,
stacja Grójec – z poc. Nr. 1256 – prowadzonym lokomotywą spalinową.

Poc. nr 12190 Nowe Miasto – Piaseczno Przeladunkowe
posterunek odstępowy Goliń – z poc. nr 1255 – prowadzonym trakcją parową,

stacja Grójec – z poc. nr 1227 – Mx+2Bx,
stacja Piaseczno Gólków – z poc. Nr. 1229 – Mx+2Bx.

Obieg II

Poc. nr 1283 Piaseczno Przeladunkowe – Grójec,
posterunek odstępowy Szczaki Złotokłos – z poc. nr 1212 – Mx+2Bx.

Poc. nr 1252 Grójec – Warszawa Dąbrówka
stacja Tarczyn – z poc. nr 1211 (w dni robocze) – Mx+2Bx.

Poc. nr 1251 Piaseczno Miasto – Nowe Miasto
stacja Tarczyn – z poc. nr 1220 – Mx+2Bx,
posterunek odstępowy Mała Wieś – z poc. nr 1262 – prowadzonym trakcją spalinową.

Poc. nr 1256 Nowe Miasto – Warszawa Dąbrówka
stacja Grójec – z poc. nr 1261 – prowadzonym lokomotywą spalinową.

stacja Tarczyn – z poc. nr 1221 – Mx+2Bx,
stacja Gólków – z poc. nr 1223 – Mx+2Bx.

Poc. nr 1225 Piaseczno Miasto – Tarczyn
stacja Gólków – z poc. Nr. 1232 – Mx+2Bx,

Poc. Nr. 1234 Tarczyn – Piaseczno Miasto
stacja Gólków – z poc. 1227 – Mx+2Bx.

Sprawy dotyczące krzyżowań pociągów i zasad kursowania „długich” pociągów na kolei grójeckiej to niestety ostatnie dokumenty jakie zachowały się w posiadanych przeze mnie skoroszybie. Mam świadomość, że są to strzępy informacji jednak może pobudzą zainteresowanych historią lokomotyw Lxd2 do dalszych poszukiwań.



Maciej Kucharski



Szybobus SA101-001 jako pociąg osobowy relacji Słupsk – Szczecinek opuszcza Miastko, mijając przejazd na Drodze Krajowej nr 20. 27.08.2016 r.

Fot. Wojciech Kamiński

TABOR NORMALNOTOROWY

ZMIERZCH SERII SA101 i SA102

W drugiej połowie lat 80. XX w., ze względu na spadek przewozów oraz w celu ograniczenia kosztów utrzymania połączeń pasażerskich zdecydowano się na budowę lekkich wagonów motorowych o napędzie spali-

nowym, które zaczęto nazywać szybobusami. Pierwsze tego typu pojazdy serii SN81 sprawdziły się na liniach lokalnych i w 1989 r. Dyrektor Generalny PKP zatwierdził program budowy 220 autobusów szynowych, które miały wyprodukować ZNTK Poznań.

Pierwszy taki pojazd wyprodukowano w 1991 r. i został on oznaczony jako SA101-001 (człon silnikowy) + SA121-001 (człon sterowniczy). Jeszcze w tym samym roku powstał drugi pojazd tej serii. Wkrótce rozpoczęto próbną eksploatację pojazdów. Następny dwuczłonowy

szybobus serii SA101 wyprodukowano w 1992 r., po czym rozpoczęły się prace nad trójczłonowym pojazdem, który na tory wyjechał w 1993 r. Pojazd trójczłonowy składał się z dwóch skrajnych członów silnikowych oraz środkowego członu doczepnego. Kolejne dwa szybobusy trójczłonowe powstały w 1996 r. Tak zakończyła się budowa pojaz-



Pociąg osobowy relacji Szczecinek – Słupsk z szybobusem SA101-001 opuszcza Słosinko i kieruje się w stronę Miastka. 28.08.2016 r.

Fot. Wojciech Kamiński



Pociąg osobowy relacji Słupsk – Szczecinek z SA101-001 opuszcza nieczynną mijankę Biały Bór mijając semafor wjazdowy od strony Drzonowa.
24.08.2016 r.

Fot. Wojciech Kamiński

dów typu fabrycznego 207M. Wyprodukowano jedynie 6 pojazdów z 220 planowanych sztuk. Pojazdy te po przebudowach awaryjnych podzespołów stosowanych w pierwszych egzemplarzach wyposażone zostały w silniki BF6L513RC firmy Klockner-Humboldt-Deutz o mocy 200 kW oraz w przekładnie hydrauliczne typu T211rz firmy Voith. Szynobusy typu 207M przez lata eksploatowano w różnych częściach Polski, po czym ostatecznie w 2010 r. wszystkie zostały zgromadzone w lokomotywni Chojnice. 6 pojazdów serii SA101 oraz SA102 w Chojnicach nie pojeździło długo, gdyż 28 września 2010 r. szynobus SA101-002 na przejeździe kolejowym koło Lipusza zderzył się z samochodem ciężarowym. W wyniku wypadku zginął maszynista, a wagon sterowniczy SA121-002 został na tyle zniszczony, że pojazd nie powrócił już do ruchu

Szynobus SA101-001 jako pociąg relacji Szczecinek – Słupsk przejechał pod wiaduktem lokalnej drogi w okolicy Słosinka i podąży w stronę Miastka. 28.08.2016 r.

Fot. Wojciech Kamiński

i w 2014 r. podjęto decyzję o jego zezłomowaniu. Pozostałe 5 szynobusów pozostało w ruchu do początku 2016 r., kiedy odstawiono pojazdy o nr SA101-003 oraz SA102-001. We wrześniu 2016 r. w ruchu były: SA101-001, SA102-002 oraz SA102-003. Kursowały one na odcinkach Chojnice – Szczecinek oraz Słupsk – Szczecinek. Z początkiem października 2016 r. służbę zakończył szynobus SA101-001, a pod koniec roku został odstawiony SA102-003. Ostatnim pojazdem typu 207M jaki pracował w ruchu planowym był SA102-002, który





Szyndler SA102-002 jako pociąg osobowy relacji Słupsk – Szczecinek rusza z przystanku Gwda Mała. 09.04.2016 r.

Fot. Wojciech Kamiński



Szyndler SA102-003 relacji Szczecinek – Słupsk zatrzymał się na stacji w Miastku. Obok rusza SA101-001 z pociągiem relacji przeciwnej. 23.08.2016 r.

Fot. Wojciech Kamiński

jeszcze do początku kwietnia 2017 r. przemierzał szlaki z Chojnic w stronę Szczecinka oraz Kościerzyny. Został on odstawiony przed wyjeżdżeniem swoich kilometrów na mocy porozumienia Zakładu Przewozów Regionalnych w Gdyni z SMK Chojnice. Pozostałe kilometry mają zostać wykorzystane do organizacji pociągu specjalnego w okresie letnim.

Wiosną 2017 r. popularne „kartony” zakończyły obsługę planowych pociągów osobowych, co część pasażerów narzekających na ich niski komfort oraz hałas we wnętrzu zapewne odebrała z zadowoleniem. Inni ich ponad 20-letnią służbę na żelaznych szlakach będą wspominać z sentymentem. Pewne jest, że pożegnaliśmy pociągi osobowe obsługiwane szynobusami starszej generacji, gdy po zakończeniu służby serii SN81 odeszły również SA101 i SA102. Pod koniec kwietnia 2017 r. pocięto na złom SA101-003. Obecnie nie znane są plany dotyczące przyszłości pozostałych odstawionych pojazdów typu 207M.



Wojciech Kamiński

Pociąg osobowy relacji Szczecinek – Słupsk obsługiwany szynobusem SA102-002 opuszcza nieczynną mijankę Białą Bór.

26.08.2016 r.

Fot. **Wojciech Kamiński**



Pociąg osobowy relacji Tczew – Chojnice obsługiwany szynobusem SA102-002 wjeżdża na stację Ryteł. 23.05.2015 r.
Fot. **Wojciech Kamiński**



Szynobus SA102-003 jako pociąg osobowy relacji Słupsk – Szczecinek mijają unieważniony semafor wjazdowy na nieczynną mijankę Białą Bór. 26.08.2016 r. Fot. **Wojciech Kamiński**





Szlak Chojnice – Brusy SA102-002 jako pociąg nr 2241 Chojnice – Kościerzyna. 15.07.2010 r.

Fot. Paweł Telega



Szynobus SA102-003 jako pociąg osobowy relacji Szczecinek – Słupsk wjeżdża na nieczynną mijankę Kawcze. 23.08.2016 r.

Fot. Wojciech Kamiński



Chojnice. Kasacja SA101-003. Do pociąga pozostał człon sterowniczy SA121-003. 29.04.2017 r.

Fot. Damian Otta



Chojnice. Ciecie szynobusu SA101-003, na zdjęciu ostoja członu silnikowego. 29.04.2017 r.

Fot. Damian Otta



Chojnice. Kasacja szynobusu SA101-003, ciecie członu silnikowego. 29.04.2017 r.

Fot. Damian Otta



SU46-007 z pociągiem nr 663417 Rakowice Żwirownia Zielonogórskie Kopalnie Surowców Mineralnych – Nivnice w okolicy miejscowości Radłówka. 14.11.2016 r.

Fot. Paweł Korcz

SU46 W SŁUŻBIE PKP CARGO

SU46 to niegdyś flagowa seria lokomotyw spalinowych PKP przeznaczona do prowadzenia pociągów pospiesznych i ekspresowych. Z wyprodukowanych 54 egzemplarzy SU46 obecnie fizycznie istnieje jeszcze 35, z czego nadal sprawne jest 9 sztuk oraz 1 zmodernizowany spalinowóz ST46-01. Obecnie „Suki” (bo takim mianem określane są przez miłośników kolei i kolejarzy lokomotywy serii SU46) eksploatowane są w następujących Sekcjach Przewozów i Eksploatacji leżących w gestii PKP Cargo. Lublin (miejsce pracy rejon węzła Chełm): SU46-017; Poznań: SU46-041, Hawa: SU46-004, SU46-031, Legnica (miejsce pracy rejon węzła Węgliniec): SU46-023, SU46-029, SU46-034, SU46-035, SU46-047, ST46-01



Nivnice. SU46-007 podczas manewrów. 14.11.2016 r. Fot. Paweł Korcz



SU46-033 prowadząca eszelon nr 770015/4 z Leszna Górnego do Guben przez Zagań, Głogów, Czerwieńsk mija stację Małomice. 02.09.2016 r.

Fot. Paweł Korcz

Pozostałe nieczynne egzemplarze zgromadzone są w Chełmie, Lublinie, Olsztynie, Poznaniu, Węglińcu, Wrocławiu Brochowie, Bydgoszczy Wschód i Tczewie. Wszystkie sprawne pojazdy poza SU46-041 posiadają już współczesne, niebieskie malowanie PKP Cargo. Lokomotywa z numerem 041 nadal pomalowana jest na zielono. Praca pozostałych w ruchu lokomotyw SU46 przedstawia się następująco. Lokomotywa SU46-017 stacjonująca na co dzień w Chełmie wynajmowana jest spółce PKP Intercity i codziennie przeciąga przez granicę na odcinku Chełm – Jagodin międzynarodowy pociąg pospieszny KIEV



Dłużyna Dolna. SU46-034 na czele próżnych autolawet ze Swarzędza do Zawidowa jedzie szlakiem Węgliniec – Pieńsk. 23.09.2016 r. Fot. **Tomasz Zajkowski**

- Węgliniec – Zgorzelec – Sulików
- Turoszów / Zawidów (skąd pociągi zabierane są przez czeskie lokomotywy);
- Węgliniec – Zebrzydowa – Nowogrodziec / Niwnice / Osiecznica Kliczków / Bolesławiec;
- Węgliniec – Jankowa Żagańska – Żary / Żagań / Nowogród Bobrzański / Małomice;
- Węgliniec – Lubań Śląski – Leśna / Zaręba;
- Węgliniec – Żary – Forst Lausitz (Niemcy).

Czasami zdarza się im także dalsza służba np. do Zielonej Góry lub Wrocławia bądź też prowadzenie eszelonu

EXPRESS z Warszawy do Kijowa (Ukraina). Lokomotywy z numerami 004 i 031 pracują w rejonie Olsztyna, Iławy, Elku i Korsza i często wykorzystywane są do prowadzenia pociągów wojskowych. Zdarza się im także praca w ruchu towarowym. Mimo to, dużą część roku spędzają w zapasie. Pojazd oznaczony numerem 041 wykorzystywany jest w ruchu towarowym na różnych liniach w okolicy Leszna, Czerwieńska, Zbąszynka, Piły i Szczecinka. Czasami zdarza mu się także praca z eszelonami wojskowymi w okolicy Jankowa Pomorskiego, Prostyni czy też Trzemesznej Lubuskiej. Pozostałe egzemplarze stacjonują w Węglińcu i wykorzystuje je się w ruchu towarowym na liniach:

wojskowego najczęściej na trasie Leszno Górne – Żagań – Niegosławice – Głogów.

Projekt modernizacji serii został na razie zaniechany. W ruchu pozostał jeden egzemplarz przebudowany z SU46-049 i oznaczony jako ST46-01. Tak więc przyszłość całej serii nie jest do końca pewna. Prawdopodobnie lokomotywy będą wykorzystywane aż do momentu wygaśnięcia ważności świadectw sprawności technicznej, bądź też do poważniejszych awarii. Obecnie prowadzona polityka utrzymania SU46 zakłada w przypadku odstawienia któregośkolwiek z egzemplarzy wykorzystanie jego części w kursujących nadal lokomotywach.



Bieniów. SU46-023 z pociągiem nr 780005/4 relacji Żagań – Chojnice (zwrot wagonu osobowego po eszelonie). 16.02.2017 r. Fot. **Paweł Korcz**



Konin Żagański. ST46-01 na czele składu towarowego z Forst Lausitz do Tarnowskich Gór jedzie szlakiem Jankowa Żagańska – Ruszów. 22.09.2016 r.

Fot. **Tomasz Zajkowski**

W związku z czym częste są przypadki przekładania silników spalinowych i prądnic głównych między poszczególnymi lokomotywami. Znajdujące się nadal w ruchu SU46 posiadają świadectwa sprawności technicznej, których termin ważności upływać będzie w latach 2017–2024. Dzięki temu pojedyncze egzemplarze będzie można zobaczyć w ruchu jeszcze przez 7 lat.

W dniu 11 maja 2017 r. w Kąkolewie doszło do pożaru SU46-041. W wyniku tego nieszczęśliwego wypadku został uszkodzony silnik oraz spaliła się kabina A. Była to ostatnia czynna lokomotywa tej serii w zielonym malowaniu.



Paweł Korcz



Stary Węglińiec. SU46-023 na czele pociągu towarowego z Forst Lausitz do Węglińca jedzie szlakiem Ruszów – Węglińiec. 23.09.2016 r.

Fot. **Tomasz Zajkowski**



Chojnice. Wagon piętrowy Bmnpux 505126-08146-0 w nowym malowaniu POLREGIO. 16.04.2017 r.

Fot. Nikodem Wodowski

Z OSTATNIEJ CHWILI

NOWE MALOWANIE WAGONÓW DOCZEPNYCH POLREGIO

Spółka Przewozy Regionalne wprowadziła nowe schematy malowania swojego taboru tworząc markę Polregio. Jako pierwsze wagony doczepne malowanie Polregio otrzymały piętbusy Bmnpux, które przechodziły naprawę rewiyjną, w Punkcie Utrzymania i Napraw Taboru Sekcji Chojnice w Słupsku. Oprócz

nowego malowania, piętbusy zostały również wyposażone w wewnętrzne i zewnętrzne wyświetlacze. Nowe malowanie otrzymały wagony 505126-08011-6 oraz 505126-08146-0, które po zakończonej naprawie zostały przyciągnięte ze Słupska do Chojnic przez SA137. 19 kwietnia 2017 r. wagony wraz z lokomotywą SU42-508 zostały tymczasowo delegowane z Chojnic do Rzepina, w związku z remontem gorzowskiej estakady. Obsługują one pociągi relacji Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski. W sezonie letnim wagony mają wrócić do Chojnic i posłużyć jako doczepy do wagonów Bhp, kursujących z Chojnic i z Gdyni do Helu. Ponadto w Chojnicach, naprawę główną, połączoną z modernizacją przechodzą wagony 120A, które będą wykorzystywane jako doczepy do szynobusów. Pierwsze

Chojnice. Wagon 120A podczas naprawy 11.04.2017 r.

Fot. Damian Otta





Chojnice. Pociąg prowadzony wagonem motorowym SA137-007 z wagonem Bmnpux 505126-08146-0. 16.04.2017 r. Fot. **Nikodem Wodowski**

dwa wagony oznaczone numerami 505121-18244-6 oraz 505121-18385-7, po przeprowadzonych naprawach otrzymały malowanie żółto-niebieskie. Obecnie trwają prace przy kolejnych 4 bonanzach o numerach: 505121-18045-7, 505121-18136-4, 505121-18147-1 i 505121-18367-5. Wagony te uzyskają nowy schemat malowania Polregio, a pierwsze tego efekty są widoczne na zdjęciach ze starej hali w Chojnicach. Wagony oprócz nowej malatury, otrzymują również nowe obicia siedzeń, nowe okna, wyjścia bezpieczeństwa, system informacji pasażerskiej, blokadę drzwi oraz system samodzielnego ogrzewania webasto.



Damian Otta

Nowe oznaczenia przy drzwiach. 16.04.2017 r. Fot. **Nikodem Wodowski**



u góry: Wnętrze wagonu Bmnpux z dodanymi wyświetlaczami. 19.04.2017 r.

u dołu: Pudło z napisami eksploatacyjnymi. 19.04.2017 r. Fot. **Damian Otta**





Pesa Link SA139-024 + SA139-023 jako pociąg służbowy relacji Chojnice – Gdynia Główna mija przystanek osobowy Skowarcz. 15.05.2017 r. Fot. Marcin Seńczyk

LINKI W POLREGIO

Pomorski Oddział Przewozów Regionalnych – Sekcja Przewozów Pasażerskich w Chojnicach, wzbogaciła się o nowe pojazdy. 27 kwietnia 2017 r., późnym wieczorem, po oficjalnej prezentacji w Warszawie, do Chojnic wjechał pierwszy nowy dwuczłonowy Szynobus produkcji Bydgoskiej Pesy, oznaczony jako SA139-022. Jest to jeden z pięciu pojazdów, zakupionych przez Polregio do obsługi linii niezelektryfikowanych, w województwach: Pomorskim, Łódzkim i Warmińsko-Mazurskim. 3 pojazdy zostaną skierowane do pracy w Chojnicach oraz po jednym do Łodzi i Olsztyna. Kolejny Link SA139-023 do Chojnic dotarł 29 kwietnia 2017 r. i wraz z poprzednim, odbył jazdy testowe po stacji w Chojnicach.

Oba pojazdy przez kolejne dni jeździły w tandemie na trasie Chojnice – Tczew, celem szkolenia maszynistów. 13 maja 2017 r. do Chojnic dotarł SA139-024 i wszystkie 3 pojazdy odbyły przejazd testowy po stacji Chojnice. Docelowo Szynobusy będą obsługiwać linie kolejowe wychodzące z węzła w Chojnicach, a w sezonie można je będzie spotkać również na kursach pomiędzy Gdynią a Łebą.



Damian Otta



Chojnice. Przód SA139-024 w oddali odstawiony SA102-003. 13.05.2017 r.

Fot. Damian Otta



Pesa Link SA139-023 podczas jazdy próbnej w Chojnicach. Widoczna brak maskownicy z numerem pojazdu. 29.04.2017 r. Fot. Nikodem Wodowski



Pesa Link SA139-024 + SA139-023 + SA139-022 w Chojnicach. 13.05.2017 r.

Fot. Damian Otta



Pesa Link SA139-023 manewruje na stacji w Chojnicach. 29.04.2017 r.

Fot. Nikodem Wodowski



EW58-001 na Targach Poznańskich. 1974 r. (?)

Fot. Lech Keller-Krawczyk

LISTY CZYTELNIKÓW

EW58

Niedawno zakupiłem w księgarni specjalistycznej na warszawskim Powiślu numer 1/2017 „Stalowych Szlaków” i znalazłem w nim artykuł Pawła Telegi o zmierzchu serii EW58. Przesyłam moje stare zdjęcie EZT EW58-001 z Międzynarodowych Targów Poznańskich, najprawdopodobniej zrobione w 1974 r. Jest to skan ze slajdu wykonanego na filmie ORWO Chrom, ale kolory nie są na nim specjalnie zniekształcone. Poza tym zdjęcie stanowi szczęśliwy kontrast do ostatnich zdjęć pokazujących wraki tychże EZT na terenie lokomotywni w Gdyni.



Lech Keller-Krawczyk

15 grudnia 2016 r. zakończono na terenie „szopy” SKM Trójmiasto w Gdyni Cisowej kasację wszystkich przeznaczonych na złom jednostek EW58. Do dnia dzisiejszego zachowała się tylko EW58-028 przeznaczony na pomnik, jako ostatni przedstawiciel serii.



Tadeusz Kwaśniewski

EP07-174

PKP Intercity S.A.
Zakład Północny
ZNTKiM w Gdańsku
Napr. 2P4/4-M 21.04.2017

Podczas naprawy EP07-174 w ZNT-KiM Gdańsk została ona pomalowana według historycznego schematu z wykorzystaniem odcieni charakterystycznych



Gdynia Cisowa, „szopa” PKP SKM Trójmiasto. Cięcie EW58-019, w oddali EW58-024 oczekująca na złomowanie. Po prawej EW58-028, która ma zostać zachowana jako nieczynny eksponat. 15.12.2016 r.

Fot. Tadeusz Kwaśniewski



Lokomotywa EP07-174 z pociągiem TLK 52102 „Kochanowski” na stacji Alaksandrów Kujawski. 04.05.2017 r.

Fot. Aleksander Hałas



Lokomotywa SU46-047 po przemalowaniu w historyczne barwy w lokomotywni w nowej hali w Węglińcu. 20.05.2017 r.

Fot. Łukasz Welter

dla lokomotyw serii EU07 typu 4E z początku produkcji. Kolory oliwkowy i jasno zielony. Zamontowano również metalowe numery stylizowane na krój fabryczny.



Na podstawie przesłanych informacji oprac. Marek Barszcz

SU46-041 i SU46-047

W dniu 11 maja 2017 r. na stacji w Kąkolewie doszło do pożaru SU46-041. W wyniku tego nieszczęśliwego wypadku został uszkodzony silnik oraz spaliła się kabina A. Była to ostatnia SU46 w zielonym malowaniu. Jednak dzięki staraniom dwóch osób: Łukasza Weltera (redaktora serwisu Łukasz Welter Fotografia) i Marcela Durbajlo (redaktora naczelnego serwisu SU46.pl) i dzięki ich osobistemu zaangażowaniu w prace możemy znowu zobaczyć na kolejowych szlakach zieloną SU46.



Lokomotywa spalinowa SU46-041 (HCP 303D-313/1977 r.) odstawiona na terenie lokomotywni Leszno po pożarze, na stacji Kąkolewo. 14.05.2017 r.

Fot. Piotr Kilanowski

Przez miesiąc pracowali oni razem w Punkcie Utrzymania Taboru Węgliniec przy naprawie pudła lokomotywy SU46-047. Oprócz kompleksowej naprawy poszycia, lokomotywa pomalowana została w barwy nawiązujące stylistycznie do okresu w którym wykonywano naprawy rewizyjne w ZNTK Poznań w latach 1990–2002. Wykonawcy remontu chcą podziękować wszystkim osobom wspierającym inicjatywę oraz kolegom i pracownikom PKP CARGO S.A. za wszelką, nawet drobną pracę związaną z montażem tablic oraz pomoc przy wykonywanych pracach naprawczych.



Na podstawie przesłanych informacji oprac. Marek Barszcz

STACJA MUZEUM W WARSZAWIE

25 kwietnia 2017 r. w sali wystaw czasowych Stacji Muzeum (d. Muzeum Kolejnictwa w Warszawie) odbył się vernisaż wystawy poświęconej historii podwarszawskich kolei dojazdowych zatytułowanej *Ciuchcie Warszawskie*. Na planszach ustawionych w trójkątne wyspy umieszczono krótki tekst opisujący historię danej kolei oraz historyczne zdjęcia. Na wystawie przedstawiono: Kolej Wilanowską, Kolej Grójecką, Kolej Marecką, Kolej Jabłonowską, Elektryczną Kolej Dojazdową (obecnie WKD), EKD do Łomianek, Kolej wąskotorową w Rembertowie. Wystawa czynna będzie do 31 października 2017 r.

Przy okazji vernisażu swoją premierę miała książka: Paweł Ajdacki, Adam Ciećwierz, *Warszawskie Koleje Dojazdowe w świetle materiałów prasowych z lat 1891–1939*, Otwock 2017. Książka, choć niewielka, 100 stron w formacie A5, w sposób profesjonalny przedstawia budowę i działalność podwarszawskich wąskotorówek. Wydawnictwo oparte jest na solidnym materiale źródłowym.



Marek Barszcz

PODRÓŻE Z...

...Markiem Barszczem

PAROWÓZ TW53 W HUCIE
„KOŚCIUSZKO”

21.06.1991 r.

Marek Barszcz

W czerwcu 1991 r. została zorganizowana w Hucie „Kościszko” impreza dla miłośników kolei. Główną atrakcją pleneru był czynny parowóz na tor 785 mm o numerze zakładowym 3 13953 (FABLOK Chrzanów, nr fabr. 3993/1954 r., nr kotła 13953/1954 r.), seria PKP Tw53. Wcześniej parowóz ten pracował w Hucie „Florian”. Być może z tego okresu pochodzi widoczna na budce odlewana tabliczka z nr 18.

Możliwość sfotografowania parowozu w jego naturalnym

środowisku przyciągnęła wielu miłośników kolei przemysłowych. Pociąg zestawiony był z 3 kadzi do przewożenia płynnego żużlu wielkopiecowego i swego rodzaju brankardu umieszczonego na końcu. Niestety tego dnia było bardzo pochmurno i padał deszcz. Dym i para wisiały w powietrzu, co niekiedy utrudniało robienie zdjęć.



Chorzów. Huta „Kościszko”, dawniej Huta „Królewska”. Parowóz nr 3 13953 na terenie zakładu. 21.06.1991 r.

Fot. Marek Barszcz



Chorzów. Huta „Kościszko”. Parowóz nr 3 13953 przed przejazdem kolejowym na terenie zakładu. 21.06.1991 r.

Fot. Marek Barszcz



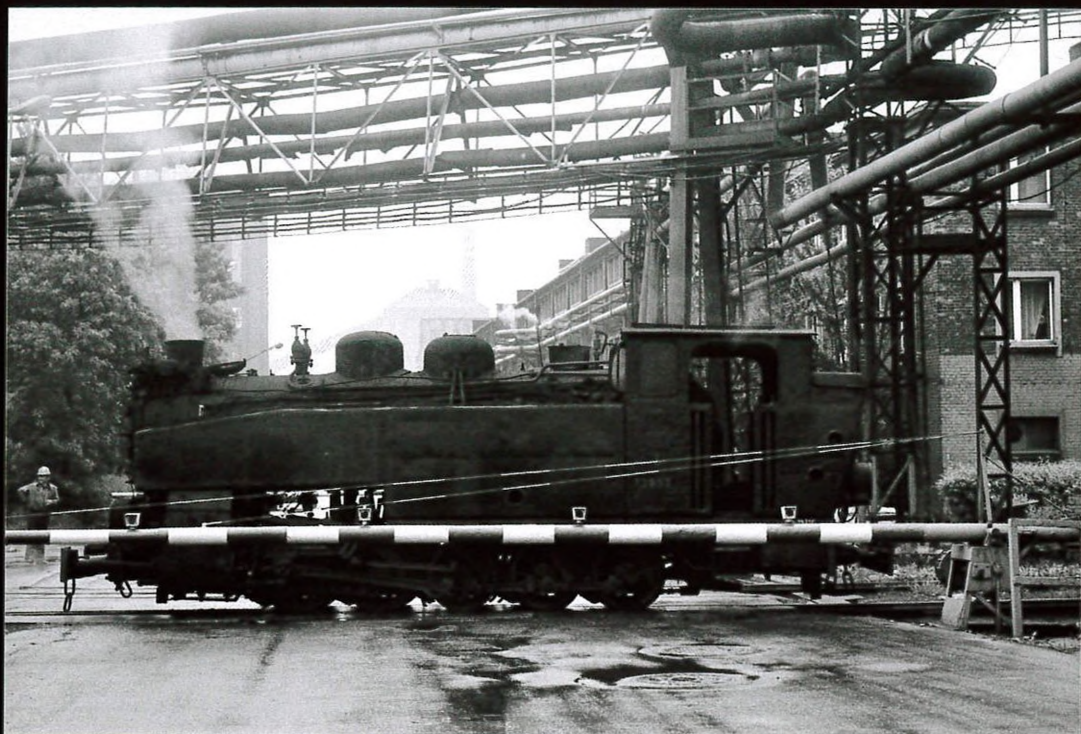
Chorzów. Huta „Kościuszko”. Parowóz nr 3 13953 ciągnie kadzie do przewożenia płynnego żużlu. 21.06.1991 r.

Fot. Marek Barszcz



Chorzów. Huta „Kościuszko”. Parowóz nr 3 13953 (seria PKP Tw53) ciągnie kadzie do przewożenia płynnego żużlu. 21.06.1991 r.

Fot. Marek Barszcz



Chorzów. Huta „Kościuszko”. Parowóz nr 3 13953 pokonuje przejazd kolejowy na terenie huty. 21.06.1991 r.

Fot. Marek Barszcz



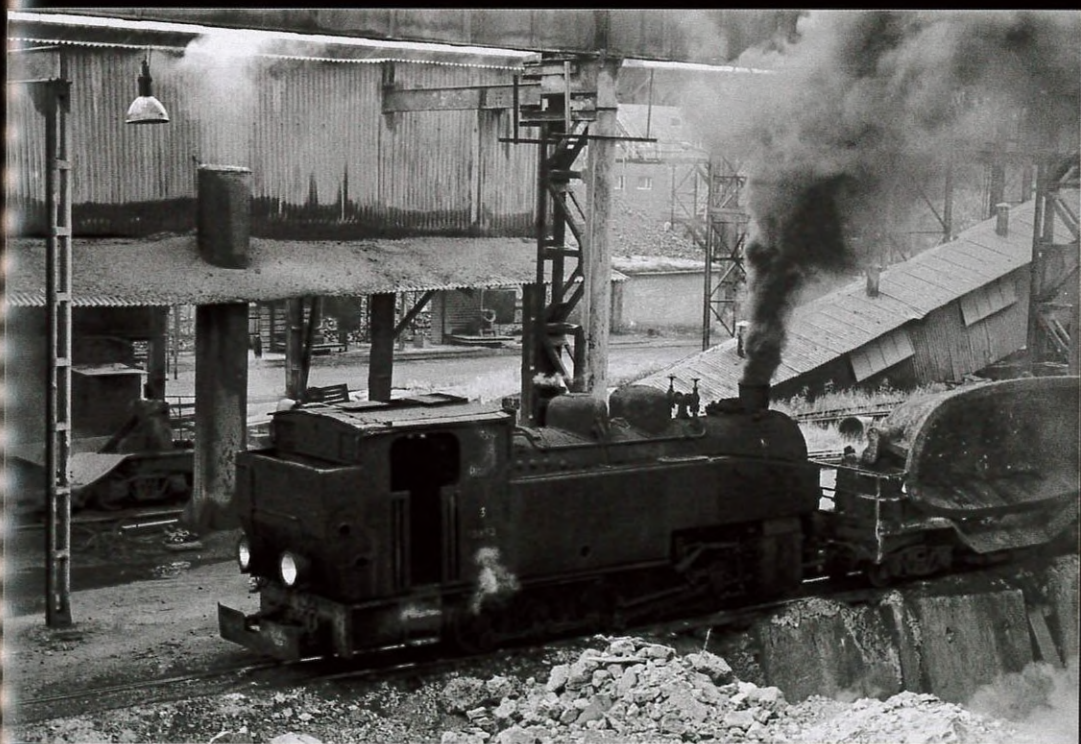
Chorzów. Huta „Kościuszko”. Ciężka praca parowozu nr 3 13953 przy wyciąganiu kadzi z płynnym żużlem. 21.06.1991 r.

Fot. Marek Barszcz



Chorzów. Huta „Kościusko”. Parowóz nr 3 13953 manewruje podczas zestawiania składu z kadzi do płynnego żużlu. 21.06.1991 r.

Fot. Marek Barszcz



Chorzów. Huta „Kościusko”. Parowóz nr 3 13953 z opróżnioną kadzią do przewozu płynnego żużla. 21.06.1991 r.

Fot. Marek Barszcz



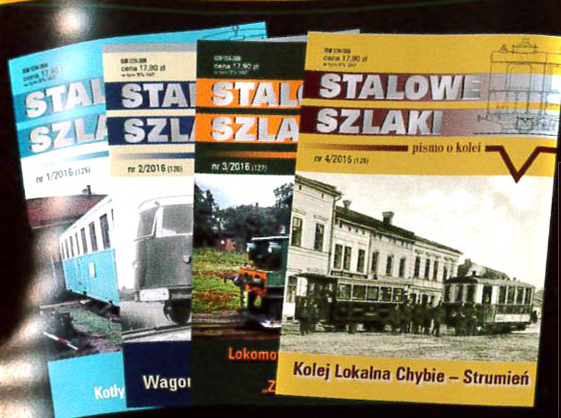
Pociąg z parowozem nr 3 13953 po opróżnieniu kadzi do przewozu płynnego żużla. Huta „Kościszko” w Chorzowie. 21.06.1991 r.

Fot. Marek Barszcz

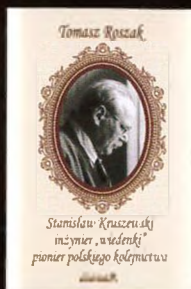


Parowóz nr 3 13953 (seria PKP Tw53) po zakończeniu imprezy na terenie Huty „Kościszko” w Chorzowie. 21.06.1991 r.

Fot. Marek Barszcz



Książki



Książka: **Stanisław Kruszeński, inżynier „wiedeński”, pionier polskiego kolejnictwa** przedstawia biografię nieco zapomnianego inżyniera Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, pierwszego przewodniczącego kolejowych związków zawodowych w II Rzeczypospolitej, redaktora naczelnego *Techniki Parowozowej*, społecznika i działacza socjalistycznego. Autorem opowieści jest znany wszystkim miłośnik kolei p. Tomasz Roszak, który niezwykle barwnym językiem opisał najciekawsze wydarzenia z życia inżyniera Kruszeńskiego. W wydawnictwie umieszczono kilkanaście ilustracji, zdjęć z różnych okresów życia bohatera, reprodukcje dokumentów i rękopisów. Wydawca: Luxtorpeda Ekspres.pl, format B5, stron 28, papier kredowy cena **22,90 zł** wraz z kosztami przesyłki zwykłej na terenie Polski.

PRENUMERATA

W 2017 r. cena detaliczna czasopisma będzie wynosiła **19,90 zł** za egzemplarz. Prenumeratorom oferujemy **STALOWE SZLAKI** w cenie obniżonej czyli po **16,90 zł** za sztukę. Prenumerata obejmuje cztery kolejne numery i kosztuje **67,60 zł**. Powyższą kwotę prosimy wpłacić na konto wydawcy z podaniem adresu, na jaki mają trafić zamówione **STALOWE SZLAKI**. Osoby, które miały opłaconą prenumeratę do dnia 15.06.2017 r. otrzymają bezpłatnie książkę: Paweł Ajdacki, Adam Ciechwierz, *Warszawskie Koleje Dojazdowe w świetle materiałów prasowych z lat 1891–1939*, Otwock 2017.



www.wrphoto.eu

Fot. Marek Pawlukowicz

www.lgk.cal.pl

Fot. Michał Krężel

www.ttclub.pl



REKLAMA

REKLAMA

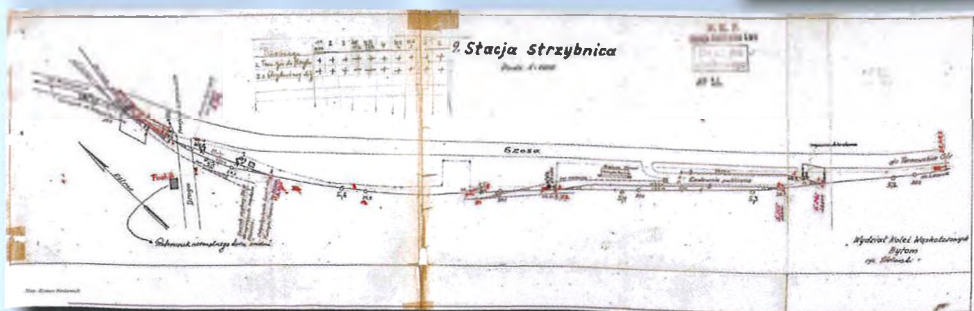


Wolna encyklopedia, społeczne archiwum transportu
szynowego, które każdy może edytować
Znajdziesz tu:

- artykuły o historii kolei,
- opisy i spisy taboru szynowego,
- dawne dokumenty kolejowe,
- zdjęcia, plany, mapy, rysunki i schematy.



OD REDAKCJI

[illegible]

REKLAMA

