

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

STALOWE SZLAKI

pismo o kolei

nr 1/2018 (133)

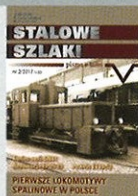
**Zakłady Przemysłu Wapienniczego
w Strzelcach
Opolskich**



**Zmierzch kolei piaskowych
Podróże z... Parowozy PMP PW**

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

2017



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

2016



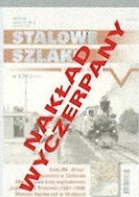
Nr 1/2015 17,90 zł
Nr 2/2015 17,90 zł
Nr 3/2015 17,90 zł

2015



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

2014



Nr 1/2013
Nr 2/2013
Nr 3/2013

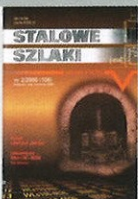
2013



Nr 1/2011
Nr 1/2012
Nr 2/2012 14,90 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 1/2018 (133)

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

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

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

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

STALOWE SZLAKI

Adres redakcji:

ul. Pruszkowska 4B/27

02-118 Warszawa

e-mail: ambarszcz@interia.pl

tel. 504 132 408

Luxtorpeda
EKSPRES.PL

Redaktor naczelny: **Marek Barszcz**

Pomagają: **Marcin Kaszubowski**

Tadeusz Suchorolski

Skład: KOLMARK – Jacek Wardęcki

Luxtorpeda Ekspres.pl – Marek Barszcz

Jarosław Gołaszewski

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: 26.02.2018 r.

spis treści

Z KRAJU

XXVII Międzynarodowy Zlot Kolei Wąskotorowych w Żninie	2
Opolskie zakamarki	8
Pociągi „retro” w okolicach Jeleniej Góry	14
Pociągi planowe z Wolsztynskimi parowozami	17
Pociągi „retro” w Chabówce	18
Nietypowy skład pociągów na Hel obsługiwany dwoma szynobusami	20
„Nowy” neon na Maltance	21
Wojskowa kolej wąskotorowa w Helu	21
Belgijskie lokomotywy elektryczne serii HLE21 w Polsce	22
Tabor wąskotorowy w zbiorach parowozowni Skierniewice	23
117 lat Śmigielskiej Kolei Wąskotorowej	24
Parowóz bezogniowy O&K TKB(b) 2747 na terenie dawnych zakładów Inierskich w Żyrardowie	26
Warszawskie filtry. Zmiana miejsca ekspozycji lokomotywy wąskotorowej Ns2	26

KOLEJE PRZEMYSŁOWE

Transport kolejowy w Zakładach Przemysłu Wapienniczego w Strzelcach Opolskich w latach 50., 60. i 70. XX w.	27
--	----



Zmierzch kolei piaskowych	38
---------------------------------	----

PODRÓŻE Z...



...Jackiem Chizińskim – Wspomnienia z PMP PW	46
...Michaelem Atkinsonem – Koleje piaskowe	62

na okładce

I strona

Pole piaskowe Kotłarnia. Załadunek pociągu kolei piaskowych prowadzonego parowozem Ty51-133. 10.04.1992 r. Fot. Michael Atkinson

IV strona

dół: Pociąg pasażerski z parowozem Px38-805 jedzie w kierunku d. stacji Biskupin Odcinek. 13.10.2017 r. Fot. Marek Barszcz



Pociąg z parowozem Merapi złożony z węglarki, platformy i wagonu „Witaszyckiego” z Białosłiwia na przystanku Wenecja Muzeum. 13.10.2017 r. Fot. Marek Barszcz

Z KRAJU

XXVII MIĘDZYNARODOWY ZŁOT KOLEI WĄSKOTÓROWYCH W ŻNINIE 13-15.10.2017 r.

W dniach 9–15 października 2017 r. odbył się w Polsce XXVII Międzynarodowy Złot Miłośników Kolei Wąskotorowych. Tygodniowa impreza obejmowała przejazd pociągami specjalnymi na kolei wojskowej w Helu, kolei torfowej w Józefowie, Wyrzyskiej Kolei Powiatowej oraz czterodniowe spotkanie na Żnińskiej Kolei Powiatowej. Oficjalna część złotu odbyła się w Żninie w dniach 12–15 października.

Wycieczkę na Hel zorganizowano 9 października. Główną atrakcją spotkania była lokomotywa HF50B. Pojazdy tego typu były użytkowane na Helu przez Wehrmacht w czasie II wojny światowej, do obsługi baterii nadbrzeżnej Schleswig-Holstein. Dzięki niewielkiej wysokości mogły one wjeżdżać bezpośrednio do bunkrów. Program imprezy obejmował przejazd po liniach kolei wojskowej na Helu. Niestety odbył się on przy złej pogodzie i strugach ulewnego deszczu. 10 października zorganizowano zwiedzanie wąskotorowej kolei

torfowej w Józefowie. Koszt uczestnictwa w obu imprezach wynosił 330 zł. Trzeci przejazd zorganizowano 11 października w Białosłiwie. Pociąg specjalny prowadzony był parowozem Borsig 11458/1925 r. z Kolei Parkowej Maltanka. Przejazd w Białosłiwie kosztował 120 zł.

Oficjalne otwarcie złotu nastąpiło 12 października na terenie cukrowni Żnin. Znajdował się tam specjalny namiot, w którym odbywały się wszelkie spotkania i konferencja towarzysząca złotowi. Wstęp na teren cukrowni mieli tylko zaproszeni goście i zarejestrowani uczestnicy złotu. Rejestracja wiązała się z wniesieniem wysokiej opłaty w Euro!

W dniach 13 i 14 października pociągi planowe prowadzone były parowozami uczestniczącymi w zlocie. Fotografujący zobowiązani byli wnieść opłatę 30 zł za każdy dzień. Na trasie ze Żnina do Gąsawy kursował zabytkowy autobus Jelcz 043 „ogórek” w malowaniu PKS z Muzeum komunikacji w Paterku.

W budynku stacyjnym zorganizowano wystawę ko-

lejowych pamiątek ze zbiorów Leszka Musiała. W szkole podstawowej nr 1 przygotowano wystawę makiet modułowej.

Na stacji Żnin Wąsk. odbyły się pokazy odlewnictwa w szarym metalu i wymiany podkładów kolejowych.



Tabliczka firmowa parowozu Merapi. Hanomag Hanower-Linden 10409/1925 r. 13.10.2017 r.

Fot. Marek Barszcz



W zlocie uczestniczyły następujące parowozy:

- Orenstein&Koppel 7697/1920 r. własność Daniela Bara;
- Orenstein&Koppel 9244/1921 r. z Muzeum Kolei Polowych z Frankfurtu nad Menem;
- Merapi Hanomag 10409/1925 r. własność prywatna pracuje na Kolei Parkowej w Berlinie;
- nr 2 Borsig 11458/1925 r. z Kolei Parkowej Maltanka z Poznania;
- Px38-805 Fablok Chrzanów 727/1938 r. ze Żnińskiej Kolei Powiatowej.

Najciekawszym parowozem sprowadzonym do Żnina była lokomotywa „Merapi”. Nazwa tej maszyny pochodzi od czynnego wulkanu na Jawie. Parowóz ten wyprodukowała w 1925 r. firma Hanomag dla koncernu Oei Tiong Ham w Semarang na Jawie produkującego cukier trzcinowy. Hanomag od 1923 r. dostarczał do wspomnianej firmy 10 identycznych parowozów. Na początku lat 90. XX w. maszyna została sprowadzona do Niemiec z cukrowni PG Rejo Agung Baru w Madiun na Jawie. Obsługiwała tam sieć połączeń wąskotorowych 700 mm o długości prawie 80 km z około 25 lokomotywami parowymi. Po sprowadzeniu do Niemiec parowóz poddano naprawie głównej podczas której przekuto go z rozstawu 700 na 600 mm. Otrzymał on na swojej macierzystej kolei Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth nr 10 DKBM. Od października 1992 r. eksploatowany jest na Kolei Parkowej w Berlinie.



u góry: Tabliczki z numerem i nazwą parowozu. 10 DKBM Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth, Merapi (nazwa czynnego wulkanu na Jawie). 13.10.2017 r.
u dołu: Pociąg z parowozem Merapi po opuszczeniu Wenecji zmierza w kierunku Biskupina. 13.10.2017 r.

Fot. Marek Barszcz





Parowozownia Żnin Wąsk. Od lewej parowozy Orenstein&Koppel 7697/1920 r. i 9244/1921 r., Merapi Hanomag 10409/1925 r., nr 2 Borsig 11458/1925 r. podczas nocnego pokazu. 13.10.2017 r.

Fot. Paweł Korcz



Tabliczka firmowa parowozu Orenstein&Koppel 9244/1921 r. 13.10.2017 r.

Fot. Marek Barszcz

Na zlocie zaprezentowano również czynne lokomotywy spalinowe: Ns3 (Lowa Lokomotivbau Karl Marx VEB Babelsberg 249165/1956 r.), V10C (VEB Lokomotivbau Karl Marx Babelsberg 250341/1964 r.), HF50B (Gmeinder 4257/1945 r.), Md2-1633 O&K, Ld2-7561 O&K, RI2-12038 O&K, Ns1-247404 oraz nieczynną Maffei z wodociągu Kraków Bielany własność Stacji Muzeum oddział w Sochaczewie. Drezyny: Wmc-204, USA Rys 201609, ręczna, czterokołowy rower akumulatorowy oraz jednoosiowy traktor na prowadnicach szynowych. Niestety podczas całego zlotu przeważała pochmurna pogoda (słonecznie było tylko 12 i 13 października) mimo to impreza wypadła bardzo dobrze. Pociągi kolei żnińskiej jeździły zgodnie z rozkładem, co bardzo ułatwiło fotografowanie.



Marek Barszcz

Żnin Wąsk. Lokomotywa Maffei z 1927 r. ze stacji filtrów Kraków Bielany. Własność Stacji Muzeum oddział w Sochaczewie. 14.10.2017 r.

Fot. Marek Barszcz





Tabliczka O&K umieszczona na burcie lokomotywy RI2-12038. 15.10.2017 r.

Fot. Marek Barszcz



Lokomotywy O&K Ld2-7561 i RI2-12038. 15.10.2017 r.

Fot. Mateusz Barszcz



Tabliczka firmowa lokomotywy HF50B Gmeinder 4257/1945 r. 14.10.2017 r.

Fot. Marek Barszcz



Lokomotywa HF50B Gmeinder 4257/1945 r. na odcinku miejskim w Żnie. 15.10.2017 r.

Fot. Mateusz Barszcz

Drezyna motorowa Wmd-204 przejeżdża obok jeziora Małego Żnińskiego. 14.10.2017 r.

Fot. Paweł Korcz





Parowozy: Borsig, Px38-805 i Merapi na stacji Żnin Wąsk. 13.10.2017 r.

Fot. Marek Barszcz



Pociąg pasażerski obsługiwany dwoma parowozami Orenstein&Koppel 7697/1920 r. i 9244/1921 r. jedzie w kierunku d. stacji Biskupin Odcinek. 13.10.2017 r.

Fot. Marek Barszcz



Pociąg specjalny prowadzony parowozem Orenstein&Koppel 7697/1920 r. jedzie w kierunku stacji Wenecja Muzeum. 13.10.2017 r.

Fot. Marek Barszcz



z lewej: Pociąg specjalny z parowozem Orenstein&Koppel 7697/1920 r. za Rydlewem jedzie w kierunku stacji Wenecja Muzeum.

po środku: Ten sam pociąg zbliża się do Wenecji.

u dołu: Pociąg z parowozami Orenstein&Koppel 7697/1920 r.

i 9244/1921 r. blisko wsi Biskupin. 13.10.2017 r. Fot. Marek Barszcz



SA134-007 i 003, Legnica. 20.05.2017 r.

Fot. Jacek Chiżyński

OPOLSKIE ZAKAMARKI

20.05.2017 r.

Opolskie Zakamarki to kolejna impreza zorganizowana przez znany wielu miłośnikom kolei duet Panów Krzysztofa Waszkiewicza i Ziemowita Czerskiego. Tym razem pociąg specjalny zestawiony z pojazdów SA134-007 (PESA 218Md-029/2008) i 003 (PESA 218Md-019/2008) przygotowany przez Koleje Dolnośląskie S.A. w Legnicy wyruszył w tra-

sę w dniu 20.05.2017 r., przy czym na odcinku Legnica – Wrocław Główny – Opole Główne przejazd odbył się jako podsył składu. Spowodowane to było tym, że impreza Opolskie Zakamarki swój początek miała właśnie w Opolu. Trasa przejazdu pociągu specjalnego była dość dużym wyzwaniem, gdyż zaplanowano przejechanie wielu odcinków w węźle opolskim, a następnie przejazd do Raciborza, aby odwiedzić Baborów i Kietrz. Następnie przez Racibórz i Kędzie-



SA134-007 i 003, Opole Główne. 20.05.2017 r.

Fot. Jacek Chiżyński

rzyn Koźle należało się udać do Prudnika, aby zaliczyć odcinek linii nr 306 do Krapkowic. W szczegółach wyglądało to tak: Legnica – Wrocław Główny – Opole Główne (podesłanie składu) – Opole Groszowice – Opole Groszowice OGB – Opole Wschodnie – podg. Bolko – Opole Główne Towarowe – Opole Główne – Opole Główne Towarowe OT – Opole Groszowice – Zdieszowice – podg. Raszowa – podg. Kłodnica – podg. Zabieniec – Kędzierzyn Koźle KKD – Bierawa – Nędza – Racibórz – Pietrowice Wielkie – Baborów – Pietrowice Wielkie – Kietrz – Pietrowice Wielkie – Racibórz – Nędza – Bierawa – Kędzierzyn Koźle KKD – Kędzierzyn Koźle – Raclawice Śląskie – Prudnik – Krapkowice – Prudnik – Nowy Świętów – Nysa – Kamieniec Żąbkowski – Henryków – Strzelin – Wrocław Główny. Przejechano liniami o numerach



SA134-003 i 007 zbliżają się do stacji Pietrowice Wlk. 20.05.2017 r.

Fot. Jacek Chiziński

(w kolejności przejazdu): 275, 273, 132, 277, 300, 280, 132, 136, 680, 151, 177, 194, 177, 151, 137, 306, 137 i 276. Już w tym momencie widać jak znaczny był rozmach tej imprezy. Przedstawiona wyżej trasa liczyła aż 588 km. Warto o tym wspomnieć, gdyż część uczestników rozpoczęła swoją przygodę z Opolskimi Zakamarkami właśnie w Legnicy. Skład imprezowy po wyruszeniu ze stacji Opole Główne rozpoczął swego rodzaju „zaliczankę”, gdyż zgodnie z planem przemierzał zaka-

marki węzła opolskiego, które nie są dostępne do przejechania pociągami pasażerskimi, w dodatku podczas jednej podróży. Po objechaniu tych odcinków, pociąg specjalny udał się w drogę do Raciborza, aby tam zaprezentować się licznym uczestnikom imprezy na liniach nr 177 Racibórz – Głubczyce i 194 Pietrowice Wielkie – Kietrz. Racibórz to obecnie nadal stacja węzłowa, dzięki liniiom nr 151 Kędzierzyn Koźle – Chałupki i nr 177 Racibórz – Głubczyce, jednakże bardzo wiele straciła po utracie obsługi trakcyjnej i likwidacji lokomotywni, która fizycznie już nie istnieje. Warto przypomnieć, że ponad 30 lat temu MD Racibórz mocno wpisywała się struktury Śląskiej DOKP, a na swoim stanie z dnia 01.01.1987 r. posiadała takie pojazdy jak Ty42 (8, 10, 15, 18, 19, 20, 41, 62, 65, 70, 74, 92, 100, 108, 118, 121, 124, 125, 127, 142

i 144), Ty45 (3, 88, 122, 167, 174, 181, 268, 305, 318, 335 i 368), SM42 (208, 784, 845, 847 i 975), SP42 (033, 037, 096, 100, 128, 137, 153, 157, 158 i 226) oraz ET21 (71, 73, 90, 108, 109, 111, 136, 145, 419, 456, 472, 621 i 629). Sam ilostan pokazuje jakie znaczenie miała stacja i lokomotywnia Racibórz w latach świetności, a dziś wydaje się, że była fantastyczna. Przejazd odcinkami linii nr 177 i 194 okazał się bardzo udany. Obie linie są niezmiernie fotogeniczne, przy



SA134-007 i 003 na odcinku Baborów – Pietrowice Wlk. 20.05.2017 r.

Fot. Jacek Chiziński



SA134-007 i 003 wyjeżdżają ze stacji Baborów w kierunku Pietrowic Wlk. 20.05.2017 r.

Fot. Jacek Chiziński



Stacja Baborów. SA134-007 i 003 jako pociąg Baborów – Kietrz. 20.05.2017 r. Fot. Jacek Chiziński

SA134-007 i 003 na odcinku Baborów – Pietrowice Wlk. 20.05.2017 r.

Fot. Jacek Chiziński



czym na linii 177 zachowała się stara teletechnika na drewnianych słupach typu H. Nikomu nie przeszkadzało to, że nie była już sprawna i na wielu odcinkach pozwałała do fotostopów. Warto dodać, że jedna z ostatnich imprez kolejowych z parowozem odbyła się w tym rejonie 4 listopada 1995 r., gdzie skład prowadzony przez rybnicką maszynę Ty42-107 pokonał trasę Racibórz – Pietrowice Wielkie – Kietrz – Pietrowice Wielkie – Racibórz – Racibórz Stubienna – Krzanowice Południowe – Racibórz. Wracając do opisu Opolskich Zakamarków, po dotarciu do stacji Baborów, gdzie na przyjazd pociągu specjalnego czekali okoliczni mieszkańcy, uczestnikom ukazał się dość kontrowersyjny stan stacji. Niedługo bardzo prężna stacja węzłowa teraz tonie w wysokiej trawie i straszy zaniedbanymi obiektami infrastruktury. Zaznaczyć należy, że do Baborowa docierają dość sporadycznie pociągi prowadzone przez spółkę Ecco Rail, gdzie następuje załadunek kurydzy. Składy te prowadzone są głównie lokomotywami TEM2, ale i BR232. Po wyjeździe z Baborowa skład specjalny Opolskich Zakamarków udał się do Pietrowic Wielkich, skąd pojechał następnie do stacji końcowej Kietrz, gdzie także nie zabrakło miejscowej ludności, która przywitała niecodziennych gości. Czas nagle, jak to zwykle przy dość rozbudowanych imprezach, a więc pojazdy SA134-003 i 007 wyruszyły w drogę powrotną do Pietrowic Wielkich i po zmianie kierunku jazdy udały się do Raciborza, gdzie czekał na uczestników catering. Z Raciborza pociąg specjalny udał się do Kędzierzyna Koźla, a po krótkim postoju odjechał do Prudnika, gdzie czekał uczestników kolejnego niecodziennego przejazdu po linii nr 306 do Krapkowic. Obecnie linia ta na odcinku Krapkowice – Prudnik (ponad 35 km) jest wyremontowana z uwagi na fakt, że w Krapkowicach znajduje się jednostka wojskowa JW 1946. Prędkość szlakowa na tej linii to 40 km/h pomimo, że zastosowano tam podkłady struno-betonowe i przytwierdzenie sprężyste szyn. W trakcie przejazdu widoczne były jednak spore uchybienia w położeniu toru. Prędkość 40 km/h sprzyjała lic-

nym na drodze przejazdu mieszkańcom okolicznych miejscowości, którzy z zaciekawieniem przypatrywali się niecodziennemu składowi, który był pierwszym pociągiem pasażerskim na tej linii od czasu jej remontu, czyli 3 sierpnia 2016 r. Stacja w Krapkowicach nie miała wielu watorów, jednak zdecydowana większość uczestników była na niej po raz pierwszy i nie narzekali na zastany stan. To, że można było dotrzeć do Krapkowic linią nr 306, było oczywiście kolejnym wielkim plusem imprezy. W zasadzie powrót z Krapkowic do Prudnika wraz z kilkoma fotografami wieścił koniec imprezy i tylko późniejszy dłuższy postój w Nowym Świętowie na linii nr 137 był ostatnią szansą do wykonania zdjęć, gdzie skład SA134-007 i 003 wyprzedzany był przez pojazd SA137-003 obsługujący ciekawą relację Głuchołazy Miasto – Nysa – Opole Główne – Jelowa – Kluczbork jako pociąg Przewozów Regionalnych nr R-60914. Po wyprzedzeniu w Prudniku, spalinowe zespoły trakcyjne serii SA134 udały się w dalszą drogę do Wrocławia przez Kamieniec Żąbkowicki i Strzelin. Na stacji Wrocław Główny skład został rozwiązany i impreza dobiegła końca, przy czym spółka Koleje Dolnośląskie S.A. w Legnicy zapewniła dojazd do Legnicy niewielkiej garstce uczestników pociągiem SA135-003. Tutaj warto dodać, że dla wytrwałych uczestników Opolskich Zakamarków dystans jaki pokonali 20.05.2017 r. w relacji Legnica – Opole – Baborów – Krapkowice – Wrocław Główny wzrósł o odcinek Wrocław



SA134-003 i 007 przy nastawni Kr1 w Krapkowicach. 20.05.2017 r.

Fot. Jacek Chżyński



SA134-007 i 003 oczekują na odjazd przy budynku stacji Krapkowice, 20.05.2017 r. Fot. Jacek Chżyński

SA134-003 i 007 jako pociąg do Krapkowic na odcinku Kietrz – Pietrowice Wlk., 20.05.2017 r.

Fot. Jacek Chżyński



КРАПКОВИЦЕ

KD



S22-05

KABINA

KABINA
CAB
FÜHRERRAUM

2

Wyświetlacz w spalinowym zespole trakcyjnym SA134-007. 20.05.2017 r.

Fot. Jacek Chiżyński

Główny – Legnica i osiągnął wartość 653 km, co zdecydowanie jest jednym z najdłuższych (jak nie najdłuższym) dystansów w organizacji imprez kolejowych. Oczywiście wielkie podziękowania należą się Panom Krzysztofowi Waszkiewiczowi i Ziemowitowi Czerskiemu, ekipie i samej spółce Koleje Dolnośląskie oraz uczestnikom, którzy byli wy-

rozumiali przy kilku opóźnieniach składu. Impreza Opolskie Zakamarki była bardzo odważnym projektem, z uwagi na liczbę przejechanych kilometrów, ale udało się w każdym calu!



Jacek Chiżyński



SA134-007 i 003 zmierzają do stacji Prudnik kilka chwil po minięciu dawnej stacji Biała Prudnicka. 20.05.2017 r.

Fot. Jacek Chiżyński



SA134-007 i 003 krótko po wyjeździe ze stacji Krapkowice w rejonie dawnego przystanku Łowkowice. 20.05.2017 r.

Fot. Jacek Chiżyński



SA134-007 i 003 oczekują na stacji Nowy Światów na wyprzedzenie ich przez SA137-003 zmierzającego z Głucholaz do Kluczborka. 20.05.2017 r.

Fot. Jacek Chiżyński



Parowóz Pt47-65 z pociągiem „Pierścień” Jelenia Góra – Zgorzelec, jadąc szlakiem Lwówek Śląski – Nivnice mija miejscowość Radłówka. 02.05.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński

POCIĄGI „RETRO” W OKOLICACH JELENIEJ GÓRY 01-03.05.2017 r.

W dniach 1–3 maja 2017 r. do Jeleniej Góry zawiązały pociągi specjalne prowadzone parowozami. W poniedziałek 1 maja 2017 r. na trasę wyruszył pociąg specjalny „Liczyrzepa” relacji Jaworzyna Śląska – Szklarska Poręba Górna prowadzony jaworzyńską Tkt48-18. Kolejnym parowozem jaki zawiązał w tym czasie do Jeleniej Góry była wolsztyńska Pt47-65, która w czasie weekendu majowego prowadziła pociągi specjalne organizowane przez Turkol.

Pociąg specjalny „Liczyrzepa” ze składem 3 „bolków” i parowozem Tkt48-18 na czele wyruszył 1 maja 2017 r. z Jaworzyny Śląskiej do Szklarskiej Poręby Górnej o godzinie 9.00. Przerwy na wodowanie parowozu zaplanowano w Wałbrzychu Głównym i w Jeleniej Górze. Pociąg po drodze złapał spore opóźnienie z uwagi na awarię lewego suwaka, którą udało się usunąć na stacji Wałbrzych Szczawienko. Pierwotnie skład z „tekatką” na czele miał wyjechać z Jeleniej Góry o godz. 12.06 i już o 12.49 dotrzeć na stację docelową, jadąc chwilę po przejeździe pociągu osobowego „Kamieńczyk” z Poznania Głównego. Ze względu na opóźnienie pociąg ten około godziny 14.20 dopiero wyjechał ze stacji w Piechowicach,

wjeżdżając na ostatni odcinek swojej trasy, by na stację końcową dotrzeć kilka minut po godzinie 15.00. Ze względu na bardzo powolną jazdę składu z parowozem na góskim odcinku z Piechowic do Szklarskiej Poręby Górnej o kilka minut został opóźniony pociąg osobowy do Wrocławia Głównego prowadzony jednostką 31WE-024. Jednak całkiem spory ruch pociągów osobowych do Szklarskiej Poręby oraz znaczna długość góskiego szlaku Piechowice – Szklarska Poręba Górna praktycznie nie dawał innej możliwości dotarcia opóźnionego pociągu specjalnego na stację końcową. Duże opóźnienie pociągu specjalnego nie zniechęciło turystów pragnących zobaczyć sprawny parowóz, którzy tłumnie oczekiwali przyjazdu lokomotywy



Parowóz Pt47-65 na czele pociągu specjalnego „Pierścień” pokonuje most nad Pluczką tuż po opuszczeniu stacji Lwówek Śląski. 02.05.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński



Parowóz TKt48-18 z pociągiem „Liczyrzepa” relacji Jaworzyna Śląska – Szklarska Poręba Górna pokonuje stromy podjazd między Szklarską Porębą Dolną, a Szklarską Porębą Średnią. 01.05.2017 r. **Fot. Wojciech Kamiński**

na stacji docelowej. Również na trasie przejazdu pociąg ten powodował zaciekawienie licznych turystów, którzy przybyli w te okolice podczas weekendu majowego. Pierwotnie na stacji docelowej zaplanowano 4,5 godziny postoju składu z parowozem TKt48-18, dzięki temu udało się uniknąć opóźnień w drodze powrotnej. Wyjazd pociągu do Jaworzyny Śląskiej miał miejsce planowo o godzinie 17.20. Po drodze skład zatrzyma się celem wymiany podróży w Szklarskiej Porębie Średniej oraz Dolnej, a następnie w Piechowicach, oczekując na krzyżowanie z pociągiem osobowym jadącym do Szklarskiej Poręby Górnej. Kolejny krótki postój miał miejsce na przystanku Jelenia Góra Cieplice, po czym skład już na biegu dotarł do Jeleniej

Góry. Tutaj miało miejsce wodowanie parowozu, po którym około godziny 19.00 skład udał się w dalszą drogę do Jaworzyny Śląskiej.

Tego samego dnia o godzinie 17.00 na stację w Jeleniej Górze dotarł skład 3 przedziałowych wagonów w malowaniu oliwkowym z parowozem Pt47-65 na czele jako pociąg specjalny „Bóbr” z Wolsztyna przez Głogów, Żagań i Węgliniec. Po wodowaniu o godzinie 18.00 skład ten wyruszył w dalszą drogę jako pociąg „Bolko” do Kamiennej Góry, umożliwiając krótką przejażdżkę turystom przybyłym w okolice Jeleniej Góry. Skład ten powrócił do Jeleniej Góry po godzinie 21.00. Kolejnego dnia, we wtorek 2 maja 2017 r. zaplanowano przejazd pociągu „Pierścień” z Jeleniej Góry do Zgorzelca. W drodze do Zgo-



Pociąg specjalny „Liczyrzepa” relacji Szklarska Poręba Górna – Jaworzyna Śląska z parowozem TKt48-18 na czele pokonuje odcinek między Piechowicami Dolnymi, a Jelenią Górą Sobieszów. 01.05.2017 r. **Fot. Wojciech Kamiński**

zelca pociąg pokonał malowniczą linię przez Lwówek Śląski, niestety już nieczynną w ruchu pasażerskim i będącą w słabym stanie technicznym. Wyjazd z Jeleniej Góry zaplanowano na godzinę 8.50. Niestety, ponieważ parowóz poprzedniego dnia przyjechał do Jeleniej Góry od strony Lubania Śląskiego kominem naprzód, w drogę malowniczą linią doliny Bobru „petucha” udała się tendrem naprzód. Od rana nie dopisała pogoda, gdy pociąg znajdował się w okolicy zapory w Pilchowicach zaczęło mocno padać. Do Wlenia skład dotarł planowo, by po krótkim postoju wyruszyć w dalszą drogę. Na stacji Lwówek Śląski zaplanowano 45. minut postoju z uwagi na konieczność wodowania parowozu. Po uzupełnieniu zapasu wody w strugach deszczu

Pt47-65 wyruszyła w dalszą drogę. Na stacji Niwnice pociąg specjalny spotkał się ze składem węglarek z SU46-029 na czele, lokomotywą serii będącej u kresu eksploatacji. Kolejne postoje pociągu specjalnego zaplanowano w Węglińcu, Pierńsku i Zgorzelcu Miasto, po czym skład dotarł do celu punktualnie o 14.20. W Zgorzelcu podróżni pociągu „Pierścień” mieli niecałe 4 godziny przerwy na zwiedzenie miasta, natomiast skład oliwkowych wagonów z Pt47-65 na czele udał się do Turoszowa jako pociąg specjalny „Granica”. Pociąg ten wyruszył o 15.00, zatrzymując się na wyposażonej w semafor kształtowej stacji Jerzmaniki, następnie w Sulikowie i Krzewinie Zgorzeleckiej, po godzinie jazdy dotarł na stację docelową.

W Turoszowie miał miejsce oblot składu i 45 minut postoju, następnie pociąg wyruszył w drogę powrotną, po drodze zatrzymując się w tych samych miejscach. W Zgorzelcu skład z „petuchą” na czele stał się ponownie pociągiem „Pierścień” do Jeleniej Góry. Pokonał on trasę przez Mikulową do Lubania Śląskiego, gdzie miał miejsce krótki postój. Kolejne postoje zaplanowano w Gryfowie Śląskim, Rebiszowie i Starej Kamienicy, co było spowodowane krzyżowaniami z planowymi pociągami na tej linii. Dnia 3 maja 2017 r. pociąg specjalny „Kaczawa” do Wolsztyna przez Wałbrzych Główny, Wrocław Główny, Legnicę, Lubin i Głogów wyruszył z Jeleniej Góry już o godzinie 8.20. Dłuższy, 50 minutowy postój zaplanowano na stacji Wrocław Główny. Następnie skład udał się do Legnicy, gdzie pasażerowie mieli przerwę od 13.00 do 17.00, a Pt47-65 ze składem 3 oliwkowych wagonów pojechała jako pociąg specjalny „Skarb” do Jerzmanic Zdrój, po drodze zatrzymując się na przystanku Kozów oraz na dawnej stacji Złotoryja, obecnie sprawiającej przynębiające wrażenie. W Złotoryi zaplanowano wodowanie parowozu. Następnie pociąg udał się do stacji docelowej, gdzie miał miejsce oblot składu i krótki postój. Pojawienie się pociągu specjalnego w tej okolicy wzbudziło spore zainteresowanie mieszkańców. W drodze powrotnej również zatrzymano się w Złotoryi oraz w Kozowie. O godzinie 17.00 pasażerowie pociągu „Kaczawa” pojechali w dalszą trasę do Wolsztyna, gdzie zakończył się 3 dniowy cykl przejazdów z parowozem Pt47-65 organizowanych przez Turkol w ramach projektu „Nostalgia”.

Oba przejazdy były bardzo udane. Cieszy fakt organizowania przez Mu-



Parowóz Pt47-65 z pociągiem specjalnym „Skarb” relacji Jerzmanice Zdrój – Legnica pokonuje wiadukt nad autostradą A4. 03.05.2017 r. Fot. Wojciech Kamiński

zeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku w Jaworzynie Śląskiej przejazdów specjalnych z parowozem TKi48-18 na coraz dłuższych i ciekawszych trasach. Również na słowa uznania zasługuje fakt ciągłego poszerzania oferty pociągów specjalnych przez Turkol, bowiem zaczynają one docierać w miejsca, gdzie parowozu nie widziano od dawna. Należy również wspomnieć o składzie, jaki pojawił się na tych pociągach. Pt47-65 z 3 oliwkowymi wagonami wygląda jak pociąg wyjęty z lat 80. XX w. Nie są to wagony na co dzień używane do ruchu planowego, czy pozyskane na zasadzie, żeby cokolwiek pojechało na pociągu specjalnym, tylko w pełni historyczny skład. Pozostanie mieć nadzieję, że ta nowa jakość pociągów specjalnych w Polsce pozostanie już na stałe, a z czasem tras przejazdów z parowozami będzie jeszcze więcej.



Wojciech Kamiński



Pociąg specjalny „Pierścień” relacji Jelenia Góra – Zgorzelec prowadzony parowozem Pt47-65 mija na biegu nieczynną stację Pilchowice Nieleśno. 02.05.2017 r. Fot. Wojciech Kamiński

POCIĄGI PLANOWE Z WOLSZTYŃSKIMI PAROWOZAMI

26.08.2017 r.

Z dniem 15 maja 2017 r., po trzyletniej przerwie, Koleje Wielkopolskie przywróciły regularne kursowanie pociągów rozkładowych prowadzonych trakcją parową. Przejazdy wznowiono na dwóch trasach prowadzących z Wolsztyna do Leszna oraz do Poznania. Na pierwszym odcinku parowozami obsługiwane są dwie pary pociągów w dni robocze. Taka sama ilość kursów „pod parą” odbywa się na linii do Poznania, jednak tą różnicą, że tylko w soboty.

W okresie wakacyjnym w kursowaniu pociągów zaszyły pewne zmiany. Od 12 czerwca do 31 sierpnia 2017 r. realizowane były prace remontowe na odcinku Wolsztyn – Rakoniewice, na którym wprowadzona została zastępcza komunikacja autobusowa. W związku z tym sobotnie pociągi z parowozami zamiast do Poznania kurowały do Leszna. Kolejną zmianą wiązała się z remontem wiaduktu w Adamowie i czasowym zamknięciem linii Wolsztyn – Nowy Widzim w okresie od 15 lipca do 16 sierpnia. W tym czasie wszystkie pociągi z parowozami kursowały w dni robocze i soboty wyłącznie na odcinku Wolsztyn – Zbąszynek.

Obecnie parowozownia w Wolsztynie dysponuje dwoma czynnymi parowozami, które wykorzystywane są do prowadzenia pociągów rozkładowych i specjalnych. Są to maszyny Pt47-65 (Fablok Chrzanów 2065/1949 r.) i Ol49-59 (Fablok Chrzanów 3170/1953 r.). Ponadto w Lesznie trwa naprawa trzeciego parowozu – Ol49-69 ex. 99 (Fablok Chrzanów 3211/1954 r.).



Paweł Jakuboszczak



Parowóz Pt47-65 podczas manewrów na stacji w Lesznie. 26.08.2017 r.

Fot. **Paweł Jakuboszczak**



Pt47-65 z pociągiem rozkładowym przy peronie na stacji Leszno.

26.08.2017 r.

Fot. **Paweł Jakuboszczak**

Skład z parowozem Pt47-65 w porannym słońcu przed odjazdem ze stacji Włoszakowice 26.08.2017 r.

Fot. **Paweł Jakuboszczak**





Parowóz Ty42-107 z pociągiem „retro” z Chabówki do Kasiny Wielkiej przejeżdża przez most nad rzeką Rabą. 30.07.2017 r. **Fot. Wojciech Kamiński**



góra: Lokomotywa SM42-1006 z pociągiem specjalnym „Transwersalny” relacji Nowy Sącz – Chabówka chwilę po opuszczeniu stacji Rabka Zaryte podąża w stronę przystanku Rabka Zdrój, mijając Polczakówkę. 30.07.2017 r.

dół: Pociąg „retro” z Kasiny Wielkiej do Chabówki prowadzony parowozem Ty42-107 przejeżdża przez Rabę Niżną. 30.07.2017 r. **Fot. Wojciech Kamiński**



POCIĄGI „RETRO” W CHABÓWCE

lipiec–sierpień 2017 r.

Wzorem ubiegłych lat Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce we współpracy z Małopolskimi Szlakami Turystyki Kolejowej przygotował ofertę pociągów „retro” w okresie letnim.

Pociągi „retro” prowadzone przez parowóz kursowały do Kasiny Wielkiej. Odjazd miał miejsce z przystanku znajdującego się przy ekspozycji taboru – Chabówka Skansen. Skład złożony z tzw. „bolków” i „boczników” wykonywał dwa kursy w każdą sobotę i niedzielę, zaczynając od ostatniego weekendu czerwca do końca sierpnia, oprócz 19 i 20 sierpnia, ponieważ w tym czasie organizowana była Parowozjada. Odjazd pierwszego pociągu zaplanowano na godz. 9.00, natomiast drugiego na 14.00. Na stacji końcowej przewidziano ok. 1,5 godziny postoju, co wykorzystywane było na wodowanie parowozu, natomiast pasażerowie mieli okazję skorzystać z przejazdu kolejką krzesełkową położoną niedaleko stacji.

W ramach programu Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej w każdą niedzielę lipca i sierpnia (oprócz 20 sierpnia, gdy organizowana jest Parowozjada) kursował pociąg „retro” po linii transwersalnej relacji Nowy Sącz – Chabówka i z powrotem. Pociąg złożony był z lokomotywy SM42-1006, która została przemalowana na barwy oliwkowe oraz jednego „bolka” i dwóch lub trzech „ryflaków”. Jego odjazd zaplanowano o godz. 10.15, natomiast powrót do Nowego Sącza o 19.45. Pociąg miał trzy godziny postoju na stacji w Chabówce. Podczas drogi powrotnej krzyżował się z pociągiem „retro” prowadzonym parowozem, jadącym z Kasiny Wielkiej do Chabówki. Jest to ciekawostka na mało używanej linii 104. 13 sierpnia 2017 r. podmycie nasypu w okolicach Limanowej spowodowało, że linia z Nowego Sącza do Chabówki była nieprzejezdna. Z tego powodu Pociąg Transwersalny pojechał na zmienionej trasie z Nowego Sącza do Krynicy.

Pociągi „retro” uruchamiane w okolicach Chabówki cieszyły się niezmiennie bardzo dużym zainteresowaniem turystów. Ma na to wpływ malownicza, górська okolica oraz dbałość o odpowiedni tabor. W ramach projektu Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej na różnych trasach, poza okresem wakacji organizowane są przejazdy pociągów specjalnych.



Wojciech Kamiński



Parowóz Ty42-107 z pociągiem „retro” relacji Kasina Wielka – Chabówka Skansen zbliża się do stacji Rabka Zaryte. Na pierwszym planie widoczny jest kościół Matki Bożej Częstochowskiej. 30.07.2017r. Fot. **Wojciech Kamiński**



Pociąg retro relacji Kasina Wielka – Chabówka Skansen prowadzony parowozem Ty42-107 pokonuje odcinek między przystankiem Raba Niżna, a stacją Rabka Zaryte. 30.07.2017r. Fot. **Wojciech Kamiński**

NIETYPOWY SKŁAD POCIĄG NA HEL OBSŁUGIWANY DWOMA SZYNOBUSAMI

26.06.2017 r.

Osoby spędzające zeszłoroczne wakacje w okolicy Zatoki Puckiej mogły zobaczyć nietypowe zestawienie jednego z pociągów spółki „Przewozy Regionalne” (POLREGIO) na trasie Gdynia Główna – Hel. Skład złożony był z dwóch szynobusów – spalinowych zespołów trakcyjnych SA132-006 i SA132-007 (dostarczonych dla Przewozów Regionalnych w 2006 r.) oraz włączonego pomiędzy nimi wagonu osobowego typu 120A o oznaczeniu PL-PREG 505121-18045-7 w nowym malowaniu przegónnika.

Warto przypomnieć, że wagony tego typu, produkowane przez Pafawag we Wrocławiu, potocznie określane są przez kolejarzy jako „bonanza”, w nawiązaniu do podobnego układu siedzeń występującego w wagonach z westernów. Nazwa pochodzi od tytułu popularnego w Polsce w latach 60. i 70. XX w. serialu telewizyjnego.

Nietypowe zestawienie składu spowodowane było zwiększoną frekwencją pasażerów w okresie wakacyjnym oraz utrudnieniami związanymi z koniecznością zmiany kierunku jazdy pociągu. W celu ograniczenia czasu potrzebnego na manewry zdecydowano się na umieszczenie szynobusów na obu końcach składu.



Paweł Jakuboszczak



góra: Skład pociągu z dwoma szynobusami przy peronie stacji Hel. 26.06.2017 r.

dół: Wagon typu 120A pomiędzy szynobusami na stacji Hel. 26.06.2017 r.

Fot. **Paweł Jakuboszczak**





Odrestaurowany neon. 23.05.2017 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



Stacja Maltanka z zamontowanym neonem. 23.05.2017 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

„NOWY” NEON NA MALTANCE 23.05.2017 r.

W zeszłym roku przypadało 45-lecie otwarcia Kolejki Parkowej Maltanka. Z tej okazji poznańska wąskotorówka otrzymała prezent, w postaci odrestaurowanego neonu z napisem „kolejka dziecięca”. Od chwili powstania był on zamontowany na stacji „ZOO”, gdzie znajdował się do stycznia 2015 r. kiedy to nastąpił jego demontaż. Wiosną tego samego roku zniszczony neon trafił na wystawę „Poznań w blasku neonów”, którą zorganizowano w Muzeum Narodowym. Po jego podłączeniu w miejscu ekspozycji okazało się, że nieco ponad dwie literki były nadal sprawne.

Od pięciu lat operator Maltanki, którego funkcję pełni Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu, współpracuje z Galerią Malta, która wspiera kolejkę finansowo. Do tej pory dzięki tej pomocy udało się poprawić estetykę terenu wokół dworca przy Rondzie Śródka, gdzie pojawiły się ławki i stojaki na rowery. W tym roku fundusze przeznaczone na renowację neonu. Pracami zajął się jego twórca Piotr Heinze, który na co dzień prowa-

dzi pracownię „Reklama-Neony”. Odrestaurowany neon zmienił miejsce swojej ekspozycji. Zamontowano go na dachu budynku dworcowego na stacji „Maltanka” od strony ulicy, tak by był on widoczny z daleka i zachęcał do podróży wąskotorówką. Warto dodać, że początkowo neon zawieszony był w jednej linii, natomiast obecnie prezentowany jest w dwóch rzędach.

Operatorowi kolejki należą się słowa uznania za dbałość o detale przypominające o początkach popularnej kolejki. Maltanka kursowała aż do 17 września, po czym poddana została kapitalnemu remontowi.



Paweł Jakuboszczak

WOJSKOWA KOLEJ WĄSKOTOROWA W HELU

21.06.2017 r.

W nawiązaniu do informacji podanych w numerze 4/2016 „Stalowych Szlaków” warto zaznaczyć, że przetarg na zakup nowego taboru dla Wojskowej Kolei Wąskotorowej w Helu zakończył się sukcesem. Zgodnie z umową, nowe jednostki taboru dotarły na miejsce w listopadzie 2016 r. i zastąpiły te już wysłużone.

W związku z pojawieniem się nowego taboru konieczne było przygotowanie dla niego miejsca w budynkach lokomotywowni w Punkcie Bazowania Hel 3 Flotylli Okrętów. Dlatego zdecydowano się na wystawienie „pod chmurkę” eksploatowanych do tej pory lokomotyw spalinowych WLS40, produkcji ZNTK Poznań, o wojskowych oznaczeniach WP-11-40371 i WP-11-40372.



Paweł Jakuboszczak



Wysłużone WLS40 w Punkcie Bazowania Hel. 21.06.2017 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



„Depol” Bydgoszcz. Portret lokomotywy HLE21-2120. 18.10.2017 r.

Fot. Paweł Telega

BELGIJSKIE LOKOMOTYWY ELEKTRYCZNE SERII HLE21 W POLSCE

18.10.2017 r.

W dniu 16.10.2017 r. przybył na stację Bydgoszcz Główna Towarowa pociąg spółki Lotos Kolej relacji Oderbruecke – Bydgoszcz Gł. Tow., w składzie którego znajdowało się 8 belgijskich lokomotyw serii HLE21. Lokomotywy w podróż do Polski wyruszyły już na początku października (były fotografowane w belgijskim Remersdaal w dniu 02.10.2017 r.), jednak ponad tydzień stały na granicy niemiecko-polskiej.

Po przyjeździe do Bydgoszczy lokomotywy zostały przetransportowane do Przedsiębiorstwa Obrótu Surowcami Wtórnymi „DEPOL” Sp. z o.o. Warunkiem kupna lokomotyw od należącej do Bombardiera firmy La Brugeoise et Nivelles było usunięcie znajdującego się w pojazdach azbestu (co należy potwierdzić stosownym certyfikatem przez firmę utylizującą azbest). Przybycie lokomotyw do Polski wzbudziło wśród pasjonatów kolei spore poruszenie i spekulacje co do dalszych ich losów. Zakładany jest scenariusz zarówno „polski” jak i „czeski”. W przypadku tego drugiego czeskie CZ Loko może się pochwalić doświadczeniem w sprowadzaniu lokomotyw z Belgii – niedawno dopuszczono do ruchu zmodernizowaną ex belgijską wielosystemową lokomotywę serii 12. Do Polski trafiły pojazdy o numerach: 2103 (91 88 021 0030-8 B), 2104 (91 88 021 0040-7 B), 2109 (91 88 021 0090-2 B), 2119 (91 88 021 0190-0 B), 2120 (91 88 021 0200-7 B), 2125 (91 88 021 0250-2 B), 2128 (91 88 021 0280-9 B), 2129 (91 88 021 0290-8 B).

Podstawowe dane techniczne:

Producent:	La Brugeoise et Nivelles / Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi,
Lata produkcji:	1984–1987,
Liczba egzemplarzy:	60 sztuk,
Układ osi:	Bo’Bo’,
Długość:	18650 mm,
Szerokość:	2910 mm,
Wysokość do główki szyny:	4220 mm,

Masa służbowa:	84,0 t,
Napięcie zasilania:	3000 V DC,
Moc znamionowa:	3310 kW,
Prędkość maksymalna:	160 km/h.



Paweł Telega



„Depol” Bydgoszcz. Lokomotywy HLE21-2128, 2109, 2119. 18.10.2017 r.

Fot. Paweł Telega



„Depol” Bydgoszcz. Pulpit maszynisty lokomotywy HLE21-2128. 18.10.2017 r.

Fot. Paweł Telega

TABOR WĄSKOTOROWY W ZBIORACH PAROWOZOWNI SKIERNIEWICE 02.09.2017 r.

W uzupełnieniu notatki ze Stalowych Szlaków Nr 2/2017 dotyczącej parowozu typu „Rys” 1541/1946 r. będącego własnością PSMK chciałbym przedstawić czytelnikom widok parowozu w jego miejscu docelowej ekspozycji oraz zaprezentować pozostały tabor wąskotorowy znajdujący się w Parowozowni Skierniewice, którą zarządza PSMK.



Skierniewice. Parowóz typu „Rys” 1541. 02.09.2017 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Skierniewice. Wagon koleba w tle wózek akumulatorowy. 02.09.2017 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Parowozownia Skierniewice. Parowóz HF 2239 na platformie normalnotorowej. 02.09.2017 r.

Fot. Tomasz Jankowski

- Parowóz typu „Rys” został ustawiony w pobliżu wejścia na teren kompleksu zabytkowej parowozowni na prześle torowym. Na budce umieszczono informację dotyczącą danych technicznych i przebiegu służby. Tuż przed rozpoczęciem zwiedzania terenu większość odwiedzających gości robi sobie przy nim pamiątkowe fotografie.

- Parowóz HF 2239 wyprodukowany we wrocławskiej fabryce Linke Hofmann Werke w 1918 r. dla niemieckich wojsk kolejowych. Pozyskany został z Cukrowni Leśmierz, gdzie pracował na tamtejszej kolei cukrowniczej. W Skierniewicach znajduje się w hali parowozowni. Ustawiony jest na dwuosiowym wagonie platformie.

- Parowóz typu „Las” 1984 z 1949 r. również pracował w Leśmierzu, ale na linii 750 mm łączącej cukrownię z siecią Kujawskich Kolei Dojazdowych w Sierpowie. Po przejeździe przez PSMK parowóz jeździł w Ełku, Nasielsku oraz pojawił się w Rogowie. Obecnie tak jak HF-ka znajduje się w hali parowozowni, ustawiony na normalnotorowej platformie.

- Wagon koleba – typowy wagon znajduje się na terenie parowozowni w rejonie budynku administracji.

- Dwuosiowy wózek technologiczny, który stoi w hali parowozowni zamyka kolekcję taboru wąskotorowego w Skierniewicach.



Tomasz Jankowski



Parowozownia Skierniewice. Przy ścianie wąskotorowy wózek technologiczny. 02.09.2017 r.

Fot. Tomasz Jankowski



Parowozownia Skierniewice. Parowóz typu „Las” 1984 na platformie dwuosiowej. 02.09.2017 r.

Fot. Tomasz Jankowski

117 LAT ŚMIGIELSKIEJ KOLEI WĄSKOTOROWEJ

16–17.09.2017 r.

Trzeci weekend września 2017 r. okazał się dla Śmigielskiej Kolei Wąskotorowej jednym z najbardziej pracowitych dni w zeszłorocznym sezonie turystycznym. W dniach 16–17 września na kolei zorganizowano dwie imprezy otwarte – przejazdy z okazji odbywającego się w Robaczynie Święta Kłosa i Chleba oraz obchody 117-lecia istnienia wąskotorówki, które włączono do 25 edycji Europejskich Dni Dziedzictwa przeprowadzonych pod hasłem „Krajobraz dziedzictwa – dziedzictwo krajobrazu”.

W ciągu dwóch dni kursowania na odcinku Śmigiel – Stare Bojanowo Wąsk. uruchomiono w sumie 13 par pociągów (siedem pierwszego i sześć drugiego dnia). Na trasie tradycyjnie pojawił się wagon motorowy MBxd2-226 oraz skład złożony z lokomotywy spalinowej Lxd2-226 i wagonu osobowego Bxhpi 125-4.

117. urodziny śmigielskiej kolei uświetnili swoją obecnością goście z Zabytkowej Stacji Kolei Wąskotorowej w Rudach i Towarzystwa Wyrzyska Kolejka Powiatowa, którzy na stoiskach ustawionych przy budynku dworca w Śmiglu prezentowali informacje o prowadzonych na co dzień wąskotorówkach. Nie zabrakło też grupy rekonstrukcyjnej prezentującej mundury żołnierzy z okresu okupacji hitlerowskiej oraz punkt medyczny urządzony w wagonie krytym.

Ponadto na stacji w Śmiglu istniała możliwość zwiedzenia warsztatów i tzw. „hali motorówek”. Przed tym drugim obiektem

można było zobaczyć wyremontowany i uruchomiony latem 2017 r. komplet podnośników systemu Kutruffa o udźwigu 40 ton (4x10 ton). Warto dodać, że dwa stanowiska z podnośnikami do taboru powstały na śmigielskiej kolei na przełomie lat 70. i 80. XX w. Zlokalizowano je przed „halą motorówek” i nowymi warsztatami (w 2004 r. komplet ten został uszkodzony – skradziono dwa 15-metrowe odcinki kabla).



Prezent подарowany ŚKW przez Zakład Wodociągowo-Kanalizacyjny w Śmiglu. 17.09.2017 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

Poza pamiątkowymi biletami kartonikowymi otrzymywanymi w czasie przejazdów podróżni mieli możliwość odciśnięcia historycznych pieczęci na pocztówkach oferowanych w punkcie z pamiątkami.



Pracownik operatora kolejki Norbert Kozłowski w mundurze ŚKW przy punkcie medycznym. 17.09.2017 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak



Skład z lokomotywą Lxd2-266 mija dożynkowe dekoracje w Robaczynie. 17.09.2017 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

Na uwagę zasługiwał oryginalny stempel „Śmigiełska Kolej Wąskotorowa w Śmiglu” używany na wąskotorówce w latach 1945–1949.

Obchody 117-lecia zostały dofinansowane przez Zakład Wodociągowo-Kanalizacyjny w Śmiglu, który z okazji jubileuszu podarował

wąskotorówce prezent w postaci złotego parowozu ustawionego na marmurowej płycie.



Paweł Jakuboszczak



Wyremontowany komplet podnośników systemu Kuttruffa. 17.09.2017 r.

Fot. Paweł Jakuboszczak

PAROWÓZ BEZOGNIOWY O&K TKB(b) 2747 NA TERENIE DAWNYCH ZAKŁADÓW LNIARSKICH W ŻYRARDOWIE 02.09.2017 r.

W Żyrardowie na terenie dawnych zakładów lniarskich 3 czerwca 2015 r. został ustawiony w charakterze pomnika techniki parowóz bezogniowy O&K TKB(b) 2747 wyprodukowany w 1908 r. Maszyna ta była związana przez całą swoją służbę z żyrardowskimi zakładami włókienniczymi, obsługując rozległą sieć bocznic zakładowych aż do 1974 r. kiedy to została odstawiona.



Parowóz bezogniowy O&K TKB(b) 2747 na terenie dawnych zakładów lniarskich w Żyrardowie. 02.09.2017 r. Fot. Tomasz Jankowski

Jej dalsze losy to powolna degradacja w kolejnych miejscach postoju: na warszawskich Odolanach, w nieistniejącym już Skansenie Kolejowym Krzeszowice oraz w Chabówce.

Dzięki zaangażowaniu Urzędu Miasta Żyrardów i organizacji Od-Nowa udało się sprowadzić parowóz do Żyrardowa. Został on użyczony na 15 lat przez Muzeum Kolejnictwa. Ustawiono go przed tzw. Starą Przędzalnią. Niestety przez 2 lata pobytu maszyny w Żyrardowie nie dokonano żadnych prac przy renowacji parowozu. Być może nastąpi to wkrótce. Na terenie dawnych zakładów cały czas trwają prace mające na celu przekształcenie dawnych terenów fabrycznych w lokalne centrum mieszkalno-handlowo-kulturalne.



Tomasz Jankowski



Parowóz bezogniowy O&K TKB(b) 2747 na terenie dawnych zakładów lniarskich w Żyrardowie. 02.09.2017 r. Fot. Tomasz Jankowski

WARSZAWSKIE FILTRY. ZMIANA MIEJSCA EKSPOZYCJI LOKOMOTYWY WĄSKOTOROWEJ Ns2 14.05.2017 r.

Warszawskie Filtry powstały w latach 80. XIX w. według projektu Williama Lindleya. W późniejszych latach były wielokrotnie rozbudowywane. Dziś podlegają ochronie jako pomnik historii. Na terenie kompleksu filtrów znajduje się zespół filtrów powolnych. Do jego obsługi wykorzystywano do lat 70. XX w. kolei wąskotorową. Na linii



Dawne miejsce ekspozycji Ns2 z kolebami na terenie Warszawskich Filtrów. Wiosna 2012 r. Fot. Tomasz Jankowski

o prześwicie 600 mm zbudowanej z przęseł patentowych stosowano trakcję spalinową. Pracowały tu lokomotywy WLS40/50 i pochodzące z importu z „bratniego” NRD lokomotywy typu Ns2. Wagonami kolebami wożono specjalny żwir używany w procesie filtrowania wody.

O przemysłowej kolei na terenie Warszawskich Filtrów przypomina zachowana w charakterze pomnika techniki lokomotywa Ns2 ze składem 3 koleb ustawiona na fragmencie torów. Lokomotywy tego typu produkowane były w latach 50. XX w. w zakładach Veb Lova Lokbau Karl Marx Babelsberg. Posiadały dwucylindrowy silnik spalinowy i przy masie własnej 6,2 t osiągały prędkość maksymalną 12 km/h. Do 2016 r. skład eksponowany był przy wjeździe na teren filtrów od strony ul. Koszykowej. W 2017 r. zmieniono jego lokalizację, przesuując go w głąb terenu. Lokomotywa z wagonami jest nadal widoczna z ulicy. Wejście na teren filtrów jest możliwe tylko kilka razy w roku, podczas dni otwartych lub przy okazji Nocy Muzeów.



Tomasz Jankowski



Lokomotywa Ns2 z kolebami na nowym miejscu ekspozycji. 14.05.2017 r. Fot. Tomasz Jankowski

KOLEJE PRZEMYSŁOWE

TRANSPORT KOLEJOWY W ZAKŁADACH PRZEMYSŁU WAPIENNICZEGO W STRZELCACH OPOLSKICH W LATACH 50., 60. I 70. XX W.

Tradycje wypalania wapna w rejonie Strzelec Opolskich sięgają XIX w. Po II wojnie światowej, gdy ziemie te znalazły się w granicach Polski, nastąpił rozwój produkcji wapna, niezbędnego do odbudowy państwa, zniszczonego wskutek działań wojennych, .

one wiele zmian organizacyjnych, w końcu, w 1973 r. ich siedzibę przeniesiono do Tarnowa Opolskiego, gdzie powstało nowe przedsiębiorstwo skupiające zakłady w Tarnowie Opolskim, Kamieniu Śląskim, Szymiszowie i Strzelcach Opolskich. Na początku XXI w. zakład w Strzelcach Opolskich został zlikwidowany. Ostatnie normalnotorowe bocznicę kolejowe rozebrano w 2005 r. Torowiska kolei wąskotorowej zlikwidowano znacznie wcześniej, proces ten zakończył się najprawdopodobniej jeszcze w latach 70. XX w.

W latach 50. i 60. ubiegłego wieku w Strzelcach Opolskich eksploatowano dwie kopalnie odkrywkowe



Strzelce Opolskie. Grupa pracowników kopalni wapienia na tle pociągu prowadzonego nieznaną lokomotywą spalinową. 1921 r.

Fot. ze zbiorów Izby Tradycji ZW Lhoist.

Nie miejsce tu na opisywanie historii zakładu, warto jednak wspomnieć, że produkcję wapna uruchomiono już w 1945 r. Początkowo w ramach Zjednoczenia Przemysłu Materiałów Budowlanych z siedzibą w Katowicach, później Zjednoczenia Przemysłu Wapienniczego w Gliwicach. W 1951 r. utworzono Śląskie Zakłady Przemysłu Wapienniczego z siedzibą w dalszym ciągu w Gliwicach, które z dniem 01.01.1952 r. przeniesiono do Strzelec Opolskich. W skład przedsiębiorstwa wchodziły dwa zakłady w Strzelcach Opolskich i w pobliskim Szymiszowie. W kolejnych latach przechodziły

wapienia, a w Szymiszowie jedną. Do produkcji wapna wykorzystywano zarówno piece powstałe przed wojną, jak i powojenne konstrukcje. W szczytowym okresie rozwoju w Strzelcach Opolskich istniało trzynaście pieców kręgowych Hoffmanna, trzy piece szybowe typu „100A”, żelbetowy piec szybowy konstrukcji niemieckiej zbliżonej do typu „100” oraz osiem pieców typu „25T”. Oczywiście nie wszystkie istniały i pracowały jednocześnie, ale zakłady w Strzelcach Opolskich były wówczas jednym ze znaczących producentów wapna w Polsce. Dzisiaj w obu miejscowościach nie

Tabela 1. Wykaz wąskotorowych parowozów ZPW Strzelce Opolskie na tor 600 mm

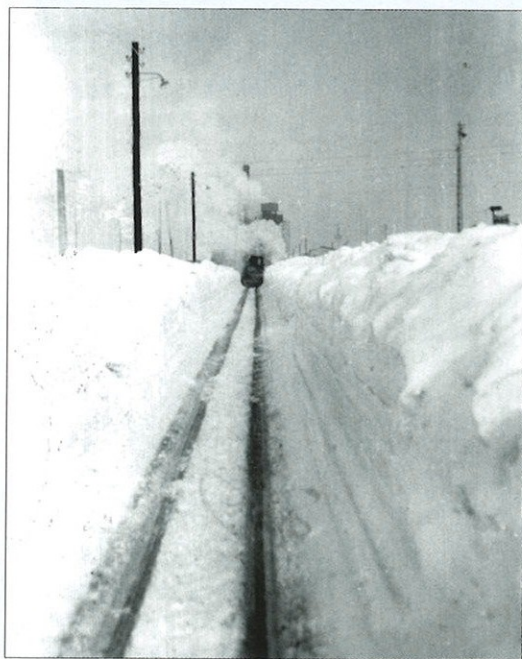
L.p.	Nr inw.	Lokomotywa typ	nr fabr.	Kocioł nr fabr.	Przyjęcie na stan	Skreślenie ze stanu	Uwagi
1	77-705	Ryś ¹	1717	1418	1949 r.	15.11.1965 r.	
2	78-705	Lowa ²	16333	8560	1952 r.	10.07.1967 r.	
3	79-705	Ryś ¹	2683	708	1954 r.	10.07.1967 r.	
4	710-705	Ryś ¹	2687	709	1951 r.	28.09.1970 r.	
5	711-705	Ryś ¹	1907	1446	1950 r.	26.09.1967 r.	r.b. 1949, do Sz. w 1963 r.
6	712-705	Ryś ¹	1939	1452	1949 r.	10.07.1967 r.	
7	713-705	Las ³	3445	1941	1957 r.	26.09.1967 r.	
8	714-705	Las ³	3446	1942	1956 r.	10.07.1967 r.	r.b. 1957, do Sz. w 1963 r.
9	715-705	Las ³	3264	1661	1953 r.	10.07.1967 r.	do Sz. w 1963 r.
10	716-705	Las ³	4265	1811	1956 r.	10.07.1967 r.	r.b. 1955, do Sz. w 1963 r.
11	717-705	Las ³	4622	1840	1957 r.	26.09.1967 r.	r.b. 1956
12	718-705	Las ³	3034	1627	1953 r.	10.07.1967 r.	
13	719-705	Las ³	2707	839	1952 r.	26.09.1967 r.	r.b. 1951, do Sz. w 1963 r.
14	720-705	Las ³	4279	1825	1954 r.	10.07.1969 r.	r.b. 1955, pracował w Sz.
15	721-705	Las ³	5018	1927	1957 r.	10.07.1967 r.	
16	7137-705	Las-49 ³	2661	15818	1962 r.	20.04.1970 r.	pracował w Sz.
17	7138-705	Las-49 ³	3518	15802	1962 r.	28.09.1970 r.	

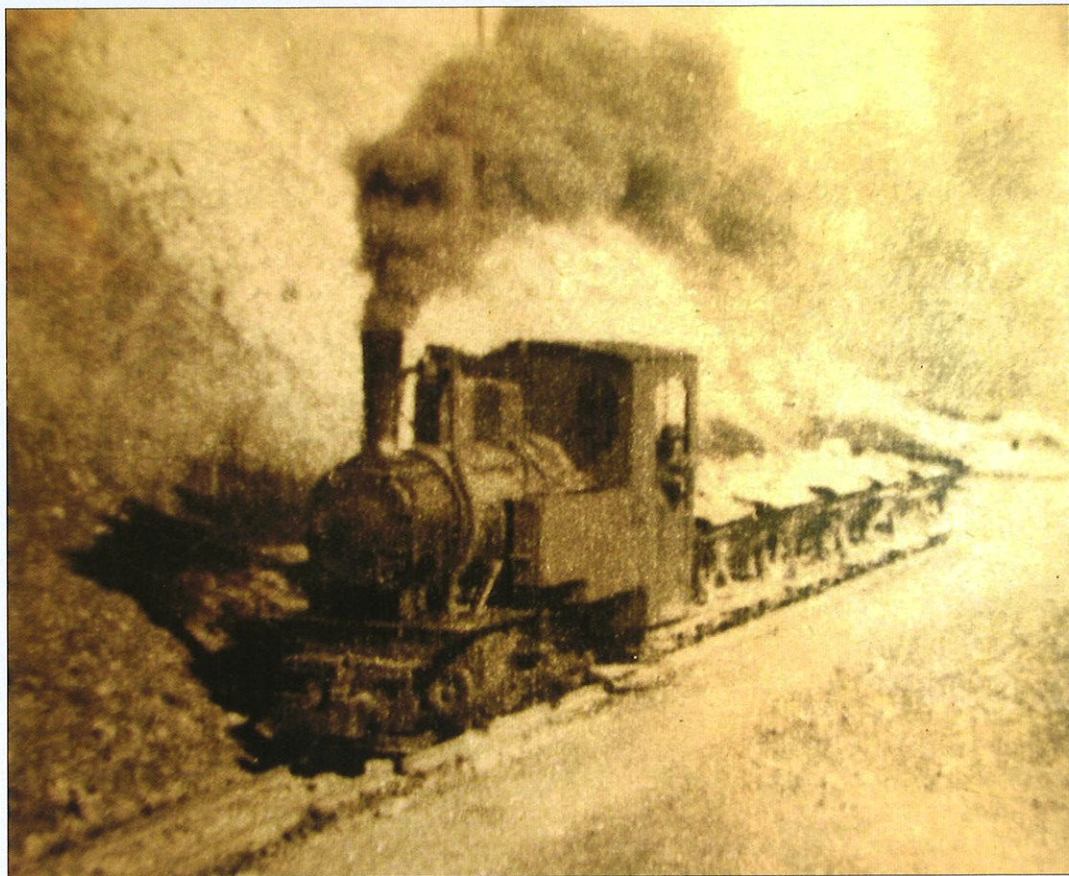
¹⁾ Parowóz typu „Ryś”: 2-osiowy, ciśnienie robocze 12 atm., pow. rusztu 0,524 m², pow. ogrzewalna 22,5 m², siła pociągowa 20,5 t., silnik 2-cylindrowy, średnica cylindra 245 mm, skok tłoka 300 mm.

²⁾ Parowóz Lowa: 2-osiowy, ciśnienie robocze 13 atm., pow. rusztu 0,71 m², pow. ogrzewalna 17,1 m², ciężar lokomotywy 9,2 t.

³⁾ Parowóz typu „Las”: 3-osiowy, ciśnienie robocze 12 atm., pow. rusztu 0,66 m², pow. ogrzewalna 23 m², siła pociągowa 20,5 t., silnik 2-cylindrowy, średnica cylindra 245 mm, skok tłoka 300 mm.

Przyjęcie na stan odbywało się na podstawie karty inwentaryzacyjnej. Likwidacja na podstawie dowodu księgowego „LT”. Dla części lokomotyw podano rok budowy (r.b.). Skrót w uwagach „do Sz.” oraz data oznacza, w którym roku przeniesiono parowóz ze Strzelce Opolskich do Szymiszowa. Wydaje się, że parowozy z poz. 14 i 16 pracowały tylko w Szymiszowie lub brak daty przeniesienia ich do Szymiszowa, która jest już niestety nie do ustalenia.





Strzelce Opolskie. Parowóz typu „Ryś” wyciąga kamień z wyrobiska.
Lata 40. XX w. Fot. ze zbiorów Izby Tradycji ZW Lhoist.



Strzelce Opolskie. Transport wewnątrzzakładowy w ekstremalnych warunkach śnieżnej zimy 1962 r. Parowóz typu „Las” na czele składu z kamieniem, w tle widoczne piece do wypалу wapna typu „25T”.

Fot. ze zbiorów **Henryka Malisza**

Tabela 2. Wykaz wąskotorowych lokomotyw spalinowych ZPW Strzelce Opolskie

L.p.	Nr inw.	Lokomotywa		Kocioł			Przyjęcie na stan	Skreślenie ze stanu	Uwagi
		typ	nr fabr.	typ	nr fabr.	moc [KM]			
1	722-734	Lowa Ns2d	48144		5421	30	1951 r.	25.09.1967 r.	tor 600 mm, pracowała w Sz.
2	723-734	Lowa Ns2	48151		1635/1951 r.	30	1951 r.	25.09.1967 r.	tor 600 mm, pracowała w Sz.
3	724-734	Lowa Ns2	17076		5094/1956 r.	30	1950 r.	25.09.1967 r.	tor 600 mm, pracowała w Sz.
4	725-734	Lowa Ns2	48141		2119/1951 r.	30	1951 r.	25.09.1967 r.	tor 600 mm, pracowała w Sz.
5	726-734	WLS40 ¹	312	S-64L	1523	44	1955 r.	26.10.1973 r.	tor 600 mm
6	727-734	Lowa Ns3	249081	EM-15-1	0432	60	1955 r.	01.02.1967 r.	tor 600 mm
7	728-734	WLS40	526	S-64L	56851	44	1955 r.	18.05.1974 r.	tor 600 mm
8	729-734	WLS40	541	S-64L	56549	44	1956 r.	18.05.1974 r.	tor 600 mm
9	730-734	WLS40	308	S-64L	1798	44	1956 r.	12.12.1979 r.	tor 600 mm, do Sz. w 1964 r.
10	731-734	WLS40	311		5521		1955 r.	20.03.1973 r.	tor 600 mm
11	733-734	BNE 50	12092	2 silniki elektr.			1953 r.	01.02.1967 r.	spalin.-elektr.
12	734-734	Lowa Ns3	249106	EM4-15-1	0431	60	1955 r.	01.02.1967 r.	tor 600 mm
13	735-734	Lowa Ns3	49005		51-0034	60	1955 r.	01.02.1967 r.	tor 600 mm
14	736-734	BN 60	00118	Skoda S-4-110	44304	60	1944 r.	01.02.1967 r.	tor 600 mm
15	763-735	GLs20 ²	1	S-62	722	22	1959 r.	30.12.1969 r.	tor 500 mm
16	764-735	Henschel ³	22509		12292	12	1960 r.	1961 r.	tor 500 mm
17	765-734	GLs20 ⁴	30/2	S-62	1397	22	1959 r.	25.09.1966 r.	tor 500 mm, do Sz. w 1964 r.
18	766-735	GLs20 ⁴	02	S-62	1113	22	1958 r.	09.08.1966 r.	tor 500 mm
19	767-735	MD2S/BN 30	9933/12377	Skoda 2S-110	5827	30	1957 r.	26.09.1967 r.	tor 500 mm
20	768-735	Lowa Ns2f	248768	16-V-2	2797	30	1956 r.	25.09.1967 r.	tor 500 mm, Sz.
21	769-735	MD2S ⁵	12697	2S-110	11729	30	1954 r.	22.12.1965 r.	tor 500 mm
22	770-735	MD2S/BN 30	12289	Skoda 2S-110	42539	30	1951 r.	20.04.1970 r.	tor 500 mm
23	771-735	Lowa Ns2f	248763	16-V-2	5421	30	1957 r.	25.09.1967 r.	tor 500 mm, do Sz. w 1964 r.
24	772-735	Jenbach 20 ⁶	2167	JW-20	6080	20	1957 r.	1965 r.	tor 500 mm
25	7129-734	WLS50	1290		1908		1962 r.	18.05.1974 r.	tor 600 mm
26	7141-734	WLS50	1318		2136		1962 r.	18.05.1974 r.	tor 600 mm
27	7143-734	WLS50	1317		2134		1962 r.	b.d.	tor 600 mm
28	7155-734	WLS50 ⁷	1605	S-324HL	3756		1964 r.	28.08.1973 r.	tor 600 mm, pracowała w Sz.
29	7157-734	WLS40 ⁸	779	S-64	1366		1965 r.	b.d.	r. b. 1958, pracowała w Sz.
30	7158-734	WLS40 ⁸	752	S-64	56748		1965 r.	22.11.1971 r.	r. b. 1958, pracowała w Sz.
31	7159-734	WLS50 ⁹	1666		3972		1965 r.	18.05.1974 r.	
32	7165-734	WLS40	459	S-64	1303	40	1965 r.	22.11.1971 r.	r. b. 1956

¹ W 1963 r. w trakcie remontu kapitalnego wymieniono silnik na nowy typu S-324HL nr 2648, 55 KM.

² Sprzedana BOMIS Warszawa.

³ Typ określony jako „yz-NW”, opisana jako „ziom”.

⁴ Przekazana nieodpłatnie do Wojcieszowskich Zakładów Przemysłu Wapienniczego w Wojcieszowie.

⁵ Sprzedana do Powiatowego Zarządu Dróg Lokalnych w Grudziądzu.

⁶ Na zalecenie BOMIS-u wydano do Cukrowni „Strzelin” w Strzelinie.

⁷ Dodatkowe informacje: skrzynia biegów typ LS-2 nr fabr. 1640.

⁸ Lokomotywa zakupiona w ZPW Górażdże.

⁹ Lokomotywa zakupiona w ZNTK Poznań, skrzynia biegów nr fabr. 1704.

Dla części lokomotyw podano rok budowy (r.b.). Skrót w uwagach „do Sz.” oraz data oznacza, w którym roku przeniesiono lokomotywę ze Strzelec Opolskich do Szymiszowa. Wydaje się, że lokomotywy z poz. 1, 2, 3, 4, 20, 28, 29, 30 pracowały tylko w Szymiszowie lub brak daty przeniesienia ich do Szymiszowa, która jest już niestety nie do ustalenia.



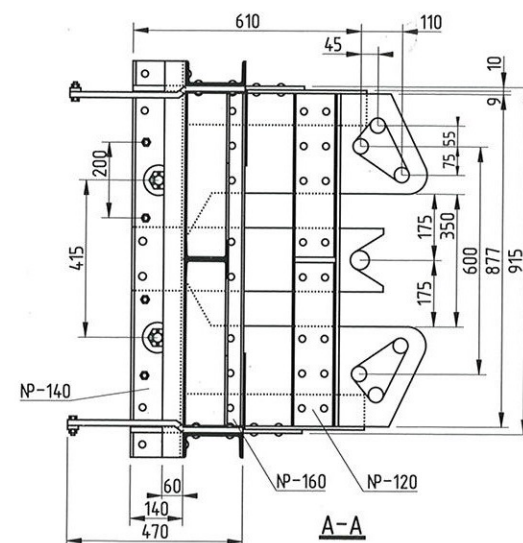
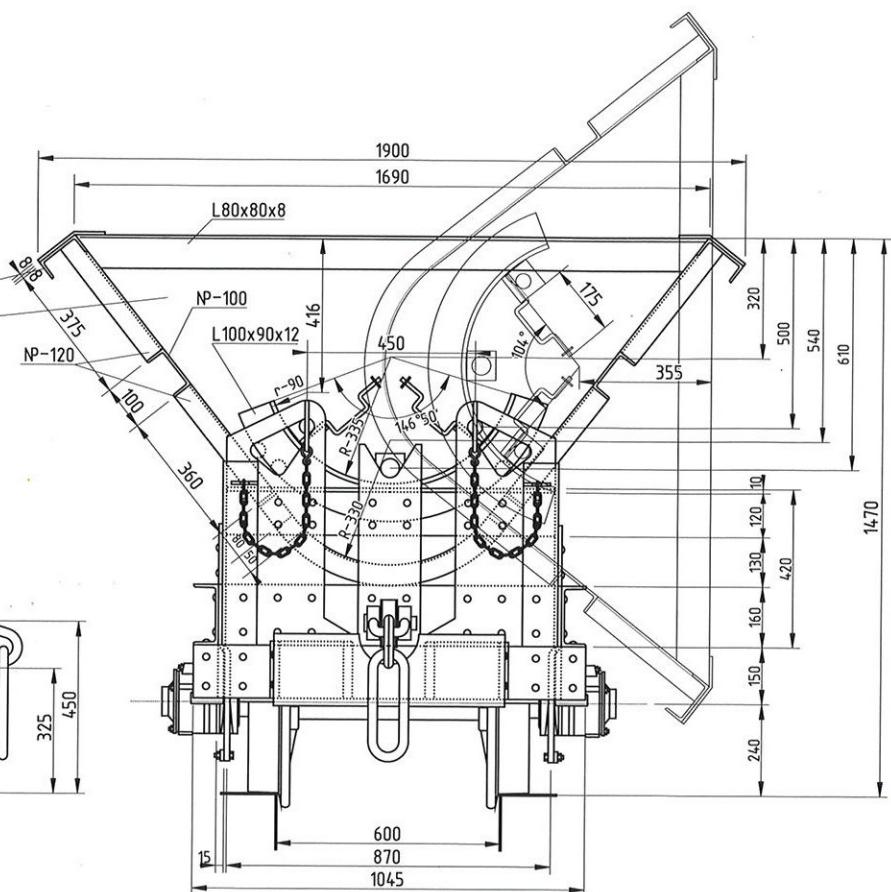
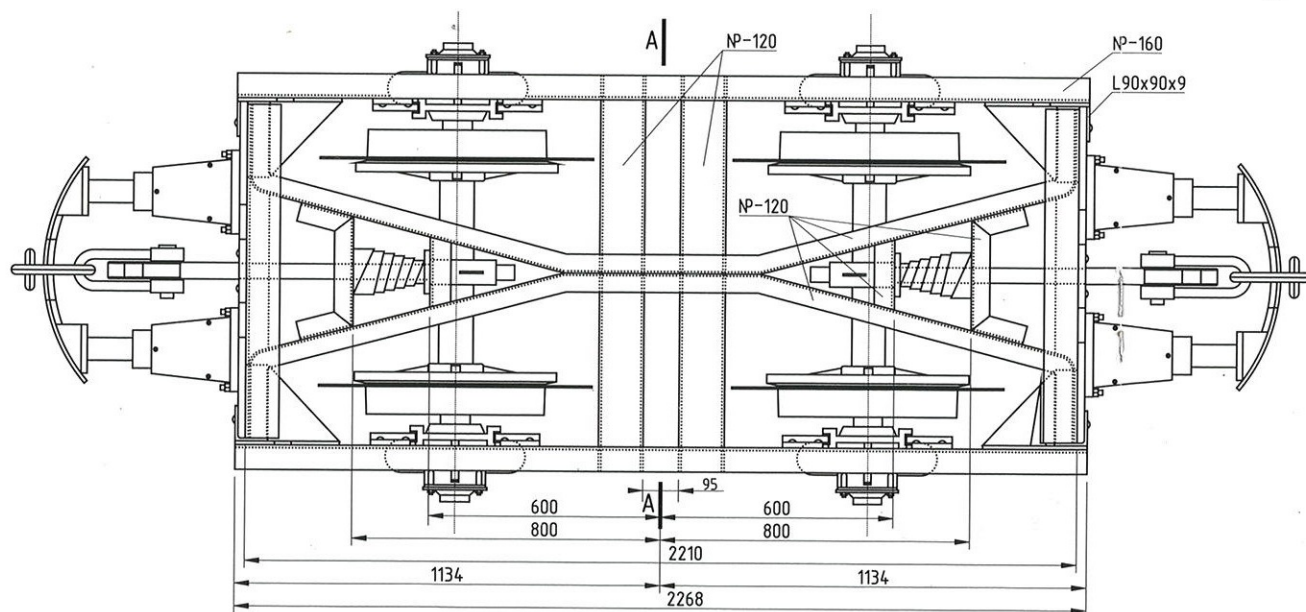
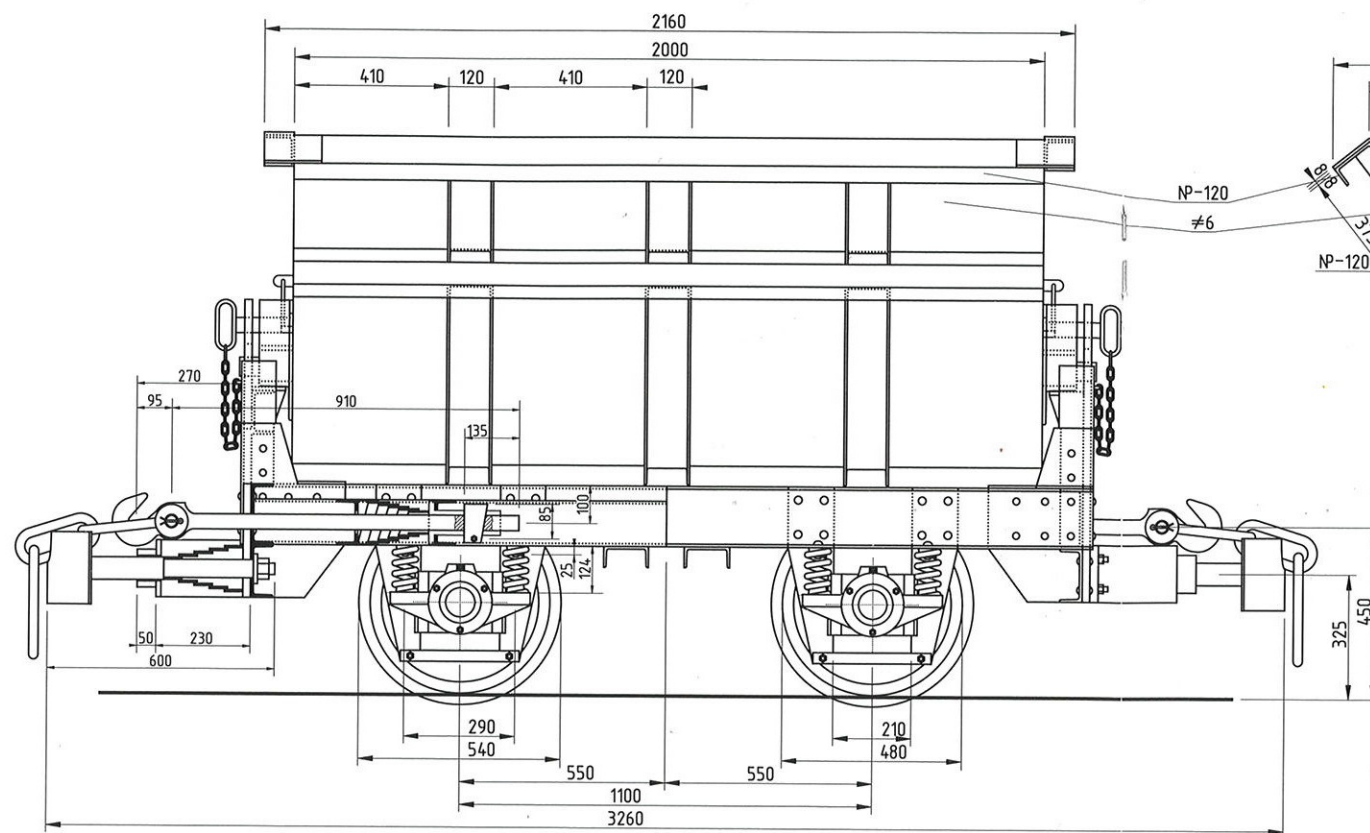
Strzelce Opolskie. Lokomotywa spalinowa Lova Ns2. Lata 60. XX w.

Ze zbiorów Henryka Malisza



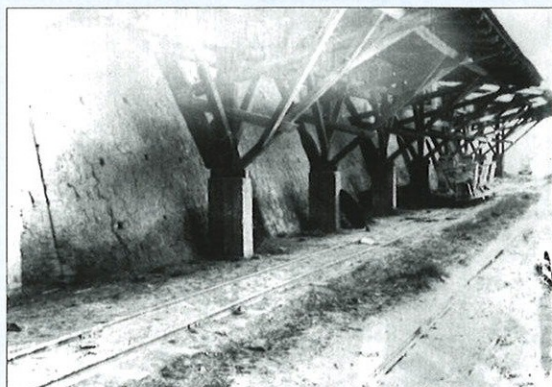
Strzelce Opolskie. Ćwiczenia zakładowej formacji obrony cywilnej, w tle lokomotywa WLS40 (nr inw. 726-734, nr fabr. 312) podążająca w stronę pieców szybowych typu „25T”. około 1970 r.

Ze zbiorów Henryka Malisza



Wózek wywrotka (koleba) o pojemności 1,7 m³ wykorzystywany do przewozu kamienia wapiennego. Wersja posiadająca uresorowanie sprężynowe. Stosunkowo rzadko spotykane rozwiązanie w wapiennikach, gdzie najbardziej popularne były wózki o poj. 0,75 m³ bez resorowania. Rysunek z ZPW Górażdże, obecnie Zakłady Wapiennicze Lhoist.

Na podstawie oryginału ze zbiorów
Henryka Malisza rysował
Bartosz Dobrzyński. Skala 1:20



Strzelce Opolskie. Wywrotki (koleby) o poj. 0,75 m³ pozostawione pod jednym z pieców do wypału wapna typu Hoffmana, po zaprzestaniu pracy tych pieców. Lata 80. XX w.

Ze zbiorów Henryka Malisza

prowadzi się już produkcji wapna. Kopalnia w Szymiszowie po wyeksploatowaniu jest nieczynna od kilkudziesięciu lat, a w kopalniach strzeleckich, jednej należącej do koncernu Heidelberg i drugiej do grupy Lhoist, prowadzona jest ograniczona eksploatacja wapienia i produkcja kruszyw.

Produkcja wapna polega na wypale kamienia wapiennego w różnego rodzaju piecach. Jest jeden czynnik wspólny dla wszystkich pieców – wypał odbywa się w sposób ciągły. Zatem dla zachowania produkcji konieczne było bieżące zaopatrywanie pieców w surowiec (kamień wapienny) i paliwo (drewno, koks, węgiel). W latach 50. i 60. XX w. podstawowym środkiem transportu wewnątrzzakładowego były koleje wąskotorowe.

W Strzelcach Opolskich sieć wewnętrzna była mocno rozbudowana. Z nielicznych zachowanych dokumentów, w szczególności założonej w dniu 15.08.1963 r. księgi inwentarzowej, wynika, że stosowano rozstaw szyn 500 i 600 mm, z przewagą tych drugich. W Strzelcach Opolskich użytkowano 21,192 km torów (450 rozjazdów, 205 obrotnic), w tym 15,687 km o rozstawie szyn 600 mm i 5,505 km o rozstawie 500 mm. W trzecim zakładzie w Szymiszowie istniały torowiska wyłącznie o rozstawie 600 mm, ich długość wynosiła 12,250 km (172 rozjazdy, 4 obrotnice). Tyle z zapisów księgowych. Natomiast ze wspomnień byłych pracowników wydziału trakcji kolejowej strzeleckiego zakładu, m.in. p. Stanisława Rupa pracującego od 1967 r. jako manewrowy, a od 1971 r. do czasu przejścia na emeryturę w latach 90. XX w. jako maszynista, wynika, że stosowano wyłącznie rozstaw 600 mm. Prawdopodobnie tory 500 mm zostały zlikwidowane jako pierwsze; sprawa wymaga dalszych wyjaśnień. Stosowano również bocznice o normalnej szerokości (1435 mm) – w Strzelcach Opolskich ich długość wynosiła 5,826 km (19 rozjazdów zwykłych, 2 krzyżowe), w Szymiszowie 1,886 km (6 rozjazdów zwykłych). Torowiska wąskotorowe likwidowano wraz z wygaszaniem kolejnych pieców do 1973 r. Bocznice normalnotorowe rozebrano ostatecznie w 2005 r.

Tabela 3. Wykaz normalnotorowych lokomotyw ZPW Strzelce Opolskie

L.p.	Nr inw.	Lokomotywa		Silnik			Przyjęcie na stan	Skreślenie ze stanu	Uwagi
		typ	nr fabr.	typ	nr fabr.	moc [KM]			
1	71-700	Ls40	3081	S-64 L	1652	44	1952 r.	14.12.1994 r.	w 1964 r. do Szymiszowa
2	72-700	Deutz	11801/1	S-64 L		44	1956 r.	26.09.1967 r.	
3	7149-700	Ls150	6128				1963 r.	01.07.1998 r.	likwidacja z zakładu Kamień Śląski
4	7195-700	Ls150	7193				1966 r.	2003 r.	
5	73-700	parowóz typu „Ferrum”	5556		Nr kotła: 17653		1960 r.	20.03.1973 r.	



Ostatni wagon wywrotka (koleba) o poj. 0,75 m³ podarowany przez ZW Lhoist Gminie Gogolin jako pomnik na Placu Benedyktynskim w centrum Gogolina. 15.08.2016 r.

Fot. **Henryk Malisz**



Szczegóły konstrukcyjne koleby: sposób montażu koła ze smarownicą oraz mechanizm wywrotnicy. 15.08.2016 r.

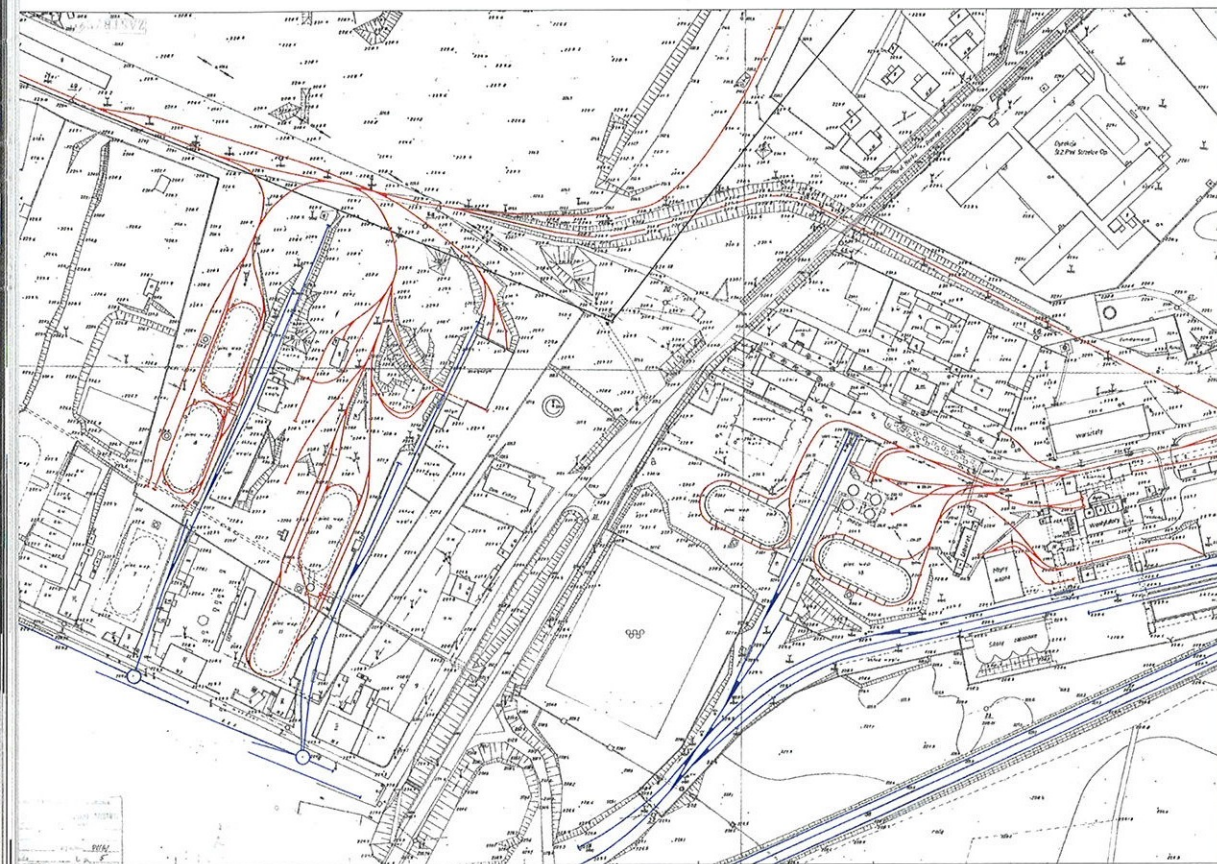
Fot. **Henryk Malisz**

Jako wagony stosowano wywrotki o pojemności 0,75 m³, choć zdarzały się też większe o pojemności 1,0 m³ i 1,5 m³. Najnowsze zaawansowane wywrotki pochodziły z 1969 r., ich producentem była Spółdzielnia Pracy „Metal – Trakcja” z Poznania. Wszyst-

Koleba ekspozycyjna w Gogolinie na tle odrestaurowanych pieców Dombrowsky'ego. W tych piecach prowadzono wypal wapna w latach 1874–1987. 15.08.2016 r.

Fot. **Henryk Malisz**





Plan Zakładu Przemysłu Wapienniczego w Strzelcach Opolskich. Kolorem czerwonym oznaczono odcinki wąskotorowe, kolorem niebieskim odcinki normalnotorowe. Lewa strona mapy stan na 1969 r. (uzupełniona częściowo w maju 1971 r.) prawa strona mapy stan na styczeń 1963 r. Ze zbioru **Henryka Malisz**

kie wagony opisane były jako pojazdy na tor o rozstawie 600 mm.

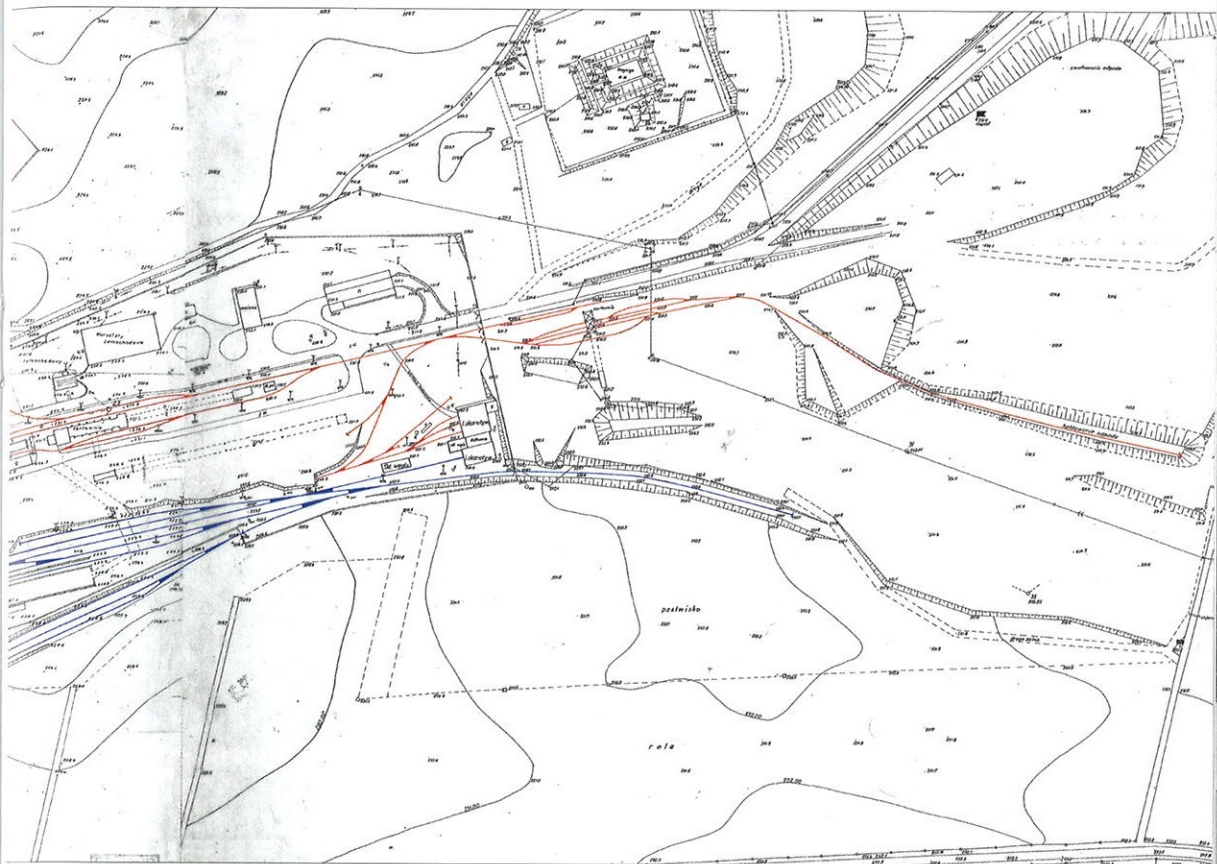
Po okresie dominacji parowozów, od początku lat 50. XX w. w zakładzie eksploatowano również lokomotywy spalinowe, które pracowały równolegle z parowozami. Likwidacja parowozów, opisana w księdze inwentarzowej jako „złomowanie” lub „fizyczna likwidacja”, miała miejsce w latach 1967–1970. Po wycofaniu parowozów, w ostatnich latach eksploatacji kolei wąskotorowej (1970–1974) ruch obsługiwały lokomotywy spalinowe.

W planie ruchu zakładu z 1970 r. opisany jest w sposób szczegółowy transport wewnętrzny. Transport kamienia z kopalni realizowały już samochody marki „Bielaz” i „Tatra”. Natomiast transport kolejowy obejmował dostawę kamienia z sortowni nr 2 (czyli hałd przekruszonego kamienia) do pieców, a ponadto przewóz tzw. odpadów poprodukcyjnych (czyli kamienia niekwalifikującego się jako wsad do pieca np. ze względu na rozdrobnienie lub wysoką zawartość ilów, itp.) z urządzeń sortujących pod piecami na zwałowisko. Transport wąskotorowy obsługi-

wały lokomotywy WLS40 i WLS50 oraz wywrotki o pojemności 0,75 m³. W kolejnych latach transport wewnętrzny był w znacznej części realizowany taśmociągami.

Poza kolejami wąskotorowymi 500 i 600 mm eksploatowano także bocznice normalnotorową, którą obsługiwały lokomotywy spalinowe typu Ls150, Ls40 i parowóz typu „Ferrum”. Bocznica normalnotorowa służyła do załadunków towarów sprzedawanych klientom zewnętrznym.

Z biegiem czasu obiekty produkcyjne zakładu w Strzelcach Opolskich ulegały stopniowej likwidacji. Jako pierwsze rozebrano piece kręgowe zlokalizowane na obszarze ograniczonym ulicami Matejki, Leśną, Zakładową (wówczas jeszcze nieistniejącą) i Marka Prawego. Następnie zlikwidowano piece kręgowe nr 12 i 13 z drugiej strony ul. Marka Prawego. Były to piece wymagające największego wysiłku pracowników, którzy ręcznie rozładowywali wózki z kamieniem, a następnie również ręcznie układali kamień wewnątrz komór w piecach. Także wybieranie wapna odbywało się ręcznie. W latach 80. XX w. rozebrano piece typu „25T”, a w latach 2004–2006 cztery ostatnie piece szybowe typu „100” oraz pozostałe za-



budowania fabryczne. Bocznice kolejowe podzieliły los innych zabudowań. Po 2005 r., gdy rozebrano ostatnie połączenia normalnotorowe zakład stanowi już tylko bazę magazynową z wykorzystaniem silosów gromadzących produkty wyprodukowane w Tarnowie Opolskim. Cały transport zapewniają jednak samochody.

Z obiektów związanych z transportem kolejowym pozostał tylko wiadukt pod ulicą Marka Prawego, czyli drogą wojewódzką nr 426. Mało kto z przejeżdżających górą ma zapewne świadomość, że niegdyś pod wiaduktem przejeżdżały w kłębach pary małe wąskotorowe parowozy ciągnące sznury wagoników wywrotek. Małe, ale przecież znacznie ułatwiające pracę wielu skalnikom i pracownikom zakładów wapienniczych, produkujących tak potrzebne wapno.



Ostatni zachowany element linii wąskotorowej w strzeleckich wapiennikach – wiadukt, pod którym pociągi z kamieniem przekraczały drogę wojewódzką nr 426. 07.02.2018 r. Fot. **Henryk Malisz**

ZMIERZCH KOLEI PIASKOWYCH

Wielkimi krokami nadchodzi zakończenie trwającego od ponad stu lat procesu dostarczania koleją piasku podsadzczowego do kopalni węgla kamiennego w GOP. Na likwidację piaskowych szlaków ma wpływ zła sytuacja polskiego górnictwa, wysokie koszty stosowania piasku jako materiału podsadzczowego oraz wyeksploatowanie obecnych wyrobisk i nieopłacalność tworzenia nowych odkrywek. Sieć dawnej KP Szczakowa eksploatowana jest obecnie przez DB Cargo S.A. i obejmuje pola piaskowe Ciężkowice oraz drugie określane jako wkop, znajdujące się w pobliżu Bukowna. Na pierwszym

opodal dawnego przystanku osobowego Knieje na linii D29-156, a punkt zasalania wagonów przeniesiono na stację Szczakowa Północ. Dawna lokomotywnia na stacji Szczakowa Północ była w ostatnich latach miejscem masowej kasacji wycofanych z ruchu wagonów towarowych, głównie węglarek Eaos i Fals, a także platform do przewozu samochodów czy wagonów rolkowych. Stacja Jęzor Centralny, uznawana za największą na kolei przemysłowej, po likwidacji sieci trakcyjnej oraz zaprzestaniu wykorzystywania lokomotywni, straszy pustką. W sierpniu 2017 r. sprowadzono w pobliże lokomotywni nieczynne spalinowozы serii TEM2, S200 i SM31 zakupione od DB Cargo przez firmę Bilbud, wszystkie



Lokomotywa TEM2-025 ze składem wagonów rolkowych podczas załadunku na polu piaskowym Ciężkowice. Widoczna koparka SchRs-470. 30.03.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński

polu eksploatowana jest ostatnia w tym rejonie koparka wielonaczyniowa typu SchRs-470 oraz spalinowa Volvo, natomiast obsługa wkopu zapewniona jest przez dwie maszyny Škoda E-303 z łyżką przedsiębierną oraz spalinową CAT. Pod koniec 2012 r. nastąpiła deelektryfikacja znacznej części dwutorowej magistrali łączącej stację podkoparkową Ciężkowice z Jęzorem Centralnym, a rok później zlikwidowano jeden z torów na tym odcinku. Prawdziwą destrukcją była rozbiórka latem 2015 r. całej stacji Szczakowa Południe! Stacja posiadała trzy okręgi nastawcze, z których dwa były czynne do końca normalnego jej funkcjonowania. Zlikwidowany został również dojazd do warsztatu remontowego zlokalizowanego nie-

pojazdy zostały skasowane. Z początkiem 2017 r. DB Cargo S.A. obsługiwała most podsadzkowy KWK Murcki-Staszic przy szybie Staszic IV, na który pociągi z piaskiem kursowały najczęściej dwa razy dziennie. Oprócz tego obsługiwany był most rozładunkowy przy punkcie sprzedaży piasku Wysoki Brzeg, gdzie również średnio raz dziennie docierał ładowny skład wagonów 401Vc. Dodatkowo na szlaku Jęzor Centralny – Szczakowa Północ można spotkać pociągi złożone z cystern do przewozu gazu obsługiwane przez Lotos Kolej, które ze stacji Szczakowa Północ kierują się do terminalu przeładunkowego gazu zlokalizowanego w sławkowskich Burkach, dokąd zza wschodniej granicy RP dostarcza go LHS.



Skład „automatów” z TEM2-025 na czole czeka na zakończenie załadunku na polu piaskowym Ciężkowice. Przed pociągiem widoczna przesuwarka do torów. 30.03.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński



Pociąg z piaskiem na most zsykowy IV KWK Murcki-Staszic z lokomotywą TEM2-025 opuszcza pole piaskowe Ciężkowice. 30.03.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński



TEM2-174 pracuje przy załadunku składu wagonów rolkowych na polu piaskowym pod Bukownem. 05.01.2015 r.

Fot. Łukasz Głowacz

Kolej Kopalni Piasku Maczki-Bór obsługuje obecnie CTL Maczki-Bór. Ostatnia wielonaczyniowa koparka SchRs-315 została pocięta na złom na początku 2012 r., a załadunek prowadzony był w ostatnich miesiącach eksploatacji koparką spalinową Volvo. Przewoźnik dysponuje obecnie tylko jednym składem wagonów rolkowych i do lipca 2017 r. prowadził nieregularne przewozy piasku zamawianego przez Katowicki Holding Węglowy. Na moście Wschodnim-Agata KWK Wieczorek ruch z początkiem roku był sporadyczny. Średnio jeden skład jeździł tam raz na dwa tygodnie. Częściej obsługiwany był most podsadzkowy przy szybie Poniatowski tej samej kopalni. Składy kursowały tam od jednego do kilku razy w tygodniu, natomiast most przy szybie Wschodnim KWK Mysłowice-Wesoła obsługiwany jest bardzo rzadko, raz do kilku razy w miesiącu, ale zdarzają się dłuższe przerwy w obsłudze sięgające kilku miesięcy. Jego obsługę zapewnia PKP Cargo Service taborem spółki KP Kotłarnia a piasek pochodzi z tamtejszej kopalni. Z po-

wodu tak niewielkich przewozów również CTL Maczki-Bór przeprowadził optymalizację posiadanej sieci kolejowej. Deelektrofikacja nastąpiła szybko, bo już w 2003 r. zlikwidowano sieć między stacjami JCC i Poniatowski. Z początkiem 2013 r. stacja Ćmok była już zamknięta, a wkrótce nastąpiła destrukcja budynku posterunku, zlikwidowano także drugi tor na odcinku Ćmok – Poniatowski, pozostawiając drugi tor na odcinku Ćmok – Brzęczkowice jako bocznica do szybu Wschodniego-Agata. Wkrótce zaprzestano eksploatacji drugiego toru na odcinku Brzęczkowice – JCC, przez co stacja Brzęczkowice służyła do krzyżowania pociągów kursujących po pozostałościach Magistrali Południowej. Jednak w związku z wciąż spadającym ruchem w styczniu 2017 r. zamknięto stację Brzęczkowice, zabudowując zamek ryglowy w miejscu rozjazdu sterowanego elektrycznie odgałęziającego tor do szybu Wschodniego-Agata od szlaku JCC – Poniatowski. Rozbiórka budynku posterunku nastąpiła z końcem czerwca 2017 r. Oprócz przewozów piasku szlakiem tym wożony jest



Pole piaskowe zimą przybiera obraz białego pustkowia. TEM2-174 podciąga skład w celu załadunku kolejnego wagonu 401Vc. 05.01.2015 r.

Fot. Łukasz Głowacz



Stacja Jęzor JCC. Późny skład prowadzony przez dwie maszyny, TEM2-226 i 210 zjeżdża z dawnej Magistrali Południowej, kierując się w stronę Boru Górnego, na zwolnienie szlaku oczekuje TEM2-087 z ładownym składem. 09.02.2015 r.

Fot. Łukasz Głowacz



TEM2-203 z próżnym składem „automatów” przejeżdża obok zamkniętego już wtedy posterunku Ćmok. 22.01.2013 r.

Fot. Łukasz Głowacz

kamień kopalniany z KWK Murcki-Staszic na zwałowisko zlokalizowane na dawnym wyrobisku piaskowni Bór, jest to średnio jeden skład dziennie. W przypadku obsługi mostu podsadzkowego przy szybie Poniatowski lokomotywa CTL po doprowadzeniu próżnego składu kamienia wykorzystywana była jako druga do wprowadzenia ładownego pociągu z piaskiem w pobliże szybu Poniatowski. Wynikało to z trudnego profilu szlaku oraz stanu toru niepozwalającego uzyskać wystarczającej prędkości przez jedną maszynę. Po fizycznej likwidacji mostu podsadzkowego na terenie kopalni Wujek w 2016 r. bezużyteczna linia Poniatowski – Wujek przetrwała jeszcze około roku po czym szlak został rozebrany siłami własnymi CTL Maczki-Bór. W związku z zaprzestaniem eksploatacji szybów Poniatowski i Wschodni-Agata

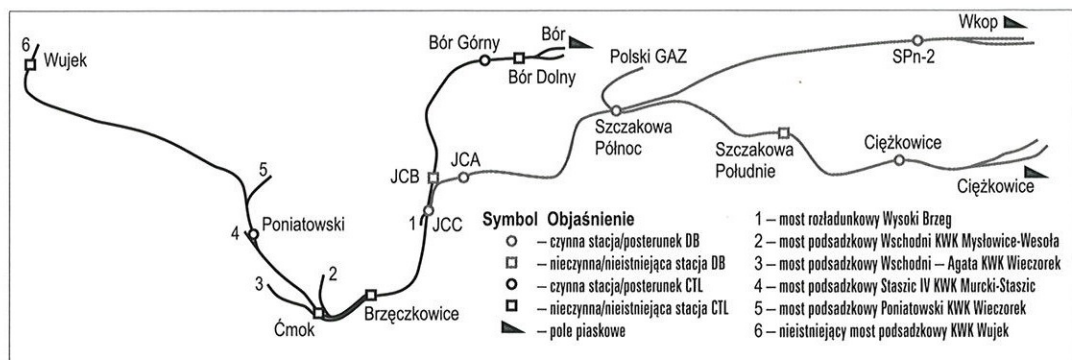
i przekazaniem ich z dniem 1 kwietnia 2017 r. z zasobów Polskiej Grupy Górniczej do Spółki Restrukturyzacji Kopalń kursowanie pociągów z piaskiem podsadzkowym było związane z zakończeniem wydobywania i zabezpieczeniem chodników. I tak z dniem 29 czerwca pojechał ostatni pociąg na szyb Poniatowski KWK Wieczorek, a ponad miesiąc później, 31 lipca 2017 r. ostatni pociąg zawitał na szyb Wschodni-Agata. W związku z brakiem zapotrzebowania CTL Maczki-Bór zakończył w 2017 r. przewozy piasku podsadzkowego. Przestała być więc potrzebna stacja Bór Dolny, którą zamknięto jesienią 2017 r. Odstawione tam wagony rolkowe zostaną zapewne pocięte na miejscu na złom.

Ciekawostką są kursujące częściowo po sieci PKP PLK wagony 401Vc należące do przewoźnika PKP Cargo Ser-



Lokomotywa TEM2-253 wraz z TEM2-203 ze składem „automatów” po rozładunku na moście zsywowym przy szybie Poniatowski KWK Wieczorek wjeżdża na stację Poniatowski. 31.03.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński





Próżny skład rozładowany na moście zsywowym Poniatowski KWK Wieczorek prowadzony lokomotywami TEM2-253 oraz TEM2-203 podąża w stronę Jęzora Centralnego JCC, mijając tarczę ostrzegawczą stacji Poniatowski. 31.03.2017 r.

fot. Wojciech Kamiński



Lokomotywa TEM2-203 ze składem „automatów” z piaskiem przejeżdża przez most zsywy Poniatowski w Katowicach, po prawej widoczna jest lokomotywa TEM2-253. 31.03.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński



Lokomotywa TEM2-025 ze składem z piaskiem na szyc IV KWK Murcki-Staszic opuszcza stację Jęzor Centralny, po lewej lokomotywa TEM2-142 ze składem z piaskiem podczas rozładunku na Wysokim Brzegu. 30.03.2017 r. Fot. Wojciech Kamiński



Skład wagonów rozładowanych na moście zsywowym IV KWK Murcki-Staszic z TEM2-025 na czele mija Jęzor Centralny JCC, po prawej na wyjazd oczekuje lokomotywa TEM2-142 ze składem „rolkowców” po rozładunku na Wysokim Brzegu. 30.03.2017 r. Fot. Wojciech Kamiński



vice S.A. zakupione w 2012 r. od firmy Pol-Miedź-Trans i występujące w ruchu w żółtych barwach obecnego użytkownika. W związku z zaprzestaniem przez DB użytkowania Magistrali Północnej na odcinku JCB – Zygmunt August w 2012 r. oraz rozbiórce toru rok później, przewozy piasku na szyc Witczak KWK Bobrek-Centrum prowadzone były od 2012 do 2014 r. przez PKP Cargo Service przy użyciu lokomotyw wypożyczanych od PKP Cargo bądź KP Kotłarnia oraz kursujące po infrastrukturze PKP PLK. W 2015 r. przewozy na ten szyc realizował CTL przy użyciu własnego taboru wagonowego i lokomotyw aż do końca istnienia mostu podsadzkowego na szyc Witczak KWK Bobrek-Centrum zlikwidowanego w tym samym roku. PKP Cargo Service nie pozbyło się jednak pozornie zbędnych wagonów, lecz przewozi nimi odpady górnicze z kopalń KWK Piast i KWK Ziemowit oraz miał z KWK Bielszowice do zakładu Haldex Brzezinka znajdującego się w Mysłowicach. Na terenie tego zakładu istnieje specjalne stanowisko do rozładunku wagonów 401Vc, będące alternatywą dla mostu o konstrukcji kratownicowej z prowadnicami dla rolek umożliwiających unoszenie pudła.

Najpewniej w ciągu najbliższych lat kolej piaskowa całkowicie zniknie z krajobrazu Górnego Śląska. Już pod koniec 2016 r. pojawiły się pogłoski o możliwej likwidacji kolei piaskowej, jednak po ogłoszeniu rocznego przetargu na dostawę piasku przez Katowicki Holding Węglowy zostało to odroczone. Co będzie dalej? Utrzymywanie kilkunastokilometrowej linii kolejowej dla kilku par pociągów dziennie jest nieopłacalne finansowo, można więc spodziewać się rychłej likwidacji pozostałości Magistrali Południowej. Wprowadzane są również oszczędności związane z minimalizacją ilości posterunków ruchu, z końcem września 2017 r. zamknięto nastawnię Jęzor JCB a wkrótce ma to stać się z JCC. Całość będzie obsługiwana z Lokalnego Centrum Sterowania znajdującego się w obecnej nastawni JCA. Z ogólną agonią kolei piaskowej powiązać można również schyłkowość kursowania pociągów piaskowych po sieci KP Kotłarnia. Obsługuje ona most zsywy Woj-

Skład próżnych wagonów po rozładunku na moście zsywowym szycu IV KWK Murcki-Staszic z TEM2-025 na czele mija nieczynny posterunek Brzęczkowice na szlaku Poniatowski – JCC. 30.03.2017 r.

Fot. Wojciech Kamiński

ciech znajdujący się w Zabrze, jednak pociągi te nie kursują codziennie nawet w dni robocze, a ich likwidacja wydaje się być również kwestią czasu. Wzdłuż szlaku z Kotłarni do Michała znajdują się zakłady remontujące tabor kolejowy powstałe na bazie warsztatów kolej piaskowej w Przechlebiu, Pyskowicach i Dzierżnie. Zapowiadana likwidacja przewozów piasku przez KP Kotłarnia może spowodować problem z utrzymaniem sieci kolejowej zapewniającej dojazd do tych zakładów. W związku z likwidacją szlaku Michał – Biskupice i podłączeniem się EC Zabrze do sieci PKP PLK bocznica ze stacji Zabrze oraz likwidacji szlaku Michał – Pstrowski Drugi również i stacja Michał straciła swój sens istnienia. Obecnie obsługuje ona przejazd kolejowy kategorii A w czasie obsługi mostu zsykowego Wojciech, jednak w planach jest zmiana kategorii przejazdu i likwidacja niepotrzebnej już nastawni.



Łukasz Głowacz



Skład „automatów” prowadzony przez TEM2-230 w trakcie załadunku koparką wielonaczyniową na polu piaskowym Ciężkowice. 14.06.2013 r.

Fot. **Łukasz Głowacz**



TEM2-230 dokonuje obrotu składu próżnych „automatów” na stacji deparkowej Ciężkowice. Składy pod załadunek są spychane. 14.06.2013 r.

Fot. **Łukasz Głowacz**



TEM2-230 opuszcza stację Szczakowa Północ z próżnym składem wagonów 401Vc pod załadunek na jednym z pól piaskowych. 21.03.2013 r.

Fot. **Łukasz Głowacz**



Szczakowa Północ. 6Dg-155 gotowa do wjazdu na linię prowadzącą do terminalu przeładunkowego gazu. Obok ładowny skład z piaskiem prowadzony przez T448p-116 oraz TEM2-166. 10.02.2015 r.

Fot. **Łukasz Głowacz**



Lokomotywa 6Dg-155 prowadzi próżne cysterny szlakiem Jezor centralny – Szczakowa Północ, skąd po zmianie czoła skład uda się do terminalu przeładunkowego gazu. 10.02.2015 r.

Fot. **Łukasz Głowacz**

PODRÓŻE Z...

...Jackiem Chizińskim

WSPOMNIENIA Z PMP PW

Dedukuję ten materiał wspamiętałem Mariuszowi Furtkowi, który zmarł w listopadzie 2013 r., a był Wielkim fanem Kolei Piaskowych i lokomotyw serii TEM2 i z pewnością cieszyłby się lekturą mojego opracowania.

Koleje Piaskowe w Polsce to bardzo szeroki i niezmiernie ciekawy temat, który ma ogromną historię i na szczęście jest bardzo dokładnie opisany w kilku presti-

imprezę z „piaskowym” parowozem Ty45-214, drugi raz 29.08.1991 r. poświęciłem się eksploracji parowozowni piaskowej w Pyskowicach, a za trzecim razem 07.10.1994 r. już po likwidacji PMP PW ponownie brałem udział w imprezie z parowozem Ty2-5680 należącym do Kopalni Piasku Szczakowa (wtedy miałem okazję obejrzenia elektrowozowni Jęzor, gdzie stacjonowała wówczas jeszcze spora gromada lokomotyw 3E i 3E/1). Zaczniemy jednak od pierwszej wizyty na terenie PMP PW, czyli 23.09.1989 r. Wówczas dotarłem z Wrocławia do Pyskowic znanym i popularnym pociągiem pospiesznym „Ślązak”, po czym udałem się wraz z grupą wrocławskich hobbystów na teren parowozowni piaskowej w Pyskowicach. Na stacji gotowy do drogi był skład spe-



Parowozownia kolei piaskowych w Pyskowicach. Od lewej Tp4-217 i dalej Ty51-230, następnie przed halą SM48-277 z oznaczeniem KPP, a za nią ST44-407, po prawej Ty51-71, Ty51-133, Ty45-103 i Ty45-118 oraz zupełnie po prawej fragment EN57-26. 29.08.1991 r.

Fot. Jacek Chiziński

żowych publikacjach. Niezależnie od tego zabiorę Państwa w klimat lat 1989–1994, kiedy to kilka razy miałem okazję obserwować z bliska pracę ogólnie pojętej „Kolei Piaskowej”, która między innymi w latach 1951–1991 zarządzana była przez Przedsiębiorstwo Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego (PMP PW) z siedzibą w Sosnowcu, a później w Katowicach (w okresie 31.08.1984–31.12.1988 jako GKP i KTG, czyli Gwarectwo Kopalni Piasku i Kolejowego Transportu Górniczego). Moje wizyty „na piasku” miały kilka aspektów, pierwszy raz 23.09.1989 r. przyjechałem do Pyskowic na

cialny zestawiony z parowozu Ty45-214 (HCP 1153/1948 r.), wagonów samowyladowczych rolkowych 401V i salonki nr 49 871 (Lilpop, Rau i Loewenstein Warszawa z 1929 r.) będącej własnością KPP Szczakowa. Trasa przejazdu zaplanowana była odcinkami Pyskowice – Czechowice – Przechlebice – Zabrze Mikulczyce – Michał – Kopalnia Węgla Kamiennego „Szombierki” Bytom Szyb „Julita” – Michał – Czechowice – Pyskowice, przy czym na stacji Czechowice i Przechlebice manewry ze składem wykonywała maszyna TKp-101 Śląsk (Fablok 2013/1950 r.) pracująca na co dzień w warsztatach



Pyskowice. Tp4-217. 29.08.1991 r.

Fot. Jacek Chiżyński



Pyskowice. Ty45-118 i 103, za nimi Ty51-133 i Ty51-71. 29.08.1991 r.

Fot. Jacek Chiżyński



Pyskowice. Ty45-2560. 29.08.1991 r.

Fot. Jacek Chiziński



Pyskowice. Ty51-230. 29.08.1991 r.

Fot. Jacek Chiziński



Pyskowice. Ty51-231. 29.08.1991 r.

Fot. Jacek Chiziński



Pyskowice. Ty51-133. 29.08.1991 r.

Fot. Jacek Chiziński



Pyskowice. EN57-26. 29.08.1991 r.

Fot. Jacek Chiziński

parowozowych w Przechlebiu. Oczywiście klimat tej kolei udzielił się pozytywnie wszystkim uczestnikom imprezy, bo nie dość, że mieliśmy do czynienia z bardzo charakterystyczną koleją i wspaniałymi parowozami, to dodatkowo ten wrześniowy dzień był bardzo pogodny. Wówczas to spotkanie z kolejami piaskowymi było dla mnie pewnym zaskoczeniem, aby nie powiedzieć szokiem, gdyż w tamtych latach nie było opracowań, planów i zestawień taboru, jakimi możemy dziś dość swobodnie dysponować. Generalnie była to dla mnie wielka egzotyka. Można śmiało powiedzieć, że impreza na kolejach piaskowych była „podróżą w nieznane”, choć już w tamtym czasie, przejeżdżając wielokrotnie przez Górny Śląsk, chłonałem z okien pociągów to co mogłem dostrzec w hutach i kopalniach, czyli lokomotywy TKh Ferrum 47, TKp Śląsk, bezogniowe 1U, SM30, SM41, SM42, TEM2, S200, T448p, czy elektrowozy 3E i 3E/1 na szlakach w rejonie Jęzora. Impreza z Ty45-214 była fantastyczna i do dziś pamiętam na jej zakończenie domową grochówkę na terenie parowozowni piaskowej w Pyskowicach. Oczywiście chciałbym tutaj przytoczyć tabor, jaki widziałem tego dnia na sieci PMP PW, a w szczególności w Pyskowicach Ty45-103 (zimny), 106 (z), 118 (z), 212 (z), 214 (pod parą), 228 (z), 2560 (z), Ty51-71 (z), 77 (z), 95 (z), 136 (z), 137 (pod parą), 138 (z), 139 (z), 230 (z), Tp4-217 (z), TEM2-001, T448p-013, 3E/1-68, 75 i 120 (ex PKP ET21-20),

w Przechlebiu TKp-101 Śląsk (pod parą) i w Czechowicach Ty45-105 (z), 207 (z) oraz Ty51-67 (z). Jak łatwo zauważyć, w ciągu jednego dnia miałem sporo wrażeń taborowych... Kolejna wizyta na PMP PW miała miejsce w Parowozowni Pyskowice 29.08.1991 r. Była to część szerszego planu eksploracji zakładów i hałd Górnego Śląska, gdzie odwiedziliśmy kilkusobową ekipą takie miejsca jak: nieczynna Parowozownia PKP Pyskowice, gdzie zastaliśmy wraki Ty45-22, 158, 356 i 396 oraz TKt1-63, TKt3-16 i TKw2-114 (TKt3 i TKw2 do 1982 r. pracowały w KWK „Bielszowice” w Rudzie Śląskiej); hałdę KWK „Powstańców Śląskich” Bytom, gdzie żwawo poczynił sobie tamtejszy TKp-5485 Śląsk (pod parą); zwałowisko KWK „Rozbark” Bytom (w tej kopalni pracowały niegdyś tak ciekawe maszyny jak Ty23 i TKw3 oraz do końca Ty45 i jedyny Ty2), gdzie zastaliśmy jedynego kopalnianego czynnego wówczas Ty2-685 (BMAG 12714/1943 r.); zwałowisko Żychce KWK „Jowisz”, gdzie manewrował Ty45-20 (Fablok 1598/1946 r.); Zakłady Górniczo-Hutnicze „Waryński” w Piekarach Śląskich, gdzie pod ścisłym dozorem stały elektrowozy Bo24 na tor szerokości 785 mm produkcji Heinz Beimler o mocy godzinnej 2 x 60 kW i masie służbowej 24 tony (znane z ZGH „Orzeł Biały”) o nr 3, 5 i 7 oraz schowane w małej hali o nr 4 i 6 (w lutym 1990 r. widziałem kilka tych maszyn na zelektryfikowanej stacji przy ZGH „Orzeł Biały”, ale jakoś żaden z nich nie



Pyskowice. 3E/1-74 (Pafawag 3E/1 686/1970 r.) oczekuje „wygaszona” wraz z trzyosiowymi wagonami rolkowymi typu 15W. 29.08.1991 r.

Fot. Jacek Chiżyński



SM48-277” (Briańsk 095/1987 r.) wraz z ST44-407 przed halą Parowozowni Pyskowice (PMP PW). SM48-277 była przeznaczona pierwotnie dla PKP jako SM48-095, jednak trafiła ostatecznie do przemysłu jako TEM2-262”, gdzie 01.03.1988 r. otrzymała oznaczenie TEM2-277. 29.08.1991 r.

Fot. Jacek Chiżyński

chciał wtedy na hałdę jechać... Niezależnie jednak od tego kręciliśmy się wówczas także trochę po torach szlakowych, gdzie klimat był niesamowity, gdyż szliśmy po torze wąskim, a nad głową mieliśmy sieć trakcyjną o napięciu 550V). „Elektryki” w „Waryńskim” czekały na dalsze losy i myślałem, że skoro są pilnowane, to jest wszystko w porządku, ale jak się później okazało, poszły na złom... Wracając do tematu z 29.08.1991 r., w parowozowni piaskowej Pyskowice i na torach postojowych mogliśmy oglądać takie maszyny jak: Tp4-217 (z), Ty45-103 (z), 118 (z), 214 (z), 2560 (z), Ty51-71 (z), 133 (z), 134 (pod parą), 230 (z), TEM2-085, 277, ST44-407 (ex PKP MD Tarnowskie Góry, skreślony z PKP 05.01.1989 r.; na PMP PW od 06.01.1989 r.) oraz na torach pod siecią służbowy EN57-26 (skreślony z PKP 04.01.1972 r. i przekazany do PMP PW) i 3E/1-74. Liczba wymienionych przeze mnie w 1989 i 1991 r. parowozów oraz innych pojazdów nie odzwierciedla faktycz-

nego stanu PMP PW, gdyż część lokomotyw parowych była w naprawie w ZNTK Oleśnica (i w warsztatach w Przechlebiu), gdzie trafiały nie tylko piaskowe Ty51 z Pyskowice i Ty2 ze Szczakowej, ale cała masa innych niezwiązanych z PMP PW przemysłowych Ty45, TKp Śląsk i TKh Ferrum 47 pracujących w kopalniach węgla kamiennego, czy hutach (niektóre nie wróciły już do macierzystych zakładów). Warto tutaj przytoczyć tabelę ilostanu trakcyjnego PMP PW (Pyskowice, Kotłarnia, Jęzor, Szczakowa Północ, Kuźnica Warężyńska, Maczki Bór) na koniec 1989 r. (Tabela 1).

Analizując dane z tabeli nr 1 warto zaznaczyć, że ilostan lokomotyw PMP PW na dzień 31.12.1973 r. kształtował się następująco (dla Kopalni Piasku Podszadzowego Kuźnica Warężyńska, Szczakowa, Kotłarnia i Maczki Bór): lokomotywy elektryczne 77 szt., lokomotywy parowe 101 szt. i lokomotywy spalinowe 34 szt. (na stanie nie było jeszcze maszyn TEM2,

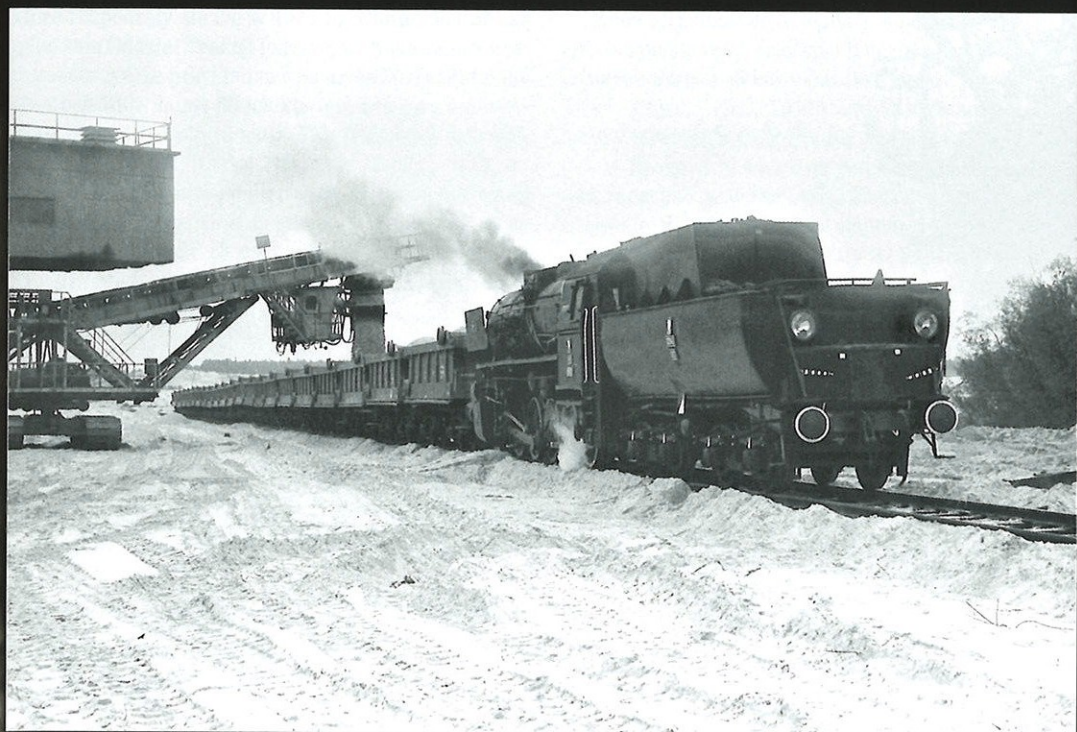
Tabela 1. Ilostan taboru PMP PW na koniec 1989 r.

Typ/seria pojazdu	Nr eksploatacyjny	Razem
TKp „Śląsk”	101	1
Ty45 ¹⁾	60, 103, 106, 118, 125, 212, 214, 228, 302, 1138, 2560	11
Ty2	1076, 1322, 2118, 2521, 3458, 3554, 4504, 4544, 5472, 5593, 5680, 5903, 6690, 6771, 7155, 7173, 7406	17
Ty51 ²⁾	68, 71, 95, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 230, 231	13
3E, 3E/1	10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77	67
3E (ET21) pozyskane z PKP	106, 108, 111, 116, 117, 118, 120, 123, 124, 131, 138, 163 (do nr inwentarzowego PKP dodano cyfrę 1, czyli 3E-106 to ex PKP ET21-06)	12
TEM2	001, 009, 027, 041, 043, 082, 083, 085, 090, 091, 093, 095, 096, 100, 166, 182, 191, 214, 218, 219, 226, 230, 232, 234, 241, 257, 258, 259, 260, 261, 277, 279, 282, 283	34
T448p	013, 014, 015, 018, 019, 050, 055	7
M62 ³⁾	07, 08, 09	3
ST44	222, 224, 407	3
Ls800/SM42	2463, 2210	2
Ls300/SM30	571, 572, 639, 660, 668, 678, 689, 721, 736, 744, 772, 797, 798, 818, 889, 891, 896, 902, 904, 939, 949, 963, 1001, 1003, 1067, 1068	26
401Da	026, 036, 318	3
EN57	26, 402	2
SR71	22	1

¹⁾ Wśród parowozów serii Ty45 podanych w tabeli część maszyn była odkupiona od PKP, a część zbudowana przez HCP i Fablok specjalnie dla PMP PW (stąd zakres numerów spoza numeracji znanej z PKP – zwyczajowo były to numery fabryczne).

²⁾ Wśród parowozów Ty51 podanych w tabeli wszystkie były zbudowane przez HCP specjalnie dla PMP PW i nigdy nie pracowały wcześniej na PKP.

³⁾ Pojazd M62-08 (3554/1979 r.) pracował w PMP PW – Kopalnia Piasku Podszadzowego Kotłarnia od 18.10.1979 r. jako fabrycznie nowy, po czym w 2000 r. trafił do niemieckich przewoźników: RSE Bonn i Hoyer jako 220-01, następnie w 2000 r. do MWB jako V2001, ponownie w 2002 r. do Hoyer jako 220-CL 554, następnie do R4C Essen, a w 2002 r. do CTL Rail4Chem pod oznaczeniem R4C-001; od 2012 r. pracuje pod oznaczeniem M62-3554 w barwach Unikoil Rail Workshop. Dodać należy, że pod szyldem CTL R4C-001 (ST44R-001) maszyna ta prowadziła od 12.02.2003 r. pierwsze prywatne składy dla trakcji spalinowej w relacji Guben – Brzeg, skąd po zmianie kierunku, pociąg przeciągany był na bocznice stacji paliw, znajdującą się przy lotnisku wojskowym w Małujowicach (linia nr 304 Brzeg – Strzelin).



Ty2-5680 na polu piaskowym w Bukownie podczas „IV Złotu Miłośników Kolei”. 07.10.1994 r.

Fot. Jacek Chiziński



Ty2-5680 na polu piaskowym w Bukownie podczas załadunku piasku. 07.10.1994 r.

Fot. Jacek Chiziński



Ty2-5680 na polu piaskowym w Bukowni. Na pierwszym planie ramię koparki wielonaczyniowej, kroczącej typu RK-400. 07.10.1994 r.

Fot. Jacek Chiziński

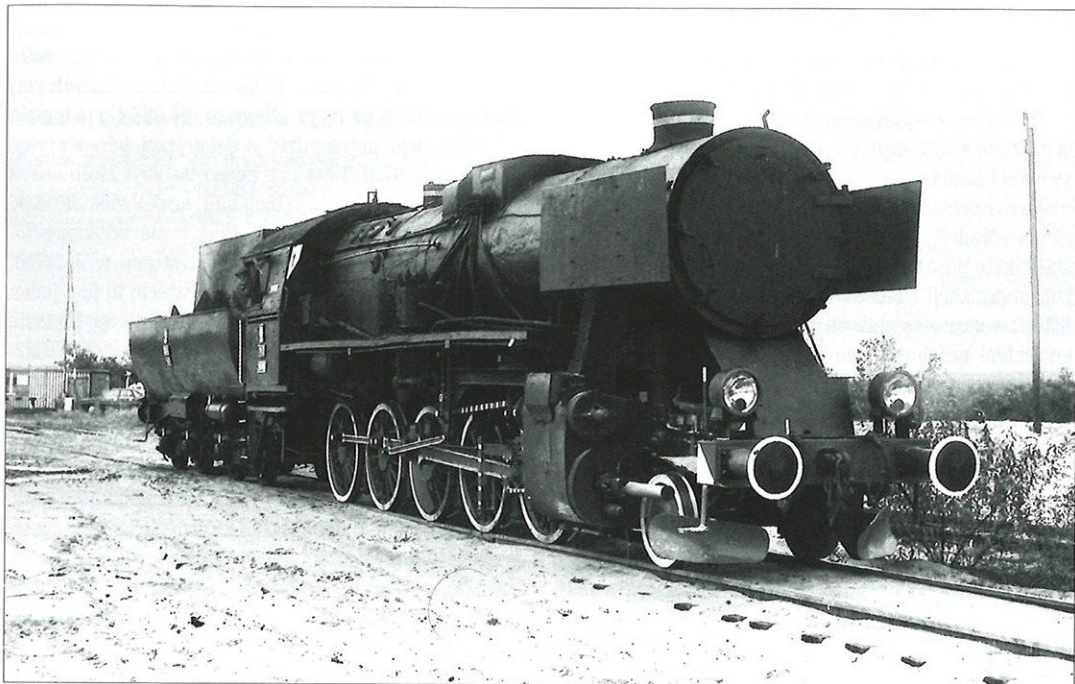


Ty2-5680 na polu piaskowym w Bukowni podczas załadunku wagonów rolkowych. 07.10.1994 r.

Fot. Jacek Chiziński

które rozpoczęły służbę w 1974 r.). Biorąc pod uwagę tylko sam Oddział Trakcji Parowej w Pyskowicach warto zaznaczyć, że przykładowo na dzień 30.04.1971 r. ilet stan pojazdów liczył 65 lokomotyw, a w tym maszyny Ty51 (23 szt.), Ty45 (6 szt.), TKz (Borsig; 5 szt.: 209, 210, 211, 224 i 226), Tp4 (19 szt.), TKp1 (1 szt.), 3E (6 szt.) i 5 lokomotyw spalinowych. Ciekawa jest także statystyka z końca 1954 r., gdzie w tej samej parowozowni stacjonowały 23 maszyny: Ty23, TKz (Borsig), TKy (Borsig), TKw (Hartmann), TKp (Union), TKh (Borsig) i Ty45. Jak widać lata 50. XX w. pokazały przekrój serii parowozów związanych z kolejami piaskowymi w Pyskowicach przed powstaniem PMP PW (maszyny Borsiga, Hartmanna i Union).

Wróćmy jednak do kolejnych moich wspomnień, bo opis pól piaskowych oraz sporej liczby piaskowni posiadających bardzo ciekawe parowozy takie jak TKp O/S, TKw1, TKw2, Tr203, Tp106, czy Tkt3 i sam rys historyczny powstania PMP PW nie jest tematem obecnego dzieła. Pyskowicki wątek na początku lat 90. XX w. powoli zaczynał „umierać”, gdyż 23.01.1992 r. zawieszono w Kopalni Piasku Kotłarnia planowy ruch parowozów, choć jeszcze w 1993 r. odbywały się imprezy dla hobbyistów! To był oczywiście ogromny cios dla miłośników kolej piaskowych, gdyż „piaskowe” Pyskowice były ostatnim eldorado wspaniałych Ty45 i potężnych Ty51 w ruchu planowym (w tym czasie parowozownia Szczakowa Północ należąca do KP Szczakowa także



Ty2-5680 na polu piaskowym w Bukowni. 07.10.1994 r.

Fot. Jacek Chiziński

Tabela 2. Pojazdy na terenie KP Kotłarnia w różnym stanie technicznym, marzec 1992 r.

Typ/seria pojazdu	Nr eksploatacyjny	Razem
Ty45	214, 228, 2560	3
Ty51	71, 133, 134, 137, 138, 140, 231	7
Tp4	217	1
3E/1	61, 68, 72, 73, 74, 75, 116, 118, 120, 138	10
TEM2	001, 041, 043, 085, 093, 156, 234, 277	8
T448p	013, 014, 015, 018, 019, 050, 055	7
M62	07, 08, 09	3
ST44	222, 224, 407	3
Ls300/SM30	697, 864, 939, 1068	4
EN57	26	1

nie prowadziła już ruchu parowozami Ty2 i Ty45, choć nie oznaczało to, że zarówno Pyskowice jak i Szczakowa nie posiadały sprawnych maszyn). W marcu 1992 r. Kopalnia Piasku Kotłarnia posiadała fizycznie na swoim terenie maszyny opisane w tabeli nr 2. Tutaj warto wspomnieć, że w przemyśle górnośląskim czas parowozów także zaczął przemijać, gdyż w tym samym czasie zaczęto wycofywać z eksploatacji ostatnie lokomotywy, choć np. niektóre TKp Śląsk (5148 i 5484) dotrwały „pod parą” w KWK „Porąbka-Klimontów” w Sosnowcu do 1995 r. W innych zakładach TKp Śląsk pracowały nieco krócej: TKp-2015 w KWK „Kazimierz-Juliusz” w Sosnowcu do 1992 r., TKp-5313 w KWK „Paryż” w Dąbrowie Górniczej do 1992 r., TKp-6292 w KWK „Pokój” w Rudzie Śląskiej do 1992 r., TKp-3415 w KWK „Jowisz” w Wojkowicach do 1993 r., TKp-5485 i 6041 nr zakładowy 5 w KWK „Powstańców Śląskich” w Bytomiu do 1993 r., czy TKp-5353 w KWK „Bobrek” w Bytomiu do 1994 r. ...

07.10.1994 r. wybrałem się do Jaworzna Szczakowej na imprezę z Ty2-5680 (Schichau 3957/1943 r.) z lokomotywni Szczakowa Północ należącej do KP Szczakowa. Przejazd specjalny odbywał się w ramach „IV Złotu Miłośników Kolei”, cyklu imprez, które w latach 90. XX w. miały duże powodzenie, z uwagi na wysoki profesjonalizm organizacji i ciekawe tematy. Tego dnia ze stacji PKP Jaworzno Szczakowa wszyscy uczestnicy zostali dowiezieni autobusem na pole piaskowe w Bukownie, gdzie rozpoczęła się impreza z Ty2-5680 w roli głównej. Parowóz wjechał ze składem wagonów rolniczych 401V na tor, gdzie załadunek piasku prowadziła koparka wieloczynniowa. Oczywiście zachwytem nie było końca, bo zwyczajowo taką pracę wykonuje lokomotywa TEM2. Po załadowaniu piasku skład ruszył w drogę, aby pokonać odcinki: pole piaskowe w Bukownie – Szczakowa Południe (jedna z największych stacji PMP PW – dziś rozebrana...) – Szczakowa Północ – Jęzor Centralny – zbiornik podsadzkowy „Wanda” Siemianowice – Jęzor Centralny – Szczakowa Północ. W trakcie prac manewrowych składu imprezowego przy zbiorniku podsadzkowym „Wanda” swoje zadania wykonywała maszyna 3E/1-52 (Pafawag 3E/1-528/1967 r.), wypełniając swoją obecnością cały proces przygotowania i wyładunku piasku. Co ciekawe, na zbiorniku „Wanda” planowo wyładunek prowadzili niedugie maszyny 2E53 z Jęzora, a sam most był dość wyjątkowy, gdyż pomost obsługowy na tym obiekcie zamontowany był po zewnętrznej stronie konstrukcji w kształcie odwróconej litery „V”, a dźwigary główne górne były w trzech miejscach mostu połączone nietypowymi węzłami z dźwigarami głównymi pionowymi (rzadkość w konstrukcjach mostowych), tworząc charakterystyczne kopuły węzłów. Impreza z Ty2-5680 dała mi także możliwość wykonania po raz pierwszy kilku zdjęć na terenie elektrowozowni Jęzor, gdzie miałem

okazję zobaczyć maszyny 3E/1-25, 26, 27, 28, 36, 37, 41, 53, 111, 124 i 131, przy czym pojazdy o nr bocznych 28 i 37 posiadały jeszcze wycięcia w krawędziach dachu pozostałe po bocznych pantografach używanych na polach piaskowych. Ponadto udało mi się zobaczyć pozostałości po lokomotywach elektrycznych typu 2E, które w końcowej fazie eksploatacji oznaczono jako 2E53 (moc 1146 kW, układ osi Co'Co', masa 120 ton, prędkość maksymalna 60 km/h), które w liczbie 9 sztuk były użytkowane przez PMP PW. Ostatnie maszyny pocięto na przełomie lat 80. i 90. XX w. przy czym na dzień 21.08.2014 r. zachowało się pudło bez podwozia od 2E53-08 i ostoja od 2E53-02 z zachowanymi napisami „NG 31.10.75 ZNTK Lubań”. Prawdopodobnie (stan na 10.06.1995 r., czyli osiem miesięcy później od mojej wizyty) za halą elektrowozowni w Jęzorze nadal leżało pudło od maszyny 2E53-06 (malowane ZNTK Lubań: jasny i ciemny selektywny, przy czym było już w stanie mało rozpoznawalnym) z oznaczeniami na ostoi „Naprz. gł. 28.06.74”, jednakże nie mogę tego potwierdzić z dzisiejszej perspektywy, gdyż w dniu 07.10.1994 r. z uwagi na zbyt mało czasu na zdjęcia nie byłem na tyłach hali, aczkolwiek 2E53-06 była maszyną, która w maju 1984 r. ma udokumentowane zdjęcia, na których stoi odstawiona w Jęzorze, jeszcze na „własnych kołach”. Oczywiście to jest jeden z wątków domniemanych, ale skupmy się na faktach. W samym Jęzorze pojawiły się także SM30-902 i TEM2-219 oraz 258, co nie było wielką rewelacją, natomiast ciekawą sprawą była wizyta z EM57-0402 należącego do KP Szczakowa. W odniesieniu do wspomnianego wcześniej EN57-26 i 0402, jednostki te były przeznaczone do rozwożenia pracowników PMP PW pomiędzy posterunkami, warsztatami i stacjami. Oczywiście do tego samego celu służyły wagony typu 94A produkcji ZNTK Opole, które prowadzone przez lokomotywę 3E/1 kursowały po sieci bezpośrednio podległej dawnej KPP Szczakowa jeszcze pod koniec lat 90. XX w. Pora teraz skupić się na tym, co pozostało po parowozowni Szczakowa Północ, gdzie zastałem wycofane z eksploatacji Ty45-125, TKp-2816 (w 1993 r. przywieziony z Elektrowni Jaworzno) oraz Ty2-3458, a także czynne TEM2-090, 191, 260, 261, 279 oraz T448p-018 i 050. O pojazdach stacjonujących w tej lokomotywni można wiele napisać, choćby to, że na manewrach pracowały tam w latach 70. XX w. parowozy Tp4 (m.in. 4, 11, 81, 111, 116, 125, 183, 284) i Tkt48-1846 (rodzynek), a przy ciężkich składach Ty23 (m.in. 41, 79, 82, 90) oraz Ty2 i Ty45, a także na krótko Ty51, które dość szybko w latach 50. XX w. trafiły do Pyskowic. Domeną parowozowni Szczakowa Północ były jednak lokomotywy serii Ty2 wspomagane przez Ty45. Temat parowozów Ty2 pracujących w parowozowni Szczakowa Północ jest dość ciekawy, gdyż maszyny te stanowiły trzon traktacji parowej na tym terenie. W latach 1963–1964

Tabela 3. Liczba lokomotyw w poszczególnych latach w kopalni Szczakowa: elektrowozownia Jęzor i parowozownia Szczakowa Północ.

Źródło: folder „50 lat Kopalni Piasku Szczakowa S.A.”, Jaworzno 2004

Rok	Parowozy	Lokomotywy elektryczne	Lokomotywy spalinowe	Razem
1954	40	9 ⁴⁾	0	49
1964	43	19	4	66
1974	38	42	10	90
1980	28	33	14	75
1985	28	33	20	81
1996	1	29	23	53
2003	0	16	17	33

⁴⁾ Lokomotywy elektryczne typu 2E (2E53) o numerach 01–09, które zostały wyprodukowane w latach 1954–1956.

Tabela 4. Ilostan parowozów Ty2 i Ty45 w parowozowni Szczakowa Północ (wybrany zbiór)

Typ/seria pojazdu	Nr eksploatacyjny	Razem
Ty2 ⁵⁾	15, 052, 65, 328, 336, 454, 506, 685, 1076, 1322, 2118, 2521, 3458, 3554, 4504, 4544, 4925, 5309, 5472, 5593, 5680, 5903, 6690, 6771, 7173, 7155, 7406	27
Ty45 ⁶⁾	60, 64, 104 (1185), 107, 111, 112, 113 (1186), 114, 125, 212 (1714), 213, 215 (1399), 228, 254, 302, 304 (2559), 315, 1138	18

⁵⁾ Wśród parowozów serii Ty2 podanych w tabeli, część maszyn była odkupiona od PKP, a część zakupiona zza wschodniej granicy.

⁶⁾ Wśród parowozów serii Ty45 podanych w tabeli, część maszyn była odkupiona od PKP, a część zbudowana przez HCP i Fablok specjalnie dla PMP PW (stąd zakres numerów spoza numeracji znanej z PKP – zwyczajowo były to numery fabryczne).

do PMP PW trafiły parowozy: w 1963 – Ty2-052, 2118, 2521, 4925, 5309, 5903, 7173 i 7406, a w 1964 – Ty2-3458, 3554, 4504, 4544, 5472, 5593, 5680, 6690, 6771, 7155. Wszystkie pochodziły zza wschodniej granicy. Dodatkowo PMP PW zakupiło w 1963 r. od PKP maszyny Ty2-15, 65, 336, 506, 685 (pracował w ostatnim okresie w KWK „Rozbark” Bytom) i 1322, w 1965 r. Ty2-454 i 1076, a w 1987 r. Ty2-328. Oczywiście wiele parowozów Ty2 było (oprócz wyżej wymienionych) dzierżawionych od PKP podobnie jak ST44, czy Ty45, ale wynikało to ze wzmoczonej pracy całego PMP PW.

Do wyżej wymienionych wspomnień dodam jeszcze jedną, mniej ważną moją wizytę na terenie KP Szczakowa, o której nie wspominałem wcześniej, bo nie była tak spektakularna, jak opisane wcześniej wizyty w PMP PW – otóż 24.04.2003 r. wybrałem się do Jęzora na zdjęcia, których wykonałem całkiem sporo. Później, działając w pełnej zgodzie z dyrekcją kopalni przejechałem się w kabinie 3E/1-52 ze składem „rolkowców” na odcinku Jęzor – Szczakowa Północ, czyli Magistralą Wschodnią, po czym „popiełem” kilka zdjęć w lokomotywowni Szczakowa Północ i chyba na tym skończyła się moja fascynacja klimatem wpa-

niałych kolei piaskowych „na żywo”, gdyż późniejsze moje wizyty w Jęzorze, gdzie fotografowałem „kolorowe” elektrowozy serii 181 i 3E/1 oraz BR232 to już nie było to... Podsumowując wszystkie moje wspomnienia oparte na notatkach i pamięci, chciałbym zwrócić uwagę na nieodwracalne niestety fakty, które miały miejsce w XXI w. Koleje piaskowe na Górnym Śląsku praktycznie zostały skurezone do minimum, stacja Jęzor została pozbawiona sieci trakcyjnej (!), gdzie niektóre bramki pochodziły z niemieckiej sieci 15kV z Dolnego Śląska, magistrale piaskowe pozbawione zostały trakcji i częstokroć jednego toru, a lokomotywy elektryczne 3E i 3E/1 (nie wspominając o parowozach) odeszły na zawsze z piaskowych szlaków. Koleje Piaskowe, to jest to „coś”, co utrwaliło się bardzo mocno w mojej pasji do kolei przemysłowych, gdyż miałem okazję zobaczyć jak one funkcjonują i jak są odrębne od

sieci PKP. Dla przykładu PMP PW w 1970 r. było właścicielem 660 torokm linii jedno (195 km) i dwutorowych (126 km), bocznicowych (103 km) i stacyjnych (110 km), a w tym wszystkim 385 km linii zelektryfikowanych, 138 parowozów, 74 lokomotyw elektrycznych i 29 spalinowych, przy czym w tym samym roku lokomotywy parowe, elektryczne i spalinowe osiągały odpowiednio 186, 267 i 174 km przebiegu dobowego), ale co najważniejsze – „na piasku” parowozy Ty45 i Ty51 przetrwały dłużej niż na PKP i ten fakt pozostanie mi w pamięci na zawsze szczególnie, gdy można było zaobserwować jak potężny Ty51 „gada z niebem” z konkretnym bruttem piaskowym... Niestety los niemal wszystkich „piaskowych” maszyn został przesądzony i trafiły one na złom, przy czym zlikwidowano je między innymi w poszczególnych miejscach: Ty51-95 i Ty45-105 Gliwice Port (1989 r.), Ty51-67, 77 i 139 Brzozowica (1990 r.), Ty45-212 Kędzierzyn Koźle Port (1990 r.), Ty51-68 Dąbrowa Górnicza Piekło (początek lat 90. XX w.), Ty51-71, 134, 230 i 231 Dąbrowa Górnicza Piekło (1992 r.), Ty51-135 Gliwice Port, Ty45-103, 106, 112, 118, 207, 213, 214, 228 i 303 oraz Ty51-136 Dąbrowa Górnicza Piekło i Brzozowica (początek lat 90. XX w.). Zachowały się jedynie



Ty2-5680 podczas rozładunku wagonów rolkowych na zbiorniku podsadzkowym „Wanda” w Siemianowicach Śląskich. 07.10.1994 r.

Fot. Jacek Chiżyński



Siemianowice Śląskie. Ty2-5680 podczas pracy na moście rozładunkowym na zbiorniku podsadzkowym „Wanda”. 07.10.1994 r. Fot. Jacek Chiżyński

maszyny: Tp4-217 (pomnik przy dawnej parowozowni piaskowej Pyskowice), Ty2-2118 (ekspонат w Kotlarni), Ty2-3458 (ekspонат w TOZKIOS Pyskowice), Ty2-3554 (sprzedany w 1990 r. do Belgii i wywieziony po naprawie głównej w ZNTK Oleśnica w 1992 r.), Ty2-4544 (sprzedany w 1990 r. do Niemiec), Ty2-5680 (pomnik przed dyrekcją DB Cargo Polska w Zabrze), Ty2-6690 (sprzedany do Francji i wywieziony po naprawie głównej w ZNTK Oleśnica w 1992 r.), Ty2-7173 (sprzedany w 1990 r. do Wielkiej Brytanii), Ty45-2560 (ekspонат w Grodzisku Mazowieckim), Ty51-83 (sprzedany w 1989 r. do Francji jako zdolny do jazdy i z ważną rewizją kotła), Ty51-133 (pomnik w Sosnowcu), Ty51-137 (ekspонат w Chabówce), Ty51-138 (ekspонат w Kotlarni), Ty51-140 (ekspонат w Jaworzynie Śląskiej; w 2010 r. parowóz trafił na 14 miesięcy do lokomotywni Pol-Miedź Trans w Polkowicach, gdzie miał być odrestaurowany). W odniesieniu do elektrowozów zaznaczyć należy, że kilkanaście maszyn pocięto na Dolnym Śląsku, a w szczególności: 3E-118 (Imbramowice w 2000 r.), 3E-138 (Imbramowice w 1998 r.), 3E/1-25, 26, 29, 34, 35, 37 i 49 (Grabina Śląska w 2001 r.), 3E/1-32, 36 i 43 (Imbramowice w 2002 r.) oraz 3E/1-62, 69 i 77 (Żarów w 1999 r.).



Jacek Chiżyński

Powyższy temat nie zamyka historii Kolei Piaskowych, ani rodzaju, liczby i numerów taboru. Jest „jedynie” garstką wspomnień podpartych niezbędnymi faktami historycznymi, których to wspomnień do tej pory nie publikowano.

Bibliografia:

1. Materiały i notatki własne z lat 1989–1994 i 2003.
2. Uwe Haas, Waldemar Śliwa, Wolfgang Kieslich, „Die Identität der polnischen Ty2”, LOK Report 1993.
3. INFO Nr.3, Wolsztyn, Sandbahn, Wrocław/Kraków – Sonderfahrten 1992”, PKP Parowozownia Wolsztyn.
4. Krzysztof Soida, Mariusz Furtek, Tomasz Roszak, „Koleje piaskowe tom I”, Betezda Rybnik 2007.
5. Krzysztof Soida, Mariusz Furtek, Tomasz Roszak, „Koleje piaskowe tom II”, ApLand Katowice 2002.
6. „50 lat Kopalni Piasku Szczakowa”, Romedia-Art Jaworzno 2004.
7. Ryszard Stankiewicz, Roman Garbacik „Ty2 – Wojenna lokomotywa na pokojowe czasy”, Eurosprinter Rybnik 2013.
8. Paweł Terczyński, „Atlas lokomotyw elektrycznych”, Kolpress Poznań 2017.



Jęzor. 3E/1-38. 07.10.1994 r.

Fot. Jacek Chiżyński



Jęzor. 3E/1-28 z pozostałościami po bocznych pantografach używanych na polach piaskowych. 07.10.1994 r

Fot. Jacek Chiżyński

Elektrowozownia Jęzor. 07.10.1994 r.

Fot. Jacek Chiżyński





Jęzor. 3E/1-37 z pozostałością po bocznych pantografach używanych na polach piaskowych. 07.10.1994 r

Fot. Jacek Chiziński



Jęzor. 3E/1-27. 07.10.1994 r.

Fot. Jacek Chiziński



TEM2-258 na polu piaskowym w Bukownie. 07.10.1994 r.

Fot. Jacek Chiżyński



TEM2-258 z salonką KP Szczakowa na polu piaskowym w Bukownie. 07.10.1994 r.

Fot. Jacek Chiżyński

PODRÓŻE Z...

...Michael'em Atkinsonem

KOLEJE PIASKOWE

23.03.1988 r., 10.04.1992 r.

Dzięki uprzejmości pana Michaela Atkinsona z Wielkiej Brytanii mogę zaprezentować w Stalowych Szlakach zdjęcia z ostatnich lat pracy parowozów na kolejach piaskowych PMP PW. Pierwsza seria zdjęć została wykonana w kwietniu 1992 r. na polu piaskowym Kotlarnia. Przedstawia załadunek składu dumpcarów prowadzonego parowozem Ty51-133, przy pomocy koparki wielonaczyniowej Rs-500. Pociąg po zakończonym załadunku zostaje wyciągnięty na stację podko-

parkową Kotlarnia. Druga seria zdjęć pochodzi z marca 1998 r. Fotografie przedstawiają parowozownię i stację kolej piaskowych w Pyskowicach. Można było wtedy uwiecznić czynne parowozy serii Ty51 i Ty45. Na bocznym torze stał wygaszony Tp4-217.



Michael Atkinson



Pole piaskowe Kotlarnia. Parowóz Ty51-133 i koparka wielonaczyniowa Rs-500. 10.04.1992 r. Fot. Michael Atkinson



Pole piaskowe Kotlarnia. Załadunek pociągu kolej piaskowych prowadzonego parowozem Ty51-133. 10.04.1992 r.

Fot. Michael Atkinson



Pociąg prowadzony parowozem Ty51-133, wjeżdża na stację pokoparkową Kotłarnia. 10.04.1992 r. Fot. Michael Atkinson



Widok na pole piaskowe Kotłarnia. Skład z parowozem Ty51-133 i koparką wielonaczyniową Rs-500. 10.04.1992 r. Fot. Michael Atkinson



Pole piaskowe Kotłarnia. Parowóz Ty51-133. 10.04.1992 r.

Fot. Michael Atkinson

Pociąg kolei piaskowych podczas załadunku surowca na polu piaskowym Kotłarnia. Parowóz Ty51-133 ze składem „dumpcarów” i koparką wielonaczyniową Rs-500. 10.04.1992 r.

Fot. Michael Atkinson





Parowozownia kolei piaskowych w Pyskowicach. Ty51-84 i Ty45-105.
23.03.1988 r. Fot. Michael Atkinson



Parowozownia kolei piaskowych w Pyskowicach. Ty45-105 i Tp4-217.
23.03.1988 r. Fot. Michael Atkinson



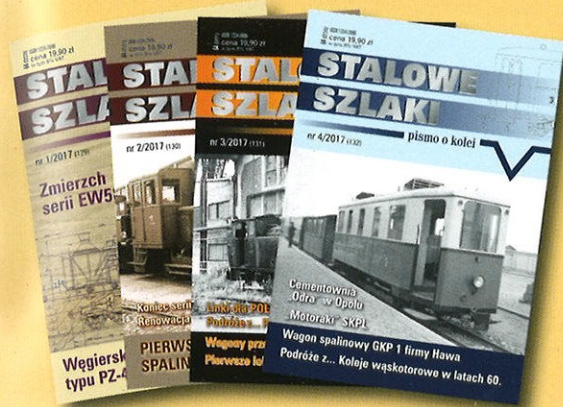
Parowozownia kolei piaskowych w Pyskowicach. W hali Ty51-136.
23.03.1988 r. Fot. Michael Atkinson



Pyskowice. Skład wagonów samowyladowczych prowadzony parowozem Ty45-105. 23.03.1988 r. Fot. Michael Atkinson



Parowozownia kolei piaskowych w Pyskowicach. Od lewej: Tp4-217, Ty45-105, Ty45-118, Ty51-230, Ty51-137. 23.03.1988 r. Fot. Michael Atkinson



PRENUMERATA

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



SPROSTOWANIA

W nr 4/2018 w materiale o kopalni w Wałbrzychu w podpisie zdjęcia na str. 27 jest błąd. Na fotografii jest niemiecka lokomotywa wiązarkowa DEUTZ A4M, a nie czeskosłowacka BND30.

Tomasz Roszak



Stanisław Kruszewski
inżynier „wiedunki”
pionier polskiego kolejnictwa

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

REKLAMA



Fot. Marek Grzebieliszewski



Fot. Michał Krężel

www.skalaTT.info

skalaTT.info

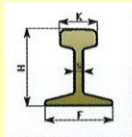


Fot. Krzysztof Olszak



Fot. Krzysztof Olszak

REKLAMA



enkol.pl

en jak encyklopedia, **kol** jak kolejowa

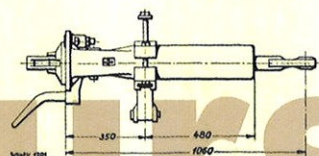
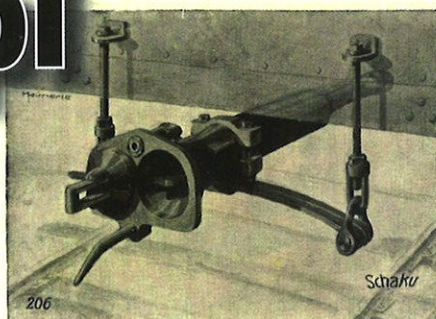
Wolna encyklopedia, społeczne archiwum transportu szynowego, które każdy może edytować
Znajdziesz tu:

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

Celem konkursu jest stworzenie darmowego katalogu artykułów prasowych o tematyce związanej z transportem szynowym publikowanych w: *Świecie Kolei* (również w *Parowoziku*), *Stalowych Szlakach*, *Kolejach Małych i Dużych*, *Kolejach Dawniej i Dziś*, *Technice Transportu Szynowego*. Edytorzy, którzy zdobędą najwięcej punktów otrzymają nagrody.

Szczegóły: http://enkol.pl/Enkol:Konkurs_dla_edytorow_2018

Jedną z nagród będzie prenumerata *Stalowych Szlaków* na 2018 r.



Wielkość 3 — do wagonów kolei dojazdowych

REKLAMA

