

# Zabytki na torach

Zabytki kolejnictwa w Polsce to temat na tyle obszerny, że nie da się go w całości przedstawić w jednym artykule. Dlatego autor ogranicza się do wąskiego wycinka – działalności parowozowni w Wolsztynie. | *Redakcja*



Parowóz Pt47 – 112 na obrotnicy. W 2005 r. wyposażono go w tender od parowozu Ol49 – 59, krótszy od oryginalnego, dzięki czemu mieści się na obrotnicy mającej średnicę 20,5 m. Poprzednio, z tenderem oryginalnym, miał długość 24 m i mógł przejechać przez obrotnicę tylko na wprost, na stanowisko nr 1 w hali postojowej.

**H**istoria transportu szynowego sięga XV – XVI wieku, kiedy to w niemieckich kopalniach zaczęto stosować wózki toczące się po drewnianych belkach. Szyny żeliwne zastosowano w 1789 r. w Anglii. Parowóz po raz pierwszy poprowadził pociąg w roku 1804 (również w Anglii), ale nie była to kolej publiczna, lecz zakładowa. Historyczna data, od której przyjęto liczyć początek ery kolei żelaznej, to dzień 27 września 1825 r., w którym uruchomiono pierwszą kolej publiczną na trasie Stockton – Darlington.

Na ziemiach polskich pierwsza kolej pojawiła się w zaborze pruskim – w 1842 r. uruchomiono pierwszą linię publiczną z Wrocławia do Oławy. Po odzyskaniu niepodległości w 1918 r. przystąpiono do budowy jednolitego systemu kolejowego, w miejsce trzech systemów

dr Aleksander Stukowski



odziedziczonych po zaborcach. Należało również rozbudować tabor. Powstały wówczas trzy fabryki parowozów. Od 1920 r. parowozy produkowała Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie, od 1923 r. spółka akcyjna „Parowóz” w Warszawie, od 1924 r. produkcją parowozów zajęły się zakłady H. Cegielski w Poznaniu. Łącznie do roku 1939 wyprodukowano 1276 parowozów (10 serii; 4 pierwsze były wzorowane na rozwiązaniach zagranicznych). Po roku 1945 wyprodukowano 1191 parowozów (do roku 1959, kiedy to ostatecznie zaniechano ich produkcji).

Parowozy normalnotorowe eksploatowano na liniach PKP do roku 1993. Od tego czasu istniejące w kraju parowozy (wg danych z 2008 r. jest ich 316, źródło: [www.holdys.pl](http://www.holdys.pl)) pełnią rolę eksponatów w muzeach i skansenach, pomników (najczęściej na stacjach kolejowych); niektóre są nadal czynne lub oczekują na naprawę, a część jest już niestety wrakami. Nietypową funkcję pełni parowóz (a właściwie to, co z niego zostało) Ty2 – 1035, stojący od czerwca 2010 r. na pl. Strzegomskim we Wrocławiu. I to stojący pionowo. Jest głównym elementem przestrzennej instalacji „Pociąg do nieba” autorstwa wrocławskiego plastyka Andrzeja Jarodzkiego.

Mamy w Polsce 18 muzeów i skansenów kolejnictwa. Jest też szereg linii (przede wszystkim wąskotorowych) należących do różnych stowarzyszeń lub samorządów, na których jeszcze jeżdżą zabytkowe pociągi, ale nie jest to ruch regularny. W niektórych skansenach, czego przykładem jest Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce (woj. małopolskie) są też parowozy sprawne i nadające się do eksploatacji (w Chabówce jest ich 8), ale wykorzystywane są tylko przy szczególnych okazjach.

Natomiast inny charakter ma – należąca do PKP Cargo S.A. – parowozownia w Wolsztynie (woj. Wielkopolskie). Zupełnie słusznie uchodzi za najświetniejszą w Europie. A to dlatego, że jest w pełni czynna i niektóre parowozy obsługują regularną, rozkładową linię Poznań – Wolsztyn (72 km). Powstała w roku 1907 hala postojowa, zwana szopą, miała początkowo 4 stanowiska, po 2 latach rozbudowano ją do 8. Poza szopą, zachowała się cała infrastruktura techniczna, związana z obsługą lokomotyw – żuraw wodny z 1901 r., wieża wodna z 1907 r., warsztaty, zasieki węglowe, dźwigi węglowe i 15-metrowy kanał oczyszczkowy.

Na terenie parowozowni zorganizowano także muzeum. Stan liczbowy



Parowóz produkcji niemieckiej z 1921 r. Tr5 – 65 w hali postojowej. Z prawej strony widoczny żeliwny piec typu Hohenzollern do ogrzewania hali. Wydajność cieplną pieca można regulować, zmieniając liczbę kręgów.



Parowóz Pt47 – 112 (prod. HCP Poznań, 1949 r.) podczas nawęglania. Tender mieści 10 t węgla. Z prawej strony widoczny parowóz Ty1 – 76, produkcji niemieckiej z 1919 r.

(„ilostan”) parowozów w Wolsztynie, to około 30, w tym około 8 czynnych<sup>1</sup>. Obsługiwane przez nie regularne trasy kurczą się. Codziennie na trasie Poznań – Wolsztyn odbywają się 4 kursy (po 2 w każdą stronę), a jeszcze niedawno było ich więcej. Od paru lat nie ma już kursów na trasie Wolsztyn – Leszno, nie ma też – odbywających się jesienią – sezonowych kursów „grzybowych”. Jest natomiast nadal możliwość zorganizowania kursów okazjonalnych (tzw. pociągi nadzwyczajne) na trasach z Wolsztyna do Konotopu, Grodziska

Na pierwszym planie obrotnica, na drugim – ośmiostanowiskowa hala postojowa. Z tyłu widoczny parowóz Ok1 – 359, produkcji niemieckiej z 1917 r.



Pociąg „retro” prowadzony przez parowóz Ok22 – 31, wyprodukowany w 1929 r. w Fabryce Lokomotyw w Chrzanowie.




Wlkp., Boszkowa lub innych, uzgodnionych z PKP Cargo w Poznaniu.

Od czasu do czasu media alarmują (ostatnio pół roku temu) o coraz większych problemach z utrzymaniem parowozowni i regularnych kursów. Przyczyny są trzy: brak pieniędzy (to w PKP raczej normalne), problemy z naprawami parowozów (jedyny specjalizujący się w naprawach parowozów zakład w Gnieźnie został niedawno zlikwidowany; pozostał zakład w Lesznie, ale ma on „na głowie” cały tabor, nie tylko parowozy), wreszcie brak maszynistów (jest ich kilkunastu – są to ludzie już starsi, niedawno kolejnych dwóch odeszło na emeryturę, a młodych jakoś brak). Mówi się o utworzeniu spółki przez samorządy wszystkich trzech szczebli, ale tylko się mówi. Jest pewne wsparcie ze strony cudzoziemców, bo wolsztyńska parowozownia jest naprawdę słynna. Corocznie w maju odbywa się tu „Parada Parowozów”, na którą zjeżdżają się parowozy nie tylko krajowe, a publiczność – z całego świata. Zagraniczni turyści przyjeżdżają zresztą przez cały rok. Najwięcej chyba Anglików, ale najbardziej rzucają się w oczy szalejący z kamerami i aparatami fotograficznymi Japończycy. Zagraniczni entuzjaści są gotowi zapłacić każde pieniądze, aby tylko pozwolić im wziąć do ręki szmatę i ubrudzić się przy czyszczeniu lokomotywy, nie mówiąc już o szczycie marzeń – przejechaniu się parowozem i dorzuceniu węgla do paleniska.

W tym miejscu wypada wspomnieć o szczególnie zasłużonym dla wolsztyńskiej parowozowni Angliku – Howardzie Jonesie. Parowozy były jego pasją od zawsze, a od połowy lat 90. osiedlił się na stałe w Wolsztynie i zajął się promocją parowozowni.

Utworzył towarzystwo „Wolsztyn Experience” ściągające do Wolsztyna turystów z całego świata. I chodzi tu nie tylko o zwiedzanie. Towarzystwo organizuje tygodniowe kursy obsługi parowozów. Nie dają one żadnych uprawnień, uczą tylko kilku prostych czynności, które kursanci mogą wykonać pod nadzorem zawodowego maszynisty. Mogą też popracować w warsztacie. Za tę przyjemność płać 500 funtów, z których część jest przeznaczona na remonty i konserwację taboru kolejowego. Howard Jones był też inicjatorem organizowania prób bicia rekordów szybkości najsłynniejszego wolsztyńskiego parowozu – Pm36 – 2, zwanego „Piękną Heleną”, rozwijającego szybkość do 130 km/godz. Wolsztyńska działalność Howarda Jonesa została doceniona, ale... w Anglii. Za swe zasługi otrzymał od królowej Elżbiety II order Member of the British Empire.

Szczupłe ramy niniejszego artykułu nie pozwalają na bardziej szczegółowy opis parowozowni i jej „zawartości”. Co nieco widać na ilustracjach, a czytelnikom szczególnie zainteresowanym tematem mogą polecić strony: [www.parowozy.com.pl](http://www.parowozy.com.pl) (strona Wojciecha Lisa, promującego miasto Wolsztyn, a parowozownię w szczególności), [www.parowozowniawolsztyn.pl](http://www.parowozowniawolsztyn.pl) (oficjalna strona parowozowni), <http://tpwp.pl> (strona Towarzystwa Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni). 

<sup>1</sup> Około 8, gdyż liczba ta jest zmienna. Nie każdy sprawny parowóz jest akurat czynny, gdyż np. oczekuje na naprawę główną (obowiązkową co 6 lat) i rewizję, a czas oczekiwania jest niekiedy bardzo długi.