

## PIERWSZE PAROWOZY PRACUJĄCE NA LINII TARNOWSKO-LELUCHOWSKIEJ

---

Leszek Zakrzewski

mgr inż., Prezes Oddziału Polskiego Towarzystwa Historycznego w Nowym Sączu, tel. 603 609 629, e-mail: leszek-zak@op.pl

---

**Streszczenie.** *Artykuł przedstawia pierwsze parowozy użytkowane przy budowie linii Tarnowsko-Leluchowskiej i przybliża ich konstrukcję na podstawie analizy dokumentacji z 1856 roku. Kolejno omówione są parowozy z początków eksploatacji linii i wyposażenie pierwszej sądeckiej parowozowni.*

**Słowa kluczowe:** *kolej, Galicja, rozwój kolei, parowozy, parowozownie*

### Parowozy *Beyer, Peacock & Co* Manchester; numery 37 i 38

Podczas budowy linii Tarnowsko-Leluchowskiej, do prowadzenia pociągów roboczych używano dwóch angielskich parowozów, wyprodukowanych w 1856 r. w wytwórni *Beyer, Peacock & Co* w Manchester<sup>1</sup>. Zostały wykonane z kolejnymi numerami seryjnymi 37 i 38, na zamówienie nr 136, złożone ok. 29.07.1856 r. przez *Oppeln-Tarnowitzer-Eisenbahn Gesselschaft*<sup>2</sup>. Były to jedyne parowozy wykonane w tej wytwórni dla kolei na terenie Prus. Układ kół 0-4-2, na tor o szerokości 4'-8,5", czyli 1435 mm. Na kolei Oppeln-Tarnowitz otrzymały numery 3 i 4 ale już około 1860 r. zostały odsprzedane Galicyjskiej Kolei Karola Ludwika (*Galizische Carl Ludwig-Bahn; CLB*), gdzie używano ich podczas budowy linii do Rzeszowa i Lwowa.

---

1 Spółka *Beyer, Peacock & Co* powstała w 1854 r. Założycielami byli inżynierowie Charles Frederick Beyer (Niemiec; 1813–1876) – były główny inżynier *Atlas Works (Sharp Roberts & Co)*, Richard Peacock (1820–1889) – były naczelny inżynier warsztatów *Manchester, Sheffield & Lincolnshire Railway's* w Gorton i Henry Robertson (1816–1888), który wyłożył pieniądze na założenie spółki. Produkowała parowozy do 1958 r. (7853 szt.), w l. 1949–196 lokomotywki akumulatorowe i w latach 1958–1966 lokomotywy spalinowe, eksportowane do wielu krajów świata. Specjalnością firmy stały się parowozy wielocłonowe systemu Garrata – pierwszy parowóz powstał w 1909 r. dla kolei na Tasmanii. Firma wyprodukowała m.in. 66 parowozów dla londyńskiego metra, wyposażonych w urządzenie kondensacyjne, co pozwalało ograniczać zadymienie tuneli. Były używane w latach 1866–1905. Parowóz nr 23 wycofano w 1948 r. – stanowi eksponat muzealny. Zachował osie aż 350 parowozów, z czego 85 wyprodukowanych przed 1900 r., w tym najstarszy nr 33 z 1856 r. w Szwecji.

2 Linia Oppeln-Tarnowitz towarzystwa *Oppeln-Tarnowitzer-Eisenbahn Gesselschaft* (OTE) (obecnie linia nr 144: Opole Główne-Tarnowskie Góry), o długości 76,875 km została otwarta etapami: 12.12.1857 r. odcinek Oppeln-Zawadzki, 24.01.1858 r. Zawadzki-Tarnowitz. Udziałowcami spółki byli: Hugo Fürst zu Hohenlohe ze Sławęcic, Adolf Prinz zu Hohenlohe z Koszęcina, Victor Herzog von Ratibor z Rud Raciborskich, Andreas Graf Renard ze Strzelec Wielkich i baron von Muschwitz z Wrocławia. Trasa w obydwu punktach końcowych łączyła się z Koleje Górnosląską. Ta ostatnia wybudowała w 1859 r. połączenie z Tarnowskich Gór przez Karb do Chebzia.

Tam też nadano im nazwy „Góral” i „Bojan”<sup>3</sup>. Podczas budowy państwowej linii z Tarnowa do Orlo, zostały najprawdopodobniej zakupione od CLB.

Parowóz o układzie kół, wg oznaczeń brytyjskich 0-4-2 (układ osi: 0-2-1), z wewnętrzną ramą. Kocioł trójdzwonowy, wyodrębnionego zbieralnika pary nie było – para zbierała się pod wypukłym sklepieniem stojaka, wystającego ponad górną linię walczaka – nad skrzynią ogniową o płaskim sklepieniu. Na skrzyni ogniowej podwójny drążkowy zawór bezpieczeństwa. Dymnica wraz z przynitowaną ścianą sitową, połączone z walczakiem poprzez przynitowany pierścień. Przednia ściana dymnicy pochylona, drzwi dymnicy z podwójnej blachy wyposażone w mechanizm z rygli zamykanych centralnie umieszczoną dźwignią. Cylindry na parę nasyconą umieszczone obok siebie, ukośnie w stosunku do poziomu, wewnątrz ostoi bezpośrednio pod dymnicą, celem skrócenia rur wylotowych z cylindrów, co zapobiegało kondensacji pary. Skrzynie suwakowe z suwakami płaskimi stanowiły całość z blokiem cylindrów. Suwaki napędzane mechanizmem stawidłowym jarzmowym („kulisą”) Stephensona<sup>4</sup>, umieszczonym pod spodem kotła, pomiędzy kołami. Nastawianie mechanizmu za pomocą nastawnicy dźwigniowej, zamontowanej po lewej stronie kotła. Pompa ssąco-tłocząca, zasilająca kocioł w wodę z tendra, umieszczona pod walczakiem, w osi kotła, pomiędzy zestawami napędzonymi, napędzana mimośrodem założyskowanym na środku osi napędnej, zawory zasilające kocioł umieszczone w połowie długości walczaka, po obu stronach kotła. Z tylnej ściany płaszcz paleniska wystawał wał regulatora, tj. dźwigni przepustnicy, z osadzoną korbą, którym poruszało się suwakiem przepustnicy. Tłoki pracujące w cylindrach, przenosiły ruch na krzyżulce suwające się w prowadnicach, a te na korbowody („drągi korbowe”) łożyskowane na czopach wykorbień osi napędnej. Zestawy kołowe parowozu, związane i toczny, ułożyskowane w maźnicach prowadzonych w wykrojach ostoi. Osie związane były resorowane indywidualnie. Odsprężynowanie parowozu odbywało się za pomocą resorów piórowych górnych, wspierających się na maźnicach osi poprzez podpórki. Ostoja parowozu opierała się na resorach piórowych poprzez wieszaki. Oś toczna amortyzowana za pomocą dwóch zespołów podwójnych sprężyn, zabudowanych w osłonach zamontowanych na podłodze pomostu maszynisty, symetrycznie po obu stronach kotła, w pobliżu ściany drzwiczkowej kotła. Drzwiczki paleniska owalne, ryglowane za pomocą

3 Bojan to legendarna postać pieśniarza starosłowiańskiego, wspomnianego w „Słowie o wyprawie Igora”: ... wieszczy Bojan, kiedy chciał komu pieśń układać, to rozpywał myślą po drzewie, szarym wilkiem po ziemi, sivym orłem pod obłokami. Bo – jak sam mówił – przypominał sobie właśnie dawnych czasów: [...] Bojan zaś, bracia, nie dziesięć sokołów wypuszczał na stado łabędzi, lecz kładł swoje wieszcze palce na żywe struny, te zaś same rozbrzmiewały sławą książętom, a także w poemacie „Zadońszczyzna” Sofoniusza z Riazania (z XIV/XV w.): ... *Pochwalmy wieszczego Bojana, biegłego w swej sztuce gęślarza w Kijowie. Ów Bojan kładł swe zręczne palce na żywe struny i śpiewał pieśni pochwalne dla książąt ruskich: pierwszą pieśń dla Wielkiego Księcia kijowskiego Igora Rurykowicza, druga dla wielkiego księcia Włodzimierza Światosławowicza kijowskiego, trzecia - dla wielkiego księcia Jarostawa Włodzimierzowicza...* Według obliczeń, Bojan miał żyć i działać w 2 poł. XI wieku. Był on śpiewakiem i poetą, autorem utworów opiewających książąt ruskich.

4 Do wyboru mamy trzy rodzaje tego typu stawideł: Stephensona, Gooch’a i Allana. Z miejsca zamocowania wieszadła i kulisy zwróconej wypukłością w kierunku od osi napędnej, najbardziej prawdopodobne wydaje się zastosowanie stawidła Stephensona.

klamry podnoszonej łańcuszkiem. Na pomoście maszynisty była zamocowana także dźwignia zaworów przedmuchowych cylindrów.

Belka zderzakowa drewniana, ze zderzakami sprężynowymi.

W skrzyni sprzęgowej, drąg łącznikowy główny i dwa łączniki zapasowe do sprzęgnięcia parowozu z tendrem. Połączenie wodne z tendrem, rurami po obu stronach parowozu.

Parowóz nie posiadał budki maszynisty, jedynie blaszaną osłonę z dwoma okrągłymi, przeszkłonymi okienkami.

Tender dwu albo trzyosiowy, z wlewem wody w tylnej części, konstrukcji nitowanej. Przednia część zbiornika wodnego ukształtowana półkuliście (najlepiej widać to po przebiegu nitów na bocznej ścianie tendra).

W parowozie hamowane były jedynie koła tendra, jednostronnie, hamulcem ręcznym, śrubowym. Klocki hamulcowe sporządzano z twardego drewna.

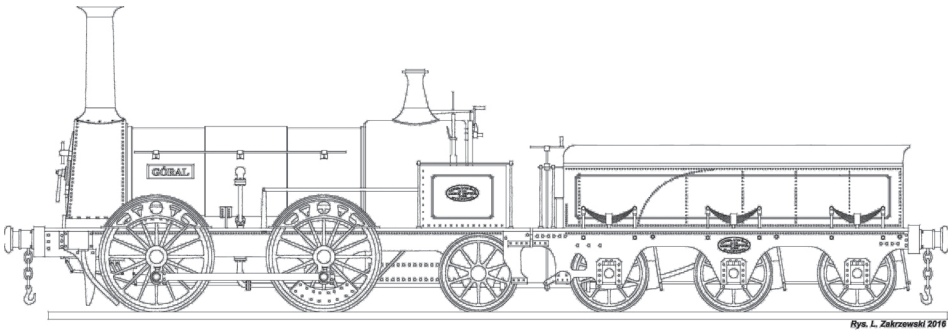
Były to czasy, kiedy sporą część armatury wykonywano z mosiądzu – mosiężne były dźwignie przepustnicy, dźwignia mechanizmu nastawnicy i drążki mechanizmu, cięgna kurków przedmuchowych cylindra, rury i armatura wodna parowozu i tendra, dźwignie układu hamulcowego na tendrze, barierki i poręcze a nawet wieszaki resorów. Z blachy mosiężnej była wykonana osłona zaworów bezpieczeństwa i kielich na kominie. Także wiązary zostały wykonane z mosiądzu.

Niestety w zasobach brytyjskiego *Museum of Science and Industry* z Manchester, posiadającego dokumentację parowozów produkowanych przez wytwórnię *Beyer, Peacock & Company* nie zachowały się plany konstrukcyjne lokomotyw z tego zamówienia, podobnie nieznane są fotografie tego modelu parowozu.

Autor stworzył rysunek na bazie dokumentacji parowozów o tym samym układzie osi, wyprodukowanych nieco wcześniej, tego samego roku, na zamówienie nr 84 (numery seryjne 29 i 30) dla kolei *South Staffordshire* i na zamówienie nr 133, o numerach seryjnych 39–41, bezpośrednio po parowozach dla OTE, wyprodukowanych dla Hiszpanii (na tor szeroki), przy założeniu, że elementy konstrukcyjne parowozów z tych serii były wykonane identycznie. Ze zmianami w budowie kotła, wytwórnia w Manchester wykonała 6 sztuk podobnie skonstruowanych parowozów 0–4–2 dla kolei tureckiej *Smyrna & Cassaba Railway* w 1864 roku (zamówienie nr 800; lokomotywy nr seryjne 454–459).

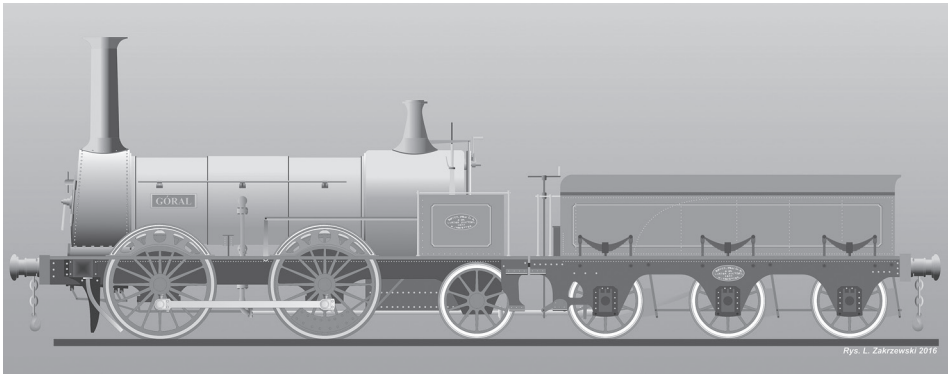
Autor odtworzył parowóz w stanie, w jakim mógł opuścić fabrykę, w której go wyprodukowano. Nie wiemy, czy podczas krótkiej eksploatacji na kolei Oppeln–Tarnowitz, a później na CLB, czy też po sprowadzeniu na sieć kolei państwowych, nie były dokonywane zmiany i przeróbki w jego konstrukcji – np. zabudowa kabiny, zmiany w wyposażeniu, itp. Nie wiemy także czy dostarczono te dwa parowozy z tendrami dwu, czy też trzyosiowymi.

Nie znamy także kolorystyki. Producent dostarczał parowozy w kolorze, jaki życzył sobie zamawiający. W późniejszym czasie parowozy dwukrotnie zmieniały właściciela – zakładamy, że nie dokonywano przemalowań bez potrzeby, więc szansa, że doczekały pracy na linii Tarnowsko-Leluchowskiej w oryginalnych kolorach jest duża, tylko jakie to były kolory?



Rys. L. Zakrzewski 2016

Rys. 1. Beyer, Peacock &amp; Co, Manchester 0-4-2 1856 nr 37 i 38 „Góral” i Bojan” – próba rekonstrukcji



Rys. L. Zakrzewski 2016

Rys. 2. Beyer, Peacock &amp; Co, Manchester 0-4-2 1856 nr 37 i 38 „Góral” i Bojan” – próba rekonstrukcji

## Pierwsze parowozy docierają do Nowego Sącza

Pojawienie się nowego środka lokomocji w małym miasteczku, wzbudzało sensację.

Jakie wrażenie wywołał w mieście widok pierwszego parowozu, wspominał o tym Wincenty Dąbrowski, tytułowany w Nowym Sączu redaktorem, chociaż był tylko skromnym korespondentem „Kuriera Lwowskiego” i „Nowej Reformy”, w których to dziennikach omawiał kronikę Nowego Sącza. Dąbrowski tak mówił: „...poszedłem zobaczyć jak to wygląda. Wprawdzie widziałem w Krakowie taką maszynę, ale z daleka. Idę więc sobie ostrożnie nową drogą, gdzie stację kolejową budują i widzę jak na stacji coś od słońca świeci się jak wypolerowany samowar, a dymi to, a huczy, a świszczy jak opętane. Poszedłem bliżej i patrzę. Maszynista coś kręci, przesuwając, a to spod kół buchnie para! Byłem pewny, że kocioł rozsądziło, a tu jak ruszy potem z miejsca, to ino wagony śmigają – a wziął ci ich coś ze sześć. Na maszynie, która się świeciła od mosiądzu, była tablica z napisem „Góral”, którą to nazwę otrzymał już parowóz, pełniący służbę na ziemiach dawnej Galicji... Pamiętam coś w 20 lat później parowóz ten został przez Ministerstwo Komunikacji skazany na zagładę, gdyż zespół rzeczoznawców, w którym i ja brałem udział, orzekł, że „staruszek” wskutek przepracowania i przeżycia nie nadaje się więcej do pracy.

*I tu w Warsztatach Kolejowych przeprowadzono jego ostateczną sekcję, która przy rozbiórce nie znalazła jednak zbyt dużo wad. Dodać muszę, że parowóz ten, dostosowany do budowy dróg kolejowych był jednym z niewielu wykonanych w Anglii w Manchesterze, pracował potem w Niemczech, a zakupiony został do budowy kolei w Galicji. Drugi jego towarzysz „Bojan” uległ też w niedługim czasie zniszczeniu, jako wysłużony kolejarz emeryt<sup>5</sup>.*

Prowadzone przez nie pociągi robocze transportujące kamień i żwir oraz materiały budowlane docierały do Nowego Sącza i dalej do Barcic już w grudniu 1875 r.: *puszczono prowizorycznie w ruch lokomotywę w celu przewożenia materiałów budowlanych na przestrzeni między Biegonicami przez St. Sącz, Podmajerz po hekt. 994 (przy potoku Przysietnickim w Barczycach) za zezwoleniem c.k. generalnej inspekcji austr. kol. żel. z 30.11.1875 r.<sup>6</sup>*

Pojawienie się na tych terenach takiej nowinki jak kolej, niekoniecznie spotykało się z przejawami sympatii dla „nowego”, co sygnalizował w swoim piśmie do gminy starosądeckiej sam starosta powiatowy: *na przestrzeni kolei żelaznej w miejscach na których parowa maszyna jest w ruchu z powodu przewożenia szutru przez dotychczas nie wysłanego sprawcę czy to ze swawoli, czy też ze złego zamiaru pokładane były kamienie na szyny. Tak się stało dn. 3 i 4 bm [grudzień 1875 r.] na przestrzeni między St. Sączem i Barcicami, a tylko przezorności maszynisty zawdzięczyć należy, że nie nastąpił wypadek. Dn. 3 bm położono na obydwu szynach wielkie kamienie rzeczne w obrębie gmin Starego Sącza i Barcic, a 4 bm znaleziono znowu podobne przeszkody w wymienionych dopiero miejscowościach. Ze względu na wielkie niebezpieczeństwo zagrażające życiu ludzkiemu przez podobne czyny zbrodnicze, polecam zwierzchności gminnej, ażeby w swoim obrębie szczególną baczność zwracała na niebezpieczeństwo ruchu pociągów kolejowych, sprawców wyż. opisanych czynów karygodnych energicznie śledziła, a w razie wysłania zarządziła bezzwłoczne odstawienie do władzy sądu rej. w celu ukarania<sup>7</sup>.*

Równocześnie nakazano zamykanie ramp przed przejazdem lokomotywy z materiałami budowlanymi, jak również ogłoszono, że *wstępowanie na bankiety i trasę kolejową w innych miejscach jak przez rampy ulega karze<sup>8</sup>.*

## Pierwszy okres eksploatacji linii

Po oddaniu do użytku linii kolejowej, sprowadzono do obsługi ruchu 12 parowozów, 40 wagonów osobowych I, II i III klasy i 200 towarowych krytych i węglarek. Pociągi osobowe jeździły z prędkością 45 km/h, a towarowe 25 km/h.

*Parowozy, oprócz oznaczenia liczbowego na budce maszynisty, posiadały tablice mosiężne po obu stronach kotła z nazwami parowozów. Nazwy te odpowiadały dworcom kolejowym*

5 Z. i R. B. Romańscy, *Z przeszłości kolejnictwa w Nowym Sączu (wspomnienia)*, „Rocznik Sądecki”, t. 15-16, Nowy Sącz 1978 r., s. 445.

6 Pismo starosty do zarządu gminy Stary Sącz, z dn. 7.02.1876 r.; ANK rNS, zespół AmStS, sygnatura 31/22/0/293.

7 *Do zwierzchności Gminnej w Starym Sączu*, pismo starosty do zarządu gminy Stary Sącz, z dn. 21.12.1875 r.; ANK rNS, zespół AmStS, sygnatura 31/22/0/293.

8 *Do zwierzchności Gminnej w Starym Sączu*, pismo starosty do zarządu gminy Stary Sącz, z dn. 7.02.1876 r.; ANK rNS, zespół AmStS, sygnatura 31/22/0/293.

*Kolei Tarnowsko-Leluchowskiej, jak na przykład Tarnów, Tuchów, Grybów, Nowy Sącz. Na zewnątrz były malowane na ciemnozielono z czerwonymi lampasami. Części składowe mechanizmu były polerowane i wykonane z brązu lub mosiądzu. Wagony osobowe na zewnątrz były pięknie malowane i lakierowane jasnymi barwami. Drugie klasy posiadały wewnątrz siedzenia obite ciemnymi skórami. Pierwsze klasy posiadały siedzenia obite błękitnym lub czerwonym pluszem. Siedzenia i oparcia dla wygody i elastyczności były wypchane końskim włosiem. Wagony osobowe do ogrzewania miały piece opalane węglem. Oświetlenie wagonów dokonywane było przy pomocy lamp olejnych. Nie znano wówczas hamulców automatycznie działających, stąd też hamowanie pociągów odbywało się ręcznie. Wejście do wagonów prowadziło z obu boków wozu do każdego przedziału. Konduktorzy dla pełnienia służby i dla sprawdzenia biletów musieli przechodzić więc po pomostach na zewnątrz wagonu. Toteż dość częste były nieszczęśliwe wypadki na skutek poślizgnięcia się na pomostach w czasie zimy.*

*Do smarowania parowozów używano początkowo tylko drogich olejów rzepakowych, natomiast do wagonów ciężkich, olejów mineralnych<sup>9</sup>.*

Od chwili uruchomienia w roku 1876 na linii pracowały wyłącznie parowozy towarowe serii BNt I z tendrami TNt (typ Cn 2; po 1885 roku oznaczone serią kkStB 32; po 1918 PKP przejęło 6 szt., oznaczonych później jako seria Th11). Wyprodukowała je fabryka lokomotyw StEG<sup>10</sup> w 1875 r., nosiły numery fabryczne StEG 1409-1420. Pomalowane w kolorze ciemnozielonym z czerwonymi obramowaniami, miały oznaczenia cyfrowe 1-12 i mosiężne tablice z nazwami własnymi – kolejno: „BIAŁA”, „BOBOWA”, „DUNAJEC”, „GROMNIK”, „GRYBÓW”, „KRYNICA”, „LELUCHÓW”, „RYTRO”, „TARNÓW”, „TUCHÓW”, „SZCZAWNICA” i „ŻEGIESTÓW”. Tendry do parowozów (późniejszej austriackiej serii „12” i jeden serii „20”) wyprodukowała fabryka Ringhoffer w Pradze<sup>11</sup>.

*Tabela 1. Tabela ze strony internetowej „Lokstatistik”, autor Josef Pospichal. adres: <http://www.pospichal.net/lokstatistik/14055-tarnow-leluchow.btm>*

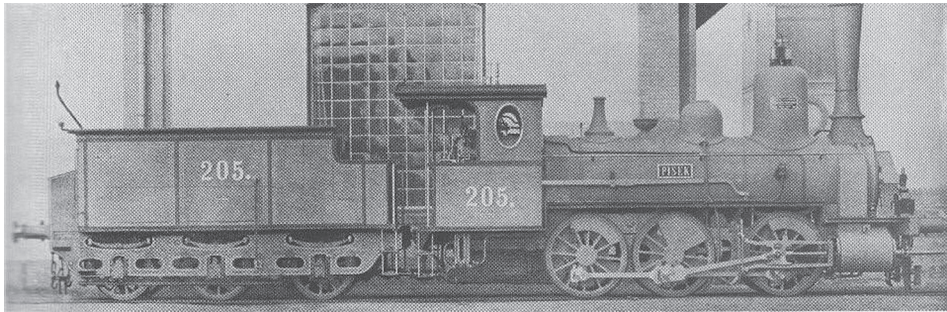
<b>k.k. Tarnow-Leluchower Staatsbahn</b>								
<b>Pierwotnie: k. k. Eisenbahn Eperjes-Tarnow * 27.4.1872, otwarta 1.5.1873</b>								
<b>do 31.12.1883 w zarządzie EUGE od 1.01.1884 w zarządzie kkStB</b>								
<b>Numer fabryczny</b>	<b>Typ</b>	<b>Bez.</b>	<b>Numer boczny</b>	<b>Nazwa własna</b>	<b>kkStB-numer od 1885</b>	<b>kkStB-numer od 1905</b>	<b>Dalszy przydział</b>	<b>Data kasacji</b>
StEG 1409/75	Cn2	BNtI	1	BIAŁA	3201	32.01	PKP	x 1926
StEG 1410/75	Cn2	BNtI	2	BOBOWA	3202	32.02	BBÖ	x 1925
StEG 1411/75	Cn2	BNtI	3	DUNAJEC	3203	32.03	BBÖ	x 1925
StEG 1412/75	Cn2	BNtI	4	GROMNIK	3204	32.04	SHS	x 1930
StEG 1413/75	Cn2	BNtI	5	GRYBÓW	3205	32.05	PKP	x przed 1926
StEG 1414/75	Cn2	BNtI	6	KRYNICA	3206	32.06	FS 198.001	x 1923
StEG 1415/75	Cn2	BNtI	7	LELUCHÓW	3207	32.07	PKP	x przed 1926

9 Z. i R. B. Romańscy, *Z przeszłości kolejnictwa w Nowym Sączu (wspomnienia)*, „Rocznik Sądecki”, t. 15-16, Nowy Sącz 1978 r., s. 447-448.

10 k. k. landesbefugte Maschinen-Fabrik in Wien der k. k. privilegierte Österreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

11 Waggonfabrik R. Ringhoffer Praha–Smichow.

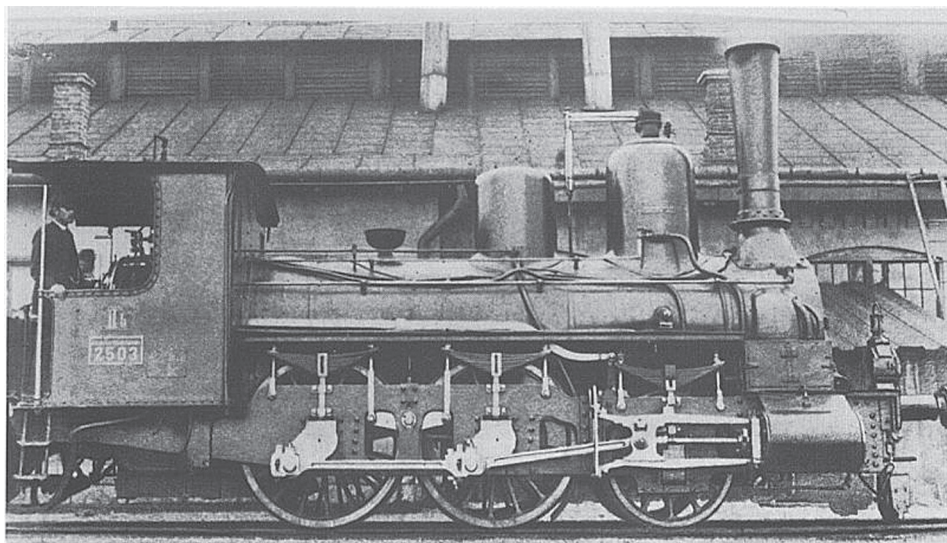
StEG 1416/75	Cn2	Bn1f	8	RYTRO	3208	32.08		x 1918
StEG 1417/75	Cn2	Bn1f	9	TARNÓW	3209	32.09	PKP	x 1920
StEG 1418/75	Cn2	Bn1f	10	TUCHÓW	3210	32.10		x 1915
StEG 1419/75	Cn2	Bn1f	11	SZCZAWNICA	3211	32.11	PKP	x przed 1926
StEG 1420/75	Cn2	Bn1f	12	ŻEGIESTÓW	3212	32.12	SHS	x 1931



**Fot. 1. Parowóz typu Cn2**

(późniejsza seria kkStB 32) produkcji Lokomotivfabrik Floridsdorf w Wiedniu, nr fabr. 206 z 1876 r. dla kolei Rakonitz–Prottin, gdzie otrzymał numer boczny 205 i nazwę „Pisek“. Tego typu parowozy z zakładów Lokomotivfabrik der Staatseisenbahn-Gesellschaft (StEG) w Wiedniu o numerach fabrycznych 1409-1420 zostały wyprodukowane w 1875 r. w ilości 12 sztuk dla kolei Tarnowsko-Leluchowskiej. Tender serii 12 prod. Ringboffer Praga.

Fot. Wikimedia (<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=30315663>)



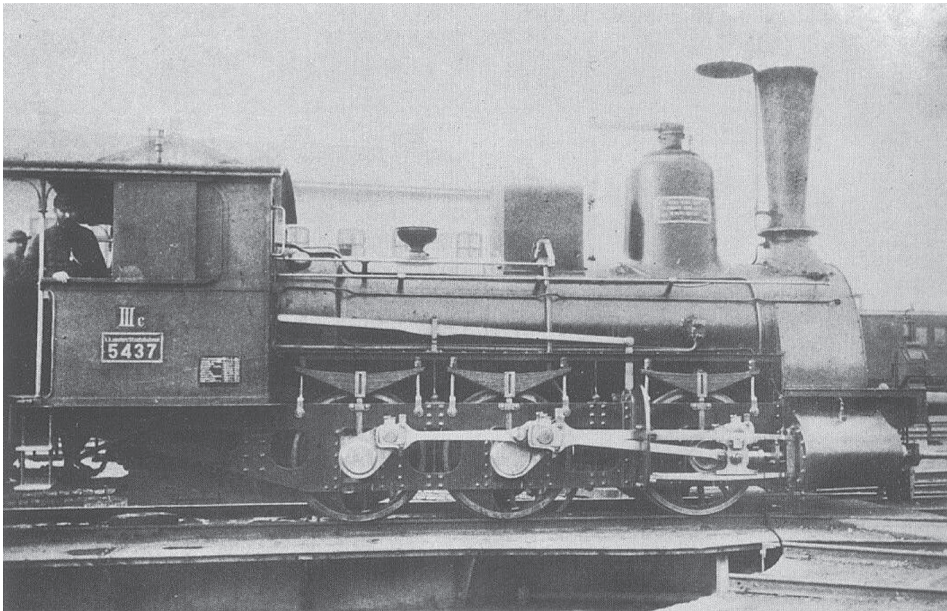
**Fot. 2. Parowóz typu 1Bn2**

(późniejsza seria kkStB 25) produkcji Lokomotivfabrik der Staatseisenbahn-Gesellschaft (StEG) w Wiedniu, nr fabr. 1795 z 1884 r. dla Galicyjskiej Kolei Transwersalnej, gdzie otrzymał numer boczny 1103. Tego typu parowozy z zakładów Lokomotivfabrik der Staatseisenbahn-Gesellschaft o numerach fabrycznych 1793-1802 i 1826-1827 zostały wyprodukowane w 1884 r. w ilości 12 sztuk dla Galicyjskiej Kolei Transwersalnej.

Fot. Wikimedia (<https://de.wikipedia.org/w/index.php?curid=1645772>)

Posiadany tabor trakcyjny po uruchomieniu Kolei Transwersalnej, stał się niewystarczający i skierowano na tę linię kolejne lokomotywy, tym razem były to już

parowozy pasażerskie serii AN II (układ osi 1B; po 1885 roku oznaczone seria kStB 25; po 1918 na PKP 7 szt. Oc11) z zakładów *Lokomotivfabrik der Staatseisenbahn-Gesellschaft* (12 sztuk z 1884 r.; numery fabryczne 1793-1802 i 1826-1827) i parowozy towarowe BN II (układ osi C; po 1885 roku oznaczone seria kStB 54; po 1918 na PKP 55 szt. Th17). Jeżeli chodzi o parowozy towarowe serii 54, to dla kolei transwersalnej wyprodukowano 38 tych parowozów w wytwórniach *Lokomotivfabrik Floridsdorf* (20 sztuk z 1884 r.; numery fabryczne 500-517 i 540-541), *Wiener Neustädter Lokomotivfabrik* w Wiedniu (6 sztuk z 1884 r.; numery fabryczne 2924-2929 i 2 sztuki z 1885 r.; numery fabryczne 2972-2973) i *Borsig*, Berlin (10 sztuk z 1884 r.; numery fabryczne 4022-4031). Nadano im numery 1111-1144, 1147, 1148, 1151 i 1152. Dodatkowo sprowadzono dwa parowozy tendzaki popularnej serii 97 (układ osi C; po 1918 r. na PKP 12 szt. TKh12) z wytwórni *Wiener Neustädter Lokomotivfabrik* w Wiedniu (2 szt. z 1884 r.; numery fabryczne 2897 i 2898), którym nadano numery boczne 9707 i 9708.



**Fot. 3. Parowóz typu BNII typu Cn2**

(późniejsza seria kStB 54) produkcji *Wiener Neustädter Lokomotivfabrik* w Wiedniu, nr fabr. 2987 z 1885 r. dla *Mährische Grenzbahn*, gdzie otrzymał numer boczny 332; później na kStB z numerem 5437. Tego typu parowozy dostarczono dla Galicyjskiej Kolei Transwersalnej w łącznej ilości 38 sztuk: 20 sztuk w 1884 r. z zakładów *Lokomotivfabrik Floridsdorf* (numery fabryczne 500-517 i 540-541), 6 sztuk w 1884 r. z zakładów *Wiener Neustädter Lokomotivfabrik* (numery fabryczne 2924-2929) i 2 sztuki w 1885 r. (numery fabryczne 2972-2973) oraz 10 sztuk z zakładów *Borsig*, Berlin (numery fabryczne 4022-4031).

Fot. German Wikipedia (<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=19333885>)

Część z tych maszyn stacjonowało w parowozowni w Nowym Sączu.

W celu zapewnienia sprawnej obsługi taboru kursującego na linii wybudowano Główne Warsztaty cesarsko-królewskiej austriackiej Kolei Państwowej (*Hauptwerkstätte der k.k. öster. Staatsbahnen in Neu-Sandec*), uruchomione w roku otwarcia linii. Zlokalizowane naprzeciw stacji kolejowej w Nowym Sączu, zajmowały po-



czątkowo obszar 1620 m<sup>2</sup>, wyposażone były w dwa stanowiska do napraw parowozów, 6 stanowisk naprawczych wagonów i jedno stanowisko lakiernicze umieszczone w zamkniętej i ogrzewanej hali naprawczej<sup>12</sup>. Za budynkiem hali naprawczej postawiono magazyn z rampą wzdłuż budynku. Prostsze naprawy wykonywano na torach postojowych, znajdujących się w obrębie warsztatów. W chwili uruchomienia zatrudniały one 60 robotników, w tym 45-ciu wykwalifikowanych<sup>13</sup>. W skład budowli zaplecza technicznego linii Tarnowsko-Leluchowskiej w Nowym Sączu wchodziła hala warsztatów naprawczych (służąca do napraw wagonów, parowozów, ze stanowiskiem lakierni), magazyn i przelotowa hala „ogrzewalni” parowozów, zabudowana nad trzema torami stacyjnymi. Pod dachem hali, w torach zabudowano trzy kanały oczysztkowe i zainstalowano dwa żurawie wodne pomiędzy torami. Na środkowym z torów, poza halą zamontowano obrotnicę, która miała także połączenie rozjazdem z sąsiednim torem. Obok, na wolnym terenie pomiędzy halą parowozowni a halą napraw warsztatów, powstał budynek wieży ciśnień, z dwoma zbiornikami i pompownią (budynek o wymiarach 30 x 5 m) czerpiącą wodę z własnej studni, zasilającą dwa żurawie znajdujące się w hali parowozowni.

Tor wyciągowy poza halą prowadził do żeberka z zainstalowaną dużą obrotnicą parowozów. Drugi tor wyciągowy poprowadzono równolegle, a pomiędzy nimi znalazły miejsce magazyny na węgiel. Można było, korzystając z niego, przedostać się do hali napraw warsztatów z 6 torami odstawczymi (hala była wyposażona w przesuwnicę wewnętrzną; tory nr 28-38). Na terenie warsztatów zainstalowano 6 prawych rozjazdów, 5 rozjazdów lewych i jeden rozjazd łukowy symetryczny. Tor boczny, prowadził obok hali i magazynu wyposażonego w rampę ładunkową i kończył się kozłem oporowym.

Pierwszym naczelnikiem „ogrzewalni i warsztatów” został inż. Juliusz Kuhn<sup>14</sup>.

W 1885 roku wybudowano odrębną halę wachlarzową na 9 stanowisk (*murowana kolista ogrzewalnia na 9 maszyn „Ringförmiges Heizhaus für 9 Stände”*; z *przybudowaniem lokalu mieszczącego składy i biura, razem 1300 m<sup>2</sup>*) z centralnie umieszczoną obrotnicą („*Drehscheibe*” 14,65 m średnicy), postawione na specjalnie usypanym, podwyższonym w stosunku do otoczenia terenie. Równolegle do ulicy powstał budynek administracyjny z umieszczoną centralnie, drugą na terenie stacji wieżą ciśnień (*stacya wodna „Wasserstationsgebäude”*; z *dwoma rezerwoarami 83,80 m<sup>2</sup> wraz z jednopiętrowymi przybudowaniami 120,35 m<sup>2</sup>*), wyposażoną w dwa zbiorniki. Wodę czerpano ze studni znajdującej się przed budynkiem wieży ciśnień – od strony ulicy („*Wasserstationsbrunnen*” 3 m średnicy w świetle). W ciągu toru przechodzącego przez obrotnicę parowozowni i zakończonego kozłem oporowym na wysokości budynku administracyjnego, zabudowano kanał do odzulfiania parowozów i postawiono obok żuraw wodny (*łopielnica „Putzgrube” wraz z szachem pod żuraw wodny „Krahnschacht” w pobliżu ogrzewalni*).

12 Spitzner J., *Werkstättenwesen* [w:] *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie*. II. Band, Wien-Teschen-Leipzig 1898 r.; s. 599.

13 Z. i R. B. Romańscy, *Z przeszłości kolejnictwa w Nowym Sączu (wspomnienia)*, „Rocznik Sądecki”, t. 15-16, Nowy Sącz 1978 r., s. 449.

14 *Szematyzm Królestwa Galicji i Lodomeryi z Wielkim Księstwem Krakowskim na rok 1877*, Lwów, s. 503.

Parowozownia została wydzielona ze struktury warsztatów i przejęła bieżące utrzymanie pojazdów trakcyjnych.

Poniżej w tabelach zestawiono wybrane dane techniczne parowozów w nowosądeckiej parowozowni

Tabela 2. Wybrane dane techniczne pierwszych parowozów w nowosądeckiej parowozowni

<b>Układ kół parowozu</b>	0–4–2
<b>Producent</b>	Beyer, Peacock & Company
<b>Liczba sztuk</b>	2
<b>Rok produkcji</b>	1856
<b>Długość</b>	mm
<b>Wysokość osi kotła</b>	6' 5"
<b>Rozstaw osi napędnych</b>	7' 9"
<b>Średnica kół napędnych</b>	
<b>Masa własna</b>	
<b>Masa w stanie służbowym</b>	
<b>Szybkość maksymalna</b>	km/h
<b>Średnica cylindrów</b>	
<b>Skok tłoka</b>	
<b>Ciśnienie w kotle</b>	bar
<b>Liczba płomieniówek</b>	
<b>Powierzchnia rusztu</b>	m <sup>2</sup>
<b>Powierzchnia ogrzewalna skrzyni ogniowej</b>	m <sup>2</sup>
<b>Typy tendrów</b>	2 lub 3-osiowe

Tabela 3. Wybrane dane techniczne pierwszych parowozów w nowosądeckiej parowozowni

<b>Typ parowozu</b>	C n2
<b>Seria kkStB po 1885</b>	32
<b>Seria PKP po 1918</b>	Th11
<b>Liczba sztuk</b>	102
<b>Lata produkcji</b>	1866-1877
<b>Liczba sztuk dla TLB</b>	12
<b>Lata produkcji</b>	1875
<b>Długość</b>	8 413 mm
<b>Wysokość</b>	4 636 mm
<b>Rozstaw osi skrajnych</b>	3 110 mm
<b>Średnica kół napędnych</b>	1 264 mm
<b>Masa własna</b>	30,0 t
<b>Masa w stanie służbowym</b>	33,5 t
<b>Szybkość maksymalna</b>	47/ 50 km/h
<b>Średnica cylindrów</b>	421 mm
<b>Skok tłoka</b>	632 mm
<b>Ciśnienie w kotle</b>	9 bar
<b>Liczba płomieniówek</b>	165
<b>Powierzchnia rusztu</b>	1,9 m <sup>2</sup>
<b>Powierzchnia ogrzewalna skrzyni ogniowej</b>	9,0 m <sup>2</sup>
<b>Typy tendrów</b>	12, 14, 20, 37

Tabela 4. Wybrane dane techniczne pierwszych parowozów w nowosądeckiej parowozowni

<b>Typ tendra (kkStB)</b>	12	20*
<b>Liczba sztuk</b>	24	100
<b>Lata produkcji</b>	1875-1876	1859-1878
<b>Producent</b>	Ringhoffer, Praga-Smichov, Lokomotivfabrik der StEG, Wiener Neustädter Lokomotivfabrik, Lokomotivfabrik Floridsdorf	Ringhoffer, Praga-Smichov, Maschinenfabrik, Esslingen
<b>Liczba osi</b>	3	3
<b>Rozstaw osi skrajnych</b>	3 160 mm	3 160 mm
<b>Masa własna</b>	11,5 t	10,0 t
<b>Masa w stanie służbowym</b>	25,0 t	25,0 t
<b>Średnica kół</b>	960 mm	995 mm
<b>Zapas wody</b>	9,3 m <sup>3</sup>	8,8 m <sup>3</sup>
<b>Zapas węgla</b>	7,6 m <sup>3</sup>	6,0 m <sup>3</sup>

Tabela 5. Wybrane dane techniczne pierwszych parowozów w nowosądeckiej parowozowni

<b>Typ parowozu</b>	1Bn2
<b>Seria kkStB po 1885</b>	25
<b>Seria PKP po 1918</b>	Oc11
<b>Liczba sztuk</b>	12
<b>Lata produkcji</b>	1884
<b>Liczba sztuk dla GTr</b>	12
<b>Lata produkcji</b>	1884
<b>Producent</b>	Lokomotivfabrik der StEG
<b>Długość z tendrem</b>	10 382 mm
<b>Rozstaw osi skrajnych</b>	3 160 mm
<b>Średnica kół napędnych</b>	1 495 mm
<b>Średnica kół tocznych</b>	1 175 mm
<b>Masa własna</b>	31,3 t
<b>Masa w stanie służbowym</b>	36,1 t
<b>Szybkość maksymalna</b>	60 km/h
<b>Średnica cylindrów</b>	400 mm
<b>Skok tłoka</b>	632 mm
<b>Ciśnienie w kotle</b>	10 bar
<b>Liczba płomieniówek</b>	180
<b>Powierzchnia rusztu</b>	1,73 m <sup>2</sup>
<b>Powierzchnia ogrzewalna skrzyni ogniowej</b>	7,3 m <sup>2</sup>
<b>Typy tendrów</b>	12, 16

Tabela 6. Wybrane dane techniczne pierwszych parowozów w nowosądeckiej parowozowni

<b>Typ parowozu</b>	C n2
<b>Seria kkStB po 1885</b>	54
<b>Seria PKP po 1918</b>	Th17
<b>Liczba sztuk</b>	63
<b>Lata produkcji</b>	1872-1885
<b>Liczba sztuk dla GTr</b>	38
<b>Lata produkcji dla GTr</b>	1884-1885
<b>Producent</b>	Lokomotivfabrik Floridsdorf (54.01-18 i 54.35-36), Wiener Neustädter Lokomotivfabrik (54.19-24 i 54.39-40), Borsig, Berlin (54.25-34)

<i>Długość z tendrem</i>	10 238 mm
<i>Rozstaw osi skrajnych</i>	3 050 mm
<i>Średnica kół napędnych</i>	1 180 mm
<i>Masa własna</i>	35,1 t
<i>Masa w stanie służbowym</i>	39,0 t
<i>Szybkość maksymalna</i>	45 km/h
<i>Średnica cylindrów</i>	445 mm
<i>Skok tłoka</i>	632 mm
<i>Ciśnienie w kotle</i>	9 bar (54.01-40) 10 bar (54.41-63)
<i>Liczba płomieniówek</i>	200 (54.01-40) 186 (54.41-49) 200 (54.60) 201 (54.50-63)
<i>Powierzchnia rusztu</i>	1,85 m <sup>2</sup> 1,80 m <sup>2</sup> (54.50-63)
<i>Powierzchnia ogrzewalna skrzyni ogniowej</i>	8,8 m <sup>2</sup> (54.01-40) 8,6 m <sup>2</sup> (54.41-49) 8,8 m <sup>2</sup> (54.60) 11,0 m <sup>2</sup> (54.50-63)
<i>Powierzchnia ogrzewalna kotła</i>	132,2 m <sup>2</sup> (54.01-40) 124,5 m <sup>2</sup> (54.41-49) 132,2 m <sup>2</sup> (54.60) 133,0 m <sup>2</sup> (54.50-63)
<i>Typy tendrów</i>	12, 16 (54.01-40) 8, 10, 18, 22, 31, 34, 36, 40, 66 (54.41-49) 8, 22 (54.50-63)

Tabela 7. Wybrane dane techniczne pierwszych parowozów w nowosądeckiej parowozowni

<i>Typ parowozu</i>	C n2t
<i>Seria kkStB po 1885</i>	97
<i>Seria PKP po 1918</i>	TKh12
<i>Liczba sztuk</i>	255
<i>Liczba sztuk dla GTr</i>	2
<i>Lata produkcji</i>	1878-1911
<i>Producent – dla GTr</i>	Wiener Neustädter Lokomotivfabrik
<i>Długość</i>	7 927 mm
<i>Wysokość</i>	4 034 mm
<i>Rozstaw osi skrajnych</i>	2 700 mm
<i>Średnica kół napędnych</i>	950 mm
<i>Masa własna</i>	22,1 t
<i>Masa w stanie służbowym</i>	29,0 t
<i>Szybkość maksymalna</i>	40 km/h
<i>Średnica cylindrów</i>	345 mm
<i>Skok tłoka</i>	480 mm
<i>Ciśnienie w kotle</i>	10 bar
<i>Liczba płomieniówek</i>	99
<i>Powierzchnia rusztu</i>	1,04 m <sup>2</sup>
<i>Powierzchnia ogrzewalna skrzyni ogniowej</i>	4,35 m <sup>2</sup>
<i>Powierzchnia ogrzewalna kotła</i>	54,72 m <sup>2</sup>
<i>Zapasy wody</i>	3 m <sup>3</sup>
<i>Zapasy węgla</i>	1 – 1,5 t