

Ryszard Rusak

Koleje piaskowe po dwóch latach działalności

W 1998 r. niektóre przedsiębiorstwa spoza PKP uzyskały koncesje na zarządzanie i eksploatację linii kolejowych. W praktyce oznaczało to, że po szlakach kolejowych mogły kursować pociągi różnych przewoźników. Niestety droga do realizacji tego celu okazała się trudna i dopiero od niedawna można zobaczyć coraz liczniejsze pociągi nowych przewoźników. W artykule omówiono dokonania byłych kopalń piasku podszkawkowego, które w ramach posiadanej koncesji realizują takie przewozy.

Po zakończeniu II wojny światowej i skierowaniu opcji politycznych na gospodarkę centralną, podstawowym przewoźnikiem pozostało PKP. W planach nie uwzględniono niektórych kolei prywatnych, które po upaństwowieniu weszły w skład nowych kolei o charakterze typowo przemysłowym, specjalizujących się głównie w dostawach piasku. W 1951 r. powołano Przedsiębiorstwo Materiałów Podsadzawych Przemysłu Węglowego w Katowicach (PMP-PW), którego zadaniem było dostarczanie piasku podsadzawowego na zamulkę do różnych kopalń węgla kamiennego w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym. Podjęto jednocześnie budowę nowych linii oraz piaskowni centralnej.

W następnych latach wybudowano m.in. magistrale: Północną, Południową, Będowską, które scaliły i połączyły całą dotychczasową sieć kolei piaskowych. Rozważano również kilka wariantów budowy nowych linii kolei piaskowych. PMP-PW wówczas miały 4 piaskownie: Z1 – Kuźnica Warzężyńska, Z2 – Szczakowa, Z3 – Kottarnia i Z4 – Maczki-Bór.

Na skutek przemian politycznych na początku lat 90. XX w. przedsiębiorstwo zostało rozwiązane, a każda z kopalń piasku zaczęła pracować na swój własny rozrachunek. Cały majątek byłego PMP-PW został podzielony na poszczególne kopalnie, które musiały sobie poradzić w nowych realiach gospodarki rynkowej. Przeprowadzana restrukturyzacja całego resortu górnictwa doprowadziła do zamknięcia kilkunastu z istniejących do 1980 r. 76 kopalń węgla kamiennego. Niektóre z nich przekształcono w zakłady górnicze, które choć nie wydobywają węgla, to nadal zajmują się jego przetwarzaniem bądź wzbogacaniem.

Likwidacja kopalń łączyła się bezpośrednio z zaprzestaniem wydobycia i jednocześnie z końcem stosowania podsadzki płynnej jako materiału uzupełniającego wyrobiska. Niepotrzebne okazały się wówczas niektóre bocznice kopalniane, do których dostarczano tą drogą piasek podsadzawowy. Część z nich bezpowrotnie została zlikwidowana, a torowiska rozebrane. Już w latach 70. kopalnie piasku zaczęły realizować dostawy węgla własnym taborem i po własnych liniach do niektórych elektrowni. Były to początkowo nieduże przewozy, które obecnie stanowią podstawę bytu niektórych z nich.



ET22-073 i 201E-792 na bocznicach KWK Piast; obie lokomotywy spotkały się ponownie na szlaku w okolicach Bagienka, gdzie krzyżuje się biegnący górą szlak kolei piaskowej Hołdunów – Kosztowy i biegnący dołem szlak PKP Mysłowice Kosztowy – Imielin (2.08.2001)



ST44-925 na bocznicach Elektrowni Łagisza; skład o masie brutto 2000 t wyruszył w kierunku stacji Łazy, skąd dalej do odbiorcy w Warszawie przejmie go elektrowóz; przewóz realizowany przez KP Kuźnica w ramach umowy peażowej (18.05.2001)



Bocznicę Elektrowni Rybnik obsługuje wyłącznie przez przewoźników spoza PKP; lokomotywa S2138 PTKiGK Rybnik ze składem próżnych węglarek do KWK Szczygłowiec w oczekiwaniu na wolną drogę (30.05.2001)

Kopalnia Piasku Kuźnica Warężyńska

Jest to obecnie najmniejsza z kopalń wydobywających się z dawnego PMP-PW. Sieć własnych linii wynosi zaledwie 15,490 km. Są to dwie linie:

- 1) Kuźnica Warężyńska KWA – Bańgów, zelektryfikowana (połączenie z Magistralą Północną KP Szczakowa), długości 12,7 km (na odcinku Brzozowica – Bańgów szlak dwutorowy);
- 2) niezelektryfikowana linia jednotorowa Kuźnica Warężyńska KWA – Dąbrowa Górnicza Piekto (PKP), długości 2,79 km.

Dostawy piasku realizowane są w jedynej relacji do szybu Witczak KWK Centrum Szombierki (Bytom) – do dwóch pociągów na dobę. Dziennie w ruchu znajdują się 4 lokomotywy spalinowe i 2 lokomotywy elektryczne. Pod koniec maja 2003 r. KP Kuźnica wygrała przetarg na dalszą dostawę piasku do tego szybu, co oznacza kontynuowanie przez pewien czas wydobycia piasku na cele podszadzowe. Niestety wyczerpują się również powoli jego zasoby na polu piaskowym. Rozpoczęto już powolne zalewanie tego pola, a docelowo ma tu powstać ogromny sztuczny zbiornik z zapleczem turystyczno-wypoczynkowym. Na początku 2001 r. w ramach umów peażowych wyekspediowano zaledwie kilka pociągów z węglem z Zakładu Górniczego Jowisz do odbiorców w Poznaniu, Krakowie i Kaczorach. Każdy pociąg miał brutto 2 tys. t. W dalszym ciągu realizowane są dostawy węgla do



Załadunek piasku na polu KP Kotlarnia (06.07.2001)



TEM2-088 z KP Kotlarnia ze składem talbotów na stacji Pyskowice; widoczne słupy trakcyjne bez sieci, która częściowo została skradziona, a częściowo rozebrana, rok później zdemontowano również słupy trakcyjne (06.07.2001)

Elektrowni Łagisza, wchodzącej w skład Południowego Koncernu Energetycznego (PKE), w tym jedna relacja po torach PKP z KWK Kazimierz – Juliusz w Sosnowcu. Nie są to jednak przewozy zbyt duże (2 do 4 pociągów z węglem na dobę), ponieważ większość dostaw węgla odbywa się transportem samochodowym. W maju tego roku na zlecenie PTKiGK Rybnik podwykonawcy PTKiGK Zabrze oraz KP Kuźnica realizowały dostawy koksu dla Huty Katowice w relacji Koksownia Zdieszowice – Dąbrowa Górnicza Towarowa całkowicie po szlakach PKP.

Kopalnia Piasku Szczakowa

Kiedyś była to największa kopalnia, której bardzo duże wydobycie piasku podsadzowego stanowiło podstawę dostaw dla większości kopalń znajdujących się w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym. Obecnie kopalnia ma sieć linii o długości 153 km, do dyspozycji jest 16 lokomotyw elektrycznych oraz 17 lokomotyw spalinowych, realizowane są dostawy piasku podsadzowego i budowlanego oraz przewozy węgla do elektrowni Południowego Koncernu Energetycznego.

Wykaz własnych linii kolejowych, na które spółka ma koncepcję MTiGM (obecnie Ministerstwa Infrastruktury):

- 1) Sosnowiec Jęzor Centralny JCC – Trętowiec (PKP Trzebinia Siersza);
- 2) Sosnowiec Jęzor Centralny JCA – Barbara (PKP Piekary Śląskie Szarlej);
- 3) Katowice Borki – Katowice Roździeń (PKP Dąbrowka Mała);
- 4) Chorzów Zygmunt August – Bytom Karol Miarka.

Kopalnia Piasku Kotlarnia

Głównym produktem kopalni jest w dalszym ciągu piasek budowlany (roczna produkcja ok. 180 tys. t) oraz piasek płukany (roczna produkcja ok. 1 mln t), który wykorzystywany jest w budownictwie. Oferowana jest również pospółka piaskowo-żwirowa stosowana do wykonywania warstw filtracyjnych przy budowie autostrad i oczyszczalni ścieków (roczna produkcja ok. 2 mln t, z tego 100 tys. t do sprzedaży bez przetworzenia). W związku z budową autostrady A4, w okolicy posterunku Drama urządzono bocznice, gdzie dostarczany jest piasek budowlany na jej potrzeby. Dostawca jest oferta zwałowania odpadów pogórnictwa. Obecnie usługi takie wykonywane są dla: KWK Knurów, KWK Sośnica Gliwice, KWK Makoszowy Zabrze, KWK Krupiński Suszec, KWK Chwałowice Rybnik. Realizowane są dostawy węgla energetycznego w relacjach: Elektrownia Rybnik S.A. Rybnik, Elektrociepłownia Zabrze S.A. Zabrze, Zabrzańskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. Zabrze. Z usług transportu kolejowego KP Kotlarnia korzystają: Elektrownia Rybnik S.A. Rybnik, Elektrociepłownia Zabrze S.A. Zabrze, UTEX Sp. z o.o. Rybnik, Gliwica Spółka Węglowa S.A., kopalnie: Knurów, Szczygłowice, Sośnica, Makoszowy, oraz Śląskie Zaplecze Mechaniczno-Remontowe Przechlebice Sp. z o.o.

CTL Maczki-Bór

Kopalnia Piasku Maczki-Bór zaczęła funkcjonować jako samodzielne przedsiębiorstwo od 1990 r. i nadal jest ściśle związana z górnictwem węgla kamiennego. Po uzyskaniu koncesji na prowadzenie przewozów i zarządzanie liniami kolejowymi dostosowała się do nowych warunków wprowadzając sukcesywnie nowe usługi oraz realizację przewozów również po liniach PKP. Sieć własnych linii kolejowych wynosi 127 km, po których kursuje 15 lokomo-

tyw elektrycznych i 18 spalinowych oraz około 1000 specjalistycznych wagonów. Do końca maja 2003 r. w ruchu znajdowało się 8 lokomotyw elektrycznych 3E/1 (ET21), 8 lokomotyw spalinowych TEM2 (bez lokomotyw na stałe obsługujących bocznice) oraz 2 lokomotywy SM42. 1 czerwca 2003 r. zapowiedziano całkowitą likwidację przewozów lokomotywami elektrycznymi. Decyzja ta podyktowana jest częstymi kradzieżami trakcji elektrycznej i sporymi kosztami jej odbudowy. Nie oznacza to jednak jej fizycznej likwidacji. Nadal po niektórych szlakach będą jeździły elektrowozy z Kopalni Piasku Szczakowa.

Obecnie nadal wydobywany jest piasek na cele podszadzkowe (przeważnie w porach nocnych) do szybów KWK Mysłowice (szyb Wschodni), KWK Wieczorek (szyb Agata) i KWK Staszic (szyb nr 4) oraz piasek budowlany. Kilkaście pociągów na dobę przewozi również odpady górnicze i kamień z Nadwiślańskiej Spółki Węglowej, Katowickiego Holdingu Węglowego, Rudzkiej Spółki Węglowej na zwałowisko własne Maczki-Bór. Zwałowisko to ma jeszcze bardzo duże zasoby do wykorzystania. Doprowadzona jest tu sieć trakcyjna o napięciu 3 kV o długości ok. 3 km w rejonie zwałowarek AS1120 i Z1650. Dzięki temu możliwy jest rozładunek składów przy użyciu lokomotyw elektrycznych. Oprócz tego prowadzona jest kompleksowa obsługa bocznice KWK Śląsk, KWK Mysłowice, KWK Polska Wirek i KWK Wesola. Każdy z utworzonych tam oddziałów kolejowych zatrudnia średnio około 40 osób.

Kopalnia Piasku Maczki-Bór ma również przetadownię Cieśle, z torami o rozstawie szyn 1520 mm, mającą połączenie z Linią Hutniczo-Siarkową – oknem na wschód, z ogromnym, niestety nie wykorzystanym, potencjałem przewozowym. W latach 80. realizowany był tu przetadunek dużych ilości węgla ze śląskich kopalń na wagony szerokotorowe, kierowane bezpośrednio do radzieckiego odbiorcy. Kopalnia ta jako jedyna ma koncesje na przewozy osób, które do 2002 r. były wykonywane na dzierżawianej kolejce wąskotorowej o szerokości toru 900 mm, znajdującej się w Wojewódzkim Parku Kultury i Wypoczynku w Chorzowie.

Prywatyzacja Spółki

18.10.2001 r. została podpisana umowa, na podstawie której skarb państwa zbył 61% udziałów Kopalni Piasku Maczki-Bór Sp. z o.o. na rzecz konsorcjum firm: Chem Trans Logistic Investor, wchodzącej w skład holdingu Chem Trans Logistic Holding Polska oraz spółki pracowniczej Maczki-Bór S.A. Do skarbu państwa należą jeszcze 39% udziałów. 21.02.2002 r. nastąpiło uprawomocnienie się umowy prywatyzującej, tzn. Urząd Antymonopolowy zaakceptował zapisy umowy sprzedaży udziałów. Wiodącym podmiotem w prywatyzacji jest firma Chem Trans Logistic (CTL), jedna z czołowych firm spedycyjno-logistycznych w naszym kraju. Firmy wchodzące w skład grupy CTL prowadzą między innymi logistykę w zakresie przewozów kolejowych i samochodowych (a nawet lotniczych) na rynku krajowym i międzynarodowym, a także przetadunków surowców chemicznych.

Kopalnia Piasku Maczki-Bór jest obecnie jedną z 12 spółek wchodzących w skład holdingu Chem Trans Logistic Holding. Grupę kapitałową CTL tworzą obecnie CTL Północ, CTL Wschód, CTL Południe, Tankpol Logistic, Polski Koks Spedycja, Panopa Logistic Polska, Chemkol, CTL Germany, Kopalnia Piasku Maczki-Bór, CTL Finanse i CTL Investor. 11.06.2002 r. Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników Kopalni Piasku Maczki-Bór Sp. z o.o. podjęło uchwałę o zmianie nazwy spółki. Z nazwy znikło słowo



TEM2-080 przy zestawianiu składu pociągu na bocznicy KWK Polska-Wirek. (14.06.2002)



3E-42 z KP Szczakowa prowadzi skład węglarek do Elektrowni Jaworzno po torach należących do KP Maczki-Bór. Hołdunów (02.08.2001)



Oprócz eksploatowanych od lat lokomotyw typu 3E/1 zaczynają pojawiać się nowocześniejsze pojazdy typu 201E; ET21-21 i 201E-792 na stacji Bór Górny (2.08.2001)

Kopalnia Piasku – firma nazywa się teraz CTL Maczki-Bór. Odzwierciedla to bowiem bardziej profil działalności przedsiębiorstwa, w którym wydobycie piasku stanowi zaledwie 10% jego przychodów. Większość przychodów pochodzi z realizacji usług

transportu kolejowego i kompleksowej obsługi bocznic (około 60%).

Kolejne koncesyjne relacje CTL

Chem Trans Logistic Holding coraz bardziej rozszerza swoją ofertę przewozową. Na szlakach PKP pojawiły się już trzy lokomotywy 201E pod szyldem CTL Rail Service. Pierwszy elektrowóz ma oznaczenie CTL RS-001 (201E-477), drugi CTL RS-002 (201E-408) i trzeci CTL RS-003 (201E-143). Zgodnie z polityką CTL wszystkie lokomotywy malowane są w barwach zakładowych, co ma odróżnić ten tabor na szlakach PKP. Również CTL Maczki-Bór maluje swój tabor w barwach zakładowych. Oprócz znanych nam już lokomotyw 3E/1- 66, 71 i 163 nowe barwy otrzymały już lokomotywy spalinowe TEM2-15, 021, 087, 203 i 227.

Lokomotywy CTL Maczki-Bór i CTL Rail Service prowadzą pociągi po szlakach PKP w ramach posiadanej koncesji. 2.09.2002 r. wyruszył pociąg TNGE 83591/0 (brutto 2000–2200 t) z Barnówka KERiGP (1.54) przez Kostrzyn Towarowy (2.46/11.30), Czerwieńsk Towarowy, Wróblin Głogowski (14.34/16.46), Wrocław Brochów (19.48/20.12), Siechnice, Opole Wschodnie, Kędzie-

rzyn Koźle (23.19/ 23.48), Rybnik, Chybie, Czechowice Dziedzice (3.17/3.42), Oświęcim, Chrzanów do Trzebinia (6.29), kursujący okresowo 1/2, 2/3, 4/5, 5/6 i 7/1, oraz skład TNGE 38591/0 (brutto 1000 t) z Trzebinia odjazd 8.30 do Barnówka przyjazd 4.20 (kursuje 1/2 jako dodatkowy oraz 3/4, 4/5, 6/7 i 7/1).

Kolejną relacją CTL jest para pociągów, uruchomiona 11.11.2002 r.: TNGE 48570/1 (brutto 2200 t) z Bierawy (Zakłady Azotowe Kędzierzyn) odjazd 13.33 przez Opole Groszowice (14.32//14.53), Wrocław Brochów (16.31/16.57), Rudną (19.20//21.44) Wróblin Głogowski (23.07/0.03) Czerwieńsk Towarowy, Kostrzyn Towarowy, Szczecin Port Centralny (6.28/7.24) do Polic Chemii (przyjazd 9.04) kursujący na zamówienie, oraz TNGE 84570/1 (brutto 2200 t) z Polic Chemii (odjazd 15.00) do Bierawy (przyjazd 12.01), kursujący również na zamówienie. Składy te prowadzone były próbnie lokomotywami typu 201E (ET22) z CTL Maczki-Bór. Para pociągów 38591/83591 z relacją 552 km jest w tej chwili najdłuższym połączeniem koncesyjnym w Polsce.

Po udanym wejściu na szlaki PKP SA CTL Maczki-Bór zaczęła coraz bardziej rozwijać swoją ofertę przewozową. Pojawił się kolejny nowy pociąg TNGE 8393/2 (brutto 1000–2000 t) zestawiony z cystern, kursujący w relacji Barnówko KERiGP – Trzebinia, lecz o nieco zmienionej trasie i rozkładzie jazdy: Barnówko KERiGP (1.30), Kostrzyn Towarowy (2.29/9.28), Czerwieńsk Towarowy (11.32/12.07), Wróblin Głogowski (13.25/13.37), Wrocław Brochów (16.45/17.50), Brzeg (18.32), Opole Groszowice (19.22/19.43), Bierawa (21.33/22.09), Rybnik (23.51/23.56), Czechowice Dziedzice (1.46/2.08), Trzebinia (4.24). Pociąg ten kursuje (według planu) w 3/4, 4/5 i 6/7, a od stacji Wróblin Głogowski prowadzony jest w podwójnej trakcji przez lokomotywy typu 201E. Holding CTL planuje jeszcze w bieżącym roku uruchomienie większej liczby składów kursujących również w innych relacjach, takich jak: Strzegomek – Kielce – Łódź Olechów – Ponętów – Laskowice Pomorskie – Gdańsk Port Północny, Puławy Azoty – Skierniewice – Toruń Główny – Itawa Główna – Tczew – Gdynia Port, Dąbrowa Górnicza – Czechowice Dziedzice – Rybnik – Opole Główne – Głogów – Police Chemia, Mościce Azoty – Trzebinia – Bytom – Laskowice Pomorskie – Gdynia Port, Włocławek Brzezie – Maksymilianowo – Gdańsk Port Północny, Mościce Azoty – Rybnik – Brzeg – Głogów – Police Chemia, Janikowo – Smętowo – Gdańsk Kanał Kaszubski, Płock Trzepowo – Koluszki – Łązy – Oświęcim i Tarnowskie Góry – Bytom – Tychy) – Czechowice Dziedzice oraz Płock Trzepowo – Ponętów – Ostrów Wielkopolski – Wrocław Gądów – Miłkowice – Bolestawiec. Pociągi w nowych relacjach mają być obsługiwane lokomotywami typu 3E/1, które zostały wycofane z obsługi linii piaskowych z powodu kradzieży sieci.

Ekspansja na koleje sąsiednie

W ramach posiadanej przez CTL koncesji niemiecka firma RaM-Chem Eisenbahnverkehrsgesellschaft GmbH, z siedzibą w Centrum Kierowania w Essen, w kooperacji z holdingiem Chem Trans Logistic Polska uruchomiła 12.02.2003 r., pod wspólnym szyldem CTLR4C, nowy pociąg towarowy w relacji Hamburg – Guben – Brzeg, i z powrotem, zestawiony z cystern do przewozu produktów naftowych. Na odcinku Guben – Brzeg pociąg prowadzony jest lokomotywą spalinową CTLR4C-001. Jest to znana na PKP seria ST44, popularnie nazywana Gagarin. Lokomotywa ta (Woroszyłowgrad 3554/1979), to dawna M62-08 pracująca od



Nowa kolorystyka lokomotyw, wchodzących w skład parku taborowego CTL RAIL SERVICE; CTL RS-002 na stacji Bór Górny (3.01.2003) Fot. B. Waga



Dawna lokomotywa z kolei piaskowych M62-08 została zakupiona przez firmę Rail4Chem i w barwach CTL prowadzi pociągi relacji Guben DB – Brzeg; CTLR4C-001 na stacji Brzeg (5.08.2003) Fot. B. Waga

Tablica 1

Wielkość przewozów na torach szlakowych oraz w obrębie kompleksowo obsługiwanych bocznik kolejowych Kopalni Piasku Maczki-Bór

Rok	Wielkość przewozów [mln t]
1998	9,5
1999	10,0
2000	13,5
2001	13,5
2002	13,7

Opracował R. Rusak

18.10.1979 r. przez prawie 20 lat w Kopalni Piasku Podszadzowego Kotłarnia, skąd po skreśleniu z inwentarza i dokonaniu 8.05.2000 r. naprawy w ZNTK Bydgoszcz trafiła do prywatnych przewoźników w Niemczech. Początkowo była to firma FISE Rhein- Sieg- Eisenbahn GmbH z Bonn, gdzie nadano jej oznaczenie V2001, następnie MWB Mittelweserbahn, gdzie oznaczono ją 220-01. Obecnie lokomotywa CTRL4C-001 wchodzi w skład coraz liczniejszego parku lokomotyw firmy Rail4Chem, wśród których jest jeszcze 5 lokomotyw elektrycznych serii 145 (145-CL 001 do 005) o mocy 4200 kW, oraz dwie lokomotywy spalinowe pochodzące z dawnych kolei DR serii 132 (W232 002 i 003) o mocy 2200 kW. Pociąg prowadzony Gagarinem TGZS 7690 (brutto 1800 t) kursuje na zamówienie w 1/2 i 3/4 według rozkładu jazdy: z Guben DB 20.29 przez Gubin 20.39/21.09, Czerwieńsk 22.10/22.27, Głogów 0.07/1.47, Rudna Gwizdanów 2.19/2.54, Brzeg Dolny 3.59/4.04, Wrocław Brochów 5.06/5.11 do Brzegu 6.17, a skład TGZS 6791 (brutto 1000 t), również na zamówienie w 1, 3 i 5, zgodnie z rozkładem jazdy: z Brzegu 10.15 przez Wrocław Brochów 10.55/11.12, Wrocław Kuźniki 11.46/11.51, Brzeg Dolny 12.25/12.36, Głogów 14.29/15.11, Wróblin Głogowski 15.27/15.52, Czerwieńsk 17.26/17.58, Gubin 19.21/19.51 do Guben DB 20.00.



Tablica 2

Wykaz udostępnianych linii kolejowych CTL Maczki-Bór objętych koncesją

Linia kolejowa nr 1	Jęzor Centralny – Hołdunów; linia jednotorowa, posterunkami pośrednimi są: Dąbrowa, post. Kosztowy na stacji Kosztowy, oraz post. Hołdunów na stacji Hołdunów.
Linia kolejowa nr 2	Jęzor Centralny – Klara, linia dwutorowa na odcinkach: JCC – Brzęczkowice – Słupna – Ćmok – Poniatowski – Szadok – Wujek, natomiast jednotorowa na odcinkach: Wujek, Załęże – Kleofas – Maciej – Wanda Lech – Klara.
Linia kolejowa nr 3	Szczakowa Ptn.- Cieście, na całej długości jest jednotorowa.
Linia kolejowa nr 4	Bór Górny – Jęzor Centralny, jest dwutorowa na odcinkach: Bór Górny – Bór Kamień – Jęzor Centralny.

Tablica 3

Tabor kolejowy kolei przemysłowych

Nazwa - typ	KP Kuźnica Warężyńska	KP Szczakowa	KP Kotłarnia	KP Maczki-Bór
Lokomotywy				
TEM2 (SM48)	5	17	17	9
SM 42			1	6
3E/1 (ET21)	4	16	5	16
201E (ET22)	1			3
T448p	2			
Wagony				
samowytadowczy 401Vc (piaskowy)		29	15	42
samowytadowczy 401V (piaskowy)		381	115	152
samowytadowcze 418V, 418Vb i 418 Vc		102	68	486
talbot 24V		70	17	
904V				58
węglarki 401W, 404W, 408W, 409W		276	144	
szutrówka 41 Ws		30	36	
węglarko-platforma 401ZB		3	5	
osobowy 94 AA	1	2	3	

Opracował R. Rusak

Literatura

- [1] Rusak R.: *Nowi operatorzy na torach PKP – kopalnie piasku podszadzowego*. Technika Transportu Szynowego 9/1998.
- [2] Rusak R.: *Koleje przemysłowe Górnego Śląska*. Technika Transportu Szynowego 10/2001.
- [3] Rusak R.: *Schyttek kolei piaskowych*. Świat Kolei 6/2002.
- [4] Rusak R.: *Po szlakach kolei piaskowej Maczki-Bór*. Świat Kolei 7/2002.
- [5] Rusak R.: *CTL na szlakach PKP*. Świat Kolei 2/2003.
- [6] Chiżyński J.: *CTL w natarciu*. Świat Kolei 5/2003.