

Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2017, 20(3), 62-76

DOI 10.4467/2543859XPKG.17.017.7491

WSPÓŁCZESNE WYKORZYSTANIE TRAKCJI PAROWEJ DO OBSŁUGI TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE

Contemporary use of steam engines in operating the railway transport in Poland

Filip Bebenow

Zakład Polityki Regionalnej i Integracji Europejskiej, Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Wydział Nauk Geograficznych i Geologicznych, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Krygowskiego 10, 61-680 Poznań
e-mail: filip.bebenow@amu.edu.pl

Cytacja:

Bebenow F., 2017, Współczesne wykorzystanie trakcji parowej do obsługi transportu kolejowego w Polsce, *Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, 20(3), 62-76.

Streszczenie:

Niniejszy artykuł ma na celu usystematyzowanie wiedzy w zakresie przestrzennego i ilościowego zróżnicowania czynnych parowozów w Polsce, jako przykładów zagospodarowania zabytków techniki w formie „żywego eksponatu”. Stanowią one najwyższą formę organizacyjną zabytków techniki kolejowej. Turystyka kolejowa oparta na eksploatacji lokomotyw parowych jako „żywych eksponatów” wpisuje się w ogólny trend rozwoju turystyki kulturowej. Postępująca modernizacja trakcji dotykała Europy zachodniej od lat 50. XX wieku. Zostały jednak zabezpieczone przed pocięciem na złom i reaktywowane przez społeczności miłośników kolei, począwszy od lat 50. XX wieku. Od tamtej pory na świecie pojawiało się coraz więcej inicjatyw mających na celu ochronę zabytków kolejnictwa. Można przyjąć, że ze względu na różnorodność warunków, które muszą być spełnione, liczba czynnych parowozów w danym kraju pozwala ocenić stan jego kultury technicznej.

Niestety poziom poszanowania dla zabytków techniki wciąż odbiega w Polsce od europejskiej normy, czego najlepszym wyznacznikiem jest wyjątkowo niska liczba czynnych parowozów, co w kraju o najbarwniejszych dziejach kolejnictwa spośród krajów Europy środkowej wydaje się co najmniej niezrozumiałe.

Słowa kluczowe: Dziedzictwo kolejowe, transport kolejowy, turystyka kolejowa, parowozy, lokomotywy parowe, koleje wąskotorowe, muzealnictwo kolejowe, geografia transportu

Abstract:

The main issue of this article is to systematise current knowledge about the spatial and specific differentiation of location steam engines in Poland. They are unique examples of historical vehicles run as tourist attraction. These engines are often called “living machines” and represent the highest organizational form of preserving technical heritage. Rail tourism based on the use of steam locomotives as “live exhibits” is part of the general trend in contemporary cultural tourism development. The ongoing modernization of traction has affected Western Europe since the 1950s. However, some of these old vehicles were protected from scrapping and reactivated by railroad enthusiasts, firstly in Great Britain and then all over the Europe. Due to the number of active steam engines in a given country allows for assessing the state of its technical culture. To maintain working steam locomotive needs a lot of conditions including capital, “know-how” and crews with rare skills.

Unfortunately, the level of maintaining technical monuments still differs in Poland from the European norm. The main barrier in the heritage railway are chronic lack of funds from local and national authorities.

This may be the main cause of the exceptionally low number of active steam engines in Poland. That case seems to be at least incomprehensible, especially in Poland, which have one of the most colorful railway history from central european countries.

Key words: Heritage railways, rail tourism, steam, steam locomotives, rail transport, rail museum

Otrzymano (Received): 06.06.2017

Zaakceptowano (Accepted): 28.09.2017

1. Wstęp

Wynalezienie silnika parowego odcisnęło wyraźne piętno na losach światowej gospodarki. Praktyczne zastosowanie energii pary wodnej do napędzania stacjonarnych maszyn parowych, statków i okrętów, a przede wszystkim parowozów zainicjowało rozwój przemysłu wszystkich gałęzi oraz – co wydaje się najistotniejsze – kolei żelaznej. Umożliwiła ona masowy transport towarów i osób na niespotykaną dotychczas skalę. Gwałtowny wzrost gospodarczy związany z upowszechnieniem silnika parowego został zidentyfikowany w długofalowym Cyklu Kondratiewa jako „druga fala” (Stryjakiewicz, 1999) globalnego procesu zmian gospodarczych. Rozwój kolei żelaznych obsługiwanych lokomotywami parowymi spowodował zmianę głównego paradygmatu techno-ekonomicznego i przejście od wczesnej mechanizacji do „epoki pary, węgla i stali”. Rozwiązania techniczne angielskiego inżyniera George’a Stephensona znalazły naśladowców na całym świecie. Parowóz – pojazd kolejowy wyposażony w kocioł wytwarzający parę, posiadający silnik parowy wprawiający w ruch koła posiadające obrzeża, umożliwiające jazdę po dwuszynowym torze, możliwy do łączenia z wagonami o podobnej konstrukcji zestawów kołowych pozostał w swojej koncepcji zasadniczo niezmienny aż do współczesności. Zaproponowany wówczas rozstaw szyn (1435 mm), nazwany „normalnym” (ang. standard gauge), jest powszechnie stosowany w większości krajów świata, w tym Polsce (Bebenow, 2015).

Badania nad rozwojem, a w ostatnim czasie także regresem sieci kolejowej prowadzone są przez geografów transportu dość powszechnie. Wciąż jednak można odnieść wrażenie, że problematyka trakcji parowej, zawierająca bardzo wiele ciekawych i niezbadanych dotąd wątków, traktowana jest dosyć powierzchownie. Wpływać mogą na to słabej jakości materiały źródłowe (dane GUS w zakresie transportu kolejowego nie spełniają nawet minimalnych oczekiwań), jak również silne zaangażowanie w zbieranie danych z wykorzystaniem metod typowych dla nauk historycznych. Nieoceniona jest tutaj rola miłośników kolejnictwa, którzy – czasem nazywani trainspotters (Wallace, 2006) – prowadzą bardzo dokładne statystyki, bazując na pierwotnych źródłach takich jak książki kotłowe, formularze parowozów, statystyki parowozowni, czy księgi dyspozytorskie. Dzięki temu, na pozór bardzo szczegółowa i niepotrzebna wiedza daje obraz całości eksploatowanych serii i typów taboru kolejowego, w tym rozmieszczenia na sieci kolejowej, zarówno w aspekcie przestrzennym jak i dynamicznym. Publikowane na łamach czasopism fachowych i hobbystycznych zestawienia numerów parowozów i ich przydziałów

do poszczególnych parowozowni są bardzo cennym źródłem informacji.

Szczególnie obiecującym polem poznawczym jest badanie relacji między transportem kolejowym, turystyką a ochroną dziedzictwa kultury technicznej. Wydaje się to jedną z kilku przyszłych płaszczyzn zainteresowania geografii transportu (Ciechański, 2013), która w ujęciu tradycyjnym (Lijewski, 1967) wręcz wyodrębnia geografii transportu kolejowego, na którą składają się analiza ruchu pod względem prowadzenia przewozów kolejowych, ale także przestrzenne rozmieszczenie środków trwałych związanych z kolejnictwem. Problematykę lokalizacji i zagospodarowania takich obiektów w Polsce wstępnie zarysował T. Lijewski (2003). Szczególnie interesujące wydają się związki transportu kolejowego z turystyką. Sieci i linie kolejowe eksploatowane jako atrakcje turystyczne, posiadające walory historyczne nazywane są w literaturze anglojęzycznej heritage railways, co można tłumaczyć jako „koleje muzealne”. Zagadnienie to jest w istocie znacznie szersze i może być ciekawym przedmiotem badań geografów, socjologów, ekonomistów i historyków. Te specyficzne koleje łączą w sobie cechy atrakcji turystycznych, środków transportu, zabytków techniki, a ponadto często tworzą bazę działalności społecznej organizacji pozarządowych. Kompleksowym opracowaniem dotyczącym polskich heritage railways jest praca „Turystyka kolejowa w Polsce” (Bebenow, 2015), natomiast A. Ciechański (2005, 2013, 2017) prezentuje w różnych aspektach trudną drogę przekształcania zabytków kolejnictwa w obiekty stanowiące przedmiot zainteresowania turystów, również na tle rozwiązań zagranicznych.

Niniejszy artykuł ma na celu usystematyzowanie wiedzy w zakresie przestrzennego i ilościowego różnicowania czynnych parowozów, jako przykładów zagospodarowania zabytków techniki w formie „żywego eksponatu”. Stanowią one najwyższą formę organizacyjną zabytków techniki kolejowej. Przegląd literatury (głównie popularnonaukowej), badanie informacji zawartych w materiałach informacyjnych, ofertowych, wywiady z przedstawicielami podmiotów zajmujących się codzienną eksploatacją pojazdów trakcji parowej, a także kilkuletnia obserwacja uczestnicząca autora (od 2010 r. samodzielnie obsługującego parowozy) stanowią podstawę do wysnuwania uogólniających wniosków i próby oceny sposobu współczesnego wykorzystania trakcji parowej w kolejnictwie.

2. Modernizacja trakcji, nostalgia i dziedzictwo kultury technicznej

Parowozy wycofane z powszechnego użytku znalazły nowe zastosowanie. Zachowując pełną sprawność

z lat swojej świetności są podstawą nowych produktów turystycznych, a prowadzone przez nie pociągi zamieniają się w „wehikuły czasu” (Urry, 2007). Zgodnie ze współczesnymi trendami muzealnictwa, prezentowanie obiektów w stanie czynnym jest najlepszą formą pobudzania wyobraźni u widzów i spełniania swojej dydaktycznej roli. Relacje te znajdują swój empiryczny wyraz m.in. w działających na całym świecie kolejach muzealnych lub turystycznych (ang. heritage railways), niejednokrotnie produktów turystycznych kształtujących krajobraz kulturowy regionów, w których się znajdują. Pomimo rosnącej roli turystyki kulturowej na świecie i w Polsce oraz szans jakie niesie ze sobą rozwój turystyki przemysłowej, w tym kolejowej liczba czynnych parowozów w Polsce od kilkunastu lat maleje. Turystyka kolejowa oparta na eksploatacji lokomotyw parowych jako „żywych eksponatów” wpisuje się w ogólny trend rozwoju turystyki kulturowej. Wachlarz środków finansowych w sytuacji, gdy Polska jest największym beneficjentem Unii Europejskiej zdecydowanie pozostaje niewykorzystany.

Wymiana dóbr i kapitału rozpoczęła się na dobre za sprawą powstania kolejowego systemu transportowego. Z czasem energia pary ustąpiła energii elektrycznej oraz mocy silników spalinowych, z racji miniaturyzacji coraz powszechniej trafiając do samochodów osobowych. Dziś w dobie powszechnej informatyzacji i digitalizacji również znaczenie transportu samochodowego (a w zasadzie całego „tradycyjnego”) maleje na rzecz komunikacji cyfrowej i wszechobecnego dostępu do sieci internetowej. Sama kolej, choć nie pełni już dominującej roli w systemach transportowych w ciągu ponad 200 lat historii przeszła gruntowną modernizację zarówno trakcji, jak i systemów zasilania, elektroenergetyki, sterowania i zabezpieczenia ruchu.

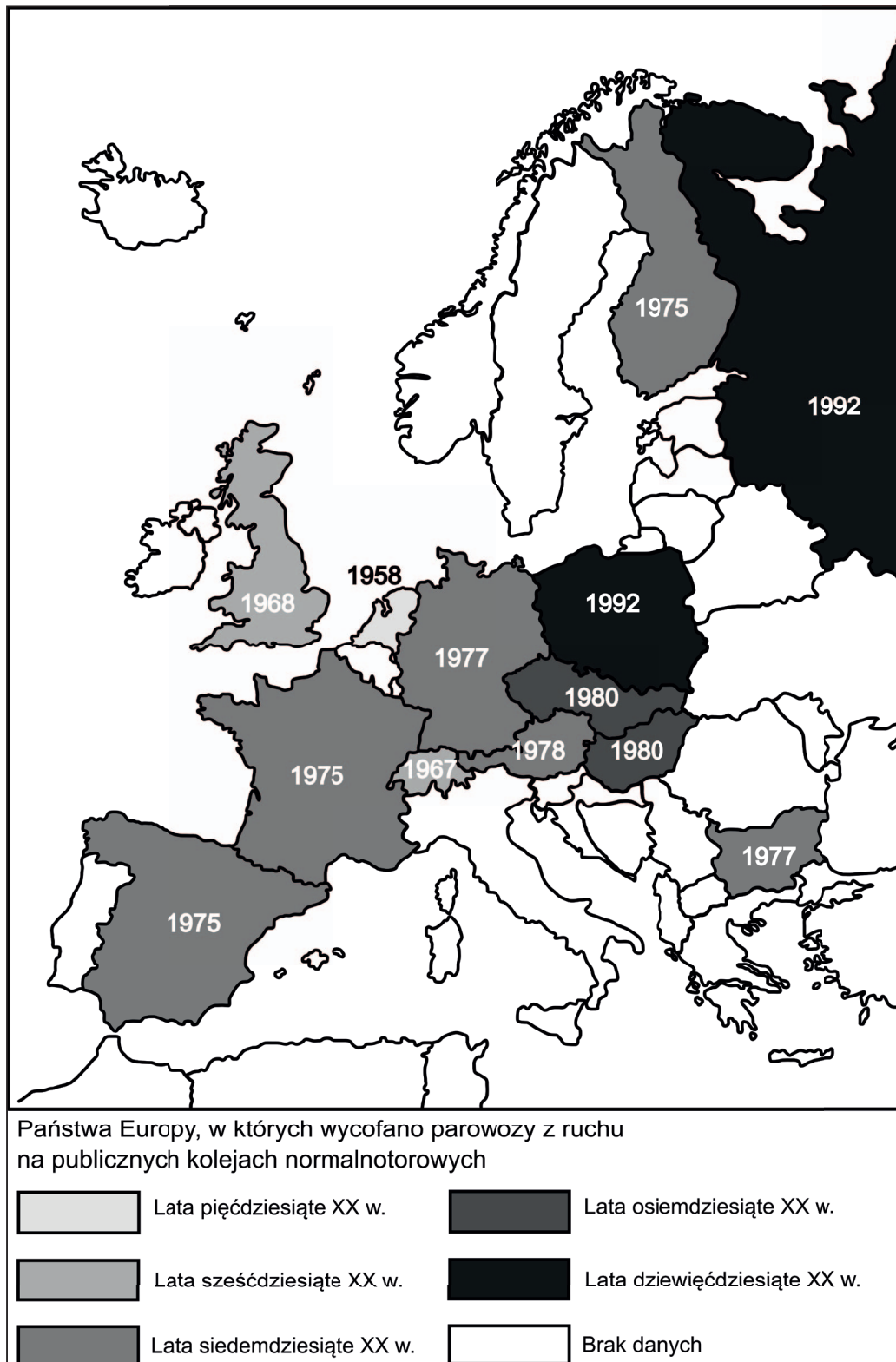
Parowóz jako maszyna cechuje się stosunkowo niską wydajnością. Zaledwie 8% energii cieplnej dostarczonej w postaci paliwa (z reguły węgla kamiennego, rzadziej także oleju opałowego lub mazutu) zamieniana jest na pracę użyteczną napędzającą pojazd kolejowy (Fleszar, 1954). Wycofywanie z eksploatacji parowozów było zatem naturalną kolejną rzeczą, ustępowały bowiem miejsca nowocześniejszym trakcjom¹. Nieco szybciej proces zachodził w krajach o gospodarce kapitalistycznej. Na zróżnicowanie przestrzenne tego procesu miała wpływ choćby dostępność do surowców naturalnych, w tym węgla i produktów ropopochodnych. Stosunkowo późno wycofano parowozy w zasobnej w węgiel kamienny Polsce, bo dopiero w 1992 r., nie licząc Parowozowni

Wolsztyn, nieco sztucznie podtrzymywanej przy życiu dla rozwoju turystyki opartej na dziedzictwie transportu szynowego. Swego rodzaju ciekawostkę stanowi linia kolei kopalnianej w Durdevik w Bośni i Hercegowinie, gdzie do dzisiaj eksploatowane są w ruchu towarowym parowozy z lat 40. XX wieku prowadzące ciężkie pociągi towarowe na kilkunastokilometrowym odcinku z kopalni węgla do linii kolei państwowych.

Postępująca modernizacja trakcji dotykała Europy zachodniej od lat 50. XX wieku. Proces ten ilustruje ryc. 1 przedstawiająca wyłączenie z eksploatacji pojazdów o napędzie parowym w poszczególnych krajach europejskich. Najwcześniej wycofywano parowozy z ruchu rozkładowego na kolejach normalnotorowych, z czasem również na liniach przemysłowych i wąskotorowych. Zmiany oznaczały również likwidację zapleczy technicznych, a więc całych parowozowni i urządzeń do ich obsługi. Zamykano także linie lokalne, które nie mogły stanowić dłuższej konkurencji dla transportu samochodowego. Nostalgia stała się zatem motorem pierwszych ruchów związanych z ochroną zabytków kolejnictwa. Zabytkowe koleje wąskotorowe Talyllyn i Ffestiniog położone w Walii, istniejące od pierwszej połowy XIX wieku, z przyczyn ekonomicznych nie mogły już dłużej wozić łupków z kamieniołomów. Zostały jednak zabezpieczone przed pocięciem na złom i reaktywowane przez społeczności miłośników kolei w latach 1951-1956. Od tamtej pory na świecie pojawiało się coraz więcej inicjatyw mających na celu ochronę „Piękna zaklętego w lokomotywie parowej” (Mierosławski, 2003), co w niektórych przypadkach uczyniło z obiektów kolejowych „fabryki nostalgii” (Wallace, 2006).

Postęp nierozzerwalnie wiąże się z nostalgią, wywołuje sentyment za tym co znika. Rozwój tzw. turystyki przemysłowej może wynikać nie tylko z realnej fascynacji historią techniki (Kurowska-Ciechańska, Ciechański, 2007), ale z czegoś w rodzaju nostalgii za dawnymi czasami (Urry, 2007; Kowalczyk, 2008). Stopniowe przechodzenie z „fazy cywilizacji industrialnej do epoki cywilizacji postindustrialnej” (Kowalczyk, 2008, s. 4) spowodowało, że ten rodzaj turystyki, bazujący na dziedzictwie kultury technicznej rozwinął się „przede wszystkim w krajach uznanych za kolebki nowoczesnej myśli technicznej: Wielkiej Brytanii, Niemczech i Holandii” (Kowalczyk, 2008, s. 4). Jak uważa J. Urry (2007), bardzo gwałtowna deindustrializacja wytworzyła „potężne poczucie utraty dotyczące zarówno pewnych technologii (maszyn parowych, starych pieców hutniczych i szybów kopalnianych), jak i życia społecznego jakie rozwinęło się wokół tych technologii” (Urry, 2007, s. 159). Można pokusić się zatem o metaforę, że czynny parowóz stanowi symbol epoki pary, węgla i stali, który jest łącznikiem

¹ Trakcję należy rozumieć jako „sposób napędu”, może być ona konna, parowa, spalinowa lub elektryczna.



Ryc. 1. Wycofywanie parowozów normalnotorowych z użytku na kolejach publicznych w Europie.

Źródło: Opracowanie własne.

między przeszłością a teraźniejszością. Wynikające z eksploatacji parowozu celebrowane „romantyczne doświadczenie turystyczne” (Urry, 2007; Hallsall, 2001) to powrót do wspomnień dla starszych i efekt

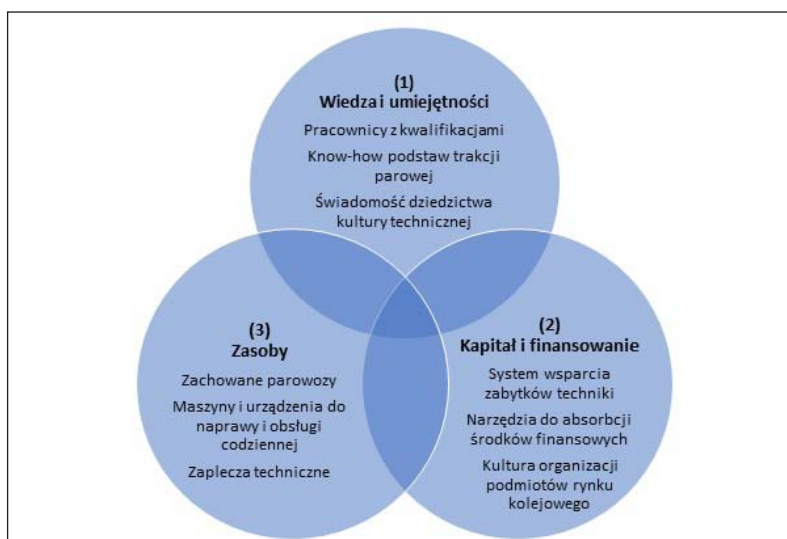
nowości lub zaskoczenia dla młodszych odbiorców turystyki industrialnej (Mierosławski, 2003; Lijewski, 2003).

3. Czynniki parowóz – wyznacznik poziomu rozwoju kultury technicznej

Utrzymanie parowozu w stanie czynnym jest wypadkową wielu czynników, które zależą nie tylko od podmiotu, który dany pojazd posiada, ale w dużej mierze od szeroko pojętego otoczenia. Stanowią one uniwersalne okoliczności, bez spełnienia których nie będzie możliwa realizacja tak skomplikowanego przedsięwzięcia jakim jest eksploatacja lokomotywy parowej. Poszczególne czynniki przedstawione zostały na ryc. 2. Można przyjąć, że ze względu na różnorodność warunków, które muszą być spełnione, liczba czynnych parowozów w danym kraju pozwala ocenić stan jego kultury technicznej.

spodarki rynkowej Polska weszła z ponad setką czynnych parowozów oraz z bardzo dojrzałą koncepcją zachowania sieci skansenów trakcji parowej (Brodowski, 2006).

Według optymistycznych założeń pod parą miało być dziennie około 40 maszyn w całej Polsce, które zapewniałyby regularny ruch lokalny, jednocześnie będąc atrakcją samą w sobie. Entuzjastyczne nastawienie władz Polskich Kolei Państwowych do powoływania skansenów taboru kolejowego spowodowało, że w kilkunastu lokalizacjach utrzymywano sprawne parowozy i organizowano wokół nich kolekcje zabytkowego taboru, choć idea „żywego muzeum” została zrealizowana wyłącznie w wielkopolskim Wolsztynie, w którym stacjonowało kilka-



Ryc. 2. Specyficzna kombinacja czynników niezbędnych do utrzymania czynnego parowozu.

Źródło: Opracowanie własne.

4. Eksploatacja parowozów w Polsce na przełomie lat 80. i 90. XX wieku

Polska dysponowała na przełomie lat 80. i 90. XX wieku bardzo wysoką liczbą sprawnych parowozów, co wynikało głównie z konieczności zaspokojenia ogromnych potrzeb przewozowych. Na wielu liniach lokalnych można było spotkać składy zestawione z lokomotywy i kilku wagonów. Parowozowniami, które w codziennym ruchu rozkładowym wydawały pojazdy trakcji parowej do obsługi transportu kolejowego były w latach 1990-1992 m.in.: Wolsztyn, Międzyrzecz, Ełk, Korsze, Jarocin, Zbąszynek, Krzyż, Kościerzyna, Kępno, Sierpc, Jaworzyna Śląska, Kłodzko, Chabówka, Zagórz, Przeworsk, a także tzw. „koleje piaskowe” (Przedsiębiorstwa Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego). W nowe warunki go-

naście parowozów serii Ol49 i Ty2/Ty42. Tutaj trafiły remontowane w latach 1987-1989 parowozy zabytkowe, przywracane do stanu czynnego w ZNTK Piła, m.in. pochodząca ze zbiorów Muzeum Kolejnictwa w Warszawie Ok22-31 z 1929 r., dawna międzyrzecka Ok1-359 z 1917 r. oraz ostatni poznański parowóz Pt47-65 z 1949 r. (Terczyński, 2002, 2003; Brodowski, 2006).

Jeszcze w 1992 r. Parowozownia Wolsztyn stanowiła jedyny środek obsługi trakcyjnej dla odcinków Wolsztyn – Grodzisk Wlkp., Wolsztyn – Sulechów, Wolsztyn – Nowa Sól, Kolsko – Sława Śląska, Nowa Sól – Nowe Miasteczko, Grodzisk Wlkp. – Kościan, Grodzisk Wlkp. – Opalenica, a także częściowo Zbąszynek – Leszno. Po zawieszeniu ruchu na wielu z wymienionych odcinków skierowano parowozy do obsługi linii Wolsztyn – Grodzisk Wlkp. – Poznań

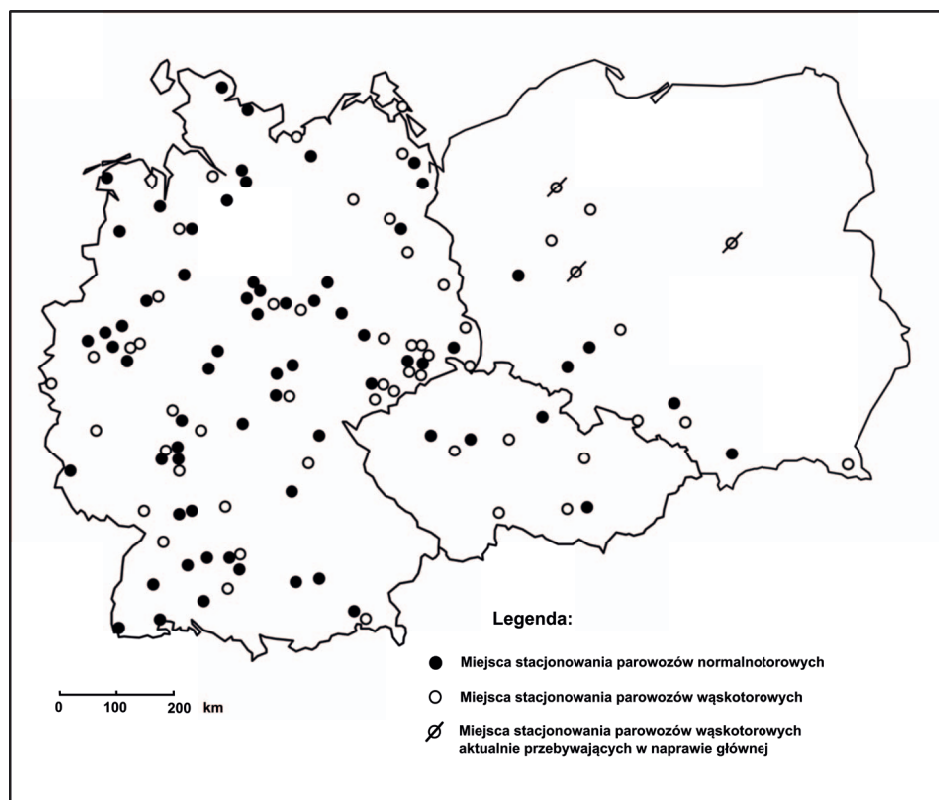
Główny, gdzie w nieco zmienionej formule były obecne aż do 2014 r.

Kulminacyjnym dla analizy stanu ilościowego i jakościowego floty polskich parowozów momentem są rozciągnięte na lata 1992-1995 obchody 150-lecia kolei w Polsce, zorganizowane we Wrocławiu (na pamiątkę inauguracji połączenia Wrocław – Oława uruchomionego w 1842 r.) oraz w Warszawie (rocznica uruchomienia pierwszego odcinka Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej). Przywrócono wówczas do pełnej sprawności technicznej kilka lokomotyw będących cennymi zabytkami kultury technicznej i skierowano je do skansenów PKP w Wolsztynie, Chabówce i Jaworzynie Śląskiej (Terczyński, 2002; 2003).

5. Stan wykorzystania trakcji parowej w Polsce na tle rozwiązań niemieckich i czeskich

Analiza rozkładów jazdy kolei lokalnych, muzealnych i turystycznych (Hörz, Richter, 2011) w Niemczech możliwa jest m.in. dzięki zwartym wydawnictwom publikowanym przez Eisenbahn-Kurier Verlag. Rzeczelne zestawienie oferty wszystkich skansenów i muzeów, a także linii kolejowych obsługiwanych trakcją parową ukazuje się co roku. Kilkadziesiąt kolei muze-

alnych i skansenów w Niemczech (ryc. 3) umożliwia klientom kontakt z czynnymi parowozami, zarówno wąskotorowymi jak i normalnotorowymi (Kursbuch, 2016). Szczególny przypadek stanowią koleje wąskotorowe o rozstawie toru od 750 mm do 1000 mm, które prowadzą codzienny ruch planowy parowozami (Hörz, Richter, 2011; Ciechański, 2017). Stanowią one fragmenty regionalnych lub lokalnych sieci publicznego transportu zbiorowego, otrzymując dotacje do wykonanej pracy pociągowej na zasadach zbliżonych do „tradycyjnych” linii kolejowych, z uwzględnieniem wyższych kosztów uruchomienia trakcji parowej niż spalinowej. Regularnie organizowane są również przejazdy pociągów specjalnych po krajowym systemie kolei. Co warto odnotować, wiele niemieckich parowozów należy ponadto do organizacji społecznych. Nieco odmiennie wygląda sytuacja w Czechach, gdzie zachowały się tylko dwie sieci kolei wąskotorowych użytku publicznego i kilka przemysłowych (Bittner, Křenek, Skála, Šrámek, 2009). Pomimo tego, znacznie łatwiej o kontakt z czynnym parowozem w Republice Czeskiej niż w Polsce. Wpływ na to mają przede wszystkim czynniki instytucjonalne – w tym systemowe wsparcie działań związanych z ochroną dziedzictwa transportu kolejowego.

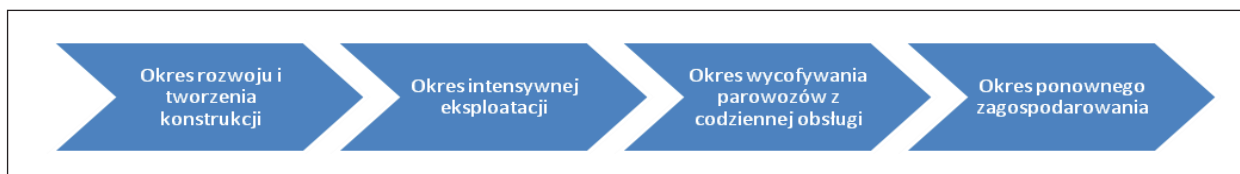


Ryc. 3. Rozmieszczenie skansenów, muzeów i kolei na których stacjonują czynne parowozy w Polsce, Niemczech i Czechach (stan na 2016 r.).

Źródło: Opracowanie własne.

6. Formy wykorzystania parowozów w ruchu kolejowym

Wykorzystanie parowozów jako środków trakcyjnych zmieniało się w dziejach wraz z postępem technologicznym. Dynamikę zmian w eksploatacji parowozów od powstania konstrukcji aż do współczesności można przedstawić w postaci osi czasu z naniesionymi opisami charakteryzującymi dane okresy (ryc. 4).



Ryc. 4. Dynamika zmian w wykorzystaniu trakcji parowej.

Źródło: Opracowanie własne.

Za graniczne daty umownie stanowiące momenty „przełomowe” w historii praktyki obsługi parowozami ruchu kolejowego można przyjąć:

- 1803** – budowa pierwszego udanego parowozu przez Richarda Threviticka,
- 1903** – wynalezienie przegrzewacza płomieniowego i wdrożenie go do seryjnej produkcji, dzięki czemu znacznie poprawiono parametry pojazdów z napędem parowym,
- 1958** – wycofanie parowozów z eksploatacji w Holandii jako pierwszym kraju europejskim,
- 1980** – początek rozwoju turystyki opartej na dziedzictwie techniki kolejowej.

Kryteriami wydzielenia typów współczesnych form zagospodarowania parowozów w Polsce są ich różnicowanie:

- funkcjonalne (związane ze sposobami wykorzystania parowozu w praktycznej działalności na sieciach kolejowych),
- techniczne (rozumiane jako specyfika techniczna, w tym przede wszystkim szerokość toru),
- organizacyjne (postrzegane przez pryzmat formy organizacyjnej podmiotu, który eksploatuje parowóz).

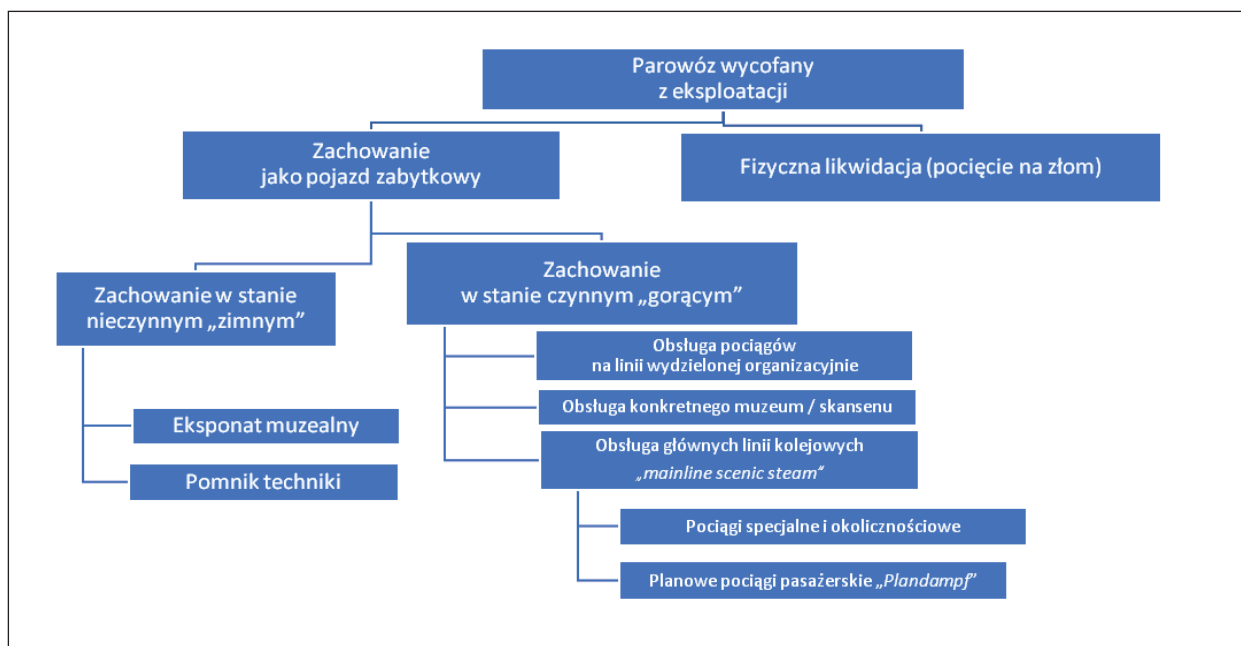
7. Różnicowanie funkcjonalne

Schemat postępowania z parowozem po zakończeniu jego eksploatacji z reguły kończy się fizyczną likwidacją takiego pojazdu jako środka trwałego danego przedsiębiorstwa kolejowego. Zagospodaro-

wanie lokomotywy parowej przewidzianej do zachowania jako zabytek techniki może przyjąć rozmaite formy (ryc. 5). W Polsce zachowało się kilkadziesiąt parowozów „zimnych”, z których przeważająca większość prezentowana jest w muzeach, jako eksponaty, lub w formie tzw. pomników techniki. Parowozy ekspozycyjne jako pomniki stanowią zbiór silnie rozproszony po całej Polsce. Z reguły ustawiane były one przed lokomotywniami lub dworcami kolejowymi służąc za pamiątki odchodzącej techniki kolejowej,

a doglądane przez miejscowe załogi pozostawały w zadowalającej kondycji estetycznej. Ich cechą szczególną jest z reguły ustawienie na wycinku toru, który uniemożliwia przejazd na tory czynne. Najwyższą formą organizacji zabytków kolejnictwa jest utrzymywanie ich w stanie pełnej sprawności technicznej. Dotyczy to również parowozów, które mogą być zachowane jako czynne eksponaty prowadzące pociągi.

Biorąc pod uwagę wyniki systematycznych obserwacji (w tym obserwacji uczestniczącej) oraz analizy materiałów związanych z użytkowaniem parowozów, takich jak rozkłady jazdy, oferta w formie folderów i stron internetowych, a także dokumentacji techniczno-ruchowej proponuje się uporządkowanie sposobów wykorzystania parowozu zachowanego w stanie czynnym. Może on mieć różny charakter wynikający ze specyfiki pracy do jakiej został przeznaczony dany pojazd. Funkcjonalne różnicowanie wymaga odmiennego podejścia do utrzymania i bieżącej obsługi. Parowozy poruszające się po ogólnoeuropejskim systemie kolei, czyli po torach narodowego zarządcy infrastruktury (PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) muszą spełniać pewne wymogi bezpieczeństwa związane z interoperacyjnością. Są to lokomotywy, które bezpośrednio oddziałują na infrastrukturę i urządzenia SRK, z których korzystają także inni uczestnicy ruchu kolejowego. W Wielkiej Brytanii eventy turystyczne związane z przejazdami pociągów o trakcji parowej po magistralnych liniach kolejowych noszą nazwę „mainline scenic steam”, co dobrze oddaje ich istotę. Szczególną formą działalności tego typu są pociągi planowe prowadzone trakcją parową. Parowóz zastę-



Ryc. 5. Scenariusz zagospodarowania parowozu po wycofaniu z eksploatacji oraz możliwości jego eksploatacji w stanie czynnym.

Źródło: Opracowanie własne.

puje w nich lokomotywę spalinową i elektryczną oraz wykonuje normalny przewóz w rozkładowym pociągu, na który sprzedawane są bilety zgodne z regionalną taryfą przewoźnika. Takie rozwiązanie było popularne w Polsce mniej więcej do 2000 r., gdy PKP umożliwiały za pewną dopłatą wymienić pojazd prowadzący pociąg planowy na parowóz z wybranego przez klienta skansenu. Parowozownia Wolsztyn (PKP CARGO S.A.) do 2014 r. obsługiwała kilka par pociągów uruchamianych przez Koleje Wielkopolskie na takiej samej zasadzie. Obecnie parowozy wyjeżdżające na tory PKP PLK S.A. prowadzą przede wszystkim pociągi specjalne lub okolicznościowe, mogące mieć charakter regularnych przewozów (Chabówka – Kasina Wlk., Jaworzyna Śląska – Świdnica) lub jednorazowych (na dowolnych trasach w całej Polsce).

Wymagania instytucjonalno-prawne są nieco mniejsze gdy parowóz dedykowany jest obsłudze konkretnej linii wydzielonej organizacyjnie, np. wąskotorowej, muzealnej lub turystycznej. Lokomotywy takie poruszają się po ściśle określonej infrastrukturze, co do zasady nie następuje płynna wymiana pojazdów z innymi kolejami wydzielonymi, ponadto pojazdy te często stanowią elementarną część lokalnego produktu turystycznego. W ten sposób pracują parowozy na kolejach wąskotorowych w Polsce. Gdy wykorzystuje się je w ramach placówki muzealnej prezentującej eksponaty, zorganizowanej np. w parowozowni – lokomotywa przeznaczona jest do obsługi konkretnego muzeum lub skansenu. Taka forma eksploatacji obejmuje z reguły małe parowozy

przemysłowe lub manewrowe, o zbyt małych osiągnięciach by wyjeżdżać z pociągami na sieć kolejową, utrzymywane obok dużych maszyn liniowych (rozwiązanie popularne w Niemczech).

8. Zróżnicowanie techniczne

Ze względu na swoją specyfikę przeznaczenia można wyróżnić szereg rozmaitych typów konstrukcyjnych parowozów. Lokomotywy przeznaczone były do różnych zadań co wpływało na zastosowane rozwiązania techniczne. Parowozy o wysokich prędkościach (dedykowane pociągom pospieszonym i osobowym) posiadały duże koła napędowe, z kolei te przeznaczone do pociągów towarowych – większą liczbę kół o małej średnicy (ułatwiający rozruch i prowadzenie ciężkich składów). Na trasach niewyposażonych w obrotnice oraz do pracy manewrowej stosowano tzw. tendraki bez oddzielnego tendra (specjalnego wagonu połączonego na stałe z parowozem, na którym znajdują się zapas wody zasilającej kocioł oraz węgla lub innego paliwa). Z punktu widzenia praktycznego zastosowania oraz współczesnego rozmieszczenia tych pojazdów w obrębie sieci kolejowych najistotniejszą kwestię stanowi jednak kryterium szerokości toru. Najprostszy podział zakłada przyporządkowanie parowozów do kategorii **normalnotorowych** i **wąskotorowych**. Za normalny prześwit toru uznaje się powszechnie rozstaw 1435 mm. Zestawienie czynnych parowozów normalnotorowych przedstawiono w tab. 1.

Tab. 1. Czynne parowozy normalnotorowe w Polsce (2016 r.).

Skansen / Muzeum	Operator	Parowóz czynny	Uwagi
Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce	PKP CARGO S.A.	OKz32-2	
Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce	PKP CARGO S.A.	TKt48-191	
Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce	PKP CARGO S.A.	Ty42-107	
Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce	PKP CARGO S.A.	Ty2-911	W naprawie głównej
Parowozownia Wolsztyn	Wojewódzka Instytucja Kultury Parowozownia Wolsztyn	Pt47-65	
Parowozownia Wolsztyn	Wojewódzka Instytucja Kultury Parowozownia Wolsztyn	Ol49-59	
Skansen Pyskowice	Towarzystwo Ochrony Zabytków Kolejnictwa i Organizacji Skansenów	Ty42-24	
Kolekcja KSK Wrocław	Klub Sympatyków Kolei we Wrocławiu	TKh 05353 „Ferrum”	
Skansen w Jaworzynie Śląskiej	Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku	TKt48-18	

Źródło: Opracowanie własne.

Wśród szerokości toru wąskiego dominują w Polsce: 600 mm, 750 mm, 785 mm i 1000 mm. Różnice w zastosowanych rozstawach wynikają z czynników praktycznych, lokalnych tradycji lub przyjętych roz-

wiązań inżynierskich. Listę parowozów wąskotorowych (wraz z podaniem szerokości toru) przedstawiono w tab. 2.

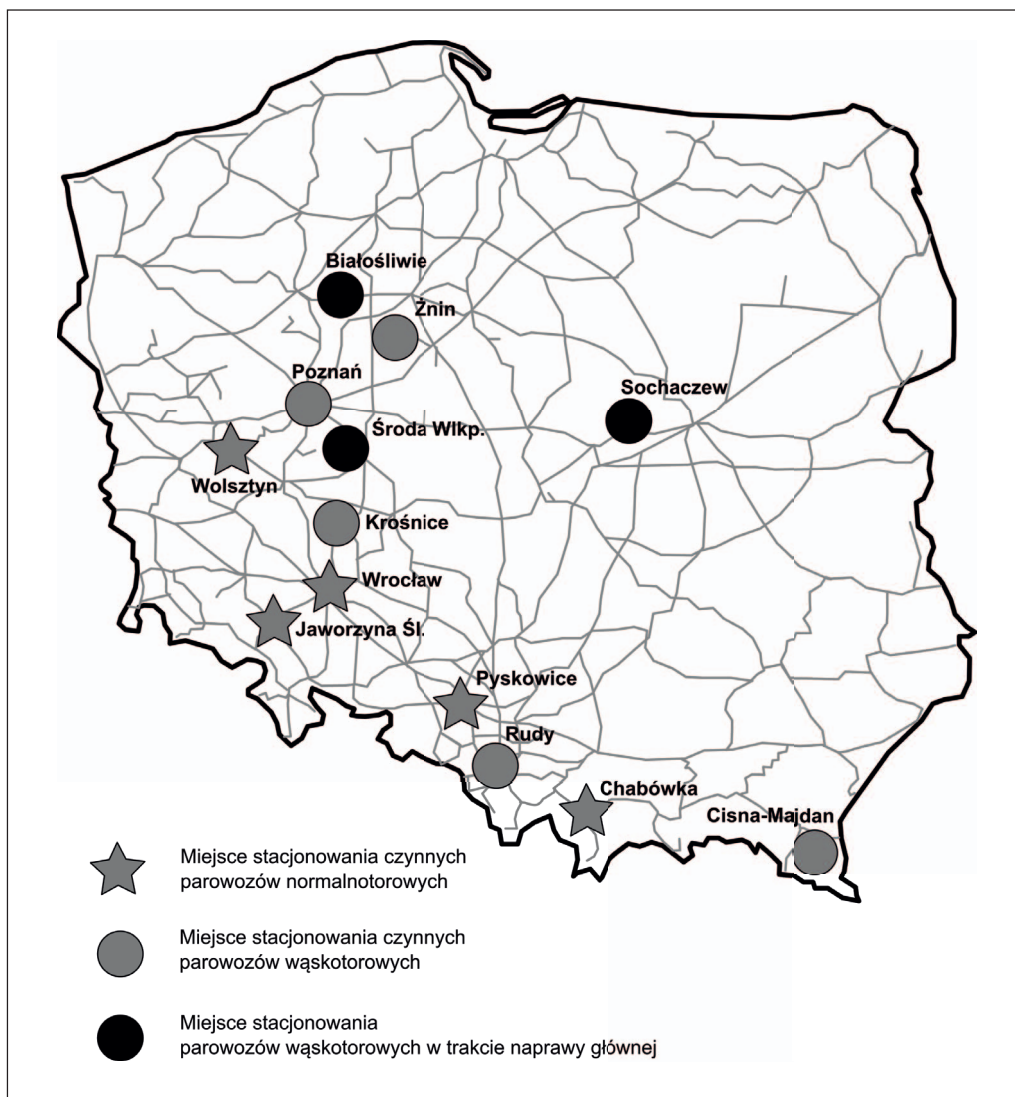
Tab. 2. Czynne parowozy wąskotorowe w Polsce (2016 r.).

Kolej wąskotorowa	Operator	Parowozownia i szerokość toru	Parowóz czynny	Uwagi
Bieszczadzka Kolej Leśna	Fundacja Bieszczadzkiej Kolei Leśnej	Cisna-Majdan 750 mm	Kp4-3772 od 2010 r.	
Kolej Parkowa Maltanka	MPK Poznań Sp. z o. o.	Poznań-Maltanka 600 mm	Borsig 11458	
Kolej w Rudach Raciborskich	Gmina Kuźnia Raciborska	Rudy Raciborskie 785 mm	Las 3343	
Krośnicka Kolej Wąskotorowa	Gmina Krośnice	Krośnice 750 mm	Px48-1907	
Sochaczewska Kolej Muzealna	Muzeum Kolejnictwa w Warszawie	Sochaczew Wąsk. 750 mm	Px29-1704	W naprawie głównej
Średzka Kolej Powiatowa	Towarzystwo Miłośników Kolejki Średzkiej „Bana”	Środa Wlkp. Miasto 750 mm	Px48-1756	W naprawie głównej
Wyrzyska Kolej Powiatowa	Towarzystwo Wyrzyskiej Kolejki Powiatowej	Białośliwie 600 mm	LOWA 8584	W naprawie głównej
Żnińska Kolej Powiatowa	Muzeum Ziemi Pałuckiej w Żninie	Żnin Wąsk. 600 mm	Px38-805	

Źródło: Opracowanie własne.

Obecnie (stan na koniec 2016 r.) w Polsce jest czynnych łącznie 13 parowozów, w tym 5 wąskotorowych

i 8 normalnotorowych. Rozmieszczenie tych pojazdów na sieci kolejowej Polski zaprezentowano na ryc. 6.



Ryc. 6. Rozmieszczenie czynnych parowozów w Polsce (2016).

Źródło: Opracowanie własne.

9. Zróżnicowanie organizacyjne

Biorąc pod uwagę czynniki i bariery rozwoju turystyki kolejowej oraz patrząc szerzej na problem praktycznych aspektów zachowania dziedzictwa kultury technicznej najistotniejszym z kryteriów jest podział współczesnych parowozów w Polsce według sposobu organizacji ich utrzymania i eksploatacji.

Stosunkowo duża (choć drastycznie malejąca w ostatnim dziesięcioleciu) liczba parowozów należy lub należała do niedawna do spółki PKP CARGO S.A. Firma ta, będąc jednym z podmiotów utworzonych w ramach restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „PKP” w latach 2001-2003 stała się dysponentem wszystkich lokomotyw niezależnie od trakcji oraz pracodawcą wszystkich maszynistów dawnego PKP. Firma CARGO stała się także opiekunem skansenów w Chabówce, Wolsztynie i Kościerzynie. Obecnie

tylko Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce funkcjonuje jako sekcja w strukturach PKP CARGO S.A. Muzeum w Kościerzynie przekazane zostało samorządowi miasta Kościerzyny w 2012 r., zaś Parowozownia Wolsztyn to od 2016 r. Instytucja Kultury Województwa Wielkopolskiego, współtworzona przez PKP CARGO S.A., Województwo Wielkopolskie, Miasto i Gminę Wolsztyn i Powiat Wolsztyński. Parowozy wchodzące w skład floty Wolsztyna weszły na zasadach udziałów w skład majątku powołanej Instytucji Kultury. Parowozy z Wolsztyna prowadzą okazjonalne pociągi turystyczne w całej Polsce oraz w węzle wolsztyńskim. Coraz częściej mówi się o powrocie rozkładowych połączeń Wolsztyna i Poznania pociągami trakcji parowej, choć pozostaje to w sferze deklaracji. PKP CARGO S.A. dysponuje stosunkowo najwyższym budżetem i najlepszym zapleczem technicznym do utrzymania, eksploatacji i obsługi paro-

wozów normalnotorowych i pozostaje obecnie liderem w tym zakresie (dysponując trzema sprawnymi parowozami² oraz jednym w naprawie głównej). Parowozy z Chabówki prowadzą od 2014 r. regularne pociągi „retro” na atrakcyjnej krajobrazowo linii Chabówka – Kasina Wielka i obsługują większość pociągów turystycznych w ramach projektu „Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej”.

Właścicielem kilku parowozów, które przywracano do ruchu w latach 80. i 90. XX wieku jest powołane w 1974 r. ogólnopolskie Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, które po niedawnych przekształceniach organizacyjnych nosi nazwę „Stacja Muzeum” i stanowi instytucję kultury należącą do Województwa Mazowieckiego. Spośród parowozów przekazanych w depozyt spółce PKP CARGO S.A. czynnym obecnie jest tylko górski tendrzak OKz32-2 wybudowany do obsługi linii Kraków – Zakopane w 1934 r., utrzymywany w pełnej sprawności przez skansen w Chabówce. Parowozy Ok22-31 (z 1929 r.) i Pm36-2 (z 1937 r. – słynna „Piękna Helena” znana z mediów) są odstawione w Wolsztynie i oczekują decyzji o dalszych losach. Tr12-25 z 1921 r. i O112-7 z 1912 r. wyczekują naprawy głównej w skansenie w Chabówce. Muzeum, choć nie ma charakteru muzeum narodo-

tualne możliwości finansowania. Zdecydowanie lepszym rozwiązaniem byłoby utworzenie na bazie „Stacji Muzeum” narodowej placówki o charakterze ogólnopolskim, utrzymywanej z budżetu państwa. Zarządzając Sochaczewską Koleją Muzealną, która de facto stanowi oddział Muzeum, placówka ta utrzymuje również sprawny parowóz wąskotorowy – przechodzący obecnie naprawę główną Px29-1704.

W związku z faktem, że przechodzące przez trudny czas restrukturyzacji przedsiębiorstwo państwowe PKP może przekazywać zbędny majątek wyłącznie samorządom, poszczególne zainteresowane gminy i powiaty, na terenie których znalazły się koleje wąskotorowe i skanseny stały się po 2000 r. nie tylko zarządcami infrastruktury kolejowej, ale również dysponentami pojazdów kolejowych, w tym parowozów. Współcześnie (biorąc pod uwagę czynne egzemplarze) własność samorządów lokalnych stanowią tylko parowozy wąskotorowe: Las 3343 z gminy Kuźnia Raciborska, Px48-1907 w gminie Krośnice (odkupiony w 2012 r. od osoby prywatnej), Px48-1756 w powiecie średzkim (powierzony w zarząd organizacji pozarządowej – TPKŚ „Bana” ze Środy Wlkp.) a także Px38-805 należący do samorządowego Muzeum Ziemi Pałuckiej w Żninie (ryc. 7). Niestety, dla



Ryc. 7. Parowóz Px38-805 z 1938 r. jest czynnym pojazdem na Żnińskiej Kolei Powiatowej.

Źródło: Fot. Filip Bebenow.

wego, posiada najciekawszą kolekcję zabytkowych pojazdów kolejowych i zdecydowanie niewykorzystany potencjał tak ze względu na zasoby, jak i ewen-

wielu samorządów lub ich jednostek organizacyjnych, które „odziedziczyły” z czasów PKP sprawne parowozy, ich utrzymanie w sprawności okazało się przeszkodą – organizacyjnie lub finansowo – nie do pokonania. Nie widać perspektywy na powrót do stanu czynnego m.in. parowozów Px48-1724 (Jędrze-

² W tym 1 parowóz stanowiący depozyt Muzeum Kolejnictwa.

jów), Px48-1752 (Efk), czy Px48-3916 (Rewal – egzemplarz będący depozytem Muzeum Kolejnictwa, w zarządzie gminy).

Prekursorski charakter organizacji pozarządowych, które jako pierwsze w historii przywracały świetność zabytkom kolejnictwa sprawia, że współcześnie odgrywają one dużą rolę w utrzymaniu sprawnych parowozów. W Polsce zjawisko to ma wymiar niemalże symboliczny. Stosunkowo najtrudniej jest stowarzyszeniom i fundacjom utrzymać własny tabor. Nie posiadają one regularnego budżetu i często pozbawione przedmiotowych dotacji balansują na cienkiej linii opłacalności, w dużej mierze opierając swoją działalność na wolontariacie. Problemy te są tożsame dla organizacji zrzeszających entuzjastów kolei normalnotorowych i wąskotorowych. Pomimo obiektywnie wysokiej wydajności prowadzonej działalności rzadko czynny parowóz jest celem możliwym do osiągnięcia bez wsparcia finansowego ze źródeł samorządowych, budżetu państwa lub pomocy komercyjnych przedsiębiorstw kolejowych. Sprawne parowozy normalnotorowe posiadają Towarzystwo Ochrony Zabytków Kolejnictwa i Organizacji Skansenów z Pyskowic (Ty42-24) oraz Klub Sympatyków Kolei z Wrocławia (TKh „Ferrum” 05353). Spośród właścicieli parowozów wąskotorowych należy zaznaczyć Fundację Bieszczadzkiej Kolei Leśnej, która eksploatuje parowóz Kp4-3772, a planuje w niedługim czasie wysłać do naprawy także lokomotywę typu Las 1884, która była eksploatowana w latach 2006-2010. Towarzystwo Przyjaciół Kolei Średzkiej „Bana” nadzoruje przebieg realizowanej na Śląsku naprawy parowozu Px48-1756, który docelowo (przewidywany termin – lato 2017 r.) zostanie wdrożony do obsługi linii Środa Wlkp. – Zaniemyśl zarządzanej przez Towarzystwo. Na Wyrzyskiej Kolei Powiatowej trwa naprawa główna parowozu typu „Lowa” produkcji Zakładów w Babelsbergu (dawna Niemiecka Republika Demokratyczna). Wiele prac ślusarskich i wykończeniowych jest wykonywanych społecznie przez posiadających odpowiednie kwalifikacje wolontariuszy, co umożliwia przywrócenie parowozu do stanu czynnego i jest osiągnięciem dostępnym nawet dla utrzymywanej społecznie organizacji pozarządowej.

Nieco mniej parowozów należy do przedsiębiorstw prowadzących działalność związaną z turystyką kolejową. Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku utrzymuje w sprawności parowóz TKt48-18, który wykorzystywany jest do regularnego ruchu z pociągami „retro”. Spółka miejska MPK Poznań Sp. z o. o. eksploatuje najstarszy obecnie parowóz wąskotorowy typu Bn2t wytwórni „Borsig” z 1925 r., który stanowi własność Poznańskiego Klubu Modelarzy Kolejowych. De facto dysponentem tego pojazdu jest jednak przedsiębiorstwo MPK Poznań Sp. z o. o.,

ponoszące od kilkunastu lat koszty utrzymania i napraw. Firma ta poza realizowaniem przewozów miejskich w transporcie tramwajowym i autobusowym miasta Poznania zarządza Koleją Parkową „Maltanka”.

Aktywność indywidualnych miłośników środków transportu, którzy jako mecenasi zabytków techniki opiekują się „perełkami” takimi jak motocykle, samochody osobowe i ciężarowe czy nawet samoloty i statki jest powszechnie znana z masowych mediów. Dużo mniej jest entuzjastów skłonnych inwestować w historyczne pojazdy kolejowe. Wpływa na to prawdopodobnie fakt silnej regulacji branży kolejowej, która uniemożliwia swobodne, indywidualne użytkowanie pojazdu, nad którym sprawuje się mecenat. Transport szynowy w swojej specyfice wymaga systemowego podejścia do problematyki bezpieczeństwa, a ponadto kapitałochłonność prowadzenia ruchu kolejowego wymusza swego rodzaju kolegialność podejmowanych działań. Spośród przykładów zagranicznych można wymienić parowóz polskiej konstrukcji „Las” nr 3471 należący do niemieckiego hobbysty Petera Erka, który współpracował z kolejami wąskotorowymi o szerokości toru 600 mm w Białostoku i Żnieniu okazjonalnie uruchamiając pociągi z trakcją parową, czy angielski GWR 5521 z 1927 r., który został nawet sprowadzony do Polski na obchody 100-lecia Parowozowni Wolsztyn. Ten ostatni był remontowany przez właściciela przez ponad 30 lat.

Interesujący przykład stanowi parowóz Px48-1907 (szerokość toru: 750 mm), który w ciągu kilku lat zmienił właścicieli i sposób wykorzystania. Koszty naprawy poniósł prywatny przedsiębiorca, ale ostatecznie sprzedał go jednostce samorządu terytorialnego. Aktualnie ten egzemplarz jest użytkowany na Kolei Parkowej w Krośnicach (woj. dolnośląskie).

10. Zaplecza techniczne, przeglądy, naprawy i bieżące utrzymanie parowozów

Parowozy będące maszynami o specyficznym zastosowaniu rozwiązań technicznych wymagają do obsługi (nawet okazjonalnej) określonych urządzeń, a także niespotykanego współcześnie podejścia w zakresie konserwacji, utrzymania i napraw. Podobnie jak wszystkie pojazdy kolejowe muszą przechodzić przeglądy i naprawy zgodnie z Dokumentacją Systemu Utrzymania (DSU). Ponadto, kotły parowozowe stanowiące szczególnie narażone na niekorzystne warunki przewożne urządzenia ciśnieniowe, podlegają pełnemu dozorowi technicznemu. Nadzór nad eksploatacją i naprawami kotłów parowozowych pełni Transportowy Dozór Techniczny (TDT). Zgodnie z przepisami Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 20 października 2006 r. w sprawie warunków

technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych (tekst jednolity: Dz. U. 2014, poz. 1465), rewizje wewnętrzne kotła parowozowego polegające na dokładnych jego oględzinach od środka połączonych z oceną stanu zużycia podstawowych elementów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo jego pracy przeprowadza się nie rzadziej niż co 6 lat. Rewizja zewnętrzna o niższym rygorze, ale również połączona z oględzinami, w tym próbą szczelności i próbą działania osprzętu przez uprawnionego inspektora odbywa się co roku³.

Pomimo bardzo dużego potencjału w zakresie zachowanych urządzeń technicznych, w tym całych kompleksów zakładów naprawczych na początku lat 90. XX wieku rozpoczął się w Polsce trudny czas restrukturyzacji Polskich Kolei Państwowych. Jednym z jego charakterystycznych trendów była likwidacja zbędnego majątku, która najczęściej przyjmowała formę „porzucenia” i zaprzestania inwestowania. W związku z tym faktem wiele zakładów naprawczych przestało funkcjonować, a te, które przetrwały w nowych warunkach gospodarki kapitalistycznej ze względu na oszczędności profesjonalizowały się w naprawach taboru spotykanego powszechnie – wagonów, lokomotyw spalinowych i elektrycznych. Zaledwie 3 zakłady naprawcze posiadające uprawnienia TDT mogły w 2016 r. przeprowadzać przeglądy kotłów parowozowych (tab. 3). Wszystkie z nich to niewielkie firmy, które wyspecjalizowały się w dostawie nisz-

następcą prawnym zlikwidowanych Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego w Pile. Dzięki zaawansowanym technologiom możliwe jest tu nawet wykonanie nowego kotła parowozowego, zgodnego z europejskimi certyfikatami, z czego korzystają klienci z Niemiec i Francji⁴. Skansen PKP CARGO S.A. w Chabówce utrzymuje sprawne parowozy i historyczne wagony. Wykonuje naprawy przede wszystkim na własne potrzeby, choć spektakularnym doświadczeniem była przeprowadzona w latach 2014-2016 naprawa główna parowozu Pt47-65 z Parowozowni Wolsztyn (ryc. 8). Spośród podmiotów obecnych na rynku stosunkowo niewielkie doświadczenie posiada firma PPHU JW „Środki Transportu Kolejowego i Drogowego” S.C. z Pyskowic. Realizuje ona od 2016 r. naprawę jednego parowozu wąskotorowego, która nie została jeszcze zakończona. Pionierski charakter ma naprawa parowozu Px29 z Sochaczewa, którego rewizję przeprowadza Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku (część mechaniczna, biegowa i tender) w konsorcjum z zakładem w Czechach (kocioł parowy). Trudno ocenić jakość i efektywność takiego projektu zanim parowóz zostanie wprowadzony do eksploatacji, ale z pewnością jest to ciekawy precedens, który może znaleźć naśladowców.

Na tle europejskich rozwiązań, system utrzymania parowozów w Polsce cechuje się znacznie bardziej zindywidualizowanym podejściem do każdej przeprowadzanej naprawy.

Wpływa na to bardzo mała liczba uprawnionych zakładów (tab. 3), które ponadto mają dość niewielką

Tab. 3. Podmioty uprawnione do wykonywania napraw kotłów parowozowych posiadające uprawnienia TDT.

Nazwa firmy	PKP CARGO S.A. Sekcja Utrzymania i Napraw Taboru Zabytkowego SKANSEN w Chabówce	Przedsiębiorstwo Usługowo-Produkcyjne „INTERLOK” Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością	Henryk Januszewski, Jerzy Wicher prowadzący działalność gospodarczą jako: Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo-Usługowe JW. S.C., Środki Transportu Kolejowego i Drogowego
Adres	Chabówka 34-720 Chabówka	ul. Zakopiańska 1 64-920 Piła	ul. Wolności 1B 44-120 Pyskowice
Nr uprawnienia	TDT-N-98/12	TDT-N-68/09	TDT-M/N-74/08

Źródło: Opracowanie własne na podstawie strony Transportowego Dozoru Technicznego <http://www.tdt.pl> [dostęp 1.04.2017 r.].

wych usług. Najdłuższą tradycję w naprawach kotłów parowozowych posiada piłski „INTERLOK”, który jest

wydajność, gdyż mogą jednocześnie zajmować się maksymalnie jednym lub dwoma parowozami. To powoduje z kolei znaczne wydłużenie czasu, w jakim lokomotywy parowe są wyłączone z eksploatacji.

³ Zmiana w tym zakresie obowiązuje od 2011 r., gdy zmieniono cykl przeglądowy z dwuletniego na jednoroczny tłumacząc tę potrzebę kwestiami niedostatecznego zaplecza technicznego naprawy kotłów, które przez to należy kontrolować częściej niż dotychczas, pomimo że eksploatowane są w znacznie mniejszym wymiarze.

⁴ Często „INTERLOK” wykonuje część naprawy odpowiadając z kocioł, a cały remont parowozu realizowany jest w konsorcjum z niemiecką firmą „MALOWA”.



Ryc. 8. Naprawa główna parowozu Pt47-65 w Skansenie Taboru Kolejowego w Chabówce.

Źródło: Fot. Maciej Panasiewicz.

Wiele części trzeba dorabiać, z uwagi na ich znaczny poziom wyeksploatowania i brak systemowych rozwiązań w zaopatrywaniu warsztatów. Ręczna, rzemieślnicza praca wykonywana jest przez ograniczoną liczbę pracowników, która prawdopodobnie nie zapewni prostej zastępowalności pokoleń⁵. Silnie kontrastuje to z przyjętym w Europie Zachodniej trybem utrzymania zabytków kolejnictwa. Dwa najsilniejsze ośrodki naprawcze parowozów znajdują się w niemieckim Meiningen [DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH Dampflokwerk Meiningen, <https://www.dampflokwerk.de/>] oraz w szwajcarskim Winterthur [Dampflokotiv und Maschinenfabrik DLM AG, <http://www.dlm-ag.ch/>]. Roczna wydajność każdej z tych placówek wynosi kilkadziesiąt parowozów i kotłów parowych. W okresie wzmożonej modernizacji trakcji nie zdecydowano się tak jak w Polsce na likwidację na pozór niepotrzebnego zaplecza technicznego uwzględniającego potrzeby taboru zabytkowego, ale pozostawiono w pełni funkcjonalne wyposażenie wybranych zakładów specjalizujących się w naprawach parowozów. Należący do koncernu państwowych kolei Deutsche Bahn „Dampflokwerk Meiningen” jest dzięki temu w stanie nie tylko produkować

podzespoły i dorabiać części, ale budować całkiem nowe parowozy lub ich w pełni sprawne repliki⁶.

Wnioski

Pomimo ogólnie wysokiego potencjału dla uprawiania wszelkich form muzealnictwa kolejowego oraz zagospodarowania turystycznego poszczególnych elementów systemu kolei w Polsce, można stwierdzić niepełne jego wykorzystanie. Zwłaszcza w porównaniu do stanu zachowania substancji technicznej z początku lat 90. XX wieku widać zaniedbania systemowe w zakresie wspierania inicjatyw związanych z ochroną zabytków kolejnictwa, w tym eksploatacji czynnych parowozów. Pomimo wzrostu zainteresowania tematyką związaną z obchodami 150-lecia kolei w Polsce i spektakularnymi, kosztownymi rekonstrukcjami historycznych pojazdów, od połowy lat 90. XX wieku zauważalny jest wyraźny spadek liczby parowozów utrzymywanych w stanie czynnym. Zmiana dotyczy głównie lokomotyw znajdujących się pod opieką narodowego przewoźnika – Polskich Kolei Państwowych, a po 2001 r. jego następców prawnych, tj. PKP CARGO S.A. i spółek holdingu PKP S.A. Zaobserwować można większe zróżnicowanie form własnościowych parowozów, przede wszystkim poprzez przejście części z nich przez samorządy

⁵ Jest to reguła w wielu zawodach kolejowych, zwłaszcza tych związanych ze starszą techniką – maszynistów parowozów, palaczy, rzemieślników, ślusarzy, ale także spawaczy i tokarzy, którzy pracowaliby w oparciu o tradycyjne narzędzia.

⁶ Ostatnimi wyprodukowanymi parowozami były parowóz „Tornado” dla Kolei Brytyjskich (2008) oraz parowóz wąskotorowy serii BR 99 dla kolei wąskotorowej „Molli Bäderbahn” w Niemczech (2009-2010).

lokalne, a także zwiększającą się aktywność organizacji pozarządowych, które coraz częściej angażują się w remonty parowozów do stanu czynnego. Nie jest to jednak zadanie łatwe, gdyż brak stabilnego finansowania powoduje znaczne utrudnienie działalności podstawowej (np. jako gospodarzy skansenów, zarządców infrastruktury czy przewoźników), na czego tle remont parowozu wydaje się być tylko odkładanym na nieokreśloną przyszłość kaprysem. Doświadczenia związane z eksploatacją parowozów prywatnych (należących do mecenasów zabytków techniki) mają charakter incydentalny i nie rozwinęły się w Polsce. Pośród barier wpływających negatywnie na liczbę czynnych parowozów istotne znaczenie poza wspomnianymi utrudnieniami instytucjonalnymi dotyczącymi finansowania mają także nieadekwatne przepisy zawężające rynek podmiotów zajmujących się naprawami kotłów, brak odpowiedniego zaplecza technicznego i niska znajomość parowego *know-how*.

Z uwagi na bardzo skomplikowany proces przywracania parowozu do ruchu, liczba czynnych lokomotyw parowych może stanowić ciekawy wskaźnik porównawczy między różnymi państwami, który oceniałby poziom rozwoju kultury technicznej. Wieloaspektowość tego procesu wyraża w skrócie potencjał danego społeczeństwa do realizacji trudnych przedsięwzięć, z jednej strony angażujących kapitał społeczny (w tym wiedzę i umiejętności), z drugiej posiadającego odpowiednie narzędzia formalno-prawne i finansowe, przy uwzględnieniu świadomości historycznej prowadzonej działalności. Niestety poziom poszanowania dla zabytków techniki wciąż odbiega w Polsce od europejskiej normy, czego najlepszym wyznacznikiem jest wyjątkowo niska liczba czynnych parowozów, co w kraju o najbarwniejszych dziejach kolejnictwa spośród państw zjednoczonej Europy wydaje się co najmniej niezrozumiałe.

Piśmiennictwo

- Bebenow F., 2015, Turystyka kolejowa w Polsce, Wydawnictwo Naukowe Bogucki, Poznań.
- Bittner J., Křenek J., Skála B., Šrámek M., 2009, Malý atlas lokomotiv, Gradis Bohemia, Praha.
- Brodowski D., 2006, Parowozy, AF-W Mazury, Olsztyn.
- Ciechański A., 2005, Zagospodarowanie turystyczne obiektów kolejowych jako forma ochrony dziedzictwa kultury technicznej, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 11, Warszawa–Rzeszów, s. 81-104.
- Ciechański A., 2013, Rozwój i regres sieci kolei przemysłowych w Polsce w latach 1881-2010, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Ciechański A., 2017, Dziedzictwo kulturowe kolei wąskotorowych w turystyce – szanse i zagrożenia. Dokonania polskie na tle doświadczeń krajów ościennych, Przegląd Komunikacyjny, 1/2017, s. 2-9.

- Fleszar S., 1954, Parowóz, Wydawnictwo Komunikacyjne, Warszawa.
- Halsall D. A., 2001, Railway heritage and the tourist gaze: Stoomtram Hoorn – Medemblik, Journal of Transport Geography, 9, s. 151-160.
- Hörz P., Richter M., 2011, Preserved as technical monuments, run as tourist attractions: Narrow-gauge railways in the German Democratic Republic, The Journal of Transport History, 32, 2, s. 192-213.
- Kowalczyk A., 2008, Współczesna turystyka kulturowa – aspekty teoretyczne, [w:] A. Kowalczyk (red.), Turystyka kulturowa. Spojrzenie geograficzne, Uniwersytet Warszawski, Warszawa.
- Kurowska-Ciechańska J., Ciechański A., 2007, Koleje, Carta Blanca, Warszawa.
- Kursbuch der deutschen Museums-Eisenbahnen 2016, Eisenbahn Kurier Verlag, Freiburg.
- Lijewski T., 1967, Niektóre problemy badawcze w geografii transportu kolejowego, Zeszyty Naukowe SGPiS, 63, s. 21-39.
- Lijewski T., 2003, Zabytki kolejowe w Polsce, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 9, Warszawa–Rzeszów, s. 49-72.
- Mierosławski P., 2003, Miłośnicy, ochrona zabytków i turystyka kolejowa w Polsce, referat wygłoszony na seminarium „Dziedzictwo polskich kolei i polskiego przemysłu – nowe wyzwanie dla turystyki” (<http://www.psmk.org.pl>; dostęp: 4.02.2011).
- Strykiewicz T., 1999, Adaptacja przestrzenna przemysłu w warunkach transformacji gospodarczej, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
- Terczyński P., 2002, Atlas lokomotyw, PKMK, Poznań.
- Terczyński P., 2003, Atlas parowozów, PKMK, Poznań.
- Urry J., 2007, Spojrzenie turysty, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Wallace T., 2006, 'Working of the Train Gang': Alienation, Liminality and Communitas in the UK Preserved Railway Sector, International Journal of Heritage Studies, 3(12), s. 218-233.

Strony internetowe

- <http://www.dlm-ag.ch/> Dampflokotiv und Maschinenfabrik DLM AG [20.06.2017]
- <https://www.dampflokwerk.de/> DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH Dampflokwerk Meiningen [22.06.2017]
- <http://www.tdt.pl> Transportowy Dozór Techniczny [21.06.2017]

Akty prawne

- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 20 października 2006 r. w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych (tekst jednolity: Dz. U. 2014, poz. 1465)